

mattina e finisce quasi sempre tardi in officina e nel 2002 con l'amico Andrea Felisatti (Felix) ha ideato la Delta biturbo. Lo sviluppo di questo set-up è durato due anni e senza i fondi di grandi sponsor; perciò i Rama possono essere più che orgogliosi del risultato ottenuto. A prima vista si nota come questa vettura sia in controtendenza rispetto agli standard americani, che normalmente prevedono una sola grossa turbina e un voluminoso collettore di aspirazione con un vorace corpo farfallato: questa in effetti sembra la combinazione più efficiente per una gara di accelerazione, ma il Delta di Felix doveva (almeno nell'idea iniziale) rimanere "stradale"; quindi la scelta dei quattro corpi farfallati e delle due piccole turbine, anche se più complicata e certamente più costosa, mirava a un utilizzo "pista-strada" per ottenere il massimo sia nella guidabilità che nella potenza. In effetti l'obiettivo è stato raggiunto, anche se ormai per ovvi motivi la vettura non gira più per strada;



comunque l'handling è ottimo e la potenza raggiunta ha consentito a Felisatti di vincere la Categoria B3, grazie anche all'ausilio del NOS senza il quale è abbastanza difficile con due piccole turbine scendere sotto gli 11 sec. Il collettore di scarico sdoppiato, un'altra invenzione Rama, comprende la flangiatura per le due turbine Garrett e la wastegate esterna Turbonetics. Visto che i due T25 racing impacchettati nell'angusto spazio del vano Delta avrebbero mandato in crisi l'intercooler originale, i Rama hanno optato per uno scambiatore frontale ben dimensionato, per alimentare con temperature accettabili il grande condotto realizzato artigianalmente che collega i corpi farfallati Jervey. L'iniezione Mektronic pilota due batterie di

iniettori IAW F1: una posizionata sui corpi farfallati, l'altra sulla parte posteriore del plenum. Questa soluzione però crea molti problemi nei motori turbo, perché il flusso dell'aria può spostare la direzione del cono di iniezione degli iniettori posteriori, alterando l'uniformità di distribuzione tra i cilindri (in pratica il soffio della turbina fa incurvare il getto di benzina che non centra perfettamente il tromboncino). Tale inconveniente, se sottovalutato, può portare in casi estremi a dover aumentare il tempo di iniezione in un determinato cilindro anche del 20-30% per bilanciare la miscela aria-carburante; un'ottimale configurazione interna del plenum è fondamentale per evitare questi sbilanciamenti. Tra le difficoltà maggiori create dalla soluzione biturbo, una è stata certamente la fasatura delle camme; perciò il team Rama ha dovuto studiarne una specifica che, sebbene sia molto particolare, riesce ad evitare quasi completamente il surge delle turbine.



A tutto gas

L'impianto NOS by P&L è un Pro Race a quattro iniettori con doppie bombole e spurgo elettrico. Le caratteristiche di questo impianto rispetto ai 4 iniettori standard sono le elettrovalvole più grandi, in grado di apportare un surplus di potenza fino a 250 CV, la tubatura di alimentazione del protossido d'azoto in sezione 6AN e, soprattutto, gli iniettori inox a scarica anulare che consentono una perfetta atomizzazione del carburante. Quest'anno gli interventi sul Delta-Felix verranno concentrati in modo particolare sull'assetto e sul peso, dato che l'obiettivo è di salire di categoria: nel 2004 l'auto ha corso e vinto in B3, divisione in cui il tempo indice (quello sotto al quale non si

CHALLENGE LUCAS OIL NDRC

Il Challenge Lucas Oil NDRC riparte da Modena il 9 e 10 aprile sulla famosissima pista dell'aeroporto di Marzaglia. Il 2004 è stato chiuso con la recente premiazione all'autodromo di Adria, dove sono stati offerti numerosi premi da EFI, P&L, Valvoline, Tar-Ox e OMP. Ora tutti i piloti scalpitano per l'edizione 2005 che promette di essere ancora più ricca di partecipanti, sponsor e premi: infatti sono entrate ufficialmente Lucas Oil e Turbonetics. Lo scorso anno girare nei paddock non è stato semplice in quanto le autorità hanno vietato il passaggio dei pedoni quando le vetture erano in movimento; perciò si poteva andare al box solo durante le pause. Questa restrizione non è piaciuta ovviamente al pubblico, affamato di primizie motoristiche e pronto a carpire piccoli e grandi segreti dei campioni NDRC. Così Elaborare ha deciso di dedicare ogni mese una rubrica alle auto dei concorrenti iscritti al Challenge.



deve scendere) è 10"90, ma in prova il tempo migliore è stato 10"30; quindi, con qualche miglioria potrebbe essere già competitiva anche in B2 (indice 9"90 sec. per intenderci il tempo

ricavati da barre estruse appositamente per questo scopo. Sempre nel comparto alimentazione, il regolatore pressione e la pompa benzina saranno Edelbrock e insieme a una tubazione di misura 8AN, consentiranno un passaggio di

Il prossimo step di evoluzione prevede il montaggio di nuovi flauti, iniettori tipo RC, pompa e regolatore pressione benzina, questi ultimi Edelbrock.

carburante sufficiente ad alimentare un motore fino a 1.000 CV.

Tutti a Marzaglia

Purtroppo non possiamo mostrarvi le performance di questo mostro; quindi non mancate alla prima gara del Challenge Lucas Oil NDRC il 9 e 10 Aprile all'aeroporto di Marzaglia (MO), dove in occasione della prima edizione del Quick Eight (gara internazionale di velocità pura, senza limiti di tempi imposti), si disputerà il più avvincente scontro ufficiale europeo delle Sport Compact. Il primo premio è di 3.000 Euro e il secondo di 1.500... vinca il migliore!

della Chevy Nova Goin' Banana dei Gemelli), ma se le ultime modifiche saranno radicali, forse già nella prima gara di Modena il 9 e 10 Aprile, la troveremo nella Top Class B1 con tempo indice fissato 8"9, visto che per ora a parte i dragster nessuno è ancora sceso sotto ai 9"6.

Evoluzioni

Per ora la Rama Racing non svela alcun segreto per quanto riguarda assetto e peso, mentre per il motore si sta concentrando sull'alimentazione del carburante: probabilmente si sostituiranno gli ormai datati iniettori F1 con i nuovissimi RC (il cui cono di diffusione consente una polverizzazione migliore del carburante), e verranno installati i nuovi flauti P&L di sezione maggiorata

RAMA RACING
Mauro Ghini
Tel. 0542/91087