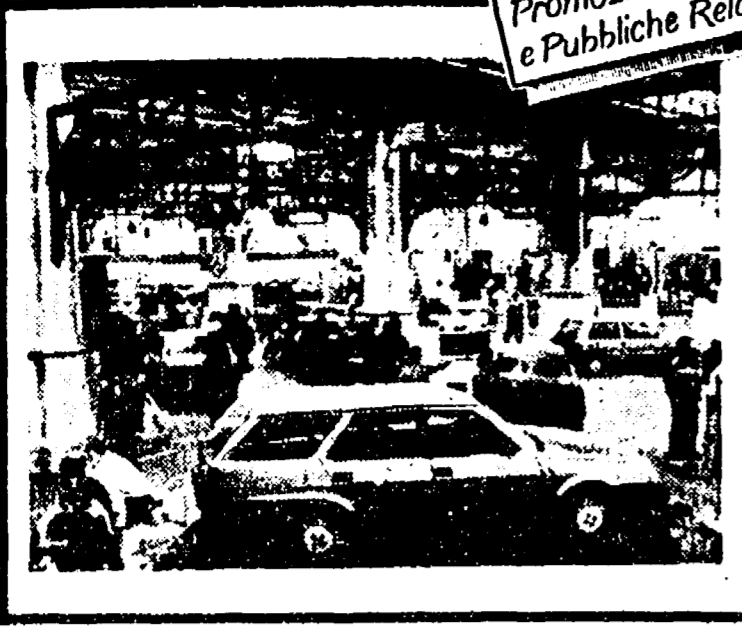
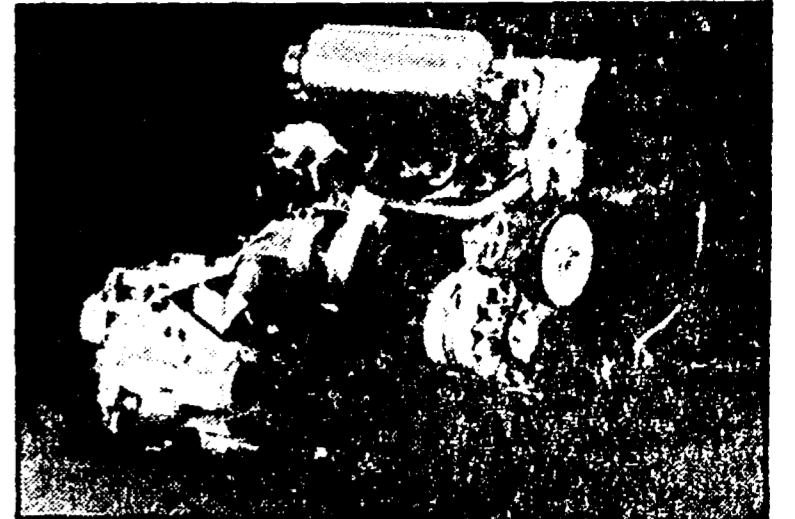


Ufficio  
Promozione  
e Pubbliche Relazioni



# A 165 km orari con la Fiat Uno Turbo Diesel

È la più veloce vettura a gasolio nei segmenti B e C  
Un motore di 1367 cc e 70 Cv



La Fiat Uno di primati ne aveva già parecchi. Basti ricordare che è la prima nella classifica delle auto più vendute in Italia e che, in poco più di tre anni, è stata prodotta in oltre 1.500.000 unità (record temporale per un solo modello nella storia della Fiat).

Ora - proprio alla vigilia del Salone che apre oggi le sue porte al pubblico nel vecchio stabilimento del Lingotto, rimasto ancora con quel nonsoché di provvisorio che aveva nell'84, quando per la prima volta ospitò la rassegna automobilistica torinese - la Uno conquista un altro primato: quello della più veloce vettura a gasolio fra tutti i modelli proposti nel segmento B e C.

Ma, primati a parte, perché la Fiat ha deciso di motorizzare con un Turbodiesel la quattordicesima versione della sua vettura oggi più popolare? La risposta è semplice: perché in Italia il mercato delle vetture a gasolio continua a tirare, soprattutto nel segmento al quale appartiene la Uno (il B) e anche in quello immediatamente superiore. Si valuta

che l'incremento complessivo delle vetture a gasolio in questi due segmenti sia stato del 65 per cento in quattro anni, mentre nel solo segmento B si è passati, sempre in quattro anni, dalle 48.200 alle 157.900 unità vendute.

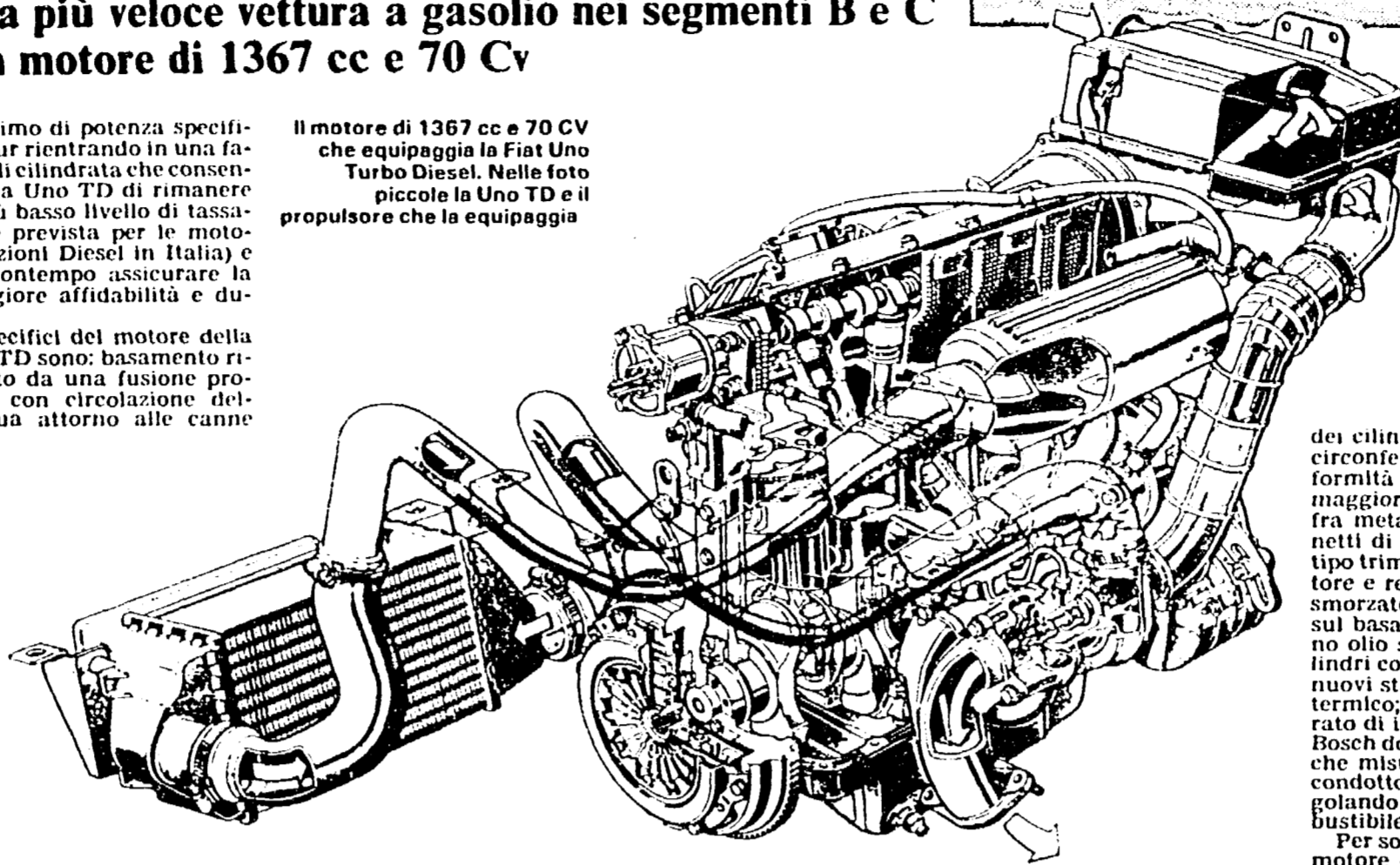
Ecco dunque la nascita della Uno TD, la cui «carta d'identità» riassume qui brevemente: Motore quattro cilindri diesel sovralimentato turbo; cilindrata 1.367 cc; potenza massima 70 CV a 4.600 giri/min.; coppia massima 11,7 kgm a 3.000 giri/min.; cambio a 5 marce; carrozzeria a tre porte; lunghezza metri 3,64; peso 870/880 Kg; velocità massima 165 Km/orari; accelerazione: da 0 a 100 metri in 34 secondi; ripresa: da 40 Km/h in quinta 1000 metri in 42 secondi; consumi convenzionali 4/5,6/5,6 litri per 100 Km; colori disponibili 18.

Anche se concettualmente il motore della Uno TD - fanno rilevare alla Fiat - fa parte della famiglia dei moderni Diesel Fiat di 1697 e 1930 cc, il propulsore completamente nuovo, espressamente progettato per ottenere il

massimo di potenza specifica (pur rientrando in una fascia di cilindrata che consente alla Uno TD di rimanere al più basso livello di tassazione prevista per le motorizzazioni Diesel in Italia) e nel contempo assicurare la maggiore affidabilità e durata.

Specifici del motore della Uno TD sono: basamento ricavato da una fusione propria, con circolazione dell'acqua attorno alle canne

Il motore di 1367 cc e 70 CV che equipaggia la Fiat Uno Turbo Diesel. Nelle foto piccole la Uno TD e il propulsore che la equipaggia



dei cilindri per tutta la loro circonferenza (migliore uniformità di raffreddamento, maggiore scambio di calore fra metallo e acqua); cuscinetti di banco e di biella di tipo trimetallico; volano motore e relativa puleggia con smorzatore torsionale; ugelli sul basamento che spruzzano olio sui pistoni; testa cilindri con nuova precamera; nuovi stantuffi di tipo autotermico; nuove bielle; apparato di iniezione con pompa Bosch dotata di valvola LDA che misura la pressione nel condotto di aspirazione, regolando la quantità di combustibile iniettato.

Per sovralimentare questo motore è stato adottato un

turbocompressore Garrett T2, compatto e leggero, che ha queste caratteristiche: la velocità di rotazione della turbina varia da 30.000 a 130.000 giri/minuto con il motore alla massima potenza, ben al di sotto del limite di affidabilità (180.000 giri/min); la temperatura del gas di scarico a monte della turbina è di soli 650°C (contro i circa 950°C del motore a benzina Turbo I.e.), quindi sufficientemente bassa da non richiedere il raffreddamento ad acqua del turbocompressore; la pressione di sovralimentazione massima è di 0,7 bar.

Al turbo è abbinato uno scambiatore di calore aria-aria che riduce di circa 60° la temperatura dell'aria all'immissione, consente un maggiore riempimento delle camere di combustione, migliora il rendimento del motore. Il circuito di lubrificazione, infine, è collegato ad un radiatore dell'olio ed è termostaticizzato, in modo che il lubrificante possa raggiungere più rapidamente la temperatura ottimale di esercizio.

Naturalmente, in presenza di diverse sollecitazioni e prestazioni, alcune parti

meccaniche sono state modificate. Il cambio è del tipo adottato sulla regata Diesel. In conseguenza dell'aumento del peso e della velocità massima rispetto alla Uno con motore Diesel aspirato, sono stati montati freni anteriori a disco di 240 mm di diametro (invece di 227 mm), sono state maggiorate le pinze freni e si è adottato un servofreno di 7 pollici invece che di 6.

Dato che il peso della Uno TD è aumentato di circa 70 Kg rispetto alla Uno D e che l'83 per cento di questo peso grava sull'assale motore, la sospensione anteriore è stata modificata nei seguenti particolari: mozzoli, montanti, cuscinetti e giunti omocinetici maggiorati; nuove molle elicoidali; nuovi ammortizzatori a gas; adozione di una barra stabilizzatrice (come sulla Uno Turbo I.e. a benzina).

Il serbatoio della Uno TD ha una capacità di 42 litri, che consente, viaggiando in media ECE, un'autonomia di 825 Km. Ai 90 orari costanti si possono invece coprire 1000 Km.

I prezzi chiavi in mano, sono stati fissati in 14.488.040 lire, per la Uno TD 3 porte, e in 15.036.740, per la 5 porte.

Karl Heinz Gerlinger, neo-presidente della BMW Italia, non è tipo da mezzi termini: «Voi italiani siete gli unici nel mondo a lamentare una carenza di tenuta di strada delle nostre macchine. Per questo abbiamo preparato due modelli per voi, la 318iS e la 320iS». Herr Gerlinger, sicuro del fatto suo e in rapporti con qualche santo, ci ha procurato per il giorno della prova un'acquaragia intermittente. Creatasi così una patina scivolosa sull'asfalto, abbiamo potuto verificare sul fondo ideale, in strada ed in pista, i reali progressi ottenuti.

Gli interventi all'assetto delle due vetture consistono nell'applicazione del sistema «M Technic», ovvero abbassamento di 20 mm, in seguito all'adozione di molle più corte di 20 mm, ammortizzatori Bilstein a gas, barra stabilizzatrice anteriore da 20 mm, e posteriore da 14,5 mm. Il tutto completato da cerchi in lega, pneumatici Pirelli P6 da 195/65 H14 e spoiler anteriore e posteriore. Possiamo confermare che le due macchine stanno «incollate» a terra e, se mai, accusano una certa «sottomotorizzazione» rispetto alle qualità dell'assetto. Infatti, la 318iS col motore a quattro cilindri in linea di 1766 cc., alimentato dall'impianto d'iniezione elettronica L Jetronic, eroga 105 CV a 5800 giri/min. Da rilevare la robusta coppia massima di 145 Nm a 4500 giri, che offre un'ottima elasticità, ancora più esaltata dal motore a sei cilindri della 320iS. Quest'ultimo motore, di 1990 cc., ha una coppia massima di 174 Nm a 4000 giri a fronte di una potenza di 129 CV a 6000 giri. Le velocità massime delle due vetture sono rispettivamente di 188 e 197 Km/h, ottenute, come tradizione della Casa, nel massimo confort per il guidatore e per i passeggeri.

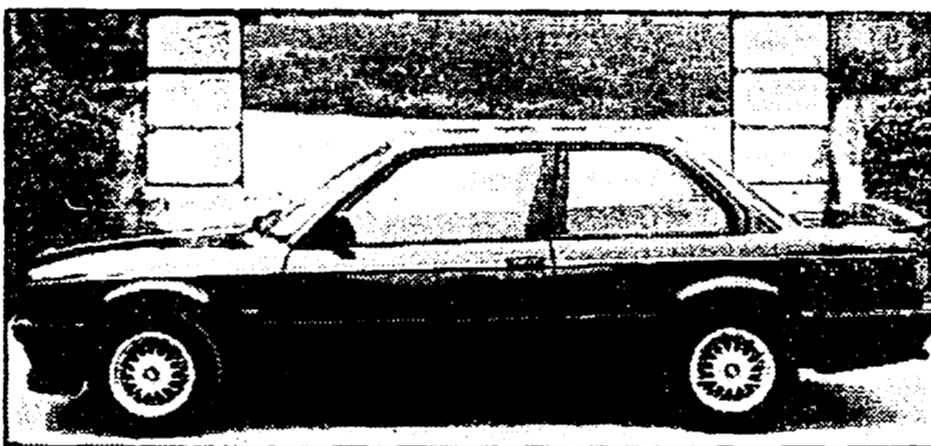
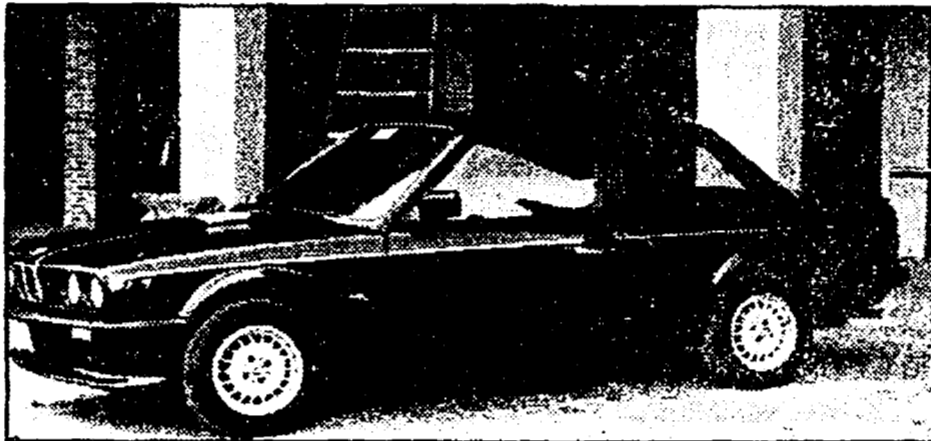
Per chi ama le auto sportivissime - e può per-

Provate le 318a S e 320i S

*Come si dimostra che le BMW tengono la strada*

La casa bavarese annuncia nuovi modelli e nuovi motori

Nelle foto in alto la BMW 318i S. In basso la BMW 320i S. Esternamente i due modelli si distinguono solo dalle ruote



metterselo - ci è stato confermato che in autunno arriverà la «bomba M3» con oltre 200 CV, testa a quattro valvole e prezzo intorno ai 50 milioni. Questa macchina dovrebbe ridare un'immagine di sportività alla «serie 3», ultimamente un po' offuscata. Tornando alle auto della nostra prova, che della M3 sono parenti strette, almeno nell'aspetto, dobbiamo segnalare l'impronta sportiva evidenziata dall'assenza di cromature, dalla verniciatura dei paraurti, degli specchi esterni e degli spoiler nello stesso colore della carrozzeria. La scelta dei colori è limitata a tre: nero, grigio chiaro, grigio scuro metallizzato.

Anche all'interno è stato dato alle due «special» un tono più aggressivo con nuovi volantini in pelle e, per la 320iS, nuovi sedili avvolgenti regolabili in altezza e basculaggio, due luci di lettura interne, chiusura centralizzata delle portiere, specchi esterni regolabili elettricamente. Infine, sempre sulla 320iS, è stato montato di serie l'impianto antibloccaggio dei freni ABS. Ancora una volta abbiamo verificato la straordinaria efficacia di questo sistema nelle condizioni limite offerte dalla pista bagnata del Mugello, che con i suoi saliscendi determina continue variazioni di assetto ed aderenza delle ruote.

Ebbene, in simili condizioni si deve mettere in conto il bloccaggio di una o più ruote durante la frenata, ma non con l'ABS. Per questo motivo alla BMW Italia ritengono che la 320iS, oltre che per l'eleganza delle finiture, sarà apprezzata dal pubblico femminile, molto attento ai problemi della sicurezza. Per gli acquirenti attenti, invece, al problema del prezzo, la 318iS viene venduta a lire 19.650.000, comprensive dell'allestimento «S» del valore di oltre tre milioni.

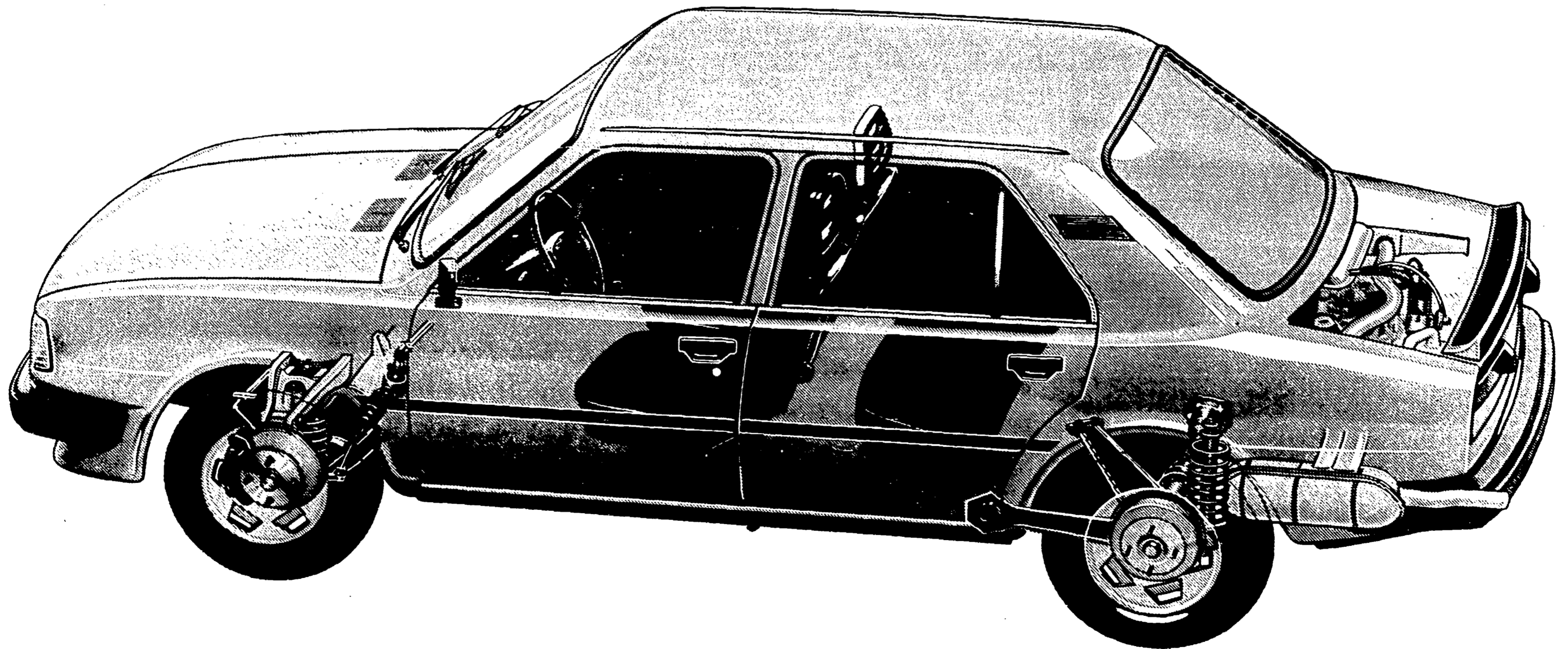
La 320iS costerà lire 25.800.000 comprensive dell'allestimento del valore di oltre 7 milioni. Evidentemente, per contenere i prezzi rispetto alle versioni base 328i e 320i, si è tenuto conto soltanto della metà del valore dell'allestimento speciale.

Per quel che riguarda la situazione attuale e futura della Casa tedesca, Gerlinger ha dato delle indicazioni interessanti, che sembrano smorzare l'allarmismo diffuso intorno alla situazione commerciale della Casa stessa. La BMW vanta un andamento positivo dell'immatricolato nel mondo pari all'incremento del 5,7% contro il 2,1% generale (si considerano i 14 principali mercati mondiali). La produzione è aumentata del 3% e del 6% per la serie «5». Si vende bene la 324D e molto ci si aspetta dalla nuova «Cabrio» serie 3, dalla «M3» e dalla nuova «serie 7» tutte commercializzate entro l'autunno.

Ci sarà anche un netto cambiamento di rotta per quanto riguarda i motori, finora rimasti tre modelli base in 25 anni. Nei prossimi cinque anni uscirà un motore nuovo all'anno mantenendo però fede alla filosofia di ottenere grandi potenze da elevate cilindrata. Per il mercato italiano (molto importante per la BMW che presenta la sua gamma al Salone di Torino), affetto da del tutto peculiare situazione fiscale che penalizza le cilindrata superiori a 2000 cc., verranno studiate probabilmente soluzioni ad hoc. Insomma, alte potenze e prestazioni sembrano essere la parola d'ordine che può far recuperare l'immagine sportiva della BMW, per altro già recuperata felicemente in Formula 1, ma sempre unita a sobrietà ed eleganza della linea e delle finiture.

Ugo Daldò

# ENTRA NELLA 1300 PIU' CONVENIENTE



**6.200.000**

CAMBIO MANUALE A 5 MARCE - BLOCCASTERZO - PNEUMATICI RADIALI TUBELESS - FARI CON LAMP. ALGENE - LUCE ANTINEBBIA POSTERIORE - TERGICRISTALLI CON FUNZIONAMENTO AD INTERMITTENZA - LUNOTTO TERMICO - SEDILI ANTERIORI CON SCHIENALE RECLINABILE - CINTURE DI SICUREZZA AVVOLGIBILI - CONTACHILOMETRI PARZIALE - VANO BAGAGLI A SCOMPARSA DIETRO I SEDILI POSTERIORI - TAPPO SERBATOIO A CHIAVE - POGGIATESTA SEDILI ANTERIORI - CONTAGIRI - SERVOFRENO - LAMPEGGIATORI DI EMERGENZA ECC. - PREZZO 6.200.000 IVA ED IMM. ESCLUSA - SKODA TUTTAUTO NIENTE ALTRO CHE AUTO.

**SKODA**

SKODA PRESENTE IN TUTTA EUROPA E IN 67 CONCESSIONARIE IN ITALIA