

Cala il «calo» Su le «piccole»

■ D'ora in avanti fare confronti con i dati dell'anno precedente sarà più facile e veritiero. Il mercato, cioè, non dovrà più subire il raffronto con i primi nove mesi '92 che, come tutti ben sappiamo, sono stati record. Dalle vendite di ottobre (nel '92 primo mese a sentire gli effetti della svalutazione della lira e delle manovre fiscali) si potrà quindi stabilire se c'è un'effettiva «inversione di tendenza» (e previsioni per il prossimo anno) o se si tratta ancora di «difficile». Fra meno di un mese, dunque, potremo sapere se il cauto ottimismo instillato dal meno 14% delle consegne settembre (molto inferiori alle medie mensili da

gennaio in qua) è sintomo di ripresa, di nuova fiducia da parte del consumatore. Intanto, da un'analisi delle consegne dello scorso mese, si conferma la tendenza dell'utente italiano al ridimensionamento della spesa. Basta dare un'occhiata alla classifica delle «top ten» (che riportiamo qui a fianco) per rendersi conto che sono i segmenti «bassi» quelli sui quali si concentrano gli investimenti delle famiglie. E mentre la Fiat Cinquecento balza al secondo posto con 8562 consegne, per l'auto «di rappresentanza» si preferisce ancora attendere tempi migliori.

1) FIAT UNO	17.849
2) FIAT CINQUECENTO	8.552
3) FIAT PANDA	7.281
4) FIAT TIPO	7.095
5) FORD FIESTA	6.873
6) AUTOBIANCHI Y10	5.824
7) VOLKSWAGEN POLO	5.425
8) RENAULT CLIO	5.282
9) VOLKSWAGEN GOLF	4.711
10) FORD ESCORT	4.240

1) FIAT UNO	193.775
2) FIAT PANDA	89.017
3) FORD FIESTA	87.621
4) VOLKSWAGEN GOLF	68.907
5) FIAT CINQUECENTO	68.039
6) FIAT TIPO	64.437
7) AUTOBIANCHI Y10	61.936
8) RENAULT CLIO	61.770
9) OPEL ASTRA	53.146
10) FIAT TEMpra	42.906

Motori

Due ruote sotto pressione Dal 18 il Ciclo-Motociclo

■ MILANO. Poca propensione all'acquisto anche fra gli appassionati delle due ruote. Nei primi otto mesi di quest'anno sono stati immatricolati 66.619 motocicli e scooter, con un calo del 22,99% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Anche i non targati, seppure in forma ridotta, hanno fatto i conti con la recessione: 240.000 le vendite nel primo semestre (meno 7,69%), dato che migliora negli otto mesi (326.069) ridimensionando la variazione negativa a 3,37%. In questo comparto di «senza targa» è però significativo di un nuovo modo di muoversi, specie in città, il forte aumento delle vendite di scooter che passano dalle 171.845 (50,90% su un totale di 337.488) nel periodo gennaio-agosto 1992 alle 218.375 registrate a fine agosto '93, pari al 66,97%. L'andamento negativo del ciclomotociclo viene però notevolmente mitigato dall'aumento delle esportazioni sia di veicoli completi sia soprattutto di motori, cosicché il saldo della bilancia dei pagamenti resta in attivo (74 miliardi di lire nel primo trimestre).

In questo quadro sta per aprirsi la Fiera di Milano (18-24 ottobre) il Biennale Salone del Ciclo e Motociclo (Eicma '93) che oltretutto deve tenere a bada anche la maggiore aggressività delle esposizioni tedesche: il tradizionale «Iflma» di Colonia biennale, e il recente «Eurobike» a Friedrichshafen e il neonato «Intercycle» a Colonia, entrambi annuali. Come abbiamo già scritto qualche mese fa, alla rottura del patto di non aggressione tra i saloni di Italia e Germania l'AnCma (l'associazione dei costruttori) contrappone l'accordo con la Promoter di Alfredo Cazzola per un «Bikeshow» all'interno del Motor Show bolognese negli anni pari. E intanto si appresta a inaugurare un'Eicma '93 ancora più rappresentativa (1500 espositori di 34 paesi, per un totale 1800 marche) e più ricca di iniziative collaterali. □ R.D.

ranno per difendere i nostri colori. Nicola Larini, reduce dai trionfi del DTM, sarà al volante di un'Alfa Romeo 155 TS. Con la stessa macchina correranno Alessandro Nannini e Gabriele Tarquini. Roberto Ravaglia (vincitore per la terza volta del Campionato italiano turismo) gaggerà, così come Stefano Modena ed Emanuele Piro, al volante di una Bmw 318i. Una Peugeot 405 M16 e una Nissan Primera GTE saranno guidate rispettivamente da Fabrizio Giovanardi e da Ivan Capelli. Tra i piloti stranieri citeremo i tedeschi Joachim Winkelhock (vincitore del Campionato britannico con la Bmw) e Frank Biela (leader con l'Audi nel Super Turismo francese).

Lunedì
11 ottobre 1993



Citroën/1: AX e ZX versione speciale «New-Way»

Citroën Italia lancia sul mercato una serie speciale «New-Way» per la ZX 1.4 tre e cinque porte, e la AX 950 cc tre porte, caratterizzata da allestimenti specifici. La «media» francese presenta volante regolabile, vetri atermici, interni in tessuto, predisposizione autoradio, tergicristallo a intermittenza, pneumatici Michelin 175/65 R 14 con coprimozzo della ZX 1.8 Furio, carrozzeria in Gris Siles e Vetri Mer metallizzati (senza sovrapprezzo) o Blanc Banquise. 18.220.090 lire il prezzo chiavi in mano della 3 porte, 19.219.690 quello della 5 porte (in opzione: vetri elettrici anteriori e chiusura centralizzata a lire 686.630; climatizzatore lire 1.993.250). Si rivolge ai giovani neopatentati più esigenti la AX «New-Way». Questa «piccola», infatti, per 14.550.130 lire offre di serie sedili sportivi in tessuto e velluto (nella foto), sedile posteriore frazionato, lunotto termico, vetri azzurrati, predisposizione radio, alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata.

Citroën/2: per la Xantia 1.6i prezzo di lancio 24.930.500 lire

In occasione della commercializzazione della Xantia 1.6 iniezione, Citroën Italia ha stabilito un prezzo di lancio «favorevole». Fino al 31 dicembre prossimo, infatti, nel prezzo di 24.930.500 lire, chiavi in mano, sono compresi anche il pacchetto opzionale elettrico composto da alzacristalli anteriori elettrici e chiusura centralizzata, nonché il sedile posteriore sdoppiato (valore 1.169.770 lire).

A novembre la nuova Lancia Y10 «Mia» personalizzata

Comincerà a primi di novembre la commercializzazione della nuova gamma «Mia» della Lancia Y10, presentata in anteprima al recente Salone di Francoforte. Di caratterizzante ha la personalizzazione del portellone posteriore che in luogo del gancio plumbeo viene ora «colorato» con uno speciale sistema di verniciatura - negli stessi colori e fantasie dei tessuti interni. Con questa novità, la gamma '94 della Y10 comprende ora sette differenti versioni rinnovate nei colori e negli interni.

Disponible in Italia la Peugeot 106 «Palm Beach»

Ancora una nuova versione per la «piccola» di Casa Peugeot: la 106 «Palm Beach» riconoscibile per il logo e palma o surf in fiancata. Già disponibile sul nostro mercato a lire 13.500.000, chiavi in mano, viene proposta con motorizzazione benzina di 954 cc e 50 cv di potenza, adatta ad essere guidata dai neopatentati. Tra le dotazioni di serie il tergicristallo a velocità variabile e la predisposizione autoradio.

Accordo Rover e Italfinco per le vendite rateali

Un comunicato di Rover Italia rende noto l'accordo, operativo dal 1° ottobre, con Italfinco (società del Gruppo Ambroveneto) per il finanziamento delle vendite rateali. Nella nota si precisa che con questa collaborazione si rendono disponibili «prodotti finanziari innovativi e concorrenziali col marchio Roverfin» di cui si può prendere visione (tassi, prezzi, condizioni) in tutti le concessionarie Rover e Land Rover. Le 490 filiali del Banco Ambrosiano Veneto forniranno il supporto logistico.

Dalla collaborazione tra Opel e Bertone nasce la bella «scoperta», ora in commercio

Un'Astra cabrio per tutte le stagioni

Una «scoperta per tutte le stagioni»: è l'Astra Cabrio, disegnata e realizzata da Bertone. Già disponibile sul nostro mercato a lire 29.730.000. Abitabilità da berlina, ottima insonorizzazione e punti qualificanti a tetto chiuso. Brillante il motore 1400 di 82 cv. Capote e quattro vetri elettrici (di serie come il servosterzo) a totale scomparsa. Su richiesta il «pacchetto sicurezza» con Abs e air-bag full-size.



L'Astra Cabrio, disegnata e realizzata da Bertone per Opel, a tetto aperto e chiuso si conferma una vera «quattro stagioni».

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

■ SAN TEODORO (Nuoro). Come la moda presenta le sue collezioni con due stagioni d'anticipo anche G.M. Italia anticipa all'autunno la versione scoperta dell'Astra. Ma con una differenza sostanziale rispetto alla Moda, o anche a concorrenti come Peugeot (306 Cabriolet) e Fiat (Punto Cabrio) che annunciano versioni modelli in vendita a primavera: l'Astra Cabrio (come la Volkswagen Golf Cabrio) è già disponibile, al prezzo chiavi in mano di 29.730.000 lire (cui si possono aggiungere 3 pacchetti opzionali: «elettrico», «antifurto e comando capote», «sicurezza»). Abs e air-bag full-size, «lusso», pelle e capote speciale. Non è un vezzo o un improvviso colpo di follia quello di General Motors, bensì la con-

sapevolezza di avere raggiunto, con Bertone, un perfezionamento costruttivo tale da poter proporre una «scoperta» alla stregua di una berlina «buona per tutte le stagioni». Anzi, proprio con l'Astra Cabrio la Opel (marchio europeo del colosso americano) e G.M. Italia si propongono di ripetere l'operazione a suo tempo avviata con successo per i fuoristrada: creare una valida «alternativa al solito», un modo diverso di vivere il tempo libero. Già a prima vista si sarebbe portati a confermare le ambizioni di G.M. Italia. E dalla prova sulle strade sconnesse del nord-est sardo si passa dalla sensazione alla certezza. Stilisticamente ben riuscita, con una linea filante non interrotta dall'inevitico roll-bar - l'ing. Caccamo della Carrozzeria Bertone giura sull'efficacia dei

montanti rinforzati del parabrezza in caso di capotamento - l'Astra Cabrio è stata disegnata sul pianale della berlina tre volumi, così da assicurare una buona capacità di carico del bagagliaio (da 390 a 720 litri, 100 più della Kadet Cabrio) e un'abitabilità da vera berlina per quattro persone. I 4 vetri elettrici, di serie, a totale scomparsa proprio come la bella capote in triplo strato di materiale plastico, facile da manovrare anche senza il comando elettrico, il servosterzo di serie, la qualità dei rivestimenti e delle finiture testimoniano della cura con cui è stata

pensata e viene realizzata (al ritmo di 60-70 al giorno) questa cabriolet. Facciamo qualche rapido esempio: pur priva di tetto rigido, l'Astra Cabrio è accreditata dell'85% di rigidità torsionale della berlina, contro una media, per questo tipo di vetture, del 75-80 per cento. Ogni giorno si attua un controllo completo su almeno una scocca; tutte, al 100%, passano dalla cabina di prova idrica (per la tenuta stagna delle gomme su montanti e vetri) e il 20% ripete la prova. Ma se sui vetri si rileva più del 5% di trafileamenti (dati dalle gocce sui vetri) tutta la

produzione giornaliera viene ricontrollata. Tutto questo gran lavoro non serve solo a garantire della impermeabilità, ma ha effetti molto positivi anche sulla insonorizzazione dell'abitacolo. A tetto chiuso si può conversare senza mai alzare la voce. Il brillante motore (quattro cilindri di 1.4 litri e 82 cv, a iniezione elettronica multipoint) è ben isolato; le vibrazioni sono attutite oltre che dalle sospensioni ben tarate (con bracci e barra antirullo ancorati a un sottolavabo separato) da due smorzatori di 12 kg ciascuno sotto i passaruote posteriori.

Turismo come F.1 C'è Ecclestone

■ MILANO. L'ambizione non è neppure troppo nascosta: realizzare una gara che eguali i fasti della Formula Uno e che porti negli autodromi le stesse folle che accorrono ad assistere al campionato automobilistico per eccellenza. Non a caso dietro l'operazione c'è anche Ecclestone, che per la prima edizione dello Challenge internazionale FIA per vetture da turismo ha dettato, se non tutte, almeno una parte delle regole. Quella che si svolgerà all'autodromo di Monza sabato 16 e domenica 17 ottobre sarà dunque una vera e propria Coppa del mondo. Se la disputeranno 48 piloti di 13 nazioni ed 11 saranno le marche in pista: Alfa Romeo, Audi, Bmw, Ford, Mazda, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Toyota e Vauxhall. Le macchine in gara dovranno rispondere ai requisiti previsti dalla regolamentazione D2 del Campionato Turismo nazionale (cilindrata fino a 2.000 cc, motore aspirato, carrozzeria a quattro porte), ossia vetture molto simili a quelle dell'uso quotidiano. Proprio in questo sta il maggiore motivo di attrazione della manifestazione, alla quale ben otto piloti italiani partecipe-

ranno per difendere i nostri colori. Nicola Larini, reduce dai trionfi del DTM, sarà al volante di un'Alfa Romeo 155 TS. Con la stessa macchina correranno Alessandro Nannini e Gabriele Tarquini. Roberto Ravaglia (vincitore per la terza volta del Campionato italiano turismo) gaggerà, così come Stefano Modena ed Emanuele Piro, al volante di una Bmw 318i. Una Peugeot 405 M16 e una Nissan Primera GTE saranno guidate rispettivamente da Fabrizio Giovanardi e da Ivan Capelli. Tra i piloti stranieri citeremo i tedeschi Joachim Winkelhock (vincitore del Campionato britannico con la Bmw) e Frank Biela (leader con l'Audi nel Super Turismo francese).

La prova delle tre nuove Serie 3 Veloci nel silenzio con la Bmw 325 tds

La Bmw Italia amplia la Serie 3. La gamma, infatti, si è arricchita di tre nuove versioni. Dalle prove su strada primeggia la 325tds, una turbodiesel le cui prestazioni non hanno confronto nella categoria e che si impone per il comfort e la silenziosità di marcia. Le caratteristiche del nuovo coupé 316i e della berlina 318is. Tutte le macchine della Casa di Monaco di Baviera hanno ora di serie l'air-bag.

mi per la berlina 318is, per la quale è stato adottato (e forse per questo l'abitacolo è un po' rumoroso) lo stesso motore a 16 valvole del coupé 318i già a listino e che a tutt'oggi è il coupé più venduto in Italia. Grazie ai suoi 140 cv a 6.000 giri, ma soprattutto grazie alla coppia di 17,8 kgm a 4.500 giri, al collettore di aspirazione a geometria variabile e alla regolazione antirivibrazione per ogni singolo cilindro, questa berlina consente una grande elasticità di marcia. Alla Bmw 318is (a listino in allestimento Europa a 40.370.000 lire) bastano 10,2 secondi per raggiungere i 100 km/h e 31,1 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo. La velocità massima indicata dalla Casa è di 213 km orari.

pa), il cui motore 6 cilindri con intercooler è lo stesso già installato sulle Bmw Serie 5. Ma più della velocità massima, contano le doti di ripresa e di accelerazione consentite da una potenza massima di 143 cv a 4.800 giri e da una coppia di 26,5 kgm a 2.200 giri. 10,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h, 31,4 secondi per coprire un chilometro con partenza da fermo, 9,4 secondi per passare, in quarta marcia, dagli 80 ai 120 km/h; il tutto senza penalizzazione dei consumi, tanto che ai 120 orari si possono percorrere 100 chilometri con soli

6,5 litri di gasolio. Confort e silenziosità di marcia (s'è accennato al concerto d'archi) sono le altre qualità di questa turbodiesel nella quale, come per le altre due Serie 3, abbiamo trovato un solo evidente difetto: la collocazione del posacenere, messo in modo che, per utilizzarlo, il guidatore deve pericolosamente distogliere gli occhi dalla strada. Ricordiamo che, in anni passati, la Bmw aveva proposto vetture senza posacenere a bordo: meglio così, se non si riesce a trovargli un posto adeguato.

FERNANDO STRAMBACI

■ SIRMIONE. Concerto d'archi all'aperto al «Cortina». A far da quinta al quartetto, costretto sotto un portico dalla pioggia battente che un po' rovina la messinscena, quattro Bmw 325 tds con il motore acceso. Si sentono soltanto la musica e la pioggia che «picchia argentea» ed è la ripresa che questo motore, oltre che saper spingere la 325 tds ai 214 orari, sa anche essere silenzioso. La conferma la si ha il mattino dopo, quando le tre nuove versioni che arricchiscono la Serie 3 vengono sottoposte alla consueta prova su strada su un percorso di circa 300 chilometri, da saggiare, infatti, oltre la berlina a gasolio che detiene il record di velocità nella categoria, ci sono anche la Bmw 318is e il coupé 316i.

km/h e si riserva di controllare sulle autostrade tedesche se la velocità massima di 195 km/h è effettiva. Noi ci fidiamo dei dati di omologazione ed annotiamo che questo 4 cilindri di 1.596 cc, 102 cv a 5.500 giri e 15,3 kgm di coppia a 3.500 giri si accontenta di 7,4 litri di benzina per coprire 100 km, con una riduzione del 13 per cento dei consumi rispetto allo stesso Bmw 325tds (46.380.000 lire il prezzo in allestimento Euro-

pa), il cui motore 6 cilindri con intercooler è lo stesso già installato sulle Bmw Serie 5. Ma più della velocità massima, contano le doti di ripresa e di accelerazione consentite da una potenza massima di 143 cv a 4.800 giri e da una coppia di 26,5 kgm a 2.200 giri. 10,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h, 31,4 secondi per coprire un chilometro con partenza da fermo, 9,4 secondi per passare, in quarta marcia, dagli 80 ai 120 km/h; il tutto senza penalizzazione dei consumi, tanto che ai 120 orari si possono percorrere 100 chilometri con soli

6,5 litri di gasolio. Confort e silenziosità di marcia (s'è accennato al concerto d'archi) sono le altre qualità di questa turbodiesel nella quale, come per le altre due Serie 3, abbiamo trovato un solo evidente difetto: la collocazione del posacenere, messo in modo che, per utilizzarlo, il guidatore deve pericolosamente distogliere gli occhi dalla strada. Ricordiamo che, in anni passati, la Bmw aveva proposto vetture senza posacenere a bordo: meglio così, se non si riesce a trovargli un posto adeguato.

6,5 litri di gasolio. Confort e silenziosità di marcia (s'è accennato al concerto d'archi) sono le altre qualità di questa turbodiesel nella quale, come per le altre due Serie 3, abbiamo trovato un solo evidente difetto: la collocazione del posacenere, messo in modo che, per utilizzarlo, il guidatore deve pericolosamente distogliere gli occhi dalla strada. Ricordiamo che, in anni passati, la Bmw aveva proposto vetture senza posacenere a bordo: meglio così, se non si riesce a trovargli un posto adeguato.

Prova. Bella e confortevole l'ammiraglia giapponese Xedos 6, la riscossa di Mazda

Da pochi mesi in Italia, una esclusiva 2000 giapponese fa girare la testa a giovani e meno giovani, con la sua aria da coupé a quattro porte e lo scudetto cromato in stile Bugatti. Altrettanto esclusiva la meccanica a sei cilindri con 145 cavalli e oltre 210 orari di velocità massima. Ma le sue doti migliori sono elasticità e confort. Importata col contagocce costa su strada poco più di 45 milioni di lire.

■ L'industria automobilistica giapponese deve farsi perdonare alcuni decenni di automobili tecnicamente pregiate ma antiquate e talvolta persino indigeste nella vettura estetica. Oggi la musica è cambiata e dalla corsa al recupero degli anni perduti (in parte dovuti al protezionismo economico della Cee) e dal desiderio di confrontarsi con il più agguerrito concorrente occidentale, nascono vetture come la Mazda Xedos 6 (nella foto).

Con 145 cv a 6000 giri la Xedos 6 è in grado di spingersi a oltre 210 km orari senza bisogno di un lancio eccessivo, mentre l'accelerazione si dimostra molto brillante (0-100 in 9,3 secondi), favorita dalla buona manovrabilità del cambio e dalla eccellente risposta del propulsore dai regimi più bassi.



CARLO BRACCINI

Le porte sono quattro come un'autentica berlina da famiglia, ma le forme sono quelle sinuose ed eleganti di una coupé di classe. L'elemento inconfondibile (e fonte inesauribile di curiosità ad ogni parcheggio) è però il bellissimo scudetto cromato, preso di forza dalla storia dell'automobilismo d'élite e riproposto con un coraggio e una efficacia tutte giapponesi.

La Mazda Xedos, però, non è una vettura da guidare sportivamente. E su strada si capisce subito che le maggiori attenzioni sono state riservate al comfort e al piacere di viaggiare in pieno relax anche alle andature più elevate. Principali artefici: lo sterzo «amancano» (cioè sensibilissimo e troppo leggero) e la taratura morbida delle sospensioni. Anche forzando la mano, comunque, il comportamento dinamico resta quello di una trazione anteriore sicura e prevedibile, con reazioni in condizioni d'emergenza alla portata di qualunque guidatore. La frenata potente e modulabile con l'Abs di serie completa un quadro decisamente positivo.

Sulla K 1100 RS sicuri in strada e pista

ra, che rispondono a precise esigenze funzionali. Sono, infatti, assicurati un migliore raffreddamento del motore e una maggiore protettività dagli agenti atmosferici nella zona delle gambe del conducente. Sempre nell'ambito della ricerca di una migliore funzionalità possiamo collocare le muove leve al manubrio, regolabili su quattro posizioni in ragione della grandezza delle mani. Esteticamente più gradevoli sono i nuovi fianchetti copribatteria.

■ Quanto alla piacevolezza nella guida turistico-veloce dobbiamo far riferimento all'elasticità del motore e alla stabilità della ciclistica. Si possono pennellare curve veloci con un gran senso di sicurezza (che abbiamo verificato anche in pista a Binetto) ed effettuare «pieghe» di tutto rispetto, accentuate nella nostra prova dalla presenza di pneumatici radiali Michelin.

Non avremmo sospettato, prima di provare la K 1100 RS, che un moto del non trascurabile peso di 268 kg col pieno di benzina potesse essere apprezzabilmente agile. Certo non è una piuma e non ha prestazioni superlative, ma crediamo che non esista un'altro moto da gran turismo tanto equilibrato e pur così ricco di personalità (e forse una giapponese, ma di cilindrata inferiore).

Si piano dei costi di gestione e di acquisto la Xedos 6 non fa girare allo scandalo. Viaggiano senza troppa fretta si percorrono anche 13 o 14 chilometri con un litro di verde e 10 km/litro possono essere considerati un valore medio attendibile. Con 45 milioni su strada ci si può mettere nel garage una delle più originali ed esclusive due litri della produzione mondiale, anche se bisogna preventivare qualcosa in più per la vernice metallizzata, l'interno in pelle, il tetto apribile elettrico e l'airbag. Tutto il resto praticamente è già.

Si comincia proprio con quest'ultimo, che i rappresentanti della Casa bavarese dicono essere stato realizzato «per facilitare l'accesso ad un pubblico giovane» ma che, precisiamo noi, deve essere un giovane in grado di disporre di almeno 37.640.000 lire ed accontentarsi dell'allestimento Europa, che non prevede i vetri elettrici e la predisposizione per l'autoradio. Una rinuncia non particolarmente dolorosa, visto che su questa macchina, come su tutte le Bmw della gamma '94, sono già di serie l'air-bag lato guidatore, l'Abs e quant'altro è necessario per garantire il massimo di sicurezza.

■ Lunghi viaggi in moto, tanti chilometri con ogni tempo, bagagli appresso ma senza perdere il gusto di viaggiare su due ruote: la prima cosa che viene in mente è una Bmw. Sicure (Abs), ecologiche (marmitta catalitica), affidabili (motore e ciclistica affinali nel tempo), le Bmw sono in genere preferite dai motoristi per l'equilibrio che offrono fra prestazioni, maneggevolezza, polivalenza nell'uso ed ele-

ganza. Una prova su strada e in pista ci ha consentito di verificare ancora una volta le succitate qualità, espresse al meglio sul modello K 1100 RS. Dotata del classico quattro cilindri a soglia in produzione da 10 anni, ma con cilindrata aumentata a 1092 cc (come la più turistica «L7»), la K 1100 RS offre una immutata potenza di 100 cv (il massimo ammesso in Germania) già a 7.500 giri/min (in luogo degli 8.000



Bmw K 1100 RS, una gran turismo sicura anche in pista (nella foto)

della K 100 RS). La coppia, invece, ha guadagnato dall'aumento di cilindrata passando a 107 Nm (11,7 kgm) a 5.500 giri/minuto contro i 100 Nm a 6.750 della K 100 RS. La ciclistica ha beneficiato di un rinforzo con puntoni a V alla

testa dello sterzo e al sostegno posteriore. Nuove anche le tarature della forcella Marzocchi e dell'ammortizzatore posteriore Showa. Da un punto di vista estetico sono evidenti le modifiche alla parte inferiore della carenatura