

Motore Volkswagen 1.8 Turbo 20V

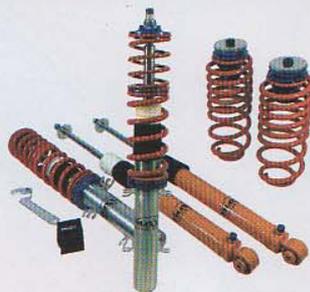
V-MAXX XTREME COILOVER PER VW GOLF 4 1.8 T 20V E AUDI TT MK1

Ricambi Tuning - Tel. 011/19700301 - www.vmaxx.it



La V-Maxx Autosport, l'Azienda che per prima ha reso gli assetti a ghiera accessibili a tutti, presenta lo sportivo Xtreme Coilover per la piattaforma Golf IV, raccomandato per la motorizzazione 1.8 T 20V. Il sistema di regolazione Xtreme permette di selezionare tra 20 impostazioni di smorzamento con rapporti estensione/compressione predefiniti, assicurando un setup sempre preciso e rapido. Le regolazioni si effettuano esternamente a vettura montata tramite un semplice giro di pomello, con un range che va da molto comodo fino a sportivo estremo. Il V-Maxx Xtreme Coilover codice 70AV04 viene venduto al prezzo di soli 539,00 Euro, da abbinare all'esclusivo kit di bielle droplink per distanziare la barra antirullo al costo di 59,00 Euro. Questo assetto è disponibile anche

per le Audi TT Coupé e Roadster equipaggiate con il medesimo propulsore. Il codice in questo caso è 70AV07 (70AV06 per la versione Quattro), mentre il prezzo è di 719,00 Euro. Le sospensioni V-Maxx sono prodotte in Olanda e cordate da omologazione TÜV e due anni di garanzia. Tutti i prezzi sono IVA inclusa.



SCARICHI SUPERSPRINT

Supersprint - Tel. 0376/2671 - www.supersprint.com

Supersprint propone per tutta la gamma Audi TT prima serie una vasta scelta di impianti di scarico per tutte le esigenze. Tutti i componenti sono realizzati di acciaio inox AISI 304, e vengono utilizzati catalizzatori sportivi metallici HJS. Gli impianti sono progettati e realizzati sul modello specifico e testati al banco dinamometrico, con rilevamenti di temperatura e pressione a monte e a valle del catalizzatore.

Per la TT 1.8T trazione anteriore si può scegliere tra:

- Impianto completo senza catalizzatore metallico 974 Euro
- Impianto completo con catalizzatore metallico 1.651 Euro
- Impianto completo oversize Ø 63,5mm senza kat. 1.030 Euro
- Impianto completo oversize Ø 63,5mm con kat. 1.706 Euro
- Scarico posteriore omologato (incluso nelle precedenti opzioni) con uscita 120x80 mm 417 Euro

Per la TT 1.8 T QUATTRO la scelta è tra:

- Impianto completo oversize Ø65mm, senza kat., con centrale diretto o silenziato e 4 opzioni di terminali: singolo ovale 120x80 mm; doppio ovale 120x80 mm, doppio tondo 100 mm, 4 uscite tonde 80 mm da 1.316 a 1.812 Euro
- Impianto completo oversize Ø70mm, con o senza catalizzatore metallico con la stessa varietà di scelta di terminali del precedente da 1.346 a 2.687 Euro
- Posteriore con raccordo per centrale di serie, e stessi terminali delle opzioni precedenti da 740 a 1.060 Euro

I terminali posteriori sono omologati per la circolazione e rispondono alle severe norme TÜV.



CERCHI MAK PER GOLF IV E AUDI TT MK1

Mak - Tel. 030/969969 - www.makwheels.it

La ruota Venti di Mak è dotata di uno stile che si sposa perfettamente con le vetture non più recenti ma che hanno lasciato il loro segno sul mercato dell'auto, proprio come la Golf IV e l'Audi TT I serie. Le sue razze, sottili e appuntite, si protraggono sino al limite del canale esterno della ruota, conferendole grande leggerezza e dinamicità. Metà sono verniciate nella sfumatura Gun Metallic, mentre le altre sono diamantate e quest'alternanza di colori dona un look unico e altamente distintivo, creando una personalizzazione molto originale. Dotata di un attacco a 5 fori è disponibile nelle seguenti misure: 6,5jx15", 7jx16", 7jx17", 8jx17", 7,5jx18" e 8jx18". I prezzi IVA inclusa partono da 195,90 Euro, sino ad un massimo di 348,00 Euro IVA inclusa.



PILOT
TUNING PROJECT

Distanzia
Wheel Spacers



www.pilot-tuning.com

PILOT is a registered trade mark of LAMPA S.p.a.

V-maxx

Molle da Assetto V-MAXX per nuova Audi A1

Il produttore olandese V-Maxx, oltre che per l'offerta di assetti sportivi a prezzi contenuti, si distingue anche per

l'ampia gamma di applicazioni disponibili e in continua espansione. Sono appena stati ultimati i kit di molle da assetto per Audi A1, nella tipica filosofia V-Maxx di guida sportiva ma confortevole con un

disegno a spire progressive. Le molle sono prodotte in acciaio al cromo silicio di alta qualità, irrobustite con shot-peening, trattate con fosfato di zinco e verniciate a polvere per assicurare protezione dalla corrosione e ottima durata. Alle cilindrate 1.2 TFSI, 1.4 TFSI e 1.6 TDi sono dedicati ben 9 kit con una scelta di ribassamenti tra 25 mm e 50 mm e prezzi compresi tra 112 e 125 Euro IVA inclusa. Le sospensioni V-Maxx sono prodotte in Olanda e corredate da omologazione TÜV e 2 anni di garanzia.



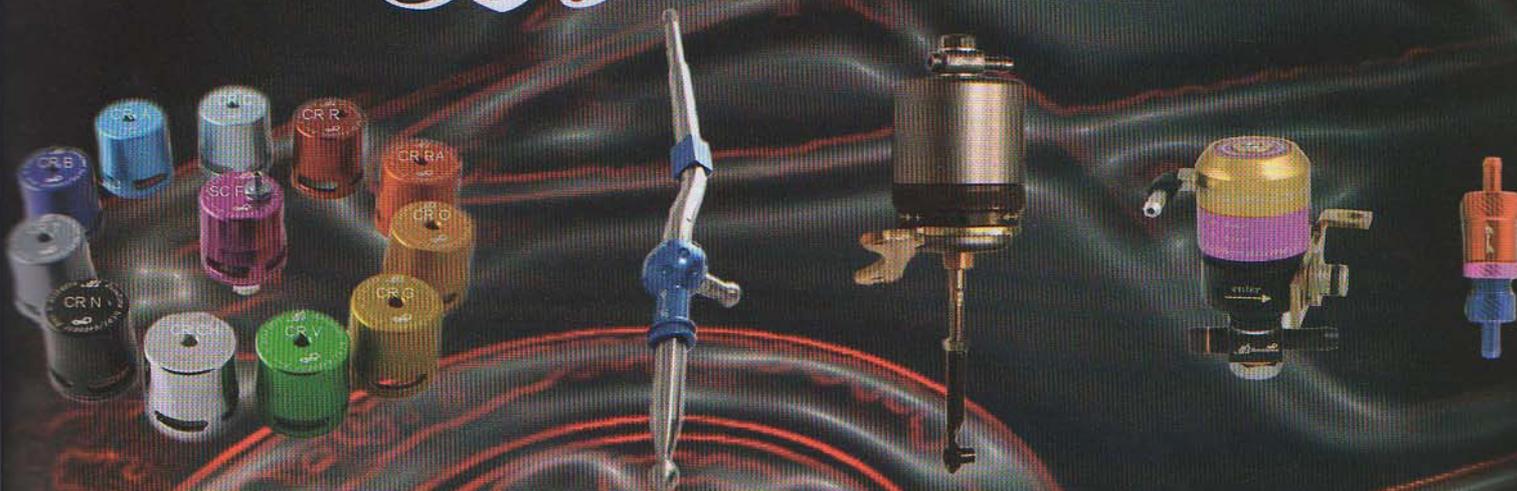
vredestein

Vredestein a Ginevra

Lo scorso Salone di Ginevra ha registrato interessanti novità nel settore auto, sia per quanto riguarda le case produttrici, sia per le Aziende che producono accessori aftermarket, fra cui pneumatici. Vredestein, ad esempio, ha scelto proprio Ginevra come trampolino di lancio per l'annuncio della nuova collaborazione con Caractère, l'Azienda belga che si occupa di sviluppo e commercializzazione di dotazioni stilistiche per autovetture e marchi appartenenti al Gruppo VAG. Nell'ambito del concetto "Premium Styling", Vredestein e Caractère creano da oggi una collaborazione in settori come sviluppo, pubblicità e fiere. Sempre a Ginevra, Vredestein ha presentato il suo nuovissimo pneumatico Quatrac Lite, la prima copertura All Season con caratteristiche "Verdi", più efficiente in termini di consumo energetico. Quatrac Lite costituisce l'ultimo ampliamento della serie Vredestein "Quatrac", nata nel 2007, e soddisfa già le future norme ambientali europee che entreranno in vigore nel 2012. Vredestein Quatrac Lite è perfetto non solo in estate ma, naturalmente, è provvisto dei simboli M+S (Mud & Snow) e "Fiocco di Neve" e offre caratteristiche eccellenti in tutti quei Paesi (come l'Italia) dove non vi sono condizioni invernali estreme. Quatrac Lite prevede un assortimento di misure destinato in particolare ai veicoli con caratteristiche "verdi" e in questo segmento di mercato rientrano le attuali e future auto ibride ed elettriche. Proprio per questo, a Ginevra, tali pneumatici erano calzati dall'ultima concept car elettrica dell'Azienda italiana Giugiaro Design, la Proton Emas3.



B Bonalume



Valvole pop off a scarico esterno per tutti i tipi di auto esistenti. (con o senza controllo elettronico) disponibili in 12 colorazioni differenti.

pop off a scarico interno perfettamente intercambiabili all'originale.

Leve marce ad escursione ridotta, waste gate regolabili, regolatori pressione benzina registrabili ed a doppio stadio, regolatori pressione turbina, prodotti dedicati per motorizzazioni tjet e Abarth.

ari accesi

www.simoniracing.com - Tel. 0532/849828

Simoni

Il nuovo catalogo Simoni Racing
Dallo scorso primo marzo è entrato in vigore il nuovo catalogo Simoni Racing 2011, ricco di articoli collaudati e

moltissime novità. New entry tra i pomelli, i pedali e le pedane poggiatepiede ma anche tra i coprisedili, i tappetini, le pellicole per vetri, le antenne, gli strumenti, i terminali, gli alettoni e naturalmente un consistente ampliamento della gamma per quanto riguarda le luci. Sono state presentate infatti le nuove lampade alogene White Flash e Crystak White Racing, moltissime lampadine a led con resistenza integrata, originali luci per freccia o per targa, nuove strisce a led, e tanti altri prodotti come sempre di

prima qualità a prezzi veramente convenienti! E' possibile effettuare il download di tutto il catalogo, oppure consultare ogni singolo articolo completo di foto, direttamente sul sito web dell'Azienda.

CarbonSpeed kit aspirazione 2.0 TSI

La britannica CarbonSpeed produce componenti in fibra di carbonio ad alte prestazioni per vetture

sportive. L'ultima creazione, il Cold Air Intake per motore VAG 2.0 TSI, sostituisce l'airbox originale con un aumento del flusso d'aria fresca fino al 50%, che si traduce in un miglioramento della coppia utile fino al 10%. Adatto per VW Scirocco 2.0 TSI e VW Golf GTI Mk 6 2.0 TSI, il kit CarbonSpeed TSI è corredato da un elemento filtrante a secco in spugna lavabile della Pipercross e da un kit di montaggio completo. Il codice è CSVW05, mentre il prezzo è di 325 Euro IVA compresa.



carbonspeed

Ricambi Tuning - www.ricambituning.it - Tel. 011/19700301

cosa mi consigliate? Meglio turbo o aspirato?

Paolo Roberto Ruggeri - Aprilia (LT)

Il tuo progetto è molto interessante e saremo lieti di effettuare un test approfondito dell'auto una volta terminato lo swap. Partiamo con un'attenta analisi del motore. La tua vettura è una trazione anteriore a passo corto. Diciamo che con

l'affidabilità complessiva degli elementi originali. Potresti lasciare l'albero motore di serie e installare 4 bielle ad H rovesciato e 4 pistoni stampati. Con una serie di alberi a camme con profilo per punterie idrauliche e pistoni con rapporto di compressione geometrico pari a 9:1, dovrebbe bastare un Garrett T3 ibrido per raggiungere la potenza massima indicata con un ottimo tiro ai bassi e medi regimi.

propulsore. L'elettronica di gestione potrebbe impiegare la centralina di serie per gestire il quadro strumenti e l'ordinaria amministrazione dell'accessoristica, mentre il motore dovrebbe essere "affidato" a una centralina programmabile montata in parallelo. L'alternativa potrebbe essere la sempre valida centralina aggiuntiva Unichip. (P.M.)

>>>Soft tuning per Fiesta

Possiedo una Fiesta 1,2 16V 80 CV. Vorrei realizzare un soft tuning per togliere quel fastidioso ritardo di risposta dell'acceleratore. Cosa mi consigliate?

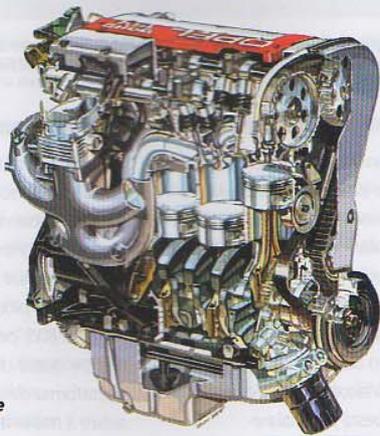
Paolo Selvaggio - Moncalieri (TO)

Il problema della tua auto è tipico di tutte quelle dotate di acceleratore elettronico drive by wire: molto spesso la sensibilità del pedale è piuttosto scoraggiante! Per risolvere l'inconveniente si può acquistare un modulo per pedali elettronici, come lo Sprint Booster: questi moduli si applicano tra il pedale e il cablaggio della vettura come uno spinotto di interfaccia e permettono di velocizzare notevolmente l'apertura della farfalla. L'auto diventa molto più reattiva e divertente da guidare. Su alcune vetture è possibile modificare il setting della farfalla elettronica agendo sul sempre più diffuso pulsante "sport" posto sulla consolle o, addirittura, in fase di riprogrammazione della centralina elettronica. Purtroppo

ciò non è possibile sulla Fiesta 1.2, che tra le altre cose è dotata di una centralina microibrida che non è stata ancora "violata" dai tuner elettronici. In abbinamento al modulo pedale acceleratore potresti montare un modulo aggiuntivo specifico per questa vettura, che assicura una manciata di cavalli in più soprattutto ai bassi e medi regimi. Questi moduli, come quelli prodotti dalla Superchip, si montano e si smontano facilmente sfruttando il cablaggio di serie a cui si interfacciano grazie a spinotti compatibili, lavorano molto sulle curve di anticipo di accensione e rendono veramente più piacevole la guida, anche se gli incrementi di potenza non sono quelli di un motore sovralimentato...Potresti ultimare il soft tuning montando un impianto di scarico completo di catalizzatore metallico 100 celle, che permetterà di ridurre in modo drastico la contropressione di scarico ottenendo così una resa migliore agli alti regimi, e sostituendo il filtro aria originale in cellulosa con uno a pannello più permeabile. Questi filtri aria, riducendo il calo di pressione a monte della farfalla, migliorano in modo sensibile la risposta del propulsore ai bassi regimi e consentono di ottimizzare la carburazione agli alti regimi, visto che la stragrande maggioranza dei motori oggi in circolazione lavora con carburazioni piuttosto grasse a pieno carico. Ovviamente non devi aspettarti cambiamenti radicali, ma la tua auto così elaborata sarà molto più divertente e piacevole da guidare di quanto non lo sia oggi. (P.M.)

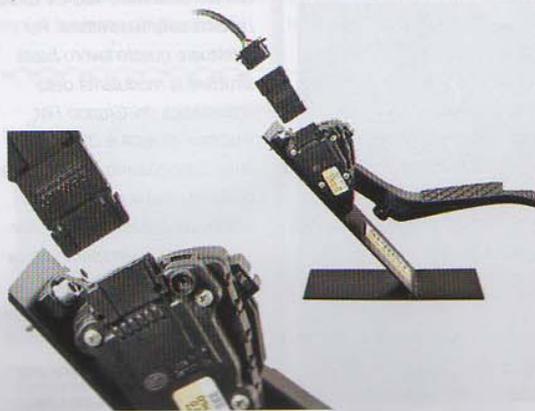
propulsore, in configurazione originale (montato sulla Lupo) era in grado di erogare 101 CV. Con un soft tuning basato sul montaggio di un impianto di scarico sportivo con catalizzatore 100 celle, filtro aria più permeabile e riprogrammazione della centralina elettronica è lecito aspettarsi un aumento di potenza di 12-15 CV, in quanto la gestione di anticipo di accensione e tempi di iniezione di questo motore è molto blanda e lo scarico di serie è molto chiuso. Se questo tipo di elaborazione non dovesse soddisfare in pieno le tue esigenze, potresti spingerti oltre. Il primo intervento da eseguire è la sostituzione degli alberi a camme di serie con altri caratterizzati da un profilo più spinto. Per questo particolare propulsore soltanto la Dr. Schrick propone dei profili specifici già pronti e utilizzabili con le punterie idrauliche di serie. Altrimenti dovresti far riprofilare gli originali da uno specialista. Trattandosi di alberi piuttosto conservativi, basterebbe aumentare un po' l'alzata e i valori di incrocio/durata per avere un drastico incremento di potenza. La lavorazione in questione viene effettuata asportando materiale dal cerchio di base della camme e sfruttando l'adattamento delle punterie idrauliche di serie. Il massimo sarebbe abbinare gli alberi a camme con profilo più spinto ad una lavorazione della testata eseguita da un preparatore esperto. Questa modifica va effettuata allargando il diametro interno delle sedi valvola di circa

Il propulsore aspirato Opel C20XE può essere elaborato fino a circa 250 CV. In alternativa si può optare per una trasformazione turbo a media pressione.



un'accurata messa a punto dell'assetto, pneumatici semislick e un buon differenziale autobloccante è possibile gestire una potenza massima di circa 300 CV. Tra i migliori preparatori di motori Opel 2 litri C20XE possiamo menzionare i tecnici dell'inglese QED (<http://qedmotorsport.co.uk>): i loro aspirati vanno da circa 180 a 250 CV. Per realizzare un aspirato da 250 CV occorre una spesa superiore a quella necessaria per ottenere la stessa potenza con un turbo: aumentando drasticamente il regime massimo di rotazione, bisogna montare punterie idonee, bielle speciali, albero motore rinforzato, pistoni stampati, testa elaborata e una batteria di corpi farfallati da 45 mm. Con tutti i componenti e gli accessori, un propulsore di questo tipo costa oltre 10.000 Euro e deve essere revisionato, con la sostituzione di numerosi elementi sottoposti a particolari stress, ogni 5.000-8.000 km. Il suggerimento più sensato, quindi, è di realizzare una trasformazione turbo a media

Per la trasmissione, l'idea di utilizzare il cambio della Corsa TD non è sbagliata: questo componente si dovrebbe montare usando una campana originale e sfruttando la modularità di cambi e motori Opel. Anche la rapportatura dovrebbe essere ideale per questo tipo di impiego. Al massimo potresti valutare l'opzione di installare una diversa coppia conica. I semiassi e i giunti della Corsa TD dovrebbero sopportare bene le caratteristiche di erogazione del nuovo



>>>Più cavalli per la Polo

Possiedo una Volkswagen Polo 1,4 85 CV del 2010 e vorrei aumentare la potenza del motore. Come posso intervenire?

Bruno Parisi (Roma)

Il motore della tua Polo può essere convenientemente elaborato ed è possibile ottenere un sostanzioso incremento di potenza. Si tratta, infatti, di una



Le lavorazioni sulla valvola e sui corpi