

LA PIÙ COMPLETA RIVISTA DI TUNING IN ITALIA!

ELABORARE

GT TUNING

108 LUGLIO/AGOSTO 2006

€ 4,90 only for Italy



JAPAN STYLE

DriftMania

UNA VITA DI TRAVERSO



SCANNER

TUTTE LE ELABORAZIONI
PER LA PUNTO

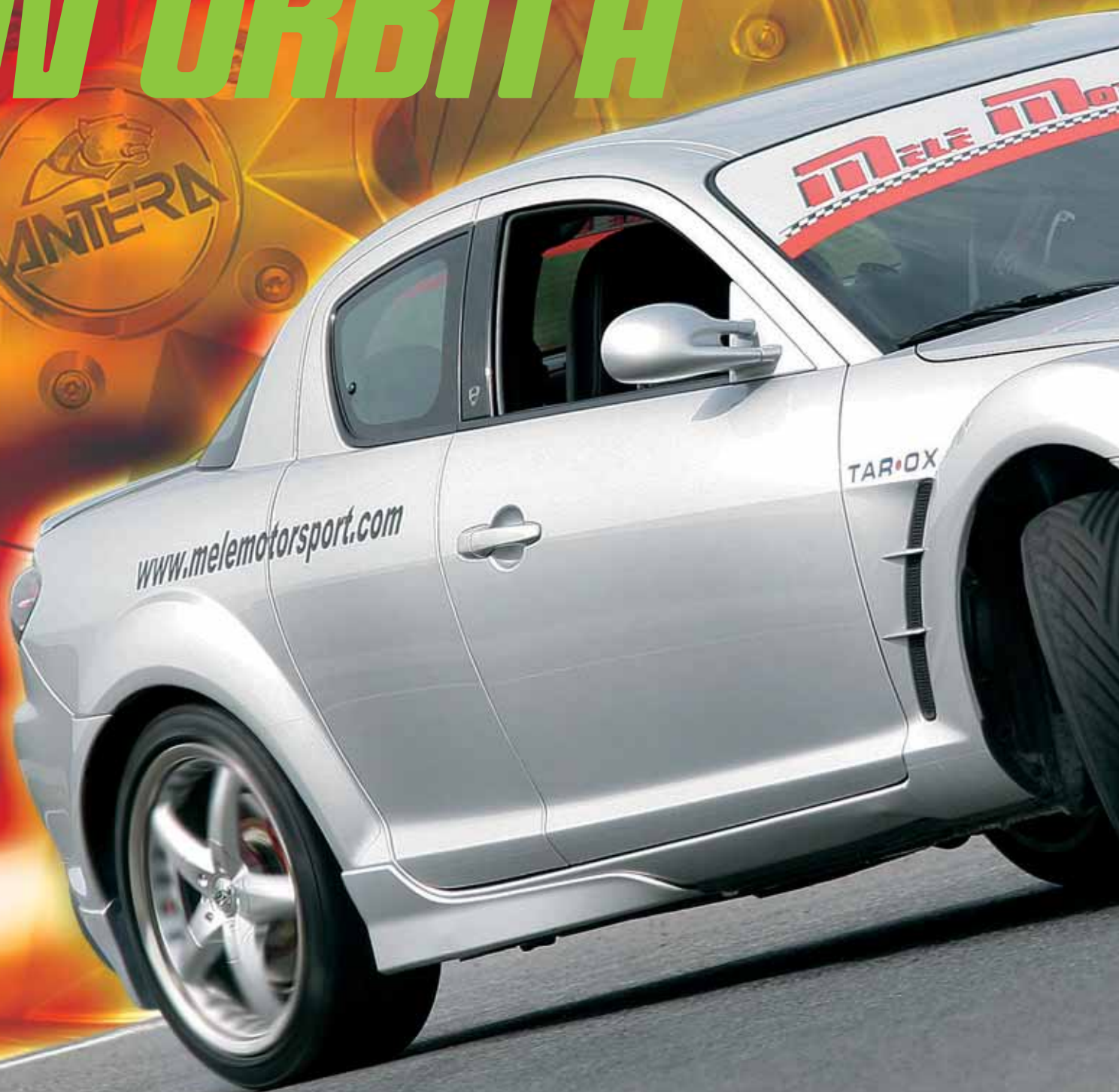


G1 - 107 - RUGO
TEST DURATA
IN PISTA



MAZDA RX-8 BY MELE MOTORSPORT

PISTONI IN ORBITA



Biroitore in salsa italica. Mirati ritocchi estetici e meccanici trasformano la RX-8 by Mele Motorsport in un'agguerrita divoratrice di cordoli da 257 CV. Impossibile non infatuarsi del sound racing che ne esalta le prestazioni



Uno speed test davvero speed: se non fosse stato per la stanchezza della 2 Ore di Anagni sommata a quella di un paio d'altre prove appena concluse, l'arrivo della RX-8 mi avrebbe colto in abiti civili. Come ogni prima donna si è fatta attendere, stavolta davvero molto... ma lei lo sa! Per farsi perdonare è lesta a saltare giù dal cocchio, un carro attrezzi

sopraffatto dal traffico della tangenziale che ha intasato Napoli per via di un grosso incidente. Anch'io sono svelto a ricompormi, infilandomi le maniche della tuta a penzolini per non dare l'idea di una stanchezza a quattro braccia. Lei in ritardo e io sfiancato dal caldo, il tutto condito dalla pista che sta per chiudere i battenti. Come inizio non c'è male: perfetto per una breve storia d'amore! Eh sì, perché guidare il birotore Wankel è un'esperienza

unica che lascia il segno. Diffidate dell'opinione di chi lo confronta sulla carta con altre sportive: il Renesis è un oggetto da toccare con mano, osservare e, soprattutto, ascoltare. Solo dopo averlo fatto, potrete esprimere serenamente un giudizio, diversamente sarebbe peccato. La Mazda RX-8 è unica, può confrontarsi solo con lo specchio; ecco perché siamo così eccitati nel vederla "truccata" per la pista, appena incipriata fuori ma infuocata dentro. Come ogni vera signora si guarda bene dal calcare la mano col maquillage; bastano

piccoli ritocchi per far risaltare i lineamenti, il resto è competenza del vocabolo "ottimizzare": dal motore all'assetto, passando per la trasmissione... ora è davvero pronta a saccheggiarti il cuore col suo canto! Come se l'acuto dei suoi 9.500 giri/min fosse roba da poco; ci ha regalato anche il sound del differenziale da competizione, forse chiassoso ma dal fascino maledettamente racing. Alla signora RX-8 non avrei negato un giro di valzer neppure se si fosse presentata come mamma Mazda l'ha fatta; figuratevi adesso, mentre Enzo si accinge a scaldarle il motore!

DESIGN

C'è qualcosa di diverso nel suo sguardo ma faccio fatica a individuare il maquillage, perché gli accessori sportivi sono quelli offerti come optional dalla Casa. Risaltano gli specchietti retrovisori laterali, quelli aerodinamici della versione PZ, anch'essi in catalogo come il resto. Le minigonne sono cortissime e rivestono solo una piccola porzione della fiancata; più nascosti i deflettori dietro i passaruota posteriori, mentre il tappo del rifornimento carburante in alluminio cromato non passa inosservato. In basso c'è anche lo spoiler anteriore, il resto non è by Mazda e forse per questo cattura maggiormente l'attenzione. È il caso del gruppo



Gli interni sono originali, compresi i tappetini offerti come optional.



nella rubrica tecnica sul n° 87 e del quale offriamo un'ampia disamina sul n°3 di Overboost attualmente in edicola) e mi stupisco del fatto che non si sia rifiutato di descriverle, perché sono in pochi a saper mettere le mani sul birotore, e tacere sarebbe stato legittimo. Gli interventi, volti ad ottimizzare senza stravolgere, ricalcano quelli che fanno sui motori a 2 Tempi, modificando il "time area" delle luci di aspirazione e di scarico nonché raccordando e lucidando il gruppo aspirazione. La gestione elettronica dell'impianto di aspirazione (che modifica la geometria dei condotti per mezzo di 6 valvole a controllo elettronico) non è stata ritoccata via software ma variando il braccio di leva dei leveraggi a farfalla. Il filtro aria è diretto, realizzato dalla K&N per trovare alloggio nell'airbox della RX-8. Lo scarico è stato interamente sostituito con quello in acciaio inox a partire dal collettore, che ha conservato

ruota che sfoggia cerchi Antera Type 349 a cinque razze scomponibili, con canale cromato da 8x18" che calzano performanti Yokohama 225/40. Negli interni, fatta eccezione per i tappetini con bordino rosso e scritta RX-8, che fanno parte degli accessori originali, non c'è traccia di tuning. Il peso sulla nostra bilancia è di 1.361 kg, in linea con quello dichiarato (comprensivo di pilota!) ma meno di quanto ci saremmo aspettati.

MECCANICA

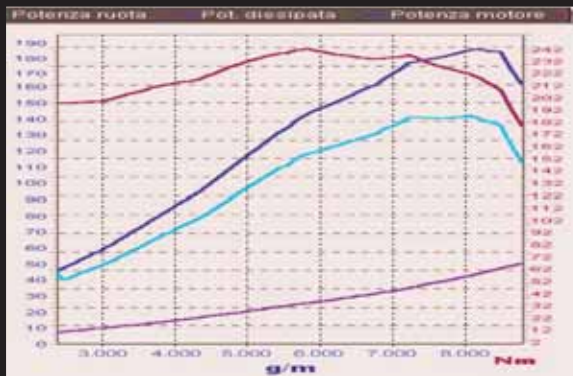
Mele Motorsport ha effettuato diverse modifiche al propulsore Renesis (di cui ci siamo occupati

l'architettura 3 in 1 ma con una lunghezza diversa. Inoltre figurano un catalizzatore metallico maggiorato Brain, mentre sia il centrale che il terminale a doppia uscita da 102 mm sono Ragazzon. La gestione elettronica del birotore è originale ma convive con due centraline aggiuntive, una per la gestione dell'anticipo di accensione e l'altra (sempre Mele Motorsport) per controllare un iniettore supplementare. Una chicca è l'adozione del differenziale autobloccante da competizione, dotato di un finale 41/8 (5,2148:1 anziché quello originale da 4,444:1) che accorcia tutti i rapporti di circa un 20%. Fantastico ma rumoroso, a breve sarà sostituito da una nuova versione più confortevole per un uso stradale. L'impianto frenante, con quattro dischi autoventilanti baffati G88 e pastiglie racing a mescola morbida, è Tar-Ox; le pinze sono verniciate in rosso, mentre nelle tubazioni di tipo aeronautico scorre il liquido Bardahl DOT5. Sul fronte assetto troviamo una nuova taratura per gli ammortizzatori che convivono con le molle originali ma anche con le boccole delle barre stabilizzatrici realizzate in teflon, per limitare il rollio in curva senza irrigidire le sospensioni.

Per informazioni: Mele Motorsport
Tel. 081/5464583
www.melemotorsport.com



DATI STRUMENTALI



POTENZA MAX	COPPIA MAX	PESO/POTENZA
256,9 CV 8.200 g/m	242 Nm 5.800 g/m	5,3 kg/CV

Nota: prova al banco fornita dal preparatore



Pesi (totale 1.361 kg)
358,8 (AS) - 356,8 (AD) - 320,4 (PS) - 325,0 (PD)

MAZDA RX-8

MOTORE anteriore rotativo Wankel, cilindrata 654 cc x2, potenza max 231 CV (170 kW) a 8.200 giri/min, coppia max 211 Nm a 5.500 giri/min, rapporto di compressione 10,0:1, pompa elettromagnetica, accensione elettronica
CAMBIO meccanico a 6 rapporti: I) 3,760:1, II) 2,269:1, III) 1,645:1, IV) 1,187:1, V) 1,000:1, VI) 0,843:1, RM) 3,564:1, riduzione finale 4,444:1
TRAZIONE posteriore con albero leggero a un solo pezzo in configurazione diretta con la trasmissione e il differenziale, montato su un telaio con ammortizzatori dinamici
RUOTE cerchi in lega leggera, pneumatici 255/45 ZR18
CORPO VETTURA coupé 4 porte, 4 posti
SOSPENSIONI avantreno con doppio braccio oscillante, posteriori Multilink
FRENI ant. e post. a disco autoventilanti, 323 mm ant. e 302 mm post. servofreno a depressione
STERZO pignone e cremagliera, servosterzo elettrico diretto, diametro di sterzata 10,6 m
DIMENSIONI E PESO lunghezza 4,435 m, larghezza 1,770 m, altezza 1,340 m, passo 2,700 m, carreggiata ant. 1,500 m, post. 1,505 m, peso in ordine di marcia 1,425 kg (compresi 75 kg del pilota)
PRESTAZIONI velocità massima 235 Km/h, accelerazione 0-100 Km/h in 6,4 sec



Gli accessori estetici sono tutti prelevati dal catalogo sportivo Mazda, a eccezione dei cerchi Antera e dello scarico Ragazzon.



in pista



tester: PIERO PLINI



La trazione è ottima e per farla sbandare così ci vuole un po' di "mestiere".



TUNING

ESTETICA

- accessori sportivi del listino Mazda
- Specchietti aerodinamici
- Minigonne
- Tappo serbatoio alluminio cromato
- Spoiler inferiore anteriore
- Deflettore dietro al passaruota posteriore
- Tappetini bordati di rosso con logo RX-8

GRUPPO RUOTA

- Cerchi in lega Antera Type 349 8,0jx18"
- Pneumatici Yokohama 225/40 ZR18

MECCANICA

- Lavorazione luci aspirazione e scarico
- Raccordatura e lucidatura gruppo aspirazione
- Centralina aggiuntiva per gestire l'accensione
- Centralina aggiuntiva per iniettore supplementare
- Differenziale autobloccante da competizione con rapporto finale 41/8
- Filtro aria diretto K&N
- Gollettore di scarico 3 in 1 in acciaio inox
- Catalizzatore metallico migliorato Brain
- Centrale e terminale di scarico in acciaio inox con doppia uscita da 102 mm Ragazzon
- Modifica gestione valvole dell'aspirazione a geometria variabile
- Dischi autoventilanti baffati G88 Tar-Ox
- Pastiglie racing a miscela morbida Tar-Ox
- Tubazioni freni aeronautiche
- Liquido freni Bardahl DOT5

ASSETTO

- Ritaratura ammortizzatori
- Boccole in teflon per le barre stabilizzatrici



C'è solo il tempo per la prova in pista e qualche foto perché l'autodromo sta per chiudere. Sarebbe stato bello effettuare anche i rilevamenti, ma ci dobbiamo accontentare della prova al banco effettuata dagli stessi preparatori che attesta

257 CV. Dopo il classico riscaldamento inizio ad assaporare il motore disattivando il controllo di stabilità. Dai 3.000 giri/m sembra elettrico; la spinta non ha impulsi ma cresce progressivamente un po' alla volta, anche se è certamente più reattivo dell'originale. Ciò rende difficile percepire la reale potenza erogata ma quando si è costretti a frenare, ci si rende finalmente conto della velocità che il Renesis elaborato sa esprimere. Come tutti motori dalla coppia "livellata" (con un picco tutto sommato modesto), la potenza scaturisce dalla propensione a prendere i giri e in questo caso, i quasi 10.000, arrivano in fretta. Infatti il taglio del limitatore a 9.500 sembra inopportuno, più di quello di serie, perché il propulsore esprime ancora il suo vigore. Il sound a bordo è ineguagliabile, sia quello dello scarico che quello della trasmissione. Il Wankel prende giri lestamente con una tonalità indescrivibile, sembra un plurifrazionato pur somigliando molto più a una moto che a un'autovettura. La vera libidine però è il sibilo del differenziale da competizione (certamente un po' usurato): è un fragore meccanico rauco capace di emettere anche note alte e stridili nel tiro/rilascio e quando lo senti lavorare

in curva (molto più dell'originale) ti vengono i brividi. Il sound è forte, invadente e maledettamente racing. È esaltante nell'utilizzo in pista ma inadeguato sull'auto di tutti i giorni. Sconsiglio vivamente i possessori di RX-8 di ascoltare o provare questo differenziale se non hanno intenzione di acquistarlo, perché la sua rabbia ti entra nelle vene tanto da non poterne più fare a meno. La frenata di serie è ok, visto che manca il freno motore ma ora è ancor più incisiva e pronta. Il cambio è "il cambio", ovvero corto come dovrebbe essere su una sportiva; è un po' duro da azionare ma le marce si divorano in fretta come le ciliegie: una dopo l'altra! Lo sterzo è preciso, nonostante la servoassistenza elettrica, mentre l'assetto è più piatto e frenato dell'originale. Il sovrasterzo coreografico, volendo, si deve provocare, altrimenti la motricità non viene mai a mancare in modo evidente perché l'autobloccante fa bene il suo mestiere con una taratura piuttosto "decisa". Il peso è l'unico handicap della RX-8, perché non la rende molto pronta nell'inserimento delle svolte più strette ma, appena il raggio di curva diventa più ampio, è molto più lesta a prendere il punto di corda. Ottimo il grip delle Yokohama e l'accelerazione laterale che esprime nel lungo "appoggio" della Curva Mare con un rollio tutto sommato contenuto. La vettura è sincera e progressiva nelle reazioni, assecondate dalla costante progressione del birotore elaborato che sfrutta al meglio i rapporti corti (un vero handicap per la versione originale). Anche questo puledro della scuderia Mele Motorsport è equilibrato in ogni comparto e divertente da guidare; ottimizzare senza strafare è d'obbligo, almeno finché si tratta di una signora della strada, anzi della pista.

↑

PRO

- GRINTA E SOUND
- TRAZIONE E RAPPORTI
- FRENI

↓

CONTRO

- DIFFERENZIALE RUMOROSO PER USO STRADALE
- CONSUMI



racer zone