

TU VUO' FA L'AMERICANO!

Renato Carosone, pseudonimo di Renato Carosone è stato un cantautore italiano. Pianista e compositore ha scritto alcuni brani molto famosi e rimasti nell'immaginario collettivo. "Tu vuò fa l'americano" è uno di questi. Nato a Napoli il 3 gennaio 1920 si è spento a Roma il 20 maggio 2001.



La Ford Mustang è una delle auto che meglio rappresenta il concetto di muscle car americana. Questa versione con motore V8 aspirato, elaborata dalla Mele Motorsport, è un vero inno alla libertà di interpretare il tuning in modo personale. Tanti cavalli, ma difficili da sfruttare per via dell'assetto rialzato

Ricordate Renato Carosone? Non ditemi di no, perché non ci credo! Anche se, come me, amate il rock duro dei Led Zeppelin e dei Rush, sono convinto che lo swing del grande Renato vi avrà trascinato tante volte, cantando con lui "Tu vuò fa l'americano". In quella splendida canzone il grande pianista napoletano, perché lui il piano lo sapeva suonare veramente bene, si fa simpaticamente beffa di quei ragazzi che, negli anni '50, sognavano di diventare americani e si atteggiavano ad esserlo. Questa mania dell'America è rimasta nel cuore di molti a Napoli e, girando per le strade, capita spesso di vedere qualche muscle car dei militari di istanza alla base NATO, ma anche quelle di tanti appassionati napoletani DOC. Chi le compra le ama, le personalizza, le elabora per esaltare ancor di più questi aspetti folli, ma terribilmente affascinanti, che in America le hanno rese protagoniste di quel fantastico decennio a cavallo tra gli anni '60 e '70 tornati sulla cresta dell'onda con i nuovi modelli sfornati da Ford e Chevrolet. Alla Mele Motorsport la sfida della preparazione della Mustang V8 è stata raccolta con grande entusiasmo e già in questo primo step, proprio come direbbe Renato Carosone, i fratelli Mele hanno voluto fa' gli americani!





LA PAGELLA

| | | |
|-------------|------------|---|
| motore | ██████████ | 8 |
| cambio | ██████████ | 6 |
| assetto | ██████████ | 3 |
| freni | ██████████ | 2 |
| conclusioni | ██████████ | 7 |

PRO

Motore generosissimo e apparentemente più potente di quanto dichiarato.

CONTRO

Assetto improponibile. Freni da suicidio.

FUORI DI TESTA!

» Le muscle car mi sono sempre piaciute, forse anche perché da ragazzino amavo giocare con i modellini Hot Wheels e Matchbox delle varie Pontiac Trans Am, Mustang e Dodge Challenger. Andavo pazzo per i traversoni in pieno stile Hazzard o Starsky & Hutch e, se quest'aria di grande depressione e di caccia alle streghe non fosse così pressante, probabilmente girerei anch'io con una Shelby GT 500 o una Challenger gialla. Ovviamente salire in groppa a questa Mustang rialzata mi trasmette un certo entusiasmo unito alla curiosità di provare l'assetto, più adatto ad una Jeep che ad una sportiva Pasquale e Vincenzo Mele, però, prima di iniziare il mio stint sono perentori: alzando le mani giurano che non l'avrebbero mai assettata

350 i CV del V8

così, se il proprietario della vettura non lo avesse richiesto espressamente e insistentemente.

Motore» Dopo aver provato le Mustang Shelby "compressate" da oltre 600 CV, sono consapevole che potrei rimanere deluso. E, invece, questo motore rivisto a livello di distribuzione è sorprendentemente "ciccio" in basso, prodigo di coppia già dai 2.500 g/m e, per questo, divertentissimo da guidare. Certo, paragonato a un Ford Shelby con compressore volumetrico, oltre i 4.000 g/m non c'è storia, ma fino a quel regime, la versione aspirata preparata dai Mele è veramente goduriosa e trasmette una bella sensazione di potenza in pieno stile americano, di quella che fa pattinare le ruote posteriori appena schiacci il gas. A questa grande for-

za ai bassi regimi si contrappone una buona propensione all'allungo, a riprova che il lavoro svolto a livello di testata, distribuzione e messa a punto dell'elettronica ha dato i frutti sperati: in configurazione di serie, infatti, il propulsore inizia ad alzare bandiera bianca già a quota 5.000 g/m, mentre questo spinge molto bene anche oltre i 6.000 g/m. In prossimità del limitatore di giri la sintonia del duo aspirazione/scarico del V8 è poderosa e inebriante, quasi come un burrascoso inizio di basso e batteria di un violento pezzo dei Van Halen! Il tutto con una regolarità di funzionamento degna di una macchina di serie... A sensazione questo motore ha molti più cavalli di quelli dichiarati, forse perché ancora una volta mi convinco che, più della quantità, è la qualità della potenza che conta... e, quando c'è la cilindrata, la qualità non manca mai! Come dicono Oltreoceano, non ci sono sostituti per i pollici cubi! Sa-

ranno anche superficiali questi americani, sempre pronti a mangiare hot dog e scolarci ettolitri di Coca Cola, ma il loro vecchio proverbio sulla cilindrata è quanto di più vero possa esserci!

Cambio» Lento tanto nel salire di rapporto quanto in scollata, ha una corsa eccessivamente lunga e una manovrabilità simile a quella di un camion. Quando ci si abitua, però, si apprezza il fatto che possa resistere a vagonate di coppia. Il che gli fa strappare una sufficienza...

Assetto» Mi dispiace per Pasquale e Vincenzo: so che di loro iniziativa non avrebbero mai alzato di altri 6 centimetri un bestione da quasi 20 quintali e 350 CV ma, come si suol dire, bisogna anche attaccare l'asino dove vuole il padrone! Così hanno creato questo enorme dromedario, a metà strada tra una muscle car e un SUV. Il risultato è sconcertante! Certo, da una Mustang non ci si può aspettare

l'handling di un'Elise, bisogna guidarla un po' alla Steve McQueen e divertirsi a farla scivolare via in infiniti sovrasterzi con la ruota posteriore interna che fuma bianco... con questa Mustang è impossibile guidare all'americana! L'inserimento in curva è ancora meno incisivo di quello della vettura di serie: la risposta dello sterzo è talmente lenta da risultare deprimente quanto quella di una Range Rover in un kartodromo, e le reazioni in curva sono talmente assurde da far passare la voglia di strapazzare il suo burbero V8. In sostanza, se si

6 cm di rialzo

prova a stuzzicarla con un colpo di sterzo e di frizione per provocare il sovrasterzo di potenza e fare del drifting, l'unica reazione è uno sgrullone tanto brutto da vedersi quanto una manovra di parcheggio

di una suora su una Fiat Duna! E checcà... volo, penso tra me e me! Si può fare questo a una macchina simile? Se nel tratto misto le reazioni della Mustang mettono tristezza, con una lentezza nei trasferimenti di carico a dir poco tragica, sul veloce si ha un rollio spaventoso: in percorrenza della curva Mare fauto va in bolina come il Moro di Venezia durante una regata dell'America's Cup. E, in questi frangenti, bisogna anche stare attenti a non fare qualche manovra aggiuntiva: le reazioni non sono affatto piacevoli. Bisognerebbe porre rimedio a tutto questo...

Freni» Senza tanti giri di parole, i freni è come se non ci fossero. Non vanno bene neanche alla prima staccata, tanto per dire "almeno non metto sotto lo vecchietto sulle strisce pedonali". Qui servono cerchi da 18" e dischi enormi,

morsi da pinze grosse quanto le fauci di un calmano. Non c'è altra soluzione! L'unico effetto che si ottiene in questa configurazione è un coreografico fumo, con tanto di puzza di bruciato insopportabile, ogni volta che ci si ferma al box. E non diciamo che su strada le cose potrebbero andare meglio, tanto lo sappiamo che non è vero!

Conclusioni» Un gran motore, magistralmente messo a punto dai tecnici della Mele Motorsport, non basta a salvare una macchina che ha in un assetto assurdo e un impianto frenante da suicidio dei limiti pressoché invalicabili. Con un propulsore così brioso, regolare e potente ci si potrebbe divertire come matti non a staccare gran tempi

17 i pollici dei cerchi

in pista, quanto a fare dei numeri in perfetto stile americano, con tanto fumo bianco sparato fuori dalle ruote posteriori e con dei traversi da manuale. Invece, con questo rialzo da Jeep, la guida è deprimente. A mettere freno a qualsiasi velleità di adeguarsi ad un simile assetto ci sono i freni, che ti fanno arrivare lungo già alla prima staccata e diventano di fatto inutilizzabili alla seconda. Alla Mele Motorsport stanno già progettando di montare un compressore volumetrico a lobi per oltrepassare i 600 CV: ci riusciranno, perché questi ragazzi sanno lavorare alla grande. Ma dovranno anche convincere chi la guiderà che, con questo assetto e con questi freni, si rischia grosso!

11,2:1 IL R.C.

Estetica e interni>>Ti trovi di fronte a questa Mustang e la prima cosa che ti viene in mente è sicuramente quella che ho pensato io: monumentale! Sì, sembra davvero un monumento per quanto è alta, imponente, grossa e massiccia ma, al contempo, equilibrata nel suo design essenziale, a tratti scontato, ma proprio per questo personale e di grande impatto. Per ottenere tale risultato è stata allargata la carreggiata e rialzata la vettura... giuro che in oltre 10 anni di Elaborare è la prima volta che provo una macchina con questo tipo di modifica, escludendo le 4x4. Per avvicinarla nell'estetica alla leggendaria GT390 Fastback che Steve McQueen utilizzò nella scena regina del film Bullitt, ovvero l'inseguimento per le strade di San Francisco di una Dodge Challenger RT, sono stati montati i gusci coprivetro posteriori in tinta con la carrozzeria, insieme alle prese aria per cofano e laterali, ai paraurti "vintage style", alle palpebre fari e alle cornici scarico. Gli interni sono impreziositi con una serie di accessori cromati tra cui le cornici degli apriporta e altri

piccoli dettagli. Inoltre, immancabile ormai sulle creazioni Mele Motorsport, c'è il pulsante per aprire le valvole parzializzatrici degli scarichi. "Dulcis in fundo", in pieno stile "Tu vuo' fa l'americano", il clacson che tuona fragorosamente il motivetto di "Hazzard". Forse sarebbe stato più indicato su una Challenger... ma alla fine va bene lo stesso anche su una Mustang!

Motore>>Il V8 Ford 4.6 litri da 300 CV ha subito un intervento di elaborazione piuttosto consistente. Le testate sono state smontate e riviste a livello di geometria e finitura dei condotti oltre che di profilo valvole e sedi, in modo da incrementarne la portata in modo significativo. Il rapporto di compressione geometrico è salito ad un valore di 11,2:1. A queste teste sono abbinati alberi a camme riprofilati, tali da garantire una maggiore alzata massima e in fase di incrocio, oltre ovviamente a una più lunga durata: una soluzione che assicura una migliore sfruttabilità del motore agli alti regimi. Poi troviamo un kit aspirazione



**DIRETTAMENTE ISPIRATA ALLA
LEGGENDARIA GT390 FASTBACK
CHE STEVE MCQUEEN UTILIZZÒ
NEL FILM BULLITT**



Francesco Ammendola, napoletano DOC con la passione per le auto americane, è il proprietario di un locale notturno alla moda al centro di Napoli, il "lontano da dove": uno slow bar molto frequentato dove, spesso, si può vedere parcheggiata la sua amatissima Ford Mustang

Che cosa ti piace della tua auto? Tutto: motore, estetica e prestazioni! Mi appaga totalmente, soprattutto dopo l'intervento effettuato presso la Mele Motorsport. Comprare questa macchina, per me che da sempre sono

appassionato delle auto americane, è stato il coronamento di un piccolo sogno.

Cosa non ti soddisfa? Nulla, mi piacciono anche i suoi difetti... E' un'auto con grande personalità, non un semplice mezzo di trasporto. Per capirlo, basta girare la chiave e avviare il motore.

Da cosa deriva questa singolare scelta dell'assetto rialzato, che in pista ci ha fatto un po' pensare? Innanzitutto, le strade di Napoli richiedono ormai una Jeep più che una Mustang... prima ad ogni buca era un colpo alla macchina e al cuore! Ora, invece, mi sembra di volare anche sui fondi disastrati. Non sono un

pilota e non guido in pista, quindi per me va bene così. Però anche esteticamente la preferisco più alta, più imponente!

Prossimi interventi? Sicuramente effettueremo la conversione da 4,6 a 5 litri con compressore volumetrico che, a detta del tecnico della Mele Motorsport, dovrebbe garantirmi una potenza massima superiore ai 600 CV. Con quella cavalleria sono pronto a scommettere che guidarla sarà un'esperienza mozzafiato!

Appartieni ad un Club di marca? No, vivo la passione per le auto e la Mustang in particolare, ma non appartengo a nessun Club e compagne di questo tipo.



diretta con filtro aria a cono della Granatelli Motorsport, tuner americano specializzato in muscle car con cui la Mele Motorsport ha stretto un legame di collaborazione per realizzare questa preparazione. Sempre grazie ad un software dedicato e al cavetto di connessione Granatelli è stato possibile riprogrammare la centralina elettronica originale per adeguare i parametri di accensione e iniezione alle maggiori capacità respiratorie del motore. Lo scarico, privato dei silenziatori centrali, impiega elementi artigianali più liberi oltre a delle valvole parzialzzatrici controllate da un comando nell'abitacolo: basta schiacciare un

pulsante per passare da un sound cittadino a quello di una Nascar! Sono presenti i catalizzatori, di tipo metallico 200 celle, indispensabili per ottenere il migliore rapporto tra potenza massima, erogazione della potenza ai bassi regimi e qualità delle emissioni in regola con le normative vigenti. In questa configurazione il propulsore ha guadagnato circa 50 CV di potenza massima in più, con una curva di erogazione ancora più sostanziosa ai bassi e medi regimi.

Assetto>>Più che ottimizzazione dell'assetto per uso sportivo, questa macchina è stata

modificata per risultare ancora più imponente con un rialzo di 60 mm rispetto alla configurazione di serie. Siamo solitamente abituati a questo genere di modifica sui fuoristrada, ma su una muscle car sembra veramente fuori posto! Per ottenere questo risultato sono state utilizzate molle Eibach con un kit rialzo specifico, abbinato all'avantreno a una coppia di ammortizzatori a stelo lungo realizzati artigianalmente proprio per questa applicazione. Inoltre le carreggiate sono aumentate di 70 mm per asse, in modo da completare l'opera e donare a questa Mustang una presenza... monumentale!

DATI STRUMENTALI

ALTEZZE



IL TUNING

Motore

- Lavorazione teste e incremento rapporto di compressione **1.000**
- Riprofilatura alberi a camme **800**
- Olio motore Bardhal CGO: **180**
- Kit aspirazione diretta + filtro conico Granatelli con misuratore aria specifico **500**
- Modifica scarichi con centrale libero, catalizzatori metallici 200 celle, valvole parzialzzatrici elettroniche, terminali **2.800**
- Riprogrammazione centralina elettronica con strumentazione e software Granatelli **600**

Assetto

- Kit rialzo + 60 mm con molle Eibach **1.500**
- 4 distanziali da 35 mm **600**
- Estetica e interni**
- Prese aria ant. e post. **500**
- Presa aria cofano **300**
- Paraurti vintage style **450**
- Cornici scarichi **120**
- Palpebre fari **80**
- Cromature varie e accessori interni **200**

Prezzi in Euro IVA inclusa