

GIUGNO 2016

TOP TUNING VW POLO-R WRC TURBO 420 CV

buono sconto €10!  
Tuning night  
Mazdaclub  
RAINBOW

In L. 27/02/2004 n° 46 art. 1 comma 1 - LO/BS

Spedizione in A

# ELABORARE

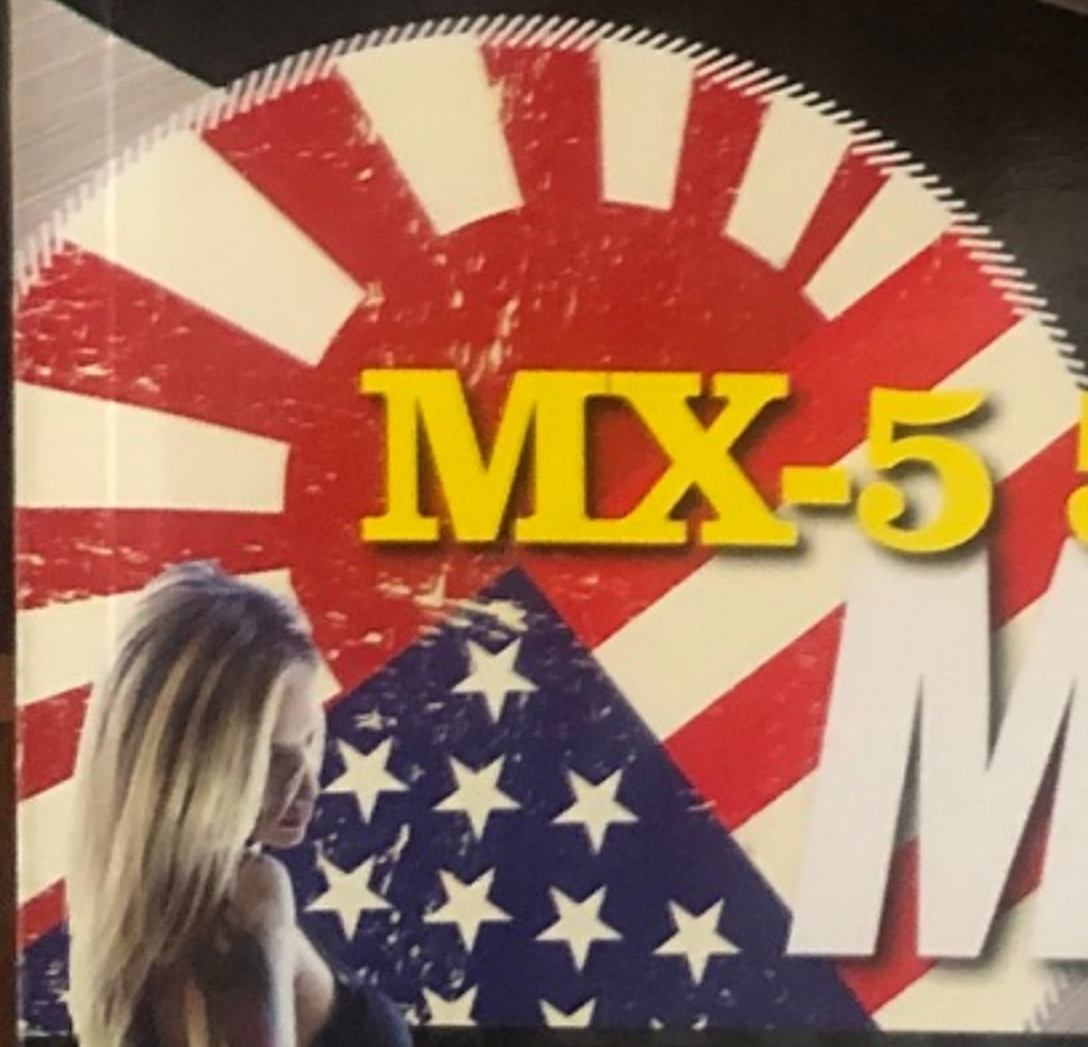
## TUNING & SPORT MAGAZINE



**EVENTI**  
WÖRTHERSEE  
MEETING  
ELABORARE DAY  
CRAZY RUN 4

**PROTAGONISTI**  
BMC

**PROVATE**  
VW GOLF III 500 CV  
MERCEDES A45 AMG 403 CV  
MINI COOPER S 227 CV  
PORSCHE 911 CABRIO 250 CV



### MX-5 5.0 V8 400 CV

# MEGAMONSTER!

## Mazda MX-5 bella scoperta!

miss  
**Chiara  
Blue  
Eyes**

SPIDER 2.0  
SKYACTIV  
**160 CV**



GIUGNO 2016 - N. 217 - € 4,90 - ISSN 1124519  
6 0217  
9 8771124519006



# LA TERRA PROMESSA

C'è un posto dove ogni appassionato Mazda dovrebbe andare almeno una volta: **MIATALAND**. Uno spettacolare resort il cui tema è facilmente intuibile

Lasciata Roma alle spalle sono partito in direzione Perugia, con un pensiero fisso in testa che doveva assolutamente soddisfare; d'altronde mai auto sarebbe stata più giusta per questa... incursione! Troverai 160 CV su un fuscillo che pesa circa 1.000 Kg e

davvero appagante! Esco dall'autostrada e comincio a godermi le curve delle colline umbre, immerse nel verde e con panorami mozzafiato, seduto in una sorta di open space. Un paradiso, allietato dal propulsore Skyactiv rotondo e lineare (forse un po' troppo, dato che



in alcuni casi un "cambio" nella spinta sarebbe stato più indicato) e di un assetto che segue comandi senza mettere in difficoltà nemmeno provare a forzare un po', in alcuni casi. La nuova MX-5 deve essere portata a constatare che strapazzata per bene di far partire il motore per la tangente. Il motore ha un bel tiro già da regimi, intorno ai 3.500 e una bella progressione ma non è particolarmente esaltante nell'allungo. Meglio sfruttare la coppia e cambiare, prima di

posto a circa 7.000 g/m. Di prim'ordine come da tradizione il cambio: manuale a 6 marce, pesa 7 kg in meno rispetto al passato; ha innesti ravvicinati e precisi, facili da gestire anche con un paio di dita della mano perché non presenta impuntamenti e la leva è cortissima, solo 40 mm. Poi c'è lo scarico: finalmente si fa sentire e suona anche bene, con un bel rumore pieno e metallico.

## MIATALAND

Curva dopo curva arrivo in quel di Collazzone, meta del mio viaggio, dove Andrea Mancini

# Miataland

5 ettari l'estensione di MIATALAND



mi aspetta a braccia aperte. Miataland: un nome autoesplicativo che sintetizza un paradiso creato nel bel mezzo del verde umbro dal più accanito appassionato al mondo della Mazda MX-5, o Miata che dir si voglia, secondo la denominazione utilizzata su altri mercati. Andrea Mancini cercava un luogo per esporre la sua collezione di MX-5, che è riuscito a concretizzare impiegando tempo e denaro, considerando soprattutto i modelli più rari che hanno richiesto importazioni e restauri vari, con la ricerca dei pezzi originali. Non

stiamo parlando di 5/8 vetture, ma di 34 spiderine giapponesi in cerca di un posto dove abitare tutte insieme! Cosa c'è di meglio, allora, di un resort a tema con la possibilità di far soggiornare tutti i clienti/appassionati in un luogo dal panorama mozzafiato e circondati dalle Miata? Addirittura il valore aggiunto che Andrea vuole dare ai suoi ospiti è di vivere sulla propria pelle l'emozione di andare a spasso con una MX-5, di abbassare la capote per godersi il sole e l'odore dell'erba; il suo scopo è anche quello di lasciare qualcuno dei suoi gioiellini in prestito a chi albergherà presso la struttura. Miataland è in fase di ultimazione, Andrea assicura che per luglio entrerà in funzione e ha cominciato a ricevere le prime prenotazioni da parte di clienti provenienti da Stati Uniti e Giappone. Le camere saranno poche e in un ambiente intimo, ma ci sarà a disposizione anche una lussuosa suite con SPA interna, tanto per gradire; ma ciò che lascia estasiati è la piscina, piccola ma davvero ben fatta e con una vista spettacolare, nella quale sorvegliare un drink e guardare il tramonto, magari con una delle auto più belle della collezione parcheggiata lì vicino. Parlando proprio di macchine uniche e curiose, Andrea mi porta nel capannone/parcheggio, all'interno del quale il primo impatto è con una MX-5 quasi gemella di quella che mi ha portato fin lì, parcheggiata davanti ad una vettura da gara che ha partecipato alla Open Race con i colori italiani. Un colpo d'occhio incredibile non c'è che dire! Il sogghigno del proprietario mi lascia però intuire che forse c'è un'auto che potrebbe lasciarmi ancora più stupito, come se non lo fossi già abbastanza; perciò lo seguo nei meandri più profondi del garage. Si profila in fondo, nel buio, qualcosa di strano...

miataland

Miataland  
WORKSHOP34  
le Miata  
di Andrea  
Mancini

# SEMPLICEMENTE PAZZESCA!

Una spider trazione posteriore con 400 CV erogati da un poderoso V8 sovralimentato e trazione posteriore. Come potrebbe chiamarsi se non MEGAMonster?

**240 CV**  
**400 CV** il tuning  
totali

MEGAMonster è quella che potremmo definire una sorta di Miata leggendaria, elaborata fino ai primi anni '90 dalla MonsterMotorsports. Sotto il cofano ha un motore Ford Shelby V8 sovralimentato capace di una potenza di 400 CV e 490 Nm di coppia massima, che su un'auto da poco più di una tonnellata significano prestazioni da urlo, con uno 0-100 km/h che può scendere fino a toccare i 4 secondi. L'azienda americana, ora non più in attività, proponeva un kit di conversione al costo di 35.000 dollari, la cui installazione prevedeva una completa rivoluzione della vettura e un tempo di lavoro di circa quattro settimane, con

una garanzia sulle parti e sul montaggio di 12 mesi o 20.000 km. Installare un motore con una tale potenza richiedeva innanzitutto irrigidimenti al telaio, per evitare che alla prima accelerazione si piegasse come una fisarmonica, ma anche l'assetto subiva un sostanzioso upgrade: le sospensioni venivano prese in prestito direttamente dalla Mazda RX7 FD R1, con bracci forgiati in alluminio, ammortizzatori a gas e molle con le quali era possibile variare l'altezza sia dell'anteriore che del posteriore, rispettivamente di 22,2 e 15,9 millimetri. Poi si montava un differenziale autobloccante meccanico al posteriore, per far scaricare a terra la potenza al



meglio, e si sostituiva il cambio con un manuale 5 marce Ford T5. Upgrade infine per l'impianto frenante, che prevedeva dischi e pinze freno presi in prestito anch'essi dalla Mazda RX7 FD R1, con diametri da 328 mm avanti e 305 mm dietro.

#### VESTITA DA MOSTRO

Che quella MX-5 avesse qualcosa di strano non l'ho capito guardando sotto al cofano, ma ciò che c'era sopra! La personalizzazione estetica portata avanti



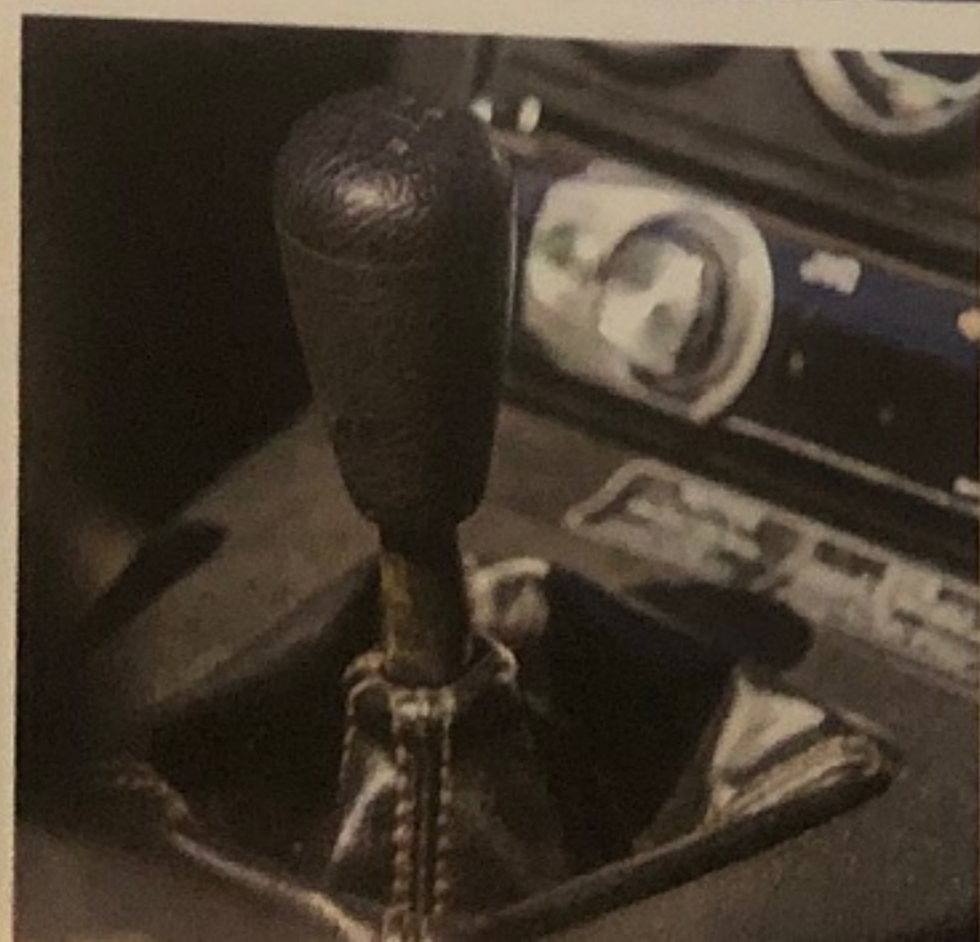
dalla Monster Motorsports prevedeva una carenatura in fibra di vetro, all'anteriore un paraurti di generose dimensioni con prese d'aria maggiorate per far respirare al meglio il motore e uno spoiler posteriore per avere un minimo di deportanza. A fare da contraltare ci pensano poi il sistema di scarico a doppio terminale centrale e il roll-bar montato superiormente, dal diametro generoso, e le cromature sparse a 360°: tra tutte, però, fa maggiormente la sua figura il tappo del serbatoio.

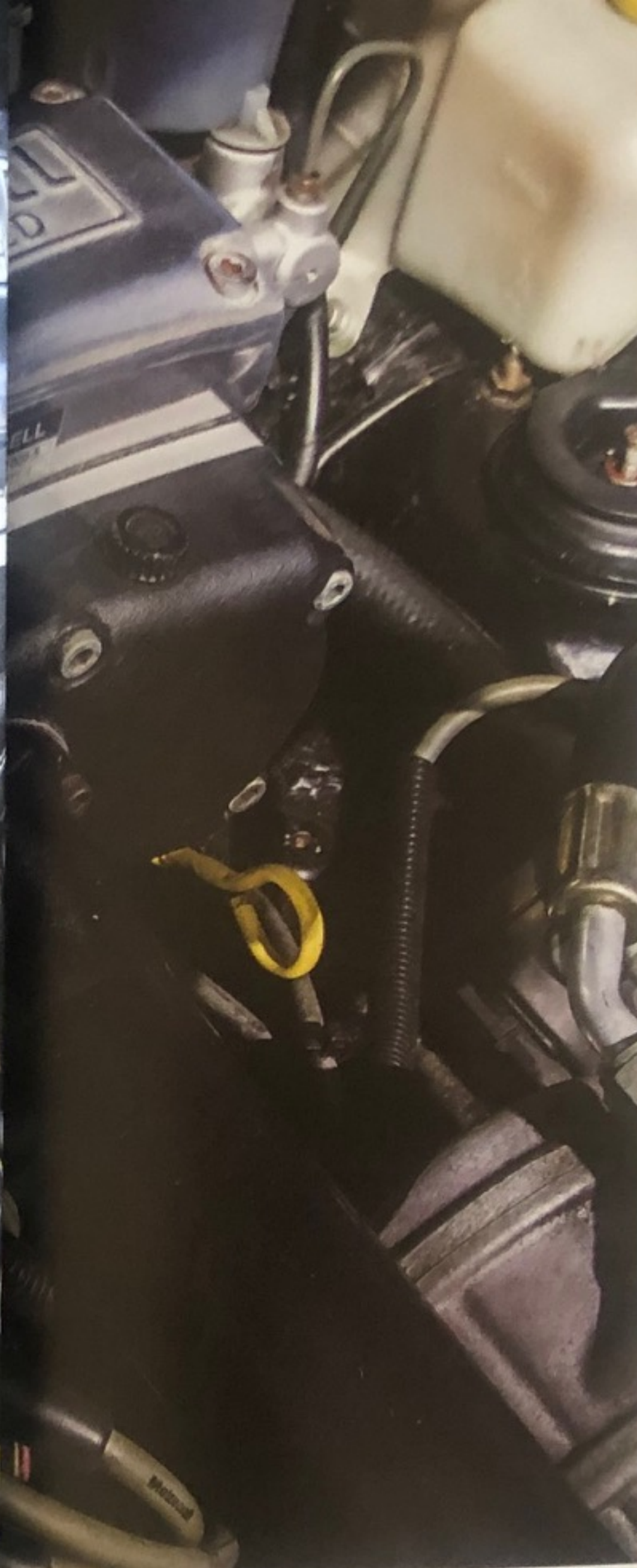
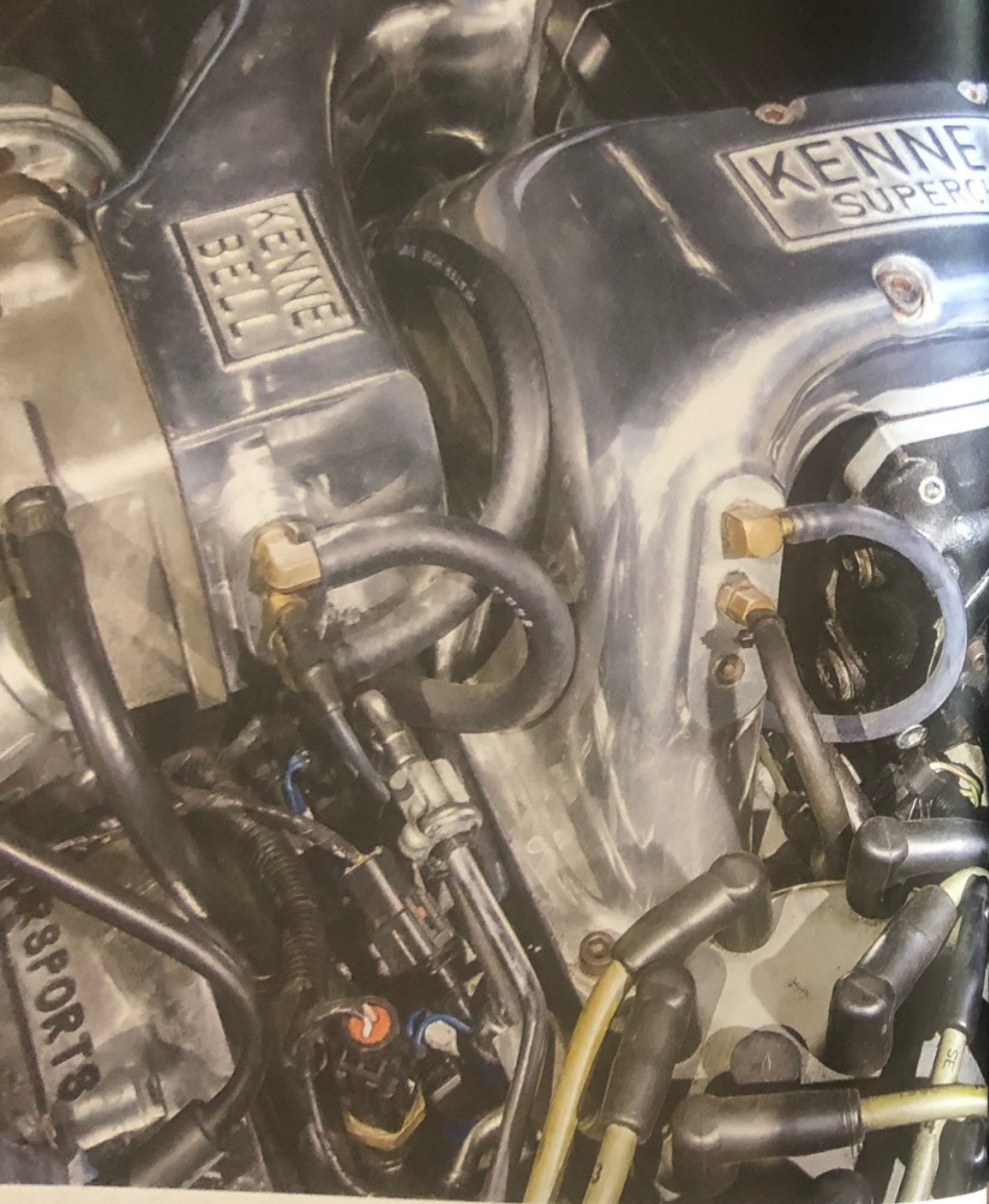


**2,7 KG/CV**  
 Il rapporto  
 peso/potenza  
 della  
**MEGAMonster**

#### TUNING

**Motore:** Ford Shelby V8  
**Cilindrata:** 5 litri  
**Sovralimentazione:** compressore volumetrico  
**Potenza:** 400 CV  
**Coppia:** 490 Nm  
**Cambio:** manuale 5 marce Ford T5  
**Sospensioni:** Mazda RX7 FD R1  
 Braccetti in alluminio  
**Assetto:** coilover regolabile  
**Differenziale:** autobloccante a slitta  
**Freni:** Mazda RX7 FD R1 (d. 328 ant. e 305 mm post.)  
**Impianto di scarico:** speciale a doppio terminale centrale





da 0 a 400 mt 12"2



## Il sound **V8** del ti entra dentro attorcigliandoti lo stomaco

**EPPUR SI MUOVE**  
Mentre osservo questa specie di mostro di Lockness, Andrea salta dentro e l'accende per portarla sotto la luce del sole. Il rombo è carico e cattivo, metallico a tal punto da ricordare un motore americano di qualche decennio addietro; l'assetto è rigido e in più, con gli allargamenti effettuati, il corpo vettura sembra ancora più basso di quanto non lo fosse in origine. Esce dal

garage e le onde sonore cominciano a rimbombare tutt'intorno alla tranquilla proprietà, mentre il signor "Miataland" combatte con una salita leggermente disastata che l'auto sembra non gradire del tutto. Targa texana, americana purosangue, ma soprattutto una delle poche rimaste in questa versione, e chi se non Andrea poteva averne una nella sua collezione? Cari futuri clienti e amici di Miataland, dimenticatevi

però di mettervi alla guida di questo piccolo "mostro" per aggredire le strade della provincia di Perugia, perché Andrea ne è estremamente geloso, tanto che io al momento ho potuto apprezzarlo soltanto in una sorta di amore platonico. Nel frattempo, comincio a contare i giorni che mi separano da una bella prova, che mi permetterà finalmente di godermi la sua vera essenza, anche se per un solo giorno!