

AL VOLANTE Hyundai Accent

PER CHI BADA AL SODO

Progettata in totale autonomia, nonostante le dimensioni più compatte l'erede della Pony fa sfoggio di buone doti di abitabilità e comfort. Interessanti i motori a tre valvole per cilindro, che presentano eccellenti credenziali in materia di consumi

Non è un compito facile metter fine a diciott'anni di Pony. Ovvero al modello attorno al quale ha preso forma il fenomeno Hyundai, e insieme a esso un po' tutta l'industria automobilistica coreana, ormai assurta al grado di sesta potenza mondiale (la produzione 1993 ha superato per la prima volta quota due milioni). Un traguardo di cui a Seoul non si accontentano certo. Ecco dunque la Accent, modello cardine per continuare nella scalata, per consolidare le posizioni sul mercato interno, conquistarne di nuove in quello europeo, riguadagnare credibilità in un'America che sembra aver un po' voltato le spalle al-

l'auto coreana, dopo gli incredibili exploit della seconda metà degli anni Ottanta. Modello cardine, la Accent, anche perché testimonia dell'ormai totale affrancamento della produzione coreana dalla ingombrante partnership con Mitsubishi: poggia su un pianale nuovo, leggermente più lungo nell'interasse e più ampio nelle carreggiate rispetto alla sua antenata; sfoggia una carrozzeria altrettanto inedita, realizzata in tre varianti significativamente differenti l'una dall'altra. Ed è equipaggiata con il propulsore a tre valvole per cilindro denominato Alpha (e pure interamente "made in Korea") portato al debutto due anni fa dalla





Accanto, la Accent con carrozzeria a quattro porte. Rispetto alla Pony presenta un corpo vettura più raccolto (è lunga 17 cm in meno) ma più favorevole ai fini dell'abitabilità: tanto il passo che le carreggiate sono infatti più estesi. Qui sotto, la versione con portellone, più corta di un paio di centimetri nello sbalzo di coda.



Scoupe e ora disponibile in due cubature, di 1,3 e 1,5 litri.

Disegnata con qualche concessione di troppo al curvilineo, la Accent ha dimensioni globali compatte ma riesce a ricavarne un abitacolo generoso e facilmente accessibile: anche i più alti trovano spazi più che sufficienti sia per le gambe sia per il busto. Altrettanto facilmente accessibile e ben sfruttabile è il vano bagagli, ancorché (almeno con la carrozzeria a quattro porte) di dimensioni non eccelse: trecento litri non sono moltissimi per una vettura superiore ai quattro metri. Decisamente più generosa (460 litri) risulta invece la capacità delle versioni con portellone, a dispetto di una forma più raccolta.

La posizione di guida appare ben dimensionata, soprattutto consente di disporre di un'ottima visibilità in tutte le direzioni. Il più elevato dei livelli di equipaggiamento proposti, siglato GLS, mette la Accent all'altezza delle dirette concorrenti, almeno quanto a dotazione di bordo; non sempre si può dire altrettanto

dei materiali utilizzati per i rivestimenti che, complice anche un design sin troppo semplificato, finiscono per conferire un'aria un po' dimessa a un abitacolo che per contro risulta inappuntabile in termini di praticità. I passi in avanti più evidenti, rispetto alla Pony, vengono fuori durante la marcia: la Accent si fa apprezzare soprattutto per il buon comfort e per un comportamento stradale sensibilmente più equilibrato e omogeneo, rispetto alla sua antenata. La relativa leggerezza della vettura aiuta i propulsori a esprimersi al meglio: pur senza rivelarsi dei campioni di vivacità, entrambi i dodici valvole coreani paiono all'altezza delle attese, non sono potentissimi ma grazie alla regolarità e a un'erogazione già sufficientemente

"piena" ai regimi medio-bassi non fanno soffrire in ripresa o sui falsopiani. Restano da verificare i dati di consumo, sulla carta estremamente favorevoli e che indubbiamente beneficiano della buona aerodinamica e della scelta di rapporti medio-lunghi. A proposito di cambio, risultano relativamente lenti (ma leggeri, al pari del carico richiesto dalla frizione) i movimenti di innesto.

Nel complesso la Accent si lascia condurre senza problemi: anche lo



Gli interni della Accent offrono un'abitabilità di buon livello; i sedili dispongono di rivestimento integrale in velluto soltanto negli allestimenti più elevati, siglati GL e GLS; le altre versioni presentano rivestimenti misti tessuto-vinile. In funzione dell'allestimento varia anche il pannello di controllo della ventilazione (a cursori o a pomelli), comunque provvista di ricircolo. A richiesta sono disponibili fra l'altro condizionatore e airbag lato guida; il volante standard, privo di airbag, è a due razze.



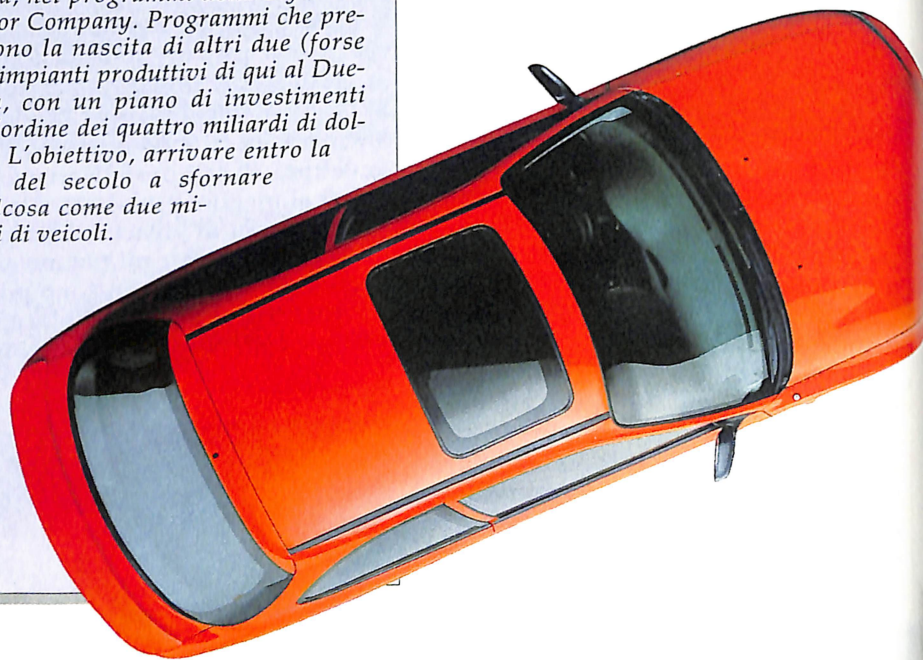
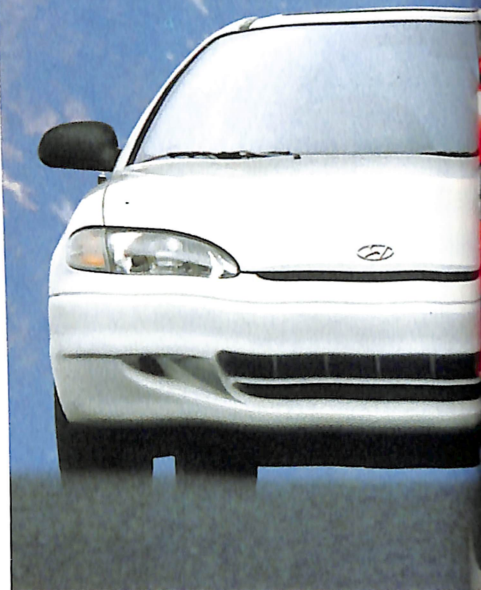
La veduta aerea copre soltanto una parte dell'area su cui sorgono gli impianti della Hyundai Motor Company di Ulsan; in evidenza il centro prova vetture, che copre una superficie di 1.100.000 metri quadrati.

NON SOLO AUTO NELLA DETROIT COREANA

PIÙ CHE UNO stabilimento, il centro di produzione Hyundai di Ulsan sembra una città, esteso com'è su un'area di quattro milioni di metri quadrati. Con tanto di "vigili" che dirigono un traffico interno che per forza di cose è sostenuto, visto che stiamo parlando dell'impianto con la maggior capacità produttiva che esista al mondo: oltre 1.200.000 veicoli (per più di due terzi autovetture), sfornati da un esercito di 40.000 addetti. Situata sulla costa orientale della Corea, in prossimità di una città dove tutto o quasi è firmato Hyundai, a cominciare dai colossali cantieri navali, è la fabbrica dalla quale sono sin qui uscite tutte le vetture della giovane marca asiatica, dalla prima Pony alla neonata Accent passando per le varie Sonata, Stellar e Lantra. Una fabbrica che, pur non essendo recentissima (fra l'altro, non dispone ancora della possibilità di verniciare in linea le parti in plastica), vanta livelli di automazione particolarmente elevati un po' in tutti i reparti, a cominciare dalle linee di saldatura delle lamiere e da quelle di assemblaggio dei motori, dove quasi non si vede

anima viva. Accanto alle linee di produzione, la megastruttura ospita un centro di design e di sviluppo del prodotto forte di ben tremila addetti, oltre al principale centro di collaudo del primo costruttore coreano.

Ma Ulsan non è che il punto di partenza, nei programmi della Hyundai Motor Company. Programmi che prevedono la nascita di altri due (forse tre) impianti produttivi di qui al Duemila, con un piano di investimenti nell'ordine dei quattro miliardi di dollari. L'obiettivo, arrivare entro la fine del secolo a sfornare qualcosa come due milioni di veicoli.



AL VOLANTE

Hyundai Accent

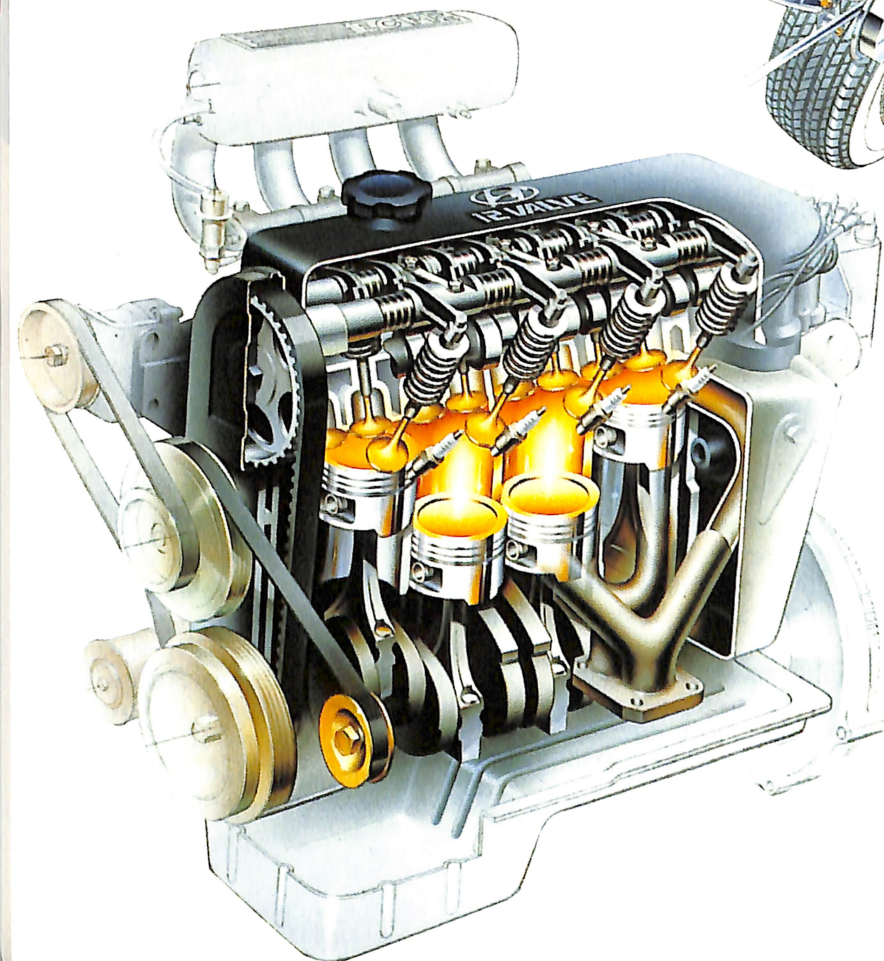
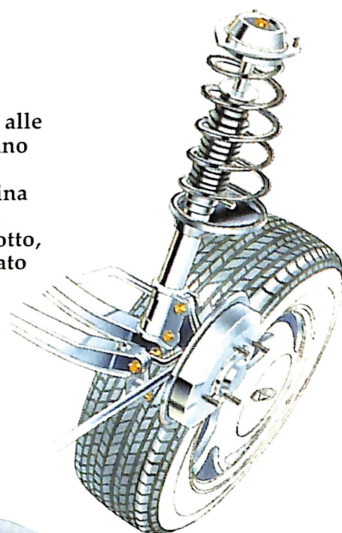
sterzo (almeno nelle versioni equipaggiate con servocomando) si rivela sufficientemente omogeneo e brilla per un diametro di volta particolarmente favorevole. Quanto al comportamento stradale, l'impostazione è prettamente turistica, ma senza che questo comporti morbidezze inaccettabili; la nuova sospensione posteriore contribuisce a far depositare nel cassetto dei ricordi le incertezze della Pony in fase di rilascio e nei riallineamenti veloci.





A ciascuna il suo frontale

Sono numerosi gli elementi specifici che si accompagnano alle varianti di carrozzeria: la versione a tre porte (in primo piano nella foto sopra) differisce anche nel frontale, dotato di proiettori più sottili e prese d'aria più ampie. In coda (pagina accanto) varia anche la forma dei gruppi ottici. A destra, la nuova sospensione posteriore a doppi bracci trasversali. Sotto, il motore a 12 valvole con iniezione multipoint, già utilizzato sulla Scoupe, è ora disponibile anche in versione 1300.



DATI TECNICI

HYUNDAI ACCENT 1.3 4P

Motore Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea. Distribuzione a un albero a camme in testa (cinghia dentata), tre valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica multipoint, accensione elettronica.

Cilindrata	1341 cm ³
Alesaggio x corsa	71,5 x 83,5 mm
Rapporto di compressione	9,5:1
Potenza massima	60,3 kW-82 CV
a giri/min	5500
Coppia massima	117 Nm-11,9 kgm
a giri/min	3000

Trasmissione Trazione anteriore, cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco.

Corpo vettura Berlina quattro porte, cinque posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali coassiali e bracci inferiori, barra antirollio. Retrotreno a ruote indipendenti, doppi bracci trasversali, barra antirollio. Sterzo a cremagliera, servocomando a richiesta. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo.

Cx (coefficiente di forma)	0,31
Lunghezza	412 cm
Larghezza	162 cm
Altezza	139 cm
Passo	240 cm
Diametro di sterzata	9,7 m
Cerchi	5J 13
Pneumatici	175/70 13
Capacità bagagliaio	303 dm ³
Peso in ordine di marcia	1010 kg
Prestazioni Velocità massima	174 km/h
Consumi: a 90 km/h	22,3 km/l
a 120 km/h	16,3 km/l
urbano	13,9 km/l

ACCENT 1.5

Stesse caratteristiche tranne:

Motore Cilindrata	1495 cm ³
Alesaggio	75,5 mm
Rapporto di compressione	10:1
Potenza massima	67 kW-91 CV
Coppia massima)	129 Nm-13,2 kgm
Prestazioni Velocità massima	176 km/h
Consumi: a 90 km/h	22,4 km/l
a 120 km/h	16,2 km/l
urbano	12,9 km/l

Probabilmente una scelta un po' più coraggiosa in termini di pneumatici (magari passando a cerchi da 14") avrebbe riflessi favorevoli sulla rapidità di risposta alle correzioni. E di sicuro contribuirebbe, tra l'altro, ad alleggerire un poco l'immagine di una fiancata che, complice il limitato sviluppo degli sbalzi, non ha certo il pregio della snellezza.

In vendita da questo mese, inizialmente in quattro varianti (1,3 L e LS, 1,5 GL e GLS) ma con la sola carrozzeria a quattro porte (le altre seguiranno a breve distanza), la Accent arriva in Europa con non poche ambizioni: i piani della Hyundai parlano di 26.000 esemplari entro fine anno e di 62.000 per il 1995.

M.N.



AL VOLANTE Citroën Xantia Activa

IN CURVA SENZA ROLLIO

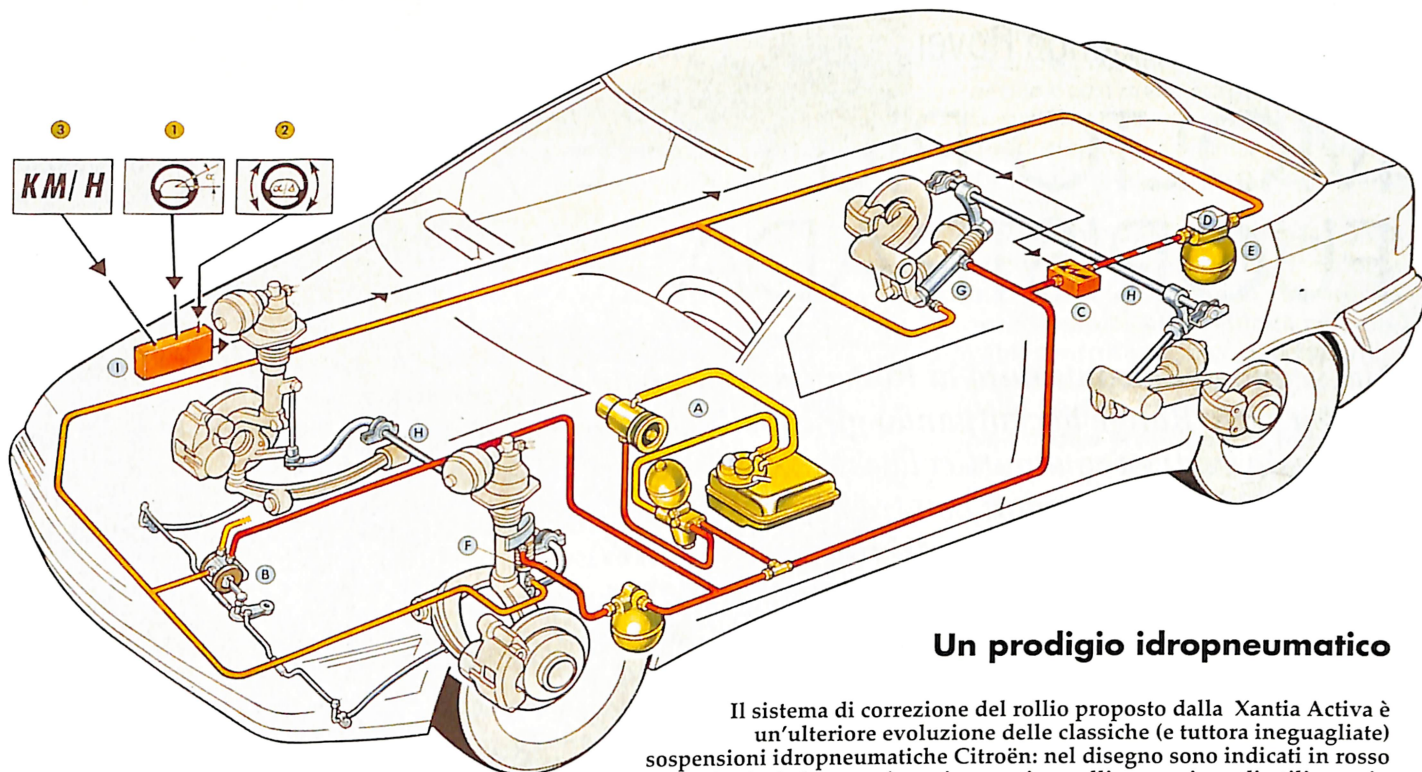
Con la più recente evoluzione delle sue sospensioni idrauliche, la Casa francese compie un ulteriore passo verso il controllo attivo della dinamica di marcia. Riuscendo a neutralizzare il coricamento laterale senza compromettere minimamente il comfort

Le auto francesi sono storicamente delle campionesse di rollio. Il desiderio di comfort dei cugini d'oltralpe ha sempre comportato regolazioni di assetto molto morbide, a volte tanto esasperate da trasformare la marcia in un dondolio senza sosta. Proprio andando a caccia del massimo comfort la Citroën si era dedicata allo sviluppo delle sospensioni idrauliche, ed è curioso notare che seguendo questa strada il costruttore francese ha tro-

vato oggi il modo di annullare il coricamento laterale della scocca in curva; e, con esso, i fastidiosi effetti che il pendolamento comporta per guidatore e passeggeri. È questo, in sintesi, il risultato ottenuto dalla Xantia Activa, grazie a una versione ulteriormente raffinata delle sospensioni idrauliche a controllo elettronico. Rispetto al sistema normalmente adottato sulla Xantia 2.0, la Activa dispone di un elemento elastico supplementare, di due marti-

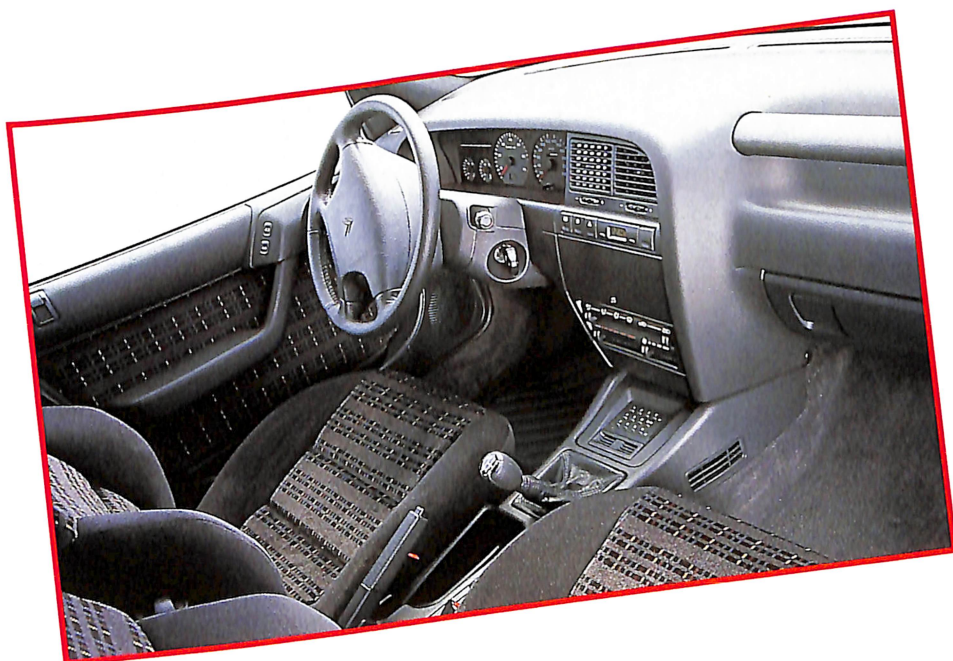


netti idraulici disposti diagonalmente, di due barre antirollio di maggior diametro e ovviamente di una gestione elettronica specifica. Nella marcia in rettilineo, a salvaguardia del comfort, l'irrigidimento teoricamente legato all'adozione di barre di maggiori dimensioni viene annullato dagli elementi elastici (essendo idraulici, la loro rigidità è variabile) che collegano le barre stesse alle ruote. In curva, il sistema contrasta il rollio dapprima elevando al massimo valore possibile la rigidità messa a disposizione dalle barre, successivamente modificando la lunghezza dei martinetti idraulici. In questo modo, indipendentemente dalla forza centrifuga cui è soggetta, la scocca non assume alcuna



Un prodigio idropneumatico

Il sistema di correzione del rollio proposto dalla Xantia Activa è un'ulteriore evoluzione delle classiche (e tuttora ineguagliate) sospensioni idropneumatiche Citroën: nel disegno sono indicati in rosso i condotti ad alta pressione, in arancio quelli a pressione di utilizzo e in giallo quelli a bassa pressione. La traccia nera indica le connessioni con la centralina elettronica. Il sistema, attivato dalla consueta unità centrale ad alta pressione (A), prevede un correttore di assetto (B), una sfera supplementare (E), un'elettrovalvola (C) e un regolatore di pressione (D); gli attuatori sono costituiti dai martinetti F per l'avantreno e G per il retrotreno. Le barre antirollio (H) presentano dimensioni maggiorate; la centralina di controllo (I) regola il tutto in funzione della velocità di marcia, dell'angolo e della rapidità di rotazione dello sterzo.



inclinazione rispetto al suolo (è stato conservato un coricamento minimo, mezzo grado, solo per dare al guidatore la sensazione dell'appoggio).

Il sistema ha davvero degli effetti spettacolari sul comportamento in curva della Xantia, che arriva a sfog-

giare un assetto incredibilmente piatto, quasi da competizione, ma senza le controindicazioni in termini di rigidità verticale che normalmente a questo si accompagna. Molto precisa negli inserimenti, la Activa appare straordinariamente efficace sui tracciati misti, tanto da far sembrare insufficienti i 150 CV del due litri a sedici valvole della Xantia. Con, forse, il solo rischio di invogliare a una guida eccessivamente brillante, vista la naturalezza con cui la vettura si iscrive in curva, riallinea e sopporta anche i più rapidi cambi di direzione: c'è, di conseguenza, una relativa difficoltà nel percepire i limiti di tenuta laterale della vettura.

Esposta al Salone di Parigi, la Xantia con correzione attiva del rollio verrà commercializzata a partire dal 1995, nella sola versione 2.0 16V VSX. Avrà piccoli tratti specifici per la carrozzeria e un equipaggiamento arricchito. E se il differenziale di prezzo sarà analogo a quello annunciato per il mercato francese, dovrebbe costare circa sei milioni in più della versione "rollante". **M.N.**

AL VOLANTE Range Rover

MOLTO PIÙ CHE FUORISTRADA

Nel segno della continuità la Rover ha sviluppato la nuova serie Range accentuando gli aspetti che fanno di questa vettura una particolarissima ammiraglia tuttofare. Tre allestimenti con tre motori: due 8V a benzina e l'eccellente 6 cilindri turbodiesel BMW

Ricreare un classico. Questo l'obiettivo che si erano posti alla Land Rover quando è stata impostata la seconda generazione della Range. Una considerazione forse scontata che però esprime la difficoltà di rinnovare il prodotto,

adeguandolo ai tempi e al mercato, e contemporaneamente confermare un successo basato su un'immagine consolidata in 24 anni di carriera.

Con la sua comparsa la Range ha creato più di una nicchia, un nuovo settore di mercato che si è espanso





apertura del portellone, il parabrezza alto e poco inclinato. L'aspetto generale è così meno sorprendente della prima serie ma gradevole e con quell'eleganza classica che distingue la Range dagli altri veicoli concorrenti.

Dal punto di vista pratico la nuova carrozzeria ha consentito di ridurre in modo significativo la rumorosità aerodinamica alle velocità più elevate, contribuendo così al raggiungimento degli standard di comfort delle berline di classe superiore. Non manca proprio nulla per soddisfare l'acquirente più esigente: silenziosità di prim'ordine, ottimo lavoro delle sospensioni, un ambiente raffinato e spazio in abbondanza. In più la Range offre una visibilità incomparabile con quella di una normale vettura e una posizione di guida eccellente, con tutte le possibili regolazioni (altezza del sedile, inclinazione e distanza del volante).

Le sospensioni adottano il sistema pneumatico a regolazione automatica, ideale per l'adattamento dell'as-

in parallelo con la diffusione dei veicoli fuoristrada; forte della sua personalità britannica si è poi imposta come alternativa di classe elevata alle tradizionali station wagon.

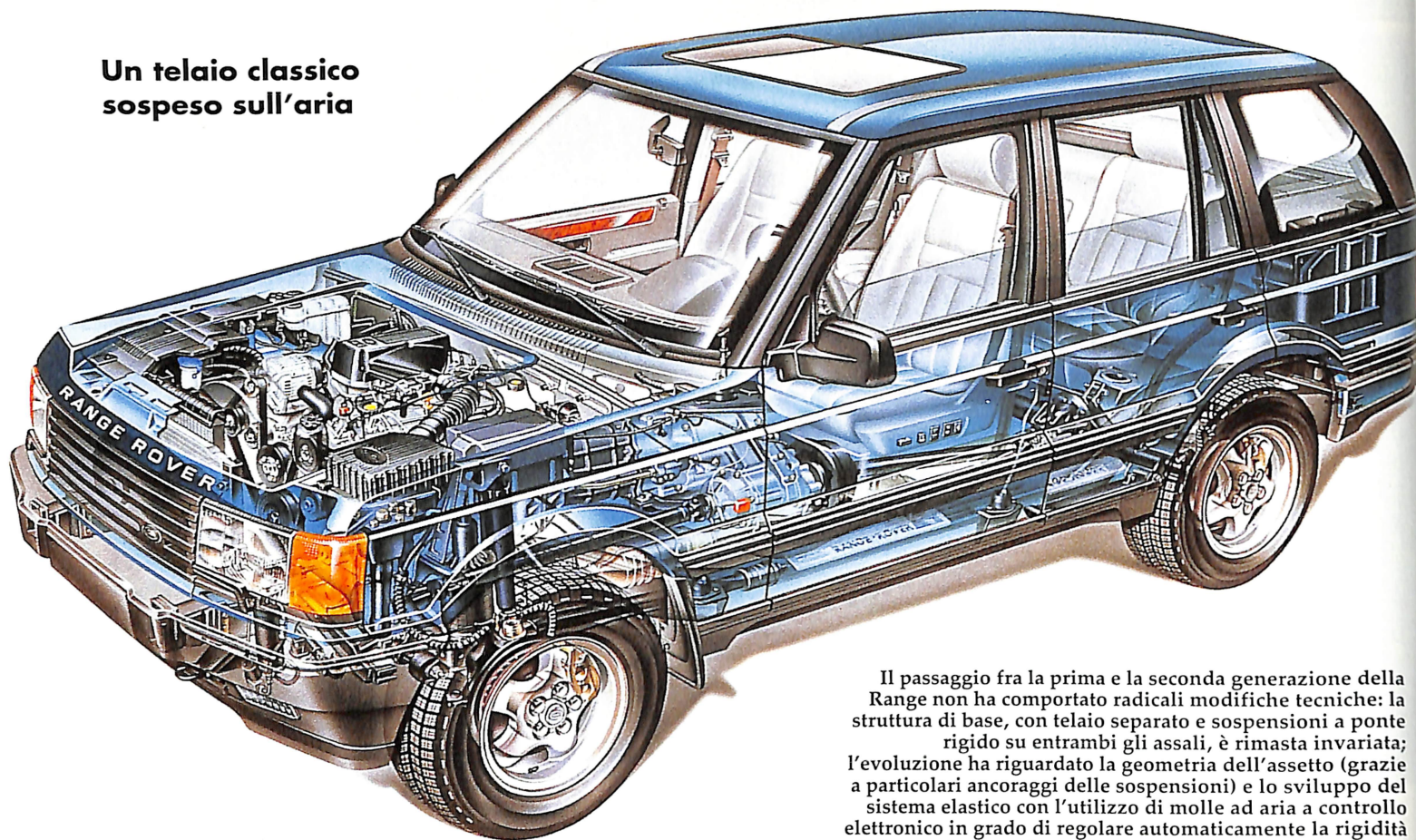
La nuova Range prosegue su questa strada accentuando le sue caratteristiche peculiari, senza inseguire la concorrenza ma limitandosi ad un affinamento generale, sia stilistico sia meccanico.

Nell'impossibilità di proporre una carrozzeria altrettanto innovativa come quella originaria del 1970, si è optato per una evoluzione contenuta e rispettosa delle caratteristiche fondamentali; si ritrovano, per esempio, i rialzi ai lati del cofano motore, la fiancata bassa e lineare, la doppia



La carrozzeria della nuova Range è stata completamente ridisegnata ma lo scrupolo di non perdere nulla della personalità precedente ha spinto a mantenere un aspetto generale molto simile nell'impostazione e in molti particolari. Lo styling è molto elegante e curato, particolarmente per quanto riguarda l'abitacolo che offre il clima raffinato delle berline di lusso. La posizione di guida è eccellente e la visibilità, grazie alla notevole altezza da terra, non è paragonabile a quella di una normale vettura.

Un telaio classico sospeso sull'aria



Il passaggio fra la prima e la seconda generazione della Range non ha comportato radicali modifiche tecniche: la struttura di base, con telaio separato e sospensioni a ponte rigido su entrambi gli assali, è rimasta invariata; l'evoluzione ha riguardato la geometria dell'assetto (grazie a particolari ancoraggi delle sospensioni) e lo sviluppo del sistema elastico con l'utilizzo di molle ad aria a controllo elettronico in grado di regolare automaticamente la rigidità e l'altezza da terra. Sotto, il nuovo 8V di 4,6 litri da 225 CV.

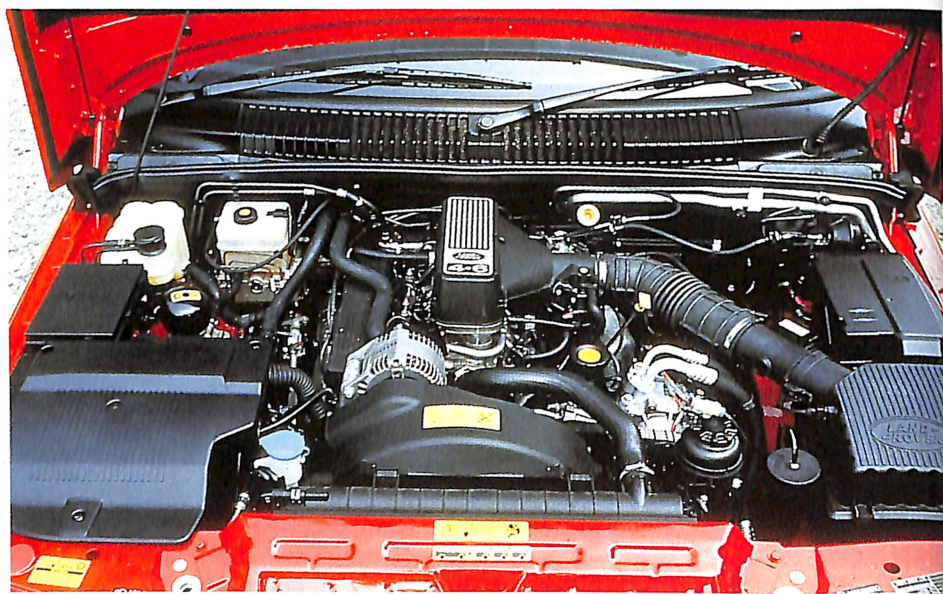
AL VOLANTE

Range Rover

se marcia su strada e fuoristrada, che oltre tutto consente di avere delle particolarità come la variabilità dell'altezza da terra in funzione delle esigenze di marcia, o finezze come l'abbassamento "di cortesia" del corpo vettura di 65 mm per facilitare l'accesso in vettura.

Le sospensioni sono rimaste concettualmente invariate, con ponte rigido su entrambi gli assali; dichiaratamente si è trattato di una scelta tecnica che ha ricercato il miglior compromesso fra il comportamento stradale e le necessità dei percorsi più accidentati. Con una migliore geometria e ancoraggi che producono una leggera autosterzata, la nuova Range ha raggiunto un ottimo equilibrio e risulta sensibilmente più guidabile e più stabile della precedente, con il risultato di dare molta più confidenza al pilota anche alle velocità più elevate.

In fuoristrada le prestazioni sono quelle di scuola Land Rover, quindi al di sopra di ogni sospetto: nessun problema anche nei passaggi più impegnativi con in più una guidabi-



lità eccellente e un comfort senza rivali. Da osservare l'efficacia del sistema ABS, messo a punto per dare il massimo della sicurezza e del controllo anche in fuoristrada superando tutte le incompatibilità che normalmente ostacolano l'applicazione di questo sistema ai veicoli 4x4 con il differenziale centrale bloccabile.

Nei motori ritroviamo il classico

8V in versione 4 litri e in una versione rinnovata di 4,6 litri; quest'ultima è accoppiata a una nuova trasmissione automatica sviluppata per il doppio uso stradale e fuoristrada: la soluzione ideale per questa ammiraglia per tutti i percorsi.

La novità più interessante (soprattutto per il mercato italiano) viene però dalla motorizzazione diesel

DATI TECNICI

2.5 TURBODIESEL

Motore Anteriore longitudinale, sei cilindri in linea. Distribuzione a un albero a camme in testa (cinghia dentata), due valvole per cilindro. Iniezione a controllo elettronico; sovralimentazione con turbocompressore e intercooler.

Cilindrata	2497 cm ³
Alesaggio x corsa	80 x 82,8 mm
Rapporto di compressione	22:1
Potenza massima a giri/min	100 kW-134 CV 4400
Coppia massima a giri/min	270 Nm-27,5 kgm 2300

Trasmissione Trazione integrale; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico.

Corpo vettura Station wagon cinque porte, cinque posti. Avantreno a ponte rigido, molle ad aria, barra antirollio. Retrotreno a ponte rigido, barra antirollio. Sterzo a circolazione di sfere con servocomando idraulico. Freni a disco anteriori autoventilanti, sistema antibloccaggio.

Lunghezza	471 cm
Larghezza	189 cm
Altezza	182 cm
Passo	274 cm
Diametro di sterzata	11,85 m
Cerchi	7J 16
Pneumatici	235/70 16
Capacità serbatoio	90 l
Capacità bagagliaio	520 - 1640 dm ³
Peso in ordine di marcia	2115 kg

Prestazioni Velocità massima	170 km/h
Consumi: a 90 km/h	13,3 km/l
a 120 km/h	8,9 km/l
urbano	9,2 km/l

8V 4.0

Stesse caratteristiche tranne:

Motore Cilindrata	3950 cm ³
Alesaggio x corsa	94x71 mm
Rapporto di compressione	9,34:1
Potenza massima a giri/min	140 kW-190 CV 4750
Coppia massima a giri/min	320 Nm-32,6 kgm 3000

Corpo vettura Capacità serbatoio 100 l

Peso	2090 kg
Prestazioni Velocità massima	190 km/h
Consumi: a 90 km/h	9,6 km/l
a 120 km/h	7,4 km/l
urbano	5,4 km/l

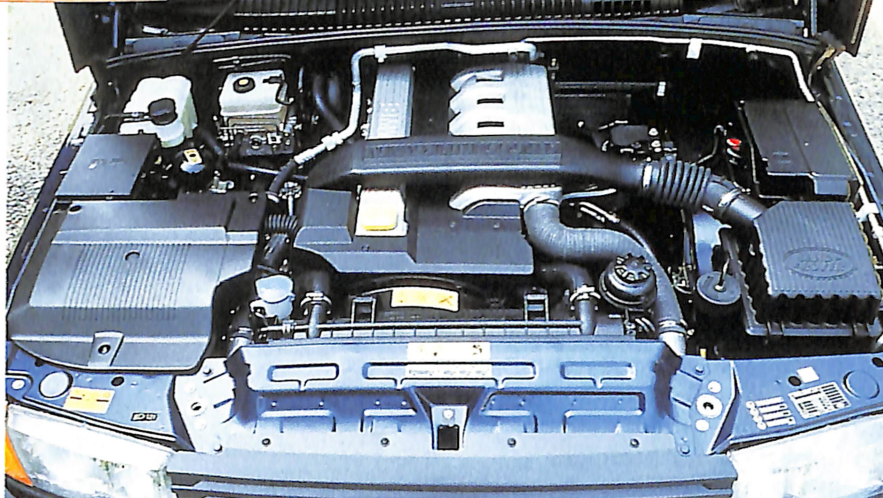
8V 4.6

Stesse caratteristiche tranne:

Motore Cilindrata	4554 cm ³
Alesaggio x corsa	94x82 mm
Potenza massima a giri/min	166 kW-225 CV 4750
Coppia massima a giri/min	376,6 Nm-38,4 kgm 3000

Trasmissione Cambio automatico a quattro rapporti.

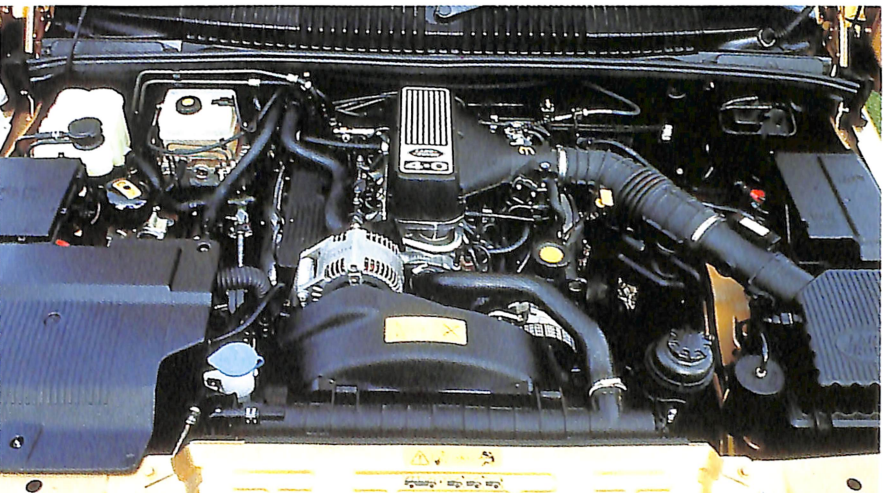
Corpo vettura Peso	2220 kg
Prestazioni Velocità massima	200 km/h
Consumi: a 90 km/h	8,8 km/l
a 120 km/h	7,1 km/l
urbano	4,5 km/l



L'adozione del diesel BMW è la prima applicazione pratica della acquisizione della Rover da parte della Casa tedesca. La potenza e la fluidità di marcia di questo 6 cilindri si adattano perfettamente alle caratteristiche e allo stile della Range.

che ha visto l'abbandono del precedente quattro cilindri Land Rover in favore del sei cilindri BMW. Questo motore è disponibile solo con trasmissione manuale (per ora) e con-

ferma anche in questa applicazione tutte le sue doti prestazionali e di fluidità di marcia, adattandosi perfettamente alla personalità e al carattere della Range. **D.P.M.P.**



Nella foto a lato, il classico motore 8 cilindri a V nella versione di 4 litri da 190 CV, già utilizzata sui modelli precedenti; è disponibile con trasmissione automatica a quattro rapporti oppure con il normale cambio meccanico a cinque marce.

È la prima volta che la Saab offre un tre litri sulla gamma 9000. Per quanto riguarda il nostro Paese si tratta di un atto di fede, considerate le vessazioni fiscali cui sono sottoposte le alte cilindrata, ma la manciata di clienti che si lasceranno conquistare dall'attraente connubio tra la comodità dell'ammiraglia svedese e le prestazioni del sei cilindri non si pentiranno. Sei cilindri "d'importazione" dato che fa parte della famiglia Ecotec che la General Motors produce in Inghilterra. Come è noto, da qualche anno, la Saab fa parte del gruppo di Detroit che quest'anno, per la prima volta, potrà dichiararsi soddisfatto dei risultati ottenuti in Svezia.

Ma torniamo alla 9000. In occasione dell'esordio del nuovo motore la CD sfoggia anche qualche ritocco alla carrozzeria soprattutto nel frontale e nella parte posteriore della vettura. Novità anche nell'abitacolo, a partire dal volante a quattro razze con airbag incorporato e finalmente regolabile in altezza. Migliorati gli interruttori degli alzacristalli elettrici, inedito l'antifurto (a richiesta), insuperabile il sistema audio firma-



AL VOLANTE Saab 9000 CDE 3.0 V6

FINALMENTE SEI CILINDRI

Il V6 di tre litri è una novità assoluta per l'ammiraglia svedese che sfoggia anche un restyling sia della carrozzeria sia dell'abitacolo. Cerchi in lega, colori e finiture per quanto riguarda la prima, antifurto e impianto stereo per il secondo



to Clarion, più affidabile il regolatore di velocità.

Ed eccoci finalmente al propulsore che utilizza un particolare sistema di aspirazione a tre stadi detto VIM - Variable Intake Manifold (collettore di aspirazione variabile) che sceglie, in base al regime di esercizio del motore, fra le tre differenti lunghezze del collettore. Il risultato è un elevamento della curva di coppia minima ovvero una curva di

Luci della targa modificate e modanatura per il bagagliaio in tinta (a lato), paraurti meno spigolosi e nuova fanaleria integrata nel frontale: questi gli elementi fondamentali del restyling della 9000.



DATI TECNICI

SAAB 9000 CDE 3.0 V6

Motore Anteriore trasversale, sei cilindri a V (54°). Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, quattro valvole per cilindro. Collettore di aspirazione a lunghezza variabile. Alimentazione a iniezione elettronica Motronic integrata con il sistema di accensione.

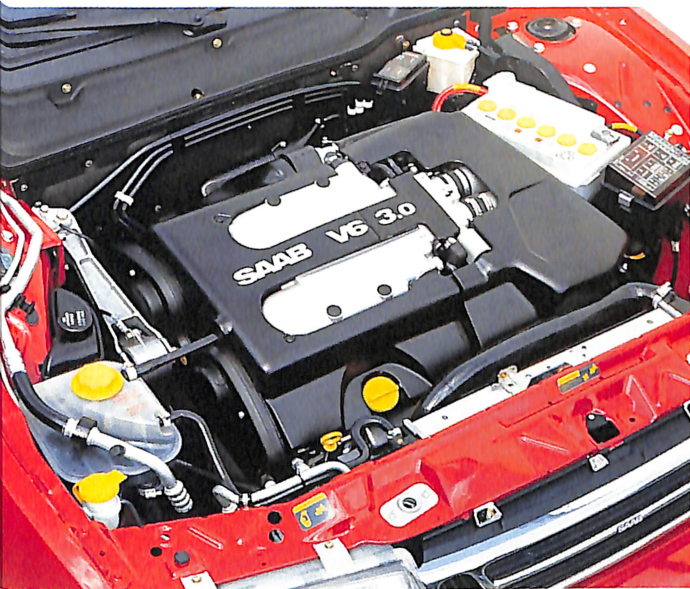
Cilindrata	2962 cm ³
Alesaggio x corsa	88x85 mm
Rapporto di compressione	10,8:1
Potenza massima	155 kW-210 CV
a giri/min	6200
Coppia massima	270 Nm-27,5 kgm
a giri/min	3300

Trasmissione Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco. Controllo elettronico della trazione.

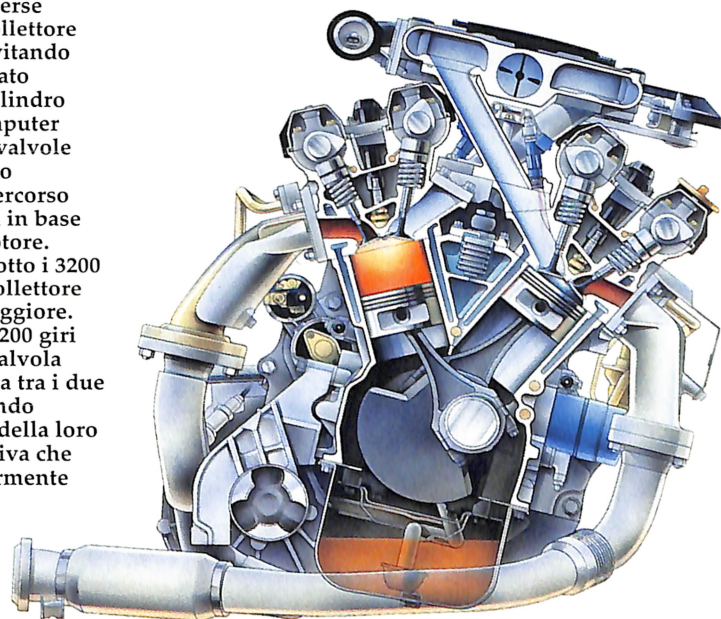
Corpo vettura Berlina quattro porte, cinque posti. Avantreno tipo McPherson, molle e ammortizzatori a gas a doppio effetto, barra antirollio. Retrotreno ad assale rigido, molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barra antirollio. Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio.

Lunghezza	479 cm
Larghezza	181 cm
Altezza	142 cm
Passo	267 cm
Diametro di sterzata	10,9 m
Cerchi	6J 15
Pneumatici	195/65 15
Capacità serbatoio	66 l
Capacità bagagliaio	487 dm ³
Peso in ordine di marcia	1500 kg

Prestazioni Velocità massima	230 km/h
Consumi: a 90 km/h	14,7 km/l
a 120 km/h	11,6 km/l
urbano	7,9 km/l



Il sistema VIM del nuovo motore V6 24 valvole della Saab 9000 è in grado di fornire tre diverse lunghezze del collettore di aspirazione evitando il passaggio forzato dell'aria da un cilindro a un altro. Il computer controlla le due valvole a farfalla in modo da cambiare il percorso dell'aria aspirata in base al regime del motore. A quelli bassi (sotto i 3200 giri) utilizza il collettore di lunghezza maggiore. Al di sopra dei 3200 giri viene aperta la valvola di controllo posta tra i due collettori ottenendo l'accorciamento della loro lunghezza effettiva che si riduce ulteriormente a 4100 giri/min.



coppia particolarmente piatta con un aumento della flessibilità durante la guida. L'85% della coppia massima (270 Nm a 3300 giri) si ottiene tra l'altro tra i 2000 e i 6200 giri. La 9000 CD - che con il motore V6 è proposta nell'allestimento di lusso CDE e in quello superlussuoso Griffin con paraurti verniciati in tinta -

offre così prestazioni in linea con il suo ruolo di ammiraglia alla quale si chiede maggiore comfort piuttosto che una sportività esasperata.

In questa chiave vanno lette anche le modifiche apportate alle sospensioni (ora più confortevoli grazie alla riduzione dell'asprezza delle for-

ze di smorzamento), l'adozione di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e la presenza nell'equipaggiamento di serie del dispositivo TCS (disattivabile) per il controllo della trazione.

M.P.



AL VOLANTE Citroën XM 2.5 Turbo D

UNA DIESEL COI FIOCCHI

Elastico, non troppo rumoroso, potente: l'ammiraglia adotta un nuovo motore a gasolio e fa progressi anche sotto il profilo delle caratteristiche di guida grazie alle sospensioni idrattive a controllo elettronico ereditate dalla Xantia

In tutta Europa le vetture diesel sono molto richieste (solo in Italia la domanda langue, dopo anni di politica fiscale punitiva) e la Citroën non se lo fa ripetere due volte. Ecco l'inedito 2500 turbodiesel a tre valvole per cilindro sviluppato dal Gruppo PSA diventare il nuovo cuore a gasolio dell'ammiraglia di casa, la XM, com'è già accaduto alla cugina Peugeot 605 che da poco lo utilizza con successo.

Rispetto al diesel precedente di 2088 cm³, anche quello montato sia sulla XM sia sulla 605, dicono tutto i 20 CV in più (130 contro 110) erogati però allo stesso regime di 4300 giri. Ora di coppia ce n'è in quantità (30 kgm a soli 2000 giri), e la vettura riprende sempre con prontezza e decisione. Tutt'altro che pigro nel salire di giri, questo nuovo motore evita



L'ammiraglia Citroën è stata leggermente rivisitata nel frontale, con la calandra simile a quella degli altri modelli della Casa e il marchietto in posizione centrale. Nuovi anche i retrovisori esterni, di forma arrotondata e verniciati nello stesso colore del corpo vettura.

il ricorso troppo frequente alle marce inferiori, necessario, invece, quando le doti di tiro si rivelano insufficienti. Per esempio nel traffico.

E se c'è bisogno di sprint, magari per un sorpasso, il nuovo turbodiesel se la cava. Questo motore riesce a spingere in 12,1 secondi un'auto tutt'altro che leggera come la XM alla soglia dei 100 orari, partendo da fermo. Buono anche il tempo di 33,5 secondi sui mille metri. Tra l'altro la rumorosità sembra più che accettabile (soltanto a freddo si avverte il classico ticchettio dei diesel).

DATI TECNICI

CITROËN XM 2.5 TURBO D

Motore Ciclo diesel. Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea. Distribuzione a un albero a camme in testa con bilancieri (cinghia dentata), tre valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione indiretta. Sovralimentazione mediante turbocompressore con intercooler.

Cilindrata	2446 cm ³
Alesaggio x corsa	92x92 mm
Rapporto di compressione	21:1
Potenza massima	94,5 kW-130 CV
a giri/min	4300
Coppia massima	285 Nm-30 kgm
a giri/min	2000

Trasmissione Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico.

Corpo vettura Berlina cinque porte, cinque posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici e bracci inferiori. Retrotreno a ruote indipendenti, bracci longitudinali. Sospensione idraulica autolivellante a controllo elettronico. Barra antirollio anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio.

Cx (coefficiente di forma)	0,31
Lunghezza	471 cm
Larghezza	179 cm
Altezza	139 cm
Passo	285 cm
Diametro di sterzata	12,4 m
Cerchi	6J 15
Pneumatici	205/65 15
Capacità serbatoio	80 l
Capacità bagagliaio	540-1460 dm ³
Peso in ordine di marcia	1587 kg

Prestazioni Velocità massima 201 km/h
Consumi: a 90 km/h 19,6 km/l
a 120 km/h 14,7 km/l
urbano 10,9 km/l



Sopra: la nuova plancia, con il cruscotto più grande, ricorda un po' quella della Xantia. Il volante, ridisegnato, ospita l'airbag.

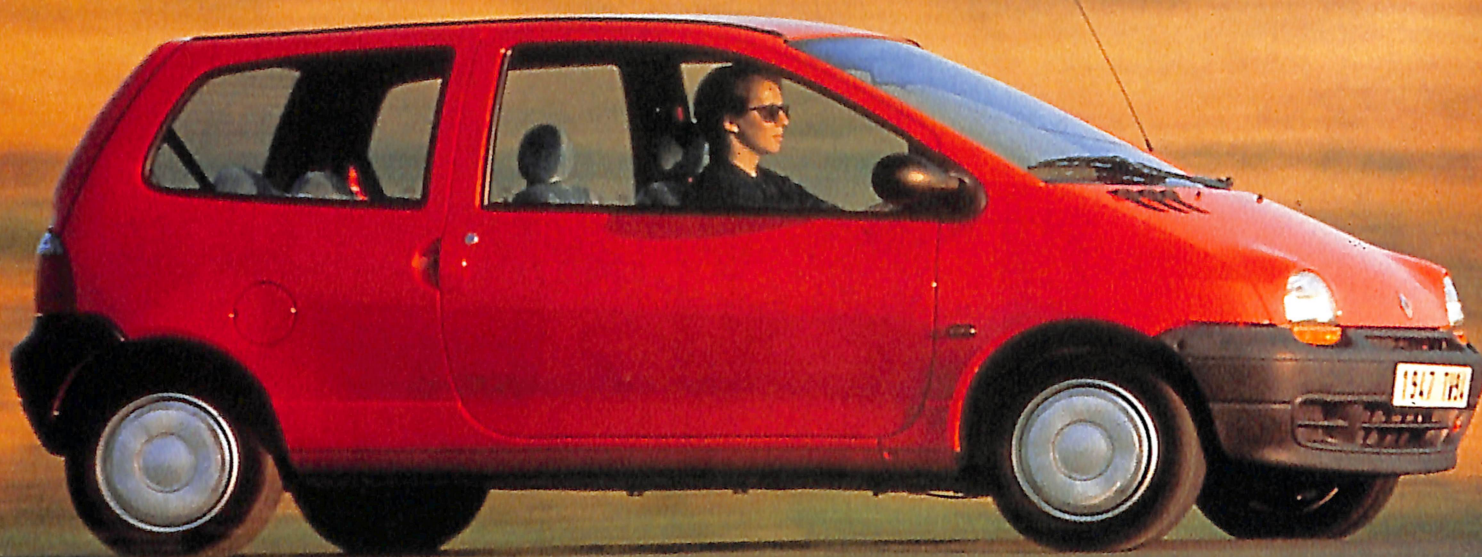
La XM è dotata adesso di barre di rinforzo nelle portiere e di pretensionatori delle cinture. A destra: il potente quattro cilindri 2500 turbodiesel, montato anche sulla Peugeot 605.

Sotto: la nuova scritta d'identificazione e i gruppi ottici posteriori, ristilizzati come lo spoilerino. La vettura è proposta in Italia con due allestimenti (VSX ed Exclusive) a 55.050.000 e 58.650.000 lire.



Ma questo motore non è l'unica novità per la XM. Come anticipato nei mesi scorsi, l'offerta prevede anche una rivisitazione del due litri turbo a benzina, arricchito a sua volta di qualche cavallo. E migliorie in materia di stile, interni, sicurezza, caratteristiche di guida. Al leggero restyling si aggiungono l'airbag di serie, una plancia rifatta da cima a

fondo (ricorda un po' quella della Xantia) e l'adozione delle sospensioni idrattive a controllo elettronico già montate su quest'ultimo modello. Un dispositivo che assicura l'assetto costante della vettura. Modifiche anche all'assale posteriore, caratterizzato da un leggero effetto autodirezionale che migliora ulteriormente la stabilità. **G.C.**



AL VOLANTE Renault Twingo Easy

IL PEDALE NON C'È PIÙ

Per chi non ama i cambi automatici ma vuole una guida nel traffico più semplice e meno faticosa la Twingo propone la frizione automatica: con 850.000 lire in più si lascia riposare la gamba sinistra, ma prestazioni e vivacità di marcia restano invariate

Comodo in città, penalizzante fuori e critico per i consumi, per di più incompatibile con la ridotta potenza dei piccoli motori delle utilitarie. Per controbattere queste prevenzioni nei confronti della trasmissione automatica la Renault ha scelto la soluzione intermedia della frizione servoassistita, un sistema che ha il vantaggio di semplificare le manovre di guida pur mantenendo il convenzionale cambio meccanico a cinque marce.

Questa è la novità più importante della nuova collezione Twingo che propone per questo modello piccole novità anche nell'allestimento, nella dotazione di accessori e nei colori: il pack elettrico comprende gli alzacristalli, la chiusura centralizzata con telecomando e l'azionamento elettrico degli specchietti; il tessuto dei sedili è nuovo e i comandi, che prima erano verdi, sono blu. L'ABS è a richiesta.

La piccola monovolume è eviden-

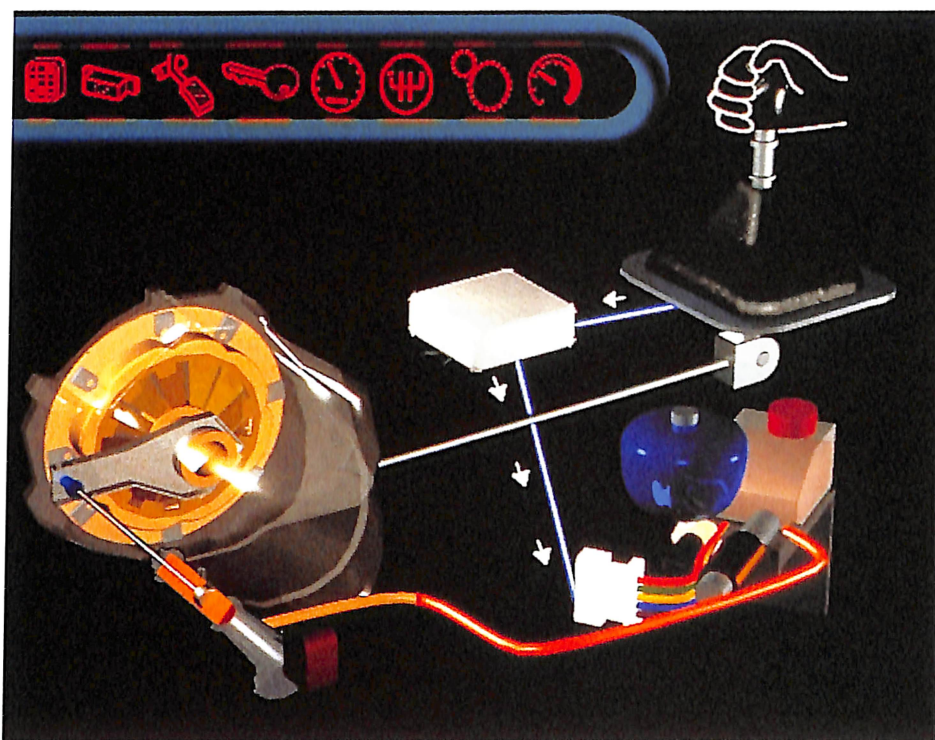
temente il modello che più si presta a un automatismo che faciliti la guida nel traffico e la soluzione della frizione automatica è quella tecnicamente più praticabile per motivi di economicità e di ingombro. Il sistema, concettualmente analogo a quello previsto sulla Saab 900, consiste in un sistema idraulico autonomo che comanda la normale frizione sostituendo il piede in modo perfetto e "intelligente", secondo le istruzioni di una centralina elettronica.

Nella pratica questo significa che non esiste il pedale della frizione ma tutto il resto funziona in modo assolutamente convenzionale: è come se la frizione fosse azionata da un co-pilota assolutamente perfetto e disciplinato: una volta inserita la marcia basta premere l'acceleratore e la vettura parte in modo dolce e progressivo, si può benissimo partire in seconda (una tentazione da evitare perché sicuramente non fa bene alla durata della frizione) e non



Novità nei colori e un servocomando intelligente

L'abitacolo della Twingo presenta piccole novità estetiche nei colori e nei tessuti; l'equipaggiamento è più ricco e comprende, fra gli accessori elettrici, la chiusura centralizzata con telecomando e la regolazione degli specchietti. Sotto: lo schema del sistema di azionamento della frizione: l'azione del pedale è sostituita da un impianto idraulico.



ci sono difficoltà nemmeno con le marce più alte, in questo caso però il sistema, pur controllando alla perfezione lo slittamento della frizione, richiama all'ordine il guidatore con il suono di un cicalino che equivale alla richiesta di inserire una marcia più bassa. La rapidità di intervento

del servomeccanismo è apprezzabile (a seconda delle situazioni la manovra di disinnesto e di reinnesto avviene in 0,5-0,9 secondi) e questo consente di cambiare con rapidità e addirittura di effettuare la doppietta o il punta-tacco come se si fosse al volante di una vettura sportiva.

D.P.M.P.

DATI TECNICI

TWINGO EASY

Motore Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea. Distribuzione ad aste e bilancieri con albero a camme nel basamento (catena), due valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica singlepoint, accensione elettronica.

Cilindrata	1239 cm ³
Alesaggio x corsa	74x72 mm
Rapporto di compressione	9,2:1
Potenza massima a giri/min	40 kW-55 CV 5300
Coppia massima a giri/min	90 Nm-9,3 kgm 2800

Trasmissione Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione automatica a controllo elettronico, monodisco a secco, sistema idraulico con pompa elettrica e accumulatore di pressione.

Corpo vettura Berlina tre porte, quattro posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali coassiali e bracci inferiori, barra antirullo. Retrotreno a bracci longitudinali. Sterzo a cremagliera. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo.

Cx (coefficiente di forma)	0,35
Lunghezza	343 cm
Larghezza	163 cm
Altezza	142 cm
Passo	235 cm
Diametro di sterzata	10 m
Cerchi	4,5B 13
Pneumatici	145/70 13
Capacità serbatoio	40 l
Capacità bagagliaio	168-1096 dm ³
Peso in ordine di marcia	790 kg
Prestazioni Velocità massima	150 km/h
Consumi: a 90 km/h	19,6 km/l
a 120 km/h	14,3 km/l
urbano	13,5 km/l

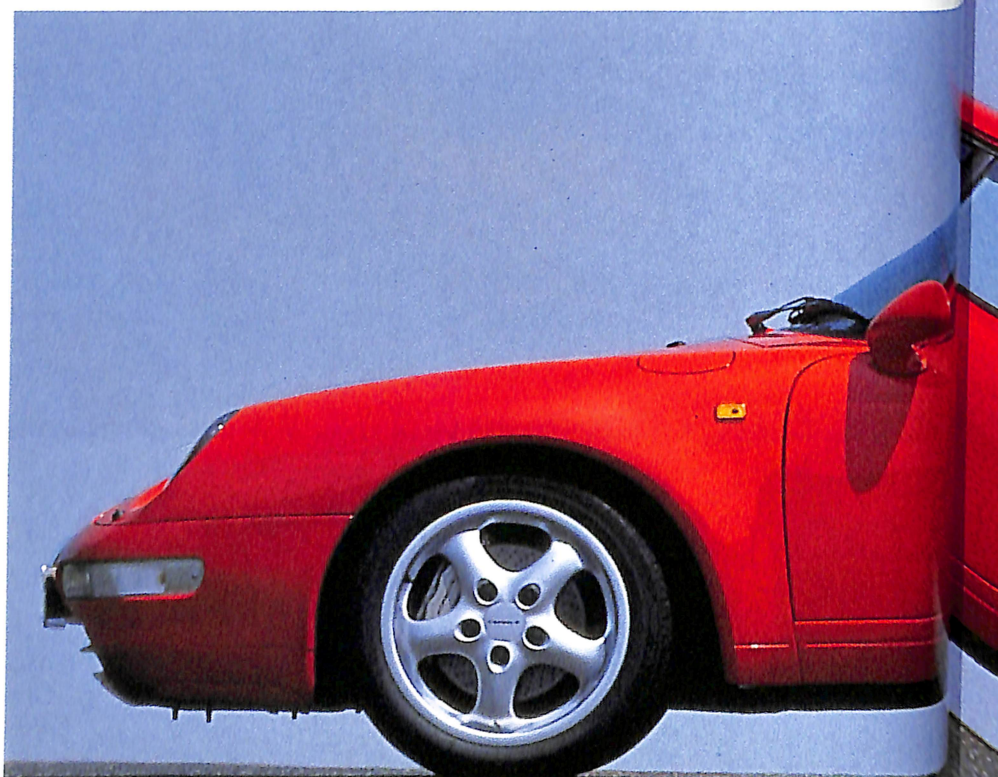


AL VOLANTE Porsche 911 Carrera 4

INTEGRALE MA NON TROPPO

*Leggera e silenziosa,
la nuova soluzione
adottata per la trazione
totale lascia intatte
le qualità dinamiche ed
emozionali della Carrera*

Il ciclo è chiuso. Dopo la Coupé e la Cabrio, l'ultima generazione della Carrera è ora pronta anche in edizione integrale. Attenzione però, non si tratta della mera trasposizione della "vecchia" integrale sotto le spoglie della nuova 993: la Carrera 4 si ripresenta con connotati ben diversi. E con un duplice obiettivo: conservare le grandi prestazioni e le eccezionali qualità stradali della "sorella" a due ruote motrici e, insieme, fornire maggiori garanzie in caso di marcia



su fondo a scarsa aderenza. E il fatto stesso che la carta di identità della "4" dichiara un aggravio di peso di soli 50 kg (nella serie precedente la differenza era quasi doppia) la dice lunga sulle attenzioni dedicate dai tecnici di Weissach alla trasformazione della trasmissione della Carrera. Che è un po' una integrale sui

generis, visto che in condizioni normali si comporta più o meno come una sportiva pura, lasciando al pilota le sensazioni normalmente offerte dalle vetture a trazione posteriore. In caso di perdita di aderenza del retrotreno entrano invece in gioco i vari dispositivi adottati per consentire alla coppia motrice del sempre en-

tusiasmante sei cilindri boxer di finire sull'asfalto: un giunto viscoso che provvede a trasferirne una quota all'asse anteriore, un differenziale autobloccante e un antipattinamento elettronico destinati a riequilibrare la trazione qualora sia soltanto una delle ruote posteriori a evidenziare problemi di aderenza.



Naturalmente la Carrera 4 presenta tutte le innovazioni estetiche introdotte lo scorso anno con la serie 993. Pochi gli elementi specifici che la distinguono dalla versione a trazione posteriore: la scritta sul cofano motore e le pinze dei freni qui sono verniciate in color titanio, i gruppi ottici posteriori sono interamente in rosso e i lampeggiatori anteriori in bianco. Diversi anche i coprizzo, che riportano la dicitura "Carrera 4". In vendita da questo mese, la versione a trazione integrale costa nove milioni in più (erano quindici in passato) rispetto alla corrispondente Carrera 2, Coupé o Cabrio che sia. Secondo le previsioni della Porsche Italia, la quattro ruote motrici dovrebbe raccogliere il 40 per cento delle preferenze.

AL VOLANTE

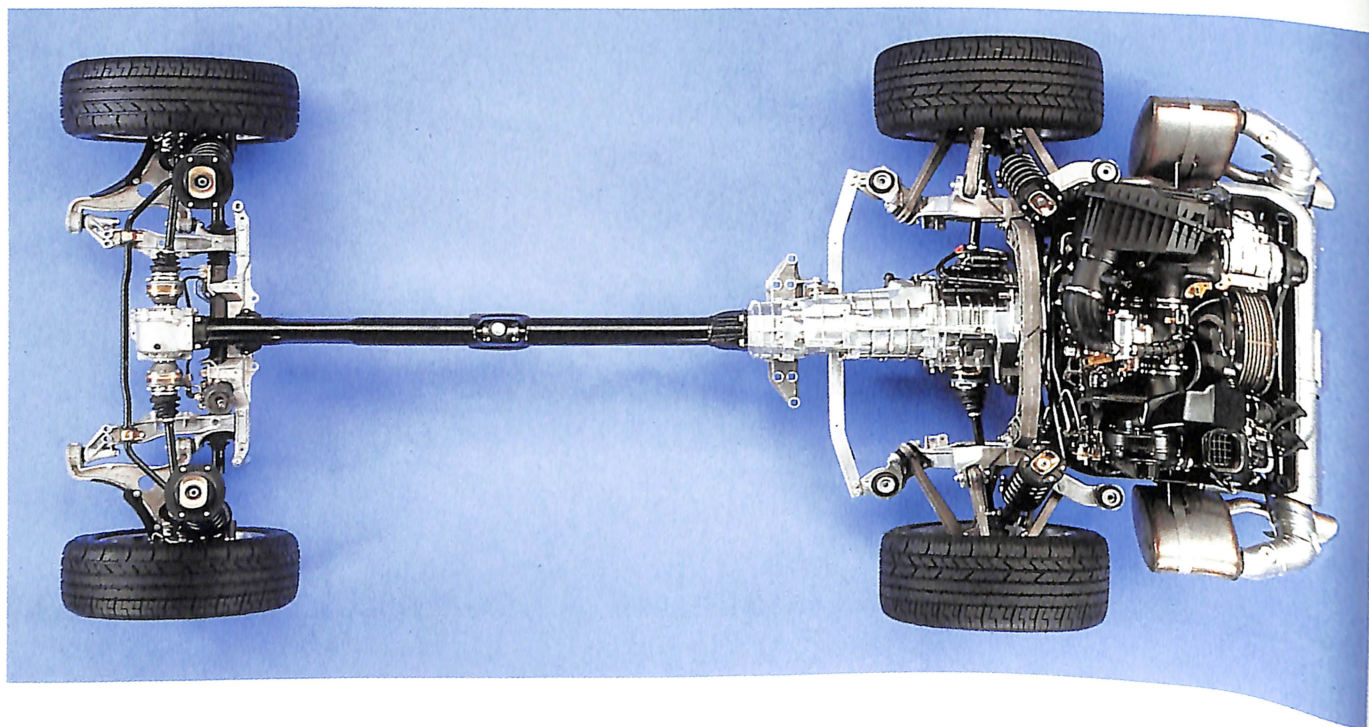
Porsche 911 Carrera 4

Sull'asciutto è difficile rendersi conto che c'è qualcosa di diverso rispetto alla "normale" Carrera: adesso non c'è più nemmeno il pulsante per il bloccaggio di emergenza del differenziale posteriore a segnalare la presenza di una trasmissione più complessa. Quest'ultima non si fa notare neppure dalle orecchie di guidatore e passeggero, che raccol-

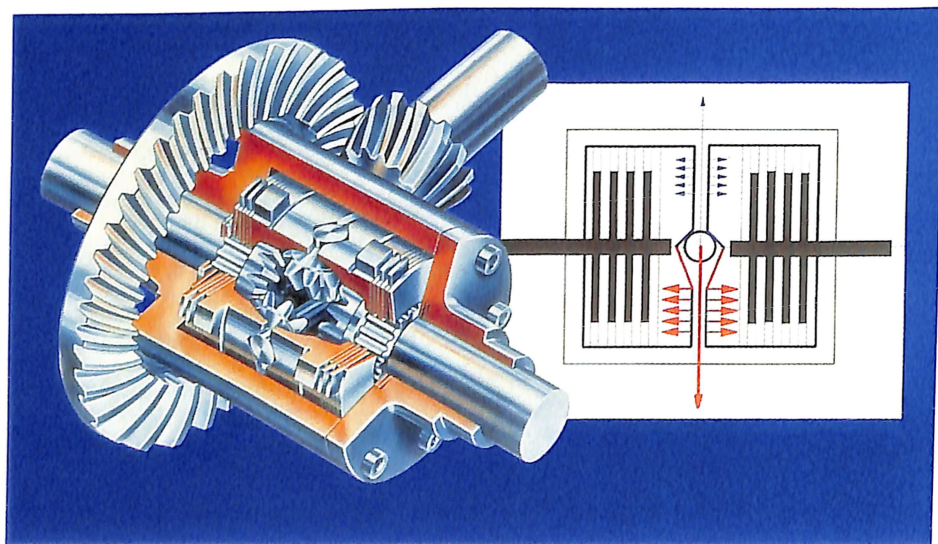
gono soltanto il suono coinvolgente del più classico dei propulsori Porsche. In condizioni limite, il contributo alla motricità offerto dall'avantreno è volutamente limitato. In questo modo i tecnici di Weissach hanno inteso preservare le prerogative del comportamento della Carrera, che conserva una tendenza al sovrasterzo in accelerazione piena. In compenso la vettura mostra un comportamento più sottosterzante in rilascio, rivelandosi così più propensa

a perdonare il rilascio dell'acceleratore a ruote sterzate e a conservare una buona linea in frenata.

Come accennato, grazie al contenimento del peso le prestazioni risultano sostanzialmente identiche a quelle della versione a due ruote motrici e minimo risulta pure, nelle rilevazioni standard, l'incremento dei consumi, che beneficiano anche del lungo rapporto di sesta del cambio adottato dalla nuova famiglia Carrera: in media un solo decimo di



La meccanica prevede un giunto viscoso in qualità di ripartitore centrale: la coppia inviata all'avantreno oscilla fra il 5 e il 40 per cento in funzione dell'aderenza. Il retrotreno è assistito anche da un sistema antipattinamento elettronico per l'accelerazione (sino a 70 km/h) che agisce sui freni e interviene in caso di slittamento di una singola ruota. Il differenziale posteriore (nel disegno sotto) è di tipo autobloccante, con una taratura asimmetrica: al 25 per cento in accelerazione e al 40 per cento in rilascio.



DATI TECNICI

PORSCHE 911 CARRERA 4

Motore Posteriore longitudinale, sei cilindri contrapposti. Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata (catena), due valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica multipoint sequenziale, doppia accensione.

Cilindrata	3600 cm ³
Alesaggio x corsa	100 x 76,4mm
Rapporto di compressione	11,3:1
Potenza massima	200 kW-272 CV
a giri/min	6100
Coppia massima	330 Nm-33,6 kgm
a giri/min	5000

Trasmissione Trazione integrale permanente, ripartizione variabile con giunto viscoso; cambio meccanico a sei marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico.

Corpo vettura Coupé due porte, quattro posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali coassiali e bracci inferiori, barra antirollio. Retrotreno a bracci multipli, barra antirollio. Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico. Freni a disco autoventilanti, sistema antibloccaggio.

Cx (coefficiente di forma)	0,33
Lunghezza	425 cm
Larghezza	174 cm
Altezza	130 cm
Passo	227 cm
Diametro di sterzata	11,7 m
Cerchi ant/post.	7J 17/9J 17
Pneumatici ant/post.	205/50 17-255/40 17
Capacità serbatoio	74 l
Capacità bagagliaio	123 dm ³
Peso in ordine di marcia	1420 kg

Prestazioni Velocità massima 270 km/h
Consumi: a 90 km/h 13,3 km/l
a 120 km/h 10,9 km/l
urbano 5,7 km/l

litro in più ogni 100 km. Da sottolineare infine che, proponendo schemi e tarature identici a quelli della più recente evoluzione della Carrera sia per gli elementi elastici sia per gli ammortizzatori, anche la "4" risulta assai più "vivibile" di quanto non fossero le precedenti 911. **M.N.**



Bell'Italia

EDITORIALE
GIORGIO
MONDADORI

OTTOBRE

NUMERO DOPPIO, 264 PAGINE

In dono

il supplemento speciale

VENETO MAGICO

Le città illustri e gli antichi borghi, la gente, l'arte, la storia, i monumenti, la dolce e maestosa bellezza di luoghi e panorami indimenticabili in cinque itinerari insoliti, corredati di pratiche indicazioni.

Inoltre, questo mese:

A Cuma, nell'antro della Sibilla. **Ustica**, sottacqua è ancora più bella. **Alghero**, la vita dello spirito passa per S. Francesco. **S. Stefano di Sessanio in Abruzzo**, sinfonia pastorale fra le antiche pietre. **A Montalcino** per la Sagra del Tordo. **In Val di Fiemme** dove la natura è un concerto. **Cremona**, uno sguardo dal Torrazzo. **La campagna romana nei famosi dipinti**, una dolce struggente malinconia.



**E IN PIÙ LA MAPPA
DEI NUOVI RISTORATORI ITALIANI**

Quante volte hai sognato di poter comprare tutto con quello che avevi?





Classe C

► La Classe C ha una personalità unica e inimitabile: la vostra. Anche lei, come voi, ha una particolare sensibilità per le cose che valgono davvero. La sua dotazione di serie, dagli alzacristalli elettrici al filtro antipolvere, è stata studiata per aggiungere al piacere di guidare la consapevolezza di aver investito i vostri soldi nel modo migliore.

► Abs, airbag, tendicinture attivi, protezione dagli urti laterali, servosterzo, nuovi motori plurivalvole (Diesel e benzina). Tutto questo fa della Classe C un'auto cui non manca nulla per essere esattamente quello che da sempre sognate di avere. Anche nel prezzo. Dalle Concessionarie e Filiali Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Classe C.
Tutto quello che hai sempre voluto.
Da una macchina.



Mercedes-Benz

PROVA SU STRADA BMW 520i

SEMPRE PIÙ CLASSICA, SEMPRE ATTUALE

di Massimo Nascimbene - fotografie di Marinella Terziotti

Piccoli aggiornamenti per un'immagine che non dimostra i suoi anni, consistente arricchimento dell'equipaggiamento: così si avvia alla maturità la Serie 5, non troppo brillante (con il due litri) ma sempre gradevole da guidare



La maturità non è sinonimo di vecchiaia. Basta guardare la linea della BMW Serie 5, per rendersene conto. Una linea che in quasi sette anni di vita non ha subito modifiche sostanziali, ma che non per questo merita di essere definita sorpassata. È un classico, questo sì, anche perché dalle sue forme ha poi preso le mosse l'evoluzione stilistica che ha supportato i successi ottenuti negli ultimi anni dalla Casa bavarese. Uno stile di cui la 5 è dunque l'interprete più pura, e che fra i tanti pregi ha anche quello di coniugare al meglio i gusti europei con quelli americani. Non stiamo insomma, una 5, che la vediate su una highway californiana o in un vicolo di un paesino umbro.

Il tempo della maturità ci regala una 5 più ricca ed elegante anche nelle cilindrate minori. A cominciare da quella 520i che è quasi una scelta obbligata per l'automobilista italiano. È più appariscente il suo aspetto esterno, per merito del frontale calandra allargata (sin qui riservato esclusivamente alle versioni con motore a otto cilindri) e di una finizione che comprende diversi elementi in passato offerti in qualità di optional; e che in quanto tali contribuivano a far lievitare non poco il prezzo finale. Ma forse, più dei cerchi in lega o dei fendinebbia a modificare l'impatto visivo della berlina bavarese è la cosiddetta shadow line, ovvero quel particolare allestimento che prevede l'eliminazione di tutte le appendici cromate con la sola esclusione dello scudetto frontale.

L'incremento della dotazione di serie è ancor più evidente nell'abitacolo, dove si nota qualche concessione in più all'opulenza, evidente soprattutto nelle finiture in radica ed esaltata, nell'esemplare in prova, dai rivestimenti in pelle di sedili e pannelli. Un abitacolo che comunque appare ancor meno datato dell'estetica: soltanto l'inclinazione relativa



87

AB-691 CA


PROVA SU STRADA

BMW 520i

mente ridotta del parabrezza denuncia l'età della progettazione. Al di là dell'equipaggiamento (considerevolmente arricchito anche senza attingere agli optional) merita di essere sottolineata la qualità esecutiva della finitura, evidente in particolari quali il rivestimento dell'impugnatura del freno a mano o dei blocchetti di aggancio delle cinture. L'ambiente, insomma, ha un tono molto vicino a quello che normalmente si riscontra sulle ammiraglie. Un'altra citazione doverosa va all'impianto di climatizzazione, efficiente ma al tempo stesso molto stabile, privo di quegli sbalzi di flusso che spesso affliggono gli impianti a regolazione automatica.

Non è cambiata radicalmente, invece, l'anima della 520i. Ma anche sotto il profilo della meccanica una serie di piccoli affinamenti ha consentito di compiere dei passi avanti, magari appena percettibili al primo contatto ma che alla distanza finiscono per incidere significativamente

sulla qualità di marcia. Dopo l'adozione del variatore di fase, il sei cilindri bavarese è stato oggetto di ulteriori cure di dettaglio, orientate a ridurre gli attriti interni; ora beneficia inoltre di una gestione elettronica più evoluta. Ne segue un considerevole miglioramento della rotondità di funzionamento e della regolarità anche ai regimi più bassi, tant'è che è possibile fermarsi o quasi e riprendere poi senza il minimo sussulto, mantenendo innestata la quinta. Dalla sua, la 520 non ha par-



Lo scudetto allargato al centro della calandra e le corrispondenti scalfature sul cofano motore: la conformazione della zona anteriore sin qui riservata alle versioni con motore V8 è ora estesa a tutte le Serie 5. E la 520 si distingue anche per la finizione priva di cornici cromate.

CARTA D'IDENTITÀ DELLA VETTURA PROVATA

BMW 520i

Targa	AB 691 CA
Chilometraggio	6000 km
Pneumatici	Pirelli P 600
Prezzo (chiavi in mano)	L. 54.900.000
Equipaggiata con:	
Antifurto con telecom.	L. 1.040.000
Computer di bordo	L. 594.000
Parabrezza sfumato	L. 159.000
Park distance control	L. 689.000
Autoradio	L. 555.000
Regolatore di velocità	L. 583.000
Sedile post. sdoppiato	L. 1.082.000
Sedili ant. a regol. elettr.	L. 2.493.000
Selleria in pelle	L. 3.575.000
Volante regol. elettricam.	L. 684.000
Prezzo totale	L. 66.354.000

Dotazione di serie: ABS, doppio airbag, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, climatizzatore con microfiltro, fendinebbia, inserti in radica, cerchi in lega, regolazione assetto fari, verniciatura metallizzata, volante in pelle, chiusura centralizzata.

particolari doti di brio: la mole del corpo vettura e l'intonazione stessa del propulsore, comunque orientata a privilegiare l'erogazione ai regimi medio-alti, non le consentono di brillare nello spunto e soprattutto di riprendere ritmo rapidamente dopo i rallentamenti. Vengono in soccorso, in questo, i rapporti di trasmissione, che secondo una scelta ormai consolidata in casa BMW offrono







520i

AB 691 CA

BMW Italia s.p.a.



L'ultima generazione della 5 presenta un consistente arricchimento della dotazione interna, dove spiccano gli inserti in radica sui pannelli porta, sulla plancia e attorno alla leva del cambio. Notare anche, nella foto a sinistra, la reticella portacarte sul lato destro del tunnel centrale; nonostante la presenza del modulo per l'airbag, anche il cassetto sotto la plancia ha comunque conservato una buona capacità. Nel dettaglio qui sotto, la levetta per la regolazione assiale del volante e, sulla destra, quella per utilizzare il regolatore di velocità.



Equipaggiamento e finiture all'altezza di un'ammiraglia



PROVA SU STRADA

BMW 520i

presa diretta in quinta marcia; non di meno, i tempi nei passaggi di ripresa sono relativamente alti. Ma coloro (e sono tanti) cui più della ripresa brillante interessa la morbidezza di funzionamento e la progressività di risposta trovano nella 520 una fedele alleata. E gli amanti delle prestazioni possono comunque consolarsi con una velocità mas-



PROVA SU STRADA

BMW 520i

sima superiore alle dirette concorrenti. Segno, fra l'altro, dell'elevata efficienza aerodinamica di una carrozzeria che pure non fa ricorso ai più recenti artifici in materia. Ma questo si riflette soltanto in un po' di fruscio in eccesso alle alte velocità. Un disturbo che intacca soltanto in minima parte l'elevato livello

di comfort di cui si dispone anche ad andatura sostenuta: la rumorosità interna è su valori, ancora una volta, vicini a quelli delle ammiraglie; e per altro verso l'assorbimento offerto dalle sospensioni è efficace in tutte le condizioni di marcia.

Precisa in rettilineo, appena incline al sottosterzo in curva, la 520i non richiede un particolare impegno di guida, fatta salva l'eccessiva escursione del pedale della frizione, il cui

azionamento impone un movimento molto ampio. La mole della vettura è tale che non si incontrano difficoltà per scaricare a terra la coppia offerta dai sei cilindri di due litri; d'altro canto proprio l'elevata inerzia contribuisce a rendere piuttosto impegnativo il recupero di un'eventuale perdita di aderenza in sovrasterzo; ma il rischio di incapparvi è oggettivamente limitato a condizioni estremamente critiche.

M.N.

DATI TECNICI BMW 520i

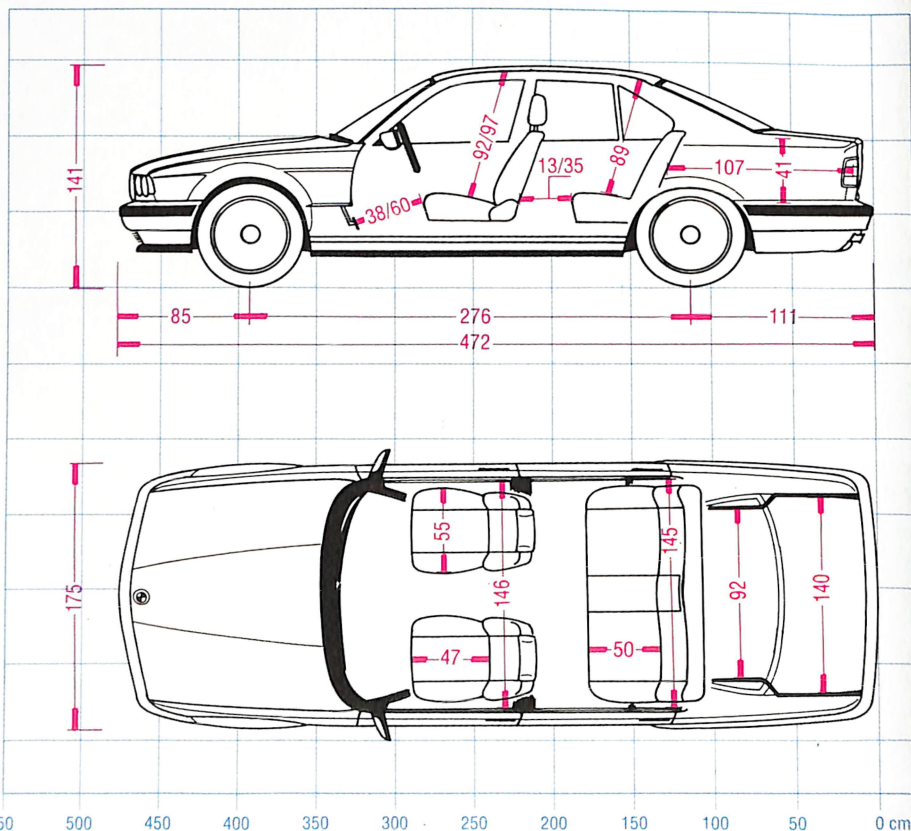
Motore Anteriore longitudinale, sei cilindri in linea, albero motore su sette supporti. Distribuzione a due alberi a camme in testa (catena), quattro valvole per cilindro. Monoblocco in ghisa, testa in lega leggera. Raffreddamento ad acqua. Alimentazione a iniezione elettronica multi-point integrata con il sistema di accensione.

Cilindrata	1991 cm ³
Alesaggio x corsa	80 x 66 mm
Rapporto di compressione	11:1
Potenza max	110 kW-150 CV
a giri/min	5900
Potenza specifica	55,2 kW/l-75,3 CV/l
Coppia massima	19,4 Nm-76,9 kgm
a giri/min	4200
Circuito di raffreddamento	10,5 l
Circuito di lubrificazione	5,9 l
Alternatore	80 A
Batteria	65 Ah

Trasmissione Trazione posteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico.

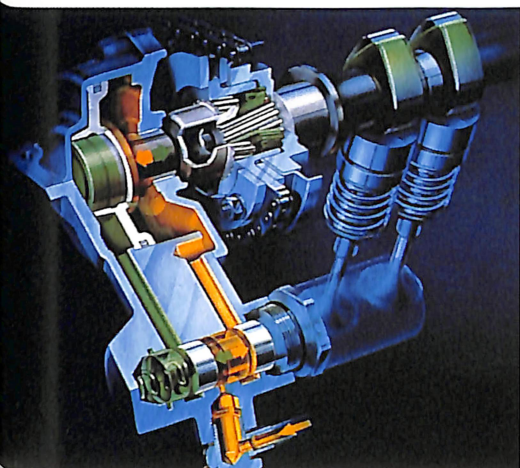
Rapporti al cambio: 1^a 4,23; 2^a 2,52; 3^a 1,66; 4^a 1,22; 5^a 1,00; RM 4,04. Rapporto finale 3,46.

Corpo vettura Berlina quattro porte, cinque posti. Telaio a scocca portante in acciaio. Avantreno a ruote indipendenti, montanti McPherson, molle elicoidali coassiali, barra antirollio; retrotreno a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle eli-



Ventiquattro valvole a doppia fasatura

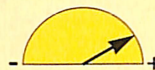
Il sei cilindri a ventiquattro valvole denominato M50 è ormai un classico della marca bavarese. Fra le sue particolarità il variatore di fase denominato VANOS, qui sotto, che consente di adottare due diversi valori degli angoli di fasatura in funzione del numero di giri: uno per i regimi estremi, in basso e in alto, un altro per la fascia centrale. In basso: il vano della "5" è ormai uno dei pochi a conservare l'apertura controvento; l'angolazione è comunque sufficiente a garantire una buona accessibilità.



AM. RILEVAZIONI

Velocità massima

in 5ª marcia a 6300 giri/min 213 km/h



Valore decisamente elevato, al vertice della categoria "fino a 2 litri" con motore aspirato.

Accelerazione

0 - 60 km/h 4,8 sec
0 - 100 km/h 11,0 sec
0 - 140 km/h 20,6 sec
0 - 180 km/h 38,4 sec
Un km con partenza da fermo 31,8 sec



I rapporti corti aiutano un poco ma il peso elevato condiziona lo scatto da fermo.

Ripresa

da 80 a 120 km/h in 4ª 12,2 sec
da 80 a 120 km/h in 5ª 19,6 sec
da 100 a 140 km/h in 4ª 12,5 sec
da 100 a 140 km/h in 5ª 20,1 sec



Ai regimi medio-bassi la ripresa è progressiva ma un po' lenta; ci si consola con l'eccellente fluidità del motore.

Elasticità

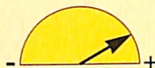
Velocità minima in 5ª marcia (a 900 giri/min) 30 km/h



Le qualità del 6 cilindri emergono chiaramente dalla regolarità ai regimi anche bassissimi.

Frenata

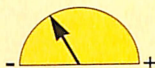
Spazi di arresto:
da 60 km/h 13,2 m
da 100 km/h 37,3 m
da 130 km/h 64,1 m
Test di affaticamento freni:
efficienza residua 98 %



Potente ed equilibrata; oltre ai ridotti spazi d'arresto si può contare su un efficace ABS e su una ottima resistenza.

Consumi

a 90 km/h costanti 13,1 km/l
a 120 km/h costanti 11,2 km/l
medio su percorso misto 8,4 km/l
medio urbano 7,1 km/l
massimo (guida veloce) 5,1 km/l



Discreti i valori a velocità costante, quelli d'uso non sono contenuti perché risentono molto delle variazioni di velocità.

Emissioni

tempo di riscaldamento del catalizzatore (temperatura esterna 20 °C) 3'20"



Emissioni contenute anche nel periodo di riscaldamento che però è piuttosto lungo.

Rumorosità

a 90 km/h costanti 61 dB
a 130 km/h costanti 68 dB
al regime massimo in 2ª marcia 76 dB
Inquinamento acustico max 78 dB



Un bel rumore fuori e pochissimo dentro.

Nel mondo delle berline di classe medio-alta con motore di due litri a quattro valvole per cilindro la 520i brilla per l'elevata velocità di punta, la regolarità a basso regime e l'eccellente impianto frenante; in ripresa e accelerazione invece molte rivali fanno meglio.

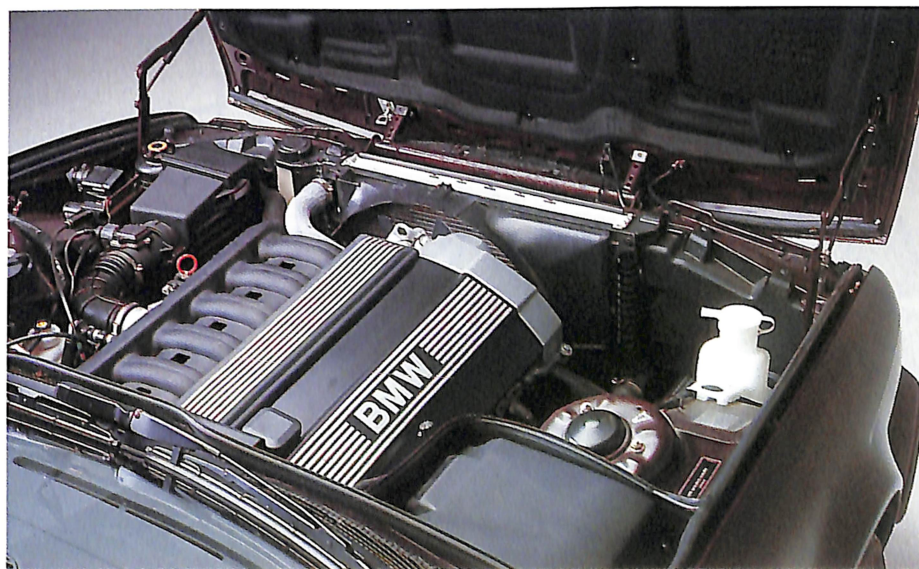
coidali, barra antirollio. Sterzo a circolazione di sfere con servocomando idraulico. Freni anteriori e posteriori a disco, sistema antibloccaggio.

Cx (coefficiente di forma) 0,30
Cx.S (resistenza aerodinamica) 0,621 m²
Lunghezza 472 cm
Larghezza 175 cm
Altezza 141 cm
Passo 276 cm
Carreggiata ant/post 147/150 cm
Diametro di sterzata 11,0 m
Giri volante 3,5
Cerchi 6J 15
Pneumatici 225/60 15
Capacità serbatoio 80 l
Capacità bagagliaio 460 dm³
Peso in ordine di marcia 1445 kg
Peso a pieno carico 1955 kg
Peso rimorchiabile 1500 kg

Manutenzione Tagliandi di servizio annuali o su indicazione quadro di bordo

Prestazioni Velocità massima 211 km/h
Consumi: a 90 km/h 14,5 km/l
a 120 km/h 12,0 km/l
urbano 8,6 km/l

marcia	velocità a 1000 giri/min (km/h)	velocità a 6500 giri/min (km/h)
1ª	8,22	53
2ª	13,80	90
3ª	20,96	135
4ª	28,51	185
5ª	34,79	=

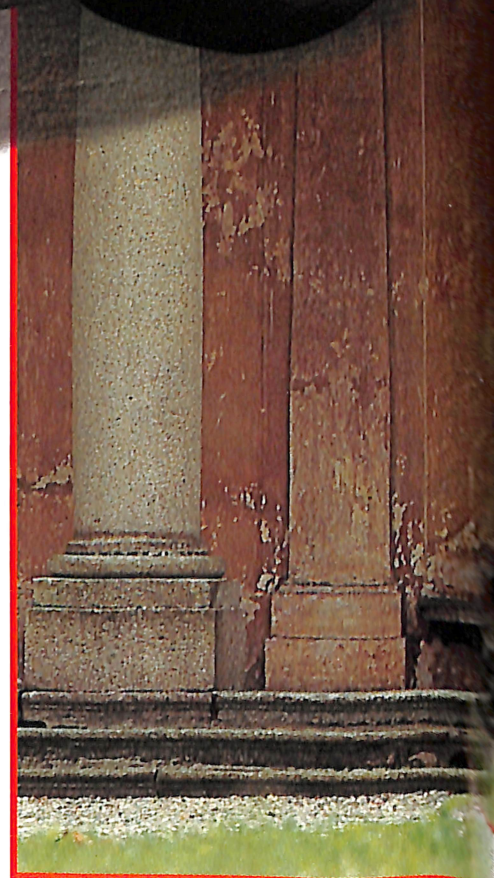




PROVA SU STRADA Audi A6 2.0 16V

COME ESSERE AMMIRAGLIA ANCHE SOTTO I DUE LITRI

di Daniele P. M. Pellegrini - fotografie di Marinella Terziotti



L'obiettivo era ambizioso e per alcuni addirittura temerario: portare l'Audi al livello di prestigio delle due più nobili marche tedesche, Mercedes e BMW; una strada lunga e difficile che però a Ingolstadt, sotto la guida di Ferdinand Piech (il geniale nipote di Ferdinand Porsche, ora presidente del

gruppo VW/Audi), hanno intrapreso con costanza e convinzione.

A piccoli passi, a colpi di innovazione tecnica, di stile e con il livello di qualità necessario, l'Audi ha coltivato la propria immagine creandosi spazi via via più significativi fra la clientela di prestigio. L'Audi A6 è figlia di questa filosofia e nasce come

evoluzione contenuta e mirata della 100 allo scopo di compiere, nello stile e nei contenuti tecnici, un altro passo verso i vertici del prestigio.

Il nuovo frontale riprende il design introdotto con la V8 e conferisce maggiore importanza alla calandra, inoltre i paraurti in tinta e i nuovi gruppi ottici, con tre proiettori inte-

Questa elegante e raffinata berlina merita ben di più della motorizzazione "italiana" di due litri, tuttavia il 16 valvole si integra bene con la personalità della A6 e le conferisce prestazioni velocistiche interessanti; il prezzo è allineato



PROVA SU STRADA

Audi A6 2.0 16V

grati in un solo elemento, danno un tono di modernità sportiva che caratterizza l'intera carrozzeria. Infatti malgrado le dimensioni rilevanti (è lunga 4,8 metri) la linea ha uno slancio elegante, che risalta soprattutto nelle tinte chiare come quella dell'esemplare in prova.

L'ingombro esterno consente naturalmente di avere un abitacolo adeguatamente ampio, anteriormente e posteriormente; la disponibilità di spazio ha permesso di am-

CARTA D'IDENTITÀ DELLA VETTURA PROVATA

Audi A6 2.0 16V

Targa	AB 661 CG
Chilometraggio	4000 km
Pneumatici	Michelin Pilot HX
Prezzo (chiavi in mano)	L. 54.644.000
Equipaggiata con:	
Airbag passeggero	L. 1.035.000
Cerchi in lega	L. 1.917.000
Vernice metallizzata	L. 1.327.000
Prezzo totale	L. 58.923.000

Dotazione di serie: ABS, airbag lato guida, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, climatizzatore a controllo elettronico, chiusura centralizzata, servosterzo.

tizzazione con condizionatore a regolazione automatica, che si aggiungono alle dotazioni standard su vetture di questa categoria. Da segnalare la cosiddetta "funzione comfort" che permette di comandare la chiusura dei vetri ed eventualmente del tetto apribile contemporaneamente alla chiusura delle porte dall'esterno; un'altra piccola novità è rappresentata dalla spia della riserva che, per essere più visibile e "convincente", lampeggia quando nel serbatoio rimangono meno di dodici litri di carburante.

In generale la A6 appare curata e



pliare in modo notevole le possibilità di regolazione del posto guida, che è effettivamente adattabile a tutte le stature e a tutti i gusti grazie all'ampiezza di regolazione longitudinale, quella in altezza e la possibilità di variare la posizione del volante sia in altezza che in distanza.

L'ambiente interno è tipicamente Audi, per il design un po' severo e per il livello di finitura; l'equipaggiamento di serie comprende fra l'altro l'airbag e il sistema di clima-



Rigore, ordine e compostezza

La personalità della A6 è assolutamente fedele ai canoni Audi, per quanto riguarda sia l'allestimento su strada. A sinistra, un particolare del pannello porta con modanatura in legno, maniglia lucida e una piccola console con i comandi degli alzacristalli elettrici.



Volante completamente regolabile con airbag di serie

Il nuovo volante è equipaggiato con airbag, che fa parte della dotazione di serie, e ha il piantone regolabile assialmente e in altezza; la console centrale contiene gli strumenti aggiuntivi, gli interruttori dei servizi e, nella parte bassa, il cruscotto della climatizzazione. In basso, la zona posteriore dell'abitacolo, spaziosa e ben accessibile.

studiata in tutti i particolari, anche quelli meno evidenti che tuttavia influiscono sulla praticità d'uso: rientrano in questo spirito la posizione di guida, la visibilità degli strumenti, la semplicità di gestione della climatizzazione, la collocazione dei piccoli vani portaoggetti, l'ampio grado di apertura delle portiere (anche quelle posteriori), il bagagliaio profondo e ben sfruttabile con il vano passante per gli sci dotato di sacco di protezione.

Secondo le abitudini tedesche, i sedili sono ben disegnati ma con imbottitura piuttosto dura; questa filosofia punta al minor affaticamento nelle lunghe permanenze al volante, tuttavia la forma si adatta meno facilmente alla corporatura quindi per stare effettivamente comodi è necessario regolarsi la posizione in modo molto accurato.



Il comfort su strada è di livello elevato, all'altezza delle ammiraglie, ma non lo si può attribuire specificamente alla silenziosità o alle doti di assorbimento delle sospensioni; in questo caso è una sensazione globale nella quale intervengono anche le caratteristiche di guida e un istintivo senso di sicurezza che questa vettura ispira.

Le sospensioni, infatti, non sono particolarmente morbide ma hanno delle tarature più orientate in senso