

# ELABORARE

## GT TUNING & SPORT

euromotor

N° 146 - GENNAIO 2010 - ANNO XV - MENSILE - 4,90 €



DALLARA FORMULA 3  
Emozioni  
a ruote scoperte

### TECNICA

Alleggerimenti

### HI-FI CAR

Computer in auto



NISSAN  
350Z  
314 CV

Benvenuta **GT-R**



### PROVE VERITA'

- Porsche 997 GT3 Cup 420 CV ✓
- Mitsubishi Evo X 500 CV ✓
- Peugeot 308 CC 156 CV ✓
- Lexus IS250 C 212 CV ✓
- Honda Civic 236 CV ✓
- Opel GT 324 CV ✓

# Tedesca di GIAPPONE

RAUH WELT PORSCHE 993 CARRERA 2 330 CV



ELEONORA

GENNAIO 2010 - N. 146 - € 4,90 - ISSN 1124519



00146

9 771124 1519006

EUROCOMET - ANNO XV - Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1 comma 1 - DCB Roma - Distributore nazionale edicole: C.D.M. Centro Diffusione Media - Roma - Tel. 06/5291419 - www.cdmitalia.it

Nissan 350Z  
by Mele Motorsport



Potenza 314 CV Coppia 426 Nm Peso 1.467 Tuning oltre 4.000 euro

# LUNGA VITA ALLA 350



Con interventi mirati e calibrati sugli alberi a camme, l'aspirazione e lo scarico, la 350Z da 280 CV colma il gap con le successive versioni potenziate a 313 CV. Il gusto al volante però è decisamente maggiore, anche per via di un assetto rivisto, corretto e decisamente convincente



## Nissan 350Z

Presentata al pubblico nel 2003, la 350Z è una coupé ancora accattivante sia per le sue caratteristiche tecniche, sia per la sua linea muscolosa e oggi anche per il prezzo assolutamente invitante. Non è difficile infatti trovare quest'auto intorno ai 15.000 Euro, l'equivalente di una più tranquilla Twingo RS di ultima generazione! Un'ottima base, insomma, ma pur sempre migliorabile. Così la pensano

anche alla Mele Motorsport, che sono intervenuti modificando praticamente tutta l'aspirazione, lo scarico, gli alberi a camme e la dinamica della 350Z, rendendola ancora più esaltante. Il lavoro a monte è di quelli da perdere la pazienza, ma bisogna rendere merito al preparatore perché i risultati parlano da soli. La coupé Nissan ora è davvero un'altra auto... e allora lunga vita alla Z! L'abbiamo provata,



*Fuoco e fiamme dagli scarichi artigianali studiati e sviluppati direttamente dal preparatore.*



*A parte l'assetto ribassato e le decals adottate insieme alla striscia parasole, l'estetica della 350Z è rimasta pressoché invariata.*





Spettacolari anche nella loro più pura originalità gli interni di questa 350Z preparata dalla Mele Motorsport.

nel nostro circuito di casa, l'ISAM di Anagni.

### Esterni

E' passato ormai qualche anno dal lancio della Nissan 350 Z, al quale è seguito un lieve restyling e oggi anche un nuovo modello, ma la 350 non ha perso nulla del suo grande

fascino. A rimarcare un'estetica così riuscita, i tecnici Mele hanno ben pensato di lasciare invariate le linee della coupé nipponica, preferendo intervenire sulla meccanica. Ecco dunque un assetto ribassato che la rende ancora più aggressiva in abbinamento ai grandiosi

cerchi da 18" di serie. È stato modificato anche lo scarico che ne esalta la vista posteriore e soprattutto la voce del suo sei cilindri a V di 60 gradi. Il tutto è impreziosito dalle azzeccate decals applicate su cofano e fiancate, e dalla striscia parasole griffata proprio Mele Motorsport.



## l'azienda

### Mele Motorsport

Via O. Santacroce, 34-36

80131 Napoli

Tel. 081/5464583

Fax 081/5464583

E-mail

mele motorsport@libero.it

Web www.mele motorsport.com

Riferimento Antonio, Enzo e Pasquale

**Specializzazione** Impianti di sovralimentazione, sistemi di scarico completi, parti meccaniche speciali; iniezioni diesel common rail, compresi multijet ed iniettori pompa Marche trattate NOS, Sparco, Bardahl, Tar-Ox, Garrett, IHI; KKK, Marelli, Bosch, Lucas, TDD, EFI, OMP, Tuner, Ragazzon, Supersprint, Simoni Racing, Remus, Antera, Koni, KW, Eibach

**Superficie azienda** 1.800 mq  
**Personale** 8 + 2 piloti istruttori per corsi di guida

**Attrezzature tecniche** 6 ponti elevatori, due analizzatori di gas di scarico, opacimetro, consolle di programmazione TDD, EFI, ECU RACE, sonde temperature gas di scarico, 5 diversi tipi di saldatrici, banchi di diagnosi elettronica (per Audi, Volkswagen, Seat, Skoda, BMW, Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Porsche e tutte le auto giapponesi e coreane), attrezzature diagnosi elettronica, banco prova a rulli, equilibratrice per turbine, banco prova sospensioni e freni, banco prova pompe diesel alta pressione

**Garanzia** dipende dall'intervento

**Pagamenti rateizzati** no

**Carta di credito** sì

**Auto di cortesia** no

**Anni di attività** circa 45

## il preparatore

**BOTTA E RISPOSTA CON**

**ENZO**

**MELE MOTORSPORT**

**Siete iscritti a un club?**

No.

**Cosa vi piaceva di più dell'auto di serie?**

È una bella vettura, con uno stile inconfondibile e un'ottima personalità. Tanto di cappello alla Nissan, che per questa vettura non ha badato a spese ed ha utilizzato per la sua costruzione materiali di altissima qualità affiancati a una serie di soluzioni semplici ma decisamente efficaci.

**Quale aspetto del tuning privilegiate (estetica o meccanica) e perché?**

Privilegiamo tutto ciò che è ben proporzionato e ben integrato al singolo stile della vettura.

**Cosa vorreste migliorare di questa elaborazione?**

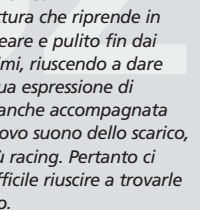
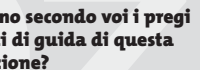
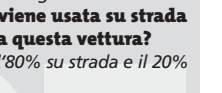
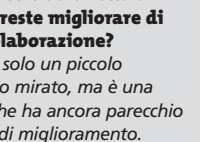
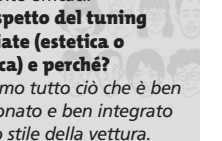
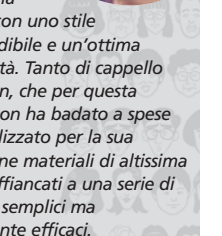
Questo è solo un piccolo intervento mirato, ma è una vettura che ha ancora parecchio margine di miglioramento.

**Quanto viene usata su strada e in pista questa vettura?**

Diciamo l'80% su strada e il 20% in pista.

**Quali sono secondo voi i pregi e i difetti di guida di questa elaborazione?**

È una vettura che riprende in modo lineare e pulito fin dai bassi regimi, riuscendo a dare tutta la sua espressione di potenza anche accompagnata da un nuovo suono dello scarico, molto più racing. Pertanto ci risulta difficile riuscire a trovarle un difetto.



## Dati strumentali



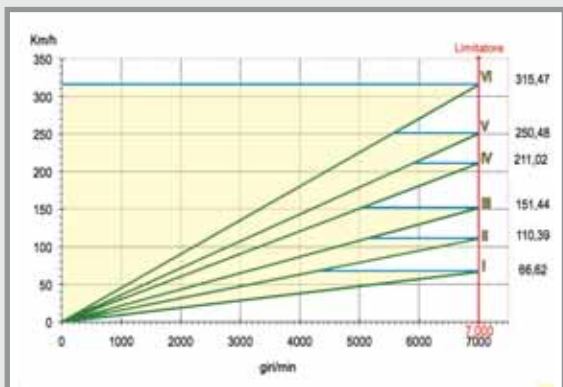
▲ **Potenza max 314,3 CV** a 6.930 g/m

▲ **Coppia max 426,5 Nm** a 5.380 g/m

▲ **Peso/Potenza 4,65 Kg/CV**

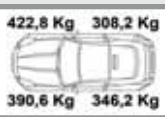
/// **Temperatura 20 °C Umidità n.d. Pressione atm. 972 mbar**

### ///Rapporti Cambio

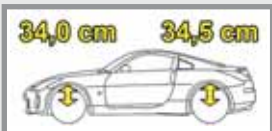
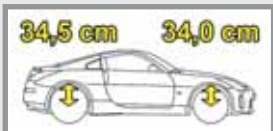


### ///Pesi

**1.467,8 kg** con 20 kg di carburante **55,4% ant.** **44,6% post.**



### ///Altezze



## TUNING

### Motore

- Scarico completo con kat by Mele Motorsport **2.000**
- Modifica collettore di aspirazione **400**
- Modifica misuratore quantità d'aria **200**
- Airbox + CDA BMC **350**
- Ricalibratura iniezione e pressione benzina **150**
- Candele **150**
- Kit modifica intervento variatori d'anticipo by Mele Motorsport **250**
- Elettronica **600**
- Radiatore olio aggiuntivo

### Assetto

- Ammortizzatori ritarati by Mele Motorsport **n.d.**
- Molle ribassate Eibach **n.d.**
- Boccole elastiche rinforzate Powerflex ant. e post. **n.d.**

Prezzi in Euro

### Interni

La stessa scelta è stata compiuta anche sugli interni, che non presentano novità rispetto alla versione di serie. Ritroviamo quindi la solita gustosa posizione di guida con la seduta distesa e sportiva garantita dai sedili in pelle regolabili elettricamente. In pelle anche il volante e il pomello del cambio, mentre la pedaliera è di tipo sportivo in alluminio.

### Meccanica

La chiave di volta di questa elaborazione ruota intorno a un'idea semplice: rifinire e migliorare le performance della 350Z, per recuperare il gap che la divide dall'ultima versione, giunta alla soglia dei 315 CV. Il concetto, per quanto semplice in teoria, non è di facile realizzazione, soprattutto se gli stessi preparatori sono i primi a non accontentarsi, come nel nostro caso. E allora l'elaborazione diviene un vero e proprio "studio" a 360°, seguito da una riprogettazione di alcuni elementi "mal pensati" dalla stessa Casa. Questa 350Z è la versione da 280 CV, dotata di buona potenza e coppia, ma eccessivamente "tappata". I fratelli Mele per far fronte a questo problema hanno riprofilato gli alberi a camme di serie e completamente rivisto le testate. I lavori hanno riguardato i condotti di aspirazione, allargati e rifiniti superficialmente, e un abbassamento della testa stessa che ha portato il rapporto di compressione al valore di 11:1, contro il 10,3:1 di serie. Lo studio riguardante i flussi in aspirazione ha interessato anche i condotti del

tra diametri, flussi e contropressioni. Per sbagliare uno scarico, basta veramente poco! Il terminale ha un'uscita da 70 mm, i tubi che risalgono sono da 58 mm l'uno, sino alla "X" che incrocia e sdoppia i tubi ed è il vero punto focale attorno a cui ruota il tutto. Sbagliare questo particolare significa buttare al vento tutto lo sviluppo già fatto! Risalendo ancora verso i collettori, i tubi diventano da 55 mm di diametro. Per gestire al meglio la nuova erogazione del V6, è stata realizzata una mappatura specifica sempre realizzata da Mele Motorsport. Da bravi preparatori scrupolosi, non poteva mancare un adeguamento della lubrificazione per una migliore efficienza e affidabilità. Troviamo dunque una pompa dell'olio maggiorata e un nuovo radiatore dell'olio in luogo dello scambiatore di serie. Le cure

collettore d'aspirazione stesso, che è stato rifinito eliminando le strozzature a beneficio dell'erogazione sia agli alti che ai bassi regimi. Il tutto respira grazie al kit di aspirazione BMC CDA con airbox in carbonio e presa dinamica. Per dar voce al



3.5 V6 si è proceduto allo studio del sistema di scarico, troppo chiuso in origine. Partendo dai collettori troviamo nuovi condotti artigianali, ai quali seguono due catalizzatori sportivi Brian e il centrale e terminali home made. In questo caso lo sviluppo è stato lungo e complesso, al fine di trovare il giusto compromesso

hanno riguardato anche la dinamica della 350Z, alla quale sono stati ritarati gli ammortizzatori su specifiche tarature e installate molle tarate e la precisione in curva, la 350Z by Mele monta nuovi supporti elastici Powerflex (silent-block più rigidi) sia all'avantreno che al retrotreno.

## Caratteristiche tecniche

### Nissan 350Z

**Motore** anteriore longitudinale, sei cilindri a V di 60°: alesaggio x corsa 95,5 x 81,4 mm; cilindrata 3.498 cm<sup>3</sup>; rapporto di compressione 10,3:1; potenza massima 280 CV a 6.200 giri/min; coppia massima 363 Nm a 4.800 giri/min; basamento e testata in lega leggera di alluminio; distribuzione a due alberi a camme in testa con variatore di fase, 4 valvole per cilindro

**Trasmissione** ruote motrici posteriori con differenziale autobloccante al 25%, TCS, ESP, frizione monodisco a secco, cambio manuale a sei rapporti I) 3,760:1, II) 2,269:1, III) 1,645:1, IV) 1,187:1, V) 1,000:1, VI) 0,794:1 rapporto al ponte 3,538:1

**Sospensioni** anteriori e posteriori a ruote indipendenti Multilink, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali, barre antirullo; sterzo cremagliera servoassistito ad assistenza variabile

**Freni** a disco autoventilati da 324 mm, pinze anteriori Brembo a 4 pistoncini, dischi post. 322 mm pinze a due pistoncini; cerchi in lega da 18", anteriori 8jx18", posteriori 8,5jx18", pneumatici Bridgestone Potenza RE040 225/45 R18 ant e 245/45 R18 al posteriore.



in pista con  
Claudio Galiena



# Samurai partenopeo



Come sempre la giornata in pista all'ISAM è già densa e ricca di emozioni per le auto presenti, ma quando arriva la Nissan la musica cambia decisamente. Come se non bastasse, infatti, ad accendere ulteriormente gli animi ci pensa il 350 Z con il suono cupo e minaccioso emesso dagli scarichi artigianali, un vero spettacolo! E magicamente la nostra attenzione si catalizza sull'ultima arrivata, per la sua capacità di riempire l'anima con la sua calda voce!

## 7 Motore

Una volta avviato, il V6 reagisce ruggendo con un sussulto seguito da un boato decisamente "poco civile". Questa è proprio la premessa giusta, per cominciare il test! In questi casi, infatti, le foto statiche e da macchina a macchina diventano solo un duro lavoro in attesa di entrare in pista ad assaggiare per bene la belva. Detto, fatto! Il primo approccio convince da subito. La 350Z ha una risposta al pedale del gas rapida e aggressiva. Ad ogni minima pressione la lancetta schizza e gli scarichi urlano. In movimento la coppia ai bassi regimi è strabordante, e già a 2.000 g/m la

spinta è consistente. Alzando il ritmo, emerge un'erogazione sensazionale, caratterizzata da un incremento marcato intorno ai 4.000 g/m. Da qui in poi la 350 Z si scatena, divorando le marce. Il tiro sembra calare



leggermente solo oltrepassati i 6.500 giri/min. Il lavoro sulla meccanica ha svegliato la Nissan, ma soprattutto ai bassi e medi regimi. E' cresciuta anche in alto, ma in proporzione è più regolare e potente in basso e meno cattiva agli alti.

## 7 Cambio

Il cambio della 350Z si rivela un ottimo compagno nella guida in circuito. I leveraggi sono corti e secchi, e anche forzando non manifesta

mai nessun tipo di esitazione. E' rapido, preciso e abbastanza contrastato. Le marce della Nissan, in origine tendenzialmente lunghe, ora vengono divorate sembrando decisamente più corte. Segno che la Nissan fa davvero tanta strada!



## 8 Assetto

Sarà per la sua distribuzione dei pesi, sarà per l'ottimo lavoro svolto dai tecnici della Mele Motorsport, ma questa Nissan in pista è una vera goduria! La sostituzione dei silent-block di serie l'ha resa infinitamente più precisa e più sensibile ai comandi impartiti con sterzo e gas. In questa configurazione serve pochissimo sterzo per inserire nelle esse dell'ISAM e ancor meno per uscirne! L'inserimento è rapido e millimetrico, e da centro curva bisogna aprire lo sterzo per evitare che la coda allarghi la traiettoria. Altrimenti, i traversi sono all'ordine del giorno. Non che ci dispiaccia! Ma quando una vettura è così equilibrata, è un piacere farla scorrere sulle quattro ruote. L'assetto è piatto; non è eccessivamente duro e consente di sentire i trasferimenti di carico con naturalezza. La 350 Z non è una piuma ed è sempre meglio "muoversi" con circospezione. Azioni troppo brusche innescano un sovrasterzo facilmente controllabile in pista, ma appunto controproducente. Rollio e beccheggio sono ben calibrati e aiutano anche sul veloce. Alla curva Mare, si riesce a puntare il muso ed entrare molto forte

# nissan 350Z



con il posteriore che segue fedele fino al centro curva. Da lì in poi sta solo al pilota scegliere l'uscita di curva. Se si accelera subito, bisogna anche controsterzare; attendendo qualche istante, invece, si viene fuori come un razzo con la coda allineata e lo sterzo praticamente dritto. Un vero spettacolo, da gustare giro per giro interpretandola a proprio piacere!



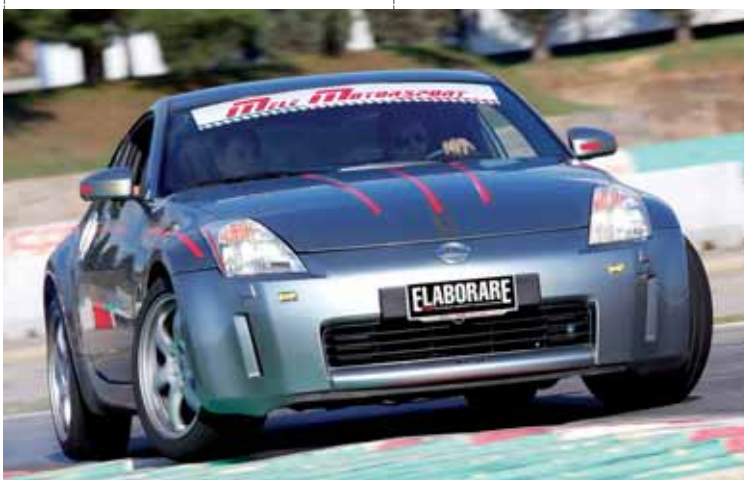
**QUESTA 350Z PREPARATA DA MELE È ORA AFFILATA COME UNA LAMA**

## 7 Freni

L'impianto Brembo di serie della Nissan svolge bene il suo mestiere fin dall'inizio e mantiene una certa solidità per qualche giro. Dopo manifesta una frenata un po' lunga e meno aggressiva. Ma con 1.467 kg e oltre 310 CV da frenare è anche assolutamente accettabile. Un po' fastidioso, invece, si è rivelato l'ABS, che quando entra non vuole saperne più di "mollare" la presa!

## 7 Conclusioni

Che la 350Z fosse un gran bel mezzo lo avevo già constatato, ma questa by Mele è davvero un'interpretazione convincente. L'assetto, anche se non esasperato, è azzeccato e facile da gestire, grazie



anche al surplus regalato dai Powerflex. Il motore ora è ancora più corposo, aggressivo e dotato di un sound da far venire la pelle d'oca. Insomma una realizzazione con i fiocchi, soprattutto perché equilibrata in ogni comparto.



## valutazioni

motore	★★★★★☆☆☆☆
cambio	★★★★★☆☆☆☆
freni	★★★★★☆☆☆☆
assetto	★★★★★☆☆☆☆
conclusioni	★★★★★☆☆☆☆