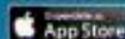


€4,50
in Italia

IN VENDITA ANCHE SU



Automobilismo

TEST IN ANTEPRIMA **PEUGEOT 3008**
PIÙ RICCA, PIÙ BELLA, PIÙ SPORTIVA



IN QUESTO NUMERO

Audi TT RS ★ Audi Q7 e-tron ★ Fiat Tipo SW 1.6 MJet ★ Citroën SpaceTourer ★ Kia Niro ★ Porsche Macan GTS ★ Renault Megane Sporter ★ Smart fortwo Brabus ★ Volvo V90 ★ VW Golf Alltrack

PASSIONI
DS 23 e DS 5 Il mitico "squalo"

a passeggio sulle curve del Rally di Montecarlo
con l'ultima erede



MENSILE - NOVEMBRE 2016 - ANNO 32 - N. 11

SPECIALE SALONE

La nuova Land Rover Discovery
e tutte le altre star di Parigi



Abbiamo provato, sulla pista Tazio Nuvolari di Cerveseina, l'ultima proposta riservata agli amanti della guida "dura e pura": la Transam, in puro stile USA, con la bellezza di 525 Cv tutti da gestire dal pilota

di Eugenio Mascia - Foto di Foto Nuvola e Eugenio Mascia

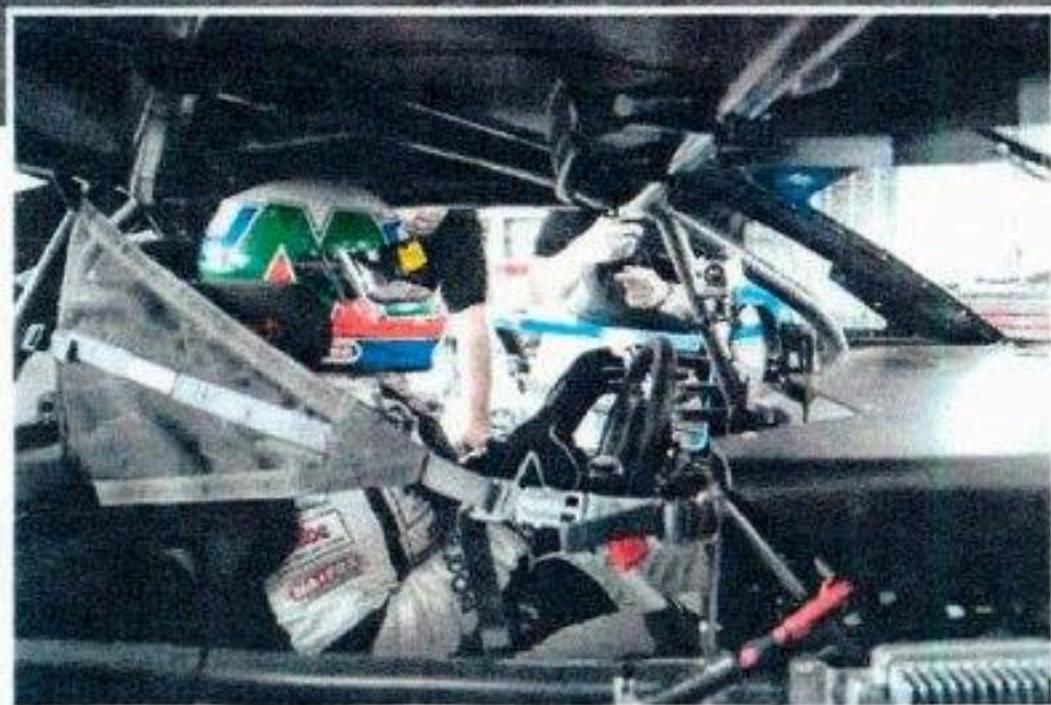


Emozioni in... diretta

Macchina "giusta", evoluta a livello tecnologico e dotata di tutti quegli ammenicoli elettronici (Abs e traction control racing) che agevolano la guida diminuendo la forbice tra il gentleman driver e il pilota professionista, oppure macchina "ignorante", come vengono definite nell'ambiente quelle

vetture dotate di molta cavalleria e zero controlli elettronici, a prova di manico? Questo il dilemma che divide in due fazioni buona parte dei piloti gentleman. Senza dubbio, pilotare vetture di ultima generazione come le GT3, che consentono di frenare fin dentro la curva grazie all'Abs e accelerare prontamente, quasi, senza problemi grazie al traction control (entrambi regolabili su più posizioni) è

Il nostro tester in azione, sopra, con la Transam sulla pista Tazio Nuvolari di Cerveseina e, a lato, nell'abitacolo.





Sopra: l'apertura dello sportellino, che agevola l'accesso al posto di guida, lascia intravedere l'abitacolo essenziale; si nota il piantone dello sterzo, con volante estraibile, il dashboard, la plancia, la leva del cambio e la gabbia di sicurezza. In alto: lo staff di Euro Racing, con il tester e testimonial Eric Van De Poele (col cappello), e il referente per l'Italia Mario Gatto (maglia bianca).

un bell'aiuto per arrivare rapidamente e con una certa semplicità a una buona performance. Quindi è una bella soddisfazione, anche se l'ultimo "pezzettino", il più difficile e che fa la differenza, resta sempre a carico del pilota. Però, qualche mese fa abbiamo provato un "bombardone" come la Porsche 934 turbo Gr. 4, da quasi 500 Cv che arrivano di botto per il turbo lag del turbone singolo senza gestione elettronica. All'inizio è come trovarsi seduti su un purosangue bizzoso durante un rodeo, ma una volta capito il carattere della bestia e prese in pugno le redini è bello sentirsi assolutamente padroni della situazione senza un chip elettronico a "disturbare". Ed infatti, sono in parecchi i nostalgici, se non amanti, della guida dura e pura. Semmai, da noi oggi il problema è trovare automobili da corsa con queste caratteristiche e relativi campionati in Europa.

Nuova proposta

Per primi ci hanno pensato, dal 2014, quelli della Nascar Whelen Euro Series a organizzare una serie continentale su sei appuntamenti, il penultimo sulla pista di Adria poche settimane fa. Con vetture da circa 400 Cv di tipica tradizione americana che si rifanno a pochi e semplici dettami: vettura semplice ed essenziale, per contenere i costi, tanta potenza disponibile grazie ai generosi V8 di grossa cilindrata e zero controlli elettronici. Ora la società francese Euro Racing rilancia presentando la Transam, alzando l'asticella a 525 Cv grazie al suo V8 Chevrolet 6.2. Che a confronto con i 1.150 kg di peso equivalgono a un rapporto peso/potenza di 2,19 kg/Cv, uguale a quello di una Audi Ultra LMS GT3 ma a un terzo del costo. Il progetto prevede per il 2017 una serie continentale su otto appuntamenti, uno dei quali in Italia, ciascuno con tre



gare (due da 30' e una da 1h con cambio pilota obbligatorio) due turni di qualifica da 30' e prove libere, inserita nel contesto del campionato Euro Track che richiama oltre 50.000 spettatori ad evento. Noi abbiamo partecipato a uno dei test che gli organizzatori, in collaborazione con i referenti nazionali (transameuroracingit@gmail.com), stanno effettuando sulle piste di ogni paese per far conoscere la vettura a piloti e team i capisaldi del campionato, improntato al contenimento dei costi e alla trasparenza degli stessi, oltre a una possibile copertura assicurativa.

Come è fatta

La Transam, realizzata dalla Howe Racing Enterprises, trasmette una impressione di buona qualità generale di costruzione della vettura, con una oculata scelta degli accessori, per un buon rapporto costo/qualità, disposti ordinatamente. Il telaio è in tubi di acciaio di sezione quadrata nella parte inferiore e tonda nella parte superiore. La struttura è omologata secondo le normative USA, con robuste protezioni laterali antintrusione e pannellature a protezione delle gambe del pilota, ed europee FIA, così come il serbatoio di sicurezza da 90 lt al posteriore per ottimizzare la distribuzione dei pesi. La carrozzeria in vetroresina, chiusa a livello delle portiere, può essere declinata in tre versioni: Ford Mustang, Dodge Challenger e Chevrolet Camaro. L'aerodinamica è limitata a uno splitter anteriore fisso e un'ala posteriore, a profilo unico, regolabile. Le sospensioni sono a doppi triangoli sovrapposti all'anteriore, con boccole rigide di ancoraggio, ammortizzatori Penske 7500 non regolabili con molle coassiali e barra di torsione non regolabile. Per variare l'angolo di camber vi sono appositi spessori nel piano di attacco del triangolo superiore, mentre l'altezza da terra della vettura può essere regolata facendo scorrere le ap-



posite ghiera sul gambo filettato dell'ammortizzatore. Al posteriore c'è un ponte rigido con puntoni longitudinali e barra stabilizzatrice Panhard. Il telaio è dotato di martinetti pneumatici di sollevamento. L'impianto frenante utilizza doppie pompe freno, con ripartitore di frenata sui due assi, dischi autoventilati da 304 mm all'anteriore e 293 mm al posteriore, rispettivamente accoppiati a pinze Wilwood a sei e quattro pistoncini.

Classico con brio

Il motore è il classico V8 Chevrolet LS3 di 6,2 litri che nella versione Racing Camaro Cup, con organi interni originali ma presa d'aria dinamica, impianto di scarico racing con uscita laterale, lubrificazione a carter secco è apposta gestione elettronica, è accreditato di 525 Cv a 6.400 giri/min. Il cambio è un 4 marce ad H della G-Force, con innesti frontali e denti dritti, mentre il differenziale meccanico ha un autobloccante tipo Detroit Locker.

Sopra: la vista laterale mostra le linee filanti della Transam, con piccolo splitter anteriore e l'ala posteriore regolabile. In alto: la Essex stretta della pista pevese ha messo alla prova l'agilità della macchina americana.

SCHEDE TECNICHE TRANSAM

Motore

Chevrolet LS3. Posizione anteriore longitudinale. 8 cilindri a V, basamento e testata in alluminio. Distribuzione aste e bilancieri, due valvole per cilindro. Alimentazione e iniezione elettronica. Lubrificazione a carter secco. Gestione elettronica EFL. Cilindrata 6.162 cc. Alaggio x corsa 103 x 92 mm. Potenza max. 525 cv a 6.400 giri/min. Coppie max 580 Nm a 4.800 giri/min.

TRASMISSIONE

Iniziativa posteriore a due ruote motrici. Cambio 6-Forze a 4 rapporti + RM, comando ad H, innesti frontali e denti dritti. Albero di trasmissione, differenziale meccanico con autobloccante Torsen Glessen. Frizione monodisco in materiale sinterizzato.

AUTOTRATTO

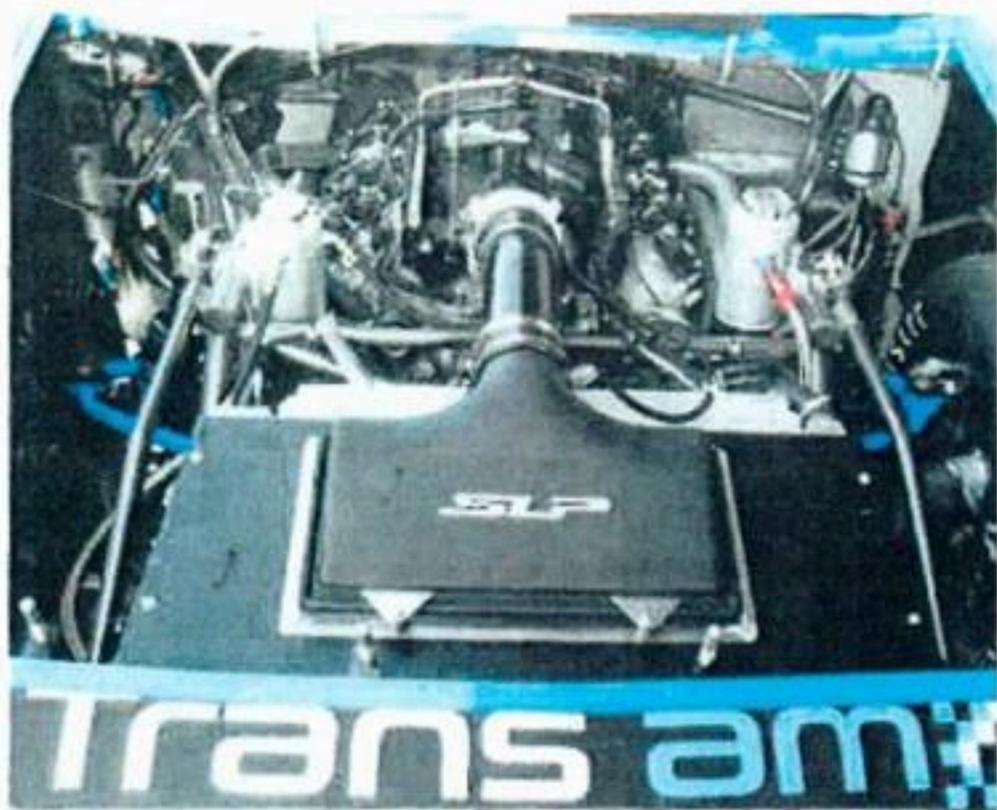
Telaio tubolare in acciaio Howe con integrata gabbia di sicurezza omologata FIA. Pannelli carrozzeria in vetroresina. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Penske 7500 non regolabili, con molle elicoidali coassiali, barra antirullo non regolabile. Sospensioni posteriori a ponte rigido, con puntoni longitudinali e barra Panhard, ammortizzatori Penske 7500 non regolabili con molle coassiali. Freni a disco autoventilati sulle quattro ruote, anteriori da 304 mm con pinze Wilwood a sei pompanti, posteriori da 293 mm con pinze a quattro pompanti. Doppie pompe freno con ripartitore di frenata. Salvatreno con martinetti pneumatici. Cerchi in lega da 10J x 15". Pneumatici Hoosier 27.0x10.0 - 15. Dashboard AIM - MGX con acquisizione dati.

DIMENSIONI E PESO

Passe 2.500 mm. Lunghezza 4.970 mm. Larghezza 2.030 mm. Altezza 1.223 mm. Peso in ordine di marcia 1.150 kg. Capacità serbatoio 60 lt.

PILLOLE

120.000 + IVA (prezzo consigli)



In questa curva di precedenza si nota il rincarimento tutto sommato contenuto della vettura e la flessione della spalla degli pneumatici. Sopra: il V8 Chevrolet LS3 4-2 eroga 525 CV, in primo piano la presa d'aria dinamica.



Musica maestro!

La pista Tazio Nuvolari di Cerveseina va forse un po' stretta all'esuberanza del macchinone americano, che soprattutto per i soli quattro rapporti del cambio e l'erogazione della potenza necessiterebbe di spazi un po' più ampi per esprimersi al meglio. L'accesso all'abitacolo è agevolato, rispetto alla Nascar, da uno sportellino apribile nella parte alta dell'area portiera e dal volante estraibile. La posizione di guida è molto bassa e per ottenere una buona visione frontale, parzialmente disturbata dalla sporgenza superiore del dashboard, ci aiutiamo con un apposito cuscino. Fgiamo il pulsante di avviamento e l'abitacolo, aperto, è pervaso dal sound cupo e coinvolgente del V8 americano, amplificato dall'uscita laterale (destra) degli scarichi. La partenza è agevole, grazie alla frizione modulabile e all'elasticità del motore. Il cambio, con il pomello vicino al volante ma piuttosto alto come posizione, richiede una certa energia ed è un po' brusco negli innesti, ma è preciso e tutto sommato rapido per i movimenti ad H. Trattandosi di un cambio a innesti frontali si potrebbe non utilizzare la frizione nei passaggi di rapporto, ma questo causerebbe innesti ancora più bruschi innescando anche un accenno di bloccaggio delle ruote posteriori in staccata, favorito anche dall'azione dell'autobloccante, che va a scompensare il posteriore della vettura rendendo decisamente più critico

l'approccio alla curva. Noi abbiamo utilizzato la frizione sia per salire che scendere di rapporto, anche per evitare inutili colpi alla trasmissione, e così facendo la Transam, che può contare su una buona frenata salvo accusare un certo affaticamento (limitato dal sistema di raffreddamento forzato), approccia docilmente la curva. A patto di essere dolci nell'andare a cercare la corda, perché bisogna tenere presente una certa inerzia della vettura, dovuta un po' sia alla stazza che causa anche un certo coricamento sia alla flessione della spalla (alta) degli pneumatici, e limitare i movimenti del volante che vanno ad accentuare, anche in modo piuttosto nervoso, i "movimenti" dovuti agli pneumatici. Così come è consigliabile usare il piede di velluto in accelerazione, evitando di anticiparla mentre la vettura non ha ancora completamente smaltito l'inerzia e sfruttando a dovere l'erogazione fluida del propulsore, pronto ad offrire una buona spinta già ai bassi regimi per salire rapidamente accompagnato da una musicalità da pelle d'oca. In questo modo si limita l'ondeggiamento della vettura nelle curve in appoggio, mentre qualche difficoltà in più la Transam la accusa nei cambi di direzione, dove bisogna essere ancora più delicati sul volante nell'impostazione della traiettoria e pronti alle successive correzioni. Insomma, per gli amanti del "fai da te" della guida, possiamo garantire che "lavoro" e divertimento non mancano. ●

A lato, in senso orario: la sospensione anteriore a triangoli sovrapposti, nel punto di attacco superiore gli assenti per variare il camber, e l'ammortizzatore Penske; la sospensione posteriore a ponte rigido, si intravede il differenziale posteriore; il cambio G-Force a 4 rapporti; le pedaliere con le doppie pompe sul pedale del freno e, a sinistra, il ripartitore di frenata; il disco freno anteriore auto ventilato da 304 mm con pinza a sei pompanti, sotto il cottello della barra antirullo. Sotto: nel punto della staccata più violenta della pista si nota il beccheggio della vettura.

