

Nitro Drag Racing 2005



Poco più di 300 CV, una spesa contenuta e tanta passione sono la ricetta del Team Supercar per dominare il Challenge 2005 Calsse A2

LE DUE SUPERCAR

La caratteristica di questo Team è che nessuno dei componenti è un meccanico o un preparatore, nella vita di tutti i giorni infatti, i tre moschettieri fanno tutt'altro: Meli lavora nel campo dell'informatica, Fornari produce prelibati prosciutti di Parma, Galli è un Vigile del Fuoco e, nel tempo libero (quello che concedono loro madri e fidanzate...), si ritrovano nell'officina Supercar di Lorenzo Castagnetti a Lesignano Bagni sulle colline parmigiane (tel. 0521-350109). Sabati, domeniche e ore piccole durante la settimana sotto l'occhio al tempo stesso complice e benevolo di Lorenzo e le mani e la passione di Galli sono cresciute le due creature by Super Car: la Clio Turbo di

Galli e la Punto GT 1.6 di Fornari. Il bello di questa officina è che l'odore di olio da motori si mescola a volte con quello di salame di Felino e tagliolini al sugo, consumati con gusto dall'allegria combriccola che gravita attorno a questa officina un po' speciale, da cui escono veri capolavori di fuoristrada realizzati da Lorenzo su base Jeep e Suzuki.

Renault R5 Turbo

Facendo qualche passo indietro negli anni, troviamo Galli alla guida di una velocissima Renault R5 Turbo vincitore del Challenge 2002 e finalmente in A2 quest'anno in testa alla classifica. Per passare alle vetture, la Clio di Galli, dopo una rottura al motore causata da problemi di





FIAT PUNTO GT

- Motore 1.600 cc Lancia Dedra
- Lavorazione testa e condotti
- Guarnizione speciale testa Spesso
- Pistoni stampati CPS
- Bielle in acciaio ad H rovesciate
- Albero motore alleggerito, bilanciato, nitrurato
- Valvole maggiorate
- Molle valvole rinforzate
- Albero a camme riprofilato
- Turbina ITS T4 fornita da P&L
- Valvola Westgate esterna Turbonetics Evolution fornita da P&L
- 4 iniettori RC 440 fornita da P&L
- Centralina EFI euro1 completa di cablaggio e mappatura fornita da P&L
- Corpo farfallato Lancia Delta
- Cassonetto aspirazione maggiorato e modificato
- Collettori speciale in acciaio
- Pompa benzina Lancia Delta
- Intercooler Bonalume con tubazioni e raccordi modificati
- Scarico artigianale libero da 60 mm
- Assetto Shock Engineering regolabile
- Gomme slick Michelin S8A 195/50 R15
- Peso a vuoto 960 Kg
- Prestazioni: 324 Cv (1,3 bar)
- Tempo 1/8 miglio 8,56 sec. Velocità di uscita 143,7 Km/h
- Tempo 1/4 miglio 12,78 sec. Velocità di uscita 185,9 Km/h



RENAULT CLIO 1.8 16V TURBO

- Lavorazione testata e condotti
- Guarnizione speciale testata Spesso
- Pistoni originali decompressi
- Bilanciatura bielle ed albero motore
- Alberi a camme riprofilati
- Turbina Turbonetics T4 (1° Stage) fornita da P&L
- Valvola Westgate esterna Turbonetics Evolution fornita da P&L
- 4 iniettori RC 440 fornita da P&L
- Centralina EFI euro1 completa di cablaggio e mappatura fornita da P&L
- Pompa benzina maggiorata
- Pompa olio modificata
- Intercooler artigianale
- Scarico laterale libero da 70 mm
- Assetto
- Pneumatici semislick Yokohama A038 195/50 R15
- Peso a vuoto 838 Kg
- Prestazioni: 342 CV (1,2 bar) 360 CV (1,4 bar)
- Tempo 1/8 miglio 8,2 sec. Velocità di uscita 150 Km/h
- Tempo 1/4 miglio 12,6 sec. Velocità di uscita 189,8 Km/h

Galli, già vincitore del Challenge 2002 con la Renault R5 Turbo, è in testa alla attuale Classe A2 con la Clio 1.8 16V, una vettura elaborata con poco più di 7.000 Euro. Nonostante la presenza di una generosa T3-T4 Turbonetics, i pistoni sono rimasti -seppur decompressi- quelli di serie!

mappatura della centralina originale, decide di ricostruire il motore e passare ad un'elettronica professionale che però, nel giro di breve tempo da il colpo di grazia alla vecchia turbina; ora con centralina EFI Euro1 e turbina ibrida T3-T4 Turbonetics la potenza è salita abbondantemente sopra i 300 CV



necessari a competere in A2, infatti è fondamentale limitare la pressione del turbo per rimanere a filo dei 13 secondi sul quarto di miglio. Il bello di questa preparazione è che il motore è praticamente originale, i pistoni sono stati lievemente decompressi ma sono assolutamente di serie, il collettore di scarico prodotto dalla Turbocar di Bologna, a

questi livelli di potenza non crea problemi pur se in ghisa, corto e non "accordato", il tutto si traduce in una macchina competitiva ad un costo decisamente abbordabile, il valore complessivo dei pezzi infatti non supera di molto i 6.000-7.000 Euro, tutto il resto è una vecchia Clio e tanta passione.

Fiat Punto GT

La Punto GT di Fornari è una storia diversa: il "Forno" (l'officina è chiamata in gergo così dagli amici) ha iniziato per gioco a fare gare di accelerazione con una macchina stradale quasi originale, il solito mix filtro scarico e centralina giusto per dare qualcosa in più e via in pista a pestare il chiodo, poi lo spirito competitivo e la voglia di andar forte sono cresciute al punto da decidere una preparazione radicale, blocco 1,6 litri, pistoni stampati, testata lavorata, valvole maggiorate, collettore di scarico inox, una mega turbina T4E ITS ed una centralina EFI Euro1 che

pilotando 4 iniettori RC 550 orchestra questo piccolo mostriciattolo giallo. Anche qui le mani di Lorenzo e del nostro Vigile del Fuoco sono state determinanti per il risultato, e così entrambi i giocattolini del Team Supercar sono in testa al challenge 2005, a dimostrazione del fatto che non sempre servono tanti soldi per vincere, soprattutto in questo sport.

Team Super Car
Claudio Galli: Pilota
Stefano Fornari: Pilota
Luca Meli: Team Manager

