

## IDENTIKIT

MOTORE:	anteriore trasversale, 6 cilindri a V, 3.189 cc, turbocompressore
POTENZA:	550 Cv a 6.600 giri/min
COPPIA:	62,7 kgm a 6.150 giri/min
PESO:	1.463 kg
RAPPORTO PESO/POTENZA:	2,66 kg/Cv
VELOCITÀ MASSIMA:	301 km/h
*ACCELERAZIONE 0-100 KM/H:	3,25"

\* Dati rilevati dal nostro Centro Prove

Tempo record per la Golf R32 elaborata da Rothe che scatta da 0 a 100 km/h in 3,25" grazie al kit di sovralimentazione da 550 Cv e 62,7 kgm di coppia, al cambio Dsg profondamente rivisto e alla trazione integrale adattata. Estetica pressoché immutata, eccezione fatta per i cerchi in lega da 19". Sospensioni Bilstein regolabili



TUNING

A BOCCA  
APERITA

## R32 TURBO: MANUALE O DSG

Sotto, in primo piano la R32 Turbo by Rothe da 550 Cv con trasmissione DSG a 6 rapporti, oggetto dell'articolo e dei rilevamenti del nostro Centro

Prove, seguita da un esemplare dotato di cambio manuale e step da 515 Cv. Di quest'ultimo parliamo approfonditamente a pagina 167.



Foto Enrico Schiavi

**D**a 0 a 100 km/h in 3,25"! Rilevati dal nostro Centro Prove, e quindi reali. Meglio di supercar quali Lamborghini Murciélaghi LP 640 Coupé e-gear, che dotata di un V12 6.5 da 640 Cv fa registrare 3,39", o Ferrari 430 Scuderia, forte di 3,61" e di un V8 4.3 da 510 Cv, o, ancora, di Porsche 911 GT2, capace di uno scatto in 3,64" grazie al boxer 3.6 biturbo da 530 Cv. Autrice di tale performance non è un'inedita supersportiva, bensì una Golf R32 resa unica dal tuner tedesco Rothe Motorsport. Il V6 3.2 da 250 Cv e 32,6 kgm evolve infatti allo strabiliante step di 550 Cv e 62,7 kgm grazie alla sovralimentazione mediante turbocompressore e a interventi radicali che ne stravolgono l'indole, tutt'altro che aggressiva in configurazione originale. Debuttano, innanzitutto, un intercooler aria/acqua, un sistema d'aspirazione dedicato, alberi a camme dal profilo più spinto realizzati artigianalmente, pistoni forgiati Mahle, iniettori e pompa benzina dalla portata maggiorata, candele di gradazione termica specifica, radiatori supplementari per liquido di raffreddamento e lubrificante nonché tubazioni di raccordo in alluminio. In aggiunta, la testata subisce una certa lavorazione onde ridurre il rapporto

di compressione originario e la centralina elettronica beneficia di una completa rimappatura, mentre lo scarico di serie cede il posto a un sistema completo in acciaio costruito in proprio e composto da collettori, tubo centrale, catalizzatore sportivo e terminale. Quest'ultimo unico componente originale. Interventi che donano al V6 una "cattiveria" degna di un propulsore da competizione ma che, allo stesso tempo, non lo privano di un'insospettabile trattabilità, apprezzabile nell'utilizzo quotidiano, sotto ai 4.000 giri/min. Oltrepassata tale soglia, però, tutto cambia. Il turbo lag scompare e un sibilo invade l'abitacolo. Da 4.000 a 7.500 giri/min, regime raggiungibile grazie alla soglia d'intervento del limitatore elevata rispetto agli originari 6.600 giri, è un battito di ciglia. Dosare l'acceleratore risulta un'utopia al cospetto della brutalità del V6, e l'ago del contagiri sconfina ampiamente all'interno della zona rossa. Complice la rapidità del cambio a doppia frizione Dsg a 6 rapporti, dotato di dischi di spessore maggiorato, di centralina rimappata e rinforzato negli alberi sia di entrata sia di uscita, la spinta sembra non avere mai fine e comprime il corpo contro lo schienale dei sedili a guscio Recaro con la delicatezza di



### I PREZZI (in euro)

Installazione inclusa

Cerchi OZ Ultraleggera HLT da 19" con pneumatici Michelin Pilot Sport 235/35 3.000

Kit assetto Bilstein B16 PSS9  
(molle + ammortizzatori a gas regolabili con 9 setting) 1.642

Kit freno Movit 6S1 (dischi forati anteriori da 370 mm di diametro + pinze anteriori a 6 pistoncini + pastiglie racing + tubazioni in trecia metallica) 5.895

Kit motore e trasmissione: 34.000

- Air box in alluminio
- Alberi a camme Rothe
- Alberi cambio Dsg rinforzati
- Candele su specifiche Rothe
- Catalizzatori sportivi Rothe
- Collettori di scarico Rothe
- Dischi d'attrito maggiorati del cambio Dsg
- Frizione Haldex rinforzata
- Iniettori maggiorati
- Intercooler aria/acqua in alluminio
- Lavorazione testata
- Limitatore a 7.500 giri/min
- Pistoni Mahle
- Pompa benzina maggiorata
- Radiatori supplementari olio e acqua
- Riduzione rapporto di compressione
- Rimappatura centralina
- Rimappatura centralina cambio Dsg
- Supporti motore VF Engineering
- Tubazioni di raccordo in alluminio
- Tubo centrale di scarico Rothe
- Turbina Rothe RMT06

Sedili (2) Recaro Pole Position 2.000

### AMMORTIZZATORI BILSTEIN CON 9 SETTING

A destra in alto, tra le razze dei cerchi OZ Ultraleggera HLT da 19" si intravedono i dischi anteriori forati Movit da 370 mm di diametro in sostituzione degli originali da 345 mm. Lavorano in abbinamento a pinze a 6 pistoncini, sempre Movit (a destra). L'assetto dell'R32 Turbo può essere ribassato da 20 a 60 mm grazie al kit Bilstein B16 PSS9, forte di ammortizzatori regolabili (9 step) sia in compressione sia in estensione.



### RAPPORTO PESO/POTENZA DA SUPERCAR

L'R32 Turbo Dsg by Rothe vanta un rapporto peso/potenza di 2,66 kg/Cv

Cv: inferiore persino ai 2,73 kg/Cv della Ferrari 599 GTB Fiorano F1.

Parte del merito va tributata alla rimozione del divanetto, cui consegue una riduzione del peso della vettura rispetto all'esemplare di serie, e nonostante gli interventi legati alla sovralimentazione, da 1.538 a 1.463 kg.





#### **SEDILI A GUSCIO RECARO**

Sopra, il sedile a guscio Recaro Pole Position, adattabile esclusivamente in longitudine e caratterizzato da struttura in fibra di vetro nonché slette di scorrimento in alluminio. A destra, si nota la mancanza delle sedute posteriori, rimosse onde ridurre il peso della vettura.



una pressa, mentre il guidatore sgrana gli occhi come la mucca che guarda passare il treno. I passaggi di rapporto, del resto, appaiono fulminei e inaspettatamente progressivi, eccezione fatta per le scalate che, rispetto all'unità di serie, avvengono con discreta violenza.

#### **Dischi freno anteriori Movit da 370 mm di diametro**

Se il tempo da 0 a 100 km/h stupisce, altrettanto si può dire per lo scatto sui 1.000 metri, dato che l'R32 della Rothe copre il km da fermo in 20,94" avvicinando quanto fatto registrare dalla Ferrari 430 Scuderia (20,88") e incassando un distacco inferiore al secondo rispetto alle citate Lamborghini Murciélaghi LP 640 e Porsche 911 GT2, entrambe da record grazie a 20,29". Portare al limite l'R32 della Rothe è però meno impegnativo del previsto, dato che la trasmissione integrale permanente, dotata di frizione a lamelle Haldex rinforzata per reggere l'incremento di kgm erogati dal V6, ripartisce senza ritardi la coppia tra gli assali e, nonostante la brutalità del propulsore agli alti regimi, non si registrano reazioni anomale allo sterzo anche affondando

il gas in curva senza particolari cautele. L'assetto, del resto, beneficia della sostituzione delle sospensioni originali con un kit Bilstein della serie B16 PSS9 composto da molle e ammortizzatori monotubo a gas regolabili in compressione ed estensione, forte di 9 setting differenti e foriero di un ribassamento dell'altezza da terra compreso tra 20 e 60 mm. Grazie a tali componenti e optando per una taratura intermedia, la vettura disconosce con il massimo sdegno qualsiasi accenno al rollio o beccheggio, senza per questo perdere in trazione. Unico appunto, gli inserimenti in curva non sono da primato per rapidità e, anzi, emerge un discreta inerzia nei cambi di traiettoria. In compenso, l'originaria tendenza al sottosterzo risulta fortemente attenuata e l'avantreno "scava" l'asfalto mantenendo rigorosamente la traiettoria impostata. Un comportamento che invoglia a forzare il ritmo, rassicurati oltretutto da un body guard d'eccezione quale il retroreno, saldamente ancorato al suolo e scarsamente incline al sovrasterzo anche a elettronica disattivata; condizione, quest'ultima, pressoché obbligata a bordo della R32 by Rothe onde evitare che l'Esp attenui l'esuberanza



#### **UN INTERRUTTORE PER "LIBERARE" LO SCARICO**

Sopra, l'interruttore accanto al comando dei fari permette di aprire totalmente le valvole allo scarico, convertendo il sound del V6 in una tempesta di scoppi e fiammate. Sotto, il terminale è l'unico elemento originale; collettori, tubi e catalizzatore sono infatti Made in Rothe.



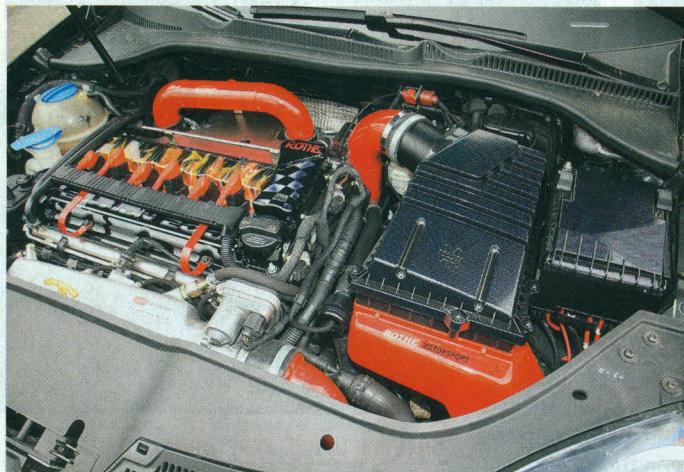


## 586 CV COL BITURBO

550 Cv e 62,7 kgm non sono il massimo che Rothe "spreme" dal V6 dell'R32. Optando per un kit a doppia turbina, sotto, il 3.2 eroga 586 Cv e 71,4 kgm di coppia. Più in basso, il cambio a doppia frizione DSG, dotato dal tuner tedesco di centralina rimappata, alberi rinforzati sia di entrata sia di uscita e dischi di spessore maggiorato. Questi ultimi sono sette: uno in più di quanto previsto dall'unità di serie.

del propulsore. Una sensazione di sicurezza rafforzata dall'upgrade dell'impianto frenante, caratterizzato dalla sostituzione dei dischi anteriori originali da 345 mm di diametro con componenti forati Movit da 370 mm sui quali agiscono pinze a 6 pistoncini e pastiglie di derivazione racing. Un intervento che, accompagnato dall'adozione di tubazioni in treccia metallica, oltre a garantire una maggiore resistenza alla fatica e a non compromettere l'originale modularità, permette di impostare stacche violente, brutali, che richiedono una

fiducia nei componenti Movit pari a quella di un bungee jumper per il proprio elastico. E l'estetica? In Rothe sono convinti che la ricchezza risieda nell'animo delle persone, non nell'aspetto. E lo stesso principio vale per le vetture. Pertanto l'unica concessione, peraltro con risvolti positivi a livello di trazione e stabilità, consiste nella sostituzione dei cerchi in lega da 18" di serie abbinati a pneumatici 225/40 con componenti OZ Racing da 19" della serie Ultraleggera HLT calzanti coperture Michelin Pilot Sport 235/35.



## TURBINA A 1,2 BAR

Il V6 3.2 rivisto da Rothe, a sinistra, è collocato in posizione lievemente ribassata rispetto all'originale grazie a supporti VF Engineering. Eroga 550 Cv e 62,7 kgm grazie al turbo che lavora a una pressione di sovralimentazione di 1,2 bar. Rispetto all'unità di serie beneficia di intercooler aria/acqua, alberi a camme più spinti, pistoni Mahle, iniettori e pompa benzina maggiorati nonché radiatori supplementari per acqua e olio.



## ACCELERAZIONE

0-50 km/h	1,45 sec.
0-70 km/h	2,09 sec.
0-90 km/h	2,85 sec.
<b>0-100 km/h (6.2 sec.)</b>	<b>3,25 sec.</b>
0-130 km/h	5,01 sec.
0-150 km/h	6,49 sec.
0-400 metri	11,46 sec.
Velocità d'uscita km/h 199,3	
<b>0-1.000 metri</b>	<b>20,94 sec.</b>
Velocità d'uscita km/h 251,0	

\* Dati rilevati dal nostro Centro Prove

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

## IL TUNER

Sin dal 1986, anno di nascita, la factory **Rothe Motorsport** si è dedicata all'elaborazione delle vetture del Gruppo VW. Mike Rothe, il titolare, ha creato una realtà in grado di riscuotere l'attenzione della stessa Casa di Wolfsburg, che ha sovente consultato il tuner di Schaffhausen onde "spremere" cavalli da propulsori in origine poco aggressivi. Dal 1990 la struttura realizza in proprio componenti quali kit turbo, sistemi di scarico e alberi a camme, mentre nell'attuale sede di Schaffhausen è installato un banco a rulli in grado di gestire potenze superiori a 1.060 Cv. Vanto dell'azienda, oltre alle preparazioni in chiave agonistica, la garanzia di 1 anno per ogni elaborazione e il pieno rispetto delle normative TÜV anche per quanto concerne le emissioni inquinanti. Tutti i prodotti e i kit Rothe sono importati e distribuiti in Italia dalla bolzanina Scorpontuning. **Info:** Rothe Motorsport, An der Ziegelei 14, 64850 Schaffhausen (Germania). Tel. +49.06073.689842, [www.rothe-motorsport.de](http://www.rothe-motorsport.de), [www.scorpontuning.it](http://www.scorpontuning.it)



## CON IL KIT DA 515 CV EROGAZIONE MENO BRUTALE E TURBO LAG RIDOTTO



Il kit di sovralimentazione a singola turbina dedicato da Rothe al V6 3.2 della Golf R32, oltre all'upgrade da 550 Cv e 62,7 kgm, prevede uno step meno esasperato forte di 515 Cv e 61,2 kgm, abbinabile alla trasmissione manuale a 6 rapporti. Basato sui medesimi interventi del pacchetto più estremo, e forte di una pressione di sovralimentazione di 1,1 bar, permette di attenuare lievemente la brutalità del propulsore oltre i 4.000 giri/min, rendendo la "super Golf" fruibile quotidianamente senza per questo rinunciare a "bastonare" vetture dall'indole decisamente più sportiva. Una tigre addomesticata, ma pronta a sfoderare gli artigli alla prima occasione. Il propulsore brilla infatti per trattabilità e disponibilità di coppia sin dai bassi regimi grazie al turbo lag decisamente più contenuto rispetto alla versione equipaggiata con trasmissione a doppia frizione Dsg e pressione di sovralimentazione di 1,2 bar, nonché al profilo meno esasperato degli alberi a camme e alla lavorazione parziale della testata. In più, la progressione è meno violenta, sebbene sempre travolgente. Un comportamento che rende la vettura efficace nel misto, dove è possibile uscire dalle curve anche con un rapporto più lungo dell'ideale, potendo contare sull'immediata disponibilità di kgm e sulla prontezza del cambio manuale, dotato di frizione rinforzata e innesti lievemente ravvicinati. Il prezzo del kit da 515 Cv è di 26.800 euro.

### AMMORTIZZATORI A GAS REGOLABILI

Anche l'R32 Turbo da 515 Cv, sopra, adotta il kit Bilstein B16 PSS9 composto da molle e ammortizzatori a gas regolabili, forte di 9 setting differenti e foriero di un ribassamento dell'altezza da terra compreso tra 20 e 60 mm. Per la realizzazione del servizio si ringrazia Nicola Andrich, proprietario della R32 Turbo by Rothe ritratta in questa pagina.



### INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

A sinistra, all'interno del cruscotto è inserito un modulo aggiuntivo in grado di visualizzare sul display una miriade di informazioni supplementari quali temperatura olio e gas di scarico, posizione gps con lap timer, pressione di sovralimentazione, lubrificante e benzina, accelerazione laterale e velocità massima raggiunta.



### DISCHI FRENO ANTERIORI BREMBO DA 390 MM DI DIAMETRO

Sopra a sinistra, l'impianto frenante prevede all'avantreno un kit Brembo, di derivazione Audi RS6, composto da dischi forati da 390 mm di diametro, in luogo degli originali da 345 mm, sui quali agiscono pinze a 6 pistoncini. Costa 3.989 euro, completo di adattatori Rothe.

