

# ATTENTI ALL'HONDA

Abbiamo passato ai raggi x e provato in pista la Honda Civic Type R preparata in versione TCR dalla JAS. La vettura "Step 2" prende l'eredità dalla sorella che ha chiuso al top la passata stagione e si preannuncia come sicura protagonista sia del campionato internazionale che delle serie nazionali. Peccato che le condizioni non ottimali della pista ci abbiano impedito di saggiarne per intero il potenziale

Di Eugenio Mosca - Foto Luca Mauri

In previsione della stagione che va ad iniziare Aci Sport ha attivato un "reset" completo per quanto riguarda il Turismo tricolore attuando una vera e propria rivoluzione, sia sotto il profilo tecnico sia per il format di gara. Non solo, perché a conferma dell'inizio di un vero e proprio nuovo capitolo, cambia pure denominazione dalla quale scompare la parola "Endurance". Infatti, il "Campionato Italiano Turismo", questa la nuova denominazione ufficiale, non si disputerà più con la formula mini endurance (due gare da 48' + 1 giro) ma con due gare sprint da 25 minuti + 1 giri in ognuno dei sette round in programma, precedute da due turni di qualifica da 15' ognuno dei quali definirà la griglia di partenza specifica per ogni gara. Un format più tradizionale per le gare Turismo, come avviene nei campionati internazionali

e come avveniva in passato ai tempi d'oro del CIVT, negli anni Novanta, quando si arrivò ad avere qualcosa come 200 iscritti suddivisi nelle varie categorie. Una formula che può piacere o meno, a seconda dei punti di vista: certo i piloti staranno meno in macchina, ma anche tra loro c'è chi apprezza maggiormente questo tipo di gare dove bisogna sparare tutto e subito, magari a vantaggio dello spettacolo, invece di dover "risparmiare" pneumatici e vettura e studiare la strategia più corretta per la sosta obbligatoria ai box e il cambio pilota. Staremo a vedere.

## Due categorie

Su una cosa siamo invece perfettamente d'accordo con gli organizzatori: una svolta tecnica era necessaria per rivitalizzare un campionato che la stagione scorsa, con una media di presenze inferiore alle quindici







## La linea della Type R è ancora più aggressiva in versione TCR

Sopra: la Civic ha mostrato una buona percorrenza di curva. Nell'altra pagina: La vista posteriore nota la tendenza a sollevare la ruota posteriore interna in curva, tipica delle vetture Turismo, soprattutto in presenza di un ponte rigido al posteriore. La parte posteriore è dominata dall'ala regolabile applicata sul portellone. Spiccano anche gli sfoghi dell'aria calda nella parte posteriore dei parafranghi maggiorati.

macchine a gara, molte delle quali pure piuttosto datate, appariva in stato irreversibilmente comatoso. Ora si riparte con due categorie che sulla carta hanno tutti i presupposti per rivitalizzare l'ambiente portando aria, ma soprattutto, modelli nuovi e, si spera, costi più limitati. La divisione maggiore sarà composta dalle vetture in configurazione TCR, che ha riscosso grandi consensi a livello internazionale nella sua stagione d'esordio (2015), stimolando l'interesse di vari Costruttori o preparatori, delegati dalle Case oppure impegnati a titolo personale, in rappresentanza di vari marchi e modelli: Honda Civic, Seat Leon, Volkswagen Golf, Opel Corsa, Alfa Romeo Giulietta, Subaru WRX STi, ma si vocifera di altri arrivi. Il regolamento TCR prevede un'unica classe, con motori 2.0 litri turbo, vetture sottoposte a precisi vincoli tecnici, che devono essere costruite in un numero minimo di 10 esemplari e vendute al prezzo massimo di 105.000 euro. Quindi vetture indirizzate ai clienti sportivi, con un costo di acquisto, ma soprattutto di gestione, tutto sommato contenuto. Certamente, dati i momenti grami, bisognerà fare i conti con l'investimento iniziale, in alcuni casi agevolato dal fatto che in giro ci sono degli "usati" dell'anno scorso, ma poi i costi per correre dovrebbero essere più contenuti rispetto al passato. La categoria TCS, invece, rappresenta la porta d'accesso al Turismo, con vetture strettamente derivate dalla serie, le possibilità di intervento riguardano le dotazioni di sicurezza, l'applicazione della gabbia, sostituzione ammortizzatori

e molle, pastiglie freno e centralina di gestione motore, così da limitare al minimo i costi. La TCS sarà suddivisa in quattro classi in base alle cilindrate (1.4, 1.6, 1.8, 2.0, tutte turbo), in modo tale da poter "contenere" un ventaglio più ampio possibile dei modelli più sprintosi di ogni marchio: in ordine sparso, Alfa Romeo Mito e Giulietta, Renault Clio, Fiat 500 Abarth, Opel Corsa, Peugeot 308, Mini Cooper, Honda Civic. Una scommessa per gli organizzatori perché, a dispetto di quanto avviene in alcuni casi all'estero, tra tutti l'esempio VLN in Germania, da noi questa categoria sulla carta ideale per correre con poca spesa non ha finora, nella declinazione "Racing Start", avuto grande successo. Quindi, entrambe le categorie saranno poi sottoposte al "balance of performance" per cercare di mettere tutti sullo stesso piano.

### Attesa protagonista

In entrambe le categorie la Honda Civic Type R dovrebbe comunque fare la parte del leone. La giapponese, con i suoi 310 cv e oltre 400 Nm di coppia di serie, oltre alle doti dinamiche illustrate sullo scorso numero di Automobilismo, è la vettura che ha di fatto ispirato ai vertici Aci Sport, come ci ha sottolineato Marco Rogano, la categoria TCS. La JAS, in pratica il braccio armato della Honda nel settore Turismo che oltre all'impegno ufficiale nel WTCC realizza anche la versione TCR, propone la Type R in allestimento TCS con diverse formule: un kit di preparazione venduto a 25.000 euro da montare a cura

del cliente, la possibilità di montare la gabbia presso la factory di Arluno, oppure il montaggio completo della vettura con un costo aggiuntivo di circa 8.000 euro. Una delibera che aveva subito qualche ritardo a causa di alcuni punti del regolamento ancora da chiarire, come ci spiega a parte Mads Fischer, responsabile tecnico per la JAS dei progetti TCR e TCS. La sorella "maggiore", invece, è già definita da tempo nella versione "Step 2" e sta macinando chilometri con vari piloti sia alla ricerca della migliore messa a punto, anche in funzione degli pneumatici che saranno utilizzati nei vari campionati (Hankook nel Tricolore Turismo), sia per verificare bene le nuove componenti che hanno sostituito, oppure ottimizzato, quelle che l'anno scorso in alcune occasioni avevano creato qualche grattacapo. Infatti, il tecnico danese sottolinea che si è lavorato soprattutto sul fronte affidabilità, non volendo quantificare il divario a livello di performance tra la nuova vettura e quella che ha chiuso la passata stagione al top, con una perentoria pole position e vittoria in gara 1 a Macao ad opera dello specialista Rob Huff, mancando il potenziale bis in gara 2 perché coinvolta in un incidente multiplo. Ma se tanto ci dà tanto, non possiamo fare a meno di pensare che tutta la concorrenza dovrà fare i conti con la nuova Civic Type R TCR. Ed evidentemente molti altri devono averla pensata come noi, perché in JAS sono letteralmente piovuti gli ordini per questa vettura. Da qui la nostra grande curiosità di provare la Type R TCR, che

abbiamo potuto soddisfare "infiltrandoci" nell'intenso programma di test.

### Type R ai raggi X

Innanzitutto nel box della pista "Tazio Nuvolari" di Cervese (PV), utilizzata spesso dalla JAS come base per i collaudi di sviluppo delle proprie vetture, abbiamo potuto passare ai raggi x la Type R, assistiti dall'ingegnere Luca Buzzighin della squadra test che ci ha svelato ogni segreto... o quasi. Si parte da una scocca grezza, ricoperta solo di uno strato di primer protettivo della lamiera, alla quale viene applicata la gabbia di sicurezza, saldata. Il regolamento non consente ulteriori rinforzi, mentre sono modificati i passaruota e allargata la carrozzeria, con parafranghi in vetroresina, per alloggiare le ruote di dimensioni maggiori e le carreggiate allargate. Le nicchie appendici aerodinamiche consentite sono uno splitter anteriore, di dimensioni e sbalzo uguali per tutti, e l'ala posteriore regolabile a profilo singolo, posizionata in un'area che deve stare sotto il profilo del tetto e ad una data distanza dal mozzo ruota posteriore, mentre non è ammessa la carenatura del fondo scocca né il diffusore posteriore. Le sospensioni possono essere modificate e variati i punti di attacco entro un raggio di 20 mm. Lo schema anteriore rimane MacPherson, mentre sono stati rifatti i triangoli inferiori, tubolari con ancoraggio tramite uniball, i montanti e i "top mount" di fissaggio superiore degli ammortizzatori, entrambi ricavati dal





Alessandro Mariani C.E.O. Jas Motorsport

### Macchina nuova quali le aspettative?

“La macchina nuova è certamente migliore perché raccoglie tutta l'esperienza fatta sulla step 1 realizzata, con un autentico miracolo, molto in fretta per poter partecipare al nuovo campionato TCR. E alla prima gara abbiamo segnato la pole, poi abbiamo avuto qualche problema di gioventù sia sul motore sia di messa a punto. Questa macchina è stata fatta con il motore definitivo, perciò le aspettative sono certamente buone ma bisognerà vedere cosa nel frattempo hanno fatto gli altri. Inoltre bisognerà vedere quali piloti correranno per i vari marchi, soprattutto a livello internazionale mentre a livello nazionale sono più tranquillo perché conosciamo il potenziale della vettura”.



### Come valuti questa rivoluzione nel Turismo Italiano?

“Quando Lotti mi accennò per la prima volta il concetto TCR lo sposai subito. Infatti, ricevuta l'autorizzazione da Honda, siamo partiti immediatamente con le nostre risorse. Perciò crediamo molto, non tanto sulla serie internazionale, che peraltro ha fatto da promozione il primo anno, quanto per le serie nazionali Turismo, che data l'obsolescenza delle vetture esistenti ed i costi non aveva più senso, mentre le vetture TC1 WTCC non sono alla portata dei piccoli team. Quindi era un passo obbligato e penso che la formula sia perfetta perché si parla di vetture che sono molto simili come caratteristiche di base. E' una formula intelligente. Abbiamo spinto per fare un regolamento semplice lasciando un piccolo margine al BOP e posso dire che ha funzionato bene dato che il campionato è stato aperto fino all'ultima gara. Magari il primo anno, data la crisi economica, ci potrebbe essere qualche criticità in qualche paese, però sono certo che il TCR diventerà la categoria base del Turismo nazionale e internazionale. Lasciando al WTCC la sfida e la vetrina per i Costruttori, dove si fa anche sviluppo per la produzione di serie. Mentre nel TCR si fa esattamente l'opposto, cercando di sfruttare il potenziale della macchina di serie per tenere i costi contenuti”.

### Siete stati premiati anche a livello commerciale?

“Beh, sinceramente me lo aspettavo. Quando fai un bel lavoro, vinci delle gare e assisti bene i clienti, e la qualità della macchina è evidente, è la logica conseguenza. Per noi è una missione, perché la Jas è sopravvissuta negli anni proprio grazie ai clienti, perciò questo programma ci garantisce una certa continuità a prescindere dalle decisioni che prenderà Honda per il WTCC o altri programmi ufficiali”.

### A livello nazionale c'è anche il TCS, cosa ne pensi?

“Approvo il concetto di una sorta di Gr. N a bassissimo costo per favorire l'ingresso nelle competizioni di giovani piloti. Una categoria valida, che abbiamo sposato perché si parte da una macchina di serie che ha grandi potenzialità prestazionali. Ideale per promuovere l'immagine della Type R, che è già un'icona presso gli appassionati”.



## Il quattro cilindri turbo giapponese ha mostrato potenza e coppia in abbondanza

pieno di alluminio. Gli ammortizzatori sono Ohlins regolabili a due vie (per regolamento), mentre la barra antirollio, della stessa forma di quella originale ma maggiorata nel diametro e realizzata con materiale più rigido, è regolabile su tre posizioni. Al posteriore, anche per economizzare dato il prezzo imposto (105.000 euro), è stato mantenuto il ponte torcente, rinforzato, mentre il portamozzo è stato realizzato dal pieno di alluminio e la barra antirollio, regolabile su tre posizioni, riprogettata e fissata in una posizione diversa. L'impianto frenante, con doppie pompe Tilton sulle quali agisce il ripartitore di frenata sui due assi, dotato di sensori che evidenziano sul display la percentuale impostata, monta dischi freno anteriori autoventilati da 380 mm con pinze AP racing a sei pompanti mentre al posteriore vi sono dischi da 220 mm e pinze a due pompanti. A completare l'impianto un regolatore della frenata al posteriore e il freno a mano da utilizzare per le partenze. Il motore rimane di serie per quanto riguarda gli organi interni, così come il gruppo turbocompressore e relativi condotti, mentre è stata modificata il condotto di aspirazione e relativa cassa filtro. La gestione elettronica Motec, affiancata al motorbox, controlla e ottimizza tutti i parametri di funzionamento del propulsore verificando che la potenza massima rimanga entro il limite massimo di 330 cv stabilito dalla Federazione. Il cambio sequenziale Sadev a 6 rapporti, elettroattuato con paddle al volante, ha una sola cascata di ingranaggi omologata mentre per il differenziale autobloccante

Sopra: la parte anteriore con lo scudo modificato per migliorare l'ingresso dell'aria e il raffreddamento. Nella parte inferiore lo splitter per aumentare il carico aerodinamico.

sono omologate quattro differenti rampe oltre alla regolazione del precarico esterna.

### In pista

Purtroppo, il giorno fissato per il nostro test non siamo stati molto fortunati con il meteo: una fitta nebbia è rimasta “parcheggiata” sopra l'autodromo per gran parte della giornata, diradandosi solo a metà pomeriggio e lasciando l'asfalto in condizioni piuttosto infide, con chiazze di umido-bagnato e temperatura bassa che impediva agli pneumatici (slick) di andare in temperatura. Quindi, “allertati” anche dal numero del pilota impegnato nei test finito in sabbia per il posteriore partito secco in frenata, per evitare guai non abbiamo potuto spingere come avremmo voluto e come avrebbe meritato la vettura. Però qualche idea ce la siamo fatta: il motore è pronto nella risposta e dai 4.000 giri/min spinge in modo corposo salendo rapidamente con una progressione costante fino ai 6.500 giri/min, regime ideale per la cambiata “suggerita” dai led sul cruscottino. Il cambio elettroattuato, con i paddle di comando solidali al volante, è rapido sia in salita di rapporto che in scalata. Anche l'assetto, considerati gli pneumatici slick non in temperatura, sia in ingresso e percorrenza sia nei cambi di direzione è sembrato svolgere bene il proprio dovere. La fase più critica, anche per le condizioni precedentemente illustrate, si è rivelata la frenata, dove appena abbiamo cercato di forzare abbiamo subito avuto un “avvertimento” dal posteriore

Mads Fischer Responsabile progetto TCR e TCS

### Quanto è migliorata la nuova macchina?

“Non abbiamo fatto una prova comparativa. Certo abbiamo un'idea del potenziale, ma questa macchina non va molto più forte di quella dell'anno scorso, che ha terminato il campionato al top. Abbiamo curato di più l'affidabilità, lavorando sul motore, impianto di raffreddamento, impianto elettrico e sospensioni, effettuando molti test di durata per verificare i diversi particolari”.

### Nello specifico cosa avete cambiato?

“Il telaio è uguale, mentre la sospensione anteriore è leggermente cambiata, soprattutto nell'attacco ammortizzatore. Cambiati anche i dischi freno e relativo raffreddamento. Inoltre abbiamo lavorato sul motore, sostituendo intercooler e centralina elettronica di gestione, ora IFI, e cambiato il paraurti anteriore per migliorare il raffreddamento”.

**Avete concluso la scorsa stagione al top, perciò la nuova Civic TCR può essere considerata la vettura da battere...**

“L'anno scorso avevamo solo un concorrente forte, la Seat che per il 2016 avrà un cambio nuovo, mentre ora arriveranno anche Opel e Volkswagen. Starà a noi fare in modo che gli altri non si avvicinino”.

**Intanto siete stati premiati a livello commerciale, quante Civic TCR “Step 2” avete venduto?**

“Finora 26, tra Belgio, Germania, Inghilterra e Francia, dove saranno impegnate nei campionati nazionali. Ma ci sono altre trattative, Italia compresa, dove però la situazione economica non aiuta”.

**Avete dovuto potenziare la struttura per poter soddisfare le richieste, quante persone sono impegnate nel programma TCR?**

“Abbiamo separato il reparto di assemblaggio della TCR, mantenendo punti di contatto con il reparto fabbricazione per le scocche e l'ufficio tecnico. Sul programma TCR lavorano circa 13 persone a tempo pieno, una ventina in totale”.

**Mentre invece c'è stato qualche ritardo sul programma TCS, come mai?**

“Sono sorpreso per come viene affrontato questo tema in Italia, perché ormai siamo vicini all'inizio del campionato e ancora si discute sul regolamento. La base è intelligente, ma deve essere completato in modo che possa funzionare sia per chi costruisce una sola macchina sia per chi deve realizzare un kit da vendere a potenziali clienti, che deve essere sicuro e funzionare bene”.

**Come volete fare voi, che peraltro partite dalla vettura di riferimento come la Civic Type R e che pensate anche a degli incentivi per i giovani. Quali?**

“Stiamo valutando varie opzioni. Vorremmo aiutare dei giovani interessati a entrare nel Turismo, con la possibilità di effettuare dei test e delle gare, singole oppure programmi completi, sia con una nostra vettura sia con quella di nostri clienti, mettendo in palio dei premi che potrebbero prevedere anche un test a fine anno con la TCR per provare a passare di categoria”.







che si è scomposto, effetto accentuato anche da un avvallamento che si trova sulla pista anticipando la violenta staccata a fine rettilineo. Peccato, perché così non abbiamo potuto verificare adeguatamente potenza e bilanciamento della frenata, che nelle altre parti del tracciato è parsa buona, l'ingresso e la capacità della vettura di arpionare la corda nel veloce curvone di ritorno, oltre al comportamento dell'anteriore nella successiva fase di decisa accelerazione quando gli pneumatici devono sopportare il notevole stress causato dalla abbondante coppia. La prima impressione è che in condizioni normali anche in questa fase la Civic se la possa cavare più che bene, ci piacerebbe averne la riprova. **A**

**Sopra: il nostro tester con i tecnici della squadra test del programma TCR JAS.**

**SCHEDA TECNICA**

**MOTORE**

Ciclo Otto. Posizione anteriore trasversale. Quattro cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio, albero motore. Distribuzione bialbero in testa, quattro valvole per cilindro. Gestione elettronica. Alimentazione a iniezione diretta, sovralimentazione tramite turbocompressore (pressione max 1.2 bar) Lubrificazione a carter umido. Cilindrata 1.998cc. Alesaggio x corsa 86. x 85.9 mm. Potenza max 330 cv a 6.500 giri/min.

**TRASMISSIONE**

Trazione anteriore a due ruote motrici. Cambio Sadev sequenziale a 6 rapporti + RM, con comando al volante elettroattuato. Differenziale con autobloccante meccanico regolabile, 4 set di rampe e precarico. Frizione bidisco in materiale sinterizzato.

**AUTOTELAIO**

Scocca in lamiera di acciaio, rinforzata con gabbia di sicurezza saldata. Parafanghi anteriori e scudi anteriore e posteriore in vetroresina, splitter anteriore fisso, ala posteriore regolabile. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema MacPherson, triangolo inferiore e montante ruota realizzati ad hoc. Ammortizzatori Ohlins regolabili a due vie, molle coassiali, barra antirollio regolabile su tre posizioni. Sospensioni posteriori a ponte torcente, ammortizzatori Ohlins regolabili a due vie, molle coassiali, barra antirollio regolabile su tre posizioni. Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori autoventilati da 380x35 mm con pinze AP racing a sei pompanti, posteriori da 220 mm con pinze AP racing a due pompanti. Doppie pompe freno Tilton con ripartitore di frenata sui due assi, con sensori di pressione, e limitatore di frenata al posteriore. Freno a mano idraulico per partenza. Sterzo servoassistito elettricamente. Cerchi in lega da 10"J x18". Pneumatici slick 270/65 260/65 (in relazione ai campionati).

**DIMENSIONI E PESO**

Passo 2,655 mm. Carreggiata ant. 1.450 mm, post.1.450 mm. Peso in ordine di marcia, come da regolamento, 1285 kg. Capacità serbatoio 51 lt (100 lt nella versione endurance).

**PREZZO**

Euro 105.000 (pronta corsa)



Vista del quattro cilindri 2.0 litri turbo Honda accreditato di 330 cv. In primo piano l'intercooler, dietro il gruppo turbocompressore, coperto da materiale anticalore, e la presa d'aria dinamica con cassoncino filtro in carbonio.

**LA TECNICA**



**Com'è fatta la Civic Type R**

**1.** Lo sviluppo della gabbia di sicurezza, saldata alla scocca, che "lega" il pianale e l'area delle quattro sospensioni raggiungendo i passaruota posteriori, in foto, e i duomi anteriori contribuendo a dare maggiore rigidità a tutto l'insieme. **2.** Lo scudo anteriore modificato per migliorare il raffreddamento, di radiatore e intercooler e dei freni. Nella parte bassa lo splitter, fisso, di dimensioni e sbalzo uguali per tutti. **3.** L'ala posteriore regolabile, a profilo singolo, fissata al portellone posteriore entro

un'area definita: sotto il profilo del tetto e uno sbalzo massimo dal mozzo ruota posteriore. **4.** La sospensione anteriore mantiene lo schema MacPherson. Il triangolo inferiore, con ancoraggi tramite uni ball, è stato rifatto in tubolare di acciaio, così come il montante ruota, ricavato dal pieno di alluminio, e l'attacco ammortizzatore, dal quale si può variare l'angolo di camber. La barra antirollio è regolabile su tre posizioni. **5.** Vista da sotto della sospensione posteriore che ha mantenuto il ponte torcente,

rinforzato, mentre il montante è stato ricavato dal pieno di alluminio e la barra antirollio, regolabile su tre posizioni, riprogettata e montata in posizione diversa. Il freno a disco da 220 mm è accoppiato a una pinza Ap Racing a due pompanti. **6.** Il disco freno anteriore, auto ventilato e scomponibile, da 380 mm accoppiato a una pinza Ap Racing a 6 pompanti. Dietro si scorge l'ammortizzatore Ohlins regolabile a due vie. **7.** Il volante, estraibile, integra i tasti di comando delle funzioni principali.

Dietro la corona si scorgono i paddle di attivazione del cambio. Sul piantone è fissato il cruscottino digitale multifunzione. **8.** Alla destra della piccola console centrale, sulla quale si trova il pomello (rosso) di ripartizione della frenata, è posta la leva del freno a mano idraulico da utilizzare nelle partenze da fermo. Dietro questo il manettino di limitazione della frenata posteriore. **9.** Il cambio sequenziale Sadev a 6 rapporti, con l'attuatore elettroidraulico nella parte superiore.

