

Peugeot 308 Mi16, il TCS secondo 2T Course & Reglage per il Campionato Italiano Turismo



<http://motorsportmag.it/2016/peugeot-308-mi16-il-tcs-secondo-2t-course-reglage-per-il-campionato-italiano-turismo>

Svelata la ricetta che i tecnici della squadra milanese, in partnership con la Procar, stanno seguendo per sfornare la francese 1.6 Turbo in configurazione corsaiola nel rispetto delle caratteristiche di serie. Definita anche la livrea per il ritorno del marchio di Sochoux.

È solo 1.600 cc turbo, ma vuole competere con le concorrenti più temibili da 2 litri Turbo.

Sono queste le ambizioni che 2T Course & Reglage ha fissato per il debutto della Peugeot 308 GTi da 250 CV nel TCS del Campionato Italiano Turismo.

Un debutto che riporta il marchio di Sochoux nella serie tricolore, dopo essere stata grande protagonista del Turismo Endurance nel triennio 2012-2014 con le RCZ R-Cup e che declina la vettura francese in una

interpretazione del tutto inedita.

Tanto da ricevere battesimo in 308 Mi16, con quest'ultima sigla ripresa per rievocare, come si legge nella nota ufficiale della factory milanese, "i fasti della gloriosa 405 da pista degli anni '90".

Nel rispetto della regolamentazione TCS, la 308 Mi16 potrà contare sui minimi interventi concessi e che attengono principalmente ad ammortizzatori, sviluppo della centralina, impianto frenante e scarico.

L'allestimento, condotto in partnership con la Procar, è ancora in corso e la vettura è in queste ore alla Sparco per il montaggio del roll bar omologato e saldato.

La ricetta tecnica che porterà a sfornare la Peugeot 308 Mi16 è comunque svelata dalla 2T Course & Reglage che, nella sua nota ufficiale, ne enuclea così gli aspetti salienti:

Freni:

La 2T Course & Reglage si è voluta affidare al leader mondiale dei sistemi frenanti: Brembo Racing. Pur mantenendo le dimensioni originali, Brembo ha sviluppato appositamente per la 308 Mi16 dischi autoventilanti in due specifiche, Heavy Duty e Light Duty, che verranno utilizzati a seconda della severità dei tracciati. Per quanto riguarda il materiale d'attrito (pastiglie), verranno selezionate durante i primi test quelle più adatte, con mescole peraltro utilizzate da vetture Gt in occasione della 24 ore di Le Mans.

Ammortizzatori:

tecnologia ereditata dal mondiale turismo (WTCC) con Ohlins 4 vie e tecnologia TTX.

Scarico:

diametro 65 mm in inox e collettore ottimizzato, frutto del lavoro della Supersprint al fine di erogare 12/15 cavalli in più rispetto a quello originale.

Centralina:

La scelta della versione da 250 cv al posto della più potente 271 cv è stata obbligata a causa dell'impossibilità di poter disattivare tutti i controlli (Abs, Esp, airbag ecc). La versione da 271 cv è infatti dotata di un sofisticato sistema attivabile con un tasto "power", ma impossibile da bypassare. Questo è il motivo della scelta della versione meno potente, che consente però una migliore mappatura della centralina stessa.

Allestimenti di sicurezza:

Sparco, oltre a fornire un robusto roll bar, si è occupata di equipaggiare la 308 Mi16 con il meglio della tecnologia in materia di sicurezza, con particolare attenzione al fattore leggerezza, fondamentale per adeguare il rapporto peso/potenza. Anche il materiale ignifugo dei piloti verrà realizzato dall'azienda Italiana.

"Portare al debutto un'auto 'nuova' è sempre un'emozione - così commenta Massimo Arduini, team manager e pilota - Pur essendo iscritti nella classe fino a 1.6 Turbo, contiamo di poter competere con le più potenti 2.0 Turbo grazie al minuzioso lavoro che stiamo portando a termine e ai numerosi test previsti. Trovo poi la livrea della 308 Mi16 bellissima! A giorni potremo anche annunciare il nome del pilota che mi affiancherà in questa avventura. Per ora posso solo dire che entrambi siamo "esperti" in

questo tipo di gare e che abbiamo corso insieme ai tempi della Honda, vincendo nel 2008 un titolo italiano".

IL CAMPIONATO ITALIANO TURISMO

Il Campionato Italiano Turismo 2016 prenderà il via nel weekend del 22 maggio nell'autodromo di Monza, in concomitanza con la TCR International Series, per poi proseguire lungo una stagione che conterà un totale di sette tappe, tutte su doppia gara da 25 minuti + 1 giro. Due i titoli tricolori in palio, rispettivamente per vetture in configurazione TCR (classe unica 2.0 turbo) e TCS (classi turbo: 1.4, 1.6, 1.8, 2.0) di stretta derivazione di serie. Il format dei weekend prevede due sessioni di prove libere da 30 minuti (o turno unico da 60) e due turni di prove ufficiali da 15 minuti divisi da 10 minuti di neutralizzazione. Il primo turno di prove di qualificazione determinerà la posizione in griglia di gara 1 e il miglior tempo ottenuto da ogni pilota nel secondo turno determinerà la posizione in griglia di gara 2. Lo start delle gare sarà con partenza da fermo. Il format degli eventi consente la partecipazione fino a due piloti sulla singola vettura con la quale dividersi equamente l'intero weekend (1 sessione di prove libere, 1 turno di qualifica, 1 gara ciascuno) e cumulare i rispettivi punteggi acquisiti per l'assegnazione dei titoli. In caso di equipaggio composto da due piloti, uno dovrà qualificare la vettura per gara 1 e l'altro dovrà qualificare la vettura per gara 2.

Il calendario:

21 maggio | Monza
12 giugno | Misano
3 luglio | Magione
17 luglio | Mugello
4 settembre | Vallelunga
25 settembre | Imola
9 ottobre | Adria

