

Como nasce um “leão”

Na Eurocup ou no campeonato de Turismo TCR, os pilotos portugueses gostam do Seat Leon e por isso o Autohoje foi a Barcelona ver de perto, **em exclusivo, como são feitos os carros** que estarão em ação no início de abril no Estoril.



Em cima, é bem visível a quantidade de peças de carroçaria que vem diretamente da linha de produção de série. Outras, como os tirantes da suspensão (em baixo), são feitas na Seat Sport



TCR tem mais de 40 

Seat Leon a correr

Martorell, nos arredores de Barcelona, é a “cidade” da Seat. É lá que nascem os carros espanhóis que podemos conduzir no dia a dia, mas também nas corridas, em especial, os Leon do novo campeonato de Turismo TCR – cuja competição nacional arranca em maio – e os seus “irmãos”, que são usados no troféu monomarca internacional onde compete, uma vez mais, Lourenço Beirão da Veiga. É da linha de produção corrente dos

Leon Cupra que é desviada todos os anos uma mão cheia de carroçarias, para que a poucas centenas de metros de distância, numa outra oficina, se preparem verdadeiros carros de corrida. No início de março, já se contabilizavam 40 chassis “desviados”, o que a juntar aos 118 já feitos nos últimos dois anos, perfaz a bonita soma de 158 carros de competição, todos iguais. Um número impressionante e com concorrentes que não completam os dedos de uma mão, mas que, ainda assim, não chega aos

300 Leon da geração anterior que ainda correm por esse mundo fora! Como estamos a falar de carros de corrida, referimo-nos a unidades desprovidas de quaisquer elementos de conforto ou equipamento sofisticado, porque no seu lugar vão tubos soldados para aumentar a segurança do piloto e rigidez do chassis, e toda uma parafernália de peças obrigatórias para a competição. A carroçaria nua sai da produção e no departamento de competição são-lhe removidas pequenas peças de

aço necessárias para o carro de série, e, em contrapartida, são efetuados reforços de soldadura ou abertos buracos para outras coisas mais importantes, como a deslocalização do banco do piloto mais para o centro do carro (por segurança e equilíbrio dinâmico), ou a colocação posterior dos macacos hidráulicos (um em cada canto do carro, junto às rodas). Este é o espaço que “cheira” mesmo a oficina de serralharia, com os mecânicos agarrados às ferramentas de corte ou máquinas de soldar. E já

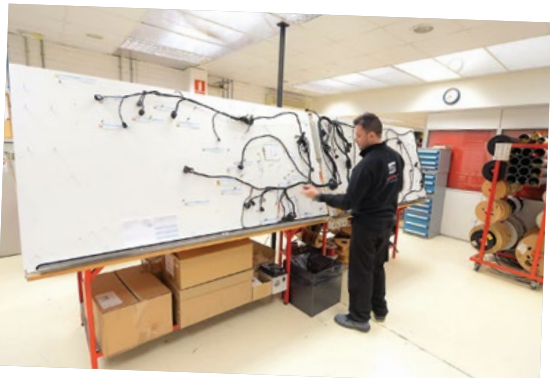


110 000 euros

É o preço de um Seat Leon TCR novo, com todas as evoluções para este ano. Um carro usado fica por metade.

de corrida

Como é natural, todas as peças que dão corpo ao Seat Leon são projetadas em computador nos escritórios colocados por cima da oficina. Do lado direito, um exemplo de como se montam as cablagens elétricas num estirador, antes de irem para o Leon Cupra



que ali estão, são também soldados os arcos de segurança, cujos tubos que os constituem provêm de um fornecedor externo. Assim, a Seat ganha tempo no corte ou na dobra-gem dos tubos.

Depois da parte "mais suja", vem a mais limpa, com a carroçaria a regressar à fábrica de Martorell para levar um primário anticorrosivo, voltando à Seat Sport para ser pintada de branco. Enquanto decorre este processo, outro segue em paralelo, como a montagem dos elementos mecânicos que

é igual para um Leon TCR ou um Leon Eurocup. "A única diferença está na montagem da caixa de velocidades Sadev, que continua a ter patilhas de acionamento no volante, como a DSG que montam os carros de troféu", como nos explica Jaime Puig, o diretor da Seat Sport.

Os motores são todos de série, oriundos do modelo Cupra, e a única coisa que recebem, por força da competição, é uma peça na cabeça do bloco que serve de respirador para um reservatório de óleo obrigatório. Debaxio →

120 horas para "fazer" a carroçaria

APESAR DE ESTES NOVOS CARROS DE TURISMO não serem muito complexos tecnicamente, a carroçaria de um Leon sempre demora 120 horas a ser construída e, **com um turno de trabalhadores, conseguem-se fazer cinco carros numa semana.** O problema da Seat, como o de outras marcas neste início de ano, é que os pedidos foram superiores ao esperado e, como nem sempre os fornecedores dos mais diversos tipos de material estavam preparados para tantos pedidos, cada carro demorou cerca de três meses a nascer, contando entre o pedido formal e a entrega.



O arco de segurança é pré-montado em três fases fora do carro e só depois entra na carroçaria, para ser soldado a esta. Em cima, é possível ver os vários tubos de aço que dão corpo a esta estrutura de série



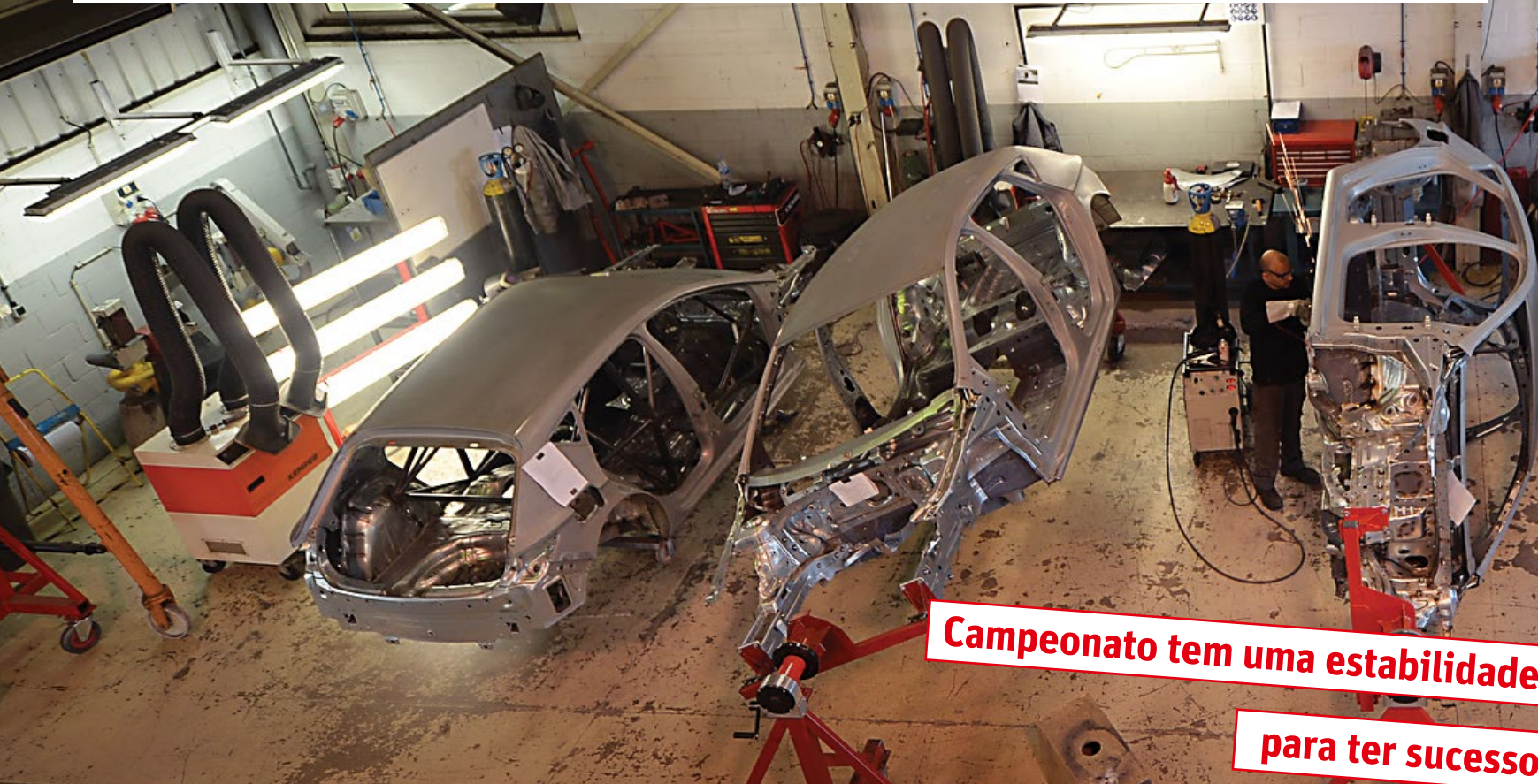
Antes de ser pintada de branco, a carroçaria recebe um primário anticorrosivo e há pontos que são isolados manualmente, em termos de insonorização ou vedante



Falando de preços

SE UM SEAT LEON EURO CUP com dois anos de corridas pode custar entre 55 e 60 mil euros, o modelo novo já chega aos 85 mil euros. Mas se estivermos a falar da versão TCR, enquanto um modelo usado para com o kit de atualização pode chegar aos 80 mil euros, um carro novo na versão de 2016 já fica pelos 110 mil euros. O que vale, diz

Jaime Puig, da Seat Sport, é que **a manutenção não é dispendiosa e resume-se a consumíveis como pneus e pastilhas de travão dianteiras.** “Mas em média, contando com um ou outro acidente, um ou outro toque, pode contar-se com 15 a 20 mil euros ao final de uma temporada com três provas e 14 corridas”.



Campeonato tem uma estabilidade

para ter sucesso

Caixa... não há bela sem senão

DEPOIS DA ESTREIA NO TCR com a mesma caixa de velocidades DSG utilizada no troféu, mal recebeu a caixa de velocidades da Sadev e a eletrónica revista pela Seat, o Leon revelou-se desde logo cerca de um segundo mais rápido (numa pista como a de Barcelona), porque os 35 kg a menos notavam-se e bem. Mas os organizadores do campeonato anularam em parte esta vantagem com a realização do “Balance of Performance”, um teste feito por um piloto a todos os carros com o intuito de os aproximar em termos de performance e, assim, tornar mais emocionante a competição. Quanto ao piloto, de certeza que acha menos interessante ter de gastar **mais 10 mil euros nesta caixa Sadev, ainda por cima quando junto com o carro surge um conjunto de recomendações que exigem uma revisão mais apurada da transmissão** (por norma, a cada duas provas). O que vale é que o esforço é só na carteira, porque nos braços isso não se nota - já que o seu acionamento é feito através de patilhas no volante, tal como sucede com a caixa DSG da Eurocup.



Em cima, o local onde se montam os travões, suspensões e direção, cuja peça de afinação (à dir.), caracterizada pela facilidade de afinação, está patenteada pela Seat



do pé direito, tanto os pilotos do TCR como os do troféu têm 330 cv de potência.

Da sala de motores, para a sala onde outrora se cuidavam dos componentes que davam corpo aos Seat do WTCC, cuida-se agora das suspensões que mantêm quase todos os elementos de série, mas vêm substituídos os confortáveis cinoblocos de borracha por rótulas “uniball” com afinação. Aliás, os triângulos da suspensão dianteira têm mesmo um sistema patenteado pela Seat que permite aos mecânicos e pilotos afinarem mais rapidamente a suspensão, mexendo apenas em cinco parafusos. Enquanto dois dos 38 elementos da

**2000€ aos
20 000 km**

Enquanto o motor do Leon faz mais de 20 mil quilómetros de corrida sem problemas, a caixa DSG da Eurocup deve ser revista no final da temporada, mas mesmo isso não vai além dos 2000 euros. A revisão de uma caixa Sadev é mais dispendiosa.

**regulamentar de 3 anos...
e rentabilidade.**

Seat Sport se ocupam dos eixos e sub-chassis dianteiro e traseiro, outros dois tratam de montar os discos e as bombas de travão especiais da AP Racing, enquanto cá fora, junto a cada um dos seis carros, que se encontravam em fase de montagem na oficina para serem entregues a duas equipas do TCR, estavam os novos para-choques dianteiro e traseiro com apêndices em fibra de carbono e, sobretudo, uns interiores mais resistentes às pancadas!...

E falando de inovações nos Leon que correram e ganharam o TCR no ano passado, há ainda uma referência especial para o sistema de arrefecimento do intercooler, pois

nas provas do campeonato asiático foram detetados alguns problemas, coisa que no campeonato português não deverá acontecer.

Mas nenhum carro sai de Martorell para um piloto ou uma equipa sem que Jordi Gené, desde há anos piloto da Seat, o experimente numa pista perto da oficina, no sentido de verificar se tudo está a funcionar em condições. De qualquer forma, quando o carro chega ao cliente este já teve acesso, através de um site específico na internet, a todas as referências importantes acerca do funcionamento do Leon e dados básicos de afinação.

José RIBEIRO
jribeiro@motorpress.pt

Como evoluiu o campeão

O Leon não ficou a dormir e atualizou-se, porque no TCR a concorrência aumentou bastante.

No primeiro ano do TCR Internacional, a vitória pertenceu ao italiano Comini e à equipa Target, que usaram um Seat Leon oriundo da Eurocup. “Mas a concorrência não ficou a dormir e durante o inverno evoluiu bastante os seus carros, pelo que nós tivemos de fazer o mesmo”, conta-nos o diretor da Seat Sport. E o que evoluiu? “Melhorámos bastante o pacote aerodinâmico, tanto à frente como atrás, e junto com essas peças colocámos uns tubos mais grossos para reforçar os para-choques, pois verificou-se que há muito toques nesta competição. Modificámos também o sistema de refrigeração, alterando a colocação do radiador e intercooler, para enfrentar as discussões em

pistas em países onde há muito calor e humidade. Mudámos os amortecedores, passando agora a usar os Bilstein e pusemos um depósito de competição maior, com 100 litros (já de acordo com o regulamento FIA para o próximo ano), que permite disputar provas de sprint e de longa duração sem problemas.” Para além disso, o Leon TCR recebeu a já focada caixa de seis velocidades dos franceses da Sadev e os travões AP Racing. Todas estas evoluções custam 25 mil euros.



A frente, com o seu spoiler em fibra de carbono (em cima), foi uma das partes que evoluiu no Leon Cupra, mas os travões (discos e bombas auxiliares), bem como os amortecedores, foram outros pontos que mereceram uma atenção especial



Como o Leon Cupra ganha mais 40 cv

O NOVO SEAT LEON CUPRA já traz de série 290 cv para os amantes das altas performances, mas, quando é preparado para correr, o motor dois litros turbo **ganha 40 cv apenas com a adoção de um filtro de ar de competição e uma linha de escape diferente, mais direta.**

Seja no TCR como na Eurocup a potência é a mesma, mas, curiosidade maior, sobretudo para os pilotos e equipas, prende-se com o facto deste motor absolutamente de série, sem mais nenhum tipo de preparação, conseguir fazer duas épocas inteiras sem necessidade de qualquer revisão. Aliás, basta ver que a primeira e única corrida de 32 horas realizada até ao momento foi ganha, justamente, por um Seat Leon da Eurocup! Melhor prova de fiabilidade e reduzidos custos de manutenção não existe.

