

ELABORARE

TUNING • SPORT • RACING



PROVATE
LANCIA DELTA INTEGRALE
ABARTH GRANDE PUNTO
RENAULT 5 ALPINE
TOYOTA SUPRA
VW GOLF



STOCK TEST
ALFA ROMEO GIULIA
QUADRIFOGLIO
SUPER SPORT
520 CV

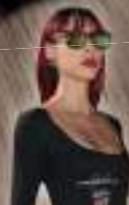


CLIO WILLIAMS

STILE E POTENZA



→ **VETRINA**
MASERATI BITURBO



→ **EVENTI** HOURS RUN ENDURANCE / SUPERCARSL0T 2024 / CHALLENGE LLCC / ALFA RACE WEEK / CLI TROPHY

RACING ▶ RENAULT 5 GT TURBO CLASSIC RACE / TA SICILIA 6° ROUND / TA SICILIA FINALE / C.I. AUTOSTORICHE

GEN/FEB 2025 - N. 290 - PERIODICO BIMESTRALE - € 5,90



PRIMA TRAMMISSIONE 2011/2/2024



THE CHOICE OF CHAMPIONS

**INSIEME A FORD M-SPORT
ALLA DAKAR 2025**



**SCEGLI BMC AIR FILTERS PER UN'ESPERIENZA DA CAMPIONI.
ANCHE FUORISTRADA**



16 RENAULT CLIO WILLIAMS



24 RENAULT CLIO 1.8 16V



38 TOYOTA SUPRA 480 CV



46 ABARTH GRANDE PUNTO 350 CV



54 VW GOLF 170 CV



62 LANCIA DELTA INTEGRALE



70 RENAULT 5 ALPINE TURBO



106 ALFA ROMEO GIULIA QV

90 TIME ATTACK SICILIA 6° ROUND



126 HOURS RUN ENDURANCE



4 Editoriale

NEWS

SHOP

- 6** I migliori accessori per la tua auto
- 10** Sim-Racing | Assetto Corsa Evo

SUPERCAR

AMARCORD

- 16** Renault Clio 2.0 Williams
- 24** Renault Clio 1.8 16v
- 30** Renault Clio nelle gare
- 32** Renault Clio Williams replica e Turbo

TEST DRIVE

- 38** Toyota Supra Mk V 480 CV | Officine Q-Setup
- 46** Abarth Grande Punto 350 CV | Elaborazioni Taglienti
- 54** VW Golf Mk 7.5 1.0 170 CV | E. A. Racing

CLASSIC

- 62** Lancia Delta Integrale 8v
- 70** Renault 5 Alpine Turbo

VETRINA

- 78** Maserati MA-01 | Modena Automobili

RACING

CLASSIC RACE

- 84** Renault 5 GT Turbo

EVENTI

- 90** Time Attack Sicilia | 6° Round
- 94** Time Attack Sicilia | Finale
- 100** CIVCA Autostoriche 2024 | Monza – Magione
- 104** Smart Time Attack | Autodromo Valle dei Templi
- 105** Trofeo Melani | Autodromo Valle dei Templi

NEWSAUTO

STOCK TEST

- 106** Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Super Sport

GARAGE

TEST

- 114** Kit freni Brembo Pista

POSTA

- 122** I consigli dell'esperto

EVENTI

- 126** Hours Run Endurance | Racalmuto (AG)
- 130** Supercarslot | Umbria
- 132** Challenge LLCC | Vallelunga - Cremona
- 134** Alfa Race Week | Vallelunga
- 136** CLI Trophy | Vallelunga - Cremona
- 138** Piceno Racing | Ascoli Piceno
- RADUNI SPRINT**
- 140** Team MB Car | Drifting & Sport Cars Club Sardegna

- 142** Mappa banchi prova

144 ECP

- 146** Come abbonarsi



LA PASSIONE PER I MOTORI

è un viaggio da condividere insieme
con il club durante gli eventi e i track day



La passione per i motori è ben più di un semplice interesse per le automobili. È un sentimento profondo che unisce milioni di persone in tutto il mondo, creando comunità locali di appassionati che condividono la stessa emozione. Guidare un'auto, soprattutto una sportiva o una classica, è un'esperienza che va oltre il semplice spostarsi da un punto A ad un punto B. È un modo per esprimere se stessi, per vivere sensazioni uniche e per connettersi con una parte più autentica di sé. Per gli amanti dei motori, partecipare a raduni ed eventi è come far parte di una grande famiglia. Questi incontri rappresentano un'occasione unica per scambiare opinioni, esperienze e consigli con altri appassionati mentre si ammirano le vetture degli altri e si mostra la propria con orgoglio. Incontrandosi si creano nuove e vere amicizie, si stabiliscono legami con altre persone animate dalla stessa passione, creando un network di contatti preziosi.

I club automobilistici sono il cuore pulsante della comunità degli appassionati. Offrono numerosi vantaggi ai loro membri, la partecipazione ad eventi esclusivi, raduni, gite, cene e altre attività sociali, inserite in un calendario ricco di opportunità per passare del tempo insieme. Spesso far parte di un Club significa anche poter contare sulla serietà e affidabilità di officine partner con meccanici esperti o acquistare ricambi e accessori con sconti e condizioni vantaggiose. Per chi desidera spingere al limite le prestazioni della propria vettura, i track day sono un'occasione da non lasciarsi sfuggire. Guidare su un circuito automobilistico, volendo anche sotto la supervisione di istruttori esperti, è un'emozione

unica che permette di migliorare la tecnica di guida e imparare a gestire l'auto in situazioni estreme, aumentando la padronanza del proprio veicolo. In pista puoi scoprire il potenziale della tua vettura e apprezzare le sue prestazioni in condizioni di guida ottimali, vivendo un'esperienza adrenalinica, l'emozione della velocità e della competizione in totale sicurezza.

In conclusione, la passione per i motori è un viaggio che va vissuto in compagnia. Raduni, eventi, club e track day sono solo alcune delle tante opportunità per vivere giornate indimenticabili con altri appassionati. Ben consci di tutto questo, per il nuovo anno ci siamo riproposti una sfida: riaccendere la passione a chi l'ha persa e coinvolgere nuove leve. Per questo ELABORARE sarà più presente negli eventi, in particolare a tutti i track day in calendario a Vallelunga, con il BOX ELABORARE dove saranno ospitate auto speciali elaborate (compresi i preparatori autori della personalizzazione o "ricalibrazione") che verranno testate in pista. Inoltre ci sarà la possibilità di sottoscrivere abbonamenti al magazine a condizioni particolari. Poi sono in programma molte altre iniziative garantite in tutte le date, che ricordo essere le seguenti: 22-23 marzo, 13-27 aprile, 22 giugno, 12 luglio, 26 ottobre, 9 novembre, 7-8 dicembre. Stiamo lavorando anche sui riconoscimenti per i Club che sono stati più attivi lo scorso anno e che consegneremo in occasione di eventi a cui parteciperemo da Nord a Sud. In particolare ringrazio il Piceno Racing, che ha fornito le auto per realizzare la copertina dello speciale Clio di questo numero.



**NETWORK
NEWSAUTO**

Followers

Social/Forum

Youtube

765.250

**Elaborare + EE4x4 +
EEClassic + Newsauto
+ Forum + Youtube +
Instagram**

9.230 FB Classic,
225.135 FB EE,
377.610 FB Elaborare 4x4,
75.552 Forum,
16.537 Youtube NA,
3.865 Youtube EE,
3.260 Instagram NA,
12.100 Instagram EE,
15.341 FB Donne e Motori
by EE, 12.587 FB Club EE,
7.394 FB Club EE4x4,
FB GM page 1.639,
5.000 FB GM profilo.

Utenti unici
1.241.000

Views
4.991.215
**ultimo mese
rilevato**

(Dato mensile
Similarweb.com
"Newsauto Network"
elaborare.com newsauto.it)

club@elaborare.org
elaborare.com/club

QUATTRO SUPER POTERI PER LA TUA AUTO



Installa subito un impianto GPL.

Riduci i costi del carburante **fino al 60%**, diminuisce le emissioni nocive, circoli liberamente nelle zone ZTL durante i blocchi auto ed eviti la rottamazione. **Chiedi subito un preventivo!**



**PRENOTA IL TUO
ECO BONUS**

Scrivi a incentivi@puntogas.it

€ **400,00**

Per veicoli
Euro 4
o superiori

SCELTO DALLE MIGLIORI CASE AUTOMOBILISTICHE PER SICUREZZA E TECNOLOGIA

Numero Verde
800 904 961

CHIAMA SUBITO PER CONOSCERE
UN OFFICINA NELLA TUA ZONA
WWW.PUNTOGAS.IT
INFO@PUNTOGAS.IT

PUNTOGAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA


NOVITÀ SCARICHI SPORTIVI
INOXCAR

Inoxcar ha introdotto a catalogo due nuove linee di impianti di scarico ad alte prestazioni per altrettante vetture del Gruppo VAG piuttosto diffuse: la Cupra Leon e l'Audi TT. Per

entrambe l'obiettivo è di migliorare il sound rendendolo più sportivo e accattivante, e contemporaneamente incrementare le prestazioni. Ricordiamo che la struttura

dell'impianto di scarico è realizzata interamente in acciaio inox a garanzia di una qualità superiore e della massima durata nel tempo. Esaminiamole in dettaglio.


CUPRA LEON 2.0 TSI (300 CV) CON GPF DAL 2021>

La linea di scarico è stata sviluppata sia nel diametro maggiorato da 70 mm sia nel diametro da 76 mm ed è composta da:

Tubo sostituzione catalizzatore e GPF, disponibile in solo tubo oppure con catalizzatore sportivo 200 CPSI;
 Tubo centrale diretto/silenziato;
 Terminale con o senza silenziatore.


AUDI TT (TYPE 8S) 45TFSI 2.0 (245 CV) CON GPF COUPÉ QUATTRO DAL 2019>

Il nuovo sistema di scarico prevede i seguenti componenti:

Tubo sostituzione catalizzatore e GPF, disponibile in solo tubo oppure con catalizzatore sportivo 200 CPSI;
 Tubo centrale diretto/silenziato;

Terminale disponibile nelle varianti "diretto" (senza silenziatore), "con silenziatore", "silenziato + valvola". Su questo posteriore è possibile installare due modelli di uscita finale, Racing Dx+Sx e Racing Black Ceramic Dx+Sx, caratterizzati dal medesimo diametro (100 mm), che regalano alla vettura una finitura estetica ancora più unica.



ESTERNI



ALCAR

NOVITÀ DEZENT E AEZ



DEZENT KF

La nuova meraviglia multitasking di ALCAR è il DEZENT KF. Il nuovo cerchio in lega è un autentico tuttofare dal design accattivante, pensato per soddisfare ogni esigenza. Cinque doppie razze, una capacità di carico fino a 810 kg per cerchio e un offset che varia dai 25 ai 55, rendono il KF la soluzione ideale per molteplici applicazioni. Grazie alla sua omologazione ECE, il nuovo cerchio è un vero plug-and-play per molte vetture: basta montarlo e partire! Disponibile in due varianti di colore - classico silver e black front-polished - si adatta armoniosamente allo stile di qualsiasi veicolo. L'equilibrata disposizione delle razze e la sezione centrale incassata conferiscono alla ruota un'eleganza sportiva e senza tempo, rendendola adatta per una vasta gamma di veicoli, dalle Audi A1 ai veicoli elettrici MG, fino a molti modelli Volvo. Il nuovo DEZENT KF è proposto con attacco a 5 fori e misure da 16 fino a 19 pollici. Inoltre, si possono usare la coppetta e la bulloneria originale per un look ancora più irresistibile.



AEZ HAVANNA

Il nuovo cerchio AEZ Havanna, presentato da ALCAR, vanta un design molto moderno e affascinante. Le rientranze grintose nella zona della flangia contrastano con una sezione centrale molto dettagliata. Le razze tridimensionali e asimmetriche completano l'armonioso design del nuovo cerchio in lega. AEZ Havanna offre numerose fitment ECE, inclusi veicoli come la nuova Mercedes EQC, Audi SQ8 e-tron, Audi Q7, Tesla Model Y e Model S Plaid, BMW i7 e BMW Serie 7, BMW X3 e X4, i classici modelli Volvo come XC90, XC60, C40, XC40 e anche VW ID.5. Questo nuovo design è disponibile in due finiture: black front-polished e glossy gunmetal. L'elevata capacità di carico di 1.045 kg garantisce un ampio elenco di allestimenti, specialmente per SUV, sia a combustione fossile che BEV o PHEV.

ALCAR Italia Srl - Tel. 0362/488301 - info@alcar.it

#EARACING

F.LLI ANTONELLI

ELABORAZIONE AUTO STRADALI E RACING



-REALIZZAZIONI SCARICHI
-BILANCIAMENTO ASSETTI



SPECIALIZZATI IN



SPECIALISTI IN ABARTH



Seguici su



@e.a.racing
@595_blurocket_ea

E.A.RACING dei F.lli Antonelli
Via bassiano, 62 Sezze (LT) 04018
D. 327/3772133 E. 3290367057


SPARCO
SPARCO E LANCIA


Si apre un nuovo capitolo per Sparco e Lancia, ancora una volta insieme per il programma Rally 2025. Il grande ritorno del costruttore nel mondo dei rally è stato inaugurato lo scorso maggio con la presentazione ufficiale delle nuove Ypsilon Rally4 HF - modello progettato per le competizioni - e Ypsilon HF, le nuove versioni stradali ad alte prestazioni, termiche ed elettriche. Insieme, fin dall'epoca d'oro del ralismo, Sparco e Lancia hanno registrato i trionfi dei migliori piloti di rally del pianeta. Proprio come allora, il costruttore conferma la collaborazione con Sparco sia per l'allestimento delle vetture, sia per l'equipaggiamento tecnico dei piloti. Un grande ritorno alle corse per Lancia che vede coinvolti anche Miki Biasion insieme ad Andrea Crugnola, Campione Italiano Rally 2024 in carica. Sparco metterà a disposizione di entrambi il kit completo di abbigliamento da gara, che comprende tute, guanti, scarpe e caschi: frutto di un continuo lavoro di ricerca e sviluppo, garantiscono i più alti livelli di sicurezza, comfort e prestazioni. Inoltre, fornirà tutti i supporti tecnici di sicurezza della vettura, tra cui le cinture, il volante, i pedali di guida e l'installazione degli innovativi sedili Matrix 8855-2021. I sedili di nuova generazione Matrix, sviluppati a partire da un'innovativa tecnologia di costruzione efficientata in linea con i nuovi regolamenti tecnici 8855-2021, rappresentano l'avanguardia dei sedili in vetroresina: altamente leggeri e performanti, si posizionano ai vertici della loro categoria, garantendo i massimi livelli di performance in termini di peso e sicurezza.



ESTERNI



OSRAM

BATTERYJUMPSTART



Gli avviatori di emergenza al litio OSRAM offrono molto più della semplice capacità di avviare la batteria di un'auto. Spesso sono dotati di funzionalità aggiuntive come porte USB per caricare smartphone, tablet e altri dispositivi, rendendoli power bank versatili. Altre volte includono torce a LED integrate con più modalità per l'illuminazione o la segnalazione di emergenza. Queste funzionalità extra migliorano la comodità e l'utilità degli avviatori di emergenza, rendendoli strumenti preziosi per essere sempre pronti a qualsiasi evenienza quotidiana. Utilizzando una tecnologia avanzata, gli avviatori di emergenza BATTERYjumpstart sono significativamente più leggeri e compatti rispetto a quelli tradizionali e ingombranti al piombo-acido. Questi dispositivi di dimensioni ridotte possono essere facilmente riposti nel vano portaoggetti o nello zaino, pronti ogni volta in caso di necessità. Nonostante la loro forma compatta, gli avviatori di emergenza al litio offrono prestazioni affidabili e avviano la vettura in modo rapido ed efficiente.



OSRAM

NIGHT BREAKER® LED SPEED H7

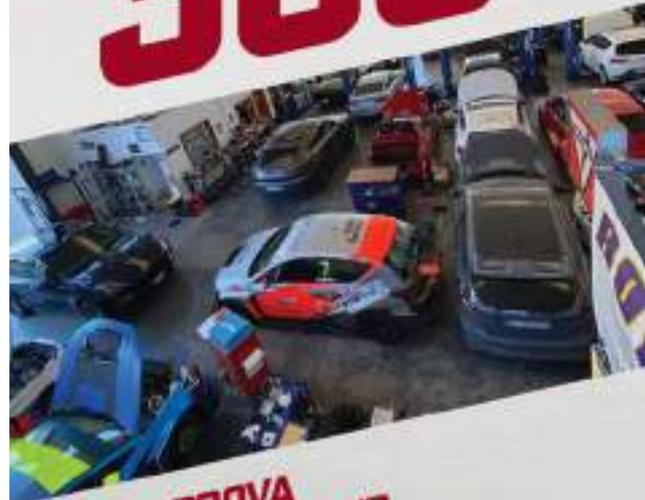
OSRAM aggiunge un nuovo componente alla famiglia di lampade LED omologate NIGHT BREAKER®. Si tratta delle OSRAM NIGHT BREAKER® LED SPEED H7 che combinano compatibilità meccanica ed elettronica innovativa con un design 1:1 identico alle lampade tradizionali. Progettate per un'installazione rapida e semplice che non richiede più cappucci o adattatori, rappresentano un upgrade di alta qualità per essere visti e vedere meglio. Con le nuove NIGHT BREAKER® LED SPEED H7 ora puoi aggiornare la funzione delle luci abbaglianti e anabbaglianti del tuo veicolo con la più moderna tecnologia LED. Queste lampade sono ideali per sostituire quelle tradizionali, garantiscono una moderna e brillante luce bianca con una temperatura di colore fino a 6000 Kelvin, un flusso luminoso stabile anche a bassa tensione della batteria e colpiscono per la loro eccezionale luminosità, mentre l'abbagliamento degli altri utenti della strada scende al di sotto dei valori massimi consentiti del 50%. Rispetto alle lampade standard, queste a LED retrofit consumano fino al 60% in meno di energia e, grazie alla tecnologia LED e al design resistente alle vibrazioni appositamente sviluppato, hanno una durata fino a 6 volte maggiore. OSRAM offre una garanzia dedicata su tutte le lampade LED retrofit NIGHT BREAKER® LED.

OSRAM SpA - Tel. 02/4249-1 - www.osram.it



DMP MOTORS

ELABORAZIONI A 360°



**SALA PROVA
POTENZA 2 e 4 WD
ELETTRONICA MOTORE
ASSISTENZA IN GARA
KIT TURBO BENZINA E DIESEL
IMPIANTI DI SCARICO
ASSETTI MOTORI**



**MASSIME
PRESTAZIONI CON
STRUMENTAZIONI
PROFESSIONALI**



DMP MOTORS

Via Trinità

Sala Consilina (SA)

Tel 097545254

Fax 0975 45254

info@dmpmotors.it

pasquale@dmpmotors.it

salvatore@dmpmotors.it

www.dmpmotors.it



ASSETTO CORSA COMPETIZIONE



NON CHIAMATELI VIDEOGIOCHI

Inauguriamo una nuova rubrica che, di tanto in tanto, ci porterà nei meandri dell'elettronica, laddove abitano i simulatori di guida, ma sempre con un volante fra le mani...

 Raffaello Caruso

Vi diamo il benvenuto in quella che sarà una rubrica dedicata interamente al mondo del Sim-Racing e di tutto ciò che ne fa parte. Iniziamo il 2025 col migliore dei propositi e non potevamo che partire alla grande. È con immenso piacere che condividiamo con tutti voi la nostra chiacchierata con Marco Massarutto in occasione del lancio di "Aspetto Corsa Evo", un prodotto tutto italiano di Kunos Simulazioni in collaborazione con 505 Games. Parliamo del

nuovo capitolo di quella che sarà - e sperano tutti gli amanti delle corse simulate - una saga intramontabile che in pochi anni è riuscita a imporsi nel mondo del Sim-Racing.

Il sogno si materializza grazie alla passione...

I più grandi uomini della storia vengono ricordati per le loro gesta leggendarie, per il coraggio che li ha spinti a infrangere ogni barriera e a trasformare l'impossibile in realtà grazie a un carisma e una visione fuori dal comune. Anche

nell'Italia del gaming e delle simulazioni abbiamo due eroi, che insieme hanno provato a ridefinire il concetto di simulazione di guida. Parliamo dei fondatori di Kunos Simulazioni, le menti creative di Aspetto Corsa: Stefano Casillo e Marco Massarutto ed è quest'ultimo che abbiamo avuto il piacere di intervistare in esclusiva. Descrivere Marco facendo risaltare alcuni segni particolari può risultare un compito arduo: appassionato, curioso e un grande petrolhead. Ma dietro questa figura ormai nota



ASSETTO CORSA EVO



ASSETTO CORSA

ASSETTO CORSA



Marco Massarutto

ASSETTO CORSA



nel mondo del Sim-Racing si nasconde un uomo che, se sulla carta è perito informatico, per una serie di circostanze ha iniziato la sua carriera lavorativa facendo il tassista. Poi, insieme a Stefano Casillo e altri appassionati quanto pazzi come lui, ha fatto la magia: creare Aspetto Corsa. E il resto è storia.

Sei da sempre stato un grande appassionato di auto, hai collaborato anche per la nostra rivista e per anni hai lavorato come tassista. Poi ti sei riunito con dei tuoi amici ed ecco

la svolta: avete creato quello che, ad oggi, è uno dei migliori Sim-gaming.

“Mio padre faceva il tassista; la passione per le auto me l’hanno trasmessa lui e mio fratello, che è più grande di me e quando ero bambino faceva il meccanico. Poco dopo aver terminato le scuole superiori, mio padre è venuto a mancare e ho dovuto prendere il suo posto sul taxi, ma la mia passione per l’informatica e la guida sportiva non è mai venuta meno. Insomma, sulla carta

sono un programmatore, anche se in Kunos ho fatto tutt’altro; però la passione per il videogame, visto come anche forma d’arte se vogliamo, quella è rimasta intatta e ho potuto esprimerla al meglio quando ho abbracciato la visione di Stefano Casillo e insieme abbiamo fondato Kunos Simulazioni”.

Domanda a bruciapelo: qual è la tua daily car? Sappiamo che hai una bellissima Alfa Romeo Giulia GT Junior. “È vero, ne possiedo una! Come daily car a

volte rubo l’auto di mia moglie, ma la mia è una Porsche 992 Carrera S del 2020. Cinque anni e tante soddisfazioni su strada e in pista ma se mi dicessero «Devi rinunciare per forza a una delle due», direi di portare via la Porsche e lasciarmi la Giulia!”.

Auto con motore termico, ibrido o full electric?

“Dal punto di vista di mero gusto direi termico tutta la vita. Full electric ha degli indubbi vantaggi, ma mi sembra quasi un esercizio di stile ad oggi. Per l’uso del cittadino sarebbero sicuramente un’ottima scelta, ma se vogliamo andare veramente a risparmiare, ci vorrebbero le minicar elettriche. Invece, creare dei crossover elettrici o auto che per tutti i giorni siano full elettrici, su larga scala, secondo me non è ancora sostenibile.”

Kunos Simulazioni è una piccola realtà con circa 30 dipendenti animati da una grande passione capace di creare un prodotto, orgogliosamente Made in Italy, in grado di contrapporsi con forza sul palcoscenico mondiale del Sim-Racing. I risultati? Oltre 10 milioni di giocatori tra Aspetto Corsa ed Aspetto Corsa Competizione e la partnership ufficiale con SRO come videogioco ufficiale del GT World Challenge. Vi aspettavate un successo del genere?

“Inizialmente puntavamo a raggiungere i 100mila utenti per recuperare i costi di sviluppo ed essere così ripagati per il lavoro fatto. Ci sarebbe bastato quello per essere contenti. Quindi no,

non ce lo aspettavamo assolutamente”.

Quanto è stata grande la difficoltà nel creare un sistema di guida simulativa e un’esperienza così fedele per l’utente?

“Stefano Casillo voleva creare una simulazione di guida realistica, non per successo commerciale, ma per riprodurre fedelmente la fisica delle auto. Ha sviluppato un motore fisico complesso basato su algoritmi che simulano la dinamica del veicolo reale, considerando sospensioni, baricentro e altre variabili fisiche. Anche il force feedback è autentico, legato direttamente alla geometria delle sospensioni e al modello dei pneumatici, non simulato artificialmente. In Aspetto Corsa Evo abbiamo aggiunto elementi di gioco come una game economy, in cui i giocatori possono comprare o noleggiare auto, costruire un garage virtuale e personalizzare i veicoli. L’obiettivo è offrire non solo una simulazione di guida, ma un’esperienza da appassionato di auto, con elementi di gioco di ruolo che coinvolgono a lungo i giocatori”.

Aspetto Corsa Evo, in early access su Steam dal 16 gennaio, sarà la ciliegina sulla torta per Kunos Simulazioni. Un’intelligenza migliorata, un sistema di guida ancor più simulativo e un parco auto da far invidia a qualsiasi gioco finora creato. La particolarità? Il sistema free roam. “È una cosa nuova nel franchise di Aspetto Corsa. La mappa realizzata per Evo

ASSETTO CORSA COMPETIZIONE



offre un'innovazione assoluta rispetto al passato. Oltre a guidare, potrai interagire con concessionari, officine e car rental, tutte location legate alle attività con la vettura. La mappa, basata su terrain procedurale e dati reali, ricrea fedelmente la morfologia del territorio, offrendo un'esperienza immersiva per chi conosce l'area e un'anteprima per chi desidera visitarla in futuro. Il free roam garantirà longevità e interesse, ma senza sacrificare la qualità dei circuiti, come Spa e Monza, che sono stati aggiornati con le modifiche reali. Infatti, i circuiti come Monza o Spa-Francorchamps saranno presentati con le ultime modifiche che hanno subito recentemente. Non ci andava di proporre qualcosa di 'vecchio'. Nonostante l'approccio realistico, Evo eviterà vincoli frustranti come i limiti di velocità ovunque, aggiungendo profondità senza compromettere il divertimento".

Quindi cosa dobbiamo aspettarci da Assetto Corsa Evo?

"Se vuoi gareggiare online o correre in single player puoi contare su tutto il meglio che Assetto Corsa Evo può offrire. Ma immagina di voler passare mezz'ora al simulatore dopo una lunga giornata e non avere voglia di impegnarti troppo in una gara online che richiede molta concentrazione. Magari vuoi solo guidare per piacere, o passare del

tempo nel paint shop a personalizzare l'auto. Su Assetto Corsa Evo potrai farlo. Inoltre, stiamo lavorando su una nuova mappa, ispirata a strade reali e panoramiche, perfetta per goderti la guida di modelli diversi anche fuori dai circuiti. In Assetto Corsa Evo, manteniamo il massimo realismo, che resta il nostro marchio di fabbrica. Non lo sacrificiamo per raggiungere un pubblico più ampio; anzi, l'abbiamo migliorato,

come confermato dal feedback positivo ricevuto al Lucca Comics sul nuovo beta-test. Più il simulatore è realistico, più facilita la guida e il feeling dell'auto. Con Evo, offriamo un'esperienza di gioco più ricca, con diverse modalità e una sorta di carriera, per consentire a tutti di divertirsi mantenendo intatta l'essenza simulativa di Assetto Corsa".

Assetto Corsa Evo si pone come diretto competitor di Forza Motorsport e anche del più conosciuto Gran Turismo. Come ti senti a competere testa a testa con un grande studio come Polyphony Digital ed un creatore del calibro di Kazunori Yamaguchi?

"Per noi è una grande soddisfazione vedere Assetto Corsa associato a titoli così iconici, anche se AC è più spinto verso il concetto di simulazione pura. Non possiamo competere in quantità di contenuti con titoli più grandi, ma il nostro

obiettivo con Assetto Corsa Evo è spingere prima di tutto sulla qualità e supportarlo a lungo termine, tramite una struttura di gameplay modulare che rende più facile l'espansione del gioco. E preferiamo concentrarci su un numero inferiore di auto, rappresentandole però in tutta la loro autenticità. L'esperienza al SimRacing Expo di Dortmund, dove tanti appassionati sono venuti a provare Evo, ha superato le aspettative, con feedback molto positivi su grafica e guida".

Quale pensi sia l'evoluzione del Sim-Racing? In molti puntano a questo mondo e ne è l'esempio SRO, che per un periodo ha usato Assetto Corsa Competizione integrandolo coi piloti nella classifica ufficiale.

"La scelta di SRO è stata molto coraggiosa e ha avuto una risposta estremamente positiva da parte di team e piloti. In passato, il motorsport ha spesso visto il Sim-Racing con distacco, considerandolo come qualcosa di separato, ma durante il periodo del Covid, l'impossibilità di gareggiare su pista ha costretto molti a confrontarsi seriamente con le gare virtuali. Questo ha cambiato la percezione: team e piloti hanno iniziato a richiedere aggiornamenti e modifiche ai setup per allineare le simulazioni alle evoluzioni delle auto reali. L'idea di assegnare punti di campionato reali attraverso il Sim-Racing è innovativa e, anche se dipenderà dagli organizzatori, potrebbe segnare un nuovo percorso destinato a durare".

ASSETTO CORSA EVO



ASSETTO CORSA COMPETIZIONE

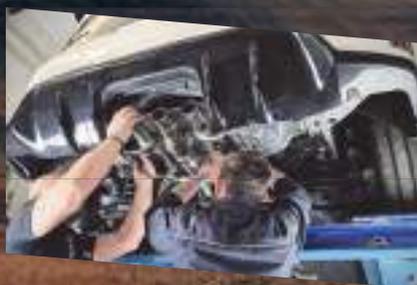


THE NEW HONDA TYPE R

DAI VOCE AL TUO MOTORE!

www.inoxcar.it

Strada Hans Clemer 237,
12020 Roccabruna



MADE IN ITALY DAL 1995



- Corsi di Guida Auto e Moto***
- Prove Libere***
- Prove Tecniche***
- Eventi***
- Incentive***
- Team Building***



I.S.A.M.
ISTITUTO SPERIMENTALE AUTO E MOTORI S.p.A.
Via Morolense Km 2,600 • Anagni (Frosinone)
tel (+39) 0775 768194 • fax (+39) 0775 769445
info@isam-spa.it • www.isam-spa.it

SUPERCAR

Tuning e Racing



SOGNI PROIBITI

Amarcord

16 RENAULT CLIO 2.0 WILLIAMS 150 CV
24 RENAULT CLIO 1.8 16v 137 CV

Test Drive

3,19
Kg/cv



38 TOYOTA SUPRA 480 CV

Test Drive

3,39
Kg/cv



46 ABARTH G. PUNTO 350 CV

Test Drive

7,44
Kg/cv



54 VW GOLF 1.0 170 CV

Classic



62 LANCIA DELTA INT. 8v

Classic



70 RENAULT 5 ALPINE TURBO

Vetrina



78 MASERATI MA-01

ICONA

SPORTIVA

La leggendaria Renault Clio Williams, svelata nel 1993, divenne rapidamente un'icona nel mondo delle sportive compatte. Prendeva il nome dal glorioso team di F1 Williams-Renault, vinse nei rally e conquistò il cuore degli appassionati

 Marco Paternostro  S. Capoferro e I. Gentili

Nel 1993, Renault presentò la Clio Williams, una versione ancora più estrema e performante della Clio 16v che aveva debuttato un paio di anni prima. Nacque per celebrare i successi del team Williams-Renault in Formula 1, attirando così un numero più ampio di appassionati verso il Marchio, ma era stata concepita soprattutto per le sfide rallystiche. La presentazione in Corsica, culla del rally, ha sottolineato le sue origini sportive, ma è per la sua versatilità

e il suo appeal che divenne un'auto molto ambita. Sotto il cofano ospitava il motore F7R, un 1.998 cc a 16 valvole, evoluzione del F7P montato sulla Clio 16V. Grazie a un albero a gomiti a corsa allungata, alberi a camme e corpo farfallato rivisti, pistoni e valvole maggiorati, collettori di scarico del tipo 4 in 1 in acciaio, una testata completamente riprogettata con nuovi materiali e una speciale tecnica di lucidatura derivata dalla F1 ed effettuata sui condotti di aspirazione, il nuovo F7R sviluppava 150 CV a

6.100 g/m e una coppia massima di 175 Nm a 4.500 g/m, distribuita in modo più omogeneo su tutto l'arco di utilizzo (con l'85% della coppia disponibile già a 2.500 giri) rispetto al precedente F7P che iniziava ad esprimersi dopo i 3.500 g/m. Il propulsore della Williams era abbinato a un nuovo cambio manuale a 5 rapporti ravvicinati denominato JC5, a differenza del JB3 montato sulla 16v. Il telaio venne rinforzato con elementi presi dalle Clio Coppa, l'assetto rivisto con

nuovi elementi e barre antirollio maggiorate, mentre gli alberi di trasmissione furono allungati per via della carreggiata allargata di 34 mm. La Clio Williams era di poco più leggera della 16v grazie all'eliminazione di alcuni equipaggiamenti come ABS, radio e tetto apribile. L'estetica era

inconfondibile, con la sola livrea disponibile in Blue Sport 449 metallizzato, i cerchi in lega a 8 razze Speedline SL782 dorati con profilo diamantato abbinati a pneumatici Michelin Pilot HX 185/55, il loghetto 2.0 vicino alla freccia laterale e gli adesivi esterni specifici su fiancate e portellone.



cing

L'abitacolo era caratterizzato da sedili in tessuto con il logo Williams cucito sullo schienale dei sedili e da un equipaggiamento dedicato come i fondini della strumentazione, l'inserito sul pomello del cambio, le cinture e i tappetini di colore blu.

LE TRE SERIE DELLA WILLIAMS

La produzione iniziale doveva essere limitata a 2.500 esemplari, il numero minimo necessario all'omologazione per i rally, ma la Clio Williams suscitò subito un enorme interesse, tanto da indurre Renault ad aumentare la produzione a 3.800 unità, di cui 800 destinate al mercato italiano. Ogni vettura della prima serie era identificata da una placca numerata, a testimonianza della sua esclusività. A dispetto di ogni previsione, il successo fu tale che vennero prodotte anche una Williams 2 tra il '94 e il '95 e una Williams 3 tra il '95 e il '96, per soddisfare la continua richiesta del pubblico, in particolare quello italiano. Il numero complessivo secondo le stime della Renault era di circa 12.200 esemplari. Con il restyling della gamma Clio, nel 1994 arrivò la seconda serie della Williams, che adottò i gruppi ottici posteriori più arrotondati e collegati da una sottile banda sopra la quale era posta la scritta "Renault Clio", la calandra anteriore bombata e in un unico elemento con le sottili plastiche sotto i fari anteriori verniciate in tinta, gli specchi retrovisori esterni elettrici e di dimensioni





La produzione limitata e il legame con il mondo della F1 fecero della Clio Williams un oggetto del desiderio

RENAULT CLIO WILLIAMS 1993

L'AUTO Caratteristiche di serie

Motore: benzina, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 82,7x93 mm, cilindrata 1.998 cc; rapporto di compressione 10:1; potenza max 150 CV a 6.100 g/m, coppia max 175 Nm a 4.500 g/m; basamento in ghisa; testata in lega leggera; due assi a camme in testa (cinghia dentata), punterie idrauliche, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica multipoint

Trasmissione: trazione anteriore; cambio manuale a 5 rapporti: I) 3,091:1, II) 1,864:1; III) 1,321:1, IV) 1,029:1, V) 0,794:1, al ponte 4,067:1

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti (schema MacPherson) con triangoli oscillanti inferiori, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali e barra antirullo; retrotreno a ruote indipendenti a braccio longitudinale con sistema a 4 barre di torsione trasversali e ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice

Freni: anteriori a disco autoventilanti (259x20 mm), posteriori a disco (238 mm)

Ruote: cerchi 7Jx15"; pneumatici 185/55 R15

Dimensioni e peso: lungh. 3.172 mm, largh. 1.641 mm; altezza 1.365 mm, passo 2.472 mm; massa in ordine di marcia (escluso conducente) 990 Kg

Prestazioni: velocità max **215 km/h**, accelerazione **0-100 km/h 7"8**, peso/pot. **6,73 Kg/CV**



maggiori, il nuovo tergilunotto posteriore oltre al tappo benzina con un incavo per la serratura; questi elementi conferivano alla vettura un look decisamente più moderno. La targhetta 2.0 venne spostata sulle fasce paracolpi laterali e le scritte adesive Williams avevano la parte interna blu. Anche l'abitacolo presentava alcune modifiche, con differenti manopole riscaldamento, orologio dalla grafica diversa, pretensionatori per le cinture e barre antintrusione. La caratteristica colorazione Blue Sport 449 e gli splendidi cerchi in lega Speedline rimasero invariati, sottolineando il carattere sportivo dell'auto. Venne introdotto invece, come unico optional, il tettuccio apribile



elettricamente. Inoltre, per celebrare il titolo di Daniel Hadorn nel campionato nazionale di Gruppo N in Svizzera, fu allestita per il solo mercato svizzero una versione denominata Swiss Champion prodotta in 500 unità; era caratterizzata da un adesivo aggiuntivo sulle fiancate posto di traverso vicino a quello

Williams originale, un'apposita targhetta interna, un volante sportivo della Personal e un autoradio Sony 4x30W con caricatore a 6 CD e casse dedicate. Per questa serie venne scelta una tonalità di blu leggermente diversa, chiamata Blu Galassia (Blue Méthyl métallisé 432), che verrà poi estesa su tutte le Williams della

terza serie. L'ultima edizione di questa vettura arrivò verso la metà del 1995, per poi terminare la produzione l'anno successivo. La differenza principale è che scompare dal cruscotto la targhetta con la numerazione. L'assenza di quest'ultima, contrapposta alla presenza dell'ABS e degli appoggiatesta

posteriori in optional, suggerisce che le ultime Clio Williams fossero probabilmente basate su scocche avanzate della 16v. Una curiosità: soltanto nel 1996, per il Gran Premio di Argentina, fu utilizzata proprio una Clio Williams come Safety Car quasi a volerle dare un ultimo saluto. In conclusione, la Clio Williams divenne

rapidamente un'icona sportiva, apprezzata sia dagli appassionati che dai collezionisti, superando di gran lunga le iniziali aspettative e riscuotendo un successo inaspettato anche tra il pubblico dei semplici appassionati. Inoltre, la sua produzione limitata ha contribuito ad aumentarne il valore nel tempo.

”

**Compatta,
cattiva, potente
e senza filtri
elettronici...**



IL NOSTRO ESEMPLARE

Giuseppe si è innamorato della Clio tra il 2010 e il 2011, quando era ancora un ragazzino, guardando le tante pagine Facebook dedicate e gli entusiasmanti video dell'intramontabile Jean Ragnotti. Passava ore e

ore a rivedere le mitiche Gr.A nei rally degli anni d'oro! Da lì è iniziata una ricerca esasperata in tutta Italia di quella che avrebbe dovuto essere la sua hot hatch anni '90... *"compatta, cattiva e senza filtri, perché d'altronde sono queste le caratteristiche che volevo!"* afferma il proprietario e continua dicendo *"non mi reputo*

un fanatico del marchio, ma molto semplicemente un appassionato di auto e delle giornate passate con amici che condividono la stessa passione". Quindi si è concentrato su un esemplare rigorosamente numerato, che non fosse stato troppo stravolto nel corso degli anni e che non richiedesse di

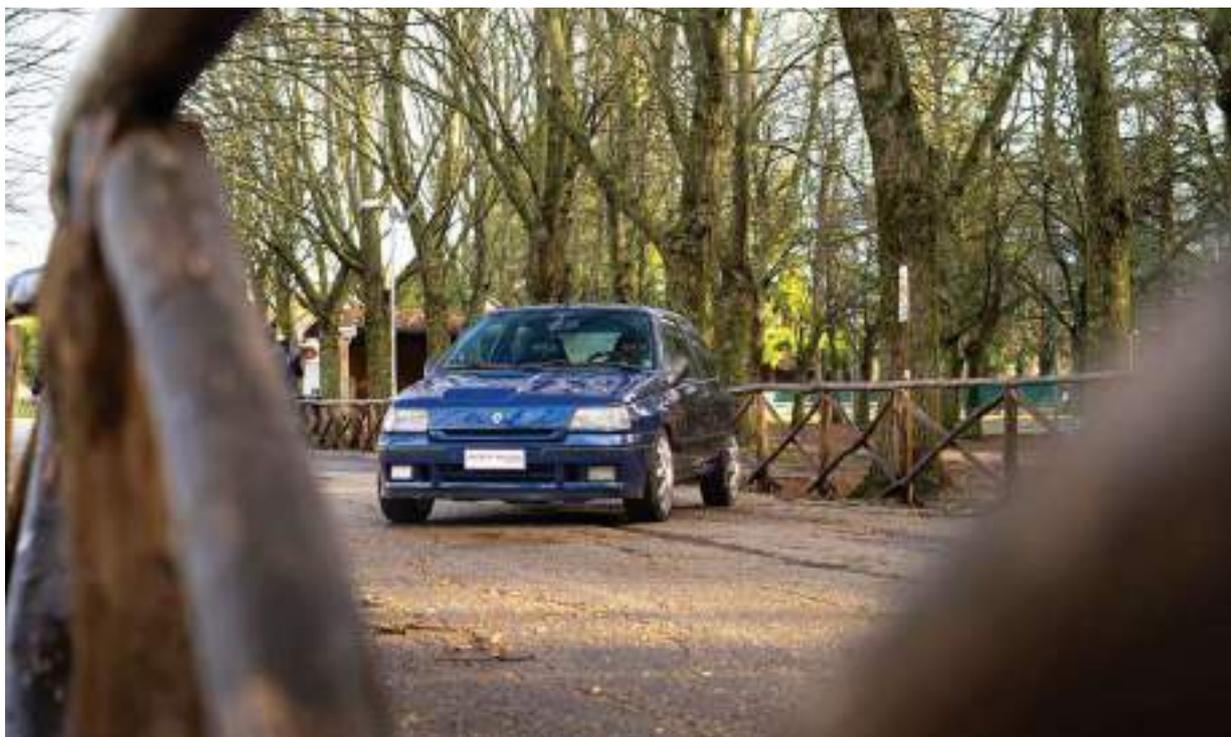
metterci troppo le mani così da iniziare a divertirsi fin da subito. Dopo aver visto alcune Clio veramente malridotte in giro per l'Italia, nel luglio del 2013 un treno da San Benedetto del Tronto diretto a Varese lo ha condotto da quella che sarebbe stata la "SUA WILLIAMS". L'auto aveva già subito gran parte degli interventi di

tuning presenti ancora oggi come gli specchi retrovisori in carbonio, distanziali ant. e post., cerchi in lega Prima Racing ispirati agli Speedline 2012 della Clio Maxi, impianto frenante con dischi maggiorati e pinze Brembo di derivazione Peugeot 406 coupé 3.0 V6. Sotto al cofano invece troviamo un'aspirazione

Gr.A, pulegge regolabili con alberi a camme della Piper Cams, bendaggio collettore di scarico, lavorazione condotti testa e uno scarico artigianale; il tutto gestito da una centralina MSproject. Nell'abitacolo figurano due sedili monoscocca Sparco Rev, volante a calice, cruscotto floccato ed un fantastico freno a mano idraulico. Tutte le modifiche sono state effettuate con la consapevolezza che tra qualche anno l'auto dovrà tornare ad essere come l'ha fatta mamma Renault... è per questo che Giuseppe conserva con cura tutti i pezzi originali.

CONCLUSIONI

La Renault Clio, dal suo debutto nel 1990, ha saputo conquistare il cuore di milioni di automobilisti in tutto il mondo. Tuttavia, è con le prime versioni sportive, 16v e Williams, che questa piccola utilitaria ha scritto pagine indelebili nella storia dell'automobilismo. Un connubio perfetto tra prestazioni, stile e accessibilità che ha fatto sognare generazioni di appassionati. In particolare, la produzione limitata e il legame con il successo in Formula 1 contribuirono a rendere la Clio Williams un oggetto del desiderio. Ancora oggi è una vettura molto ricercata dai collezionisti, simbolo di un'epoca d'oro per le hot hatch.



Ringraziamenti

Per questo articolo ringraziamo Giuseppe Maoloni, che ci ha fornito la sua preziosa Williams, Giuseppe di Rally Factor e soprattutto Danilo Bartolozzi, presidente del Piceno Racing, club al quale siamo legati da un sentimento di reciproca stima e amicizia. Danilo ci ha messo a disposizione lo staff multimediale del club, capitanato dal bravissimo Stefano Capoferro, che ha realizzato il reportage fotografico a corredo di questo servizio e lo scatto di copertina.

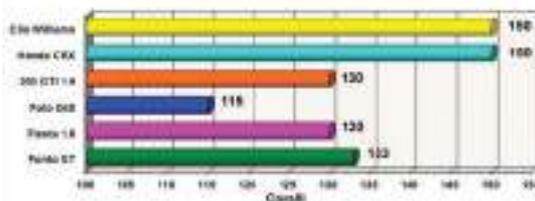
LA CLIO WILLIAMS E LE SUE CONCORRENTI NEL 1993

RENAULT CLIO WILLIAMS

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.998 cc; alesaggio x corsa 82,7x93 mm
Potenza: massima 150 CV a 6.100 g/m
Coppia: massima 175 Nm a 4.500 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.172 mm, largh. 1.641 mm, altezza 1.365 mm
Peso: in ordine di marcia 990 kg
Prestazioni: velocità max 215 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 7"8, rapp. peso/potenza 6,7 Kg/CV



POTENZA MASSIMA

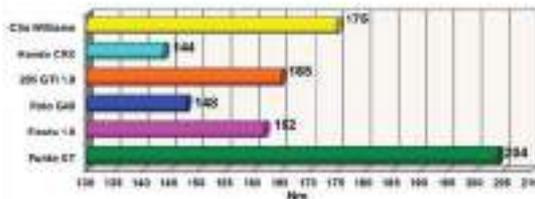


HONDA CIVIC CRX 1.6-16 VT

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.595 cc; alesaggio x corsa 81x77.4 mm
Potenza: massima 150 CV a 7.600 g/m
Coppia: massima 144 Nm a 7.100 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.815 mm, largh. 1.675 mm, alt. 1.270 mm
Peso: in ordine di marcia 1.010 kg
Prestazioni: velocità max 222 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"1, rapp. peso/potenza 6,7 Kg/CV



COPPIA MASSIMA

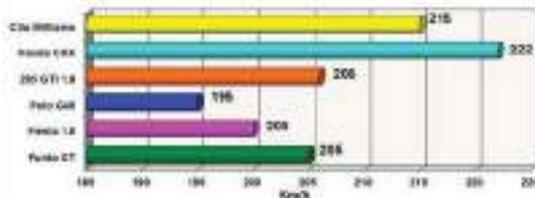


PEUGEOT 205 1.9 GTI

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.905 cc; alesaggio x corsa 83x88 mm
Potenza: massima 130 CV a 6.000 g/m
Coppia: massima 165 Nm a 4.750 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.705 mm, largh. 1.589 mm, alt. 1.355 mm
Peso: in ordine di marcia 875 kg
Prestazioni: velocità max 206 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 7"8, rapp. peso/potenza 6,7 Kg/CV



VELOCITÀ MASSIMA

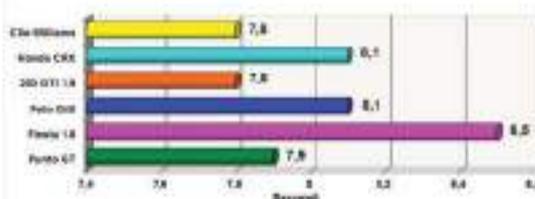


VW POLO G40

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.272 cc; alesaggio x corsa 75x72 mm
Potenza: massima 115 CV a 6.000 g/m
Coppia: massima 148 Nm a 3.600 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica, compressore
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.655 mm, largh. 1.580 mm, alt. 1.335 mm
Peso: in ordine di marcia 780 kg
Prestazioni: velocità max 195 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"1, rapp. peso/potenza 6,8 Kg/CV



ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

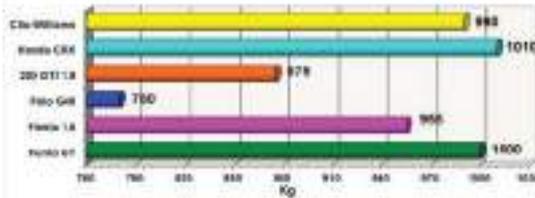


FORD FIESTA RS 1.8

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.796 cc; alesaggio x corsa 80.5x88 mm
Potenza: massima 130 CV a 6.250 g/m
Coppia: massima 162 Nm a 4.500 g/m
Alimentazione: a iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.801 mm, largh. 1.630 mm, alt. 1.380 mm
Peso: in ordine di marcia 955 kg
Prestazioni: velocità max 200 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"5, rapp. peso/potenza 7,4 Kg/CV



PESO

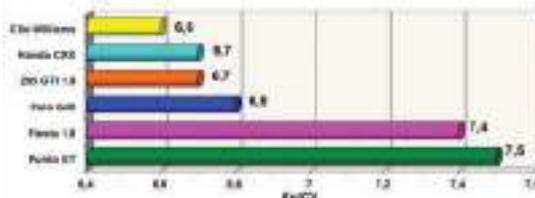


FIAT PUNTO GT TURBO

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.372 cc; alesaggio x corsa 80.5x67.4 mm
Potenza: massima 133 CV a 5.750 g/m
Coppia: massima 204 Nm a 3.000 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica, turbo
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.770 mm, largh. 1.625 mm, alt. 1.440 mm
Peso: in ordine di marcia 1.000 kg
Prestazioni: velocità max 205 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 7"9, rapp. peso/potenza 7,5 Kg/CV



RAPPORTO PESO/POTENZA



AMARCORD

RENAULT CLIO 1.8 16V



NUOVA GENERAZIONE



Se negli anni '80 le varie Fiat Uno Turbo, Peugeot 205 GTI, Supercinque GT Turbo erano il sogno di ogni appassionato, all'inizio del decennio successivo arriva la Clio: d'ora in poi nulla sarebbe stato più come prima

 Marco Paternostro



Se la Williams è stata il punto di arrivo della prima generazione, della Clio vale la pena ripercorrere la storia di questo fortunato modello dalla nascita fino alle sue iconiche versioni sportive. Il progetto della nuova Renault di segmento B, inizialmente denominato X57, fu accompagnato da una novità inaspettata. Il neopresidente Raymond Lévy decise di abbandonare la tradizionale numerazione, optando per un nome evocativo. Così l'azienda si rivolse all'esperto Marcel Botton il quale, ispirandosi alla mitologia greca, propose il nome Clio, musa della storia. Questa scelta segnò un punto di svolta nella comunicazione del marchio Renault, legando il nuovo modello a una figura di grande fascino culturale. Fu così che nel giugno del 1990 fece il suo debutto la Clio, affiancandosi

inizialmente alla Supercinque. Quest'ultima, pur vedendo gradualmente ridursi la sua gamma e i mercati di riferimento, continuò a essere prodotta per un certo periodo. La scelta di mantenere in produzione entrambi i modelli fu una strategia commerciale volta a garantire una transizione graduale e a soddisfare le esigenze di una clientela diversificata. Il successo della Clio è stato immediato, grazie a un mix vincente di innovazione, comfort e prestazioni. Eletta "Auto dell'Anno" 1991, ha rapidamente conquistato il cuore del pubblico, diventando un punto di riferimento nel segmento delle utilitarie. La versione sportiva 1.8 16v, con il suo motore a quattro valvole per cilindro, ha anticipato l'arrivo della mitica Clio Williams e gettato le basi per la successiva gamma R.S., sinonimo di prestazioni e sportività.

ZIONE



LA CLIO 16V: LA SPORTIVA PER TUTTI

Lanciata nel 1991, la Clio 16v è stata la prima piccola bomba degli anni '90, alzando l'asticella delle performance a livelli mai visti prima. Si posizionava come la versione sportiva della gamma, offrendo un mix equilibrato tra prestazioni e guidabilità. Il cuore pulsante era un motore 1.8 litri a 16 valvole denominato F7P e introdotto nel 1990 sulla Renault 19; si trattava di un propulsore da 1.8 litri a quattro valvole per cilindro, dotato di punterie idrauliche e iniezione elettronica multipoint. Con una potenza di 140 CV e una coppia massima di 162 Nm, questo motore permetteva alla Renault Clio di

raggiungere 209 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 8 secondi, grazie anche al peso contenuto in meno di 1.000 Kg. L'introduzione del catalizzatore ha poi leggermente ridotto la potenza a 137 CV. Esteticamente, la 16v si distingueva per i paraurti più sportivi, il caratteristico cofano con la grossa gobba che ospitava una presa d'aria di tipo Naca, i cerchi in lega Speedline da 15" e gli interni caratterizzati da sedili anatomici e un volante sportivo. La taratura delle sospensioni, più rigida rispetto alla versione base, conferiva alla vettura un comportamento dinamico preciso e divertente. La produzione della Clio 1.8 si è sviluppata dal 1991 al 1995, parallelamente all'evoluzione dell'intera gamma. La prima serie,



Comprare una Clio 16v o Williams

Come tutte le sportive degli anni '90, anche la Clio 16v e soprattutto la Clio Williams hanno subito un notevole incremento di prezzo sul mercato dell'usato, diventando meno accessibili ma nel contempo sempre più ricercate. Le quotazioni della 2.0 oscillano tra 25 e 35.000 euro per un esemplare in perfetto stato. La 1.8 16v, invece, ha un costo tra gli 8 e i 15.000 euro. Questa però potrebbe anche essere usata per creare la base di una replica Williams, potendo così risparmiare qualcosa.





RENAULT CLIO 1.8 16V

L'AUTO Caratteristiche di serie

Motore: benzina, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 82x83,5 mm, cilindrata 1.764 cc; rapporto di compressione 10:1; potenza max 137 CV a 6.500 g/min, coppia max 162 Nm a 4.250 g/m; distribuzione bialbero a camme in testa con 4 valvole per cilindro, punterie idrauliche; alimentazione ad iniezione elettronica multipoint

Trasmissione: trazione anteriore; cambio manuale a 5 marce I) 3,091:1, II) 1,864:1, III) 1,321:1, IV) 0,967:1, V) 0,795:1, rapporto finale 4,214:1

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti McPherson con triangolo inferiore e braccio a terra negativo, barra antirullo 22 mm, molla elicoidale, ammortizzatori idraulici telescopici; retrotreno a ruote indipendenti, bracci tirati, ammortizzatori idraulici telescopici, 4 barre di torsione trasversali da 21,6 mm, barra antirullo 24 mm

Freni: dischi anteriori autoventilanti da 259x20 mm; dischi post. a disco pieno da 238 mm

Ruote: pneumatici 185/60 R14, cerchi in lega leggera 6,5x14"

Dimensioni e peso: lunghezza 3.712 mm, larghezza 1.641 mm, altezza 1.365 mm, passo 2.472 mm; peso in ordine di marcia (escluso conducente) 980 Kg

Prestazioni: velocità max 209 Km/h; accelerazione 0-100 Km/h 8"; rapporto peso/potenza 7,2 Kg/CV



pre-catalizzatore, con i suoi caratteristici interni ispirati allo sponsor nei rally Diac, è oggi particolarmente ambita dai collezionisti. Anche la rara serie Cuoio, con i rivestimenti pregiati e la livrea grigio scuro, è molto ricercata.

Nel corso degli anni, la Clio 16v ha subito alcuni aggiornamenti, tra cui l'introduzione del catalizzatore e un restyling di metà carriera che ha portato nuovi fari, cerchi in lega Speedline a 5 razze e, per la prima volta, l'airbag lato guida. La Clio 16v riscosse quindi un successo immediato, diventando un punto di riferimento nel segmento delle piccole sportive.

La sua agilità, il prezzo abbastanza contenuto e l'affidabilità la resero molto apprezzata dagli appassionati.

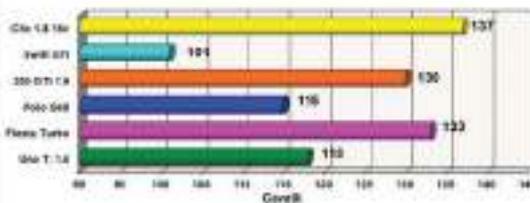
LA CLIO 1.8 16V E LE SUE CONCORRENTI NEL 1992

RENAULT CLIO 1.8 16V

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.764 cc; alesaggio x corsa 82x83.5 mm
Potenza: massima 137 CV a 6.500 g/m
Coppia: massima 165 Nm a 4.250 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.712 mm, largh. 1.641 mm, alt. 1.365 mm
Peso: in ordine di marcia 980 kg
Prestazioni: velocità max 209 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"8, rapp. peso/potenza 7,2 Kg/CV



POTENZA MASSIMA

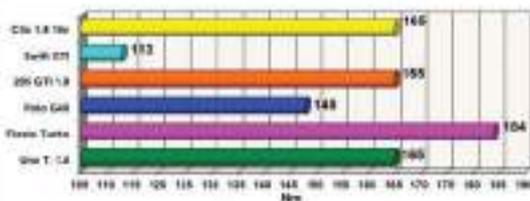


SUZUKI SWIFT 1.3 GTi 16V

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.298 cc; alesaggio x corsa 74x75.5 mm
Potenza: massima 101 CV a 6.450 g/m
Coppia: massima 113 Nm a 4.950 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.745 mm, largh. 1.590 mm, alt. 1.350 mm
Peso: in ordine di marcia 785 kg
Prestazioni: velocità max 186 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"6, rapp. peso/potenza 7,8 Kg/CV



COPPIA MASSIMA

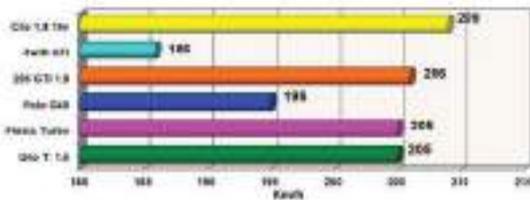


PEUGEOT 205 1.9 GTi

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.905 cc; alesaggio x corsa 83x88 mm
Potenza: massima 130 CV a 6.000 g/m
Coppia: massima 165 Nm a 4.750 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.705 mm, largh. 1.589 mm, alt. 1.355 mm
Peso: in ordine di marcia 875 kg
Prestazioni: velocità max 206 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 7"8, rapp. peso/potenza 6,7 Kg/CV



VELOCITÀ MASSIMA

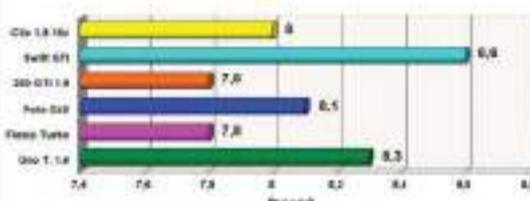


VW POLO G40

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.272 cc; alesaggio x corsa 75x72 mm
Potenza: massima 115 CV a 6.000 g/m
Coppia: massima 148 Nm a 3.600 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica, compressore
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.655 mm, largh. 1.580 mm, alt. 1.335 mm
Peso: in ordine di marcia 780 kg
Prestazioni: velocità max 195 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"1, rapp. peso/potenza 6,8 Kg/CV



ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

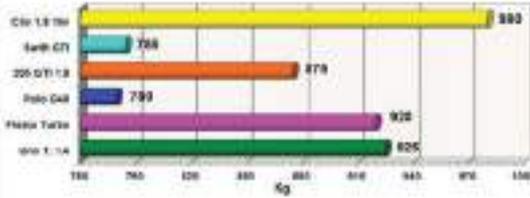


FORD FIESTA RS TURBO

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.597 cc; alesaggio x corsa 79.96x79.52 mm
Potenza: massima 133 CV a 5.500 g/m
Coppia: massima 184 Nm a 2.400 g/m
Alimentazione: a iniezione elettronica, turbo
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.801 mm, largh. 1.630 mm, alt. 1.380 mm
Peso: in ordine di marcia 920 kg
Prestazioni: velocità max 205 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 7"8, rapp. peso/potenza 6,9 Kg/CV



PESO

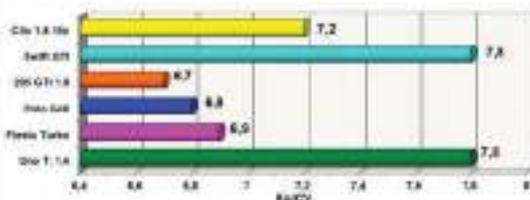


FIAT UNO TURBO 1.4

Motore: trasversale, 4 cilindri
Cilindrata: 1.372 cc; alesaggio x corsa 80.5x67.4 mm
Potenza: massima 118 CV a 6.000 g/m
Coppia: massima 165 Nm a 3.500 g/m
Alimentazione: iniezione elettronica, turbo
Cambio: meccanico a 5 rapporti; trazione anteriore
Dimensioni: lungh. 3.689 mm, largh. 1.558 mm, alt. 1.405 mm
Peso: in ordine di marcia 925 kg
Prestazioni: velocità max 205 km/h, accelerazione 0-100 Km/h 8"3, rapp. peso/potenza 7,8 Kg/CV



RAPPORTO PESO/POTENZA



John Bull
Motosport Promotions

ABBAMONT
www.abbamont.it

MAGIC
MOTORSPORT

NITRO
RACE

OZ
Racing Components

JCOM
TELECOMUNICAZIONI

ELABORARE
GT TUNING & SPORT MAGAZINE

TIME ATTACK 2025



22-23
FEBBRAIO
Round 1

AUTODROMO
VALLE DEI TEMPLI

22-23
MARZO
Round 2

ROUND 1
22-23/2

ROUND 2
22-23/3

ROUND 3
10-11/5

ROUND 4
21-22/6

ROUND 5
4-5/10

ROUND 6
9-9/11

ROUND 7
6-7/12

www.timeattacksicilia.it

www.autodromovalledeitempli.com

AMARCORD

RENAULT CLIO | LE VERSIONI DA GARA

SUBITO COMPETITIVE



Le Clio 16v e Williams erano basate su una piattaforma meccanica robusta e affidabile, che ha permesso di sviluppare delle vetture da corsa competitive

Le Clio sportive erano dotate di motori con un'erogazione di potenza lineare e un'ottima coppia ai bassi regimi,

caratteristiche ideali per le competizioni. Inoltre, erano vetture molto agili e facili da guidare, il che le rendeva ideali per affrontare

percorsi tortuosi e tecnici. Rispetto ad altre vetture da corsa, le Clio erano relativamente economiche da acquistare e da





”

Renault Clio 16 S di Gruppo A appartenuta ad un certo **CARLOS TAVARES**... vi dice nulla questo nome?



mantenere; per questo divennero molto popolari tra i team privati e i piloti amatoriali.

CLIO 16V

Sebbene non sia stata sviluppata specificamente per i rally, la 16v è stata utilizzata da numerosi team privati e piloti amatoriali in varie categorie. La sua agilità, il motore reattivo e l'affidabilità l'hanno resa una base ideale per la preparazione di vetture da rally. Molti preparatori hanno realizzato kit specifici per adattarla alle esigenze delle diverse competizioni, come il Gruppo A o il

Gruppo N. La 16v è stata impiegata anche in pista, soprattutto nei trofei monomarca organizzati da Renault (Clio Coppa) sulla scia di quanto visto in precedenza con le varie Renault 5, oppure utilizzata in campionati organizzati da promotori indipendenti. Queste competizioni hanno permesso ai piloti di confrontarsi al volante di auto identiche, mettendo alla prova le proprie abilità.

CLIO WILLIAMS

La Williams, grazie al suo motore più potente che la rendeva più competitiva tra le auto con motori da 2.000 cc,

si rivelava ancora più adatta ai rally rispetto alla 16v. Molti team ufficiali e privati hanno schierato la Williams in diversi campionati nazionali e internazionali, ottenendo ottimi risultati. In particolare la base delle Clio Williams da competizione era la versione Gr.N, caratterizzata da sospensioni specifiche con tarature dedicate, un impianto di scarico sportivo e una riprogrammazione della centralina motore per ottimizzare l'erogazione di potenza che raggiungeva circa 165 CV. La Gr.A introduceva cerchi in lega Speedline da 16" con disegno

specifico, sospensioni regolabili in estensione e compressione, oltre al motore ulteriormente potenziato, disponibile in due versioni da 205 o 220 CV. L'impianto frenante anteriore, con dischi maggiorati da 323 mm e pinze a quattro pistoncini Alcon, garantiva un'eccellente decelerazione. La sua massima evoluzione si manifestò nel 1995 con la Clio Maxi che competeva nella categoria Kit-Car. Era una vettura da gara a tutti gli effetti, con carrozzeria allargata, sospensioni regolabili Proflex e un potente motore preparato da Sodemo, in grado di

erogare dai 250 ai 265 CV. Piloti come Philippe Bugalski, Alain Oreille, ma soprattutto Jean Ragnotti hanno fatto la storia della Clio nei rally. In particolare, quest'ultimo si è rivelato una figura fondamentale nella storia dell'auto francese, così come lo era stato in precedenza con la R5. Ragnotti, infatti, ha ottenuto numerosi successi al volante della Clio, contribuendo a consolidarne il mito. La sua guida spettacolare e la sua profonda conoscenza di queste vetture hanno fatto di lui uno dei piloti più amati e rispettati del mondo dei rally.

WILLIAMS HOMEMADE

La Clio Williams è una youngtimer tra le più amate e ricercate dagli appassionati. Tuttavia, trovarne una in buone condizioni sta diventando piuttosto oneroso... per fortuna esiste il tuning!

GRUPPO N



La Clio Williams, prodotta inizialmente in 2.500 esemplari per l'omologazione in Gruppo A e N, doveva essere un'auto da corsa e, come tale, venne realizzata basandosi sulle esperienze maturate con la Clio Cup. Oggi, anche cercando nelle due serie successive, trovarne una in buono stato non è facile proprio perché molte andarono irrimediabilmente perdute nelle competizioni. Altre, invece, furono schiantate dai proprietari incapaci di gestire 150 CV su

una trazione anteriore senza ausili elettronici. Tuttavia, il tuning insegna che è sempre possibile costruire una replica, in questo caso partendo dalla ben più diffusa versione 1.8 16v, che sia fedele in tutti i particolari o ecceda dal punto di vista delle performance. L'operazione ha l'unico svantaggio di non possedere un esemplare originale, ma al contempo comporta diversi vantaggi: non costa una fortuna, non ti viene l'ansia usandola in pista e puoi intervenire liberamente sul motore senza rischiare il linciaggio dei puristi.

1.8 16V TURBO



Trackdays **Vallelunga**

autodromo@vallelunga.it

+39 06 9015501



**SCOPRI LE
PROSSIME
DATE**

PROMO NATALE

fino al 13 Gennaio

SCONTO DEL 30%

per i corsi auto & moto

35% PER SOCI ACI &
TITOLARI EASY CARD



**Centri Guida Sicura
ACI-SARA**

Vallelunga - Roma
Lainate - Milano



Mercedes-Benz
SAFETY HUB

FLUENT TIRE

+39 06 90155021

guidasicura@vallelunga.it



- ✓ Piacere di guida
- ✓ Motore brioso
- ✓ Estetica da race Replica
- ✓ Handling



- ✓ Plastiche interne



REPLICA GRUPPO N

Ezio Campoli ha voluto omaggiare questa intramontabile youngtimer, elaborando per suo figlio una 1.800 16v standard fino a trasformarla in una Williams Gruppo N

Pierluigi Mancini Igor Gentili

Prendi una Clio 1.8 16v, rimuovi tutto il superfluo per dotarla dei migliori componenti della più prestante 2 litri, mantenendola all'interno della rigida regolamentazione del Gruppo N... se sarai stato bravo, avrai ottenuto una replica perfetta della Williams originale! Questo il ragionamento di Ezio Campoli ed ecco come si è proceduto. Per incrementare il rapporto di compressione geometrico, in rettificazione hanno tolto 2 decimi di mm dal basamento, 4/10 di mm sul piano testa e si è scelta una guarnizione Athena Racing da 1,2 mm. Riguardo alla testata, il tuner laziale ha deciso di

lasciare le valvole originali allargando le sedi di 1 mm e realizzare un nuovo taglio, adeguando poi la portata dei condotti. Per il manovellismo, la cura del Gruppo N prevede un alleggerimento dell'albero motore e del volante pari al 5%, oltre al certosino lavoro di bilanciatura e squadratura delle bielle. Il filtro aria è un K&N, mentre a livello di scarico sono presenti due silenziatori in Inconel. La trasmissione impiega un differenziale autobloccante a lamelle Renault Sport tarato al 40% e una coppia conica corta (203 km/h a 7.300 giri). Il tutto è gestito dalla centralina elettronica di serie opportunamente riprogrammata. Con benzina 98 RON, il propulsore ha erogato





RENAULT CLIO WILLIAMS IL TUNING Scheda dell'intervento

Motore

- 1.800 16v configurazione Gruppo N
- Monoblocco spianato di 2/10 di mm
- Albero motore alleggerito del 5%
- Volano alleggerito del 5%
- Bielle di serie squadrate e bilanciate
- Pistoni di serie prima rettifica
- Testa con sedi valvole allargate di 1 mm
- Condotti di aspirazione e scarico modificati
- Testa spianata di 4/10 di mm
- Alberi a camme di serie
- Guarnizione testa Athena Racing lamellare spessore 1,2 mm
- Elettronica di serie Siemens, modificata con Eprom estraibile
- Candele Bosch W6 DTC
- Filtro aria K&N
- Olio motore Motul 300V Competition 15/50
- Coppia conica corta
- Differenziale autobloccante Renault Sport al 40%
- Cambio flangiato lato semiassi con kit Renault Sport

- Supporti motore Renault Sport
- Assetto Bilstein B8
- Molle Eibach
- Barra di torsione posteriore maggiorata
- Semitelaiο anteriore Williams
- Bracci anteriori Williams
- Boccole Powerflex
- Scarico con 2 silenziatori in acciaio Inconel
- Pinze anteriori Brembo a 4 pompanti
- Dischi autoventilanti baffati con campana in alluminio
- Tubi freno Tecno Fluid aeronautici
- Olio Motul DOT 5.1
- Cerchi Speedline 7Jx16"

Interni

- Volante a calice
- Sedili sportivi
- Impianto elettrico e cablaggi Officina Lucciola Alessandro

Tutte le lavorazioni di rettifica sono state eseguite dall'Officina Pompeo 2000 di Sora (FR)

IL PREPARATORE

Campoli Classic Motorsport / Sora (FR) / Tel. 338/6793167



154 CV a 6.174 g/m e limitatore a 7.300 g/m. A livello di ciclistica, la preparazione è più spinta. Il semitelaiο e i bracci sospensione anteriori sono della Clio Williams. Tutti i silent block originali hanno lasciato il posto ad un kit Powerflex, mentre gli ammortizzatori sono i Bilstein B8 abbinati alle immancabili molle Eibach

e alle barre di torsione posteriori maggiorate. Per quanto concerne l'impianto frenante troviamo pinze Brembo 4 pistoncini, con dischi forati e baffati compositi e tubi aeronautici. I cerchi sono Speedline 7Jx16". Sul numero 266 di Elaborare trovate la prova completa di questa vettura.

SOTTO IL VESTITO, TUTTO

La trasformazione in turbo di uno degli aspirati per eccellenza rende questa Clio 16v apparentemente anonima, capace però di farti mangiare la polvere e sparire all'orizzonte se provi a sfidarla...

 Alberto Bergamaschi  Marco Mazzotta



Il design è sobrio, praticamente di serie impreziosito solo dai cerchi in lega della versione Williams, mentre all'interno le cose cambiano. Tutta la selleria originale è sostituita con l'equivalente standard della Clio Williams. Il volante è sportivo in pelle, con personalizzazione sulla corona; il pomello del cambio è in alluminio azzurro anodizzato e la pedaliera è del tipo racing della OMP. Mutuato dalla Clio Williams è anche tutto il quadro strumenti, sobrio e semplicissimo, con i manometri supplementari della pressione del turbo e del rapporto stechiometrico sulla plancia. Nascosti nel cassetto del vano portaradio si trovano due pulsanti supplementari: il bottone per l'antilag, che elimina il ritardo di risposta del turbo, e quello della selezione della seconda mappatura.



- ✓ Sound turbina in rilascio
- ✓ Motore brillante
- ✓ Estetica sobria



- ✓ Assenza autobloccante
- ✓ Precisione in frenata migliorabile

La ciclistica riprende appieno il sistema di sospensioni McPherson anteriori e ad assale rigido con barre torcenti posteriori originali, oltre a quattro ammortizzatori Bilstein B8 e molle anteriori Eibach montate su piattelli regolabili in altezza e barra duomi nel vano motore. L'impianto frenante è costituito da quattro dischi CTF forati e baffati dello stesso diametro di quelli di serie, comandati dalle pinze originali dipinte di rosso, con pastiglie EBC gialle e tubazioni in treccia di acciaio Goodridge. Le ruote, come detto, sono quelle della Williams da 7Jx15" con pneumatici Toyo Proxes 185/55 R15V.

CUORE MECCANICO

Partendo da un blocco motore nuovo rinforzato del modello 1.764 cc si procede al riassetto con i seguenti interventi: albero motore equilibrato e lucidato, bielle ZRP ad H rovesciata, bronzine trimetalliche, pistoni speciali Wiseco da 82,5 mm per abbassare il rapporto di compressione dagli originali 10:1 a 8:1, necessario per la sovralimentazione e portare la cilindrata al limite dei 1.800 cc, valvole rinforzate in Nimonic con quelle di aspirazione maggiorate, lavorazione della testa con raccordatura dei





condotti di aspirazione e scarico, montaggio di una guarnizione speciale Multilayer Cometic e prigionieri testa ad alta resistenza ARP, coperchio punterie della Renault Mégane, pompa olio maggiorata, pulegge regolabili, collettori di aspirazione maggiorati e ottimizzati con valvola a farfalla di derivazione Lancia Delta, quattro iniettori Bosch 550 con flauto maggiorato in alluminio, pompa benzina Walbro da 360 Lt/h con regolatore di pressione

benzina Malpassi, turbina Mitsubishi TD04 con tubazioni di sovralimentazione in alluminio, collettore di scarico Renault F4Rt della Clio 2000 Turbo con tubo artigianale di diametro 60 mm. Il radiatore dell'acqua è in alluminio maggiorato con raccordi e tubazioni siliciche TFB e davanti, in posizione più bassa, è alloggiato un intercooler in alluminio maggiorato. Il radiatore dell'olio Setrab con adattatore per il filtro con tubazioni in

treccia di acciaio è posto nel parafrangente anteriore sinistro. Come olio motore viene utilizzato il Pakelo Krypton Racing 5W50. La parte elettrica comprende quattro bobine di accensione Denso derivate da Honda, candele Iridio Denso IK20, wideband AEM per regolare il

RENAULT CLIO 1.8 16V IL TUNING Scheda dell'intervento

- Lavorazione testa con raccordatura condotti aspirazione e scarico
- Lavorazione monoblocco con ottimizzazioni
- Lucidatura e bilanciatura albero motore
- Pistoni Wiseco 82,5 rapporto compressione 8:1
- Bielle H rovesciata ZRP
- Bronzine banco e biella trimetalliche
- Guarnizione testa Multilayer Cometic
- Prigionieri testa ARP
- Pompa olio maggiorata
- Valvole di aspirazione rinforzate e maggiorate
- Valvole di scarico rinforzate
- Flauto iniettori maggiorato in alluminio
- Iniettori Bosch 550 cc
- Regolatore pressione benzina Malpassi
- Pompa benzina Walbro 360 Lt/h
- Bobine accensione Denso derivate K20
- Candele Iridio Denso IK20
- Radiatore olio Setrab con tubazioni dedicate in treccia
- Adattatore filtro olio-radiatore Mocal con termostato 80°
- Pulegge asse a camme regolabili
- Turbina Mitsubishi TD04
- Collettori scarico derivati Renault F4Rt
- Scarico artigianale da 60 mm
- Intercooler artigianale
- Tubazioni sovralimentazione in alluminio su misura
- Tubazioni di raccordatura siliciche TFB
- Tubazioni acqua siliciche TFB
- Radiatore raffreddamento in alluminio maggiorato
- Valvola a farfalla derivazione Delta Integrale
- Modifica collettori aspirazione per valvola a farfalla
- Olio motore Pakelo Krypton Racing 5W50
- Frizione in rame con spingidisco rinforzato Sachs
- Volano rettificato ed equilibrato
- Cambio derivazione Williams
- Wideband AEM
- Sonda e modulo amplificatore EGT
- Centralina motore LINK ECU Monsoon con cablaggi dedicati con selezione doppia mappatura e antilag
- Mappatura su banco prova Bapro 4 assi presso Preparazioni Soretti
- Tubi freno aeronautici Goodridge
- Dischi freno CTF forati e baffati
- Pastiglie freno EBC gialle
- Ammortizzatori Bilstein B8
- Cerchi in lega 7Jx15" H2 originali Renault Clio Williams
- Pneumatici Toyo Proxes 185/55 R15V
- Plancia cruscotto Renault Clio Williams
- Sedili Renault Clio Williams

IL PREPARATORE

B&V Garage snc / Martellago (VE) / Tel. 041/5400634
E-mail bvgaragesnc@gmail.com

rapporto stechiometrico di carburazione aria/benzina, sonda lambda con modulo EGT, centralina Link ECU Monsoon con due mappature selezionabili attraverso il bottone sulla plancia. In selezione 1 il propulsore eroga 219 CV a 5.400 g/m con pressione del turbo a 0,9 bar, mentre tramite la mappatura più spinta si ottengono 235 CV a 5.493 g/m con sovrappressione della turbina a 1,1 bar, con valore di coppia

massima di 319 Nm a 4.201 g/m. A livello di trasmissione, il cambio originale della 16v è sostituito con quello a 5 marce della Clio Williams, più robusto e leggermente più lungo per sfruttare meglio l'incremento notevole di potenza; la frizione è in rame con spingidisco della Sachs e il volano è alleggerito ed equilibrato. Insomma, nulla è stato lasciato al caso. Sul numero 267 di Elaborare trovate la prova completa di questa Clio.

ODISSEA

Supra

Questa Supra ha girato mezzo mondo, impiegando più di un anno, prima di giungere nelle mani del legittimo proprietario che la utilizza in pista e su strada. Con oltre 450 CV e un assetto sportivo che non penalizza il comfort, guidarla è entusiasmante!





Oleksandr Vovolka è un ingegnere ucraino quarantenne di Kyiv, che vive a Monza con la moglie Victoria e i due figli dal 2022. La storia che vi raccontiamo è strettamente legata alla sua grande passione per le auto, il tuning e le competizioni; in special modo i rally dove si è cimentato per una ventina d'anni

con svariate vetture, tra cui Mitsubishi Lancer Evolution X e Ford Focus RS, e attualmente il Time Attack. Qualche anno fa, stregato da questa specialità, ha cercato subito il mezzo ideale per essere competitivo nelle gare. La scelta è caduta su una Porsche Cayman GTS, ma il modello non lo convinceva a fondo, anche perché in Ucraina di queste vetture non se

ne trovavano tante, e le poche in circolazione non versavano in buone condizioni: erano molto sfruttate e con parecchi chilometri sulle spalle. Un giorno gli capita di assistere ad una gara di Time Attack negli Stati Uniti in cui compete un pilota cinese con una Toyota Supra che fila come un treno... dava l'impressione di essere attaccata al suolo e guidata senza il

minimo sforzo. Così se ne innamora e cambia subito programma, mettendosi alla ricerca di una Supra come quella che gli era tanto piaciuta. È il 2021, passeranno ancora parecchi mesi prima di trovare l'auto giusta che poi acquisterà a New York da un privato. Dopo tante peregrinazioni, è finalmente arrivato il momento di imbarcare

la vettura ed aspettare che arrivi a Kyiv. Purtroppo non è così... i guai sono appena iniziati! La nave arriva in Ucraina proprio pochi giorni dopo l'inizio del conflitto con la Russia, e non potendo attraccare, è costretta a tornare indietro verso un porto sicuro. Qual è un porto neutrale nelle vicinanze del Mar Nero? In... Marocco, naturalmente!

**IDENTIKIT
DEL PREPARATORE**

**OFFICINE
QUAGLIA MARCO
(Q-SETUP)**

Via Giacomo Leopardi, 10
20012 Cuggiono (MI)
Tel. 02/974529
qsetup.it

” I pneumatici sono **YOKOHAMA A052 295/35 R18** su cerchi **TITAN 7 10,75Jx18**”

Intanto le settimane passano e la situazione è ancora... “in alto mare”! La Supra viene scaricata in Marocco, ma adesso bisogna trovare un sistema per farla arrivare alla destinazione finale. Così si provvede ad inviare la macchina in Georgia dove, dopo qualche settimana di viaggio, viene ricoverata in attesa di approntare tutti i documenti di importazione. Passa ancora del tempo e finalmente la vettura riesce a raggiungere l'Ucraina, con tutte le difficoltà del caso dovute alla guerra per essere immatricolata. Nel frattempo Oleksandr e Victoria si sono trasferiti in Italia; così l'ultimo viaggio verso la meta finale avviene su strada, col proprietario alla guida, che nazionalizzerà l'auto con targa EE. Quanto è durata questa incredibile odissea in giro per mezzo mondo? Dall'imbarco a New York all'immatricolazione in Italia è passato oltre un anno, trascorso ogni



giorno da Oleksandr col timore di perdere la sua “creatura” tra guerra, porti sperduti e burocrazia di cinque Paesi. Insomma, una serie di assurde peripezie, ma la vicenda si è finalmente conclusa con l'happy end: nel 2023 la Supra è scesa in pista con successo nella categoria Street Series del Time Attack Italia.

L'AUTO

Toyota GR Supra Mk V è la denominazione esatta della vettura, anno di fabbricazione 2020. Tutta nera e bassa, con le appendici aerodinamiche marcate, a vederla avvicinarsi da lontano all'ingresso dell'Autodromo di Castelletto di Branduzzo fa quasi paura; una via di mezzo tra una pantera e Kitt, l'auto parlante protagonista del telefilm “Supercar”



TOYOTA GR SUPRA MK V (2020)

IL TUNING Scheda dell'intervento

- Pacchetto aerodinamico Verus Engineering costituito da: ala posteriore, splitter anteriore, baffi laterali e minigonne sottoporta
- Sedili Recaro Pole Position
- Motore Stage 2 con riprogrammazione centralina OTS by MHD
- Aspirazione AMS in carbonio
- Scambiatore di calore AMS
- Scarico con downpipe artigianale
- Catalizzatore Gesi Sport
- Riprogrammazione centralina trasmissione Stage 2 by XHP
- Ammortizzatori Öhlins Road & Track
- Barre maggiorate Eibach
- Bracci posteriori SPL
- Pinze freno anteriori a 6 pompanti AP Racing CP9660
- Pastiglie anteriori Pagid RSL01
- Pastiglie posteriori Pagid RSL29
- Cerchi forgiati Titan 7 10,75Jx18"
- Pneumatici ant. e post. Yokohama A052 295/35 R18

L'AUTO Caratteristiche di serie

Motore: anteriore longitudinale 6 cilindri in linea; alesaggio x corsa 82x94,6 mm; cilindrata 2.998 cc; rapporto di compressione 11:1; potenza max 340 CV tra 5.000 e 6.500 g/m; coppia max 500 Nm tra 1.600 e 4.500 g/m; doppio albero a camme in testa, 24 valvole; alimentazione a iniezione diretta; sovralimentazione con turbo Twin Scroll

Trasmissione: trazione posteriore; cambio automatico a 8 rapporti: I) 5,250:1, II) 3,360:1, III) 2,172:1, IV) 1,720:1, V) 1,316:1, VI) 1:1, VII) 0,822:1, VIII) 0,640:1; rapporto al ponte 3,150:1, differenziale autobloccante attivo a controllo elettronico

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, montante MacPherson con molla a doppio giunto in alluminio, cuscinetti idraulici, barra stabilizzatrice; posteriori indipendenti con Multilink a cinque bracci con struttura in alluminio

Freni: ant. a disco autoventilanti 348x36 mm con pinze a 4 pompanti; post. a disco autoventilanti 345x24 mm con pinza flottante a singolo pistoncino

Ruote: pneumatici Michelin Pilot Super Sport; ant. 255/40 R18 (opz. 255/35 R19), post. 275/40 R18 (opz. 275/35 R19); cerchi in lega da 18" (pz. da 19")

Dimensioni e peso: lungh. 4.379 mm, largh. 1.854 mm, alt. 1.292 mm, passo 2.470 mm; peso 1.495 kg

Prestazioni: velocità max **250 km/h (autolimitata)**, accelerazione 0-100 km/h **4"3**; peso/pot. **4,39 Kg/CV**



con i led rossi sulla mascherina. È l'effetto del kit estetico con pacchetto aerodinamico di Verus Engineering che include un generoso alettone posteriore, uno splitter anteriore in carbonio, quattro flap anteriori sempre in carbonio e minigonne. A fronte di un'estetica aggressiva, l'interno è pressoché di serie, con i soli sedili Recaro Pole Position a dare un tocco racing, visto che anche le cinture sono quelle d'origine a 3 punti con arrotolatore automatico. Pur essendo utilizzata nelle competizioni, la vettura è priva di roll-bar, cosa ammessa nella categoria Street Series del Time Attack. Chi si domanda il perché di questa scelta, lo lasciamo a crogiolarsi nel dubbio fino all'ultima frase dell'articolo... Le ruote sono Titan 7 forgiate nella misura 10.75Jx18", calzate da pneumatici Yokohama A052 295/35 R18 semislick. L'impianto frenante, con condotti

in tubo treccia, impiega all'anteriore pinze AP Racing CP9660 a 6 pompanti con pastiglie Pagid RSL01, mentre al posteriore utilizza pastiglie Pagid RSL29 sulle pinze d'origine. A livello di setup delle sospensioni, gli angoli caratteristici non sono stati modificati; si è intervenuti solo sugli ammortizzatori, sostituiti dagli Öhlins Road & Track con tarature dedicate, oltre a montare le barre Eibach anteriore/posteriore e i bracci posteriori SPL. Il motore della Toyota GR Supra deriva da una piattaforma BMW-Toyota condivisa per auto sportive che sviluppò il propulsore della BMW Z4; si tratta di un 6 cilindri in linea 24 valvole

sovralimentato di 3.000 cc denominato B58 da 340 CV, fabbricato da BMW. Da questa unità, lavorando sullo sblocco della centralina OTS da parte di MHD e con la rimappatura Stage 2, si è arrivati ad una potenza di 480 CV a 5.420 giri/min e una coppia di 663 Nm a 2.760 giri/min con benzina 98 RON, secondo le dichiarazioni del proprietario. L'incremento della cavalleria è dovuto anche all'aspirazione in carbonio e allo scambiatore di calore AMS, oltre allo scarico con downpipe artigianale e al catalizzatore Gesi Sport. La trasmissione con cambio automatico ZF a 8 rapporti con comandi a paddle al volante è stata messa a



punto a livello elettronico da XHP. Oleksandr precisa che l'80% delle modifiche, esclusa la riprogrammazione delle centraline, sono state effettuate direttamente da lui nel garage di casa avvalendosi della collaborazione dell'Officina Q-Setup.

INTERNI

La posizione di guida è ottimale, soprattutto

grazie ai sedili da corsa Recaro che contengono in maniera eccezionale. È complicato, invece, allacciare la cintura di sicurezza d'origine a tre punti: con sedili da competizione predisposti per le bretelle a quattro punti, è veramente scomodo passare attraverso la finestrina laterale per agganciare il moschettone all'attacco sul tunnel. Prima

di iniziare la prova, seleziono il driving setting (Normal-Sport-Individual) sulla modalità Sport, che più si addice alla guida in pista, mentre Individual è la modalità calibrata e memorizzata sulle caratteristiche di guida del pilota che la utilizza abitualmente in gara. Nei weekend Oleksandr si cimenta in pista con la Toyota GR Supra impostando il setup

di guida Individual, mentre durante la settimana l'auto viene usata abitualmente dalla moglie Victoria in modalità Normal per l'utilizzo cittadino, cioè portare i figli a scuola, fare la spesa e sbrigare le commissioni giornaliere. Non è raro, infatti, veder girare tranquillamente per Monza l'eccentrica granturismo nera. Ecco spiegata la ragione

per cui la vettura non è allestita con componenti aggiuntivi racing nell'abitacolo, che ne impedirebbero l'uso stradale. La conferma è arrivata proprio dalla moglie Victoria, mentre sale in macchina al termine del test per rientrare a casa "Ora devo scappare di corsa per tornare in fretta a Monza, perché devo passare a prendere i bambini a scuola!"

L'UNICA RIVISTA DI AUTOMODELLISMO

in tutte le edicole
o in vendita su
lunasiaedizioni.it

OBSOLETI RENAULT 4

147 PRIMO TRIMESTRE 2022 € 8,00 WWW.LUNASIAEDIZIONI.IT

MODELLI

AUTO

FERRARI TRASPORTI ECCEZIONALI

COLLEZIONISMO E MODELLISMO

FERRARI 296 GTB

LA COVER DI QUESTO NUMERO
BBR MODELS
1:18

SPAZIO LETTORI
GIULIA PECHINESE

PRIMO PIANO
TALBOT SAMBA

COLLEZIONE
500 MIGLIA INDIANAPOLIS 1:43

LANCIA INTEGRALE | OPEL KADETT RALLYE | RENAULT FUE50

SPAZIO LETTORI FERRARI 312 PB BRANDS HATCH 1971

11. Motor reductione a prova di impatto. 12. Prati del ricambio della parte superiore collegata per la Ford Mustang del 1965 di Roberto...
13. Modellino costruito con filo e Hobby Kit. 14. Nuovo Taurus in ottone. 15. 1:18. Partecipante al nuovo evento...
16. Dall'alto, in senso orario: la prima...
17. La prima Ferrari con pneumatici...
18. Per il modello di questo numero...

21. A.C.L. Pirella, Nuova 1:43
22. A. Pirella, Nuova 1:43
23. A.L. 1962, Nuova 1:43
24. A. Pirella, Nuova 1:43
25. A. Pirella, Nuova 1:43
26. A. Pirella, Nuova 1:43
27. A. Pirella, Nuova 1:43
28. A. Pirella, Nuova 1:43
29. A. Pirella, Nuova 1:43
30. A. Pirella, Nuova 1:43

31. A. Pirella, Nuova 1:43
32. A. Pirella, Nuova 1:43
33. A. Pirella, Nuova 1:43
34. A. Pirella, Nuova 1:43
35. A. Pirella, Nuova 1:43
36. A. Pirella, Nuova 1:43
37. A. Pirella, Nuova 1:43
38. A. Pirella, Nuova 1:43
39. A. Pirella, Nuova 1:43
40. A. Pirella, Nuova 1:43

BIBLIOGRAFIA ANNIVERSARIO LE...
Lo scorso marzo è uscito l'atteso volume che traccia...
Le Mans Miniatures, marchio che nel 2021 ha spento le...
di Mario Pizzuto

Nel febbraio del 2021, Le Mans Miniatures ha pubblicato il primo volume di una serie di tre libri che raccontano la storia della casa francese di modellismo. Il secondo volume, intitolato "Le Mans Miniatures: la storia della casa", è stato pubblicato nel 2021. Il terzo volume, intitolato "Le Mans Miniatures: la storia della casa", è stato pubblicato nel 2021.


In pista con
A. BERGAMASCHI
la pagella

motore:	9
cambio:	10
assetto:	9
freni:	9
conclusioni:	9

in sintesi

Una preparazione razionale che concilia una potenza rimarchevole con la fruibilità quotidiana della Toyota Supra, lavorando esclusivamente sullo switch del driving setting e sull'uso dei servi elettronici. Certo, per strada la macchina è un po' vistosetta...




Inizio il test per gradi, scaldando soprattutto i pneumatici semislick per raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, e prendo confidenza con la vettura lasciando inseriti i servi elettronici. Dopo qualche tornata mi sento pronto per usare l'auto nel modo giusto; quindi disattivo l'ESP e l'antipattinamento, forzando

progressivamente l'andatura. L'impressione avuta da Oleksandr quando vide questa Toyota la prima volta, cioè che si guidasse con estrema facilità, colpisce immediatamente anche me, ma bisogna fare attenzione perché, quanto più una macchina è facile e istintiva, tanto più diventa bastarda e incontrollabile se superi il limite. E su una pista

breve, nervosa e tortuosa come Castelletto di Branduzzo, tutta accelerate brutali e frenate a fondo pedale, il limite salta fuori subito. In uscita dalle curve tonde, appena affondo sull'acceleratore, la grande coppia fin dai bassi regimi trasmette immediatamente la potenza alle ruote motrici posteriori, che tendono subito

ad allargare in un sovrasterzo di potenza a cui si oppone solo in minima parte il lavoro del differenziale autobloccante; per cui la vettura parte di traverso in maniera repentina e controsterzare è d'obbligo ancor prima di percepire la scivolata centrifuga. Nel breve rettilineo la potenza si avverte dalla grande spinta in avanti,



- ✓ Spaziatura rapporti cambio
- ✓ Motore che eroga già ai bassi regimi
- ✓ Istintività di guida



- ✓ Cinture di sicurezza inadeguate

e le marce entrano una dopo l'altra senza cali tra un rapporto e l'altro, quasi fosse un cambio ravvicinato da corsa. D'altronde, con otto rapporti a disposizione, anche se su questa pista se ne riescono a utilizzare bene solo sei, il "buco" tra una marcia e l'altra è davvero minimo, ed ogni curva ha il suo rapporto dedicato per percorrerla nel modo più

veloce possibile. L'impianto frenante si dimostra sempre all'altezza della situazione, senza cedimenti nonostante le pestate frequenti sul pedale di mezzo, che è sollecitato tanto quanto quello del gas. In curva la tenuta è eccellente: gli appoggi sono sempre sinceri nelle pieghe veloci, nelle tonde e nei tornanti, senza un accenno alla

perdita di traiettoria o principio di sottosterzo; un assetto di per sé già ottimo che non penalizza il comfort, migliorato dagli ammortizzatori più rigidi e dalle barre maggiorate, nonché enfatizzato dai pneumatici Yokohama A052 decisamente adeguati. Più guido e più mi accorgo che questa Toyota Supra ha davvero molto di

un'auto da corsa; quindi mi chiedo perché il proprietario, pur usandola proprio nelle gare di Time Attack, non abbia pensato a montare un roll-bar, che in fondo è sempre un componente di sicurezza anche se ne limita l'impiego su strade aperte al traffico. Ah già dimenticavo... ci sono da prendere i ragazzi a scuola! 

TUNING

PIERLUIGI MANCINI



ENGINE START

IGOR GENTILI



POTENZA 350 CV COPPIA 381 Nm **PESO/POT. 3,39 Kg/CV**

Fate PRESTO!



In un momento in cui Abarth sta lentamente sparendo dai listini, bisogna tenersi strette le ultime endotermiche prodotte sotto il segno dello Scorpione e godersene in pista, meglio se con 350 CV e un buon assetto!

Con grande rammarico continuo il triste resoconto dell'attuale situazione del mondo auto, visto con gli occhi di un appassionato, commentando notizie sempre più allarmanti, che ci spingono irrimediabilmente verso il baratro. In particolare mi ha colpito il

comunicato di Stellantis in cui si annuncia che Abarth non produrrà più auto termiche, ma solo elettriche per la loro superiorità in senso assoluto. Leggendo certe assurdità non so se ridere o piangere. Quante Abarth 500e sono state vendute in un anno? Intendo però non ancora targate

perché sono due cose ben diverse. A marzo erano 14 quelle immatricolate (ripeto, non vendute) e anche nei mesi successivi non è andata meglio. Proprio di recente hanno presentato la Abarth 600e che, viste le vendite deludenti della FIAT 600e, forse riuscirà a fare peggio

della sorellina più piccola. Se tanto mi dà tanto, il marchio Abarth è uno di quelli che Stellantis dismetterà per primo nell'ottica di quei tagli da poco accennati. Eppure, mi sembra ieri quando il Gruppo italiano rilanciò il marchio Abarth proprio con la Grande Punto: tanto

entusiasmo e tanta voglia di fare che hanno portato alla creazione dei kit Esseesse forniti nella cassetta di legno, come ai bei tempi... L'Abarth Grande Punto non ebbe un successo immediato e travolgente come il fenomeno 500, ma ancora oggi ha i suoi estimatori.



” I pneumatici sono HANKOOK VENTUS PRIME 3 215/45 su cerchi MAK NTT MATT BRONZE da 17”

Tra questi c'è anche il vostro affezionatissimo, che l'ha sempre preferita alla 500 non esteticamente, ma per l'ottimo telaio e le grandi doti di guida che permettevano di sfruttare al massimo il potenziale del motore Abarth T-Jet: il miglior motore a benzina realizzato da FIAT negli ultimi 30 anni! Poi le cose sono andate come tutti sappiamo. Gironzolando tra le meravigliose auto dei Saloni di Bologna e Milano ho ripercorso la storia di Abarth e mi si è spezzato il cuore: le 750 Zagato, i prototipi, le 124 Rally... e ora è tutto finito! In questo desolante panorama non ci resta che tenerci strette le nostre Abarth, difenderle con le unghie e con i denti da chi le vorrebbe rottamare e godercele in pista con una buona preparazione



ABARTH GRANDE PUNTO

IL TUNING

Scheda dell'intervento

Motore

- Pistoni stampati su specifiche
- Bielle su specifica del preparatore
- Valvole maggiorate
- Assi a camme su specifica
- Iniettori 620 cc
- Collettori scarico GMC
- Frizione Abarth Biposto
- Scarico 70 mm
- Turbocompressore TD04 su specifiche
- Aspirazione Alta

Assetto

- Ammortizzatori Maxpeedingrods
- Barra di irrigidimento LMN
- Distanziali con colonnine
- Cerchi MAK NTT Matt Bronze 7,5Jx17"
- Pneumatici Hankook Ventus Prime 3 215/45 R17

L'AUTO

Caratteristiche di serie

Motore: anteriore trasversale, 4 cilindri in linea 1.368 cc; potenza massima 155 CV a 5.500 g/m; coppia massima 230 Nm a 2.000 g/m; distribuzione a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro; sovralimentazione mediante turbocompressore e intercooler

Trasmissione: trazione anteriore; cambio meccanico a 6 rapporti: I) 3,818:1; II) 2,158:1; III) 1,475:1; IV) 1,067:1; V) 0,875:1; VI) 0,744:1; rapporto al ponte 4,176:1

Sospensioni: anteriori McPherson e barra antirullo, posteriori a ponte torcente

Freni: pinze anteriori fisse a 4 pompanti Brembo, disco monolitico autoventilante 305x28 mm; pinze posteriori monopistoncino, disco monolitico 264x11 mm

Ruote: cerchi in lega leggera, 7Jx17" con pneumatici 215/45 R17

Dimensioni e peso: lungh. 4.440 mm, largh. 1.726 mm, alt. 1.490, passo 2.510 mm; peso escluso conducente 1.185 Kg

Prestazioni: velocità max **208 km/h**; accelerazione 0-100 km/h **7"9**; rapp. peso/potenza **7,64 kg/CV**



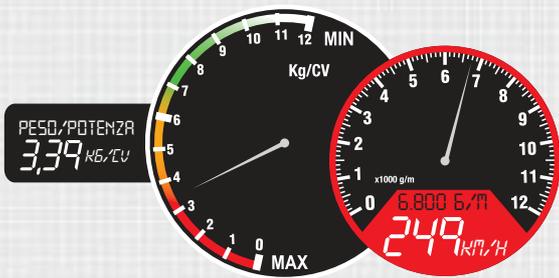
proprio come avrebbe voluto il grande Karl: esattamente come quella elaborata dal bravo Daniele Taglienti.

IL TUNING

Daniele Taglienti ha una grande esperienza sulle Abarth Punto e sul motore T-Jet, tenuto conto delle

importanti vittorie conseguite nelle gare del Time Attack Italia. Per ottenere 350 CV e 380 Nm di coppia con ottime caratteristiche di erogazione, si è scelto un turbocompressore non troppo grande per avere un buon tiro sin dai bassi regimi; al contempo, per contare su un'affidabilità a

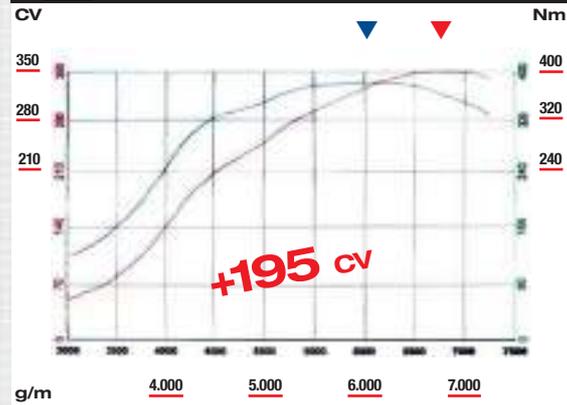
prova di pista, era obbligatorio aprire il motore e adottare pistoni stampati e bielle in acciaio ricavate dal pieno. Su questa solida base, assemblata con cura, è stata piazzata la testata interamente rivista, dotata di valvole maggiorate e assi a camme con un profilo specificamente



DATI STRUMENTALI

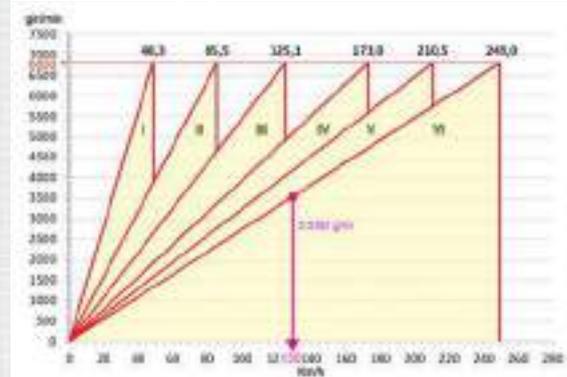
Abarth Grande Punto

Grafico Potenza



- ▲ Potenza max **350 cv** a 6.729 g/m
- ▲ Coppia max **381 Nm** a 6.133 g/m
- ▲ Peso / Potenza **3,39 Kg/CV**

Rapporti cambio



Velocità max (calcolata in VI)
249 km/h a 6.800 g/m
 Regime a 130 Km/h (in VI)
3.550 g/m

Condizioni della prova

- Temperatura **19°C**
- Umidità relativa **42%**
- Pressione atmosferica **996 mbar**
- Benzina **100 RON**

realizzato per il preparatore laziale. Il turbocompressore, un Mitsubishi TD04 rivisto e corretto, è abbinato ad una linea di scarico dedicata, composta da un collettore in acciaio GMC, centrale e finale

da 70 mm in acciaio inox. Completano la preparazione motoristica l'aspirazione diretta e corretto, una frizione rinforzata, iniettori da 620 cc e, ovviamente, una specifica messa a punto dell'elettronica

di gestione. Per ottimizzare il buon telaio della Grande Punto non è servito molto, invece, scegliere un kit ammortizzatori coilover Maxpeedingrods e l'immaneccabile barra duomi LMN.



MOTORISTI PER PASSIONE

DOVE PISTONI E BIELLE
SCORRONO NELLE VENE



CON UN'ESPERIENZA DI **OLTRE 30 ANNI** NEL MONDO DELLE RETTIFICHE PER MOTORI DA CORSA E SUPERCAR EUROPEE E AMERICANE, **DPMECCATRONICA** È IL PARTNER DI FIDUCIA PER SCUDERIE E PREPARATORI SPECIALIZZATI CHE PUNTANO ALL'ECCELLENZA. DALLA PRECISIONE NELLE LAVORAZIONI SU MOTORI ELABORATI E FORGIATI, FINO ALL'INNOVAZIONE CONTINUA CHE GUIDA OGNI NOSTRO INTERVENTO, SIAMO QUI PER GARANTIRE PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO PER OGNI MOTORE. **AFFIDABILITÀ, TRADIZIONE E TECNOLOGIA** SI UNISCONO NEL NOSTRO TEAM DI PROFESSIONISTI, UNA SQUADRA CHE VIVE E RESPIRA MOTORI DA GENERAZIONI.

PROFESSIONISTI SERI, MA CON LA PASSIONE DI CHI VIVE OGNI GIORNO A FIANCO DEI PROPRI CLIENTI.

📍 **DP MECCATRONICA SRL**: TRAVERSA DI VIA ALBANESE, 3 / 84010 SANT'EGIDIO DEL MONTE ALBINO (SA)

✉ DPMECCATRONICASRL@GMAIL.COM / MECCATRONICADEPRISCO@GMAIL.COM / INFO@DPMECCATRONICA.COM

🌐 WWW.DPMECCATRONICA.COM

☎ 081 3358955 / 329 7417228 / 389 4338186




In pista con
PIERLUIGI MANCINI
la pagella

motore:	9
cambio:	8
assetto:	7
freni:	8
conclusioni:	8

in sintesi

La Abarth Grande Punto ha un grande potenziale e, anche senza esagerare in termini di costi, permette di divertirsi alla grande. Meno modaiola della 500, vanta un telaio più efficiente, una migliore aerodinamica, il cambio a 6 marce e una posizione di guida decisamente più coinvolgente. È il momento di portarne a casa una, prima che se ne accorgano gli altri!

BELLA e possibile!



Mi piace tutto, o meglio... quasi tutto, della Abarth Grande Punto. È una macchina solida, semplice, senza troppi fronzoli e ancora quasi del tutto analogica. La posizione di guida è migliore della 500 (non che ci voglia molto), ma il meglio arriva quando si inizia a spingere forte in pista. Le dimensioni, la distribuzione

dei pesi e il baricentro giusti per andare forte, uniti ad un motore che ha contribuito a ridare vigore alla passione per le auto elaborate, fanno di questa vettura un'ottima scelta per chi vuole divertirsi senza spendere cifre colossali, contando su una grande affidabilità e su un handling mai giustamente apprezzato

in pieno. La Grande Punto, infatti, si guida bene: è stabile, precisa nel tenere la linea già nella percorrenza della curva Mare, quando si affonda il pedale di destra sfruttando, in equilibrio... ogni millimetro di gas e ogni millimetro di asfalto per non perdere neanche 50 giri! Anche al limite, la macchina

è fantastica e, sul rettilineo principale, supero i 200 all'ora di slancio sapendo di poter contare su un solido impianto frenante, anche se di serie. Il bello del suo motore, oltre alla potenza, è la regolarità di erogazione. La prima staccata è uno dei momenti in cui la Grande Punto trasmette quella piacevole sensazione di



- ✓ Piacere di guida
- ✓ Motore generoso ed affidabile



- ✓ Meriterebbe un assetto più racing

sicurezza che consente, giro dopo giro, di osare sempre di più staccando fino al punto di capire che, così, non si chiude la curva. Mi lancio su quella del Ponte, saltando il Cavatappi, con una velocità impensabile per la modaiola, ma meno prestante, 500. Certo, l'assetto non è di quelli che esaltano le buone qualità del telaio

e qualche saltellamento di troppo lo dimostra pienamente; ciononostante tutto è facilmente prevedibile e gestibile. Scendo verso la Roma disegnando una traiettoria larga, fino ai birilli esterni, per poi impostare il tratto più guidato delle Esse. La Grande Punto ha una buona trazione, ma

con 350 CV di razza buona servirebbe un autobloccante per riuscire a scaricare tutta la potenza a terra. Esco dalla doppia variante con una buona velocità e la giusta scorrevolezza, per poi lanciarmi verso la Mare un'altra volta. Mentre scarico le marce mi viene da pensare a quanto la moda possa influire sul

mercato: la 500 è nettamente meno piacevole da guidare della Grande Punto, non trasmette quella sicurezza, non ha una bella posizione di guida e soprattutto costa di più. Decisamente meglio la Punto che spunta (scusate il gioco di parole) prezzi di acquisto decisamente più vantaggiosi... cosa state aspettando? 

LA RIVINCITA DEL MILLINO

Il pur generoso 1000 3 cilindri 110 CV della Golf TSI è forse troppo piccolo per la Golf? Nessun problema: turbo della versione 150 CV, una buona calibrazione della centralina elettronica e qualche piccolo ritocco la fanno arrivare a 170 CV



POTENZA 170 CV COPPIA 253 Nm PESO/POT. 7,44 Kg/CV



Non riesco a comprendere se coloro che applicano determinate leggi o certe "raccomandazioni" da parte di chi governa questo continente, siano più incompetenti di chi le pensa. Mi riferisco alla riduzione di cilindrata delle automobili o, come la chiamano loro, il

"downsizing": prendi una macchina, togli un motore 2000 turbo per cui è stata concepita e monti un bel 1000 3 cilindri. In teoria dovresti consumare e inquinare meno per fare il primo passo da bravo "schiavo"... ops... volevo dire per essere un cittadino esemplare orientato verso la mobilità sostenibile,

l'ibrido e l'elettrico! Sia chiaro, a me piace il downsizing e ne sono un fermo sostenitore, ma non come lo intendono i costruttori. Downsizing, per me, vuol dire realizzare auto più piccole, più leggere e con motori di cilindrata ridotta; non certo montare un 1000 3 cilindri su una vettura che sfiora i 13 quintali,

con dei cerchi e delle gomme imponenti che 20 anni fa non avevano neanche le supercar: è come cercare di muovere il Titanic con un fuoribordo da 25 CV! Il downsizing avrebbe senso se a Bruxelles affidassero la gestione dei trasporti ad una persona lungimirante e competente: ora facciamo una

categoria di auto 1.000 di cilindrata con un peso di 1.000 kg massimo REALE (non dichiarato, che poi con 4 optional diventano 1.200), gomme strette, un coefficiente aerodinamico minimo e con il superbollo calcolato non più in base alla potenza, ma alle dimensioni e al peso delle vetture in eccesso.

IDENTIKIT
DEL PREPARATORE



E.A. RACING

Sezze (LT)
F.lli Antonelli
Diego Tel. 327/3772133
Eraldo Tel. 329/036705



Oggi le Case non hanno più un centesimo per sviluppare nuove piattaforme leggere, preferendo vendere SUV elettrici da 25 quintali in su che, nelle mani di idioti perennemente alle prese con il cellulare, fanno più danni e morti di una guerra. Ora, se avete comprato una Golf 1000 TSI da 110 CV, nonostante le chiacchiere del venditore, vi sarete resi conto che in salita, con moglie, figli, suocera e bagagli al seguito, bisogna scendere per spingerla. Ma state tranquilli: c'è sempre il tuning a darvi una mano! Basta un intervento per svegliare i cavalli addormentati nei meandri dei microcircuiti della centralina elettronica per trasformare una asmatica Golf in un'auto più pronta e in grado di affrontare anche le più ripide salite delle Alpi e degli Appennini.

IL TUNING

Come detto, la Golf 1000 TSI da 110 CV non è esattamente un missile in



I pneumatici sono **CONTINENTAL**
CONTISPORTCONTACT 225/40
su cerchi **VW** da 18"





GOLF 7.5 1.0 TSI R LINE IL TUNING Scheda dell'intervento

Motore

- Turbocompressore maggiorato 1.5 TSI 150 CV **500 Euro**
- Scarico completo con valvola 60 mm 4 uscite **1.000 Euro**
- Aspirazione diretta **200 Euro**
- Valvola pop off Forge Motorsport **270 Euro**
- Mappatura centralina cambio **250 Euro**
- Mappatura centralina su banco prova **400 Euro**

Assetto

- Barra duomi anteriore **200 Euro**
- Impianto frenante completo Golf GTD **1.400 Euro**
- Cerchi in lega 18" Estoril **700 Euro**
- Molle ribassate Vogtland -30 mm **280 Euro**

Estetica

- Griglia paraurti anteriore Golf 7.5 R **240 Euro**
- Estrattore posteriore Golf 7.5 R **300 Euro**
- Oscuramento vetri totale **350 Euro**

Interni

- Impianto audio 4 woofer 20 mm
 - 2 tweeter 13 mm, 4 amplificatori, subwoofer 28 mm
 - Pacco batterie al litio e vari cavi
- Totale 4.000 Euro**

L'AUTO

Caratteristiche di serie

Motore: a benzina, anteriore trasversale, 3 cilindri in linea; alesaggio x corsa 74,5x76,4 mm, cilindrata 999 cc, rapporto di compressione 10,5:1; potenza max 110 CV (81 kW) tra 5.000 e 5.500 g/m, coppia max 200 Nm tra 2.000 e 3.500 g/m; 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro; turbocompressore con intercooler, iniezione diretta

Trasmissione: trazione anteriore; cambio automatico doppia frizione a 7 marce: I) 3,765:1; II) 2,273:1; III) 1,531:1; IV) 1,122:1; V) 1,176:1; VI) 0,956:1; VII) 0,795:1; rapporto finale al ponte (I- II-III-IV) 4,438:1; (V-VI-VII), 3,227:1

Sospensioni: indipendenti sulle 4 ruote, ant. tipo McPherson, post. ad assale torcente. Molle elicoidali e ammortizzatori idraulici sulle 4 ruote, barra antirullo ant. e post.

Freni: ant. dischi ventilati (d. 276 mm) singolo pistoncino pinze flottanti; post. dischi solidi (d. 272 mm) singolo pistoncino pinze flottanti

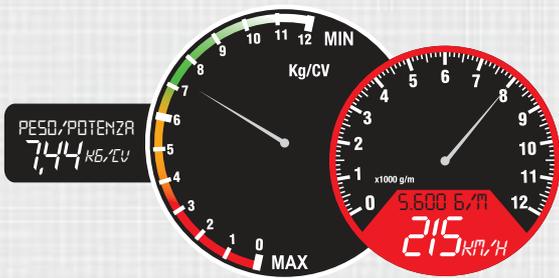
Pneumatici: in lega leggera 6,5Jx16", pneumatici 205/55 R16

Dimensioni e peso: lungh. 4.258 mm, largh. 1.799 mm, alt. 1.492 mm, passo 2.626 mm; peso in ordine di marcia senza conducente 1.265 kg

Prestazioni: velocità max **196 km/h**, accelerazione 0-100 km/h **9"9**, peso/pot. **11,5 Kg/CV**



configurazione originale a causa del peso non proprio contenuto. Per ovviare a questo problema, i tecnici della E.A. Racing hanno messo a punto una preparazione tipo "Stage 3" con sostituzione del turbocompressore di serie mutuato direttamente dalla più potente versione 150 CV, ovviamente senza aprire il motore. L'impianto di scarico originale ha lasciato il posto ad uno con diametro da 60 mm, dotato di valvola elettronica per limitare la rumorosità al



AUTO SU BANCO PROVA



SCARICO A 4 USCITE - MOLLE VOGTLAND

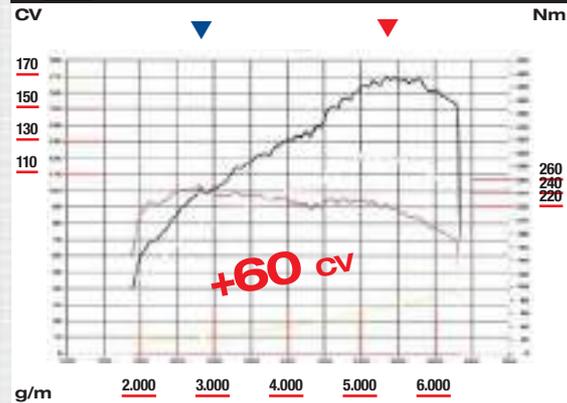


TURBO ORIGINALE VS TURBO MAGGIORATO

DATI STRUMENTALI

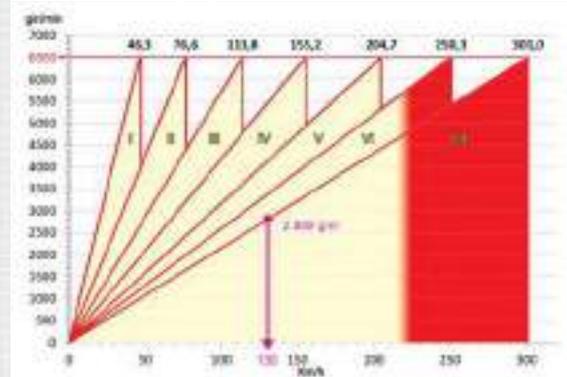
Volkswagen Golf 1.0 TSI

Grafico Potenza



- ▲ Potenza max **170 cv** a 5.358 g/m
- ▲ Coppia max **253 Nm** a 2.805 g/m
- ▲ Peso / Potenza **7,44 Kg/CV**

Rapporti cambio



Velocità max (calcolata in VI)
215 km/h a 5.600 g/m

Regime a 130 Km/h (in VII)
2.800 g/m

Condizioni della prova

- Temperatura **22°C**
- Umidità relativa **N.D.**
- Pressione atmosferica **991 mbar**
- Benzina **100 RON**

bisogno e terminale a 4 uscite. Completano l'elaborazione il filtro aria ad aspirazione diretta, la valvola pop off Forge Motorsport, la mappatura del cambio e della centralina motore, quest'ultima rigorosamente eseguita al banco prova per una perfetta calibrazione. In questa nuova configurazione il propulsore eroga 170 CV a 5.358 giri/min e 253 Nm a 2.805 giri/min: un risultato di tutto rispetto ottenuto senza mettere a repentaglio la sua affidabilità nel lungo periodo. A livello di assetto troviamo molle ribassate Vogtland -30 mm, barra duomi, cerchi in lega Estoril da 18" e l'impianto frenante della Golf GTD, sfruttando la modularità VAG. Visto che anche l'occhio vuole la sua parte, sono stati eseguiti alcuni interventi estetici montando la griglia anteriore e l'estrattore posteriore della Golf R, oltre all'oscuramento dei cristalli.

Simoncini
sospensioni



- ▶ OFFICINA SPECIALIZZATA IN REVISIONE
- ▶ PROGETTAZIONE DI OGNI TIPO DI AMMORTIZZATORE
- ▶ TARATURE PERSONALIZZATE
- ▶ ASSETTI SPORTIVI
- ▶ TUTTO PER SOSPENSIONI AIRMATIC
- ▶ COSTRUZIONI SOFFIETTI AIRMATIC SU MISURA



Via C. Battisti, 3 - 00040 Formello (Roma)
Tel. 06 91 21 072 - Tel./Fax 06 91 00 352
Call. 334 15 96 C&S
simonciniammortizzatori@virgilio.it

www.simoncinisospensioni.it

DUE RUOTE... E NON SOLO
...dal 1994
di Liberi Sirena e Damata

**ACCESSORI E RICAMBI
AUTO • MOTO • SCOOTER**

29 ANNI
di esperienza

seleziona vi piace sulla nostra pagina
Instagram e Facebook

VIA CASSIA, 901N - 00189 ROMA
TEL./FAX +39 06 30 36 24 43

**Publicizza
la tua attività!**
richiedi un preventivo:
Tel. 06 91516608
adv@euromediapro.com
prezzi a partire da
90€

**RACING
Rambo**

Rambo Competition

*L'esperienza al servizio del Kart
da oltre 30 anni*

- Noleggio Kart baby-mini per bambini
- Noleggio kart Outdoor e Professional con cronometraggio per adulti
- Nolo pista AUTO MOTO KART

**ORGANIZZAZIONE MINI GP
PER GRUPPI DI AMICI E AZIENDE**



INFO e PRENOTAZIONI: 335.7611070

02010 S. Giovanni Reatino (RI) - Via Salaria per Roma Km. 70,500

FG FERRETTI CONNÉ
SICUREZZA SU STRADA



- ▶ PNEUMATICI STRADALI PER AUTO E MOTO
- ▶ CERCHI RUOTA
- ▶ CONVERGENZE ED EQUILIBRATURA COMPUTERIZZATA



MAK **pneus expert** **momo**

FERRETTI CONNÉ è aperto dal lunedì al venerdì
dalle 8:30 alle 13:00 e dalle 15:00 alle 19:00

FERRETTI CONNÉ di Ferretti Patrizio
Roma, Via di Settebagni, 298 a-b-c-d-e
tel. e fax 06.87 133 910 - info@ferrettigomme.it



In pista con

PIERLUIGI MANCINI

la pagella

motore:	8
cambio:	8
assetto:	7
freni:	8
conclusioni:	8

in sintesi

Considerando che, ad oggi, una Golf GTI costa praticamente il doppio di una TSI 1000 3 cilindri, spendere circa 4.000 euro per potenziare il motore e renderla più divertente e piacevole da guidare è più che sensato. Anche perché i costi di gestione tra un 1000 e un 2000 sono ben diversi. Certo, la differenza di coppia e qualità di erogazione costringe ad utilizzare il cambio in modalità manuale, perdendo il vantaggio dei 2 litri che, ormai, in pista vanno più forte in automatico, ma alla fine non si può avere tutto!



PICCOLA, MA TEMIBILE!





✓ **Elaborazione ben riuscita**
 ✓ **DSG funziona in manuale**



✓ **Base di partenza penalizzante come peso/pot.**



Avete presente quando state portando in soffitta un grosso cartone e pensate di avere ancora un gradino da salire, ma la scala è finita? Fate quel passo, sicuri nell'appoggio, e invece andate a vuoto rischiando di finire per terra... beh, guidare la Golf 1000 TSI per chi è abituato praticamente solo a quelle da 3/400 CV in su, ha lo stesso effetto del gradino mal calcolato: entro in pista, do gas e al ronzio zoppicante del 3 cilindri si abbina una spinta che... non c'è. Quindi resetto tutto: faccio mente locale e cerco di ricordarmi com'era la Golf TSI che ho noleggiato a Monaco di Baviera. Con i nuovi parametri assimilati, riprendo a guidare con piglio diverso, meno esigente e più centrato sul problema. Effettivamente dopo la cura dei tecnici E.A. Racing, che non scaricano mappe prefabbricate da chissà dove, ma dedicano tempo allo sviluppo sul loro banco prova frenato, la macchina ha una risposta ben diversa. Certo non aspettavate una GTI col suono di quando vi si brucia una bobina, ma una vettura finalmente reattiva e con un rapporto peso/potenza sensato soprattutto quando si viaggia dai 2.000 ai 4.000 giri/min che, alla fine, è quel range dove si utilizza un'auto stradale. In quella

parte del contagiri è veramente appagante, ma il primo reset di guida riguarda il cambio. Sulle GTI delle ultime generazioni, 7.5 e 8 in particolare, mi sono abituato a non usare più il DSG in funzione manuale: non serve a niente! Uno crede di metterci del suo, ma fa solo danni a livello di velocità e tempi sul giro. Qui è tutto il contrario: se col DSG in automatico il motore fatica, in modalità manuale è decisamente più reattivo; chi è alla guida, si sente ancora piacevolmente protagonista potendo dare il suo personale contributo. Certo essendo un 3 cilindri, il sound somiglia sempre a quello di un 4 cilindri con una candela bruciata, e lo scarico a 4 uscite non fa miracoli, ma poi ci si abitua. La vettura è messa abbastanza bene a terra; come già detto altre volte, il telaio delle ultime Golf è il migliore di sempre e ci si diverte abbastanza. È stabile al Ponte, un curvone di quelli veri, e alla Mare; è pronta nei cambi direzione alla Esse Bagnata e, logicamente, non soffre di sottosterzo di potenza. I freni sono potenti, resistenti e rassicuranti. Dopo l'elaborazione, questa 1.0 TSI è la macchina che avrebbe dovuto essere sin dall'inizio: dove le Case non arrivano, arriva il tuning!



Regina DA SOGNO

Il sogno di Matteo di possedere una Lancia Delta Integrale si è finalmente concretizzato in una 8 valvole rossa, ma quando l'ha comprata non era così bella come adesso...



Erano gli anni '90, un periodo fantastico per il motorsport, con Ayrton Senna che emozionava in pista mentre la Delta spopolava nei rally diventando la "Regina" incontrastata. Matteo sognava la Lancia Delta Integrale fin da ragazzino e, come tanti suoi coetanei,

ritagliava le foto dalle riviste del settore per custodirle nel diario o appenderle sulle pareti della sua cameretta per avere l'auto dei sogni sempre sotto gli occhi; era talmente impressa nella sua mente che durante le noiose lezioni a scuola, pensare alla Delta era un momento

di evasione! L'amore per le auto lo portò prima a modificare il suo motorino (che ancora oggi possiede) e poi, presa la sospirata patente, ad appassionarsi al settore del car audio e al tuning, partecipando agli eventi come il My Special Car Show di Rimini. Nonostante

le altre passioni automobilistiche, la Delta Integrale rimase sempre il suo sogno nel cassetto. Una volta raggiunta una certa stabilità, sia nel lavoro che in famiglia, decise di acquistare la tanto agognata vettura. Grazie anche all'entusiasmo del suo socio di lavoro, Guido

Giuli che dal 2003 gestisce il Rieti Racing Club, la ricerca della Delta perfetta divenne sempre più intensa. Un caldo giorno d'agosto del 2019, mentre scorreva innumerevoli annunci, Matteo trovò quello che sembrava essere un tesoro nascosto, o per meglio dire, sepolto!



TUNING

MARCO PATERNOSTRO

ENGINE
START

IGOR GENTILI

DRARE

HE turbo scale

**IDENTIKIT
DEL PROPRIETARIO**



**MATTEO
PANITTI**

Anni: 40
Professione: agente immobiliare



IL RESTAURO

Dopo aver portato l'auto a casa, Matteo ha eseguito subito un lavaggio accurato dell'esterno e una pulizia profonda degli interni dove alloggiavano indisturbati i topi, che avevano rosicchiato i rivestimenti dei sedili. Questa Delta si è rivelata un progetto ambizioso: carrozzeria da ripristinare totalmente, interni da rifare ex novo, motore da revisionare e meccanica da ricondizionare. Matteo, con l'aiuto di un amico meccanico, ha iniziato un'analisi approfondita dello stato della vettura. Così hanno passato diverse notti insonni in garage per

**Cerchi da
15" con
pneumatici
TOYO TR1
195/55 R15**

Nel contattare il venditore intuì che era giunto il momento di concretizzare il sogno coltivato fin da ragazzo. Lo stesso giorno, accompagnato da Guido, si precipitò a vedere l'auto, una Delta HF Integrale 8v nascosta in un magazzino, ricoperta di polvere e oggetti di ogni genere. Non solo, mancavano le ruote anteriori e il paraurti posteriore e la carrozzeria aveva delle ammaccature da sistemare. Inoltre, non potendola provare, non sapeva se il motore era ancora in buono stato. Nonostante le condizioni precarie, Matteo vide comunque il potenziale della vettura e si accordò sul prezzo per l'acquisto.





LANCIA DELTA INTEGRALE 8v IL TUNING/ RESTAURO

Scheda dell'intervento

Motore

- Filtro K&N
- Valvola pop-off Bonalume
- Terminale Supersprint
- Revisione completa motore
- Distribuzione completa
- Tutti i filtri e liquidi nuovi

Assetto

- Molle Eibach
- Revisione sospensioni e sterzo
- Tubi freno e dischi nuovi
- Revisione pinze

Interni

- Volante a semi calice personalizzato
- Sedili rimessi a nuovo con tessuti originali

Gruppo Ruota

- Pneumatici Toyo Proxes TR1 195/55 R15
- Distanziali da 20 mm

Estetica

- Paraurti posteriore originale
- Riverniciatura completa

TOTALE: CIRCA 8.000 €

L'AUTO Caratteristiche di serie

Motore: a benzina, anteriore trasversale 18° in avanti, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 84x90 mm, cilindrata 1.995 cc; rapporto di compressione 8:1; potenza 185 CV a 5.300 g/m, coppia 304 Nm a 3.500 g/m; doppio albero a camme in testa con comando a cinghia dentata, 2 controalberi di equilibratura, 2 valvole per cilindro; alimentazione iniezione elettronica IAW Weber, sovralimentazione con turbocompressore Garrett T3 e intercooler

Trasmissione: integrale permanente con tre differenziali: centrale autobloccante con giunto Ferguson, posteriore autobloccante TorSen; ripartizione coppia 56% ant. 44% post.; cambio manuale a 5 marce; rapporti: I) 3,500:1, II) 2,235:1, III) 1,518:1, IV) 1,132:1, V) 0,928:1 al ponte 3,111:1

Sospensioni: anteriori tipo McPherson, braccio oscillante inferiore, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; posteriori tipo McPherson con aste trasversali e tiranti di reazione longitudinali, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici

Freni: anteriori a disco ventilati 284 mm, posteriori a disco ventilati 284 mm

Ruote: cerchi 6x15"; pneumatici 195/55 R15

Dimensioni e peso: lunghezza 3.900 mm; larghezza 1.700 mm; altezza 1.380 mm; massa 1.215 kg

Prestazioni: velocità max 215 km/h; accelerazione 0-100 Km/h 6"6; peso/pot. 6,57 Kg/CV



capire quali pezzi erano da cambiare e come reperire i vari ricambi, per poi eseguire i lavori con il supporto di professionisti e carrozzerie. Una volta chiarite le idee, si è dato il via al seguente restauro: interni completamente svuotati con i sedili in tessuto Missoni, ormai logori e macchiati, sostituiti dai rivestimenti originali. Cruscotto e plastiche interne restaurati o sostituiti,

riportando l'abitacolo alle condizioni iniziali. Carrozzeria smontata totalmente per ribattere le lamiere e preparare la superficie alla nuova tinteggiatura; eliminazione di ogni punto di ruggine e sostituzione delle parti danneggiate con pannelli nuovi. Il cuore pulsante della Delta, il mitico 2.0 turbo da 185 CV, è stato oggetto di una revisione completa: blocco motore, testata, albero a camme,

LANCIA DELTA INTEGRALE 8v

DATI STRUMENTALI

Lancia Delta Integrale 8v

⌚ Accelerazione

Km/h	Tempo (sec)	Differenza (sec)	
0-100	7"4	-	
0-120	10"8	-	
0-140	14"4	-	

Metri	Tempo (sec)	Differenza (sec)	Velocità (Km/h)
0-100	6"6	-	93,4
0-200	10"0	-	114,6



turbo e tutti i componenti interni smontati e controllati. Poi si è provveduto a sostituire paraoli e guarnizioni, candele e relativi cavi, pompa dell'acqua, supporti motore, tutti i filtri oltre alla distribuzione completa. Revisionato anche il cambio, garantendo un funzionamento fluido e preciso. Il resto della meccanica è stato sottoposto ad un'attenta ispezione: sospensioni, pinze

dei freni e relativi tubi, sterzo e trasmissione completamente revisionati e riportati alle specifiche originali. Infine, un'accurata regolazione di tutti i componenti ha garantito un comportamento dinamico ottimale. Dopo mesi di lavoro intenso e meticoloso, questa Delta Integrale era finalmente pronta a tornare su strada. Ogni dettaglio è stato curato con la massima attenzione, riportando l'auto al





RITROVAMENTO DELTA



STATO DEL MOTORE



RESTAURO ESTERNI POSTERIORE



RESTAURO INTERNI



VERNICIATURA



SCARICO NUOVO



SCARICO NUOVO MONTATO



RESTAURO ESTERNI ANTERIORE

suo antico splendore. Nell'agosto del 2020, Matteo ha raggiunto il suo traguardo definitivo, ovvero il collaudo alla Motorizzazione per effettuare la reimmatricolazione della vettura.

IL TUNING

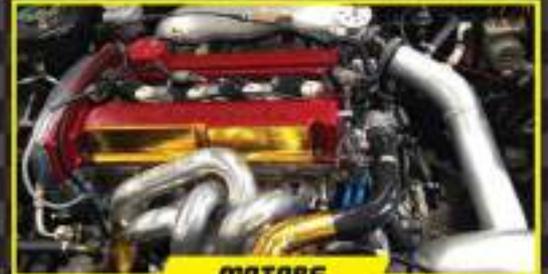
Prima di recarsi alla Motorizzazione per reimmatricolare la Delta, Matteo ha dovuto ovviamente ripristinare i componenti originali.

Solo in seguito a questa necessaria procedura, ha potuto apportare alcune migliorie per renderla più efficiente, come 4 gomme sportive Toyo Proxes TR1, filtro a pannello K&N, finale di scarico Supersprint, distanziali da 20 mm, valvola pop-off Bonalume, molle Eibach e volante semi calice a tre razze. Dopo essere andato innumerevoli volte al Rally Legend, il proprietario è riuscito ad ottenere la firma

di Miki Biasion, ex Campione del Mondo di Rally con la Delta, apposta nel cassetto portaoggetti del cruscotto. A seguito della nostra prova in pista, ha installato anche le candele NGK e uno scarico completo della SS Competition di Matteo Loddo che ci tiene a ringraziare. Prossimamente monterò cavi candele maggiorati e procederà alla riprogrammazione della centralina motore.



**PREPARAZIONE AUTO
STRADALI E RACING**



MOTORE



ASSETTI



FRENI



SCARICHI



ASSISTENZA AUTO IN PISTA

VIA APPIA NUOVA KM 13,500 - ROMA

TEL 06 7185496

WWW.LEONEMOTORSPORT.COM



In pista con

M. PATERNOSTRO

la pagella

motore:	8
cambio:	6
assetto:	7
freni:	6
conclusioni:	7

in sintesi

Il sogno di Matteo era una Lancia Delta Integrale. La passione, coltivata fin dall'adolescenza, lo ha portato ad intraprendere un restauro su una Delta rinvenuta in un magazzino. Carrozzeria da ripristinare completamente, interni da rifare ex novo, motore da revisionare e meccanica da ricondizionare. Dopo questa "odissea", la vettura è diventata ancora più brillante e piacevole da guidare, oltre che da vedere e sentire. Per un uso quotidiano va più che bene questa configurazione, mentre in pista andrebbe potenziato l'impianto frenante e sostituito l'assetto con qualcosa di sportivo.

„ Una Delta così può valere oltre **40mila euro**



IN FORMA LA VECCHIETTA!



Sappiamo tutti da quale telaio deriva la Delta Integrale e che quelle da rally avevano scocche diverse curate dalla Abarth con tutti i rinforzi del caso; però se non si esagera con le modifiche queste prime versioni sono piacevoli da guidare e sorprendono con il loro comportamento agile anche in pista. Essendo un vecchio turbo, l'erogazione è piuttosto on-off e la vera spinta si fa sentire passati i 3.500 g/m, esplose a 4.000 g/m per poi scemare verso i 5.000 g/m. Sarei curioso di conoscere la vera potenza di questo esemplare, perché sembrerebbe più potente dell'originale... chissà se era stata mappata dal precedente proprietario! Resta di fatto uno dei più bei quattro cilindri turbo da sentire (specialmente a 4.500 g/m), un suono inconfondibile che in aggiunta ad ogni cambiata viene accompagnato da una sbuffata della pop-off. Il cambio è stato revisionato ma l'escursione originale della leva è davvero lunga, tanto che avrebbe giovato l'installazione di uno short shifter

così da abbreviarla. Affrontando le curve più strette del circuito ISAM di Anagni, nonostante un rollio marcato e la spalla alta dei pneumatici, apprezzo la sincerità dell'inserimento in curva abbinata alla leggerezza del retrotreno, che risulta anche più rigido dell'avantreno e questo la rende leggermente sovrasterzante in uscita di curva. Così come è configurata di assetto è ben sfruttabile nel misto veloce; tuttavia, se si forza l'ingresso o nelle curve strette, l'auto tende inevitabilmente a sottosterzare. Che sia una vettura di altri tempi lo si percepisce anche dallo sterzo che è pesante da manovrare; bisogna lavorare tanto con le braccia e, come se non bastasse, il sedile è poco contenitivo, ma poco importa... questa Delta è veramente divertente da guidare! I freni sono rimasti quelli di serie: su strada possono andare bene, ma per un uso più spinto e in vista di ulteriori modifiche meccaniche, un leggero miglioramento sarebbe auspicabile. 



- ✓ Tenuta di strada
- ✓ Divertimento alla guida
- ✓ Risposta del motore



- ✓ Rollio marcato
- ✓ Freni di serie
- ✓ Corsa lunga cambio

PRIMO AMORE

La Renault 5 Alpine Turbo ha cambiato il paradigma delle compatte sportive all'inizio degli anni '80. Ancora oggi, anche grazie ad una preparazione furba, è in grado di trasmettere grandi emozioni





Questa è una storia molto personale, fatta di emozioni e sensazioni indelebili. Una di quelle esperienze che, sommate ad altre, riescono a cambiare la vita di una persona. Proprio come quando Luigi mi portò a fare uno sparo con la Pantera De Tomaso, quando mio padre

mi fece sentire una Lamborghini Miura urlare a 8.000 giri o quando poggiai il mio lato B su un kart la prima volta. Avevo i brividi lungo le gambe, mi tremavano le ginocchia e sentivo crescere dentro di me quella voglia maledetta di appartenere a quel mondo di pazzi drogati di adrenalina. La R5 Alpine Turbo,

per me, fu la prima esperienza su un'auto sovralimentata. Aldo, amico di mio padre, era anch'esso innamorato pazzo delle macchine e aveva una R5 Alpine aspirata che cercava di vendere da un po' di tempo. Un giorno andò dal fratello ricco, noto ristoratore, facendogli credere di aver messo la testa a posto; gli disse

che voleva comprare una Ritmo Diesel per risparmiare soldi e viaggiare sicuro con la famiglia. Il fratello credette a questa storia strappalacrime e comprò la Alpine del fratello, finanziando la Ritmo Diesel. Poi, dopo qualche mese, Aldo dette indietro la Ritmo e acquistò una delle prime R5 Alpine Turbo consegnate a Roma.

IDENTIKIT
DEL PROPRIETARIO



STEFANO BERARDINETTI

Stefano Berardinetti è il proprietario di questa splendida R5 dal 2010. Ci ha raccontato che gli ha dato enormi soddisfazioni nella guida, in occasione dei raduni di club e anche semplicemente a guardarla. Amante delle auto sportive, è riuscito a coronare il sogno di possedere una R5 Alpine Turbo che lo affascinava sin da ragazzino. Appassionato anche di modellismo, ne ha realizzata una versione in scala identica alla sua.



Suo fratello si incazzò come una belva, ma ad Aldo non sembrò interessare più di tanto: aveva realizzato il suo sogno a tutti i costi! Mio padre, quando arrivò la macchina, decise di andare a trovare Aldo... non vedeva l'ora di provarla! Appena arrivati, quasi neanche si salutarono. Mi fecero salire dietro, partirono facendo qualche chilometro per scaldarla e poi, seguendo lo stesso cliché a cui ero ormai abituato, iniziarono



a tirare come dannati. Seconda, terza... il turbo entrava violento, dando un calcio nel culo di quelli che riescono a traviare la mente di un ragazzino fino a farlo diventare dipendente da certe sensazioni. Loro due ridevano come pazzi. Era bianca con le scritte rosse sulle fiancate, una grossa scritta Turbo dietro al lunotto e dei bellissimi sedili avvolgenti color arancio. La strumentazione era fighissima e i piccoli, bellissimi

**RENAULT 5 ALPINE
TURBO**
IL TUNING
Scheda dell'intervento

- Restauro e riverniciatura completa
- Revisione totale del motore con canne e pistoni nuovi originali
- Lucidatura ed equilibratura albero motore
- Modifica wastegate turbocompressore per 0,9 bar
- Impianto di scarico sportivo
- Ammortizzatori Orap
- Abbassamento corpo vettura

L'AUTO
Caratteristiche di serie

Motore: a benzina, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 76x77 mm, cilindrata 1.397 cc; rapporto di compressione 6:1; potenza max 110 CV (80,9 kW) a 6.000 g/m, coppia max 14,9 kgm (147 Nm) a 4.000 g/m; distribuzione monoalbero a camme nel basamento mosso da catena, aste e bilancieri, 8 valvole in testa; alimentazione con carburatore Weber 32 DIR 75 e turbocompressore Garrett T3 a depressione

Trazione: anteriore, cambio manuale a 5 marce. Rapporti di trasmissione I) 3,818:1, II) 2,176:1, III) 1,409:1, IV) 1,030:1, V) 0,861:1, al ponte 3,777:1

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti longitudinali, barre di torsione trasversali. Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente

Freni: a disco con servofreno sulle 4 ruote; dischi ventilati all'avantreno

Ruote: in lega 5,0Jx13", pneumatici 175/60 R13

Dimensioni e peso: lungh. 3,56 m, largh. 1,52 m, alt. 1,37 m; peso 870 Kg

Prestazioni: velocità max **186 km/h**, accelerazione 0-100 km/h **9"1**; rapp. peso/potenza **7,9 Kg/CV**



cerchi in lega da 13" con gommoni da 195 nascondevano 4 freni a disco indispensabili per fermare questo proiettile da 190 all'ora raggiunti grazie ai 110 CV su 870 kg: roba da togliere il sonno, giustificare una lite con tutta la famiglia o un viaggio di 230 km andata e ritorno! Ho sempre amato la R5 Alpine Turbo tanto quanto sono rimasto indifferente, negli anni, alla Supercinque GT Turbo, con tutti i suoi fronzoli di plastica appiccicati per modernizzare una linea che cominciava a risentire del tempo. La Alpine era più pulita, più pura e, senza i parafranghetti aggiuntivi, anche più cattiva perché faticava a tenere nascosti i gommoni proprio come una bella ragazza con un reggiseno di una taglia più piccola, come piace a me. Arrivo in pista, vedo una R5 Alpine Turbo ferma in pit lane

in attesa del test e, con tono perentorio, avviso tutti "Questa me la faccio io". Nessuno ha osato obiettare...

LA TECNICA

Renault, nei primi anni '80, era in piena crisi e le cose andavano piuttosto male. Una delle cause era la triste eredità di una carrettata di vecchi e asmatici motori ad aste e bilancieri che



nulla potevano contro le migliori realizzazioni della FIAT e delle dirette concorrenti. Che fare? Nonostante la mancanza di fondi per progettare qualcosa di nuovo, gli ingegneri riuscivano a vincere in F1 con un motore turbo, aprendo una nuova era motoristica. In Renault giocarono l'ultima carta, quella della disperazione (un po' come oggi, ma con prospettive diverse...) e tirarono fuori un 1400 turbo che avrebbero usato negli anni successivi per vitaminizzare le R5, R18 e R11 più sportive. Fu un successo, proprio come quando arrivano gli amici a casa e gli dai da mangiare la pasta e fagioli fredda avanzata da due giorni prima. Su questo 1400

ad aste e bilancieri non misero l'intercooler, non avevano soldi né spazio; quindi, studiarono un sistema assurdo in cui il carburatore era a monte del turbo. Quest'ultimo succhiava una miscela di aria e benzina dal carburatore invece che spingere dentro solo aria, come logica avrebbe voluto; con questo schema riuscirono a cavare da quel pezzo di preistoria automobilistica ben 110 CV che, abbinati a 870 kg di macchina, erano numeri da far paura (e che oggi danno un rapporto peso/potenza vicino a quello di una Suzuki Swift Sport Hybrid). Su questo bellissimo esemplare, il propulsore è stato completamente revisionato con la sostituzione dei pistoni

e canne, la rettifica della testata, la lucidatura ed equilibratura dell'albero motore e l'alleggerimento del volano. Per alzare la pressione del turbocompressore fino ad un valore di 0,9 bar si è lavorato meccanicamente sulla wastegate, oltre a rivedere la carburazione per adeguarla alle mutate esigenze del motore. L'intervento di tuning comprende anche la sostituzione dell'impianto di scarico originale con uno sportivo, la totale revisione dell'avantreno, l'abbassamento del corpo vettura e l'adozione di ammortizzatori Orap. La carrozzeria è stata completamente riverniciata, mantenendo inalterata l'originalità dell'auto.





CRUISIN'
MAGAZINE



30TH U.S. CAR REUNION

Free entry

THE FIRST AMERICAN CARS MEETING IN ITALY

17-18 MAY 2025 - LIGNANO SABBIAORO - UDINE - ITALY

INFO: INFO@USCARREUNION.IT TEL. +39 366 6310768 USCARREUNION.IT [CRUISINMAGAZINE](https://www.facebook.com/cruisinmagazine)



PHOTO: POLINA KRASNOVA



In pista con

PIERLUIGI MANCINI

la pagella

motore:	8
cambio:	7
assetto:	8
freni:	8
conclusioni:	8

in sintesi

So benissimo di aver scritto un articolo troppo personale, ma per una volta ancora concedetemi questo piacere e lasciatemi raccontare di quando la vita era più bella e tutti la prendevamo meno sul serio, senza ecodittature e senza troppi pensieri. La 5 Alpine Turbo è nel mio cuore più di una Uno Turbo, più di una Delta o di altri pezzi di storia automobilistica... magari vedo solo i pregi: un'estetica pulita, ma grintosa, un motore esplosivo e un assetto da guida temeraria d'altri tempi. Voi, invece, forse vedrete solo i difetti: un motore antiquato, un'estetica appena abbozzata, una qualità costruttiva che è quello che Renault ci ha sempre propinato... ma chissene frega! Parliamo di emozioni e qui, con i brividi in tutto il corpo, la R5 vince a mani basse!

In una ipotetica scala di scariche di adrenalina da 1 a 10, dove 1 è una messa da requiem per un novantacinquenne morto nel sonno e 10 un giro di pista al Ring sul bagnato, con una Caterham da 500 CV e gomme finite, la R5 Alpine Turbo mi porta ad un inaspettato valore di 8. Questo perché una macchina non è solo rapporto peso/potenza o accelerazioni laterali di 4G, ma qualcosa che va oltre gli assetti

numeri. Per me è il ricordo di un'infanzia vissuta con un papà che mi regalava go-kart e motociclette; è il ricordo di quella folle giornata a tirare come dannati la R5 di Aldo e, tutto questo, va oltre i cavalli in senso puro. Salire a bordo della R5 è come tornare indietro di oltre 40 anni, solo che stavolta mi trovo sul sedile giusto. L'auto è in perfette condizioni, mi trasmette un certo senso di inquietudine quando chiudo

lo sportello spesso come un foglio di cartone da imballo. La posizione di guida è quella di una vettura concepita quasi 50 anni fa... ma tutto questo non conta niente! Quello che conta è il brivido, proprio come diceva Jimmy Page dei Led Zeppelin *"Mi occupo di emozioni, la tecnica non conta..."*. Entro in pista e, dopo un breve riscaldamento, comincio a tirare. Le mie reminiscenze si mescolano

a nuove sensazioni. La R5 è fantastica e, nonostante l'anzianità, è ancora maledettamente divertente. In rettilineo, grazie al peso contenuto, schizza via veloce. Certo, rispetto ad una Golf GTI 8 da 400 CV è ferma, ma in termini di emozioni... siamo su un altro pianeta! Il turbo, che aspira benzina dal carburatore per frullarla a dovere e sputarla nella testa con uno strano, assurdo ma efficace schema,



ACQUA E SAPONE



- ✓ Estetica pulita e grintosa
- ✓ Motore esplosivo
- ✓ Piacere di guida



- ✓ Quell'orribile presa d'aria in plastica sul cofano!

è esplosivo: ad ogni cambiata c'è un leggero ritardo, ma poi ti spara in avanti fino a che, verso i 6.000 giri/min, salgo di marcia per non stressare troppo le aste e i bilancieri che, con un lavoro pazzesco, muovono le valvole ben distanti dall'albero a camme. Arrivo sul misto percorrendo il curvone del Ponte saltando il Cavatappi. La scocca sembra volersi staccare dalle ruote, ma resta dove la metto e, come tutte le francesi,

fa la mossa scivolando col posteriore: quanto mi piace! Poi arrivo alla Esse Bagnata e, con un avantreno fatto a mestiere, dipingo traiettorie pulite e velocissime, scivolando quel tanto che basta per un tempo di percorrenza da far impallidire anche le auto più moderne. Il ritardo di risposta del turbo non mi disturba, visto che mi aiuta a non avere sottosterzo di potenza quando spalanco il gas. Anche i difetti

sono pregi! Finisco il giro con l'idea di metterla in crisi sul Curvone: tiro fino al limite della staccata, do un pestone micidiale al vertice della curva e poi, con un colpo secco di sterzo, la inserisco disegnando una traiettoria folle, ma che funziona alla grande. Giù il piede destro fino a bucare il fondo e inizio il mio sensuale tango con la francesina. Il bello di questa vettura è la sua capacità di trasmettere

con largo anticipo cosa sta per fare, il che permette di danzare al limite della tenuta con la ruota interna alzata da terra a velocità assurde. Entro in corda, la lascio andare fino al cordolo esterno. Ancora una volta metto una ruota fuori, ma non sono in F1 e nessuno mi penalizza con un track limit... chiudo la piega e alle mie spalle vedo una nuvoletta di polvere. Ragazzi, che macchina... quasi quasi me la rubo! 

VETRINA

MASERATI BIT. SHAMAL MA-01 | MODENA AUTOM.

LO

SHAMAL

TORNA A SOFFIARE

La MA-01, rivisitazione di Modena Automobili della Maserati Biturbo Shamal, è un viaggio emozionale tra passato, presente e futuro; una celebrazione di un'epoca indimenticabile con la tecnologia e le prestazioni più avanzate

 Paolo Turco





Nel 1989, in occasione del 75° compleanno della Casa del Tridente, venne presentata la Shamal, nome del vento impetuoso che soffia in Medio Oriente e massima espressione tecnica nella famiglia delle Maserati Biturbo. Quest'ultima, nata nel 1982 dalla visione dell'imprenditore argentino Alejandro De Tomaso, rappresentava una sfida diretta alle Alfa Romeo e Lancia, ponendosi come simbolo di innovazione e prestigio. La prima Biturbo era mossa da un V6 bialbero a carburatori, 3 valvole per cilindro, doppio turbocompressore, differenziale TorSen e sospensioni semiattive; il tutto ad un prezzo accessibilissimo. Sette anni più tardi la Shamal, sviluppata con la collaborazione del "maestro" Marcello Gandini, si affermava come la granturismo più performante della gamma con un decisivo re-design della carrozzeria; sotto il cofano ospitava un potentissimo motore V8 ovviamente biturbo, con due intercooler e una cilindrata di 3.217 cc, doppio albero a camme in testa 32 valvole, capace di erogare 322 CV a 6.000 giri/min con una coppia massima di 433 Nm, garantendo un'accelerazione da 0 a 100 all'ora in 5,3 secondi. Aggressiva nello stile, la Shamal vantava volumi scolpiti e muscolosi dei passaruota, con un caratteristico taglio asimmetrico di quelli posteriori, derivati da un attento studio aerodinamico, che aveva interessato anche le appendici



” I pneumatici da 18" la rendono più aggressiva

integrate nei volumi della carrozzeria. Il frontale era caratterizzato da un cofano di nuova concezione con la calandra integrata, così come i gruppi ottici: sdoppiati, a seconda delle funzioni, in proiettori rettangolari ed ellissoidali con alloggiamenti in tinta con la carrozzeria. Le sezioni

anteriore e posteriore erano poi separate da un massiccio montante centrale che avvolgeva il padiglione mentre la coda, alta e tronca, divenne palese ispirazione per lo stile del successivo modello Ghibli. Prodotto di eccellenza realizzato fino al 1995 in soli 369 esemplari, la Shamal

segnava una nuova era per la casa del Tridente ed una svolta nel progetto "Biturbo" che raggiungeva con essa la sua più completa e performante espressione.

IL RESTOMOD

Modena Automobili, azienda di recente

costituzione seguendo il suo motto "Forever Icons", riporta in vita questa leggenda con il progetto Restomod MA-01 Biturbo Shamal, partito a inizio 2022. Composta da un team di professionisti (manager, imprenditori e tecnici), con solide esperienze maturate nelle aziende automotive

più prestigiose della "Motor Valley" italiana, Modena Automobili si focalizza sul restomod delle vetture più iconiche degli anni '70 e '80 proprio a partire dalla Biturbo avvalendosi della consulenza esterna, sia progettuale e ingegneristica sia per la realizzazione del prototipo, di rinomate



società di ingegneria. Base di partenza per questo primo esemplare una Maserati Biturbo Coupé del 1983 (donor car), aggiornata in termini stilistici e di prestazioni proprio nella sua versione più evoluta, il modello Shamal, ma senza mettere mai da parte il rispetto verso l'auto, che conquistò

negli anni '80-'90 il cuore di milioni di appassionati del marchio Maserati.

TORNA IL V6

Sebbene la Shamal originale, come anzidetto, montasse un V8 da 3,2 litri biturbo 322 CV, Modena Automobili mantiene il caratteristico "rombo", ma attraverso

un ruggente V6 sempre biturbo da 3 litri, lo stesso che equipaggia la Ghibli S portato a 500 CV, con 550 Nm di coppia massima, capace di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 5 secondi e raggiungere una velocità massima di 290 km/h. Il motore, progettato da Maserati con supervisione Ferrari, può

contare sull'affidabilità di un cambio automatico a 8 velocità ZF, stesso marchio della versione anni '80, che garantisce cambi di marcia in soli 150 millisecondi, offrendo al contempo un comfort di guida eccezionale. Albero di trasmissione, semiassi e differenziale restano per affidabilità gli stessi

della Maserati Ghibli S. Una fedeltà che si ripete anche nell'assetto per riprodurre la stessa esperienza di guida anche se in versione migliorata, avvalendosi di componentistica moderna attraverso l'impiego di sospensioni MacPherson all'anteriore e Semi-Trailing Arm al posteriore, assicurando

I passaruota bombati rievocano gli anni '90



una maneggevolezza impeccabile, un'agilità unica e una stabilità costante. L'impianto frenante dotato di ABS, come la donor car, è oggi servoassistito e opera con dischi ventilati e forati dalle dimensioni maggiorate e pinze fisse "Brembo". Sotto i passaruota bombati come da galleria del vento, troviamo ruote Pirelli PZero dalle misure differenziate, più piccole davanti (225/40ZR18) e grandi dietro (265/35ZR18), per

un look più aggressivo e con cerchi che rivisitano lo stile di quelli storici.

DESIGN CON ANCORA PIÙ MUSCOLI

Il centro stile di Modena Automobili ha completamente ridisegnato il body, che verrà realizzato in acciaio e in gran parte carbonio per alleggerirne il peso, a partire dal frontale con calandra ribassata,

aggiungendo gruppi ottici a LED dal design rivisitato e incassati in una struttura in carbonio, prese d'aria maggiorate per il raffreddamento pinze freno e uno splitter aerodinamico e aggressivo sul frontale. La carrozzeria, con le sue linee affilate e superfici levigate, è interrotta solo dalle prese d'aria essenziali per le prestazioni sportive caratteristiche del DNA della vettura, che ne aumentano l'effetto suolo. È più aggressiva

grazie a bombature imponenti sui passaruota, con quelli posteriori debitamente asimmetrici, reinterpretazione moderna e smussata del famoso "taglio Gandini", per una larghezza complessiva dell'auto di quasi 187 cm. Inedito il cofano motore, con griglie di sfogo d'aria e un rigonfiamento centrale di circa 2,5 cm, necessario per poter ospitare il nuovo V6. Il posteriore più importante e con un effetto più snello e rialzato del

corpo macchina con "coda tronca", integra in basso uno spoiler ad arco volutamente squadrato e sporgente, che lo incornicia e armonizza. Poi ci sono i nuovi fanali separati dalla caratteristica banda nera che riporta la scritta Shamal, e un diffusore con due scarichi incorporati per lato oltre a sfoghi d'aria verticali, poco sopra il bumper, che bilanciano visivamente lo sviluppo tendenzialmente orizzontale del retro.



Le minigonne laterali, attraverso chamfer studiati, sono in perfetta linea di continuità con lo splitter anteriore e il diffusore posteriore, accentuando l'effetto suolo e l'aerodinamica della vettura, oltre ad enfatizzarne ulteriormente l'aggressività così come lo spoiler con il terzo stop posto sul tettino.

PAROLA D'ORDINE: COMFORT

Nel Project MA-01

Biturbo Shamal, Modena Automobili ha curato maniacalmente gli interni per garantire un alto grado di comfort, degno di un granturismo con il cuore sportivo per gli occupanti e la visibilità per il conducente, aggiornandoli agli standard moderni. Ne sono un esempio i nuovi sedili Recaro Classic LX con poggiatesta regolabile e dalle forme più ergonomiche e accoglienti, naturalmente personalizzabili su

richiesta del cliente con una proposta ampia di rivestimenti, colori, tessuti, pellami, alcantara e ricami. Nella parte posteriore dell'abitacolo, Modena Automobili riesce a salvare le sedute restaurandole e ammodernandole con i nuovi tessuti e i pattern in armonia con quelli scelti per i sedili anteriori. Un nuovo quadro strumenti TFT digitale ricorderà nella forma ovale quello del modello anni



'90 e permetterà al guidatore di controllare l'infotainment e il climatizzatore automatico di nuova concezione, mentre verrà conservato il famosissimo orologio analogico ovale, ormai oggetto di culto, che montava la Maserati Biturbo Shamal... un piccolo cammeo!

PRODUZIONE LIMITATA

Solo 33 unità di questo

restomod verranno prodotte, ciascuna completamente assemblata a mano a Modena con la collaborazione di primarie società di ingegneria del luogo. Ogni vettura sarà un pezzo unico, numerato e altamente personalizzabile secondo i desideri del cliente e omologato per mordere l'asfalto di qualsiasi strada. Il prezzo di partenza per questo capolavoro restaurato è di 585.000 euro, tasse escluse.



TU MI Turbi!

La Renault 5 GT Turbo era il classico esempio di vettura da corsa ad alte prestazioni con un impegno economico accessibile, ed ebbe successo su tutti i fronti: dal monomarca ai rally fino alla pista

 Alberto Bergamaschi



Nella storia dell'automobilismo ci sono momenti in cui è necessario mettere la parola fine ad un modello iconico, pur di successo, per anticipare le tendenze del mercato e proporre una vettura più al passo coi tempi che possa rinverdire i fasti di quella che l'ha preceduta. In tutte le famiglie automobilistiche è sempre stato così, e la Renault non fa eccezione a questa consuetudine. La Casa della Losanga

da sempre ha saputo dare ampia visibilità ai suoi modelli di maggiore successo, creando sui medesimi telai delle versioni altamente prestazionali; sono quelle che oggi si definiscono hot hatch, le quali vennero impiegate in vari campionati e in specifici monomarca che fecero la gioia di piloti dilettanti e professionisti. Fu così per la Dauphine, rivitaminizzata in Dauphine Gordini, che all'apice del successo sportivo negli anni

'60 dovette cedere lo scettro alla Renault R8 Gordini, vera icona e fucina di campioni arrivati fino alla Formula 1. La R8 Gordini visse un'era intensissima, ma "ragioni di stato" imposero un ammodernamento radicale; così nel 1973 nacque la Renault R5, la quale tre anni dopo verrà proposta in una versione potenziata R5 Alpine e nel 1982 avrà la sua massima espressione nella sovralimentata R5 Alpine Turbo. Il successo dei

monomarca Renault in pista e le affermazioni nei rally davano ancora moltissimo credito alle Renault R5 Alpine e Turbo, ma era indispensabile svecchiare una linea e una meccanica ormai obsolete. Grazie all'apporto dello stilista Marcello Gandini, la famiglia "5" si sviluppò senza rinunciare alla sua identità di immagine, modificandosi sostanzialmente nella meccanica e nella telaistica; tuttavia conservò

quel trait d'union con la progenitrice, assumendo la denominazione "Supercinque". Nel 1985, un anno dopo il lancio dell'auto di famiglia, venne proposta la Supercinque GT Turbo che riprendeva essenzialmente il motore della R5 Alpine Turbo; questa vettura avrebbe continuato con successo la carriera anche sportiva delle potenti compatte che l'avevano preceduta in pista, nei rally e nei monomarca.

Ci fermiamo qui nel nostro excursus storico, perché è proprio della 5 GT Turbo che vogliamo raccontare. In seguito, anche questo modello all'inizio degli anni '90 cederà lo scettro ad un'auto più in linea coi tempi: si chiamerà Clio, con l'evoluzione potenziata in Clio Williams e in quelle che seguiranno, ma questa è un'altra storia.

SUPERCINQUE GT TURBO

Per comodità chiamata 5 GT Turbo, nasce esattamente 40 anni fa come seconda generazione della famiglia "5" su una scocca completamente nuova, con sospensioni anteriori MacPherson al posto del vecchio schema a barre di torsione. Il motore, ora montato trasversalmente, deriva da quello supercollaudato della R5 Alpine Turbo, 1.397 cc sovralimentato a carburatore, con quest'ultimo che lavora in pressione e non più a depressione. La potenza iniziale è di 115 CV a 5.750 g/m, poi aumentata a 120 CV sempre a 5.750 g/m nel facelift del 1987. In questa sede non approfondiamo le differenze tecniche tra i due modelli, ma se volete saperne di più vi basterà ordinare il n.286 di Elaborare, dove abbiamo sviscerato tutta la saga delle R5, dalla Maxi alla GT Turbo. Una delle caratteristiche di quest'ultima che l'ha resa un'arma vincente nelle competizioni, nonostante una potenza non esagerata, era senza dubbio il peso contenuto in soli 830 kg,



addirittura 40 chili in meno della precedente R5 Alpine Turbo, con un rapporto di soli 6,92 Kg/CV. Grazie a questa peculiarità vinse nei rally, soprattutto in Gruppo N per auto derivate dalla serie, sebbene concorresse nella classe di cilindrata fino a 2.500 cc a causa del coefficiente correttivo di sovralimentazione, ma anche in pista nel CIVT (Campionato Italiano Velocità Turismo) in cui la ripartizione delle vetture non era definita in base alle classi di cilindrata, bensì in raggruppamenti creati in funzione del rapporto peso/potenza. Poi c'era il collaudatissimo monomarca Renault dove tutti, ad armi pari, si davano battaglia senza esclusione di colpi, portando in pista un'infinità incredibile di variopinte macchinette su tutti i circuiti d'Europa. Insomma, un'auto estremamente prestazionale con costi di acquisto e di gestione



Per andare forte con la 5 GT Turbo era necessario non avere mai più di 3 ruote sull'asfalto!



contenuti, seguita con interesse dalla Casa, non difficile ma neppure facilissima da guidare al limite.

LA R5 GT TURBO IN PISTA

Tra il 1989 e il 1994 ho avuto l'occasione di disputare parecchie gare al volante della Supercinque GT Turbo,

cimentandomi sia in pista sia nei rally e, una tantum, in uno slalom. La vettura era preparata per il Gruppo N, con modifiche solo di sicurezza e meccanica pressoché di serie, oggetto di una meticolosa messa a punto e di una regolazione personalizzata della pressione di sovralimentazione. In queste condizioni la

potenza aumentava, anche se non in maniera esponenziale, ma il rischio che il motore detonasse, con tutte le conseguenze del caso, era bilanciato dalla necessità di utilizzare sempre solo costosissima benzina Avio. L'incremento delle prestazioni comportava anche un aumento delle temperature di esercizio, dato che non si poteva

montare un radiatore maggiorato; il che mi costringeva a tenere sempre il riscaldamento acceso -anche in giornate torride come a fine luglio- per consentire una maggiore circolazione del liquido refrigerante. Ciò nonostante, i problemi di temperatura erano sempre in agguato, e i ritiri per surriscaldamento e bruciatura della guarnizione della testa

erano tutt'altro che rari. Infatti i risultati migliori arrivavano sempre nelle gare disputate in primavera e in autunno! Una delle caratteristiche della 5 GT Turbo era il ritardo nell'erogazione della potenza, a causa del posizionamento del turbocompressore Garrett T2 rispetto al carburatore; quest'ultimo, un Solex 32 DIS 931 di tipo "soffiato", si trova



”

Le lotte corpo a corpo in pista erano all'ordine del giorno, sia nel monomarca che nel CIVT

ad una certa distanza a valle del compressore, generando un sensibile turbolag quando si aumentava la pressione di sovralimentazione. Così ogni volta che si affondava decisamente sul pedale dell'acceleratore, l'erogazione della potenza non era istantanea, ma si materializzava con un certo ritardo sprigionandosi poi improvvisamente in maniera non controllata; ciò provocava dei tiraggi trasversali soprattutto se la vettura non aveva le ruote motrici direzionali perfettamente allineate. In questo modo, soprattutto accelerando in curva, c'era il rischio che l'auto partisse di muso all'improvviso richiedendo repentini richiami di sterzo e

acceleratore. Certo, detto così sembra un grosso problema ma poi, una volta fattaci la mano, o meglio il piede, si imparava ad anticipare le reazioni e tutto rientrava nella norma. Per ovviare al sottosterzo cronico delle trazioni anteriori si ricorreva ad un assetto più rigido sul retrotreno, e la scarsa escursione degli ammortizzatori contribuiva a far alzare sensibilmente la ruota posteriore interna in curva, dando quella impressione di spettacolarità che solo la guida su tre ruote riesce a suscitare. Però niente paura, dopo il giusto scivolamento trasversale in inserimento di curva, la macchina stava poi piantata lì sulle... tre (!) ruote per tutta la piega. Nei rally apprezzavo soprattutto la leggerezza





RENAULT GENERAZIONE "5" SCHEDA MODELLI

MODELLO	PROGETTO	MOTORE	CILINDRATA SOVRALIM.	POTENZA REGIME	COPPIA MAX REGIME	CAMBIO	FRENI ANT./POST.	PESO KG	V. MAX KM/H	PROD.
R 5 ALPINE	R1223	840	1.397 cc aspirato	93 CV 6.400 g/m	11,8 kgm 4.000 g/m	5 m.	Disco Tamb.	850	175	1976 1981
R 5 ALPINE TURBO	R122B	C6J	1.397 cc turbo	110 CV 6.000 g/m	15,2 kgm 4.000 g/m	5 m.	Disco Disco	870	186	1982 1985
SUPERCINQUE GT TURBO	C405	C1J	1.397 cc turbo	115 CV 5.750 g/m	16,5 kgm 3.000 g/m	5 m.	Disco Disco	830	201	1985 1987
SUPERCINQUE GT TURBO 2	C405	C1J	1.397 cc turbo	120 CV 5.750 g/m	16,5 kgm 3.750 g/m	5 m.	Disco Disco	830	204	1987 1991



e l'immediatezza di risposta della 5 GT Turbo alle correzioni, ma il limite altissimo della tenuta faceva spesso prendere più confidenza di quanto consentisse la vettura; allora erano guai perché la "5" non avvisava prima di fregarti, e rischiavi di trovarti in situazioni davvero imbarazzanti. In pista gli spazi maggiori consentivano più libertà di azione, ma le velocità erano anche più elevate, per cui l'attenzione doveva essere sempre vigile. Sul bagnato l'impegno cresceva a causa dell'erogazione ritardata e improvvisa della potenza; perciò si era costretti a dosare con maestria il piede destro sull'acceleratore ed essere pronti a riprendere l'auto col sinistro sul freno quando smusava in maniera incontrollata.

TRUCCHI DEL MESTIERE

Ci sono tanti aneddoti da raccontare in cinque anni al volante della 5 GT Turbo. Una delle classiche furbate escogitata nelle gare estive da coloro che potevano permetterselo, era quella di fissare il paraurti anteriore con sole due piccole viti autofilettanti. Al pronti-via in pista, alla prima frenata si appoggiavano sulla vettura che li precedeva in modo che il paraurti si sganciasse e conseguentemente il radiatore prendesse più aria possibile per raffreddare, risolvendo così i problemi di surriscaldamento. Certo, era un giochetto un po' costoso: bisognava montare un paraurti

nuovo ad ogni gara, ma il risultato era garantito, almeno dal punto di vista dell'affidabilità del motore. Nei rally, invece, visto che la Supercinque concorreva in classe 2500 che aveva un limite di peso minimo superiore a quello base dell'auto, anziché aggiungere zavorra fissata sul pianale, come molti altri, ero riuscito a trovare il sistema per ingannare i verificatori presentandomi in pesa pre-gara con le barre del roll-bar imbottite di piombo; poi le smontavamo e usavamo quelle vuote in corsa, per rimontare alla fine quelle pesanti all'ultima assistenza prima dell'ingresso nel parco chiuso. La 5 GT Turbo era comunque molto competitiva anche nei confronti

dei modelli successivi, restando sempre una bella "bestia" da battere. Basti ricordare una delle ultime gare disputate nel 1994, il CIVT Trofeo Mario Angiolini di Monza, dove debuttava la nuovissima Clio Williams ufficiale affidata ad un pilota professionista come Giancarlo Naddeo. Nonostante la maggiore esperienza dell'avversario e la vettura concettualmente nuova con tutti gli accorgimenti possibili che può avere solo un'auto preparata direttamente dal reparto corse, alla fine riuscii a stare davanti per tutta la gara, conquistando il gradino più alto del podio con una macchina vecchia di otto anni; ma inevitabile fu il rammarico di tutto lo staff Renault presente a Monza per l'occasione! Purtroppo,

come spesso accade con le vetture da corsa, la "mia" 5 GT Turbo finì la sua carriera veramente male. Prestata dalla Scuderia ad un pilota alle prime armi, in una cronoscalata prese lo spigolo di una casa proprio in mezzo ai fari per il forte sottosterzo in accelerata nel momento della ritardata erogazione della potenza, distruggendo, oltre la carrozzeria, anche il radiatore, l'intercooler e incrinando la coppa dell'olio. Anziché fermarsi e farsi un bell'esame di coscienza sulle sue capacità di guida, l'improvvisato pilota proseguì sui sette chilometri della salita, col risultato di sbiellare pure il motore e restituirmi una macchina buona solo per lo sfasciacarrozze. Fine della storia e, ahimè, della 5 GT Turbo!

OPEN TURBO
Zbigniew S.
 1:12.712
 Toyota GT86



RAIN WEEKEND

In un fine settimana carico di pioggia alternato a sprazzi da un pallido sole, più di 80 equipaggi hanno partecipato alla sesta e penultima tappa del Time Attack Sicilia

Gerlando Sciortino

Sin dalle prime prove di sabato 9 novembre, i diversi temporali intermittenti hanno condizionato il rendimento delle auto sul tracciato, mettendo in difficoltà i piloti che hanno dovuto faticare per percorrere le giuste traiettorie ed effettuare le necessarie staccate in maniera corretta. Nonostante le previsioni

meteo avverse, molti piloti non hanno resistito a stare lontano dalla pista scegliendo di fare un'esperienza di guida sull'asfalto bagnato, consapevoli che i tempi sul giro sarebbero stati ben più alti e per nulla soddisfacenti. Ne ha tratto giovamento però lo spettacolo offerto tra i cordoli, assicurato da una condotta spesso al limite, soprattutto



OPEN 2000
Schembri L.
 1:13.688
 Honda Civic K20



OPEN RACING
Grixti L.
 1:06.709
 Mazda RX-7

per le vetture dotate di elevata potenza. In questa penultima tappa del Time Attack, considerate le difficoltà extra dovute al minore grip sull'asfalto bagnato, Lawrence Grixti ha messo in mostra tutte le sue abilità per scaricare a terra i 600 CV della sua Mazda RX-7 e far registrare il miglior tempo della giornata, abbassando anche il suo precedente record personale sul giro.

LA GARA

Quando le condizioni di guida sono critiche, contano molto la sensibilità e la bravura del pilota che deve saper dosare l'erogazione



PRO 12-16
Spitaleri A.
1:36.831
FIAT 600



PRO 16-20
Formosa D.
1:13.887
Honda Civic



PRO 2WD OVER
Fischella G.
1:10.184
BMW M240i



PRO 2WD UNDER
Monterosso V.
1:12.720
Honda Civic



PRO RWD
Zammit J.
1:17.784
Lotus

2WD Over con i due protagonisti assoluti del campionato Giuseppe Fischella (BMW M240i - 1:10.184) e Sergio D'Arrigo (BMW M2 - 1:10.229), che si sono cimentati in continui giri veloci, distanziati l'uno dall'altro di pochissimi millesimi di secondo. Iniziano a delinarsi le classifiche finali del campionato e nella categoria PRO 2WD Under Vito Monterosso (Honda Civic - 1:12.720) conquista la prima posizione, aumentando i punti di distacco dalla vettura gemella guidata da Antonino Restivo (Honda Civic - 1:14.638); terzo posto per Clint Scicluna (Renault Clio - 1:21.771). Nella PRO RWD la sfida è tutta maltese, con Joseph Zammit (Lotus - 1:17.784) che precede Mark Camilleri (Mazda RX-8 - 1:21.496). Johan Grixti (Abarth 595 - 1:14.903) domina la Pro Turbo Junior con Filippo Carlo (FIAT 500 - 1:19.059) che si classifica secondo ed accumula punti preziosi per il finale di campionato. Chiude sul terzo gradino del podio Darrell Formosa (Mini S - 1:22.394).

PRO TURBO STAGE

Con le tante assenze dei piloti in lotta per il titolo, nella categoria Stage 1 il miglior tempo è stato registrato da Luca Libertino (Peugeot 208 GTI - 1:19.805), che stacca in seconda posizione Daniel Bartolo (Mini Cooper S - 1:21.698) e Gregorio Moscato (Ford Fiesta - 1:22.486) in terza. Dopo tre podi di stagione nella Stage 3, Antonio Ferlauto (Abarth 595 - 1:49.655) si assicura i cento punti a disposizione per questa sesta giornata.

del gas e fare scorrere molto la vettura evitando bruschi cambi di direzione. Come accennato prima, nella categoria Open Racing Lawrence Grixti (Mazda RX-7 - 1:06.709) stabilisce il miglior tempo della giornata e sale sul gradino più alto del podio, seguito da Louis Genouis (Ginetta - 1:09.121) in seconda posizione e da Daniel Borg (BMW E36 - 1:16.441) in terza. Con un'auto ben preparata Luke Schembri (Honda Civic K20 - 1:13.688) trionfa nella Open 2000. Nella classe Open Turbo l'esperto pilota Zbigniew Skutkiewicz (Toyota GT86 - 1:12.712) distanzia Dylan Galea

(Opel Corsa - 1:13.745) e Salvatore Montalto (Abarth 595 - 1:20.667).

PRO

Antonino Spitaleri (FIAT 600 - 1:36.831) si conferma sempre più leader e dopo tre podi si aggiudica i cento punti della categoria Pro 1.2-1.6. Nella Pro 1.6-2.0 Darren Formosa (Honda Civic - 1:13.887) abbassa il suo precedente best lap di quasi un secondo, lasciandosi dietro le spalle Warren Sciberras (Honda Integra - 1:15.734) e la coppia Leotta-Corsaro (Ibiza Cupra - 1:16.615). Spettacolo assicurato nella classe Pro

STOCK

Distacchi minimi anche nella categoria Stock 12-16 dove Sergio Sinagra (Peugeot 206 - 1:30.389) regola Redeemer Zammit (Suzuki Swift - 1:31.812). Nella Stock 16-20 Luke Vitale (Honda Integra - 1:18.920) prevale su Federica Montalbano (Audi TT - 1:23.652), che stabilisce il suo record personale confermandosi sempre più leader del campionato e con i punti accumulati si aggiudica aritmeticamente la vittoria del titolo finale. Sempre presente in ogni tappa del campionato nella Stock 2WD Under, Giordano Tabacco (BMW 1 - 1:16.646) vince e mantiene uno standard molto alto nelle prestazioni classificandosi sempre ai primi posti del podio con Matthew Xuereb (Volkswagen Golf - 1:18.902) in seconda posizione, seguito da Antonino Caserta (Renault Clio - 1:21.143) in terza. Nella classe Stock 4WD Over Beppe Debono (Nissan GTR - 1:11.283) si avvicina al suo record personale e supera Roberto Maenza (BMW - 1:12.884) che precede Rico Gauci (Nissan GTR - 1:16.205). Nella Stock 4WD Under new entry in prima posizione per Stephen Ellul (Subaru Impreza - 1:17.548) che per pochi millesimi anticipa George Buttigieg (Subaru Impreza - 1:17.727) sulla omologa macchina, mentre il veterano Charles Spiteri (Volkswagen Golf - 1:18.250) si piazza al terzo posto. Nella lotta tra le auto dello stesso brand nella categoria Stock RWD si impone Danilo Spitaleri (Mazda MX-5 - 1:18.250) nei confronti di Malcom Micallef (Mazda RX-8 - 1:23.966).

PRO TURBO JUNIOR
Grixti J.
1:14.903
Abarth 595



TJ STAGE 1
Libertino L.
1:19.805
Peugeot 208 GTI



TJ STAGE 3
Ferlauto A.
1:49.655
Abarth 595



STOCK 12-16
Sinagra S.
1:30.389
Peugeot 206



HISTORIC
Mangion A.
1:26.061
MG BT



STOCK 16-20
Vitale L.
1:18.920
Honda Integra



CLASSIFICA DI TAPPA



Historic

1	Mangion Adrian	1:26.061	MG BT
2	Muscat Robert	1:26.407	MG
3	Natale Fabiano Mario	1:33.000	FIAT 128

Open 2000

1	Schembri Luke	1:13.688	Honda Civic K20
---	---------------	----------	-----------------

Open Racing

1	Grixti Lawrence	1:06.709	Mazda RX-7
2	Genouis Louis	1:09.121	Ginetta
3	Borg Daniel	1:16.441	BMW E36

Open Turbo

1	Zbigniew Skutkiewicz	1:12.712	Toyota GT86
2	Galea Dylan	1:13.745	Opel Corsa
3	Montalto Salvatore	1:20.667	Abarth 595
4	Trantino Vincenzo	1:29.559	Nissan

Pro 12-16

1	Spitaleri Antonino	1:36.831	FIAT 600
---	--------------------	----------	----------

Pro 16-20

1	Formosa Darren	1:13.887	Honda Civic
2	Sciberras Warren	1:15.734	Honda Integra

3	Leotta-Corsaro	1:16.615	Ibiza Cupra D
4	Patanè Salvatore	1:19.014	VW Golf
5	Cinquemani Gianni	1:21.878	A.R. 156

Pro 2WD Over

1	Fischella Giuseppe	1:10.184	BMW M240i
2	D'Arrigo Sergio	1:10.229	BMW M2

Pro 2WD Under

1	Monterosso Vito	1:12.720	Honda Civic
2	Restivo Antonino	1:14.638	Honda Civic
3	Sciocluna Clint	1:21.771	Renault Clio

Pro RWD

1	Zammit Joseph	1:17.784	Lotus
2	Camilleri Mark	1:21.496	Mazda RX-8

Pro Turbo Junior

1	Grixti Johan	1:14.903	Abarth 595
2	Carlo Filippo	1:19.059	FIAT 500
3	Formosa Darrell	1:22.394	Mini S
4	Lo Bocchiaro Antonino	1:27.314	Abarth 595
5	Palermo Antonio	1:31.046	FIAT G. Punto

TJ Stage 1

1	Libertino Luca	1:19.805	Peugeot 208 GTI
2	Bartolo Daniel	1:21.698	Mini Cooper S
3	Moscato Gregorio	1:22.486	Ford Fiesta

TJ Stage 3

1	Ferlauto Antonio	1:49.655	Abarth 595
---	------------------	----------	------------

Stock 12-16

191	Sinagra Sergio	1:30.389	Peugeot 206
170	Zammit Redeemer	1:31.812	Suzuki Swift

Stock 16-20

1	Vitale Luke	1:18.920	Honda Integra
2	Montalbano Federica	1:23.652	Audi TT

Stock 2WD Under

1	Tabacco Giordano	1:16.646	BMW 1
2	Xuereb Matthew	1:18.902	VW Golf
3	Caserta Antonino	1:21.143	Renault Clio
4	Piazza Dario	1:21.154	VW Golf GTI
5	Pagliazzo Antonino	1:29.984	VW Golf GTI

Stock 4WD Over

1	Debono Beppe	1:11.283	Nissan GTR
2	Maenza Roberto	1:12.884	BMW
3	Gauci Rico	1:16.205	Nissan GTR

Stock 4WD Under

1	Ellul Stephen	1:17.548	Subaru Impreza
2	Buttigieg George	1:17.727	Subaru Impreza
3	Spiteri Charles	1:18.250	VW Golf
4	Fenech Emanuel	1:23.552	Subaru Impreza
5	Vella Salvo	1:26.331	Subaru Impreza
6	Borg Saviour	1:33.788	Subaru Legacy

Stock RWD

1	Spitaleri Danilo	1:18.250	Mazda MX-5
2	Micallef Malcom	1:23.966	Mazda RX-8

Trofeo Marletta

1	Bonomo Giorgio	1:27.749	Abarth 595
2	Pancaldi Fabio	1:28.534	Abarth 595
3	Gullino Antonino	1:30.554	Abarth 595
4	Salemi Mario	1:35.991	Abarth 595

STOCK 2WD UNDER

Tabacco G.
1:16.646
BMW 1



STOCK 4WD OVER

Debono B.
1:11.283
Nissan GTR



STOCK 4WD UNDER

Ellul S.
1:17.548
Subaru Impreza



STOCK RWD

Spitaleri D.
1:18.250
Mazda MX-5



TROFEO MARLETTA

Bonomo G.
1:27.749
Abarth 595



HISTORIC

Nella classe Historic, Adrian Mangion (MGBT - 1:26.061), autore di spettacolari traversi per gestire i cavalli della sua vettura, per pochissimi millesimi prevale su Robert Muscat (MG - 1:26.407) con Fabiano Mario Natale (FIAT 128 - 1:33.000) a seguire sul terzo gradino del podio. Alla fine della manifestazione, con la pista bagnata, i commenti divertiti dei piloti sono stati la testimonianza di una guida difficoltosa ma divertente con qualche derapata e un po' di drift.

TROFEO MARLETTA

Organizzato con il noleggio della stessa vettura, una 595 Abarth, i piloti devono mettere in mostra le proprie abilità per superare i diretti concorrenti, sotto lo sguardo attento del preparatore meccanico Giovanni Marletta. Successo di misura di Giorgio Bonomo (Abarth 595 - 1:27.749), che si classifica davanti a Fabio Pancaldi (Abarth 595 - 1:28.534) ed Antonino Gullino (Abarth 595 - 1:30.554).

OPEN RACING
Grixti Lawrence
Mazda RX-7
300 punti



RUSH FINALE

Il Time Attack Sicilia si conclude con 120 vetture alla ricerca della corona iridata. Un ennesimo successo della serie disputata all'Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto

 Gerlando Sciortino

Con la settima ed ultima tappa del Time Attack Sicilia è stata definita la classifica iridata di questo fantastico 2024, con nuove promesse e vecchie conferme di piloti che si sono cimentati in una continua sfida durata quasi un anno sull'Autodromo Valle dei Templi di

Racalmuto (AG). I numeri raccontano di un notevole successo di partecipanti ed accompagnatori che, condividendo la passione per il motorsport automobilistico, hanno avuto la possibilità di assistere agli eventi organizzati nei fine settimana

presso la struttura agrigentina. Nell'ultimo appuntamento del campionato, nonostante le condizioni meteo incerte, circa 3.000 persone hanno assistito alla gara in pista con 120 equipaggi suddivisi in sette turni, a seconda delle prestazioni delle vetture e/o delle rispettive categorie di appartenenza al fine di mantenere gli standard di sicurezza "on track". Così si chiude la quattordicesima stagione del Time Attack Sicilia con una media di iscritti sempre crescente, grazie all'impegno degli organizzatori e dello staff dell'autodromo.

Un particolare merito per i risultati raggiunti va a Michelangelo Romano e Joe Anastasi, quest'ultimo nella doppia veste di pilota e coordinatore del gruppo maltese, arrivato alla sua sessantesima stagione nelle gare automobilistiche. I gentlemen drivers provenienti da ogni parte della Sicilia, dalla Calabria e dalla vicina Malta, durante questi nove mesi, hanno bene interpretato il regolamento dell'evento offrendo un ottimo spettacolo in pista, con vetture molto performanti e duelli avvincenti per registrare il "personal best lap".

FINALE DI CAMPIONATO

Con l'ultima vittoria di giornata nella categoria Open Racing, Lawrence Grixti (Mazda RX-7) con una guida aggressiva quasi sempre di traverso negli ultimi turni di prove, vince anche il campionato della classe di appartenenza con 300 punti, registrando il record personale sul giro di 1:05.892; così ha scavalcato Louis Genouis (Ginetta) con 280 punti e Mark Borg (Ferrari F430) con 270 punti. I distacchi minimi, quindi, testimoniano la grande competizione tra i piloti sempre in lotta per



il titolo. Nella numerosa categoria Open Turbo, Zbigniew Skutkiewicz (Toyota GT86) pilota del Team Magicmotorsport con 520 punti, grazie alla costanza dei risultati, si aggiudica il campionato nei confronti di Salvatore Montalto (Abarth 595) con 460 punti e Alfredo Di Matteo (Mercedes 190E) con 340 punti. Johan Meli (Lotus Elise) sale sul gradino più alto del podio e conquista il primo posto in campionato nella categoria Open RWD, mentre Robert Muscat (Subaru Impreza) riesce a guadagnare i piani alti della classifica e si impone sugli avversari nella categoria Open 4WD. Con un'auto di

derivazione stradale, ma con motore motociclistico posto anteriormente, Fabio Monti (127 Suzuki-Hayabusa) con un totale di 190 punti trionfa nella categoria Open Proto. La Open 2000 ha visto una lotta agguerrita, con Luke Schembri (Honda Civic) che sventa su tutti con 490 punti, seguito da Simone Magri (Honda Civic) con 190 punti e Ryan Debattista con 160 punti. Nella Open 1600, tra le categorie più affollate, Antonio Fichera (Peugeot 205) con 370 punti prevale su Joe Anastasi (Mini) con 220 punti e su Sebastiano Leonardi (Peugeot 205) che ha totalizzato 200 punti.

CLASSI PRO

Nonostante qualche noia meccanica, la continua ricerca del migliore settaggio dell'auto permette a Francesco Ventimiglia (Subaru Impreza) di aggiudicarsi la categoria Pro 4WD con 280 punti. Sette tappe e sette presenze in pista, per un totale di 670 punti, sono servite a Vito Monterosso (Honda Civic R) per sbaragliare la concorrenza e raggiungere la vetta del campionato nella categoria Pro 2WD Under. A seguire, con un ottimo piazzamento, Antonino Restivo (Honda Civic R) con 520



OPEN 1600
Fichera Antonio
Peugeot 205
370 punti



OPEN 2000
Schembri Luke
Honda Civic
490 punti



OPEN PROTO
Monti Fabio
FIAT 127
190 punti



OPEN 4WD
Muscat Robert
Subaru Impreza
280 punti



OPEN TURBO
Zbigniew Skutkiewicz
Toyota GT86
520 punti

OPEN RWD
Meli Johan
Lotus
100 punti



punti che stacca Jason Spiteri (Renault Mégane) con 130 punti. Nella Pro 2WD Over lo spettacolo è stato assicurato da Giuseppe Fisichella (BMW 240) e Sergio D'Arrigo (BMW M2) in un continuo confronto, giro dopo giro; il primo ha vinto cinque tappe, totalizzando 500 punti e nell'ultimo appuntamento ha avuto anche la soddisfazione di migliorare il proprio record personale con un apprezzabile crono di 1:09,878. Vince sempre le prime cinque gare, ma nella categoria Pro RWD, Stefano Foresta (Lotus Exige) con un totale di 500 punti. La piazza d'onore va a Mark Camilleri che ha gareggiato con due vetture diverse (Lotus Elise e Mazda RX-8) totalizzando 330 punti, mentre Marco Tusa (Toyota GT86) si classifica al terzo posto con 270 punti. Nella Pro TJ, la categoria più numerosa del campionato con ventidue auto partecipanti, domina Antonio Palermo (Abarth 595), che grazie alla sua continua presenza in pista riesce ad aggiudicarsi sette podi

su sette per un totale di 560 punti, distanziando Filippo Carlo (FIAT Cinquecento) con 480 punti ed Anatole Vella (Abarth 595) con 200 punti frutto di due vittorie. Nella grande bagarre per il titolo della categoria Pro 1600-2000, la spunta Salvo Patanè (Volkswagen Golf) con le prime tre vittorie di campionato ed un quarto posto per un totale di 370 punti, avendo la meglio su Angelo Arena (Honda Civic) con 290 punti e sulla coppia Leotta-Corsaro (Seat Leon) con 280 punti. Per le vetture racing di derivazione stradale, nella classe Pro 1200-1600, Antonio Spitaleri (FIAT 600) conquista il titolo con 420 punti, mentre Davide Porto (FIAT G. Punto) guadagna la seconda posizione con 380 punti. Marco Rizzeri (Peugeot 106), anche se vince due gare con la sua guida spettacolare e un'auto ben preparata, si piazza al terzo posto con 200 punti.

CLASSI STOCK

Per il pilota calabrese Evio Sirianni (Lotus Elise) è bastato vincere



PRO 12.16
Spitaleri Antonio
FIAT 600
420 punti



PRO 16.20
Patanè Salvatore
VW Golf TDI
370 punti



PRO TJ
Palermo Antonio
Abarth 595
560 punti



PRO RWD
Foresta Stefano
Lotus Exige
500 punti



PRO 2WD OVER
Fisichella Giuseppe
BMW M240
500 punti



PRO 2WD UNDER
Monterosso Vito
Honda Civic R
670 punti



PRO 4WD
Ventimiglia Francesco
Subaru Impreza
280 punti



STOCK 12.16
Mongioli Claudio
FIAT 600
530 punti



PRO 4WD GT
Xerxen Nicholas
 Mitsubishi EVO
 100 punti

**Best lap
 stagionale**
1:05.253



TURBO J
 STAGE 1
**D'Asta
 Antonio**
 Abarth 595
 490 punti



TURBO J STAGE 2
Galati Daniele
 Abarth 595
 580 punti



STOCK 16.20
Montalbano Federica
 Audi TT
 410 punti



TURBO J STAGE 3
Ferlauto Antonio
 Abarth 595
 410 punti

tre gare per arrivare in testa alla classifica nella categoria Stock RWD. Un ex aequo di 190 punti accomuna il secondo e terzo posto, con Danilo Spitaleri (Mazda MX-5) che grazie al miglior best lap precede Malcom Micallef (Mazda RX-8). Nella classe Stock 4WD Over, riservata alle vetture 4x4 con cilindrata superiore a 2.600 c.c., Roberto Maenza (BMW M) con 510 punti e sei presenze in campionato si impone su Charles Zammit (Nissan GTR) con 320 punti e su Daniel Montebello che, sebbene abbia vinto tre gare su tre, sale sul terzo gradino del podio con 300

punti. Uno dei piloti più esperti del Time Attack Sicilia, Charles Spiteri (Volkswagen Golf 7R) con sei podi e 540 punti domina la categoria 4WD Under, mentre Jamie Sammut (Mitsubishi EVO) nonostante abbia vinto tre gare su tre con ottimi tempi, chiude la stagione sul secondo gradino del podio con 300 punti. Nella lotta per la terza posizione, due piloti hanno ottenuto lo stesso punteggio con Stephen Ellul (Subaru Impreza) che è riuscito a precedere Flavio Trusso (Audi TTS) grazie al miglior giro fatto registrare in pista. Nella classe Stock 2WD Under due piloti hanno

partecipato a tutte le gare della stagione salendo sempre sul podio, ma Giordano Tabacco (BMW 1) conquistando 660 punti ha staccato Dario Piazza con 560 punti ed Antonino Pagliazzo con 360 punti, entrambi su Volkswagen Golf GTI. In questo campionato, impegno e determinazione hanno contraddistinto Sergio D'Arrigo (BMW M2) che al volante della sua vettura, grazie ad una serie di prestazioni di alto livello, è riuscito a consolidare la sua leadership nella categoria Stock 2WD Over, malgrado le insidie delle Porsche 911 guidate da Joseph Calleja e Nicky Traver.

La categoria Stock 1600-2000 si tinge di rosa con Federica Montalbano (Audi TT) che totalizza 410 punti e si classifica al primo posto davanti a Beltrand Micallef (Honda Civic) e Steve Cutajar Zammit (Honda Integra). Nella Stock 1200-1600 riservata alle auto di derivazione stradale, Claudio Mongiovì (FIAT 600), uno dei protagonisti del campionato per questa categoria, essendo stato presente in ben sei tappe, con 530 punti sale sul gradino più alto del podio distanziando Sergio Sinagra (Peugeot 206) con 240 punti e Redeemer Zammit (Suzuki Swift) con 180 punti.

CLASSI TURBO JUNIOR

Considerata la grande competizione tra i piloti appartenenti a diversi team, c'è voluta tanta abilità e un'auto preparata nei minimi dettagli per vincere la categoria Turbo Junior Stage 1. Antonio D'asta (Abarth 595) ha meritato ampiamente il primo posto in campionato, facendo registrare il suo best lap con il tempo di 1.17,393; così ha dimostrato di essere il leader indiscusso di questo raggruppamento, vincendo le ultime tre edizioni del Time Attack Sicilia. Ottimo secondo posto per Mirko Galeno, che con cinque podi

STOCK 2WD OVER 2.6
D'Arrigo Sergio
 BMW M2
 490 punti



STOCK 2WD UNDER 2.6
Tabacco Giordano
 BMW 1
 660 punti



STOCK 4WD UNDER
Spiteri Charles
 VW Golf 7R
 540 punti



e 440 punti si piazza davanti ad Alessandro Emmolo classificatosi terzo con 330 punti. Nella categoria Turbo Junior Stage 2, la lotta esclusiva delle scorpioncine di casa Abarth si decide sul filo dei millesimi, tra i piloti del Team Leader Stefano Bonnici. Daniele Galati (Abarth 595) durante l'anno ha mantenuto pressoché costanti le prestazioni sul giro, stabilendo il proprio best lap con il tempo di 1:16.390; ha totalizzato 580 punti in sei gare e superato Salvatore Abate (MINI) che detiene un personal record di campionato di 1:16.111 per un totale di 430 punti in cinque gare. Alessio Savoca (Abarth 595) con 310 punti si posiziona al terzo posto. Tantissime sono le Abarth 595 anche nella categoria Turbo Junior Stage 3, dove Antonio Ferlauto (Abarth 595) presente in cinque appuntamenti totalizza 410 punti e stacca sia Francesco Di Caro (Ford Fiesta) con 380 punti sia Salvatore Di Gregorio (Abarth 595) con 300 punti. Da notare che il best lap di tutto il campionato per le tre categorie della Turbo Junior è stato fatto registrare da Giuseppe Montalbano (Abarth 595 - Stage 2), fermando il cronometro sul tempo di 1:14.632. Per le nonnine del circuito, nella categoria Historic, diversi appassionati hanno tirato fuori le loro

“auto vintage” rivivendo i fasti di un tempo. Fabiano Natale (Fiat 128) ha primeggiato sui concorrenti con 220 punti. A seguire Mark Borg (Giulietta) in virtù del miglior giro registrato, precede Adrian Mangion (MGB), entrambi con 200 punti.

CONCLUSIONI

Di macchine belle e performanti, durante il campionato ce ne sono state tante, ma... il pilota che ha fatto segnare il giro più veloce dell'intera stagione, è stato Nicolas Xerxen su Mitsubishi EVO, con il tempo di 1:05.253 nella categoria Pro 4WD GT. Il prossimo anno, l'Autodromo Valle dei Templi festeggerà i vent'anni di attività, con progetti ancora più ambiziosi per soddisfare la fruizione di servizi nell'ambito del mondo dei motori, richiesti da team e piloti, e per promuovere ogni tipo di evento motoristico, creando delle sinergie nell'ambito del turismo con conseguenti ricadute positive sul territorio. Michelangelo Romano, organizzatore del Time Attack Sicilia afferma di essere molto soddisfatto del bilancio 2024, avendo registrato numeri importanti in termini di partecipazione; inoltre, ringrazia piloti e sponsor che hanno supportato la riuscita della manifestazione.

STOCK 4WD OVER
Maenza Roberto
 BMW M
 510 punti



STOCK RWD
Evio Sirianni
 Lotus Elise
 300 punti



HISTORIC
Natale Fabiano
 FIAT 128
 220 punti



CLASSIFICHE DI CAMPIONATO

I punti a disposizione messi in palio per ogni weekend di prove cronometrate sono stati: **100** per il primo classificato, **90** per il secondo, **80** per il terzo e via di seguito fino al decimo che aveva diritto a **10** punti, validi per la premiazione di fine campionato purché presente al via di almeno due tappe.



Stock 12.16

Mongioli Claudio	FIAT 600	530
Sinagra Sergio	Peugeot 206	240
Zammit Redeemer	Suzuki Swift	180
De Bono Dylan	Ford Fiesta	100
Conigliaro Giuseppe	Peugeot 106	100
Sammur Kristian	Honda Civic	100
Spiteri Eman	Honda Civic	100
De Luca Riccardo	Alfa Romeo MiTo	90
Cumbo Nigel	Peugeot 106	90
Marano Giuseppe	VW Golf	80
Ventimiglia Francesco	KIA	80
Messina Nino	FIAT G. Punto 1.2	60

Stock 16.20

Montalbano Federica	Audi TT	410
Micallef Beltrand	Honda Civic	260
Zammit Cutajar Steve	Honda Integra	200
Vella Tyson	Toyota Celica	180
Micallef Jonathan	Renault Clio	170
Debattista Luke	Honda Civic	160
Micallef Kertien	Honda Integra	100
Di Falco Alessio	SEAT Ibiza	100
Vitale Luke	Honda Integra	100
Farrugia Daniel	Honda Civic	80
Debono Elvin	Honda Civic	80
Laurini Carmelo	Mercedes CLK	80
Grech Jonathan	Honda Civic	60
Team Messina	Renault Clio	60
Sviavarello Biagio	Mercedes	60
Debono Simon	Honda Civic	20

Turbo J Stage 1

D'Asta Antonio	Abarth 595	490
Galeo Mirko	Abarth 595	440
Ermolo Alessandro	Abarth 595	330
Altavilla Alessandro	FIAT Punto	240
Privitera Andrea	Abarth 595	180
Muscat Paul	MINI S	170
Bartolo Daniel	MINI S	150
Muscat Emanuel	MINI S	140
Arena Salvatore	Abarth 595	120
Moscato Gregorio	Ford Fiesta	110
Libertino Luca	Peugeot 208	100
Mizzi Jonathan	Abarth 595	90
Cachia Etienne	Abarth 595	70
Vella Michael	Abarth 595	60
Giuffrida Alessandro	Ford Fiesta	60
Muscat Aaron	Abarth 595	50
Contino Paolo	Abarth 595	50
Calleja Paul	MINI S	50
Arena Salvatore	Abarth 595	50
Bezzina Claude	MINI S	40
Wood Kasie	MINI	40
Fischella Roberto	Abarth 595	40
Fischella Roberto	Peugeot 208	40
Camilleri Steve	MINI	30
Sciuto Pietro	Abarth 595	30
Carta Pietro	Alfa Romeo MiTo	20
Debono Ludwing	MINI	20
Aleo Alex	Abarth 595	20
Pancaldi Fabio	Abarth 595	20
Portale Giuseppe	FIAT G. Punto	10
Borg Ian	MINI	10
Re Alessandro	Abarth 595	10

Turbo J Stage 2

Galati Daniele	Abarth 595	580
Abate Salvatore	MINI S	430
Savoca Alessio	Abarth 595	310
Montalbano Giuseppe	Abarth 595	100
Agius Noel	Abarth 595	90

Turbo J Stage 3

Calà Giulio	Abarth 595	90
Pulicino Justin	Ford Fiesta	70
Muscat Emanuel	Abarth 595	70
Stafrace Enrico	MINI S	60
Vella Michael	Abarth 595	60
Parnis Alessandro	MINI S	50
Ferlauto Antonio	Abarth 595	410
Di Caro Francesco	Ford Fiesta	380
Di Gregorio Salvatore	Abarth 595	300
Curto Alfredo	Abarth 595	230
Azzopardi Matteo	Abarth 595	170
Fusto Marco	Abarth 595	100
Pannitteri Giuseppe	Abarth 595	90
Agius Jackson	Abarth 595	90
Russo Vito	Abarth 595	80
Lanzarotti Alessandro	Abarth 595	70
Antonuzzi Giuseppe	Renault 5T	60
Adamo Francesco	Abarth 595	60
Savoca Alessio	Abarth 595	60
Costa Salvatore	Abarth 595	50

Stock 2WD Over 2.6

D'Arrigo Sergio	BMW M2	490
Calleja Joseph	Porsche 911	170
Traver Nicky	Porsche 911	150
Muscat Jason	BMW M4	140
Fischella Giuseppe	Toyota Supra	100
Zappalà Domenico	Porsche GT3	100
La Ferla Aldo	Porsche Cayman	90
Zammit Joseph	BMW M4	90
Galea Mark	AMG	80
Satariano Patrick	Porsche 911	80
D'Ambrogio Sergio	Ford Mustang	70
Travers Matthew	Porsche 911	60
Camilleri Rupert	BMW M5	50
De Giorgio Sebastian	A. R. Giulia	50
Azzopardi Kurt	BMW M4	40
Vernengo Antonino	Porsche Cayman	40
Schranz Christian	BMW M2	30
Parnis Joseph	BMW M4	20
Lanfranco Matteo	Mercedes C63	10

Stock 2WD Under 2.6

Tabacco Giordano	BMW 1	660
Piazza Dario	VW Golf GTI	560
Pagliazzo Antonino	VW Golf GTI	360
Saraniti Carmelo	VW Golf GTI	260
Latino Giuseppe	A.R. Giulia	190
Caserta Antonio	Renault Clio	190
Marletta Giovanni	VW Golf GTI	160
Galea Ian	Honda Civic R	100
Xuereb Matthew	VW Golf GTI	90
Flamingo Giuseppe	Nissan	80
Spiteri Jean Paul	VW Golf GTI	70
Warren Sciberras	Honda Civic R	70
Sare Mark	Hyundai I30	60
Montalto Ludovico	VW Golf GTI	60
Debattista Luke	Honda Civic R	50
Pappalardo Gaetano	VW Golf GTE	50
Occhipinti Vincenzo	VW Golf GTI	40

Stock 4WD Under

Spiteri Charles	VW Golf 7R	540
Sammur Jamie	Mitsubishi EVO	300
Elkul Stephen	Subaru Impreza	100
Trusso Flavio	Audi TTS	100
Cauchi Darren	Subaru Impreza	90
Camilleri Miguel	Subaru Impreza	90
Scudari Joseph	Mercedes A35	90
Buttigieg George	Subaru Impreza	90

Stock 4WD Over

Nicolò Antonio	Audi TT	90
Vella Saviour	Subaru Impreza	80
Camilleri Mark	Subaru Impreza	80
Sammur Giorgio	Audi S3	80
Vella Jonathan	Subaru Impreza	70
Fenech Emanuel	Subaru Impreza	70
Vella Salvo	Subaru Impreza	60
Borg Saviour	Subaru Legacy	50

Stock 4WD Under

Maenza Roberto	BMW M	510
Zammit Charles	Nissan GTR	320
Montebello Daniel	Nissan GTR	300
Debono Beppe	Nissan GTR	200
Di Giorgio Nikolai	Porsche 911	190
Traver Nicky	Porsche Taycan	170
Spiteri Sven	Audi RS3	160
Libri David	Porsche Panamera	130
Calcaterra Stefano	Cupra Formentor	100
Gauci Rico	Nissan GTR	80
Abela Back	Porsche 911	70
Camilleri Rupert	BMW M5	60
Stivala Duncan	Porsche GT4	60
Azzopardi Miguel	BMW 330D	50
Libri David	Porsche 911	40
Chiodo Vincenzo	VW Golf R32	40

Stock RWD

Evio Sirianni	Lotus Elise	300
Spitaleri Danilo	Mazda MX5	190
Micallef Malcom	Mazda RX8	190
Zammit Frank	Mazda RX8	160
Checutti Henry	Mazda RX8	160
Firringello Davide	Lotus	90
Crisafulli Leonardo	Toyota MR2	80
De Giorgio Joshua	Mazda MX5	70

Pro 12.16

Spitaleri Antonio	FIAT 600	420
Porto Davide	FIAT G. Punto	380
Rizzeri Marco	Peugeot 106	200
Monti Gianfranco	Peugeot 106	100
Barbagallo Angelo	Peugeot 106	90
Russo Andrea	FIAT 500	90
Nigro Antonio	Peugeot 106	80
Speciale Giuseppe	FIAT 600	80

Pro 16.20

Patanè Salvatore	VW Golf TDI	370
Arena Angelo	Honda Civic	290
Leotta-Corsaro	SEAT Leon	280
Formosa Darren	Honda Civic	200
De Giorgio Nikolai	Honda Integra	180
Grilletto Gioacchino	Renault Clio	150
Cinquemani Giovanni	SEAT Ibiza	150
Runza Adriano	Honda Integra	140
Warren Sciberras	Honda Integra	90
Di Benedetto Giovanni	Peugeot 206	80
Sant Fournier Alex	Honda Integra	80
Zammit Cuttajar Steve	Honda Integra	70
De Giorgio Sebastian	Honda Civic	70
Mallia Jurgen	Honda Civic	50
Pirrello Salvatore	Renault Clio	50
Galea Jason	Honda Civic	40

Pro TJ

Palermo Antonio	Abarth 595	560
Carlo Filippo	FIAT Cinquecento	480
Vella Anatole	Abarth 595	200
Lo Bocchiaro Antonio	Abarth 595	200
Messina Nino	FIAT Punto	180
Di Caro Francesco	Ford Fiesta	170

Open 2000

Pace Michael	Abarth 595	100
Grixti Joseph	Abarth 595	100
Galea Alessio	Toyota Starlet	90
Cappello Franci	Abarth 595	90
Camilleri Charles	Abarth 595	80
Jeffrey Shaw	MINI S	80
Corsaro Vincenzo	Abarth 595	80
Formosa Darrell	MINI S	80
Zerafa Joseph	Abarth 595	80
Santanneria Massimo	Abarth 595	70
Sangiorgio Angelo	FIAT Punto	60
Angileri Giuseppe	Abarth 595	60
Camilleri Steve	MINI S	60
Borg Gabriel	MINI S	60
Schembri Aaron	Honda Del Sol	40
Occhipinti Vincenzo	FIAT 600	30

Pro RWD

Foresta Stefano	Lotus Exige	500
Camilleri Mark	L. Elise- M. RX8	330
Tusa Marco	Toyota GT86	270
Zammit Joseph	Lotus Elise	190
Lauricella Alfonso	Honda S2000	190

Pro 2WD Over

Fischella Giuseppe	BMW M240	500
D'Arrigo Sergio	BMW M2	180
Muccio Ezio	Genesis	80
Cinquemani Giovanni	Lotus Evora	70

Pro 2WD Under

Montrosso Vito	Honda Civic R	670
Restivo Antonino	Honda Civic R	520
Spiteri Jason	Renault Mégane	130
Formosa Liam	VW Golf	100
Formosa Aaron	VW Golf	90
Sammur Odin	VW Golf	90
Torchia Giuseppe	VW Golf GTI	80
Sciuluna Clint	Renault Clio	80
De Giorgio Sebastian	Honda Civic	70
Galea Ivan	Honda Civic	70

Pro 4WD

Ventimiglia Francesco	Subaru Impreza	280
Sammur Jamie	Mitsubishi EVO	100
Cassar Marco	Mitsubishi EVO	100
Galea Tarcy	Subaru Impreza	90
Montalbano Vincenzo	Audi TT	90
Debono Mark	Toyota Celica	90
Vella Antonine	Toyota Celica	80

Pro 4WD GT

Xerxen Nicholas	Mitsubishi EVO	100
-----------------	----------------	-----

Open 1600

Fichera Antonio	Peugeot 205	370
Anastasi Joe	MINI	220
Leonardi Sebastiano	Peugeot 205	200
Compagnino Giovanni	Peugeot 205	190
Galea Jason	Honda Civic	100
Monti Cristian	Peugeot 106	90
Iacobello Nicola	Peugeot 205	90
Piazza Michele	FIAT X19	90
Anastasi Joshua	Peugeot 106	80
Budano Domenico	Peugeot 205	80
Del Popolo Anthony	FIAT 500	80
Lo Bianco	FIAT 500	70
Santanneria Giuseppe	Peugeot 106	60
Guarnaccia Antonino	FIAT 128	60
Garrilli Grancesco	Citroën Saxo	60

Open 2000

Schembri Luke	Honda Civic	490
Magri Simone	Honda Civic	190
Debattista Ryan	Honda Civic	160
Mulè Camillo	Peugeot 206	140
Kemp Marc	Honda Civic	100
Caruana Nigel	Honda Integra	100
Vella Larry	Renault Clio	90
Meli Johan	Lotus	90
Decelis Izaak	Honda Civic	90
Piazza Antonio	Opel Corsa	90
Cuttajar Charles	Ford Escort	80
Degura Joseph	Honda Civic	70
Attard Jurgen	Honda Civic	60

Open Proto

Monti Fabio	FIAT 127	190
Sciuluna Johann	Radical	100
Lauricella Alfonso	Smart	100
Faro Giuseppe	FIAT 500	80

Open Racing

Darri Lawrence	Mazda RX7	300
Genouis Louis	Ginetta	280
Mark Borg	Ferrari F430	270
Borg Daniel	BMW 3	180
Pillirone Giuseppe	Peugeot 106	90

Open 4WD

Muscat Robert	Subaru Impreza	280
Gatt Matthew	Ford Escort	100
Licciardello Leonardo	Audi S1	100
Fenech Jack	Audi S2	100
Spiteri Johann	Mitsubishi EVO	100

Open Turbo

Zbigniew Skutkiewicz	Toyota GT86	520
Montalto Salvatore	Abarth 595	460
Di Matteo Alfredo	Mercedes	340
Warren Sammut	Ford Escort	190
Scerri Matthew	Honda S2000	170
Trantino Vincenzo	BMW S19	110
Pace Lucas	Honda Civic	100
Darri Sciberras	Honda Civic	100
Formosa Liam	VW Golf	90
Galea Dylan	Opel Corsa	90
Baldacchino Fabio	Toyota MR2	80
Valletta Matthew	Ford Fiesta	80
Debono Ezio	Genesis	70
Zerafa Joseph	Abarth 595	70
Formosa Aaron	VW Golf	60
Travato Michelangelo	Renault 5T	60
Bugeja Sean	Honda Civic	50

Open RWD

Meli Johan	Lotus Elise	100
------------	-------------	-----

Historic

Natale Fabiano	FIAT 128	220
Mangion Adrian	MGB	200
Borg Mark	A.R. Giulietta	200
Scrofanì Giovanni	A.R. Giulia	100
Piazza Michele	FIAT 128	100
Kitcher Anthony	Ford Fiesta	100
Puglisi Oscar	FIAT 124	90
Sardo Salvatore	A.R. Giulia	90
Muscat Robert	MG Sebring	90
Grech David	Ford Escort	90
Mifsud Joseph	Triumph Herald	80
Augugliaro Alberto	FIAT Ritmo	70
Micallef Jonathan	Ford Escort	70



JOE ANASTASI,
decano delle
corse e
coordinatore
del gruppo di
piloti maltese



A MONZA COL **BOTTO**

In una gara dura che ha visto numerosi ritiri per guai tecnici, si impone la potentissima Porsche 935 K di Ronconi-Gulinelli che doppia tutti gli avversari. Brutto incidente per Arnaldi, fortunatamente senza conseguenze se non per l'auto distrutta

Alberto Bergamaschi Claudia Cavalleri

Monza, il tempio della velocità. Ancora più veloce con l'asfalto nuovo e i cordoli totalmente rinnovati su richiesta della Formula 1. È naturale, quindi, che proprio su questo circuito le macchine più potenti e veloci dettino legge nel Campionato Italiano Velocità in Circuito Autostoriche, che schiera in pista vetture con un ampio ventaglio di prestazioni: dalla piccola Fiat 128 e Abarth 1000, che faticano a raggiungere i 100 CV, alla Lancia Beta Montecarlo e alle stratosferiche Porsche 935 K biturbo che,

in regime di potenza massima, arrivano a quasi 700 CV. Pertanto, occhi aperti e fissi negli specchietti per le prime, sguardo avanti anche oltre la curva successiva per le seconde e tanto buon senso, per schivare le situazioni di pericolo soprattutto quando nei rettilinei hai un gap di oltre 100 km/h tra le une e le altre. È l'unica ricetta per evitare che queste gare siano compromesse da più o meno giustificati interventi di sempre mal digerite safety car, come è successo finora in quasi tutti gli appuntamenti di quest'anno. Si

parte con la Porsche 935 K Jaegermeister di Ronconi-Gulinelli che si fa sorprendere al via lanciato dalla Lancia Beta Montecarlo Martini di Valle, che vuole imporre il suo ritmo alla gara. Alla variante della Roggia si ferma subito Messa con l'Alpine A310 V6 Turbo, uno dei dichiarati protagonisti, col cambio a pezzi. Non passa neanche un giro che un altro candidato alle posizioni alte della classifica, Andrea Tessaro, è parcheggiato nell'erba alla curva della Roggia con un principio di incendio alla sua Dallara X1/9 Silhouette. Valle



allunga ma, di colpo, al 5° passaggio rientra ai box e si ritira per la rottura del cambio. Via libera quindi a Ronconi-Gulinelli, che sfruttando oculatamente l'enorme potenziale della loro vettura, comanderanno per tutta la gara, doppiando alla fine tutti i concorrenti. La Porsche 911 di Bertschinger invece si ritira nella prima variante col pedale dell'acceleratore rotto. Il principale avversario del battistrada è la TVR Tuscan Speed 8 GT di Giovannini-Truglia, mentre più dietro si danno battaglia la Mercedes 190 E 16V di Simoncini-Girola, l'altra TVR di Monti-Varini, la BMW 2002 di Panini-Pergreffi, le Porsche 911 di Lodi, di Wuhler-Benedetti e di Denti-Denti, l'Alfa GTAM di Arnaldi e la Porsche 944 di Bravetti-Timbal, in un continuo alternarsi di posizioni. Monti finisce nella sabbia per problemi ai freni e strappa pericolosamente parte della carrozzeria posteriore; cosa che gli varrà la segnalazione di rientro immediato ai box con bandiera nero-arancio per la riparazione che, ignorata nelle giuste tempistiche, lo porterà alla squalifica a fine gara. Al momento della sosta obbligatoria ai box si rimescolano momentaneamente le carte: Simoncini prima e Lodi poi conducono per una tornata, ma poi ritorna tutto come prima con Gulinelli che allunga sensibilmente sugli avversari, vale a dire Giovannini, Lodi, Girola, Pergreffi, Denti, Gerardi-Sardellitti (Ford Sierra Cosworth), Timbal e Benedetti. Dal gruppo di testa manca Arnaldi, vittima di un duro contatto



in fase di doppiaggio con l'Alfa 2000 GTV di Rangoni in Parabolica, con la conseguenza della GTAM distrutta contro il muretto di protezione quando si trovava in sesta posizione assoluta. Ma le sorprese non sono finite: si ritira l'Abarth 1000 di Graziano Tessaro, seguita subito dalla Ginetta del brasiliano Dalla Noce che brucia la guarnizione della testa, mentre in precedenza l'Opel Kadett GTE di Grassellini aveva dato forfait al pit stop per la rottura della cinghia, e Rangoni aveva rotto il cavo dell'acceleratore. A tre giri dal termine dalla TVR di Varini-Monti si stacca un'altra parte della carrozzeria danneggiata, e Girola con la Mercedes ci passa sopra rompendo la coppa dell'olio mentre si trova in quarta posizione, dovendosi fermare all'ultimo passaggio. Così eredita il suo posto la BMW di Pergreffi, che non porta evidentemente fortuna

perché anche lui ha un problema all'innesto delle marce che lo farà piombare in undicesima posizione nei due giri finali. Sotto la bandiera a scacchi transita per prima la Porsche 935 K di Ronconi-Gulinelli con 1 giro di vantaggio sulla TVR di Giovannini-Truglia. A due giri, si piazza al terzo posto la Porsche 911 di Massimiliano Lodi seguita dalla Sierra Cosworth di Gerardi-Sardellitti, che proprio all'ultimo passaggio sorpassa la Porsche 911 di Denti-Denti. La Mercedes 190 E di Simoncini-Girola si classifica sesta a 6 giri, davanti alla Porsche 944 Turbo di Bravetti-Timbal, alla Sierra Cosworth di Maranelli-Cabianca, alla Porsche 911 di Wuhler-Benedetti e alla Porsche 928 S di Gianluca Cecchini. I vincitori Massimo Ronconi e Giovanni Gulinelli con la Porsche 935 K si aggiudicano anche il 3° Gruppo, precedendo Walter

AUTODROMO DI MONZA

4-6 ottobre 2024

1° GRUPPO (PERIODO D, E, F, G1 FINO AL 1969)

- 1 G. Putelli, Lotus Elan (1° G1-GTS/1600), 25 giri in 1:03'39.925
- 2 A. Castronovo-R. Ruberti, BMW 2002 Ti (1° G1-TC/2000), a 30.169
- 3 F. Bressan, BMW 1602 Ti (1° G1-TC/1600), a 1 giro
- 4 A. Grasson-G. Frasson, Ford Lotus Cortina (1° F-TC/1600), a 4 giri
- 5 N. Arveti-G. Benedini, TVR Griffith 400 (1° F-GTP/oltre 2000), a 4 giri
- 6 R. Lodi-T. Lodi, Alfa Romeo GT 1.3 Junior (1° G1-TC/1300), a 1'16.430
- 7 F. Dalla Noce, Ginetta G12 (1° GR-GTP/100), a 9 giri
- 8 F. Ramacciotti-M. Ravi Pinto, Mini Cooper S (1° F-TC/1300), a 4 giri

2° GRUPPO (PERIODO G2/H1, G2/I DAL 1970 AL 1975)

- 1 M. Lodi, Porsche 911 3.0 (1° G2/H1-GTS/oltre 2500), 27 giri in 1:02'10.946
- 2 M. Denti-F. Denti, Porsche 911 3.0, a 47.068
- 3 R. Chiaramonte Bordonaro, Renault Alpine A 110 (1° G2/H1-GTS/1600), a 4 giri
- 4 M. Vaglio Bianco-U. Vaglio Bianco, Alfa Romeo 2000 GTV (1° H1/T/2000), a 4 giri
- 5 A. Bergamaschi-S. Caprotti, Alfa Romeo 2000 GTV, a 5 giri
- 6 L. Papa, Fiat 128 Giannini (1° G2/H1-T/1150), a 6 giri

3° GRUPPO (PERIODO H2/I DAL 1976 AL 1981)

- 1 M. Ronconi-G. Gulinelli, Porsche 935 K (1° H2/I-SIL/oltre 2000), 29 giri in 1:01'45.916
- 2 W. Wuhler-F. Benedetti, Porsche 911 (1° H2/I-GTS/oltre 2500), a 3 giri
- 3 G. Cecchini, Porsche 928 S, a 3 giri
- 4 M. Panini-A. Pergreffi, BMW 2002 (1° H2/I-SIL 2000), a 3 giri
- 5 S. De Filippis-G. Bassi, Alfa Romeo Alfetta 2.5 GTV6 (1° H2/I-GTS/2500), a 4 giri
- 6 M. Montanaro, BMW 635 CSI (1° H2/I-TC/2500), a 6 giri
- 7 R. Piatto-U. Cantù, Fiat Ritmo 75 (1° H2/I-TC/1600), a 8 giri

4° GRUPPO (PERIODO J1/J2 DAL 1982 AL 1990)

- 1 G. Giovannini-V. Truglia, TVR Tuscan Speed 8 GT (1° J2-IC IMSA/oltre 2500), 28 giri in 1:02'55.500
- 2 E. Gerardi-M. Sardellitti, Ford Sierra Cosworth (1° J2-A/oltre 2000), a 1 giro
- 3 M. Simoncini-A. Girola, Mercedes 190 E 16V, a 2 giri
- 4 N. Bravetti-D. Timbal, Porsche 944 Turbo (1° J2-B/oltre 1600), a 2 giri
- 5 M. Maranelli-A. Cabianca, Ford Sierra Cosworth (1° J2-N/oltre 2000), a 2 giri
- 6 G. Crocchini, Alfa Romeo 33 1.5 QV (1° J2-A/1600), a 3 giri
- 7 G. Giudici, Ford Sierra RS Cosworth, a 4 giri
- 8 M. Tremolada-R. Benusiglio, Peugeot 205 GTI 1.9 (1° J2-N/2000), a 4 giri



Wuhler-Fabio Benedetti con la Porsche 911 e Gianluca Cecchini con la Porsche 928 S. I secondi assoluti Vito Truglia e Gilles Giovannini vincono il 4° Gruppo, davanti a Enrico Gerardi e Maurizio Sardellitti su Sierra Cosworth e a Mauro Simoncini e Alberto Girola su Mercedes 190 E 16V. Il terzo all'arrivo, Massimiliano Lodi con la Porsche 911, si impone nel 2° Gruppo, anticipando

Matteo e Filippo Denti con l'altra 911 e Roberto Chiaramonte Bordonaro con la Renault Alpine A 110. Giovanni Putelli al volante della Lotus Elan conquista il 1° Gruppo, quello delle auto più datate, seguito dalla BMW 2002 Ti di Andrea Castronovo e Riccardo Ruberti e dalla BMW 1602 Ti di Fulvio Bressan. Solo 27 delle 40 vetture al via hanno tagliato il traguardo dopo 29 giri e un'ora di gara.

LOTTA A DUE TRA LE STORICHE



A Magione, a novembre, si sono chiusi i giochi del Campionato Italiano Velocità in Circuito Autostoriche 2024 con una Endurance di 2 ore emozionante e impegnativa

Alberto Bergamaschi Claudia Cavalleri



È la classica di fine stagione del Campionato Italiano Velocità in Circuito Autostoriche. Chi ha già in tasca il titolo generalmente la diserta, ma chi ha voglia di divertirsi e di guidare veramente per tanto tempo su una pista a misura d'uomo ci partecipa sempre molto volentieri. La 2 Ore Storica Trofeo Bartoli di Magione, anche quest'anno, non ha disatteso le aspettative: nonostante il freddo e i budget praticamente spolpati, ben 38 equipaggi hanno risposto al fascino della

gara endurance, anche se poi i partenti sono stati 33 a causa di alcune defezioni e rotture in prova. La prima fila era appannaggio della TVR Tuscan Speed 8 GT di Truglia insieme ai fratelli Giovannini, pole position, a fianco dell'Alpine A310 V6 GTA di Riccardo Messa. Con l'assenza della Porsche-monstre di Ronconi, si capisce subito che la lotta per la vittoria sarà circoscritta a questi due equipaggi, anche se gli outsider sono molti e tutti affamati di un risultato di prestigio. Due ore di gara, per un totale di 80 giri, con

due soste obbligatorie di 5 minuti ai box per effettuare il rifornimento ed eventualmente fare il cambio pilota: questo il format della gara. Al via balza subito in testa Gilles Giovannini con Messa che lo segue a breve distanza. Subito si gira Pucci con la Mini Marcos, rallentando tutto il gruppo centrale che vede una decina di vetture impegnate in sorpassi e controsorpassi ad ogni giro; al passaggio successivo è la volta di Marsella a bordo della Porsche 935 insieme a Piciurro e Littardi, il quale effettua un testa-coda





sempre la gara davanti a tutti con la loro TVR. Dietro ai leader ora ci sono la Porsche 911 di Lodi-Trebbi e la velocissima Alfa 33 di Crocchini, mentre Messa è scivolato in quarta posizione per la scelta tattica di effettuare le due soste in tempi ravvicinati. Nel frattempo, lungo il percorso, si sono fermati Tessaro per problemi meccanici alla sua X1/9 e Bravetti-Timbal per la rottura del differenziale della Porsche. La competizione prosegue senza grossi scossoni, salvo i recuperi di chi effettua le soste ai box in momenti differenziati. Così Messa a tre quarti di gara riesce a tornare in seconda posizione dietro a Giovannini-Truglia, che però devono ancora effettuare un rifornimento per la seconda volta, e quindi i giochi per la testa della gara si riaprono improvvisamente. Al 62° passaggio, a venti minuti dal termine, l'Alpine A310 riesce a passare davanti alla TVR Tuscan, e da quel momento proseguirà in testa fino alla bandiera a scacchi. Dietro è risalita rapidamente l'altra TVR, quella di Olmi-Monti-Varini, che non riesce però a ingaggiare la lotta coi compagni di squadra. Lodi-Trebbi perdono tre posizioni a causa della fermata ai box e si ritrovano così sesti, preceduti anche da Marsella-Piciurro-Littardi con la Porsche 935 e da Gerardi-Sardellitti con la Sierra Cosworth. Dopo 2 ore esatte di gara e 80 giri percorsi, Riccardo Messa vince la 2 Ore Storica di Magione con l'Alpine A310 V6 GTA; seguono gli equipaggi di Vito Truglia, Thomas e Gilles Giovannini e di Fabio Olmi, Max Monti

che sgrana anche il gruppo degli inseguitori, essendo costretto poi ad una sosta ai box. Per la terza piazza è lotta tra le Porsche, rispettivamente la 911 SC di Lodi-Trebbi e la 944 Turbo di Bravetti-Timbal, con la Dallara X1/9 di Andrea Tessaro che recupera terreno in quinta posizione. Seguono la Ford Sierra Cosworth di Gerardi-Sardellitti, la Porsche 928 S di Cecchini, la TVR Tuscan di Olmi-Monti-Varini, l'Alfa 33 di Crocchini e l'altra Sierra Cosworth di Maranelli-Terron. A partire dalla mezzora l'inizio delle soste ai

box per rifornimenti e cambio piloti complica un po' la linearità della classifica, ma in testa la TVR procede come una locomotiva e l'Alpine A310 la segue a breve distanza. Al terzo posto ora c'è la 944 turbo di Bravetti-Timbal che precede la TVR di Olmi-Monti-Varini, mentre Gerardi-Sardellitti sono quinti, Cecchini sesto, Crocchini con l'Alfa 33 settimo e Maranelli-Terron ottavi. Allo scadere della prima ora di gara, il gioco delle soste ha scombuscolato ancor di più la classifica, ma i fratelli Giovannini e Truglia guidano

2 ORE STORICA TROFEO BARTOLI AUTODROMO DI MAGIONE 16-17 novembre 2024

1° GRUPPO (PERIODO D, E, F, G1 FINO AL 1969)

- 1 F. Bressan-A. Pergreffi, BMW 1602 Ti (1° G1-TC/1600), 71 giri in 2.01'41.381
- 2 R. Lodi-T. Lodi, Alfa Romeo GT 1.3 Junior (1° G1-TC/1300), a 7 giri
- 3 M. Pucci-G. Di Fazio, Mini Marcos 1300 GT (1° GR-GTP/1300), a 15 giri

2° GRUPPO (PERIODO G2/H1, G2/I DAL 1970 AL 1975)

- 1 M. Lodi- G. Trebbi, Porsche 911 3.0 (1° G2/H1-GTS/oltre 2500), 75 giri in 2.02'14.419
- 2 V. Mandelli-P. Carosella, Porsche 911 SC (1° G2/H1-GT/oltre 2500), a 5 giri
- 3 D. Giacom-L. Rangoni, Alfa Romeo 2000 GTV (1° H1-T/2000), a 5 giri
- 4 A. Bergamaschi-S. Caprotti, Alfa Romeo 2000 GTV, a 8 giri
- 5 F. Tessaro, Fiat Abarth 1000 (1° G2/H1-TC/1000), a 9 giri
- 6 L. Papa, Fiat 128 Giannini (1° G2/H1-T/1150), a 19 giri

3° GRUPPO (PERIODO H2/I DAL 1976 AL 1981)

- 1 M. Marsella-R. Piciurro-L. Littardi, Porsche 935 (1° H2/I-SIL/oltre 2000), 75 giri in 2.01'12.157
- 2 G. Cecchini, Porsche 928 S (1° H2/I-GTS/oltre 2500), a 4 giri
- 3 M. Montanaro, BMW 635 CSI (1° H2/I-TC/2500), a 9 giri
- 4 F. Seri-G. Riccardi, VW Golf GTI (1° H2/I-TC/1600), a 10 giri
- 5 R. Piatto-U. Cantù, Fiat Ritmo 75, a 10 giri
- 6 A. Pellegrino-E. Francia, BMW 635 CSI, a 14 giri

4° GRUPPO (PERIODO J1/J2 DAL 1982 AL 1990)

- 1 R. Messa, Renault Alpine A 310 V6 GTA (1° J1-B/oltre 1600), 80 giri in 2.01'01.784
- 2 V. Truglia-G. Giovannini-T. Giovannini, TVR Tuscan Speed 8 GT (1° J2-IC IMSA/oltre 2500), a 1 giro
- 3 F. Olmi-M. Monti-E. Varini, TVR Tuscan Speed 8 GT, a 1 giro
- 4 E. Gerardi-M. Sardellitti, Ford Sierra Cosworth (1° J2-A/oltre 2000), a 4 giri
- 5 G. Crocchini, Alfa Romeo 33 1.5 QV (1° J2-A/1600), a 6 giri
- 6 M. Maranelli-D. Terron, Ford Sierra Cosworth (1° J2-N/oltre 2000), a 8 giri
- 7 A. Lavieri-"Si Mon", Peugeot 205 GTI (1° J2-N/2000), a 10 giri
- 8 R. Gaiofatto-S. Gentilini, Peugeot 205 GTI, a 14 giri
- 9 A. Manente-R. Gadaleta, Peugeot 205 Rally (1° J2-N/1300), a 14 giri
- 10 M. Basagni-C. Regazzoni-L. Coppini, Peugeot 205 Rally (1° J2-A/1300), a 17 giri
- 11 R. Riva, Fiat Uno Turbo, a 18 giri
- 12 S. Materassi-A. Ballerini-A. Quercioli, Fiat Ritmo 130 Abarth (1° J1-A/2000), a 24 giri

ed Edo Varini, entrambi con la TVR Tuscan Speed 8 GT, distanziati di 1 giro. Quarto posto a 2 giri per Mario Marsella, Raffaele Piciurro e Luca Littardi con la Porsche 935; quinta posizione a 4 giri per Enrico Gerardi e Maurizio Sardellitti con la Sierra Cosworth davanti a Massimiliano Lodi-Giacomo Trebbi su Porsche 911 3.0. Settimo a 6 giri Gianluca Cecchini con la Porsche 928 S e ottavo Gabriele Crocchini con l'Alfa 33. Nono posto a 8 giri per Marco Maranelli e Domenico Terron su Sierra Cosworth, mentre in decima posizione a 9 giri concludono Vittorio Mandelli e Pierfrancesco Carosella su Porsche 911 SC. Bressan-Pergreffi con la BMW 1602 Ti si aggiudicano

il 1° Gruppo seguiti da Riccardo e Tommaso Lodi con l'Alfa Romeo GT 1.3 Junior e da Pucci-Di Fazio con la Mini Marcos. Massimiliano Lodi e Giacomo Trebbi con la Porsche 911 3.0 sono i vincitori del 2° Gruppo, anticipando Mandelli-Carosella su Porsche 911 SC e Giacom-Rangoni con l'Alfa Romeo 2000 GTV. Il 3° Raggruppamento è appannaggio di Marsella-Piciurro-Littardi che precedono Cecchini, mentre al terzo posto si classifica Mario Montanaro con la BMW 635 CSI. Il 4° Raggruppamento infine va al vincitore Riccardo Messa dopo la bella lotta con Truglia, Gilles e Thomas Giovannini, secondi, e Olmi-Monti-Varini, terzi.



con l'immagine della propria Smart. All'inizio della giornata, prima dell'ingresso in pista, sono state "battezzate" due nuove smartine che hanno presenziato per la prima volta agli incontri del Club, ovvero la 451 "Blue Lady" di Alessio e Viviana e la 450 "Mysteria" di Salvatore e Giovanni, entrambe bellissime! Alla conclusione del meeting, il presidente Ivan Tardibono ha ringraziato il Dott. Michelangelo Romano per la sua disponibilità, ricordando che sin dal lontano 2017 continua la grande collaborazione tra l'Autodromo Valle dei Templi ed il Sicilia Smart Club. Un caloroso ringraziamento è andato anche a tutto lo staff dell'Autodromo per l'organizzazione in pista e nel paddock, nonché al grande fotografo Gerlando Sciortino, che ad ogni edizione ha professionalmente immortalato i momenti salienti della giornata con i suoi impeccabili scatti. Al termine della premiazione, i componenti del club ed i rispettivi invitati hanno condiviso un altro bellissimo momento sociale con un pranzo a base di pesce presso il ristorante "Il Canale" di San Leone (AG).

SMART ATTACK

All'Autodromo Valle dei Templi, le piccole Smart hanno regalato uno spettacolo entusiasmante all'insegna dell'adrenalina...

Gerlando Sciortino

Lo Smart Time Attack, arrivato ormai all'ottava edizione, è il meeting più adrenalinico dell'anno, riservato alle piccole "City Car" che hanno girato in pista con ottimi tempi nelle diverse categorie di appartenenza. Il 27 ottobre scorso, i piloti provenienti da diverse province della Sicilia e dalla vicina Malta hanno partecipato alle due manche, organizzate dallo staff del Sicilia Smart Club capitanato dal presidente Ivan Tardibono. Le prove cronometrate hanno permesso di stabilire i migliori best lap per ogni raggruppamento, con il miglior tempo assoluto registrato dal maltese Alan Gauci

(1.28,792). Tra i premiati, anche una donna, Dorella Bordonaro. Al termine delle due sessioni di gare sono stati assegnati premi speciali a tutti gli equipaggi, che oltre alla coppa hanno ricevuto una splendida targa nominativa



I PRIMI DI CLASSE

CLASSE 453

Smart 453 1000 Turbo - Gianluca La Spina con 1.47,842

CLASSE 452

Smart Roadster 452 700 Turbo - Alan Gauci con 1.28,792

CLASSE 451

Gr.1 su Smart 451 Turbo - Alessio Barbalace con 1.32,355

Gr.2 su Smart 451 MHD - Antonio Parrinello con 1.43,594

CLASSE 450

Gr.1 su Smart 450 700 Turbo - Giovanni Rizzo con 1.44,925

Gr.2 su Smart 450 800 CDI - Michele Contarino con 1.44,385

CLASSE MASTER LADY

Smart 450 700 Turbo - Dorella Bordonaro con 2.19,261

TROFEO MELANI



WELCOME TO MELANI LAND

Lo scorso ventisette ottobre più di 70 equipaggi hanno partecipato al quarto Trofeo Melani, organizzato presso l'Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto

 Gerlando Sciortino

Una giornata ricca di emozioni, con la possibilità di portare in pista la propria auto o di partecipare alla mostra statica nei paddock, al fine di condividere la propria passione per il mondo del motorsport. "Melani" è un gruppo di appassionati che si riunisce almeno due volte al mese, organizzando eventi di auto e moto prevalentemente nella zona orientale della Sicilia; in tal modo offre ai propri sostenitori la possibilità di provare le proprie vetture su circuiti in piena sicurezza come la pista Santa Venera di Acireale (CT) oppure di partecipare ad un vero Trofeo,

organizzato in diverse date durante l'anno presso l'Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto (AG).

OCCHIO AL CRONOMETRO

Pilotare la propria vettura in un autodromo con turni cronometrati è di sicuro un'esperienza unica ed indimenticabile, da provare almeno una volta nella vita. Con le auto suddivise in varie categorie tenendo conto dei tempi registrati, a fine giornata le vetture più veloci sono state quelle della classe Stock Over, con Giuseppe Fisichella (BMW 240i -1:11.519) che si è piazzato al primo posto. Sul secondo



gradino del podio è salito Roberto Cannavò (Lamborghini - 1:13.023), mentre il terzo posto è andato a Nicola Romania (BMW M4 - 1:13.025). Concludendo la top five, quarta posizione per Innocenzio Sinatra (BMW E36 -1:14.187) e quinto posto per Franco Cappello (Abarth 595 - 1:15.62) nella categoria Pro Turbo. Durante la giornata, i drivers hanno avuto la possibilità di scambiare delle opinioni su come affrontare il tracciato per migliorare i tempi sul giro. Gemelli Motors ha testato il nuovo cambio Bacci a sette marce su una Abarth 595, fornito dalla Officina Pellegrino, e provato nuove apparecchiature elettroniche con connessione Wireless/Bluetooth per il controllo dei parametri delle auto in tempo reale durante la manifestazione. Numerosa la presenza dei soci del club "Amici del Biscione" che hanno fatto registrare ottimi tempi cronometrati nelle categorie riservate alle loro auto. Al termine dell'evento gli organizzatori, in un'atmosfera di festa per la partecipazione dei numerosi fan, hanno già annunciato per il prossimo anno le date in pista per vivere altre giornate da protagonisti all'insegna della velocità. Il primo appuntamento del 2025 si terrà domenica 26 gennaio presso l'Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto.



LA REGINA DELL' HANDLING!

Saliamo a bordo della Giulia Quadrifoglio Super Sport con motore 2.9 V6 Bi-Turbo da 520 CV. Andiamo a scoprire su strada e in pista questo gioiello a trazione posteriore con freni carboceramici, tanto alluminio e carbonio



La Quadrifoglio Super Sport è una serie speciale in edizione limitata lanciata da Alfa Romeo sul finire dello scorso anno su 275 Giulia e 175 Stelvio, per celebrare la prima vittoria del marchio nella 1000 Miglia del 1928 con la 6C 1500 Super Sport. Questa edizione speciale è basata sulla Giulia

Quadrifoglio restyling e ne mantiene le forme e le dimensioni; è lunga 4.640 mm, larga 1.870 mm e alta 1.430 con un passo di 2.820 mm e un bagagliaio da 480 litri. È sempre realizzata sul pianale Giorgio, una piattaforma molto resistente sviluppata da zero e costruita con acciai altoresistenziali in grado di raggiungere un carico torsionale

di 200.000 daN per radiante. I cerchi in lega sono bruniti da 19" con canale differenziato fra anteriore e posteriore; questi ultimi, infatti, calzano pneumatici Pirelli P Zero Corsa 285/30 ZR19 contro i 245/35 ZR19 anteriori. Dal punto di vista estetico la versione Restyling vanta i fari Full-LED Matrix a tre sezioni, un chiaro

richiamo alla SZ del 1991, che garantiscono un'ottima visibilità notturna. I fanali posteriori, invece, sono sempre LED ma con una finitura fumé. È disponibile nei colori Rosso Etna, Verde Montreal e Bianco Alfa che vanno ad aggiungersi al già presente Rosso Alfa, e ai metallizzati Nero Vulcano, Grigio

Vesuvio e Blu Misano. La Super Sport aggiunge un'inedita rivisitazione dello storico Quadrifoglio verde, ora su sfondo nero anziché bianco. È stato fatto largo uso del carbonio, sulla "V" dello scudetto, sugli specchietti retrovisori, su tetto, cofano, splitter anteriore, nolder posteriore, parti del rivestimento interno e albero di trasmissione.



Sono riusciti a renderla molto leggera grazie ad una cura maniacale con la quale sono realizzate altre parti in alluminio come il motore, i bracci delle sospensioni, le portiere e i passaruota. In virtù dell'uso spinto di carbonio ed alluminio pesa solo 1.660 kg (in ordine di marcia), con una ripartizione 50:50, che conferisce alla vettura un rapporto peso/potenza di soli 3,2 Kg/CV. Sulla Giulia Restyling ha debuttato l'Active Aero Split (AAS), che consiste in un flap anteriore in carbonio mobile con attuatore che si abbassa oltre i 100 km/h e gestisce in modo attivo la deportanza, aumentando il carico aerodinamico dell'auto. Grazie a questo elemento e altri accorgimenti, la Giulia ha un CX di soli 0,31 ed un Cz addirittura negativo. Tutti i sistemi elettronici come l'Alfa DNA Pro, l'Aero Split, l'IBS, il Torque Vectoring e l'ESC sono coadiuvati dallo Chassis Domain Control (CDC), una centralina elettronica che adatta in tempo reale l'assetto della vettura e lo spoiler anteriore sulla base dei dati fornitigli dai vari sensori.

SOTTO IL COFANO

La serie speciale Quadrifoglio "Super

RILEVAMENTI / Misure rilevate con gomme termiche Pirelli Sottozero

Accelerazione

**0-100 Km/h 4" / 0-160 Km/h 8"4" / 0-200 Km/h 12"4"
0-400 m 12" / 0-1000 m 22"1**

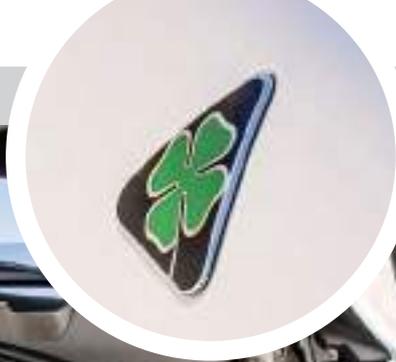
Frenata

100-0 32m / 200-0 132m

V.max 308 Km/h



” **A distanza di quasi 10 anni rimane una delle berline con l'handling una spanna sopra alla concorrenza**



ALFA ROMEO GIULIA QV

Motore: benzina, anteriore longitudinale, V6; alesaggio x corsa 86,5x82 mm, cilindrata 2.891 cc; rapporto di compressione 9,3:1; potenza max 520 CV a 6.500 giri/min, coppia max 600 Nm tra 2.500 e 5.500 giri/min; distribuzione doppio albero a camme in testa per ciascuna bancata (catena), sistema di fasatura variabile VVT, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione diretta (200 bar); sovralimentazione con 2 turbocompressori e intercooler.

Trasmissione: trazione posteriore; cambio automatico ZF 8HP75 a 8 marce con funzionamento anche in manuale; rapporti: I) 5:1; II) 3,2:1; III) 2,143:1; IV) 1,72:1; V) 1,314:1; VI) 1:1; VII) 0,822:1; VIII) 0,64:1; rapp. finale al ponte 3,09:1; differenziale posteriore autobloccante.

Sospensioni: indipendenti sulle 4 ruote; anteriori a doppio braccio oscillante con asse di sterzo semi-virtuale, ammortizzatori a controllo elettronico, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; posteriori tipo multilink (Alfa link™), molla elicoidale e barra antirullo.

Freni: anteriori a disco autoventilati e forati d. 360 mm; posteriori a disco autoventilati e forati d. 350 mm; in opzione impianto con dischi carboceramici da 390 mm ant. con pinze a 6 pistoni e 360 mm post. con pinze a 4 pistoni.

Ruote: cerchi in lega leggera ant. 8,5Jx19", post. 9,5Jx18"; pneumatici ant. 245/35 ZR19; post. 285/30 ZR19

Dimensioni e peso: lunghezza 4.639 mm, largh. 1.874 mm, alt. 1.433 mm, passo 2.820 mm; massa in ODM (escluso conducente) 1.660 kg.

Prestazioni: velocità max 307 km/h; acc. 0-100 km/h 4" peso/pot. 3,2 Kg/CV



Sport⁷ monta lo stesso potente 2.9 V6 biturbo da 520 CV della versione Restyling (+10 CV rispetto alla pre-restyling, quasi 180 CV/litro). Si tratta di un propulsore superquadro di derivazione Ferrari ora con doppia iniezione (diretta e indiretta) e l'OPF (o GPF), ovvero il filtro antiparticolato. La trazione è posteriore e impiega un albero di trasmissione in

carbonio alleggerito, che trasmette il moto al nuovo differenziale autobloccante meccanico 100% derivato dalla Giulia GTA. La voce della Super Sport è affidata allo scarico Akrapovic a 4 terminali (che sulle altre Quadrifoglio è disponibile come optional al prezzo di 4.500 euro). Era nata con il solo cambio manuale e poi è

arrivata la versione con l'automatico ZF a 8 marce, velocissimo in modalità Race, che ha mantenuto l'ottima spaziatura dei rapporti. Raggiunge una velocità massima di 307 km/h e accelera da 0-100 in 3,9 secondi. È dotata di un serbatoio di 58 litri che le permette di raggiungere un'autonomia di 600 km con un consumo medio nel ciclo combinato di 10 litri/100 km.

SOSPENSIONI E FRENI

Le sospensioni attive si possono gestire dal comando del DNA Control Alfa che sulla Quadrifoglio aggiunge la modalità Race. La sospensione anteriore è a doppio braccio oscillante con asse di sterzo semi-virtuale, mentre quella posteriore è Multilink

o Alfalink (un brevetto Alfa Romeo) a quattro bracci e mezzo, che garantisce un handling impeccabile e un'agilità unica. Come sulle altre versioni restyling è stato modificato il cinematiso delle ruote anteriori per migliorare la sterzata (la precedente aveva un problema quando era sottosterzo con l'angolo di Ackerman). Altra caratteristica

della Giulia è quella di avere la scatola guida posizionata davanti al propulsore, con il motore elettrico incorporato, soluzione che abbassa il baricentro. Ha un rapporto di sterzo di 1 a 11,8, il più diretto della categoria. La versione Super Sport, come primo equipaggiamento, impiega un impianto frenante carboceramico Brembo (opzionale sulle altre Quadrifoglio) con pinze freno specifiche leggermente maggiorate, dischi da 390mm all'anteriore e 360mm al posteriore... una vera "ghiottoneria" per i palati più fini di cui andremo a scoprire la risposta alla guida.

ABITACOLO

Internamente, troviamo finiture sportive in carbonio rosso 3D satinato su cruscotto, tunnel e portiere; poggiatesta con ricamo "Super Sport" e numero di serie; volante in pelle ed Alcantara con cuciture nere e inserti in fibra di carbonio. Il quadro strumenti presenta il classico "cannocchiale" con un inedito schermo interamente digitale da 12,3", che fornisce tutte le informazioni sulla vettura e i parametri degli ADAS. Questa versione Quadrifoglio, oltre ai layout Evolved, Relax e Heritage, vanta l'esclusiva configurazione "Race", che mostra le informazioni essenziali per la guida sportiva, come contagiri, tachimetro e shiftlight, con possibilità di personalizzazione. Inoltre, è disponibile la tecnologia NFT che consente di memorizzare la storia di ogni singolo esemplare.





Freni **BREMBO CCM**



La Giulia Quadrifoglio monta un impianto frenante di serie che poche auto stradali possono vantare. Si tratta di un kit Brembo carbonio-ceramico Ultra-high-performance, simile a quello utilizzato dal 2002 su molte vetture supersportive come la Ferrari Enzo. I dischi sono flottanti ventilati in materiale carboceramico da 390mm sull'anteriore e da 360mm sul posteriore. Una "ghiottoneria" per i palati più fini e un impianto molto resistente nell'uso estremo in pista. Il carboceramico è caratterizzato da una bassissima deformazione alle alte temperature, una peculiarità che si riflette direttamente sulle performance della vettura. La caratteristica del carbonio è la resistenza e l'assenza di fading: anche dopo molteplici frenate consecutive e staccate al limite, la forza frenante resta immutata. I freni sono sempre pronti e costanti anche nelle frenate più impegnative, senza incappare in surriscaldamenti pericolosi che portano alla perdita di efficienza del freno. Da non sottovalutare il peso. Questi dischi sono molto più leggeri di quelli tradizionali in ghisa e, trattandosi di masse non sospese, garantiscono un vantaggio notevole sulla dinamica di guida e sulla risposta delle sospensioni. Sono estremamente performanti e leggeri, accoppiati a pinze in alluminio monoblocco a 6 pistoni sull'anteriore e a 4 pistoni sul posteriore, con quelle anteriori caratterizzate da una diversa geometria rispetto a quelle di serie e specifiche per i dischi in carbonio ceramico. Infine, la peculiarità dei carboceramici di ultima generazione è offrire un'elevata potenza frenante anche a freddo, indispensabile per una berlina stradale.

PERCHÈ SUPER SPORT

La nuova serie speciale Quadrifoglio Super Sport rende omaggio all'Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport che nel 1928, guidata da Giuseppe Campari e Giulio Ramponi, vinse la Mille Miglia, segnando la prima delle 11 vittorie del marchio in questa competizione. La corsa di 1.621 km vide solo 40 delle 82 auto partecipanti raggiungere il traguardo, con la 6C

1500 che completò il percorso in 19 ore, 14 minuti e 5 secondi ad una velocità media di 84,128 km/h. Questa vittoria segnò anche il successo iniziale della 6C 1500, progettata da Vittorio Jano, che introdusse una nuova era per Alfa Romeo. Presentata al Salone di Parigi nel 1925, la 6C 1500 entrò in produzione nel 1927 e ottenne un immediato successo sia commerciale che nelle competizioni, con 1.064 esemplari venduti entro il 1929.



Alla guida con

GIOVANNI MANCINI

la pagella

motore:	10
cambio:	10
assetto:	10
freni:	10
conclusioni:	10

in sintesi

In conclusione posso dire che è tra le auto più belle in circolazione, uno degli ultimi capolavori italiani: un'opera di ingegneria in ogni sua particolarità che la rende adrenalinica, stupenda, perfetta e affascinante... un'auto purtroppo in via di estinzione!



- ✓ Motore esagerato, tanta potenza e coppia
- ✓ Piacere di guida su strada ed in pista
- ✓ Sistema frenante TOP
- ✓ Sound
- ✓ Posizione di guida e abitacolo



- ✓ Mancanza launch control

COME VA IMPRESSIONI

Nel 2016 si è presentata sul mercato con il record ottenuto al Nürburgring in 7'32", tempo migliore di quello fatto registrare da altre sportive come M2, M3, M4, Porsche 911 e Audi R8 V10 5.2. A distanza di 9 anni rimane una delle berline con l'handling una spanna sopra alla concorrenza, segno dell'ottimo lavoro effettuato in fase d'impostazione del progetto.

SU STRADA

La nostra prova è stata realizzata in due fasi: la prima su strada, una statale collinare e montana; la seconda in pista all'Autodromo di Vallelunga. Diciamo subito che i 10 CV in più, in realtà, non si sentono né su strada né in pista; me lo aspettavo perché rappresentano un incremento di meno del 2%. Per la prova su strada la nostra Giulia era equipaggiata con gomme termiche Pirelli

Sottozero e, nonostante queste coperture, tra i tornanti si è rivelata un fulmine: inserisce con una rapidità disarmante grazie al peso contenuto, alle caratteristiche delle sospensioni e allo sterzo molto diretto. Ho percorso circa un migliaio di chilometri alternando le due modalità Neutral e Dynamic su strade di ogni tipo, da quelle tortuose con tornanti stretti ai curvoni più aperti. La vera gioia arriva dalla prima fase di inserimento in curva, cresce gradualmente man mano che si accelera richiedendo più potenza, e culmina quando si esce dalla curva con il posteriore che si allarga in un leggero e spettacolare sovrasterzo di potenza. In modalità Dynamic, molti controlli elettronici sono ancora attivi, quindi non c'è rischio di perdere il controllo e trovarsi con la vettura completamente di traverso. Di notte si può apprezzare la maggiore efficacia del nuovo gruppo fari a LED che offre

un'illuminazione potente e precisa, aumentando la sicurezza. Anche il nuovo cruscotto completamente digitale è molto ben realizzato e piacevole da utilizzare. Infine, il motore si rivela non solo potente, ma anche sorprendentemente efficiente: durante tratti pianeggianti a velocità costante di circa 90 km/h, è riuscito a segnare un consumo di 5 litri ogni 100 km, ovvero 20 km/litro. Se invece si spinge a fondo, i consumi aumentano, ma restano comunque in linea con le caratteristiche dell'auto. Inconfondibile il sound dello scarico Akrapovic che si adegua alle modalità e allo stile di guida impostato, grazie al funzionamento fulmineo del cambio che passa di rapporto in soli 150 millisecondi. La vettura è molto leggera soprattutto rispetto alle concorrenti e questo si avverte alla guida con un'agilità unica ed un assetto perfetto per inserimenti in curva fulminei.

IN PISTA

Avrei dovuto riconsegnare l'auto il venerdì, ma il sabato successivo c'era anche la possibilità di provarla in pista presso l'Autodromo di Vallelunga. Il grosso problema però è che era equipaggiata con le gomme termiche. Lo stesso venerdì, ho chiamato Stellantis a Torino (l'auto è ufficiale) per sapere se avessero disponibili quattro gomme estive a Roma, ma purtroppo non avevano nulla. Come ultima risorsa, mi sono rivolto all'amico Roberto Serani (Serani Motorsport), gommista di Roma che offre assistenza in pista durante i Track Day. Fortunatamente, mi ha recuperato all'ultimo minuto quattro pneumatici Michelin Pilot Sport Cup 2 usati, con pochi giri in pista, dal suo magazzino. Il problema era nelle misure: l'anteriore 245/35ZR19 e il posteriore 285/30ZR19. Le 4 gomme



disponibili erano tutte della misura 245/35ZR19, con DOT 2022, quindi non freschissime. L'occasione era troppo ghiotta, perciò ho concordato con Roberto di montarle comunque, consapevole che le posteriori, essendo più strette, avrebbero avuto un grip inferiore, montate su cerchi progettati per ospitare le 285. Arrivati puntuali a Vallelunga per i nostri 2 turni di prove libere da 25 minuti, ci hanno consegnato i due tagliandi dopo averli pagati. Dopo aver firmato lo scarico di responsabilità e partecipato al briefing obbligatorio sulle regole di base in pista, ci hanno dato il braccialetto e il bollino, senza i quali non si entra in pista. L'autodromo di Vallelunga è ideale per spremere una belva come la Quadrifoglio Super Sport. Ovviamente, ho inserito la modalità Race e ho iniziato a inanellare giri su giri, aumentando il passo gradualmente. Il cambio in questa modalità è velocissimo

e le cambiate in manuale sono fulminee (150 millisecondi!). I controlli sono disabilitati, e quando dai tutto gas ti godi dei bei sovrasterzi di potenza nelle curve più strette, come all'uscita del Tornantino o quando esci dalla curva Soratte e sali verso la Trincea. Certo, sul posteriore non c'è la gomma della misura giusta, è più stretta, e il grip non è ottimale. C'è da considerare anche che questi pneumatici sono già stati utilizzati, sono parzialmente cristallizzati e hanno un paio di anni sulle spalle. Anche quando sono andati in temperatura, mi hanno dato la sensazione di un grip ridotto rispetto ad una Sport Cup 2 "fresca" e nuova. Il motore eroga tanta potenza e tanta coppia, proiettandoti all'uscita delle curve in accelerazione a grande velocità. Uscendo dalla Roma, si arriva al curvone a 200 km/h indicati; non mi sono sentito di spingere oltre in quel passaggio impegnativo,

sinistra-destra-sinistra, in discesa, per via delle gomme che non mi davano la giusta sicurezza. Ho avvertito un limite del grip soprattutto nelle curve medio-veloci, come tra Cimini 1 e 2, alla Campagnano, al Semaforo e alla Roma. Dopo diversi giri sotto stress, non ho percepito un calo di rendimento dell'autobloccante meccanico; una soluzione tecnica diversa rispetto alla vecchia configurazione, che era a controllo elettronico con due frizioni. Quest'ultima tendeva a surriscaldarsi sotto stress, soprattutto in pista, perdendo efficienza. Sicuramente con una Sport Cup 2 nuova e con la giusta misura dei pneumatici posteriori sarebbe stata un'altra storia... avrei osato molto di più al Curvone! Probabilmente avrebbe stampato un tempo migliore di 1:56". Credo che 1:50" sia proprio alla portata di questa Giulia Quadrifoglio con 520 CV. Non so quanto possa essere di riferimento,

ma ho trovato che su Assetto Corsa il miglior tempo dell'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio a Vallelunga sia stato stabilito da un certo "Track Titan" con 1:49.204. Nell'autodromo romano ho avuto modo di valutare anche le performance dello spettacolare impianto frenante carboceramico Brembo. Nelle numerose staccate, soprattutto le due più impegnative – la prima dopo il Curvone, ai Cimini, e la seconda all'ingresso della curva Campagnano – ho potuto apprezzarne la potenza e la costanza. Questi sono due punti in cui si arriva a forte velocità, oltre i 200 km/h: pestando sul freno alla staccata, si ha una risposta immediata, una grande potenza frenante che consente di rallentare la vettura in poco spazio, ma soprattutto la costanza della frenata giro dopo giro infonde una grande sicurezza e la consapevolezza di non avere sorprese. 



TEST

KIT FRENI BREMBO PISTA

STACCGATE DOC!



Dalla Toyota GR Yaris con i freni di serie al bolide con quelli Brembo: un'avventura a Vallelunga!

 Giovanni Mancini

Sull'Autodromo di Vallelunga abbiamo messo alla frusta un bel kit frenante Brembo, confrontandolo con l'impianto di serie della Toyota GR Yaris. Il test mirava a valutare il differente comportamento tra i freni originali già performanti della GR e

quelli Brembo in termini di potenza, modulabilità, stabilità del pedale e soprattutto resistenza al surriscaldamento. La Toyota GR Yaris è di per sé un gioiello per gli appassionati di guida sportiva. Con il suo motore turbo da 1.6 litri e la trazione integrale offre un'esperienza di guida esaltante, sia su

strada sia in pista. La GR oggetto del test presenta l'impianto frenante originale con 45.000 km, di cui una parte percorsi anche in pista nei track day, una modifica all'impianto di scarico completo con dekat, un kit di aspirazione ed una nuova mappatura più spinta; questi interventi

hanno fatto lievitare la potenza dai 261 cavalli di serie ai 315. L'obiettivo del test sul circuito di Vallelunga è quello di verificare la differenza di comportamento tra l'impianto originale e quello ad alte prestazioni della Brembo. Per questo sono state affrontate tre fasi: nella prima

abbiamo verificato come si comporta l'impianto di serie sotto stress; nella seconda abbiamo effettuato lo smontaggio dell'impianto originale per sostituirlo con i componenti Brembo; nella terza siamo tornati in pista per riscontrarne gli eventuali miglioramenti.



LABORARE
RACING SPORT RACING
RACING EQUIPMENT

GR

**TEST**

KIT FRENI BREMBO PISTA



Fase 1 / TEST IMPIANTO FRENANTE DI SERIE A VALLELUNGA



Già dai primi giri si avverte la potenza e l'agilità della GR Yaris.

Tuttavia, è bastato un turno per capire i limiti di un impianto "affaticato", soprattutto dopo frenate ripetute e nei punti dove è maggiormente sollecitato: alla staccata dei Cimini e a quella prima della curva Campagnano dove i freni subiscono un forte stress termico. Dopo qualche giro, arrivando a forte velocità sotto la curva, il pedale del freno inizia a diventare un po' spugnoso con una potenza frenante che tende a diminuire. Continuando a spingere ancora più forte, sul pedale si percepisce un accenno di fading con la frenata che diviene più lunga e a tratti incerta. La GR frena comunque forte, ha un impianto con un diametro da 360 mm quasi sovradimensionato





Ruote **SPARCO** e gomme **MICHELIN**



La ruota Sparco FF2 è un capolavoro di design e prestazioni che ben si sposa con la gomma Michelin Sport Cup 2

La nuova ruota OZ Sparco FF2 è un gioiello di ingegneria che unisce estetica e performance. Ispirata al design giapponese JDM, la FF2 è un concentrato di stile con il suo mix di razze multiple e dettagli in mesh. È realizzata con la tecnologia Flow Form che garantisce un cerchio leggero e resistente, migliorando le prestazioni e la precisione di guida. Ogni elemento della FF2 è stato curato nei minimi dettagli: dal nuovo logo del coprimozzo alle scritte a laser sul bordo. Disponibile in tre eleganti finiture (Nero Opaco, Bronzo Rally e Blu Opaco), la FF2 si adatta a qualsiasi stile e trasforma ogni auto in una vera sportiva. È disponibile con dimensioni da 18 pollici, una misura proposta per la prima volta da SPARCO Wheels per un'ampia gamma di vetture, dai modelli iconici come Subaru WRX, Mitsubishi Lancer Evo e Honda Civic, fino alla serie Toyota GR. A completare il gruppo ruota della GR Yaris c'è un bel pneumatico molto performante, il Michelin Pilot Sport Cup 2 nella misura 225/40 ZR18, sviluppato con le tecnologie più avanzate, che assicura un'aderenza eccezionale su asciutto e bagnato grazie ad una mescola speciale e al disegno del battistrada. Nonostante le performance sportive, il Pilot Sport Cup 2 offre un buon comfort acustico grazie ad un ridotto rumore di rotolamento. È la scelta ideale per gli appassionati di auto sportive e per chi cerca il massimo delle prestazioni dalla propria vettura, perfetto per chi ama una guida sportiva e precisa, e desidera un pneumatico in grado di esaltare le potenzialità della propria auto.

Come va con l'impianto frenante originale **TOYOTA**

per l'utilizzo su strada, ma prezioso per la pista. Si ha la sensazione che allunghi e questo ti porta a frenare prima del dovuto. In seguito la frenata non è più costante; il bite iniziale non è più aggressivo, ha perso di modulabilità e la consistenza del pedale praticamente non c'è più. Al termine del turno, dopo 25 minuti di ritmo elevato, usciamo dalla pista. Da menzionare un piccolo dettaglio importante: i pneumatici erano quelli originali con cui questa GR Yaris è uscita dalla fabbrica nel 2020. Si avvertiva, infatti, che il grip non era ad alti livelli e la velocità di percorrenza in curva era abbastanza penalizzata: probabilmente con delle coperture più fresche e maggior grip a disposizione, l'impianto originale ne avrebbe risentito ancora di più.



**TEST**

KIT FRENI BREMBO PISTA



Fase 2 / MONTAGGIO DEL KIT



Per migliorare le prestazioni della GR Yaris in frenata decidiamo quindi di testare un bel kit frenante Brembo "Pista" e soprattutto di cambiare le "scarpe", adottando quattro gomme performanti.

Per montare il kit è necessario un cerchio particolare ed abbiamo scelto quello della Sparco prodotto da OZ che ha un ET maggiorato, con un leggero spostamento della ruota verso l'esterno che evita l'interferenza delle razze con la pinza maggiorata. L'installazione del kit è stata effettuata presso l'officina specializzata Leone Motorsport, dove un tecnico esperto ha sostituito le pinze, i dischi e le pastiglie originali con i componenti Brembo. Il kit "Pista", solo per i freni anteriori, è caratterizzato da due pinze

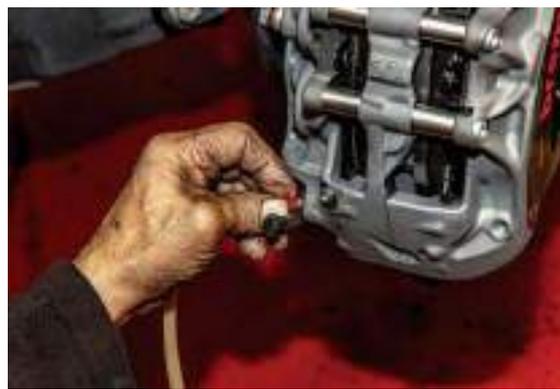
monoblocco forgiate, due dischi flottanti ventilati e pastiglie racing, progettati specificamente per sopportare le sollecitazioni più intense, staffe porta pinze, tubazioni aeronautiche e fluido freni speciale. Più precisamente è un kit con dischi della serie "TY5" da 360 mm con uno spessore della pista frenante ventilata da 33 mm, in due pezzi, con una riduzione delle masse non sospese grazie alla campana centrale in ergal e la caratteristica di dissipare più rapidamente il calore. Sulla superficie dei dischi ci sono 8 baffature curve, che hanno la funzione di mantenere pulita la superficie di contatto tra disco e pastiglia. La pinza è un capolavoro! Si tratta del modello "FF" presente all'interno del catalogo Brembo



Upgrade, appositamente progettato per l'uso in pista. Questa è la FF6, una novità: ha 6 pistoni con canalizzazioni interne migliorate per il

passaggio del fluido e uno spurgo dell'impianto più rapido. È una pinza forgiata da un design unico con una notevole rigidità e peso ridotto.

Le FF6 sono anche molto belle esteticamente e richiamano gli impianti utilizzati da Brembo nelle più importanti competizioni motoristiche. Hanno un corpo asimmetrico forgiato, con ponte tangenziale fisso e altri elementi per aumentarne ulteriormente la rigidità. Si può montare lo sgancio rapido per la sostituzione delle pastiglie che può essere necessario quando bisogna cambiarle in gara, come nelle gare di durata, senza dover smontare la pinza dal portamozzo. Le pinze FF, di uso prettamente racing, sono progettate per offrire prestazioni in pista di altissimo livello. La pastiglia, da noi utilizzata per il test, è realizzata con materiali organici e base ceramica e fa parte della serie RB. Ovviamente sono



stati sostituiti sia i tubi freno originali con quelli in treccia d'acciaio, sia il fluido freni con quello Brembo GT | LCF600PLUS, specifico per l'uso racing e le alte temperature. Questo fluido ha un basso fattore di compressibilità alle alte temperature, con un punto di ebollizione "a secco" a 316 °C e punto di ebollizione "umido" 204 °C. Rispetto ad altri fluidi dei freni, è più performante alle alte temperature, ma ha un grado di igroscopicità leggermente più elevato e deve essere quindi sostituito frequentemente. Il montaggio del kit è stato molto facile e anche rapido.

FOTOSPORT.BIZ

L'AGENZIA FOTOVIDEO
UFFICIALE
DELL'AUTODROMO DI
VALLELUNGA DAL 2002



WOW!

PRENOTA IN ANTICIPO IL SERVIZIO FOTOVIDEO PER IL TUO TRACK DAY AUTO INSERENDO IL COUPON "ELABORARE"

- RISPARMI UN ULTERIORE **10%** SUL SERVIZIO FOTOVIDEO
- RICEVI **10€** DI SCONTO SULL'ABBONAMENTO AD ELABORARE!



VALLELUNGA.FOTOSPORT.BIZ



TEST

KIT FRENI BREMBO PISTA



Fase 3 / TEST KIT BREMBO PISTA A VALLELUNGA



Dopo aver installato il kit Brembo, siamo tornati a Vallelunga per mettere alla prova i rinnovati freni della GR Yaris. Prima di tutto, però, ci siamo concentrati sul rodaggio dell'impianto frenante, un passaggio cruciale per garantire la massima efficienza e durata dei componenti. In pista, dove le sollecitazioni termiche sono elevate e le frenate sono più frequenti e intense rispetto all'uso stradale, il rodaggio assume un'importanza ancora maggiore per i materiali di attrito, essenzialmente pastiglia e disco, che devono accoppiarsi perfettamente. In pista il rodaggio avviene più rapidamente, in quanto le frenate ripetute favoriscono un adattamento più rapido e omogeneo e si riesce a raggiungere un coefficiente d'attrito ottimale tra pastiglie e dischi, garantendo

così una potenza frenante sempre pronta. Impieghiamo un turno da mezz'ora per il rodaggio, facendo riscaldare gradualmente i freni: prima abbiamo girato con un ritmo moderato, evitando frenate brusche e prolungate. Alternando fasi di accelerazione a fasi di decelerazione si riescono ad effettuare frenate progressive e di media intensità, facendoli salire al massimo della temperatura dopo circa 20". Così si inizia a percepire tutt'altra musica rispetto all'impianto originale soprattutto per quanto riguarda la prontezza, che è davvero impressionante! Un paio di giri lenti per raffreddare l'impianto e poi usciamo dalla pista per rientrare nel box dove facciamo riposare la GR mentre dischi, pinze e pastiglie

si abbassano di temperatura fino a quella ambiente. Nel secondo turno entriamo più decisi, portando la vettura al limite e cercando di stampare un buon tempo. Fin dai primi giri si avverte una differenza abissale sia nella frenata sia nel grip in curva, grazie ai nuovi pneumatici Michelin Sport Cup2 e ad un ET dei cerchi che porta ad un leggerissimo allargamento della carreggiata. Si riscontra subito che il pedale del freno è più rigido e più modulabile; la potenza frenante è aumentata in modo significativo. L'auto rallenta nelle staccate più decise con una precisione notevole ed una rapidità straordinaria, consentendo di allungare la staccata ed arrivare "sotto" in curva con maggiore velocità. Grip e frenata migliorati infondono maggiore

sicurezza e così possiamo spingere più forte e per più tempo sul pedale dell'acceleratore. Eccellente il bite iniziale, cioè la prontezza con cui i freni rispondono alla pressione del pedale, un aspetto cruciale per la sicurezza e il controllo del veicolo, così come la modulabilità: questo kit permette di dosare l'intensità della frenata in modo preciso, soprattutto nell'ultima fase della staccata, quando iniziamo a puntare sulla corda della curva tenendo ancora il piede (ma con meno intensità) sul pedale del freno. Anche dopo un uso prolungato, esaminando il comportamento specialmente nelle due frenate più impegnative del circuito, quella prima della curva dei Cimini 1 e la seconda prima della curva Campagnano, si riscontra una notevole consistenza

e stabilità del pedale con una frenata sempre prevedibile, ovvero mantiene una risposta costante anche sotto stress prolungato. Altro fattore importante è la temperatura dei dischi, un parametro critico per identificare eventuali problemi di surriscaldamento e di fading, fenomeno che compromette l'efficacia della frenata. A parte un leggero innalzamento di 40/50 °C nella prima fase del rodaggio e nei primi chilometri quando le pastiglie erano nuove, nel secondo turno la temperatura dell'impianto si è sempre mantenuta entro valori molto contenuti e di circa 78/80 gradi inferiori rispetto all'impianto di serie. Non abbiamo riscontrato nessuno calo di coppia frenante e nessun accenno al fading che aveva accusato invece l'impianto originale.

IN SINTESI

come va il Kit BREMBO Pista

Il kit Brembo Pista offre una serie di vantaggi significativi che lo rendono una scelta eccellente per chi cerca prestazioni di frenata superiori in pista; è ideale quindi per le competizioni o le giornate dei Track Day. Garantisce una maggiore potenza frenante grazie ai dischi di alta qualità, alle pinze particolari e alle pastiglie speciali: un insieme che assicura una decelerazione più efficace, anche nelle situazioni più impegnative. Per un uso quotidiano può risultare rumoroso sullo sconnesso in quanto le

pastiglie non sono dotate né di fermi né di molle. Questa caratteristica è voluta soprattutto per la sostituzione rapida delle pastiglie nelle gare endurance senza dover staccare la pinza. In conclusione, il kit Brembo Pista è promosso a pieni voti per la sua resistenza in condizioni di stress. Rispetto all'impianto frenante originale Toyota (ben dimensionato sulla GR) garantisce una frenata più sicura e stabile, rendendolo ideale per la pista con un tocco di miglioramento dell'estetica del gruppo ruota.



FRENI ORIGINALI

(Freddo/Caldo)
Buono / Discreto
Buona / Mediocre
Discreta / Discreta
Discreta / Scarsa
Discreta / Scarsa

KIT BREMBO PISTA MICHELIN SPORT CUP2

(Freddo/Caldo)
Buono / Eccellente
Ottima / Eccellente
Ottima / Eccellente
Ottima / Eccellente
Eccellente / Eccellente

Bite iniziale
Potenza frenante
Modulabilità
Consistenza
Stabilità del pedale

Velocità massima (GPS)

Staccata Cimini	228,9 km/h	233,0 km/h
Tempo sul giro	1:59,8 sec.	1:56,4 sec.

Questo test ci ha permesso di mettere a confronto due configurazioni diverse e di comprendere come il kit Brembo Pista influisca sulle prestazioni complessive dell'auto in un contesto così impegnativo.



Kit BREMBO PISTA



Codice 3KC80m65A - KIT PISTA FF6 355X32 TY5 composto da dischi 355x32 mm, montati su campana in ergal, pinze a 6 pistoni, staffe. Sono stati utilizzati tubi freno in acciaio e fluido freni Brembo GT | LCF600PLUS specifico per uso racing ed alte temperature.
Il prezzo del kit è di **3.750 euro + IVA** (senza pastiglie).
Distributore: Motorquality S.p.A.

a cura di
Pierluigi Mancini

SEMISLICK SOLO ALL'ANTERIORE?

Giordano - Velletri (RM)



Se la tua auto soffre di un sottosterzo congenito difficile da correggere in altro modo, nell'uso in pista non sarebbe sbagliato montare le gomme semislick solo sull'asse anteriore e lasciare le stradali sull'asse posteriore: non saresti il primo a farlo e i risultati sono molto buoni.

UN 1750 SU 595 ABARTH

Stefano - Subiaco (RM)



Il propulsore 1750 della Giulietta Quadrifoglio Verde è stato già montato da alcuni preparatori sulla scocca della 595 Abarth e, sul mercato, sono disponibili anche i supporti motore già fatti per questo swap. Spendere 30.000 euro su una 595, però, ha poco senso: vendendola e aggiungendo questa somma potresti comprare un'auto già di base nettamente superiore e più piacevole da guidare. Il tuning è un hobby bellissimo, ma bisogna avere le idee chiare quando la spesa non vale l'impresa!

PRESSIONE GOMME: COME MISURARLA

Niccolò - Castel Maggiore (BO)



Quando si va in pista la regolazione della pressione delle gomme è un parametro essenziale da tenere sempre

ACQUISTO USATO... OBBLIGATO!

Dopo anni di studio e dopo aver finalmente ottenuto un posto di lavoro ben retribuito, ero intenzionato a realizzare il mio sogno di avere un'auto sportiva, ma nel contempo, comoda da utilizzare tutti i giorni.

Purtroppo, però, il mercato del nuovo non offre più nulla di raggiungibile (la Golf GTI, una delle poche vetture potenzialmente interessanti, costa 45.000 euro!) e accedere ai finanziamenti per l'acquisto dell'usato ha dei costi allucinanti. Secondo voi, passato questo momento di difficoltà, le Case aumenteranno l'offerta di auto compatte sportive?

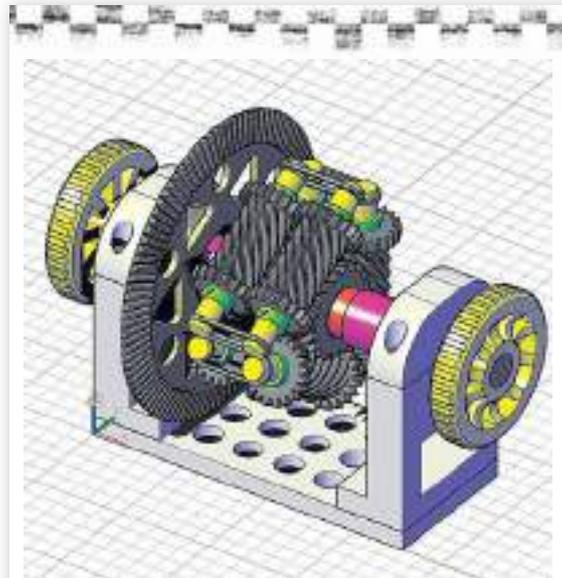
Davide (Bologna)

Le compatte sportive sono quelle che più hanno subito gli effetti di questa enorme crisi che sta attanagliando il mondo dell'automobile. Sono macchine, infatti, che fanno piccoli numeri, e ai grandi manager questa nicchia di mercato non interessa (anche se le loro sportive elettriche fanno numeri ancora minori!). Purtroppo le cose, andando avanti di questo passo, non potranno cambiare. La situazione dei costruttori europei è davvero triste, come viene confermato ogni giorno dalle notizie di cronaca sempre più

drammatiche con chiusure di stabilimenti e licenziamenti di massa. Abbiamo visto fallire tante aziende e il peggio deve ancora arrivare. Per certi politici la transizione "ecologica" doveva rappresentare una grande opportunità: per le Case, di rinnovare il parco circolante europeo in 5 anni con grandi numeri; per i governi, di aumentare i loro introiti fiscali; per i consumatori, di avere delle auto migliori (secondo "loro"). Il risultato è stato un passo falso clamoroso, con un incremento dei prezzi di listino assurdi (una Golf GTI base a 45.000 euro si commenta da sola), con aziende sull'orlo del fallimento o già fallite (in alcuni casi tenute in piedi dai soldi dei contribuenti) e decine di migliaia di persone senza un posto di lavoro né alcuna prospettiva. La colpa è stata anche dei "top manager", che per l'avidità di facili guadagni si sono scavati la fossa da soli. Oggi, gli stessi, non rischiano più a costruire belle automobili: è meglio riproporre l'ennesimo SUV che, alla fine, troverà sempre qualche cliente a cui piace guidare stando in alto. C'è anche da dire che i giovani non amano più le automobili e neanche le moto; non prendono più la patente, con una domanda di auto sportive in crollo verticale. A questo punto, anche supponendo che di fronte al disastro economico che si prospetta, i politici cambino idea e gestiscano diversamente la transizione ecologica, i costruttori europei non avranno "piattaforme" utili per sviluppare nuovi modelli termici una volta dismesse quelle di vecchia generazione e soprattutto non avranno più soldi per il mercato



L'industria automobilistica europea non produrrà più compatte sportive.



Il differenziale autobloccante più adatto all'uso stradale è il Torsen.

delle piccole sportive. Di conseguenza, nella migliore delle ipotesi, riconveriranno ad endotermico qualche SUV nato sulla piattaforma da motore elettrico, con risultati disastrosi. Quindi è preferibile comprare un buon usato nell'attesa dell'arrivo di auto giapponesi termiche di nuova generazione: Toyota, che si è mossa molto meglio delle Case europee, ha grandi progetti per il futuro.

DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE A TUTTI I COSTI!

Sulla mia Abarth 595, già elaborata con 210 CV, volevo installare un differenziale autobloccante a lamelle che ho acquistato usato ad un buon prezzo. Secondo il parere di mio zio, meccanico che ha curato interamente la preparazione dell'auto, non avrebbe senso montarlo su una vettura che utilizzo solo su strada e mai in pista, anzi potrebbe crearmi delle difficoltà nella guida di tutti i giorni. Voi cosa mi consigliate?

Bruno (Torino)

Il differenziale autobloccante è un accessorio molto utile nella guida sportiva, ma come giustamente ha osservato tuo zio, può essere critico nell'utilizzo su strada. Questa tipologia di differenziale, rispetto a quello libero montato di serie sulla tua 595, trasferisce sempre coppia sulla ruota con maggiore trazione; il che, ovviamente, riduce il sottosterzo di potenza nella percorrenza e in uscita dalle curve lente, garantendo maggiore trazione e migliori prestazioni, oltre ad un'esperienza di guida molto più appagante. Il fatto che quando dai gas in curva, la macchina va via di muso, è quanto più mi ha fatto odiare le trazioni anteriori in tutta la mia vita. Il problema, però, è che non si va sempre al massimo. Il differenziale autobloccante a lamelle, che è anche regolabile, è molto reattivo nella sua azione. Ciò significa che quando interviene, si perde completamente il riallineamento del volante, con quest'ultimo che tenderà a ruotare maggiormente verso l'interno curva; di conseguenza il guidatore dovrà riaprire il volante a forza di braccia, senza aspettare che ciò avvenga spontaneamente. Se si aggiunge che basta una buca per far "bloccare" il differenziale provocando uno scartamento (reazione che si enfatizza tanto più la



I motori con cinghia a bagno d'olio sono l'errore progettuale, in campo automobilistico, più grave degli ultimi anni.

Il problema di fondo è che la gomma si degrada in presenza di idrocarburi: una cosa che imparai da mio padre in officina sin da piccolo e che sarà sfuggita a chi ha progettato questi motori presentati, a loro tempo, come "rivoluzionari". Forse gli "ingegneri" che hanno ideato questi propulsori non lo sapevano, forse hanno fatto male i conti sulla durata, ma i nodi sono presto arrivati al pettine. Sui motori aspirati l'usura è un po' più lenta mentre su quelli sovralimentati, con questa disgraziata soluzione, quel poco di benzina che trafiglia nel carter genera una miscela con l'olio ancora più aggressiva nei confronti della gomma che, rapidamente, si deteriora crepandosi e liberando frammenti. Questo pulviscolo si aggruma intasando il pescante in coppa e il filtro dell'olio. Il risultato è una carenza di lubrificazione che provoca l'usura delle canne cilindro, con conseguente aumento del trafilaggio e diluizione dell'olio, innescando una reazione a catena che causa il grippaggio di ogni elemento del motore: cilindri, bronzine, alberi a camme, turbocompressore, ecc. Sono state provate, senza successo, delle cinghie realizzate con una diversa miscela di gomma, che non hanno risolto il difetto; sui nuovi Puretech EB Gen 3 ibridi di Stellantis, hanno installato una catena di distribuzione in sostituzione della cinghia: qualcuno già dice che è sottodimensionata, ma solo il tempo ci dirà se ha risolto il problema. Oltretutto, non esiste un kit aftermarket per la sostituzione della cinghia con la catena, essendo frutto di una riprogettazione del motore. Alla luce di questi fatti, la cosa migliore è disfarsi quanto prima di queste vetture, essendo il difetto talmente grave da non poter essere corretto in nessun modo. Una soluzione sarebbe quella di sostituire l'olio con maggiore frequenza e ad ogni cambio, oltre a smontare la coppa per pulire i residui che intasano il pescante e cambiare anche la cinghia più frequentemente. Insomma,

percentuale di bloccaggio è elevata), è indispensabile essere sempre pronti guidando con due mani sullo sterzo e con la giusta concentrazione soprattutto su strade con fondo sdruciolevole, bagnato o irregolare. Detto ciò, questa tipologia di differenziale per poter funzionare ha bisogno di un buon assetto e, soprattutto, di gomme con ottimo grip, altrimenti è inutile il trasferimento di coppia tra le due ruote. Le Case costruttrici che hanno impiegato differenziali autobloccanti sulle auto stradali hanno quasi sempre puntato sui TorSen, meno reattivi di quelli a lamelle. Questi ultimi, poi, tendono a frenare la vettura e ad assorbire più potenza rispetto a quello libero o ad un TorSen: ti basta provare a spingere un'auto da corsa per capire quanta potenza venga dissipata in questo modo proporzionalmente alla percentuale di bloccaggio. Pertanto, se non usi la vettura in pista, il bloccante effettivamente non ha molto senso, per di più uno a lamelle. Al massimo potresti puntare su un TorSen.

AFFIDABILITA'
UN MOTORE
SFORTUNATO
Possiedo, mio malgrado, una di quelle vetture dotate di motore turbo benzina con cinghia di distribuzione a bagno d'olio. Non percorro molti chilometri l'anno e, in occasione dell'ultimo tagliando, il meccanico ha cambiato la maledetta cinghia con una di nuova generazione (così gli hanno detto...). Mi posso fidare ad usarla o sarebbe meglio venderla e comprare qualcosa di più affidabile? Esiste un modo di utilizzare l'auto che possa scongiurare rotture e problemi di affidabilità?

Paolo (Roma)

Purtroppo, per le cinghie a bagno d'olio esistono soltanto rimedi palliativi.

ABBASCIANO
 PERFORMANCE CENTER

**PREPARAZIONI TRACKDAY
 E STRADALI**

ELABORAZIONE ELETTRONICA

BANCO PROVA POTENZA

**REVISIONE ED ELABORAZIONE
 TURBOCOMPRESSORI**



**BANCO PROVA
 TURBOCOMPRESSORI**

KIT PER MOTORI T - JET

KIT TFSI

PNEUMATICI E ASSETTI



OFFICINA ABBASCIANO

Via di Torre Spaccata 147/B

00169 Roma

Tel/Fax 0678344624

www.abbascianotuning.it
 abbascianotuning@libero.it

a cura di
Pierluigi Mancini

monitorato. Ti consigliamo di acquistare un manometro professionale, inserirlo in una scatola di cartone imbottita di spugna e lasciar uscire solo il tubo di gomma: piccoli urti sono in grado di danneggiare questo strumento, che deve essere conservato come una reliquia. Poi dovrai munirti di un block notes e segnare, per ogni turno di guida, la pressione delle gomme a freddo/a caldo, verificando se una gomma ha scaldato più dell'altra dello stesso asse (e casomai abbassare un filo la pressione di quella che tende ad alzarsi) e poi annotare il comportamento dell'auto. Alla fine della giornata avrai molto materiale da studiare per capire e migliorare la messa a punto.

VOLKSWAGEN GOLF GTI DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE

Maurizio



Il differenziale autobloccante tipo TorSen non è brutale come quelli a lamelle, non genera evidenti dissipazioni di potenza ed è abbastanza facile da gestire nella guida di tutti i giorni. È di fondamentale importanza imparare a conoscere le reazioni dell'auto con esso equipaggiata e, soprattutto, guidare sempre con due mani sul volante: la perdita di aderenza su una ruota, come ad esempio per aquaplaning, una buca o una ruota che finisce sull'erba, determina un rapido trasferimento di potenza sulla ruota con grip e un effetto sterzante che può essere pericoloso se non si ha la giusta esperienza. Si perde poi la tendenza al riallineamento in uscita di curva quando il differenziale si blocca, il che rende necessario riaprire lo sterzo.



Le pastiglie sinterizzate a mescola sportiva, in alcuni casi, possono risultare rumorose a freddo.

i costi di manutenzione ordinaria salirebbero alle stelle tanto da superare in breve tempo il valore stesso della vettura... ne vale la pena?

FRENI
FRENI SPORTIVI, MA RUMOROSI...
Ho acquistato delle pastiglie freno sinterizzate a mescola sportiva, eccellenti in frenata sia a caldo che a freddo e con ottimi risultati anche come modulabilità. Sarei molto soddisfatto se non fosse per un unico, grave inconveniente: sono rumorosissime. A freddo fischiano in modo inaccettabile, facendo girare addirittura la gente per strada. Solo nella guida sportiva o in pista, quando raggiungono la temperatura di esercizio, il fastidioso rumore sparisce. C'è qualche sistema per risolvere questo problema?

Piero - Desenzano del Garda (BS)

Purtroppo, la rumorosità a freddo è una fastidiosa peculiarità di alcune pastiglie freno sinterizzate a mescola sportiva. Con il termine "sinterizzazione" si indica la tecnologia della lavorazione delle polveri metalliche, in

a che non raggiungono la temperatura di esercizio, tendono a generare dei fastidiosi stridii. Da ciò è facile dedurre che non c'è una soluzione per ridurre la rumorosità a freddo: o la si accetta, o si opta per una mescola meno performante nell'impiego sportivo, ma più adatta all'uso su strada. Detto questo, c'è poi da ricordare che, essendo sostanzialmente in metallo, queste pastiglie tendono a trasmettere più calore al fluido idraulico e ai tubi flessibili, nonostante lo strato in gomma isolante underlayer, posto tra il materiale d'attrito e la base in acciaio del pattino: scegliendo questa tipologia di materiale si deve utilizzare quanto meno un set di tubi freno e un fluido con un punto di ebollizione più elevato. Le pastiglie sinterizzate inoltre risultano più aggressive sulle piste frenanti: non a caso sulle moto vengono abbinata a dischi in acciaio inox: meno performanti dei dischi in ghisa automobilistici, ma meno inclini all'ossidazione.

DISTRIBUZIONE
ALBERI A CAMME DELUDENTI
Sulla mia Mazda MX-5 ND 2000 160 CV ho montato una coppia di alberi a camme acquistati da un conoscente che, nel frattempo, aveva deciso di vendere la sua auto riportandola così all'originale. Prima che li smontasse ho provato la macchina, sia prima che dopo

la riprogrammazione della centralina elettronica eseguita in un secondo momento, e sono rimasto colpito da come andasse bene lungo l'intero arco di erogazione del motore. Una volta montati sulla mia vettura, ho lamentato, invece, un calo di prestazioni sia ai bassi che agli alti regimi. Da cosa può dipendere? Eppure, le due auto avevano lo stesso impianto di scarico e di aspirazione! Secondo il mio meccanico devo soltanto riprogrammare la centralina, ma io non ne sono molto convinto...

Claudio (Milano)

A parità di auto e di componenti impiegati, se la tua macchina non ha lo stesso rendimento di quella del tuo amico che ti ha venduto gli assi a camme, il problema è da attribuire ad un erroneo montaggio di questi ultimi. Non tutti gli alberi a camme, infatti, vanno montati seguendo i riferimenti di serie. Alcuni meccanici generici tendono a installare questi componenti seguendo i parametri e/o i segni di riferimento originali, mentre altri produttori di componenti speciali forniscono istruzioni di montaggio dettagliate per sfruttarne al massimo le loro caratteristiche. Non è la prima volta che capita di imbatteci in problematiche del genere. L'unico modo di risolvere questo inconveniente è di richiedere le istruzioni di montaggio al



La messa in fase degli alberi a camme è un momento essenziale della ottimizzazione di un motore sportivo e deve essere fatta prima della mappatura della centralina elettronica.

costruttore e mettere in fase gli assi a camme seguendo i parametri da lui forniti. Il nostro consiglio, quindi, è di richiedere i dati di messa a punto delle tue camme al costruttore e di effettuarla in base ad essi. Poi, una volta ottimizzata la messa in fase, solo a quel punto si potrà iniziare a lavorare sulla mappatura della centralina.

MOTORE

PIÙ PEPE PER UNA 350 Z

Ho acquistato una Nissan 350Z (motore versione HR): ha 20.000 km, è in perfette condizioni e si guida benissimo. L'unica cosa che mi delude è l'accelerazione, inferiore a quanto mi aspettassi, forse anche a causa del peso. Come posso risolvere questo problema?

Alberto (Bolzano)

La Nissan 350Z è una gran bella macchina, ma dotata di un motore aspirato da 300 CV: non sono molti per spingere un'auto che supera abbondantemente i 15 quintali. Esistono diversi kit di potenziamento per la bella coupé giapponese, dalle elaborazioni su base aspirata fino a quelli per la sovralimentazione mediante compressore o turbocompressori. Tutto dipende dal budget disponibile. La base di partenza è la migliore: il 3.5 in versione HR presenta il 90% dei componenti rivisti rispetto alle DE e DE Evo, risolvendo tutti i problemi di

gioventù di questo V6, oltre a partire da una potenza massima di 313 CV. Con un buon soft tuning basato su un kit di aspirazione di qualità, catalizzatori metallici e riprogrammazione della centralina elettronica si possono ottenere circa 30 CV di potenza massima in più e una maggiore reattività. I collettori di scarico possono garantire qualche cavallo in più, mentre i soldi per acquistare centrali e finali sono spesi inutilmente. Ho provato alcune 350Z messe perfettamente a punto e la differenza si sente moltissimo, molto più di quello che si potrebbe credere. Per oltrepassare questi valori bisogna puntare sulla sovralimentazione. Esistono kit plug & play di qualità, facili da montare e da mettere a punto che assicurano incrementi di potenza sostanziosi, ma il budget richiesto è nettamente superiore: si va dai 400 ai 500 CV a motore chiuso con un costo che, però, supera i 10.000 euro comprensivi di montaggio e messa a punto, a cui abbinare poi imprescindibilmente un kit impianto frenante maggiorato e un assetto di alto livello. Per quanto riguarda la riduzione del peso, già con la sostituzione dei sedili e dei cerchi si superano abbondantemente i 50 kg, ma te la sconsiglio: l'auto è bellissima con i sedili originali! Il mio suggerimento è di effettuare un buon soft tuning e di goderti l'eccellente equilibrio di questa elegante coupé che, già con 340 CV ben messi, avrà prestazioni nettamente superiori a quelle in configurazione di serie.

PEUGEOT 207 RC SCELTA ALBERI A CAMME

Daniele (Cremona)

Gli alberi a camme stradali vengono studiati per garantire un incremento di potenza inferiore a quello di un profilo corsa, ma permettono di guidare tranquillamente nel traffico e di essere gestiti con la centralina e l'aspirazione di serie, senza modifiche radicali. Con quelli più estremi si rischia di imboccare un vicolo cieco, con la necessità di sostituire la coppia conica per accorciare il cambio e di dover montare una centralina sostitutiva che, su un'auto stradale, non hanno molto senso.



AVVISO

I nostri consigli contribuiscono in maniera determinante a migliorare la sicurezza e le prestazioni dell'automobile, ma ricordiamo ai lettori che il Codice della Strada limita fortemente questi interventi. Pertanto alcune modifiche potranno essere effettuate esclusivamente su vetture destinate all'utilizzo in pista o su spazi privati. Ricordiamo a chi scrive di non dilungarsi nelle domande e di formulare un solo quesito. Lettere ed e-mail devono contenere i dati completi del mittente e la dicitura "Autorizzo a pubblicare i dati relativi alla mia persona". Gli invii privi di questi requisiti saranno cestinati.

Per scrivere alla redazione inviare e-mail a: posta@elaborare.org

oppure per posta a:

Elaborare
Via della Bufalotta 378
00139 Roma

N.B. specificare Nome, Cognome e Località.
(la ricezione della lettera ne autorizza la pubblicazione)

CAMPOLI CLASSIC MOTORSPORT



ELABORAZIONI MOTORI PER MACCHINE DA GARA



ASSISTENZA IN GARA

ELABORARE CHECK POINT

VIA CAMPOVARIGNO
03039 SORA (FR)
+39 338 679 3167
EZIO.CAMPOLI@LIBERO.IT
WWW.CAMPOLIELABORAZIONI.IT



Esiste di tutto per elaborare la Nissan 350Z, compresi i kit di sovralimentazione plug & play.



Sfida ESTREMA

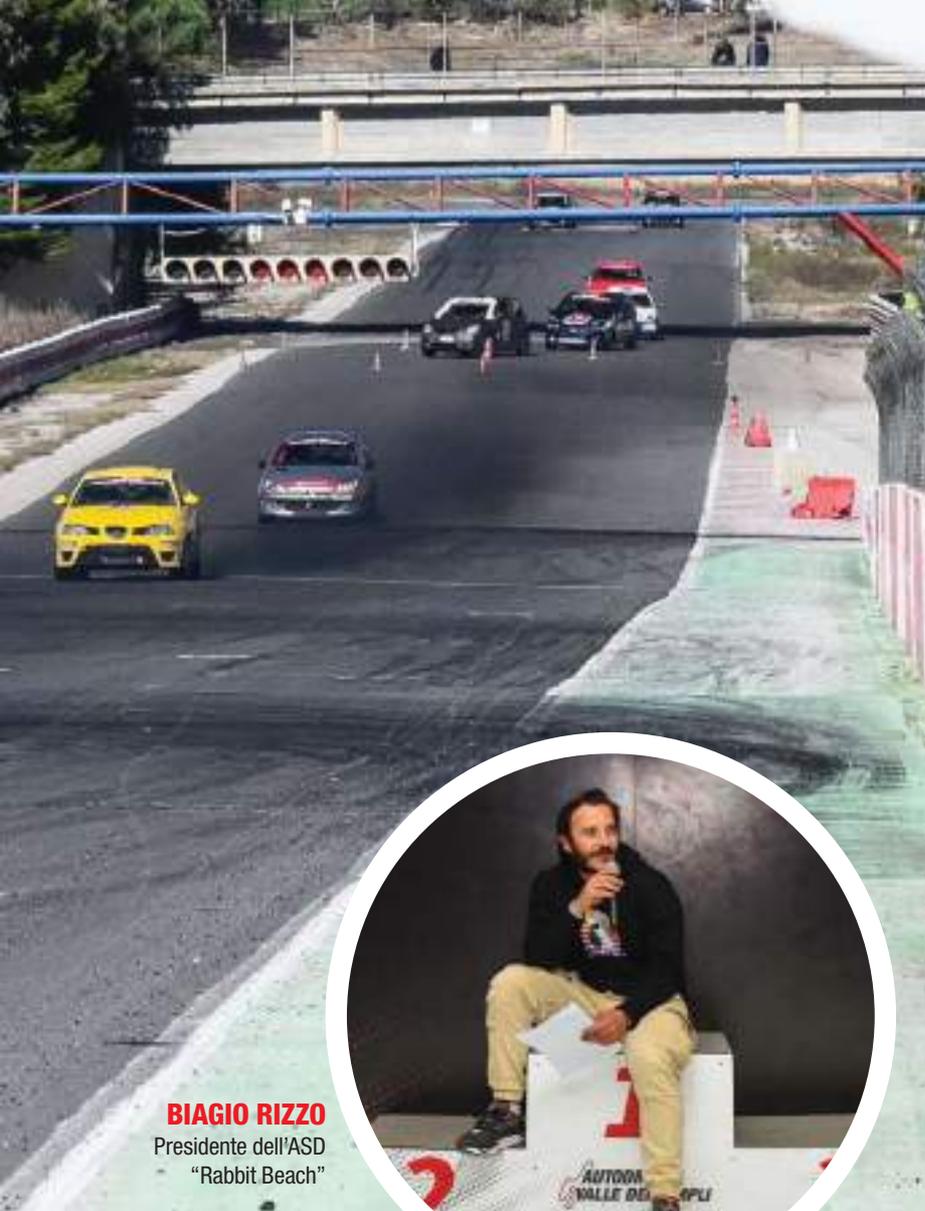
Grande spettacolo all'Autodromo di Racalmuto dove si è svolta l'Hours Run, gara dilettantistica di Endurance, insieme ad alcuni eventi nel paddock, tra cui il raduno del Tuning Girls Club

 Gerlando Sciortino

Lo scorso 17 novembre, presso l'Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto (AG), si è svolta la terza gara di Endurance dell'anno organizzata dall'ASD Rabbit Beach, riservata alle vetture diesel e benzina che hanno girato in pista per ben dieci ore di seguito. L'evento è stato realizzato in collaborazione con l'ente di promozione O.P.E.S. della Sicilia presieduto

da Andrea Patti (vicepresidente nazionale e responsabile della formazione dell'ente) e O.P.E.S. Motori, settore diretto da Paolo Martini. La manifestazione ha avuto inizio alle 8:00 in punto ed è terminata in serata, con grandi festeggiamenti dei Team che hanno concluso la difficile e prolungata gara. Con il termine inglese "Endurance" si indicano le gare automobilistiche di lunga





BIAGIO RIZZO
Presidente dell'ASD
"Rabbit Beach"



durata dove si predilige una velocità costante, che pur essendo in media inferiore alle competizioni di breve durata, è fondamentale per percorrere più chilometri nel tempo prestabilito.

LA GARA

L'Hours Run ha visto la partecipazione attiva di 16 Team con un totale di 76 piloti, che si sono dati il cambio alla guida delle rispettive macchine per percorrere più giri possibili fino al termine della gara. In queste competizioni arrivare fino in fondo è sempre un'incognita, tanto che la gara è rimasta incerta fino all'ultimo, per via dell'affidabilità delle vetture sottoposte all'usura dei componenti meccanici causata da continue accelerazioni, brusche frenate e repentini cambi di direzione. Le chicane, posizionate appositamente sul tracciato, hanno avuto il compito di abbassare la velocità e ridurre gli eventuali gap di performance fatti registrare dai vari

equipaggi. Nel corso dell'evento, infatti, le auto con tanti cavalli dotate di un'ottima coppia hanno gareggiato alla pari con altre magari con minori prestazioni, senza avere il diritto di sorpasso perché in questo tipo di gara non viene utilizzata la bandiera blu, tipica degli sport motoristici, per segnalare ai piloti più lenti di far passare quelli più veloci. In questo tipo di competizione, macchine, piloti e meccanici devono fornire prestazioni ottimali per la vittoria finale, ma l'affidabilità di ogni singola vettura prevale su qualsiasi altro fattore. In questa Hours Run si sono classificati al primo posto i piloti del Team "Carpe Diem" su Fiat Bravo dopo aver percorso 278 giri in poco più di dieci ore (10:01:02.63), facendo segnare il miglior tempo di 1:35.506. Fino agli ultimi minuti della gara, l'esito per il secondo e terzo posto è stato incerto. I piloti maltesi del Team "Sign Warehouse" su Peugeot 206 nel rush finale si sono piazzati al secondo posto, precedendo i piloti del Team "Joker"

su Volkswagen Golf 4. Le soste ai box sono state indispensabili per il rifornimento del carburante, per la sostituzione di gomme, freni e altri elementi che nel tempo si sono usurati, nonché per scontare eventuali penalità inflitte dai giudici di gara. L'ingresso in pista della Safety Car ha avuto il compito di raggruppare e rallentare le auto per garantire l'incolumità di piloti e commissari durante la gara, in modo da evitare la bandiera rossa con la conseguente interruzione dell'evento. L'Hours Run si è rivelato così un format avvincente che ha messo alla prova le prestazioni delle vetture, la resistenza fisica e mentale dei piloti e l'organizzazione dei Team nei box per la necessaria assistenza meccanica.



STEFANIA MIA
del "Tuning Girls Club"

EVENTI COLLATERALI

In contemporanea con lo spettacolo offerto in pista, in tutta l'area del paddock è stata allestita un'area espositiva gestita da Stefania Mia del Tuning Girls Club con lo scopo di coinvolgere diverse aziende specializzate nel settore automobilistico. Al raduno statico di vetture appartenenti ai vari club della Sicilia erano presenti vari brand del mondo automotive internazionale. Inoltre c'erano alcuni stand per la cura dell'auto organizzati dalle aziende: Gullotta, A Regola D'Arte, Punto Wrap, Backfire Garage e MaFra. Quest'ultima



ELENCO TEAM E PILOTI

TEAM "PROSPEED PARTS MALTA"

Auto: Audi S3 e Nissan Skyline R33
Piloti: Abela Clint
 Bezzina Christian
 Fenech Jack
 Galea Mark

TEAM "SHARK"

Auto: FIAT Punto Mk1 1.2
 Punto Mk2 1.9
Piloti: Messina Carmelo Maurilio
 Lauricella Roberto
 Mulone Vincenzo
 La Monaca Vincenzo
 Muratore Carmelo
 Messina Angelo Gioacchino
 Mulone Gioacchino
 Messina Alessio Lucio
 Mulone Davide
 Giardina Giovanni

TEAM "KATTIVA"

Auto: Ford Ka 1.3
Piloti: Di Falco Mustazzella Calogero
 Di Falco Mustazzella Carmelo
 Di Falco Mustazzella Gabriele
 Petralito Matteo
 Gallo Alfonso
 Genova Luigi

TEAM "MCN"

Auto: Citroën C2 VTS 1.6
Piloti: Amato Domenico
 De Battista Domenico
 Balzano Gianmarco
 Carelli Luigi

TEAM "BLACK MAMBA"

Auto: Alfa Romeo GT 1.9
Piloti: Caramma Anthony
 Gambino Filippo Christian
 Guarneri Stefano Emanuele
 Greco Antonino

TEAM "TITANS RACING TEAM"

Auto: Alfa Romeo 156 Sw 1.9
Piloti: Cinquemani Giovanni
 Tusa Marco
 Spinella Antonino
 Nobile Giuseppe
 Alfano Rosario
 Zibi*

TEAM "VERPA SQUADRA CORSE"

Auto: Mini Cooper S 1.6
Piloti: De Leo Massimiliano
 Piazza Gioacchino
 Pirera Alessandro
 Mazzeo Valerio
 D'arrigo Giuseppe

TEAM "MALEFICI"

Auto: Peugeot 206 1.6
Piloti: Brungo Diego
 Brungo Carmelo
 Pepe Calogero
 Candioto Igazio

TEAM "JOCKER"

Auto: VW Golf IV 1.9 TDI
Piloti: Bennici Biagio (Luca)
 Avarello Antonio Salvatore

Bennici Luigi Gioacchino
 Borzellino Giuseppe
 Li Calzi Raimondo

TEAM "CARPE DIEM"

Auto: FIAT Bravo 1.9 JTD
Piloti: Monachino Alessandro Gioacchino
 Lalomia Giuseppe
 Monachino Calogero
 Salerno Emanuele Vincenzo

TEAM "SIGNWARE HOUSE"

Auto: Peugeot 206 2.0 RC
Piloti: Micallef Beltrand
 Pace Lucas
 Pace Michael
 Charles Zammit

TEAM "ASD SAN CATALDO CORSE"

Auto: Alfa Romeo 147 1.9
Piloti: Milazzo Clemente Alessandro
 Montesanto Emanuele
 Milazzo Dario
 Falzone Roberto

TEAM "MEDITERRANEA RACING"

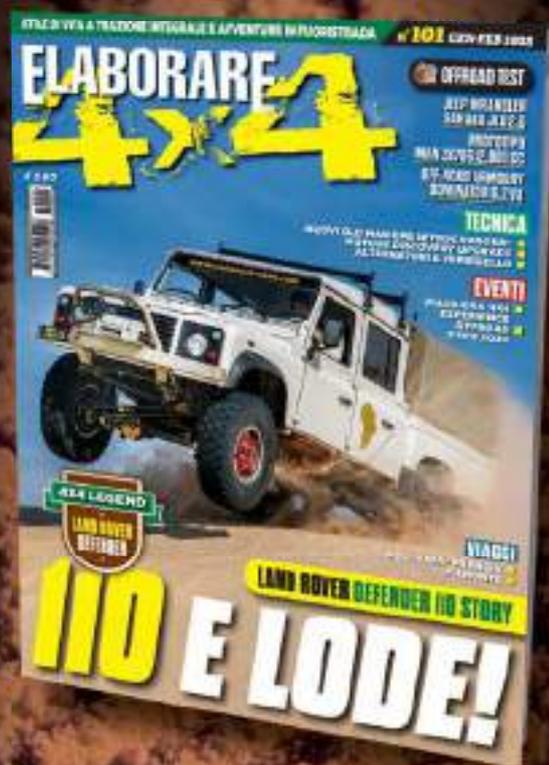
Auto: Seat Ibiza 1.9
Piloti: Adriano Stellino
 Blunda Carlo
 Amato Ignazio
 Monterosso Vito
 Ciaci Liborio



ha fornito i gazebo gonfiabili collocati agli ingressi del paddock e della pista. Nella parte sterrata dell'autodromo è stato creato un percorso dove hanno girato le auto fuoristrada del club "Canicatti 4X4 Off Road". Durante l'evento sono stati distribuiti dei gadget messi a disposizione dagli sponsor: Gullotta, Taurus Special Tuners, Simoni Racing, Be happy be

tuning e Stylish Car. Tra il pubblico del paddock è stato notato un... pin up diverso dal solito: Carlo Lo Nobile, con il cosplayer di Jason Voorhees del film Venerdì 13. Un particolare ringraziamento va al Tuning Girls Club e all'associazione A.N.P.S. per la gestione degli ingressi e l'organizzazione dei parcheggi. Biagio Rizzo

-presidente dell'ASD Rabbit Beach- e i soci del direttivo Alessio Biondo e Giuseppe Schembri, soddisfatti per la riuscita dell'evento, hanno ringraziato i piloti che hanno creduto nel progetto Endurance proposto da Rabbit Beach, anticipando che per il prossimo anno sarà organizzato un "Trofeo Rabbit Beach" con diverse gare in programma.



ELABORARE
 4x4
 110
 E
 LODDE!
 110
 E
 LODDE!
 110
 E
 LODDE!
 110
 E
 LODDE!

ELABORARE
 4x4
 L'UNICA RIVISTA
 DI ELABORAZIONI
 OFF ROAD PER
 DURI E
 PURI!

RICONFERMA AL TOP



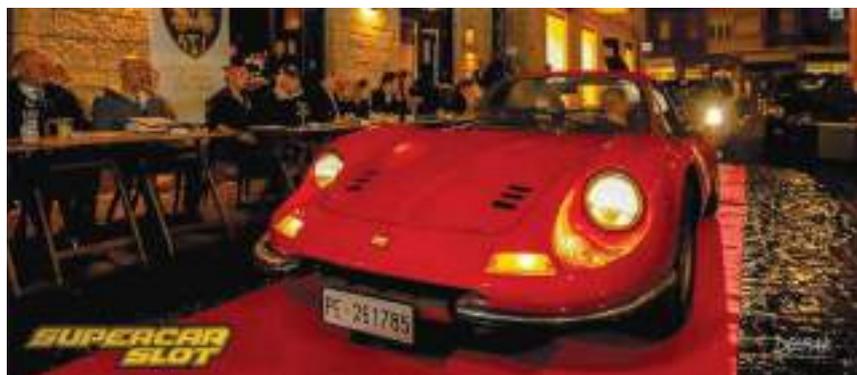
Oltre 150 chilometri di percorso nelle valli umbre con una sorta di prova speciale in salita, momenti culturali ed il "battesimo" delle vetture sotto la Cascata delle Marmore per l'edizione 2024 di Supercarslot

 **Alberto Bergamaschi**

Giunto alla sua quarta edizione, Supercarslot 2024 si riafferma come evento di successo, sapendo coinvolgere un gran numero di appassionati locali e non solo. Lungo le strade dell'Umbria si sono dati appuntamento

in ottobre una cinquantina di equipaggi, affascinati dal sempre interessante programma che sa mettere in scena Francesco Falciola, presidente di Autodepocaeventi e anima di questa manifestazione. Supercarslot è un evento

unico nel suo genere che riesce a fondere alla perfezione ingredienti di sicuro interesse quali l'esposizione statica delle vetture, la sfilata nel centro storico di Terni, il concorso di esclusività, il turismo nelle località di maggiore interesse e il piacere





LE AUTO PREMIATE

CLASSICHE

1° Mercedes-Benz 190 SL (1961)	Pier Giorgio Castelli
2° Lancia Flaminia Touring Superleggera (1961)	Giorgio Parisi
3° Jaguar MK II 3.4 (1961)	Massimo Progetti
3° Pontiac Firebird Trans Am (1980)	Alfio Musumeci

YOUNGTIMER

1° Ferrari 456 M GT	Christofer Michaelssen
2° Porsche 993 Carrera S	Collezione Strappini
3° Alfa Romeo GTV Turbo	Fulvio Salati

SUPERCAR

1° Ferrari SF 90	Lorenzo Conti
2° Ferrari 296	Pierluigi Locchi
3° Abarth 695 "Tribute Ferrari"	Edmondo Arca

BEST OF SHOW

Lancia Fulvia Coupé HFR 1.4	
Proto "Tour de Corse 1967"	Alberto Bergamaschi



della guida su strada chiusa. Le auto presenti erano di varie tipologie e abbracciavano le classiche, cioè quelle realmente storiche con più di 40 anni di età; le youngtimer, prossime ad accedere al soglio della storicità, e le più moderne supercar. Girando per l'esposizione in piazza Buozzi, l'occhio spaziava dai tranquilli Maggolini anni '70 alle modernissime Ferrari attuali, passando attraverso Porsche, Alfa Romeo, Abarth, Jaguar, Fiat, Lancia, Mustang, Corvette, Pontiac e Mercedes. Nella prima giornata, il sabato, i partecipanti si sono sfidati in una

specie di cronoscalata non competitiva, senza rilevamento dei tempi: 3 chilometri della salita Cesi Scalo-Cesi, ripetuta tre volte per la gioia degli improvvisati piloti, che hanno potuto esibirsi al volante delle loro vetture con partenza da fermo a un minuto una dall'altra, sotto l'arco MaFra, come in una vera competizione. Poi è stata la volta dell'aspetto culturale al Grand Hotel San Gemini di San Gemini, già palazzo ducale dei Principi Santacroce dove, dopo una colazione da chef stellato, i partecipanti accompagnati dal padrone di casa Antonio Tacconi, hanno visitato

la pinacoteca della sala Conti Ottelio e la Galleria degli Affreschi con opere di artisti umbri dal 1500 ad oggi; in particolare i dipinti del pittore locale Girolamo Troppa, morto a Terni nel 1714. Ritornati a bordo delle proprie vetture, fino a quel momento esposte in piazza Duomo a San Gemini, la carovana di Supercarslot 2024 ha proseguito verso Acquasparta e Spoleto rientrando nel tardo pomeriggio a Terni per l'esposizione delle auto in piazza San Francesco davanti all'omonima Basilica, in attesa della sfilata per il concorso. Qui, accolte da un folto pubblico, ogni vettura

è stata presentata da ciascun proprietario sfilando sul tappeto rosso davanti alla giuria presieduta dal giornalista Francesco Ippolito, coadiuvato da Miss Bellissima Italiana 2022 Stefania Federici. Il giorno successivo, domenica, ha avuto il suo momento clou quando tutte le auto, dopo aver sostato per la visita e una degustazione al birrificio Birra Bro di Terni, sono giunte sul piazzale antistante alla Cascata delle Marmore, la più alta cascata artificiale d'Europa con un dislivello complessivo di 165 metri. Qui c'è stata l'occasione per uno shooting fotografico fuori

dal comune, con tutte le macchine esposte avvolte in una irreale atmosfera generata dalla vaporizzazione dell'acqua. Dopo un breve aperitivo a base di tartufi, durante il pranzo al ristorante Piermarini di Ferentillo si è tenuta la consegna dei premi alle auto selezionate dalla giuria la sera precedente. I partecipanti hanno concluso la giornata con la visita alla Collezione Castelli di Stroncone ed il rientro a Terni in serata dopo oltre 150 chilometri percorsi al volante delle proprie iconiche vetture. L'appuntamento è per Supercarslot 2025 sempre a Terni e sempre in ottobre.



Ricomincio da 3



La terza tappa del Challenge LLCC è andata in scena sabato 19 ottobre nella splendida cornice dell'Autodromo Piero Taruffi di Vallelunga



Le previsioni meteo poco favorevoli della vigilia sono state disattese almeno in parte, consentendo uno svolgimento regolare della manifestazione in condizioni di asfalto inizialmente bagnato, ma in costante miglioramento nel corso di una giornata che si è conclusa con la pista quasi completamente asciutta. Di questo hanno goduto tutti i drivers accorsi all'evento, tra i quali merita una menzione d'onore il nutrito gruppo di

temerari giunti con la Dallara Stradale, addirittura alcuni in versione Barchetta, che hanno affrontato la lunga trasferta autostradale incuranti del maltempo per condurre poi i loro bolidi tra i cordoli dell'autodromo senza preoccuparsi di qualche goccia di pioggia. Lo stesso hanno fatto anche i ragazzi di Gorgona Cars che hanno portato in pista la loro concept car, la splendida NM+, deliziando tutti i presenti, compresa la bella cornice di pubblico,

sempre presente sugli spalti dell'impianto romano. Ma la varietà di automobili partecipanti è da sempre una delle peculiarità che più ha distinto negli anni il Challenge LLCC, consentendogli di emergere come elemento inconfondibile nel panorama degli eventi di tipo track day italiani. Tra le varie auto si sono fatte notare le classiche MX-5 e Lotus, alcune velocissime trazioni anteriori come Ford Fiesta ST, Renault Mégane RS 250 Cup e Citroën Saxo, le già citate Dallara, ma anche Audi TTS Mk3, Porsche 911 Turbo S, Osella e molte altre.

CHALLENGE LLCC 2024 | 4^a TAPPA CREMONA



Gran FINALE

Sabato 30 novembre si è svolta la quarta ed ultima tappa 2024 del Challenge LLCC sui 3.768 metri del Cremona Circuit

Il rinnovato Cremona Circuit è stato il palcoscenico migliore per chiudere in bellezza una stagione trionfale per lo staff di Dario Gambino che, con Umberto Beia e Mattia Sarzi Braga, ha portato a conclusione un'altra stagione da record per "il Challenge"; così, infatti, viene chiamato in gergo, dagli utenti affezionati a questo ormai storico campionato in stile track day con tempi rilevati. A Cremona il meteo è stato tutto sommato

clemente, in relazione al periodo freddo ormai sopraggiunto; soltanto un po' di foschia mattutina ha reso più cauti i piloti nei primi turni, senza impedire il lineare svolgimento dell'evento nel corso della giornata. Il ricco programma ha offerto Open Pit Lane al mattino, Challenge al pomeriggio e a seguire Endurance, acquisibili in blocco o singolarmente, con la possibilità di accontentare davvero tutti i palati. A questo



punto è doveroso citare i partner 2024, ovvero King Meda concessionaria Renault e Dacia, Trattoria La Rava e La Fava Milano, Grip Furniture, Da 0 a 100 Auto sportive per passione,

Life4Speed, Seven Trucks, Cambiocorsa Performance, Vinicio Gomme, Hangar42, Nuova Carrozzeria AG, LAB, Ferrario Racing, Tenuta Santo Pietro, senza dimenticare di ringraziare per la

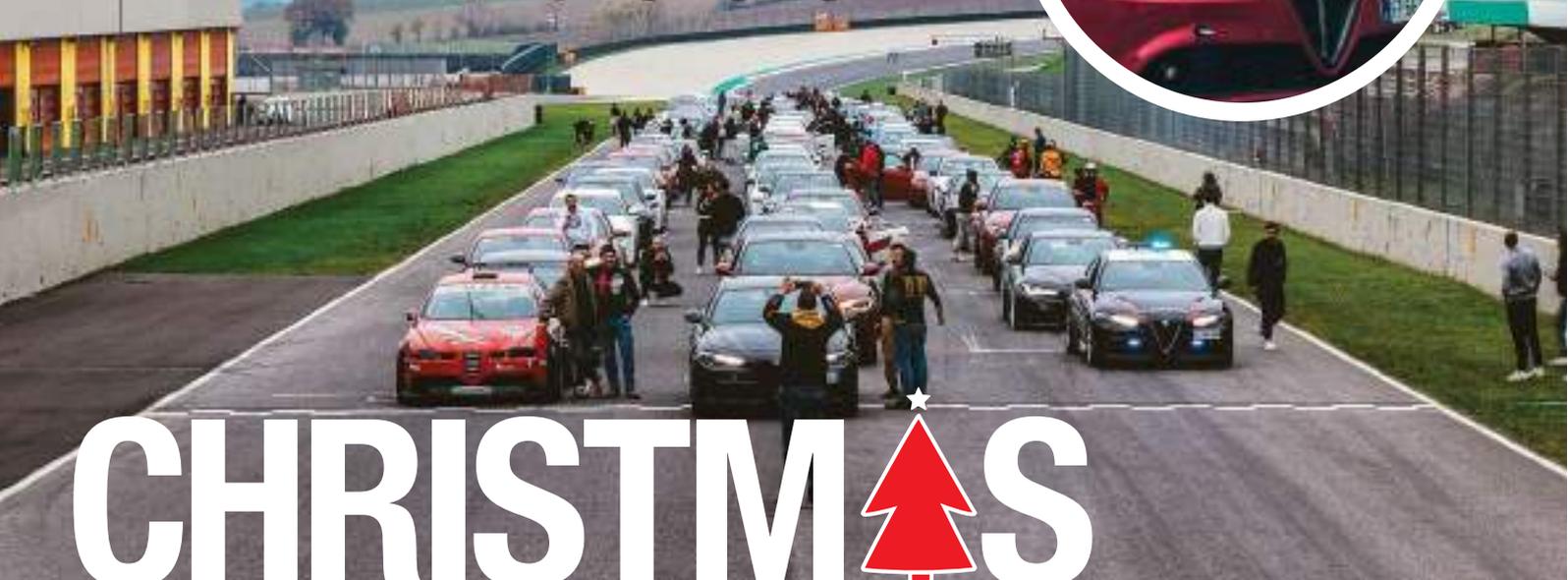
preziosa collaborazione anche Dallara Automobili, Ferrari Club Italia, Club Lotus Italia, Delightful Driving di Elisa Artioli e Club 777. L'appuntamento con il Challenge LLCC è in programma per il 2025, con rinnovato entusiasmo e la solita professionalità e competenza, ormai di riferimento, che in questi anni hanno reso unico un evento organizzato tra amici accomunati dalla voglia di divertirsi in pista, ma nella massima sicurezza possibile ed in maniera scupolosamente organizzata.





EVENTI

ALFA RACE CHRISTMAS EDITION | MUGELLO



CHRISTMAS PROJECT

Dopo il brillante Alfa Race Week dello scorso giugno a Vallelunga, Marco Frontini di Alfa Race Project chiude il 2024 con il botto, contaminando con la sua energia e passione anche il magico circuito del Mugello

La giornata del 24 novembre scorso al Mugello, come sempre all'insegna del puro e vero DNA Alfista e organizzata meticolosamente in ogni suo aspetto, ha coinvolto equipaggi provenienti da tutta Italia, addirittura dalla Sicilia. All'evento hanno partecipato quasi

120 Alfa Romeo ed oltre 200 persone elettrizzate dalla presenza di modelli spettacolari, come la 147 GTA sapientemente preparata da Falessi MotorSport, la 156 da gara di Stefano Guerra, una decina tra Giulia e Stelvio Quadrifoglio e l'esclusiva Alfa Romeo Giulia GTAm dal colore

rosso (n. 2 di 500), segno indiscutibile della sportività del Biscione dell'ultima generazione. Erano presenti anche alcuni modelli GTAm veramente speciali targati Paris'5 GaraGe, che per l'occasione ha svelato la nuova personalizzazione della loro magnifica





Alfa Romeo Giulia GTAm 555 con anche la nuova wrappatura e livrea nera/gialla magistralmente applicata da Special Garage. Un ringraziamento doveroso va all'onnipresente equipaggio dell'Arma dei Carabinieri della Radiomobile di Roma con l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio; è dal 2019 che Alfa Race Project ha avuto l'onore ed il privilegio di avere come ospite l'Arma, in questa occasione anche grazie al Comando Stazione di Barberino del Mugello, che non ha mancato di fare gli onori di casa ai colleghi di Roma. Immane le bellissime e colorate Giulietta del Club Giulietta Friends Roma e le altrettante meravigliose MiTo di MiTo Club Lazio, senza contare i favolosi modelli d'epoca simbolici del marchio come Duetto, Alfetta, GTV, 75 ed una splendida rossa GTA 1.3, grazie anche alla presenza di Club storici come Club Alfisti Romani e S.S. Lazio Automobilismo Club. Il programma prevedeva una domenica pistaiola dal cuore sportivo con la possibilità di effettuare esclusivi turni in pista per sole Alfa Romeo, mentre il pubblico appassionato si divertiva passeggiando tra la pitlane e il paddock con un'ampia area riservata all'esposizione statica delle auto dei partecipanti; erano presenti anche alcuni espositori, nonché sponsor dell'evento, quali Eng-Custom, Officina

Falessi e 300Cavalli. com, mentre nei box si potevano ammirare i modelli esclusivi di Paris'5 GaraGe. Prima di pranzo il circuito è stato invaso dalla parata di tutte le Alfa, disegnando un biscione che dalla Biondetti è sceso verso la Bucine fermandosi poi lungo il rettilineo fino alla linea di traguardo, per un colpo d'occhio impressionante e suggestivo, con una prima fila total black grazie alla Giulia del boss Marco Frontix, affiancata dalla Quadrifoglio dell'Arma dei Carabinieri di Roma. La giornata si è conclusa prima con il pranzo presso la Sala Vip Lunge del Mugello con un ottimo cibo toscano. In seguito, un finale degno di nota con l'espressione di viva gratitudine ai club partecipanti e ad alcuni membri storici fino all'emozionante momento del ringraziamento a Loretta Lancioni, la Lady Stig, da parte del suo Lorenzo Falessi. Un sentito grazie a Marco e tutto il suo gruppo, che con tanta passione riescono ogni volta a far emozionare i partecipanti in questi weekend speciali: a partire dai membri dello staff, Davide, Matteo e la fantastica Milady Betta; poi i fotografi ufficiali del Mugello di fotoeventi.com, nonché i photovideo-maker Andrea Bernardini di Alfa Race Project e Pellegrino Marucci di Paris'5 GaraGe; il pilota e preparatore Lorenzo Falessi a cui è stata

affidata la supervisione dei turni e il briefing per i neofiti del circuito; Eng-Custom Main, sponsor ufficiale e sinonimo di cuore, passione e professionalità nell'elettronica applicata al mondo dell'automotive e ai sistemi multimediali; i fantastici ragazzi di 300cavalli.com con i loro componenti speciali e Paris'5 GaraGe con le loro splendide creazioni su misura per rendere davvero unica la propria Alfa Romeo. Un ringraziamento particolare a Filippo, Enrico e Federica di Promoracing che hanno egregiamente assistito le tante persone nell'iter burocratico per i vari ingressi in pista e al personale della direzione gara, commissari, medici, paramedici, tecnici pronto intervento e antincendio, che garantiscono sempre standard elevati di sicurezza in una pista internazionale come quella del Mugello. Alfa Race Project con questo inedito evento finale in pista, dal successo inaspettato, chiude l'anno con numeri pazzeschi grazie alla partecipazione di oltre 400 equipaggi nell'arco degli eventi 2024. Marco Frontini è già al lavoro per un programma 2025 ricco di colpi di scena, come ci ha spesso abituato, senza l'importante supporto di Lio ed Ivan di Eng-Custom e di Falessi Lorenzo e Loretta perché *"... e la storia continua a modo nostro"*. (cit. Frontix)

Sbarco nella **CAPITALE**



Nel sesto appuntamento stagionale di CLI Trophy 2024, i partecipanti sono stati impegnati il sabato al Piero Taruffi di Vallelunga e la domenica su un tracciato collinare che li ha portati tra Lazio, Toscana e Umbria

Riccardo Nucci

Il sesto appuntamento stagionale di CLI Trophy 2024 si è svolto sul tracciato romano di Vallelunga (Campagnano di Roma - RM), sabato 19 ottobre 2024, con una novità assoluta: è la prima volta che una Lotus

Emira scende in pista in un evento cronometrato ed è subito podio con il terzo tempo stampato dall'esperto Pieralisi nella categoria regina. Il meteo prometteva pioggia, ma come sempre a Vallelunga le condizioni cambiano



repentinamente e i driver hanno potuto girare in pista con turni prevalentemente asciutti, ad eccezione del primo di inizio mattina. Nel corso dei consueti quattro turni esclusivi Lotus cronometrati sono stati registrati tempi di tutto rispetto in ogni categoria, considerando che la pista era umida e poco gommata a causa delle piogge dei giorni passati. Venendo all'analisi dei vari raggruppamenti spiccano, in Trophy1, l'1'52.169 di Daniele Gattoni (miglior crono di giornata, su Exige V6 LF1), il 2'24.998 di Alessandro D'Alcide (su Exige Sport

380) e il 2'25.196 di Gabriele Pieralisi (su Emira V6). In Trophy 2 bella performance del rientrante Alfredo Fattenotte (1'52.368, su Exige S2 S), di Matteo Virginio (1'59.310, su Elise 240) e Christian Fazzino (2'00.925). In Trophy 3 Roberto Bottin, su Elise 220, registra un 1'58.033; Giuliano Rocchetta, su Elise 220, segna un best di 2'01.691 mentre Filippo Rocchetta, sempre su Elise 220, ferma il miglior crono a 2'03.659. Per la Trophy 4 si rilevano il 2'11.338 fatto segnare da Alessandro Ranalletta (su Exige S2) ed il 3'04.048 di Stefano Croce (su Exige S2). Il round

di Vallelunga è stato seguito da un divertente ed interessante tour stradale. Domenica 20 ottobre i partecipanti si sono radunati a Campagnano di Roma (RM), per poi intraprendere un percorso che ha attraversato le strade collinari prospicienti i laghi di Bracciano e Bolsena. Il tour si è concluso in Toscana, in tarda mattinata, con una visita molto esclusiva. Gli equipaggi, infatti, sono stati ospiti di Bimota Classic Parts a Chiusi (SI), tempio delle moto classiche della blasonata casa motociclistica riminese. Attraverso i numerosi modelli esposti e i racconti di Paolo Girotti, titolare dell'azienda, è stata ripercorsa tutta la straordinaria storia di Bimota, dalle origini ai giorni nostri. La ricca due giorni (strada e pista) è terminata nel cuore verde d'Italia (Umbria) con il pranzo sociale nei pressi di Città della Pieve (PG).

Tempo di **BILANCI**



L'appuntamento presso il Cremona Circuit ha offerto il consueto spettacolo in pista e su strada, con il bilancio della stagione 2024 in vista della successiva

Il doppio appuntamento (pista e strada) del 30 novembre e 1° dicembre 2024 ha suggellato una stagione ricca di soddisfazioni per CLI e i suoi associati. CLI Trophy ancora una volta è stata confermata Lotus series italiana di riferimento per i possessori delle vetture "made in Hethel", con ben cinquanta piloti scesi in pista nei sette round programmati. Anche i raduni stradali hanno riscosso un grande successo, con la straordinaria Reunion in Inghilterra presso la "Lotus factory", il partecipato Lotus Contro Il Tempo nelle Marche e per finire il Christmas Tour. Nel suddetto weekend, l'ultimo appuntamento del Trophy ha visto i CLI driver impegnati tra i cordoli del Cremona Circuit, tracciato

di fama internazionale, a partire dalla mattina. Sull'impegnativo e tecnico layout della pista si sono cimentati ben ventidue piloti, a bordo di vetture rappresentative di tutta la produzione Lotus (Elise, Exige, Evora ed Emira), nel corso di ben quattro turni esclusivi e cronometrati. Dall'analisi dei tempi dei vari raggruppamenti emergono, in Trophy 1, l'1.45.369 di Daniele Gattoni (su Exige LF1), l'1.46.838 di Matteo Marchiorato (su Exige V6 RR) e l'1.47.617 di Diego Brugnolo (su Exige S2 S). In Trophy 2, Christian Fazzino (su Exige S2 S) segna il tempo di 1.49.230, quasi fotocopiato da Matteo Virginio (1.49.240, su Elise 240fe), mentre Giorgio Pellegrini (su Exige RGB) registra un 1.55.627. In Trophy

3 si evidenziano i best di Giuliano Rocchetta (1.49.428, su Elise 220), di Filippo Rocchetta (1.51.525, su Elise 220) ed Ettore Lini (1.53.024, su Elise 220). Nella Trophy 4 Alfredo Facciuolo (su Elise S2) segna un 1.54.959, mentre Antonello Pace (su Elise S2) un 2.10.511. Al termine della manifestazione sono stati consegnati a tutti i partecipanti i riconoscimenti offerti da Team Santilli (PG) ed Eltech Italia (VA), supporter CLI. Il Christmas Tour 2024 ha preso il via nel pomeriggio del sabato. Gli equipaggi sono stati accolti nella splendida cornice del Grand Hotel Salsomaggiore (PR) per il pomeriggio in SPA, la cena di gala (con la consegna di importanti riconoscimenti di fine anno) ed il pernottamento. L'indomani mattina si è tenuta l'esposizione delle vetture nel centro di Salsomaggiore che ha dato il via al vero e proprio Christmas Tour: gli equipaggi sono dunque

partiti alla volta della storica Fontanellato (PR), per l'interessante visita della Rocca Sanvitale. La carovana di Lotus si è successivamente trasferita a Grazzano Visconti (PC), dove si è svolta la visita guidata del suggestivo borgo immerso nel clima natalizio grazie alla presenza dei famosi mercatini di Natale. Il tour si è concluso con il pranzo sociale che ha riservato un ultimo, emozionante momento: la consegna dell'assegno benefico

(frutto delle donazioni dei partecipanti alla due giorni) ad un rappresentante di Make A Wish Italia Onlus, associazione dedita ad esaudire i desideri dei bambini affetti da gravi patologie. Il Club ringrazia tutti gli associati e i supporter per aver contribuito in maniera determinante, con il loro sostegno e la loro presenza, al successo della stagione appena terminata.





EVENTI

PICENO RACING



UN MUSEO A CIELO APERTO!

Lo scorso ottobre, Piazza Arringo ad Ascoli Piceno si è trasformata in un autentico museo a cielo aperto, regalando a residenti e visitatori un'esperienza unica nel cuore del centro storico

📷 S. Capoferri, K. Di Pietro e D. Bartolozzi

“**A**scoli Passione Motori” è stato organizzato dal Piceno Racing in collaborazione con Bruno Zazzetti, che ha celebrato la passione per i motori in una cornice storica e affascinante, con un successo tale da superare ogni aspettativa. All'evento hanno partecipato 40 auto stradali e 20

auto da competizione, per un totale di 60 splendidi esemplari. Modelli iconici e vetture legendarie hanno attirato l'attenzione di appassionati e curiosi, regalando un viaggio nella storia dell'automobilismo, dal fascino delle auto classiche all'eleganza e potenza delle moderne supercar. Il centro storico di Ascoli Piceno, con il suo fascino senza

tempo, ha aggiunto un tocco speciale all'evento. Piazza Arringo, circondata da palazzi storici e dalle caratteristiche torri medievali, è diventata il palcoscenico perfetto per ospitare questa celebrazione della passione automobilistica. La giornata non ha offerto soltanto l'esposizione delle vetture: i partecipanti hanno





avuto l'opportunità di incontrare piloti e collezionisti, ascoltare storie avvincenti dal mondo delle corse e scoprire curiosità sulle auto esposte. "Ascoli Passione Motori" è stato pensato per coinvolgere un pubblico ampio e variegato. Le famiglie hanno goduto di una giornata all'aria aperta, gli appassionati hanno avuto occasione di ammirare vetture rare e straordinarie, e i curiosi si sono avvicinati ad un mondo affascinante in un contesto accogliente e suggestivo. "Un ringraziamento speciale va a tutti i soci del Piceno Racing per la qualità delle auto esposte e per la passione dimostrata, che hanno reso questo evento un vero trionfo" ha affermato il Presidente del Club Danilo Bartolozzi che poi ha proseguito "grazie anche al direttivo e allo staff multimediale per l'organizzazione impeccabile, così come al Comune di Ascoli Piceno per aver concesso la splendida cornice di Piazza Arringo. Concludiamo con un arrivederci al prossimo evento, pronti a continuare a vivere e condividere la passione che ci unisce. Ci vediamo al prossimo raduno, per un'altra giornata indimenticabile all'insegna dei motori e della bellezza! Per rimanere aggiornati sugli eventi organizzati dal Piceno Racing, seguiteci sui nostri canali ufficiali!"

1° RADUNO TUNING QUARRATA (PT)

Team MB Car

centro



Sul finire dello scorso mese di ottobre, nel comune di Quarrata (PT) in zona industriale a Valenzatico, si è svolto il primo raduno di auto tuning, organizzato dalla Protezione Civile della Misericordia di Quarrata, in collaborazione col Team MB Car. Questo evento aveva lo scopo di mettere in evidenza la Protezione Civile e le sue attività, come la punta di diamante della struttura locale: il Soccorso Acquatico, che si è distinto in vari scenari operativi nazionali e territoriali in seguito alle varie catastrofi

idrogeologiche. Il Team MB Car è nato a Pescia (PT) nel 1999 dalla forte passione per le auto tuning e il car audio del fondatore Massimo Betti. Ad oggi conta circa 40 iscritti ed è molto presente sul territorio provinciale e nazionale, per le numerose vittorie effettuate nei vari circuiti italiani di "Car Audio". L'evento è stato organizzato anche con il supporto di FDC Eventi, gruppo nato nel 2010 dalla passione del fondatore Federico. Loro si occupano principalmente di organizzare raduni

statici, con gare di audio ed estetica in tutto il territorio regionale, riscontrando un alto numero di partecipanti. Inoltre, si è potuto contare sull'appoggio del circuito nazionale Loud Race fondato nel 2013 da Tommaso Giardino, Daniele di Noro e Mirco Alessandri; il Team, molto attivo nel settore audio, organizza e valuta il Campionato Italiano di Car Audio e ha portato numerose adesioni e le auto più performanti. Loud Race si è anche occupato di valutare e premiare i numerosi veicoli in gara con

molta professionalità e passione. Grazie a queste importanti collaborazioni sono state 90 le vetture partecipanti, provenienti da diverse zone d'Italia. Per rispettare l'ambiente, si è deciso di ricoprire tutta l'area dell'evento con diversi tipi di piante donate dalla Giorgio Tesi Group, un vivaio molto presente nelle manifestazioni territoriali. Gli organizzatori ringraziano il Comune di Quarrata che ha permesso lo svolgimento dell'evento, dimostrando competenza ed interesse nella valorizzazione del territorio e il rispetto

delle opere organizzate dalle associazioni di volontariato; il raduno sarà così riproposto nel corso di quest'anno. Alla fine della giornata sono state effettuate le premiazioni con coppe e targhe delle varie categorie.
Best Of Show
Miglior Verniciatura
Miglior Vano Motore
Miglior Gruppo Ruota
Miglior Scarico Benzina
Miglior Scarico Turbo Benzina
Miglior Scarico Diesel Lady
Top 10 Esterni
Top 10 5 Soft
Top 5 Sportive



3° SULCIS MEETING 2024

SULCIS IGLESIENTE

Drifting & Sport Cars Club Sardegna

isole



Il 20 ottobre scorso, nel sud della Sardegna, si è tenuto il terzo meeting del 2024 tra soci e amici del Drifting & Sport Cars Club Sardegna. Una bella giornata soleggiata dal sapore ancora estivo, nonostante l'autunno inoltrato, ha accolto il gruppo che ha dato vita al raduno nel Sulcis Iglesiente sempre in tutta sicurezza a livello stradale. L'incontro, come di consueto, è iniziato alle 9.30 presso il piazzale del distributore Fiamma 2000 situato al km 47 della S.S. 130, con la presenza di 20 auto di vario genere e anno, tra cui 3 appartenute in precedenza a Mariuzzu, simpatico soprannome del Presidente Mario Affatigato. Verso le 11:00 il gruppo è partito in direzione Iglesias fino ad arrivare alle località panoramiche marittime di Nebida, Masua e Buggerru per poi tornare indietro e sostare per il pranzo presso il ristorante "Il Sillabario"



sito ad Iglesias, in località Martiada, con circa 20 commensali. Al termine del pranzo, verso le 17:00 si è provveduto ai saluti e alle foto di rito prima di rimettersi al volante per raggiungere ognuno la propria destinazione. Un ringraziamento particolare va a tutti i presenti e ai soci.



LISTA PARTECIPANTI

- 1 - **Mariuzzu** - Smart Brabus 700 Turbo
- 2 - **Marongiu Thomas** - BMW E46 320i Coupé M Sport
- 3 - **Barabino Cesare** - Alfa Romeo Giulia JTDm
- 4 - **Pau Francesco** - Volvo V70
- 5 - **Vaccargiu Alessandro** - Renault Twingo RS
- 6 - **Vargiu Lorenzo** - Honda Civic Ep2 1.6 VTEC Sport (ex Mariuzzu)
- 7 - **Tuveri Marco** - Alfa Romeo 33 1.3
- 8 - **Simonini Matteo** - Alfa Romeo 75 1.6 I.E.
- 9 - **Ortu Marco** - Chevrolet Camaro
- 10 - **Casti Fabrizio** - Alfa Romeo MiTo QV
- 11 - **Polisino Lorenzo** - Lancia Delta Integrale Evo
- 12 - **Simonini Tommaso** - Ford Fiesta Mk3 1.3 Replica XR2 1.8 16v (ex Mariuzzu)
- 13 - **Pilloni Claudio** - BMW E90 M Sport
- 14 - **Loi Valentino** - BMW E90
- 15 - **Meloni Elvis** - Renault 5 GT Turbo
- 16 - **Madeddu Daniele** - Peugeot 308
- 17 - **Medau Antonio** - BMW E36 318i Sedan
- 18 - **Orru Pierpaolo** - Ford Fiesta ST
- 19 - **Cara Pierluigi** - Alfa Romeo 145 1.4 TS (ex Mariuzzu)
- 20 - **Muscas Riccardo** - Ford Puma ST Line

BANCHI: PROVA POTENZA DOVE TROVARLI

ABRUZZO

Ciarcelluti Motori srl

Chieti Scalo (PE) - Tel. 3351294394

www.500ciarcelluti.it

banco: I - 2WD

BASILICATA

Zito Aurelio Officina Meccanica Elettronica

Matera - Tel. 0835 263611

banco: F - 4WD sincronizzato

CAMPANIA

DMP Motors

Sala Consilina (SA) - Tel. 0975/45254

www.dmpmotors.it

banco: F - 4WD

CALABRIA

Autoracing di Covato M.

Porto Salvo (VV) - Tel. 0963/561019

www.autoracing-covato.it

banco: F - 2WD

Calabrese Motors

Castrovillari (CS) - Tel. 0981/26619

calabresemotors@tiscali.it

banco: F - 2WD

RMOTO di Rosmini Antonino

Reggio Calabria - Tel. 3208051513

calabresemotors@tiscali.it

banco: F - 2WD

Versace Angelo

89124 Reggio Calabria (RC) - Tel. 3286071703

e-mail: angeloversace17@gmail.com

banco: F - 4WD

EMILIA ROMAGNA

Adolfo Elaborazioni

Sala Bolognese (BO) - Tel. 051/828061

www.adolfoelaborazioni.com

banco: F - 2WD

Area51Motorsport

Jesi (AN) - Tel. 0731/245005

www.area51racing.it

banco: F - 4WD

Centro Tuning di Galasso Fabio

Rimini (RN) - Tel. 0541/727488

www.centrotuning.net

banco: F - 2WD

Evolution Tech

Civitanova Marche (MC) - Tel. 0733/898105

www.evolution-tech.net

banco: F - 4WD

SEGNALACI LA TUA OFFICINA CON BANCO A RULLI

Gualtieri Autofficina

Piandelagotti (MD) - Tel. 0536/967064

gualtieri.sportcar@gmail.com

banco: F - 4WD sincronizzato

Minelli & Foti

Bologna - Tel. 051/450253

www.minelliefoti.it

banco: F - 2WD

Officina Gozzoli Sas

Maranello (MO) - Tel. 0536/941240

www.autotrasformazionigozzoli.com

banco: F - 4WD

Rama Racing

Borgo Tossignano (BO) - Tel. 0542/91087

www.officinarama.com

banco: I - 4WD

Risi Engineering

Fossoli di Carpi (MO) - Tel. 059/654966

www.risiengineering.com

banco: F - 2WD

FRIULI VENEZIA GIULIA

Bortolon Autofficina

S. Martino al Tagliamento (PN) - Tel. 0434/88498

www.autofficinabortolon.it

banco: F - 4WD

Dierrebi Autronica sas di Thierry da Ros

Fontanafredda (PN) - Tel. 0434/1696779

www.dierrebiautronica.com

banco: F - 4WD sincronizzato monorullo

LAZIO

All Car Racing

Roma - Tel. 06/88588051-77

www.allcarracing.eu

banco: I - 4WD

E.A racing

SEZZE (LT) - Tel. 3290367057

banco: F - 2WD

EBG Performance

FROSINONE - Tel. 3804682774

ebgarage.it - ebmappingsservice@libero.it

banco: F - 4WD

F.Ili Abbasciano Srl

Roma - Tel. 06/78344624

www.abbascianotuning.it

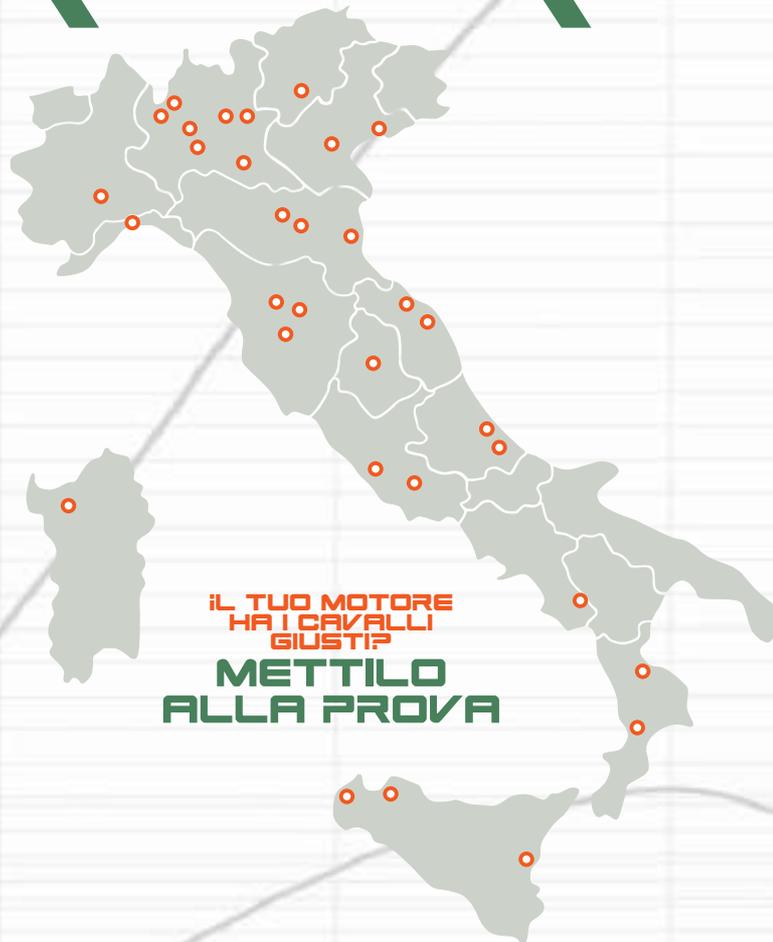
banco: F - 4WD sincronizzato

Gabucci Autotecnica

Latina (LT) - Tel. 0773/804353

gabucciautotecnica.it

banco: F - 4WD



IL TUO MOTORE
HA I CAVALLI
GIUSTI?
METTILO
ALLA PROVA

M.D Engineering

Monterosi (VT) - Tel. 366/3856319

banco: F - 2WD

MR-Autotecnica di M. Rossi

Roma - Tel. 06/89872050

www.mr-autotecnica.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Leone Motorsport

Roma - Tel. 067185496

www.leonemotorsport.com

banco: I - 2WD

Penge Motors

Esperia (FR) - Tel. 077/6908300

banco: F - 4WD

Simand Motors

Roma - Tel. 06/20765677

www.simandmotors.it

banco: F - 2WD

LIGURIA

Garziano Giuseppe Officina

Genova - Tel. 010/6505619

www.garziano.it

banco: F - 4WD

LOMBARDIA

Autosport

Cantù (CO) - Tel. 031/731385

www.autosportcantu.it

banco: F - 4WD sincronizzato



invia una e-mail a: banco@elaborare.org indicando indirizzo completo, riferimenti e tipologia di banco

F: frenato • I inerziale • 2/4WD (2/4 ruote motrici) • 2/4WDS sincronizzato • 2/4WDM monorullo • M2WD/M4WD su mozzo ruota

ELENCO OFFICINE DOTATE DI BANCO PROVA POTENZA A RULLI



Autofficina Alfoturbo di Navarro Alfonso

Garlasco (PV) - Tel. 339 6602938

banco: F - 4WD sincronizzato

AUTOTECNICA2

Peschiera Borromeo (MI) - Tel. 02 5470765

www.autotecnica2.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Autronica Motorsport di Pozzoni G.

Gorlago (BG) - Tel. 035/953850

www.autronicamotorsport.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Biesse Racing Bergamo

Brusaporto (BG) - Tel. 035 0267556

www.biesseracingbergamo.com

info@biesseracingbergamo.com

banco: F - 4WD

Bonalume Autofficina

Milano - Tel. 02/6460031 - www.bonalume.it

banco: F - 4WD

Carburatori Bergamo srl

Bergamo - Tel. 035255257

www.carburatoriberghamo.it

banco: F - 4WD sincroniz. monorullo

Digital Motor Professional s.r.l.

Cavaria (VA) - Tel. 0331 213029

www.serialnet.it

banco: F - 4WD

EvoTronic di Urga Roberto & C.

Cassina De Pecchi (MI) - Tel. +39 3388328965

www.evotronic.it

banco: F - 4WD sincronizzato

F.lli Manco

Ciserano (BG) - Tel. 035/884891

www.nsgmanco.it

banco: F - 4WD

G MAX di MASSIMO GALLI

Tradate (VA) - Tel. 0331 842352

banco: F - 4WD

L'Artigiana Autoriparazioni Moraccio Motorsport

Castegnato (BS) - Tel. 030/2148133

banco: F - 4WD

Maneg di Negri Mattia

Sustinente (MN) - Tel. 0386/437360

www.manegmotorsport.com

banco: F - 4WD

Dyno Hub 2WD Milano

Buccinasco (MI) - Tel. 02 4470062

banco: F - 2WD

Paredi Fuoristrada

PONTIDA (BG) - Tel. 035 796191

www.paredifuoristrada.com

banco: F - 4WD sincronizzato

TBF PERFORMANCE

Monza (MB) - Tel. 349 8287175

www.tbfperformance.com

banco: F - 4WD sincronizzato

Tremauto Racing Srl

Desenzano del Grada (BS)

Tel. 030 9990591

www.tremautoracing.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Vama Preparazioni

Cazzago Brabbia (VA) - Tel. 0332/947310

www.vama-preparazioni.com

banco: F - 4WD

MARCHE

Area51 Motorsport

Jesi (AN) - Tel. 0731/245005

www.area51racing.it

banco: F - 4WD

Evolution Tech

Civitanova Marche (MC) - Tel. 0733/898105

www.evolution-tech.net

banco: F - 4WD

PIEMONTE

360 TUNING

Casale M.to (AL) - Tel. 338 2758447

banco: F - 4WD sincronizzato

BIESSE RACING

Neive (CN) - Tel. 0173/67100

www.biesseracing.com

banco: F - 4WD sincronizzato

Dany Power Sport

Albiano D'Ivrea (TO) - Tel. 0125/59700

www.danypowersport.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Stefano Casasco Autoriparazioni

Pontecurone (AL) - Tel. 0131 886791

banco: F - 4WD sincronizzato

Torino Corse s.r.l.

Buttigiera Alta (TO)

Tel. 3801881932

info.torinocorse@gmail.com

banco: F - M 2WD

Vinci Motor Sport di Naccari M. e S.

Nichelino (TO) - Tel. 011 6809835

www.vincimotorsport.com

banco: F -

TOSCANA

Franco Alosa

Firenze - Tel. 055/300348

www.francoalosa.com

banco: F - 4WD

G.&C. Motorsport

Montevarchi (AR) - Tel. 055/980043

gecmotorsport@virgilio.it

banco: F - 4WD sincronizzato

Mariani Engineering

Casenuove di Masiano (PT) - Tel. 0573/380103

www.marianiengineering.com

banco: F - 4WD

New Performance di M. Casciandrini

Scandicci (FI) - Tel. 055/720404

www.new-performance.it

banco: F - 4WD sincronizzato

SARDEGNA

Biressi Garage

Sassari - Tel. 079/262168

www.biressiracing.com

banco: I - 2WD

Motors by Pinuccio

Nuoro - Tel. 0784/230803

www.motorsbypinuccio.com

banco: F - 4WD

SICILIA

A.G. Service Di Giuseppe Amato

90135 Palermo

Tel. 377 1512575

banco: F - M 4WD

AlbaMotorSport

42020 Racalmuto (AG) - Tel. 0922 948939

www.albamotorsport.com

banco: F - 4WD

Carollo srl

Palermo - Tel. 333/3202418

banco: F - 4WD sincronizzato

Gemelli Motors

98124 Messina - Tel. 347/5766296 -

090/2925338

gemellimotorsparts@gmail.com

banco: F - 4WD sincronizzato

Laudicina Giuseppe

Marsala (TP) - Tel. 0923/966249

laudicina1978@libero.it

banco: I - 2WD

Licciardello Srl

Giarre (CT) - Tel. 3471221947

www.licciardellosrl.it

banco: F - 4WD

TRENTINO ALTO ADIGE

Autronic di Malesardi Paolo

Spini di Gardolo (TN) - Tel. 0461/1920265

banco: F - 4WD sincronizzato

ZICAR SPORT

Laives (BZ) - Tel. 348 2253132

www.zicar.it

banco: F - 4WD sincronizzato

UMBRIA

Team Santilli

S. Andrea delle Fratte (PG) - Tel. 075/5287502

www.santilliteam.it

banco: F - 2WD

VENETO

BONNICI MOTORSPORT

Noale (VE) - Tel. 041/2430281 - www.bonnicci.it

banco: F - 4WD

Brunello Gian Maria Officina

Iesolo (VE) - Tel. 0421/953189

banco: F - 4WD

Dnauto

Chioggia (VE) - Tel. 041/491593

www.dnauto.it

banco: I - 4WD

Elettrocar

Stanghella (PD) - Tel. 0429/709188

www.elettrocar.net

banco: F - 2WD

Tpv Racing

Albignasego (PD) - Tel. 346/3201250

www.tpvrcing.it

banco: F - 2WD

Elenco in aggiornamento

Sei una officina o un preparatore con un banco di prova potenza e non sei presente?

Invia le tue info, una foto del banco e caratteristiche e sarai ricontattato per essere inserito nell'elenco.

AFFIDA LA TUA AUTO A PREPARATORI SELEZIONATI E GARANTITI VISITA L'ELABORARE CHECK POINT PIÙ VICINO A TE, OPPURE RICHIEDI DIRETTAMENTE UN PREVENTIVO

PIEMONTE

OLD SCHOOL GARAGE PERFORMANCE

OLD SCHOOL
garage



CAMPIONI ITALIANI TIME ATTACK 2019/2020/2022/2023

PREPARAZIONE MECCANICA-ELETTRONICA
REALIZZAZIONE PROGETTI "ONE-OFF"
SVILUPPO E ASSISTENZA AUTO DA CORSA

VIA DELLA PRAIA, 12/D - 10090 BUTTIGLIERA ALTA (TO) - TEL. 393.8125608
OLDSCHOOLGARAGEPERFORMANCE@GMAIL.COM - WWW.OLDSCHOOLGARAGE.SHOP

LOMBARDIA

BIESSE RACING BERGAMO - PERFORMANCE UPGRADES



LUCA

SALA PROVA CON BANCO ROTRONICS 4WD FINO A 1500 CV / SERVIZIO BACK-UP ECU
INSTALLAZIONE IMPIANTI FRENO E ASSETTI SPORTIVI / PREPARAZIONI MOTORISTICHE
SERVICE TAGLIANDI / 25 ANNI DI ESPERIENZA NELLA PERSONALIZZAZIONE DI SUPERCAR

VIA 1° MAGGIO 18/20 - BRUSAPORTO (BG)
TEL. 035.0267556 - BIESSERACINGBERGAMO.COM

LOMBARDIA

DAZERO OFFICINA E RACING

DAZERO



MATTIA SCIRÈ E ALESSIO ALBERINI

PREPARAZIONE VETTURE DA COMPETIZIONE / ASSISTENZA
SPECIALIZZATA MOTORSPORT / SCARICHI ARTIGIANALI
RETTIFICA MOTORI E CAMBI RIMAPPATURE CENTRALINE
COMPONENTI MECCANICI CNC / SERVICE MULTIMARCA

VIA A. DIAZ 29 - NOVA MILANESE 20834 (MB)
INFO@DAZORACING.IT - TEL. +39 328 9461892 - 036 21547327

LAZIO

CIARDULLO GOMME



LUIGI CIARDULLO

OFFICINA SPECIALIZZATA

ASSETTI SPORTIVI TRACK DAY E RACING SULLE BILANCE
CONVERGENZA TRIDIMENSIONALE COMPUTERIZZATA
ESCLUSIVA FORNITORE UFFICIALE PNEUMATICI TOYO

VIA MONTE NERO, 41/C - 00012 GUIDONIA MONTECELIO (RM)
TEL. 0774 707881 - CIARDULLOGOMME@OUTLOOK.IT

LAZIO

CAMPOLI CLASSIC MOTORSPORT

PREPARAZIONI TUNING E RACING AUTO VINTAGE
REALIZZAZIONE DI PARTI SPECIALI



PREPARATORE

EZIO CAMPOLI
MANAGER

VIA AIA DELLE MONACHE, 84A - 03029 VEROLI (FR)
TEL. 338 6793167 - EZIO.CAMPOLI@LIBERO.IT

LAZIO

ELABORAZIONI TAGLIENTI

CAMPIONI ITALIANI GRUPPO N E VINCITORI TIME ATTACK ITALIA 2023



DANIELE E ROBERTO

PREPARAZIONE E ASSISTENZA AUTO DA PISTA / OFFICINA
GENERICA / CAMBI AUTOMATICI / GOMMISTA / ASSETTI SPORTIVI
BANCO PROVA POTENZA / PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE
COMPONENTI SU SPECIFICHE / CALIBRAZIONE ECU

VIA ORI MARTIN, 8 - CEPRANO (FR) - TEL. 393 083 1619
VIA VAGLIE SAN NICOLA, 92 - MONTE SAN GIOVANNI CAMPANO (FR) - TEL. 348 312 5381

- PROFESSIONALITÀ E COMPETENZA
- COSTANTE AGGIORNAMENTO SU NUOVI PRODOTTI E TECNOLOGIE
- SICUREZZA NELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO

LAZIO

DUE RUOTE

DUE RUOTE... E NON SOLO



SIMONA E DANIELE LIBIANI

NEGOZIO SPECIALIZZATO

ACCESSORI E RICAMBI. MARCHI TRATTATI: ALPINE / AIROH / REMUS / SYNPOL / YUASA / TUCANO URBANO / ROESCH / ASSO RACING / BMC / BOTTARI / CASTROL / CPL / K&N / LAMPA / MEGUIAR'S / SIMONI RACING / RAGAZZON / EBC / KONI

VIA CASSIA 901 - 00189 ROMA - TEL./FAX 06 30362443
WWW.DUERUOTEENONSOLO.IT - DUERUOTEENONSOLO@GMAIL.COM

LAZIO

SIMONCINI AMMORTIZZATORI

PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE, REVISIONE E TARATURA DI AMMORTIZZATORI



FABIO SIMONCINI

OFFICINA SPECIALIZZATA

VIA C. BATTISTI, 3 - 00040 POMEZIA (ROMA)
TEL./FAX 06 9121072 - WWW.SIMONCINIAMMORTIZZATORI.IT

LAZIO

SHOP VALLELUNGA

sparco



PIETRO VASSALLUZZO

NEGOZIO SPECIALIZZATO IN ABBIGLIAMENTO SPORTIVO

AUTODROMO VALLELUNGA - CAMPAGNANO DI ROMA (RM)
TEL 331 531 7937 / 335.53.954.15 - LUISAPAOLG6@LIBERO.IT

DIVENTA ANCHE TU PARTNER UFFICIALE DI

ELABORARE

GTUNING • SPORT • RACING

LA MIGLIORE OPPORTUNITÀ PER OTTENERE LA MASSIMA VISIBILITÀ NEL MERCATO DEL TUNING E LA PIÙ QUOTATA CERTIFICAZIONE DI PROFESSIONALITÀ DI SETTORE.



SE VUOI SAPERNE DI PIÙ O PER ESSERE CONTATTATO DIRETTAMENTE DALLA REDAZIONE, SCRIVI A **ECP@ELABORARE.ORG**

CAMPANIA

DMP MOTORS

DMP MOTORS



PASQUALE DI MARE

ELABORAZIONI ELETTRONICHE
PREPARAZIONE VETTURA DA GARA
BANCO PROVA POTENZA

VIA TRINITÀ, 309 - 84030 SALA CONSILINA (SA)
TEL/FAX: 0975.45254 - INFO@DMPMOTORS.IT

REGALATI UN ABBONAMENTO

OPZIONE 1

1 ANNO A ~~33,00€~~ **14,00€**

ELABORARE DIGITALE

Abbonamento digitale (X Tablet iPad, Android, Windows Phone) La rivista è consultabile scaricando l'APP di Elaborare e, con gli stessi codici, su PocketMags www.pocketmags.com da PC

OPZIONE 2

1 ANNO A **36,00€**

6 NUMERI DIRETTAMENTE A CASA TUA

OPZIONE 3

1 ANNO A **46,00€**

6 NUMERI CON
CAPPELLINO
OPPURE

CHIAVETTA USB (16 GB)

OPZIONE 4

1 ANNO A **30,00€**

RINNOVO O RIATTIVAZIONE

CAPPELLINO O CHIAVETTA USB

16,00€

CON LOGO ELABORARE



VERSIONE DIGITALE*
SCARICA L'APP!

iOS, Android consultabile attraverso smartphone e PC
pocketmags.com

12,99€

*Crea il tuo utente e accedi direttamente da App o da PC.



ABBONATI!

Inquadra con la telecamera del telefono

POSTA Versamento su c/c postale
1024819557 intestato a: **EUROMEDIA GROUP s.r.l.**
Via della Bufalotta, 378 - 00139 Roma

BANCA Bonifico bancario
IT 80 - CIN F • ABI 07601 • CAB 03200
su c/c 1024819557 IT 80 F 07601 03200
001024819557 intestato a: **EUROMEDIA GROUP s.r.l.**
Via della Bufalotta, 378 - 00139 Roma

N.B. inviare una e-mail con l'indirizzo completo dove recapitare la rivista

WEB sul sito con carta di credito:
shop.elaborare.com

IMPORTANTE! indicare nella causale e inviare una mail all'indirizzo

abbonamenti@elaborare.org

il tipo di "opzione" scelta:

**1 • 2 • 3 • 4 CAPPELLINO
O CHIAVETTA USB**



ABBONATI!

Alla versione cartacea.
Inquadra con la telecamera del telefono

info

ABBONAMENTI

abbonamenti@elaborare.org
tel. **039/9991541**
fax **039/9991551**

ARRETRATI

arretrati@elaborare.org
tel. **06/91516612**
(dopo le 14:30)
fax **06/233226767**

ELABORARE

Anno XXVII - n. 290 - Gennaio/Febrero 2025

Dal 1996 è una pubblicazione a distribuzione nazionale in edicola, in abbonamento postale e App

Direttore Responsabile Giovanni Mancini

Direzione di Produzione Rossella Nicoletti

Via della Bufalotta, 378
00139 Roma

Tel. **+39 06 91.51.66.00** r.a.
www.elaborare.com
redazione@elaborare.org

- Coordinamento di Redazione Paolo Turco
- Photo Editor Igor Gentili
- Grafica Marco Macchioni, Andrea Macchioni, Simona Castellari
- Proofreading Roberta Mancini
- Tecnica Roberto Croci, Manuel Cerfeda, Pierluigi Mancini
- Prodotto Auto Giovanni Mancini
- Video Marco Paternostro, Luigi Sodano

MARKETING E PUBBLICITÀ

Rossella Nicoletti - nicoletti@euromediapro.com
Tel. 06/91516608

Hanno collaborato Alberto Bergamaschi, Manuel Cerfeda, Fabio De Villa Palù, Elena Ganazzin, Carlotta Mancini, Pierluigi Mancini, Riccardo Panzironi, Marco Paternostro, Angelo Pecoraro, Domenico Sofia, Marco Savo, Nicola Tocci,

Fotografia Alessandro Caramagna, Marco Ciavola, Eugenio Clamer, Claudio Desideri, Valentina Marcello, Gianni Mazzotta, Lorenzo Moro, Giuseppe Muzio, Roberto Ronconi, Nicola Tocchio, Nicola Tocci, Gerlando Sciorlino, Roberto Viva, Fabrizio Viviani, Manuel Vitolo, Marco Zamponi

Ambassador Enrico Cerfeda, Francesco Siragusano, Massimo Vezio

Forum (forum.elaborare.com)
Amministratori Osmosis Daniele Rongione, Gioma@ Giovanni Mancini

CENTRO TEST ELABORARE

TEST TEAM Claudio Annicciello, Alessandro Vai, Matteo Leone, Pierluigi Mancini, Marco Paternostro, Paolo Turco, Alberto Bergamaschi

ATTREZZATURE Racelogic Video VBox, Drift Box, Performance Box, Tassinari Bilance, Dynorace DF4FSHLS

CIRCUITI DI PROVA ISAM Motor Center (Anagni), Vallenga (Campagnano), Modena, Magione (PG), San Martino del Lago (CR), Monza, Racalmuto (AG), Battipaglia (SA), Motodromo Castelletto di Branduzzo (PV)

Concessionaria Pubblicità

EUROMEDIA PRO SRL
adv@euromediapro.com **EUROMEDIA PRO**

- Stampa D'Auria Printing S.p.A.
- Editing Euromediapro Srl
- Distribuzione SO.DI.P. Srl
- Distributore internazionale Johnsons
- Editore Euromedia Group Srl

Testata registrata al Tribunale Civile di Roma n. 237/96 del 16/05/1996.
ISSN: 1124-5190

L'Editore garantisce la riservatezza dei dati forniti, per i quali è possibile esercitare i diritti di cui agli articoli 7, 8, 9, 10 D.L. 196/2003 e del regolamento Ue 2016/679 GDPR
Finito di stampare nel mese di gennaio 2025

NUMERI ESAURITI

2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 16 - 17 - 22 - 23 - 25 - 26

shop.elaborare.com

Abbonamenti

Tel. 039/9991541

abbonamenti@elaborare.org

Arretrati

Tel. 06/91516612

arretrati@elaborare.org



ULTRA CARBON

@Liberty Walk



Il sedile Sparco **ULTRA Carbon-Tech** in fibra di carbonio per gli abitacoli con ridotte dimensioni



The logo for DIMSPORT features the word "DIMSPORT" in a bold, italicized font. The "DI" is in red, and "MSPORT" is in white with a black outline. Below the text are several horizontal lines, with the bottom-most line being red and the others white. A red horizontal bar is located at the top left of the page.

DIMSPORT



SPECIALISTI DELLA CALIBRAZIONE MOTORE E DEL TESTING

Software di rimappatura, moduli aggiuntivi
e banchi prova potenza
