

M3 E SUPERSPRINT; DUE NOMI UNA GARANZIA!

La BMW M3 E30 2.3 oltre ad essere la capostipite della dinastia M3 ha segnato una svolta stilistica e tecnica per la casa bavarese ma, più in generale, per il segmento delle berline ad alte prestazioni. Il suo stile, ostentato, e le sue performance hanno immediatamente calamitato le attenzioni di appassionati e addetti ai lavori, facendola diventare in breve una reginetta delle strade e delle competizioni. Per lei, così come per le altre esponenti di BMW Motorsport Classics, Supersprint ha realizzato due linee speciali di scarico, stradale e racing, che migliorano performance e sound.



Dici "M3" e ad ogni appassionato si accende subito il... quadro. Così come non ci sono dubbi che nella lunga dinastia M3, operativa da metà anni '80 fino ai giorni nostri in varie serie (E30, E36, E46, E90, E92), l'appassionato identifichi come capostipite la serie E30. Perché oltre ad essere il primo della dinastia, questo modello ha rappresentato una svolta nella storia sportiva BMW, sia sotto il profilo tecnico che stilistico.

Presentata al Salone di Francoforte 1985, la M3 E30 2.3 si fece subito notare perché non aveva certo timore ad ostentare la propria personalità. La carrozzeria "pompata", con parafranghi allargati, vistoso spoiler anteriore e ala posteriore che si stagliava sul cofano bagagliaio, oltre al montante posteriore più robusto, non lasciavano dubbi sul suo DNA sportivo. Così come l'assetto adeguato a danzare con disinvoltura sui cordoli ma anche a passeggiare comodamente sulle strade di tutti i giorni.



E poi, naturalmente, il “cuore”. Nell’impostare il progetto, l’allora capo della divisione motori Motorsport Paul Roche, preferì utilizzare il quattro cilindri perché più compatto e leggero oltre che dotato di maggiore coppia. La scelta cadde sul blocco cilindri M10, che evoluto in varie versioni, dando luogo alla nuova famiglia di motori denominata S14, venne utilizzato con successo in F. 2 fino a fare da base al più potente quattro cilindri turbo in F. 1. Partendo dalla base 2.0 litri la cilindrata fu portata a 2.302 mm³ tramite l’aumento di alesaggio e corsa (93,4 x 84 mm). Questo diede al motore le stesse misure del 6 cilindri M88 della M1, consentendo di utilizzare la medesima testata, adattata “tagliando” due cilindri, a due alberi a camme e quattro valvole per cilindro, soluzione adottata per la prima volta sulla serie 3. Nacque così un motore decisamente brillante, accreditato di una potenza massima di 200 CV a 6.750 giri/min e una coppia di 240 Nm a 4.750 giri/min (195 CV e 230 Nm con catalizzatore), che garantivano uno scatto 0-100 km/h in 6,7 secondi e una velocità massima di 235 km/h.



Dati che fecero immediatamente breccia nel cuore di appassionati e addetti ai lavori e che, ovviamente, non potevano certo lasciare indifferenti i tecnici Supersprint, che si misero subito al lavoro per ottimizzare l’impianto di scarico del quattro cilindri bavarese con la propria ricetta, volta a migliorare flussi, e quindi performance, e sound.

Verificata la validità dei collettori originali, i tecnici mantovani si sono concentrati sui doppi tubi della parte centrale, dotandoli nella parte iniziale di x-pipe che agevola la velocizzazione dei flussi, e

Supersprint

HIGH PERFORMANCE EXHAUST SYSTEMS

soprattutto sui silenziatori. A differenza di quelli originali, con paratie interne che rallentano notevolmente la fuoriuscita dei gas, i componenti Supersprint sono realizzati per ottenere un flusso dei gas di scarico diretto, tramite tubi interni forati e avvolti con un primo strato fonoassorbente di lana di acciaio 304 e un secondo strato, più esterno, di lana di basalto (definita lana di roccia). Questo sistema garantisce ai gas di scarico un percorso completamente libero, anche grazie al diametro dei tubi maggiorato a 70 mm, come i terminali, accelerando la velocità di flusso e, di conseguenza, aumentando le prestazioni, oltre che il sound, rispetto allo scarico originale.



Non solo, a conferma di quanto in Supersprint abbiano a cuore i dettagli, i tecnici hanno realizzato due differenti linee di scarico: una più stradale, dotata di silenziatore centrale, ed una decisamente racing con la parte centrale composta solo dai doppi tubi e silenziatore con ingressi dall'andamento più diretto, corpo esterno più profilato e di ingombro inferiore.



Ed oltre ai terminali tondi tipo "racing" e bordati, per un utilizzo stradale a norma (dotati di omologazione CEE), a seguito di richieste specifiche Supersprint potrebbe prendere in considerazione la realizzazione degli speciali terminali "DTM" style, con le uscite curvate verso l'alto, che hanno fatto storia completando l'immediato successo, a partire dalla loro introduzione a inizio anni '90, degli impianti speciali Supersprint per la BMW M3 E30 2.3.



A questo va aggiunto che tutti i componenti Supersprint sono realizzati in acciaio inox 304, materiale che grazie alle proprie caratteristiche oltre ad una durata pressoché eterna consente di realizzare i particolari con uno spessore inferiore delle lamiere, a tutto vantaggio del peso.

In definitiva, una combinazione perfetta tra performance, durante la guida su strada e in pista, sound coinvolgente, leggerezza e durata. Senza dimenticare che gli scarichi speciali Supersprint per la BMW M3 E30 2.3 possono contare anche sull'attestazione di storicità.