

L'OCCASIONE GIUSTA



Tanto divertimento e alta competitività a costi contenuti. Abbiamo provato in esclusiva la vettura realizzata da Alfredo De Dominicis e dalla Tedak Racing. Una valida alternativa per i gentleman driver e per chi vuole una vettura potente e diversa dalle solite

DI LORENZO GERMANO
FOTO GERMANO E SANGUINETI

È una mattina di metà novembre, la spia sul cruscotto segnala tre gradi, mentre fuori i cartelli indicano la fine del Piemonte e l'inizio della Liguria. In quella terra di mezzo che si chiama Piana Crixia, tra le province di Savona, Alessandria e Asti, il sole prova a fare capolino nel cielo tra le colline e i calanchi argillosi, ma fatica a farsi spazio nella nebbia, che si diraderà presto creando le condizioni ideali per una giornata tersa, anche se fredda. Ed è proprio da qui che partirà un test esclusivo per scoprire non solo una macchina nuova, ma soprattutto un sogno: quello di riportare alle corse un'auto competitiva e divertente al giusto costo e che richieda poca manutenzione. Oltre a quello di colmare un gap che sembra invalicabile tra le Rally2 e le Rally4, in un panorama ormai saturo di Škoda Fabia e Peugeot 208. Ma andiamo per gradi. Nello spiazzo del pub O' Connell Street, in località Gallareto, è stato allestito il campo base della nuova Peugeot 208 N5 step2, che qui ha già mosso diversi passi del suo sviluppo fatto di oltre mille chilometri di prove e culminato con l'uscita pubblica al Rallylegend di ottobre. Ad aspettarci ci sono i suoi due papà: Alfredo "Dedo" De Dominicis, pilota e ingegnere che ha intercettato il mondo delle N5 in Spagna e se n'è innamorato importandole in Italia, e Andrea Carretti, il titolare della factory emiliana Tedak Racing, che già in passato aveva creato macchine meravigliose, come l'Alfa Romeo Mito da rallycross. Sotto un gazebo i meccanici sono intenti a mettere a punto gli ultimi preparativi di questo gioiello tutto italiano, che necessita soltanto di un po' di pulizia al parabrezza e qualche regolazione al sedile per Andrea Crugnola, il tester che più di tutti ha saputo plasmarla nei quasi tre anni dall'ideazione del progetto. I commissari si dispongono lungo i 2,5 chilometri di strada chiusa per i test ed è tutto pronto per dare il via alle danze con il fresco vincitore del quarto titolo italiano, che proprio qui era venuto a mettere alla frusta la sua Citroën C3 Rally2 pochi mesi prima in vista del Rally Regione Piemonte.

COME SI PRESENTA Aggressiva il giusto

Dal primo sguardo s'intuisce subito che stiamo parlando di un'auto da corsa, lontana dalle prime N5 importate dalla Spagna e inventate inizialmente in Argentina per ridare vitalità alle derivate di serie, che erano sostanzialmente vetture stradali con alcune componenti sportive. La 208 N5 step2 è ancora una macchina spartana, senza tanti fronzoli, ma che ormai ha tutto quello che serve per andare forte, sia su terra che su asfalto, grazie a numerosi soluzioni motorsport, create dalla Dedo Engineering e dalla Tedak Racing insieme a diversi partner tecnici. Ha una livrea giallona, grintosi allargamenti intorno alle ruote e un vistoso alettone posteriore che la rendono subito aggressiva. Un bolide compatto, grazie al passo di 2,54 metri con una larghezza di 1,84 (fissa per tutta la categoria) e una lunghezza di poco più di 4 che la rende molto adatta nel misto, rispetto alle sue gemelle che presto saranno pronte a vedere la luce.

"La chiamiamo N5, ma è il progetto che finora non c'era in Italia e che si può fare attraverso questa categoria a interessarci, il nome non è importante" - dice Andrea Carretti -. Volevamo creare una macchina da rally vera, con quattro ruote motrici, trecento cavalli, sei marce, i freni e le ruote grossi e che avesse il costo giusto". E la sensazione che trasmette alla vista, quando le si fa un giro attorno, o all'udito, se si accende il motore, è proprio quella di tornare indietro nel tempo. Vengono subito in mente alcuni accostamenti che magari hanno poco senso dal punto di vista tecnico, ma tanto da quello emotivo: sembra di avere davanti una 207 S2000 o una Clio S1600. Auto molto fisiche e meccaniche che ormai non si vedono quasi più in giro.

LA MACCHINA Due differenziali meccanici

Avvicinandosi di più alla vettura del Leone e guardando meglio ciò che la Tedak ha disposto sul banco da lavoro, emergono subito alcune componenti tipiche di questa categoria, accresciute e migliorate rispetto al passato: un motore 4 cilindri Peugeot 1.600 in posizione longitudinale (al momento fisso, ma potrebbe essere estesa la possibilità di usarne altri equivalenti come quello Nismo della Nissan) con cambio sequenziale e una trasmissione integrale con due differenziali meccanici, simile a quella di una Rally2 e completamente motorsport, che sostituisce quella montata sul modello spagnolo, realizzata da 3MO. Quella vecchia, ormai introvabile sul mercato, era stata mutuata dalla Subaru Impreza Gruppo N del 2008 ed era quindi a tre differenziali con il centrale elettroattuato. La pompa dell'idroguida è invece messa direttamente sull'albero a camme per non dover dipendere dalla cinghia e anche la scatola dello sterzo è da corsa, monolitica, montata con quattro centraggi sul telaio. Tutti pezzi di un puzzle che competono a creare un'auto molto più prestazionale rispetto ai modelli importati finora. Ci sono anche una flangia da 34 mm e un nuovo turbocompressore Garrett che ha una coppia interessante, perché è lo stesso della Škoda Fabia evo, e aiuta di molto a potenziare il motore che, da regolamento, è stradale. Un dato che non è per forza negativo perché, come dichiarato dai costruttori, ha un'autonomia di quattromila chilometri e un costo di revisione di circa diecimila euro, quindi molto più economico e affidabile di una R5. Poi, ci sono una serie di chicche che concorrono a renderla una vettura muscolare e curata: per fare qualche esempio, tutto il gruppo raffreddamento è stato rivisto con intercooler e radiatore ad acqua affiancati da un convogliatore sagomato. Oppure, per i freni è stato creato un sistema radiale dall'interno del mozzo, una soluzione presa dalla pista e visibile anche nel posteriore con griglie vicino agli allargamenti, che non sono flap ma seguono la linea originale della macchina, e insieme alle minigonne proteggono meglio dagli urti.

LA SICUREZZA Maggiore sicurezza

Guardando all'interno dell'abitacolo si vede subito il grande lavoro fatto per la sicurezza dell'equipaggio - in primis balza all'occhio lo spazio ricavato togliendo lo scarico dal tunnel centrale che permette di avvicinare molto i sedili -, e anche la distanza del copilota dal cruscotto che crea una comodità fuori dal normale per chi è abituato a salire su questi bolidi. Il roll bar, omologato dalla Fia con l'appoggio della Custom cage, ricorda quello delle Rally1 e presenta grandi protezioni laterali che, oltre a regalare una sensazione aggiuntiva di comfort per il loro rivestimento in pelle, danno un'ottima percezione di poter stare tranquilli in caso d'incidente. "Abbiamo voluto fare una macchina che si distinguesse per essere più sicura dello standard internazionale" - spiega orgoglioso "Dedo", confermando le nostre sensazioni -. Per fare questo abbiamo costruito un roll bar con un disegno nuovo e protezioni laterali molto più coriacee di quelle che siamo abituati a vedere. Poi, è stato tolto lo scarico dal tunnel centrale - che ora ospita solo l'albero di trasmissione - che quindi è stato ridotto di 17 centimetri in larghezza: questo ha permesso di avvicinare ognuno dei due sedili, di avere i pesi più centrati e una distanza maggiore dall'esterno del corpo di pilota e navigatore". A questo si unisce un'altra idea geniale: "Lo scarico passa a sinistra del pilota, in un alloggiamento creato all'interno della scocca, per cui l'albero di trasmissione lavora in maniera ottimale, senza lo stress del calore. Un'altra cosa importante è che siamo riusciti ad allontanare considerevolmente il catalizzatore dai serbatoi, perché in alcuni casi ha fatto da miccia per incendi e volevamo evitarlo il più possibile". Si notano, poi, anche altre soluzioni interessanti, a partire dal piantone dello



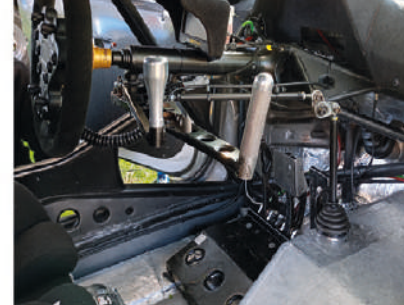
La francese realizzata da Tedak e Dedo Engineering durante il test. In basso Andrea Crugnola con il nostro giornalista ed uno scorcio dell'abitacolo: si notino le abbondanti protezioni poste sulla portiera.

sterzo che ospita anche cambio e freno a mano, per permettere all'equipaggio di lasciare l'auto in modo più semplice in caso d'incidente. Il volante è molto bello per la presenza di tasti colorati, ma soprattutto facile da usare anche con i guanti per via delle sue manopole ergonomiche, mentre la pedaliera, fatta a mano da Tedak, prevede le pompe protette da una pedana regolabile che funge da poggiapiedi per il pilota, aiutando così i meccanici in caso d'intervento data la posizione molto più comoda del normale.

LA PROVA Regina del misto

Ma quindi quanto va forte la nuova N5 step2? Tanto, tantissimo e basta salirci sopra per rendersene conto immediatamente. Nei pochi metri in cui Andrea Crugnola guida verso il tratto di strada chiusa si sente subito il suono del quattro cilindri Peugeot, che inizia a cantare appena viene dato il via, senza scoppiettare in modo fastidioso come su una Rally3 o una Rally4. Tutto questo è possibile grazie al turbo che offre anche una buona coppia, arrivando fino a 448 Nm a 4226 giri. Certo, quando alla guida c'è un professionista che quasi non frena lungo tutto il percorso, è difficile distinguere il vero potenziale dalla sua bravura. Ma la potenza dei 303 cavalli c'è, è innegabile e viene sprigionata non appena la si chiede, così come le frenate sono sempre solide e precise, anche quando si stacca all'ultimo e la risposta dello sterzo

fornito dalla Sportech di Mario Fornaris è buona. È però in curva che la Peugeot 208 N5 step2 dà il meglio, soprattutto nel misto, perché non si muove, ha una precisione stupefacente ed entra a forte velocità, senza mai perdere troppa spinta con le cambiate del sequenziale a sei marce della francese 3MO. Il motore, lungo le numerose curve veloci e guidate, si dimostra all'altezza delle più potenti Rally2, perdendo qualcosa solo nei tratti più lenti o nei tornanti, e regalando tutto il divertimento che può offrire una quattro ruote motrici. Per il resto, si è quasi in apnea per oltre due chilometri con il pilota di Varese, che fa slalom nei boschi e non si scompone mai, anche grazie alle eccellenti sospensioni Reiger e al bilanciamento perfetto, che permette di guidare con sicurezza aggredendo l'asfalto che, nonostante le temperature e le foglie per terra, in realtà presenti perlopiù a bordo strada, ha un grip davvero molto alto. Se Crugnola, grazie al suo passo, riesce ad annullare le differenze con una Rally2, s'intuisce che per un gentleman driver serva una guida pulita e una buona gestione delle traiettorie, ma rispetto alla vecchia versione o a qualsiasi concorrente 4WD il ritmo è straordinario, soprattutto se si pensa all'origine di serie. Poi, l'agilità specifica della 208 con il suo passo corto è un punto di grande forza, che gioca a favore su prove speciali di questa tipologia, risultando efficace nel toboga tra i boschi della valle Bormida. Da segnalare, infine, che lo spazio ben studiato dell'abitacolo permette una grande comodità a chi siede al



Ancora una vista dell'abitacolo con la leva del cambio collegata al piantone. In basso i freni con pinze AP e il rollbar.



posto del navigatore e un'ottima visuale, non scontata su un'auto da corsa, facendo sentire il passeggero di destra piuttosto riparato dalle morbide protezioni laterali: soluzioni che possono sembrare poco importanti, ma che nel complesso rendono piacevole essere trasportati da un quattro volte campione italiano, che in macchina non si risparmia nemmeno quando va a fare la spesa e può essere un'esperienza impegnativa.

LA CATEGORIA Pensata per il gentleman driver

Più che guardare alle regine dei campionati nazionali, bisogna allora pensare alla nuova N5 step2 come a un prodotto di artigianato, un esperimento nato da appassionati con la volontà di colmare il divario che si è creato negli anni tra le Gruppo N e le Gruppo R. L'idea è d'intercettare una fascia di piloti e di preparatori che vogliono divertirsi, andare forte e spendere le giuste risorse. Una visione che nasce da chi corre da una vita e vuole arrivare a chi coltiva lo stesso amore per i rally e per le cose fatte bene: anche per questo sono stati coinvolti Balbosca e Vieffecorse, in modo da rispondere il più possibile alle esigenze dei gentlemen driver. *"Nell'ultimo periodo i bassi costi di noleggio hanno mischiato due categorie - piloti di punta e gentlemen driver - che, di fatto, non fanno la stessa gara, se vai a vedere le classifiche sono impietose. Quindi, noi stiamo riproponendo la divisione tra*

due anime del motorsport per farle stare a testa alta nella loro categoria di appartenenza. E vogliamo anche differenziare un po' il mercato, perché in questo momento vedere trenta Škoda a gara è uno spettacolo poco attraente", ammette con sincerità "Dedo". Con poco meno di un secondo di distacco al chilometro dalle Rally2 e un costo al chilometro di venti euro, la N5 step2 vuole dare la possibilità d'inserirsi nella lotta tra la prima e la seconda fascia di piloti dell'assoluta, battendosi in una classe divertente e fisica, come lo erano la S1600 o la S2000 in passato. Chiaramente il trofeo nazionale, che verrà riproposto anche per chi possiede la vecchia generazione di N5, sarà il banco di prova per gareggiare contro i migliori equipaggi di tutta Italia: la categoria sarà unica con premi aperti a tutti, ma con due Case, quello spagnolo delle vecchie versioni e quello italiano con la nuova evoluzione, che è basata sulla stessa idea ma avrà prestazioni diverse. L'architettura geniale alla base della Step2 (ma anche delle N5 precedenti) parte dai telai tubolari, come avveniva con la Lancia 037: con quelli si è creato un prodotto che permette di ospitare una meccanica standard per qualsiasi macchina, sia davanti che dietro, così che si possono montare scocche diverse (oltre alla 208 sono in preparazione altre Step2 con base Clio, Ypsilon e Tonale) e fare in modo che le evoluzioni future vengano assorbite senza dover cambiare auto, come successo con le varie versioni di Škoda Fabia. Se un preparatore, per gusto personale, vuole poi cambiare la scocca,



TEST PEUGEOUT 208 N5 STEP2



può comprarne un'altra con quindicimila euro circa e riciclare al 100% tutti gli altri pezzi. Oppure, avendone due, come provato dalla Tedak, è possibile passare in blocco tutta la meccanica (trasmissione, motore, radiatori, bracci) da una all'altra in meno di un'ora, configurando magari una vettura da asfalto e una da terra. Ma oltre a contrastare l'obsolescenza, si è voluto anche ridurre i costi di costruzione e di magazzino, come ci spiega "Dedo": *"Tutti i pezzi sono simmetrici davanti e dietro, a destra e a sinistra e addirittura sono adattabili al modello vecchio spagnolo: una cosa incredibile perché gli ammortizzatori di questa sono orientati dietro al mozzo, come sulla Škoda, mentre su quello vecchio erano orientati davanti, come sulla Fiesta, ma Tedak è riuscito a crearne uno che ospita entrambe le geometrie"*. È il lavoro che è stato fatto sulla personale Clio spagnola di "Dedo", facendola diventare N5 step2 telaisticamente, per poter ospitare la nuova trasmissione e la più recente meccanica. Un'operazione simile è possibile anche per i vecchi possessori della vettura, ovviamente con un investimento che non è trascurabile, riciclando il loro prodotto e dandogli una nuova vita.

IL COMMENTO

Vicina ai tempi della Rally2

Anche Andrea Crugnola è contento dei grossi passi in avanti fatti dalla Peugeot 208 Step2, un'auto di cui ha quasi interamente seguito lo sviluppo. L'esperienza maturata nella categoria Rally2 con Citroën (e prima ancora con Hyundai, Volkswagen e Škoda) lo rendono di fatto il pilota più adatto per trasferire quelle competenze sulla N5 e renderla più veloce, nonostante l'obiettivo non



Alcuni particolari della vettura pronti per essere montati e, in basso il quattro cilindri d'origine Peugeot dotato di turbocompressore che sviluppa 303 CV al banco. Sopra la 208 N5 step2 durante i test.

SCHEDA TECNICA Peugeot 208 N5 Step2

Telaio	Tedak Racing, roll bar Custom Cage (omologato FIA)
Motore	Peugeot anteriore longitudinale 4 cilindri in linea di 1,600 cc
Potenza	303 CV a 5992 giri/min
Coppia (max)	448 NM a 4226 giri/min
Trasmissione	Trazione integrale 50/50 con 2 differenziali meccanici 3MO
Cambio	Sequenziale 3MO a 6 rapporti più RM
Sospensione	ammortizzatori Reiger regolabili
Sterzo	Sportech Engineering by Mario Fornaris
Freni	Pinze AP Racing - Dischi e pastiglie PFC by Andreani Group
Pneumatici	Pirelli. Cerchi Speedline: 5x135 - 8x18 et30 (asfalto) - 7x15 et30 (terra)
Lunghezza	4.055 mm
Larghezza	1.840 mm
Passo	2.540 mm
Peso min.	1.230 kg (inclusa gomma di scorta)



sia far la guerra ad un segmento che rimane quello prestazionalmente migliore, seppur con costi e manutenzione più alti. *"Direi che finalmente siamo arrivati a un altissimo livello, abbiamo ancora qualche margine di miglioramento, però si parla di rifiniture"* - commenta il campione varesino -. *"Siccome sono stato qui con la C3, ho un confronto diretto e posso dire che a livello di guidabilità e di ciclistica siamo alla pari, anche se ovviamente il target non è quello di scontrarsi con loro. Comunque, secondo me, ci si può togliere delle belle soddisfazioni su tutte le superfici e sono convinto che il prodotto sia valido. Lo dico sinceramente, perché il lavoro che si è fatto in questi mesi prova che, a parità di pilota, siamo molto vicini ai tempi delle Rally2"*. Sulle qualità della macchina il quattro volte campione italiano non ha dubbi: *"L'inserimento in curva è uno dei punti di forza, così come la frenata e il cambio di raggio durante la curva. La macchina è anche molto bilanciata, quindi è molto simile a quello che voglio quando corro in auto e che di solito è abbastanza veloce"*.