

# auto

**SPECIALE  
SALONE PARIGI**

NOVEMBRE '92  
MENSILE - L.6000

## PROVE VERITA'

FIAT TEMPRA S.W. 2.0 i.e. 4x4

ALFA ROMEO 164 SUPER V6 24V-164 SUPER TD

SEAT TOLEDO 1.6 GLX - HONDA CIVIC 1.5 LSi 3p

PEUGEOT 405 SRI-405 STATION WAGON GL

OPEL CALIBRA 2.0i TURBO 16V 4x4



**UN PIENO  
DI NOVITA'**

## SUPERCAR

MELE MOTORSPORT  
FIAT TIPO 1.8 16V TURBO

BRABUS MERCEDES  
600 CE-24 CABRIO 3.6

PROFORMANCE BMW 325i

ROENIG MERCEDES 600 SL

MURINEK/STROSEK  
PORSCHE 928 GT CABRIO

REYTON BMW 325i 2.8

STYLING GARAGE  
BMW 850i CABRIO





# FRECCIA DE





**SUD**



**MELE MOTORSPORT FIAT TIPO 16V 1.8 TURBO** □ ELABORATA ALL'OMBRA DEL VESUVIO, FORNISCE PRESTAZIONI MOZZAFIATO GRAZIE ALLA SOVRALIMENTAZIONE CON OVERBOOST

**Q**ualche lettore ci ha rimproverato di trascurare un pò il Meridione, almeno per quanto riguarda il settore delle preparazioni, e noi abbiamo risposto che si trattava solo di trovare l'occasione giusta, in un panorama non così fervido come invece nel Nord Italia. Ebbene, questa occasione ci è stata fornita da un'officina che nel Sud è ormai uno dei punti di riferimento per le elaborazioni: la Mele Motorsport. Qui si opera molto spesso il montaggio di impianti turbo, intervento che è stato effettuato anche sulla Tipo 1.8 16V di questo servizio e che l'ha fatta diventare un vero missile. Ma attenzione: l'originale vocazione familiare della vettura non è stata sacrificata sull'altare delle prestazioni, così da permettere l'uso quotidiano di questa specialissima Tipo anche nel normale traffico cittadino.

**Maurizio Voltini**

Esaminando in dettaglio gli interventi effettuati sulla Tipo della famiglia Nani, titolare della Mele Motorsport, va subito presa in considerazione il turbocompressore: sulla Tipo provata, la turbina Garrett T3 è stata modificata in modo da assicurare un'ottima portata di aria agli alti regimi, con contropartita dell'entrata in pressione del turbo solo a 3500 giri. comunque possibile, al contrario variare le caratteristiche della turbina in modo da avere più tiro a bassi regimi, o quant'altro desidera un cliente. Sulla vettura provata è stato inoltre installato un overboost doppio, comandato da pulsanti sul cruscotto tramite i quali può alzare la pressione di sovralimentazione dallo 0,85 «standard» fino a 0,95 bar, quindi non elevatissima in assoluto. Al turbo è stato inoltre accoppiato l'intercooler, e, nell'ammissione, un nuovo

seg.





cassoncino per il filtro aria K&N: per quest'ultimo è stato inoltre rifatto l'alloggiamento della batteria, mentre, in attesa di un tubo in gomma specifico, sulla Tipo in prova mancava il coperchio del filtro.

Nel motore sono stati inoltre utilizzati 4 nuovi pistoni (stampati e con minore rapporto di compressione), bronzine di banco e di biella rinforzate, nuovi piattelli valvola (come le molle), candele e guarnizioni di tipo idoneo alle maggiori sollecitazioni e alberi a camme più performanti, mentre la testata e le bielle sono state oggetto di accurate lavorazioni. Per quanto riguarda l'alimentazione, la centralina dell'iniezione è stata riprogrammata, sono stati sostituiti gli iniettori e la pompa della benzina; modificata infine la pressione dell'impianto. A coronare tutti questi interventi, la completa sostituzione dell'impianto di scarico con uno realizzato artigianalmente.

La stessa attenzione è stata rivolta anche alla definizione dell'assetto, che pur rendendo possibile un'adeguata tenuta di strada, non incide assolutamente sul confort nella guida meno impegnata. Insomma, impiegando le molle della Eibach e gli ammortizzatori Koni (insieme alla barra di collegamento duomi) si è raggiunto proprio un buon compromesso fra queste esigenze solitamente contrastanti. Per migliorare la stabilità sono stati inoltre impiegati dei distanziali che allargano le carreggiate di 46 mm, mentre è pure possibile montare i dischi freno della Tar-Ox insieme alle pastiglie Feroxo e alle pinze Brembo a 4 pistoncini, con tubazioni di tipo aeronautico (dischi non utilizzati sulla Tipo provata). Infine, sui cerchi Melber a 7 razze da 6J x 14 sono state montate delle Michelin MXV2 da 175/65 R14.

Per questi interventi di preparazione bisogna prevedere una spe-

sa di circa 10 milioni di lire per il motore e di circa 2 milioni per l'assetto, con un ulteriore milione e mezzo per il montaggio dell'impianto frenante speciale. In conseguenza di ciò, il sedici valvole raggiunge una potenza davvero elevata, che non è stata misurata al banco ma che viene valutata in circa 220 cavalli. Tanti? Pochi? Troppi? Poco realistici? Anziché addentrarci in interminabili dispute accademiche, preferiamo come al solito affidarci ai dati dell'apparecchiatura Datron Correvit che, ricordiamo, fornisce con assoluta esattezza i tempi e le velocità effettivamente registrati nei test su strada.

E in questi frangenti la Tipo turbo della Mele Motorsport si è dimostrata all'altezza di una supersportiva come la Lancia Delta HF Integrale. Se non superiore, almeno dal punto di vista delle prestazioni pure. Una volta controllato il patinamento in parten-

za — ci si riesce agevolmente, prattutto se non si ricercano "temponi" — si raggiunge il 0-100 in 10,2 secondi, con l'accelerometro da fermo dopo 26"77, con una velocità d'uscita di 198,7 km/h; battendo quindi in un'ipotetica sfida, la Delta Integrale che sulla stessa distanza impiega 26"94 uscendo ad una velocità inferiore di 10 km/h. Le Tipo 16V 1.8 e 2.0 di serie hanno invece fatto segnare rispettivamente 29"68 e 30"62. Da 0 a 100 km/h la Tipo impiega 6"92 (contro 8"76 e 9"48 delle 1.8 e 2.0 di serie); continuando nella progressione raggiunge in un batter d'occhio i 200 orari (27"32) e, poco dopo, i 7200 giri (in quinta) a questo regime il limitatore strozza le velleità del propulsore, per cui la velocità massima si ferma a 217,600 km/h (le Tipo 1.8 e 2.0 arrivano a 202,900 e 205,700 km/h l'ora, la Delta a 218,850), ma sarebbe bastato un rapporto più lungo o un limitatore tarato più in alto (si può arrivare a 7800 giri) per passare senza problemi i 230 orari. Ma possiamo «accontentarci», dato che pure le riprese sono da primato: per esempio, da 80 a 100 km/h, con i suoi 20"45 la Tipo «Mele Motorsport» rifila 9 secondi alla Delta Integrale (le Tipo di serie impiegano almeno il doppio). La situazione nella quale l'esemplare in prova ha mostrato la sua classe è stata quella relativa alla partenza. D'altra parte questa montava ancora l'impianto di serie, ormai al limite dello sfruttamento, e infatti il proprietario si affrettò a prenotare il kit Tar-Ox/Brembo/Ferodo.

La rumorosità è naturalmente condizionata dall'impianto di scarico: alle andature rilassate o in marcia in città si può apprezzare un piacevole borbottio, per nulla fastidioso, mentre quando si richiede la potenza allora la voce del motore si fa chiaramente sentire. Si rimane comunque su valori facilmente registrabili anche da altre vetture sportive di serie.

Fotografie: Oliver (Fuggia)

L'indirizzo: Mele Motorsport, G. Janelli 356, Napoli. Tel. 081/546.45.83.







**RIVOLUZIONE TECNICA** - L'estetica pressoché invariata della Tipo 1.8 16V turbo Mele Motorsport nasconde una meccanica profondamente rivisitata. Oltre all'adozione di un turbo Garrett con intercooler, il kit per il motore (ne vediamo alcuni elementi qui sopra) prevede anche nuovi pistoni e alberi a camme. Sotto, i kit per l'assetto e i freni



# I NOSTRI RILEVAMENTI

## VELOCITÀ MASSIMA

217,600 km/h (in V)

## ACCELERAZIONE CON PARTENZA DA FERMO

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"83	99,0
0-400	14"91	159,9
0-1000	26"77	198,7

  

km/h	Tempo	Metri
0-40	2"44	12,7
0-60	3"88	33,1
0-80	5"11	57,0
0-100	6"92	102,6
0-120	8"85	161,6
0-140	11"62	262,2
0-160	14"95	401,2
0-180	19"93	638,2
0-200	27"32	1030,1

## RIPRESA DA 40 KM/H IN QUARTA

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"80	67,0
0-400	17"58	141,4

  

km/h	Tempo	Metri
40-60	5"18	71,4
40-80	9"43	153,6
40-100	12"62	232,8
40-120	14"88	302,1

## RIPRESA DA 40 KM/H IN QUINTA

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-400	20"25	107,8
0-1000	34"76	182,1

  

km/h	Tempo	Metri
40-60	7"01	97,1
40-80	13"22	217,8
40-100	18"50	349,6
40-120	22"35	466,3

## RIPRESA DA 80 KM/H IN QUINTA

km/h	Tempo	Metri
80-100	5"52	136,7
80-120	9"20	248,1
80-140	12"26	359,2
80-160	15"90	511,0
80-180	20"45	726,5
80-200	28"48	1152,4

## FRENATA

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto sec.
60	17,4	2"08
100	45,7	3"27
160	123,2	5"37

## RUMOROSITÀ

Vel. effettiva km/h	ant./post. decibel
100	74,5/76
140	79/78
Velocità max	87,5/88