

# Jak Golf z Golfem i Castrol z Castrolem?



WYŚCIGOWE GOLFY PODCZAS ZAWODÓW NA TORZE POZNAŃ

W ZAINAUGUROWANYM 13 KWIECZNIA NA TORZE POZNAŃ NOWYM CYKLU WYŚCIGÓW VOLKSWAGEN CASTROL CUP MŁODZI, UTALENTOWANI KIEROWCY STARTUJĄ NA IDENTYCZNYCH I JEDNAKOWO SERWISOWANYCH VW GOLFACH

W takich warunkach o sportowych wynikach decydują wyłącznie umiejętności zawodników, a nie techniczne dokonania rywalizujących ze sobą wyścigowych stajni. Niezależnie od kolejności kierowców na mecie w kategorii zespołów wszystkie miejsca od pierwszego do ostatniego zajmuje zawsze wspólnie Volkswagen i Castrol jako dostawca najważniejszych materiałów eksploatacyjnych do ścigających się samochodów.

Sytuacja taka na pozór nie mobilizuje inżynierów obu tych firm do intensywnych starań o dalsze doskonalenie

konstrukcji i produktów, ale pozory i tym razem mylą. Nie byłoby o co walczyć, gdyby sportowe aspiracje ściśle współpracujących koncernów ograniczały się tylko do tego jednego przedsięwzięcia. Tymczasem zarówno VW, jak i Castrol systematycznie rywalizują ze swymi konkurentami na różnych innych imprezach, dla których bardzo cenne są techniczne doświadczenia zdobyte w tych wspólnie organizowanych zawodach, gdzie na takich samych i tak samo przygotowanych samochodach ściga się równocześnie ponad dwudziestu kierowców o znaczne

zróżnicowanych możliwościach i preferencjach. Znakomicie rozszerza to możliwości weryfikacji rozmaitych rozwiązań.

## To nie są pojazdy seryjne

Specyfikacja wyścigowego Golfa GTI 6. generacji została dopracowana przez Volkswagen Racing Polska we współpracy z Volkswagen R GmbH oraz Volkswagen Motorsport – działami koncernu zajmującymi się autami sportowymi. Samochód używany w Volkswagen Castrol Cup ma silnik benzynowy 2.0 TSI o mocy 260 KM (zamiast standardowej 210 KM), którą można na krótko zwiększać o dodatkowe 50 KM systemem *push-to-pass*.

Seryjny układ wydechowy zastąpiono specjalnie zaprojektowaną konstrukcją sportową. Dla zwiększenia ilości ciepła odprowadzanego z silnika i skrzyni biegów typu DSG (też chłodzonej cieczą) przebudowano układ chłodzenia, instalując dwie dodatkowe chłodnice. W obiegu chłodzącym używany jest płyn Castrol Radicool SF.

Skrzynia biegów z podwójnym sprzęgłem od seryjnej różni się wyposażeniem w mechanizm różnicowy o zwiększonym tarcu i nowym oprogramowaniu, jeszcze bardziej skracającym czas zmiany biegów.

W porównaniu z seryjnym modelem bazowym zmienione zostało też zawieszenie. Zastosowano w nim wyścigowe amortyzatory z dwudrozną regulacją parametrów ugięcia i odbicia, sportowe sprężyny, a tuleje metalowo-gumowe zastąpiono specjalnymi łożyskami typu uni-balls. Wzrosła dzięki temu jego sztywność, co jest korzystne w przypadku jazdy sportowej. Dzięki zmienionym zwrotnicom i wahaczom prześwit samochodu stał się niższy, a rozstaw kół szerszy.

We wnętrzu wszystkie zbędne elementy (tapicerka, fotele) zostały usunięte, a fotel kierowcy zmieniono na wyścigowy fotel z 6-punktowymi pasami bezpieczeństwa. Zastosowano klatkę usztywniającą kabinę oraz centralnie uruchamiany układ gaśniczy. Masę pojazdu zmniejszono z 1393 kg do 1210 kg.

Dodatkowo samochód został wyposażony w układ telemetrii AIM najnowszej generacji, monitorujący pracę istotnych systemów samochodu, a także parametry i styl jazdy kierowcy.

Zmodyfikowane samochody były przed udostępnieniem ich pucharowym

zawodnikom testowane na kilku torach w Polsce, Niemczech i Hiszpanii.

## Castrol bez podrasowania

Mimo znacznie większej mocy, specjalnej konstrukcji i wyczynowej eksploatacji silników w wyścigach Volkswagen Castrol Cup są one smarowane tym samym olejem Castrol Edge Professional Longlife III 5W-30, co ich seryjne odpowiedniki. Olej ten bowiem nie tylko spełnia wymagania stawiane środkiem smarowym przez niemieckiego producenta samochodów, lecz znacznie je przewyższa. Opracowany został, podobnie jak silnik najnowszego

Golfa, w ścisłej współpracy inżynierów obu tych firm. Badania potwierdziły, że jest o 40% lepszy od najbardziej zaawansowanych produktów konkurencji dzięki technologii FST™, czyli *Fluid Strength Technology*, pozwalającej na dopasowanie grubości filmu smarnego do aktualnych obciążeń silnika.

Wspomniane już modyfikacje wprowadzone w skrzyniach pucharowych samochodów wpływają na zwiększenie obciążeń ich współpracujących części, co zmienia również warunki pracy oleju. W wyścigowych golfach jest to Castrol Transmax Dual, chroniony przed termicz- →



ELEMENTY DODANE I ZMODYFIKOWANE, RÓŻNIĄCE SAMOCHÓD WYCZYNOWY OD SERyjNEGO

## WERTHER

International POLSKA

www.werther.pl

PROFESJONALNE URZĄDZENIA dla SERWISÓW SAMOCHODOWYCH

60-cio miesięczna gwarancja

WERTHER - to ponad 40 lat doświadczenia i przodownictwa w konstrukcji i bezpieczeństwie

Rozwiązania dla przyszłości dostępne już dziś

Punkty Konsultacyjne i Serwisowe:

Szczecin 501 468 851/ Białystok 516 800 997/ Bydgoszcz 502 551 693/ Katowice 502 551 845/ Kraków 609 606 378/ Poznań 512 466 888/ Rzeszów 508 235 400/ Wrocław 509 428 374

poczta@werther.pl • komis@werther.pl