

# FOCUS ALLE POLVERI!

Ford Focus RS

La Ford Focus RS sintetizza al meglio gli enormi vantaggi che si possono ottenere sui moderni propulsori sovralimentati con un impianto di scarico realizzato ad hoc: fino a 15 CV in più senza interventi sulla centralina!



Abbiamo avuto modo di verificare, soprattutto in questi ultimi 4 anni di "Euro4", che moltissime automobili dotate di motori turbo benzina ottengono consistenti benefici quando vengono equipaggiate con impianti di scarico e catalizzatori metallici studiati ad hoc, anche senza incrementare in modo fastidioso la tonalità di scarico. L'ultimo esempio, in ordine di tempo, è quello della Ford

Focus RS: una sport compact tra le più desiderate dagli appassionati per le sue eccellenti doti dinamiche e i 305 CV del suo 5 cilindri 2,5 litri turbo, perfettamente scaricati a terra dalle ruote motrici anteriori grazie a una sospensione di nuova concezione e a un efficientissimo differenziale autobloccante Quaife. Ovviamente chi ha acquistato, o ha la fortuna di poter

acquistare questa splendida Focus, sarà anche desideroso di sapere cosa lo aspetta, e soprattutto, come potrà liberare quei cavalli nascosti sotto il cofano. Perciò, in collaborazione con il reparto R&D della Supersprint, abbiamo analizzato i vantaggi ottenibili su questo propulsore con

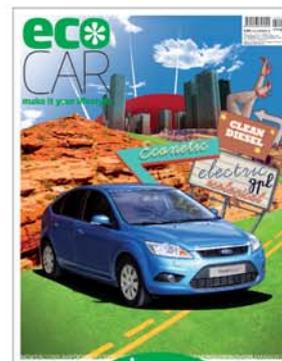
*L'aggressivo terminale a doppia uscita circolare, dona alla Focus l'inconfondibile sound tipico dell'Azienda mantovana.*

l'adozione di due impianti di scarico completi: quello in versione stradale omologato e il Racing. Anche in questo caso è arrivata la piena conferma che sui nuovi turbo lo scarico può realmente fare miracoli, anche quando non viene abbinato a una rivisitazione dell'elettronica di gestione del motore su una vettura nata per stupire!

**Nata al banco!**  
Lo scarico della Focus RS è apparso subito molto restrittivo con



# La prima rivista in Europa di auto ecologiche



solo  
**3,90**  
euro

make it your lifestyle

IN TUTTE LE EDICOLE!

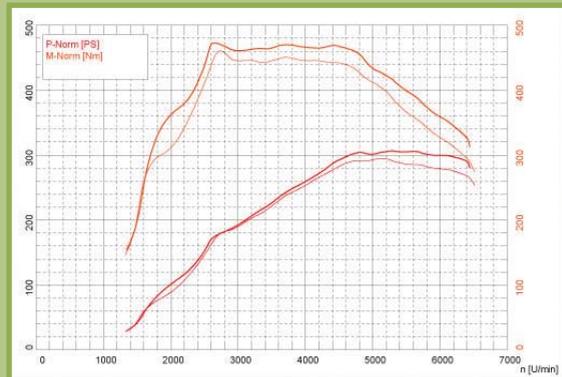
eco  
CAR  
make it your lifestyle

in quanto con i suoi 65 mm poteva contare su un diametro di 5 mm maggiore rispetto a quello della RS standard. Questi primi test sulla parte centrale e finale della linea di scarico non hanno dato un esito soddisfacente; di conseguenza sono stati realizzati dei prototipi ad hoc in modo da incrementare il diametro del tubo a 70 mm, facendo tesoro anche delle esperienze maturate recentemente su altre auto come la Subaru Impreza STI. Sia in configurazione stradale che Racing, con il diametro 70 mm, i risultati sono stati subito molto soddisfacenti, con un incremento massimo della potenza erogata nella versione Racing di oltre 15 CV: in configurazione stradale, con un solo terminale, sono stati

ottenuti 306 CV a 5.100 giri/min (+13 CV) e 472 Nm (+12 Nm) a 2.170 giri/min; in configurazione Racing, invece, la potenza è salita fino a 309 CV (+16 CV) a 5.500 giri/min e 477 Nm (+17 Nm) a 2.590 giri/min. La cosa che ha ulteriormente soddisfatto i tecnici Supersprint, oltre all'incremento prestazionale e alla riduzione del peso di oltre il 15%, è stata la possibilità di abbattere drasticamente i valori di contropressione e di temperatura di esercizio, al fine di assicurare una maggiore affidabilità anche nell'impiego estremo e in pista. L'ultimo tratto provato è stato il downpipe e il catalizzatore metallico. Il primo tratto di downpipe è rimasto sostanzialmente quello della Focus ST con diametro 70 mm, mentre è stato montato un grande catalizzatore metallico 100 celle con diametro da 130 mm abbinato a un'uscita da 70 mm in luogo dei 65 mm previsti per la ST.



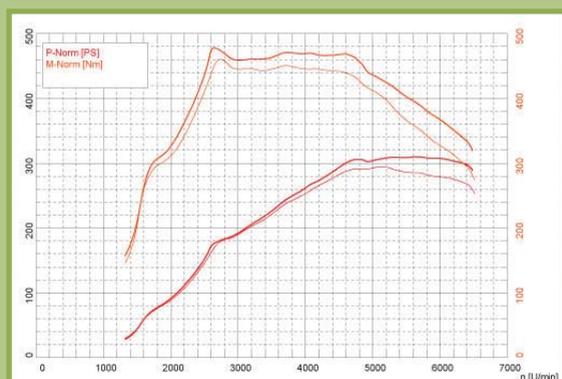
**Nella configurazione di serie la Focus ha erogato 293 CV e 460 Nm. Le rullate si riferiscono alle due configurazioni Supersprint possibili per questa Focus. In alto la versione Stradale omologata, con 306 CV e 472 Nm di coppia; sotto quella Racing che innalza la potenza a 309,3 CV e la coppia a quasi 478 Nm.**



## 15 CV IN PIÙ E 4,3 KG IN MENO!

| COMPONENTE                            | ORIGINALE | SUPERSPRINT | PREZZO             |
|---------------------------------------|-----------|-------------|--------------------|
| <b>Anteriore con Kat</b>              | kg 8,4    | kg 7,0      | 1.500 Euro         |
| <b>Centrale</b>                       | kg 6,4    | kg 6,0      | 420 Euro           |
| <b>Posteriore stradale</b>            | kg 15,2   | kg 12,7     | 564 Euro           |
| <b>Posteriore Racing</b>              | kg 15,2   | kg 5,9      | Prezzo da definire |
| <b>Totale configurazione stradale</b> |           | - 4,3 Kg    | 2.484 Euro         |
| <b>Totale configurazione Racing</b>   |           | - 10,2 Kg   | N.D.               |

*I pesi riportati di entrambi gli scarichi posteriori, sia dell'originale che di quello Supersprint sono comprensivi dei relativi terminali di uscita. I prezzi sono IVA inclusa.*



i suoi 60 mm rispetto alle caratteristiche del motore, mentre il catalizzatore è unico anche se, giustamente, collocato piuttosto distante dal turbocompressore. Il

305 CV a 6.100 giri/min, ma superiore ai 440 Nm di coppia da 2.300 a 4.400 giri/min. Tenuto conto che il pianale della



primo test effettuato al banco prova della Supersprint ha decretato una potenza massima di 293 CV a 5.135 giri/min e una coppia di 460 Nm a 2.730 giri/min: un valore inferiore a quello dichiarato di

Focus RS è identico a quello della ST e il propulsore è sempre 5 cilindri turbo in una versione più spinta, i tecnici della Supersprint hanno effettuato un test partendo con il centrale e terminale della ST,