



## duelli in famiglia

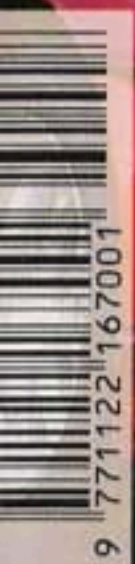
LANCIA k 2.4 td SW **CONTRO** VOLVO 850 TDI SW  
MITSUBISHI CARISMA 1.8i GLS **CONTRO** VOLVO S40 1.8i  
BMW 520i **CONTRO** BMW 525 tds

**PROVE**

SEAT CORDOBA 1.6 SX  
LANCIA k 2.0 LS  
FORD FIESTA 1.4 16V GHIA 5p

## SUPERCAR

SCHNITZER BMW S5 S  
NOVITEC LANCIA Y  
POSTERT/SCHNITZER/HAMANN BMW Z3  
MELE-MOTORSPORT TOYOTA CELICA GT TURBO  
POWER ENGINEERING FORD MONDEO TURBO T2  
PSG-RIEGER FORD ESCORT STATION WAGON



TOYOTA CELICA GT  
pag 112



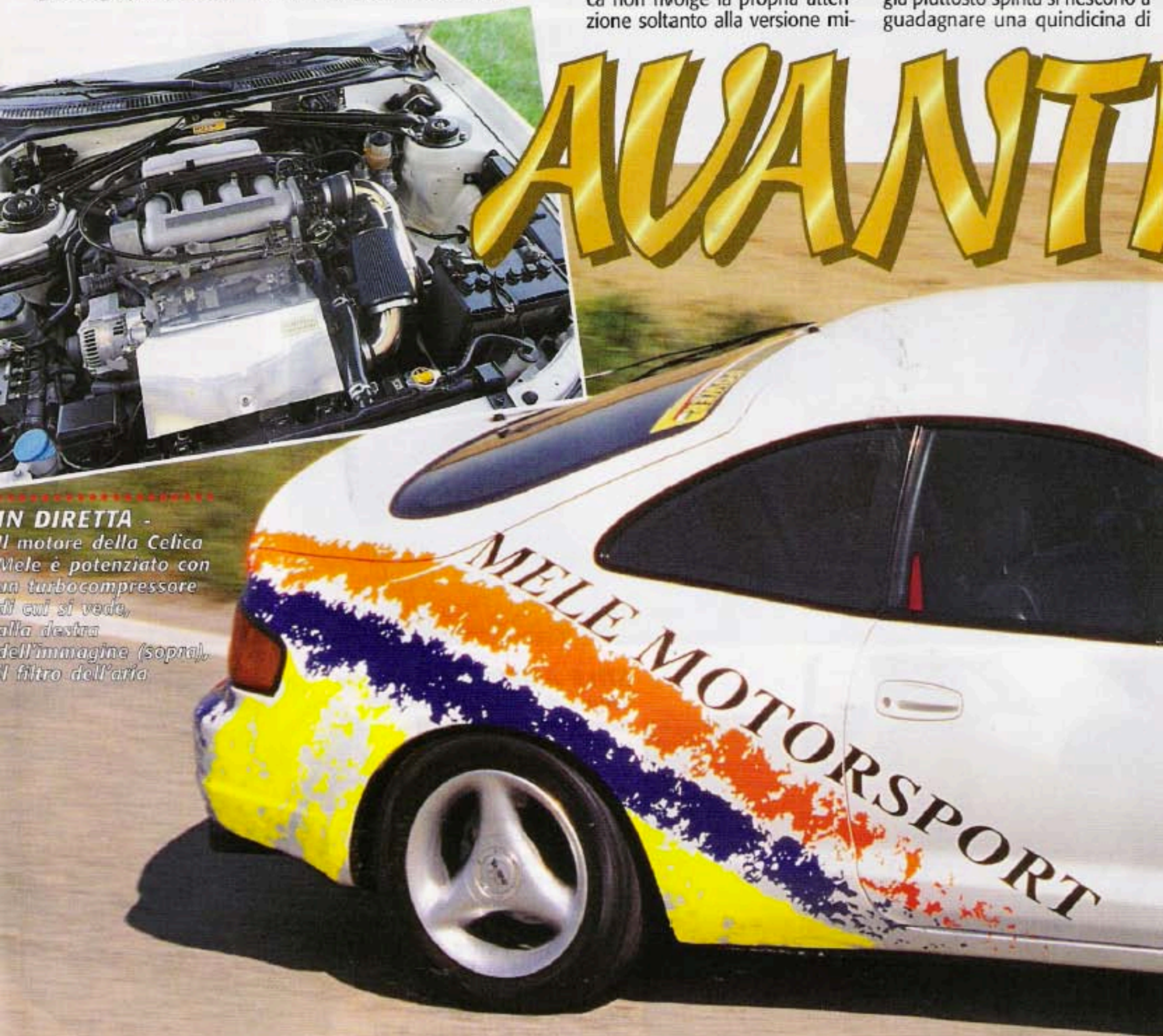
**MELE MOTORSPORT TOYOTA CELICA GT  
TURBO □ TANTA POTENZA  
E LA TRAZIONE ANTERIORE:  
È LA RICETTA CONTROCORRENTE  
DI QUESTA COUPÉ CHE VANTA  
BEN 270 CV, 95 PIÙ DELLA VERSIONE  
DI SERIE. GRAZIE ALL'IMPIEGO  
DELLA SOVRALIMENTAZIONE  
E A UNA SERIE DI ALTRI INTERVENTI**

**S**ull'onda dei continui successi ottenuti nell'ultima quindicina d'anni nei rally, la trazione integrale si è notevolmente diffusa fra le vetture sportive con cilindrata attorno ai 2 litri e non ha mancato di attrarre l'interesse dei preparatori. La Mele Motorsport si muove controcorrente, e nell'intervenire sulle Toyota Celica non rivolge la propria attenzione soltanto alla versione mi-

**Maurizio Voltini**

rata ai rally (la GT Four, sovralimentata e con le quattro ruote motrici), ma anche alla GT con propulsore 2000 da 175 cavalli a trazione anteriore.

Per quest'ultima sono stati messi a punto due tipi di preparazione: una è tradizionale, e prevede modifiche alla centralina e la sostituzione di alberi a camme, filtro aria e terminale di scarico, così che su questa unità motrice già piuttosto spinta si riescono a guadagnare una quindicina di



**IN DIRETTA -**  
Il motore della Celica Mele è potenziato con un turbocompressore di cui si vede, alla destra dell'immagine (sopra), il filtro dell'aria



cavalli, al prezzo di circa 4.800.000 lire. Ma l'intervento che produce i maggiori risultati è il montaggio del kit con turbo-compressore.

**OVERBOOST** - Un apposito collettore di scarico sorregge la turbina KKK che "soffia" a 0,6 bar (1,2 bar con l'overboost) attraverso un intercooler aria-aria; per consentire al motore di affrontare le nuove condizioni di lavoro, sono stati adeguati l'impianto di

iniezione-accensione, il rapporto di compressione (modificando bielle e pistoni) e i circuiti di raffreddamento e lubrificazione: il primo utilizzando un radiatore maggiorato (disponibile anche per le Celica di serie, piuttosto "calde"), il secondo aggiungendone uno specifico per l'olio. Sono interventi che hanno consentito di raggiungere la potenza di 270 cavalli e la coppia di 32,6 kgm (contro i 19,5 originali) e che incidono sul conto in banca

di chi li richiama per poco meno di 18 milioni di lire. Calcolatrice alla mano, scopriamo che ogni cavallo in più costa circa 190mila lire, contro le 320mila lire/cv della più economica (in termini assoluti) preparazione "aspirata". Per riuscire a dominare al meglio tutta la potenza scaricata sulle ruote anteriori è stato rifatto l'assetto sostituendo sia le molle che gli ammortizzatori, impiegando inoltre apposite flange per adeguare la carreggiata; anche l'impianto frenante ha beneficiato di interventi quali la sostituzione dei dischi e dei pistoncini delle pinze con altri più potenti. Per quanto riguarda le ruo-

te, i pneumatici sono rimasti nella misura originale, vale a dire 205/55-15, ma ora sono montati sui cerchi Antera modello 10 a tre razze: essendo queste piuttosto tondeggianti, si integrano bene con la linea della Celica, anche se tutt'altro che spigolose. Internamente sono stati investiti in pneumatici, pomello cambio e pedaliera Simoni Racing, mentre la strumentazione si avvale di fondini bianchi.

**SERPEGGIAMENTI** - Purtroppo non abbiamo potuto misurare le prestazioni di questa Celica con la nostra appare-

seg

# TUTTA







**BIANCO VINCE** - Scritte a parte, la carrozzeria della Celica elaborata dai Mele è quella di serie. L'abitacolo invece accoglie strumenti con fondo bianco, volante anatomico, pedali forati: il manometro del turbo visibile sulla destra della consolle non è nella collocazione definitiva. Il terminale di scarico (sotto, quello sdoppiato) è a scelta del cliente

### I PREZZI

Kit turbo da 270 cv	L. 17.850.000
Assetto	L. 2.400.000
Flange per carreggiata	L. 1.200.000
Impianto frenante	L. 4.170.000
Cerchi Antera 109 (cad.)	L. 460.000

L'indirizzo: Mele Motorsport, via Orsolone a Santacroce, 80131 Napoli. Telefono 081/5464583, fax 081/5465957.

chiarura Datron Correvit, ma nel test di guida a convincerci della validità della preparazione sono bastate le sensazioni davvero forti che la Celica kittata con il turbo riesce a fornire: il serpeggiamento in accelerazione, causato dalle ruote anteriori sempre al limite della motricità e della direzionalità anche nelle marce superiori, e il cinguettio della valvola wastegate che accompagna le cambiate più brutali regalano sensazioni alle quali è (fortunatamente) difficile assuefarsi. In compenso, la stabilità dell'assetto sportivo elimina totalmente quella sensazione di vaghezza nella traiettoria che si avverte alle velocità maggiori con la Celica di serie. Completiamo la descrizione del comportamento stradale con la quasi inutile precisa-

zione che la notevole potenza a disposizione (la cui erogazione non è affatto dolce) rende ovviamente sottosterzante la Celica nelle curve affrontate al limite.

Aggiungiamo infine che questa sovrabbondanza di potenza ci fa ritenere possibile accelerare da 0 a 100 orari in circa 6 secondi, nonostante il pattinamento iniziale delle ruote motrici, mentre per raggiungere i 200 all'ora basterebbe un tempo inferiore ai 25". Per quanto riguarda la velocità massima, invece, si superano agevolmente i 250 km/h, a fronte dei 222 della Celica GT originale; questa aveva inoltre stabilito un tempo 0-100 di 8"04 nella prova effettuata su *auto di* agosto del '94.

Fotografie: Oliver

