

Dicembre 2001 - Mensile - Lire 8.000

auto

Prova verità
Clio 2.0 16V RS



Prova verità
Mercedes SL 500



Novità
Ford Fiesta



Tutto il Tuning
per la Yaris

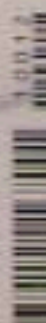


Peugeot 307 2.0 HDi contro Fiat Stilo 1.9 JTD



Sportivissima Mini

La Cooper S e le altre novità del Tokyo Motor Show





Sempre in tiro

L'intervento sulla centralina dei moderni

turbodiesel non regala solo prestazioni più elevate, ma anche una grande regolarità di funzionamento a ogni regime. Lo dimostrano le protagoniste di questa prova, elaborate con due metodologie diverse





GUARDI il contagiri, il tachimetro, la marcia innestata e il trattore che ti sta davanti. Non è possibile. Ci muoviamo incolonnati, momentaneamente vincolati dalla lenta viabilità di una stradina della campagna ferrarese, e che fanno motore e cambio? Beati sembrano compiacersi di quella terza marcia dimenticata. Non è possibile. Stiamo giocandoci i centimetri con una signora in bicicletta, col motore a 1000 giri a stentati 20 km/h, e il 1900 JTD dell'Alfa 147 gira come un violino, senza i giusti strappi che richiamino a un rapporto più basso. Niente.

Allora ti prendi i metri per reagire a quella forzata marcia a rilento, affondi il gas con la volontà di provocare quel "buco" di prestazione e... resti basito. Nulla trema, niente decreta l'errore. È il miracolo dell'elettronica coltivata dai tuner: ti prendi il meglio a tutti i regimi potendo utilizzare sempre, a qualsiasi andatura, un rapporto superiore alle vincolanti leggi di una trasmissione meccanica. Vi pare poco? Meno azio-

ni, meno stress, minori consumi, godendo a comando di un fluire magico: soft o diabolico. Un caso? No. La regola. Sali sull'altra macchina di questo test, la Peugeot 307 col 2 litri HDi da 90 cv, priva nei confronti del JTD 115 cv della turbina variabile e dell'intercooler, e la favola del turbodiesel modificato che spinge con la "marcia sbagliata", si ripete.

ACUME - Ecco a voi le ultime turbodiesel dotate di un nuovo cervello fino: sono l'Alfa 147 1.9 JTD racing look uscita dall'atelier della napoletana Mele Motorsport e la Peugeot 307 HDi sviluppata dalla Dimensione Sport. Automobili che presentano molte differenze, che però non andiamo a giudicare presi come siamo dalla ricerca di un'altra verità, più coinvolgente, che ha per oggetto i turbodiesel delle due auto in questione: tecnologicamente raffinati ma soprattutto potenzialmente fertili agli stimoli intelligenti provocati dal chip tuning. Stimoli che si traducono in

incrementi energetici del 25-30%, capaci di cambiare, se non stravolgere, l'originario quadro tecnico-prestazionale conosciuto e magari apprezzato dai proprietari di vetture a gasolio.

Chi ci segue da tempo sa cosa può ottenere l'esperto tocco di un buon preparatore (come Mele), o di

un'azienda creatrice di progetti elettronici (tale è la Dimensione Sport). Sa che esistono modi diversi di intervenire sulla centralina, per equilibrare e dosare i tanti parametri di funzionamento del motore. Sa, infine, che da una prova come questa possono uscire numeri da capogiro, raccontati nero su bianco dai nostri rilevamenti. Numeri a decrescere pesantemente nelle accelerazioni e nelle riprese, a lievitare con scarsa o buona soddisfazione negli allunghi massimi. Sa e si aspetta questo, ricavando poi dal commento del tester le impressioni sul progredire della spinta e i riflessi dell'azione "drogata" sul grip e la stabilità.

Ragionevoli aspettative, considerato tra l'altro il valore dei due specialisti pronti a far vedere su strada i segreti della loro elettronica: sostituzione dell'eprom con una più estremizzata per Mele, emulazione in diretta di un microchip tarato a motore acceso alla ricerca delle migliori mappe per Dimensione Sport. Per chi mastica la materia le cose sono già chiare, ma per gli altri la filosofia d'azione ha bisogno di

L'adozione di molle ribassate di 30 mm è l'unico intervento attuato sugli assetti dell'Alfa Romeo e della Peugeot. La sostanza dell'elaborazione è concentrata sui chip che gestiscono i motori



i nostri rilevamenti

Velocità massima

202,8 km/h (in V)

Accelerazione con partenza da fermo

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
100	6"94	87,5
200	10"53	112,0
400	16"30	136,9
1000	30"10	170,2
km/h	Tempo	Metri
0-40	2"15	12,1
0-60	3"81	35,2
0-80	5"99	78,0
0-100	8"69	145,7
0-120	12"40	260,3
0-140	17"17	433,4
0-160	23"83	712,7
0-180	—	—
0-200	—	—

Ripresa da 40 km/h in IV

km/h	Tempo	Metri
40-60	5"16	70,1
40-80	8"04	125,6
40-100	11"14	203,5
40-120	14"72	312,9
40-140	19"42	483,1

Ripresa da 80 km/h in IV

km/h	Tempo	Metri
80-100	3"17	79,2
80-120	6"73	188,5
80-140	11"30	354,0
80-160	17"63	619,5
80-180	—	—

Ripresa da 80 km/h in V

km/h	Tempo	Metri
80-100	3"96	98,3
80-120	8"31	231,4
80-140	13"47	418,3
80-160	20"61	717,3
80-180	31"71	1244,3
80-200	—	—



ulteriori rivelazioni, ricche di maggiori dettagli. Così scopriamo che con l'eprom della 147 si è giocato sulla gestione dei tempi e degli anticipi d'iniezione, sulla quantità di gasolio a basso, medio, alto regime e a pieno carico, intervenendo inoltre sulla limitazione dei fumi e della coppia motrice. Risultato, potenza lievitata da 115 a 141 cv a 4000 giri (pressione di 1,1 bar con picco di 1,3 bar), coppia da 28 a 31 kgm a 2000 giri con la significativa mossa dell'innalzamento del regime di rotazione, passato da 4500 a 5000 giri. Non è tutto.

GIOIELLI - Altro preziosismo tecnico, è l'installazione sulla turbina di uno stabilizzatore di pressione realizzato dalla stessa Mele Motorsport. «Questo congegno elettrico disponibile per tutti i motori turbo benzina e diesel — spiega Pasquale Mele — ha la funzione di mantenere la pressione del turbo più costante, eliminando il ritardo di risposta. Montato sul tubo che va dalla chiocciola d'aspirazione della turbina alla wastegate, lo stabilizzatore consente di variare a proprio piacere la sovralimentazione, specie ai bassi regimi senza intaccare l'affidabilità».

Tutta elettronica e alquanto "chirurgica" è la messa a punto effettuata sulla Peugeot, come ci raccontano gli

uomini della Dimensione Sport. «La vettura è stata rimappata in tempo reale su strada. Tale tipo d'intervento è effettuato collegando l'emulatore di eprom MET 16 alla centralina e ad un computer portatile. Ciò permette di cambiare i valori delle mappe, cogliendo istantaneamente le reazioni del motore, comparando inoltre le prestazioni originali con quelle modificate». Per la cronaca, a 1,1 bar costanti e 1,3 di picco, il lavoretto certosino ha dato qualcosa come 42,1 cv in più oltre i 93,9 registrati dalla macchina in condizioni standard e ben 8 kgm in aggiunta ai 22,4 erogati di serie. A questo punto vi starete chiedendo quale

I prezzi

Mele Motorsport Alfa Romeo 147 1.9 JTD

Rimappatura centralina	L. 720,0
Stabilizzatore di pressione turbo	L. 420,0
Terminale scarico Ragazzon	L. 655,2
Filtro aria H&M interno	L. 144,0
Kit molle H&R	L. 501,6
Manodopera	L. 96,0

L'indirizzo: Mele Motorsport Snc, via Orsolone a Santa Croce 34, 80131 Napoli
Tel. 081.5464583, fax 081.5465957.
Internet: www.melemotorport.com
e-mail: melemotorport@libero.it





i nostri **rilevamenti**

Velocità massima

195,1 km/h (in V)

Accelerazione con partenza da fermo

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
100	7"26	83,4
200	10"99	108,4
400	16"93	131,9
1000	31"11	166,7
km/h	Tempo	Metri
0-40	2"49	13,8
0-60	4"16	37,0
0-80	6"49	82,6
0-100	9"58	159,2
0-120	13"42	277,4
0-140	19"15	484,3
0-160	27"13	819,4
0-180	—	—
0-200	—	—

Ripresa da 40 km/h in IV

km/h	Tempo	Metri
40-60	5"29	72,0
40-80	8"95	143,0
40-100	12"52	232,5
40-120	16"47	353,3
40-140	21"92	551,6

Ripresa da 80 km/h in IV

km/h	Tempo	Metri
80-100	3"55	89,2
80-120	7"41	207,4
80-140	12"42	389,0
80-160	20"35	722,0
80-180	—	—

Ripresa da 80 km/h in V

km/h	Tempo	Metri
80-100	4"78	119,4
80-120	9"89	275,4
80-140	15"91	493,8
80-160	23"45	809,6
80-180	—	—
80-200	—	—



La 307 elaborata dalla Dimensione Sport (in questa pagina) è la HDI da 90 cv: ne ha guadagnati 42, ed è risultata meno briosa della 147 by Mele Motorsport, forte di 141 cv (nella pagina accanto)



zione dei tempi di iniettata e delle dosi aggiunte di gasolio. Non classificabili, invece, gli assetti ribassati di 3 cm con le sole molle sportive, poggiando su ruote originali (195/65 R15 per la Peugeot, 195/60 R15 sull'Alfa). Assetti più reattivi al volante, ma poco bilanciati nel comportamento (sovrasterzante), per scarsa sintonia con gli ammortizzatori di serie. Per il resto, lodi. Al tuner Mele e alla "factory" dell'elettronica, la Dimensione Sport, prossima all'apertura di una nuova sede nella toscana Scandicci.

I prezzi

Dimensione Sport Peugeot 307 2.0 HDI

Kimappatura centralina	L. 1.440.000
Terminale scarico Remus	L. 664.800
Kit molle Eibach	L. 636.000

L'indirizzo: Dimensione Sport Srl, via Pontestura, 122, 15020 Camino (Alessandria). Tel. 0142.4681 r.a., fax 0142.469533. Internet: www.dimsport.it; e-mail: trade@dimsport.it

piacere può dare una potenza di fuoco così consistente. Risposta: il piacere di un tiro continuo. Vale per la Peugeot-DimSport: in grado di toccare i 195 all'ora di velocità (+16 km/h sull'HDI 90 cv, +11 km/h sulla versione da 110 cv), di conquistare il chilometro in 31"1, lo scatto 0-100 km/h in 9"58 contro i 33"6 e 10"16 della 307 HDI 110 cv. E vale per l'Alfa di Mele primatista con 202,8 km/h di slancio, 30"1 sul km, 8"69 nel guizzo da fermo ai 100 all'ora. Cifre che messe a confronto con la 147 al naturale, fanno +16,9 km/h in velocità, -2"48 sui 1000 metri e addirittura -2"24 nell'accelerazione 0-100.

RIPRESE FULMINEE - Ma il buono arriva a corsa avviata, quando le marce sono quasi tutte dentro e la risposta si gioca sulle riprese. Sulla 307, in quarta, da 40 a 120 km/h si tirano via 4"41, mentre da 80 a 160 km/h in quinta il miglioramento rispetto all'HDI 110 cv ha del sensazionale: -12"9. Una mazzata alle vecchie performance, che sferra anche l'Alfa: -3"83 (40-120) e -5"78 (80-160). Insomma, tutto a meraviglia. Eccetto la fumosità: vulcanica ai bassi regimi sulla 147, più contenuta ma sempre visibile sulla 307 a partire dai 2500 giri. Sbuffi rimediabili (sottraendo qualche cavallo alla curva di potenza) attraverso la corre-