

Innovativi motori 1.8 per l'erede della 80 berlina

La Audi A4 e, in alto a sinistra, lo schema di funzionamento delle 5 valvole

## Sedici valvole non bastano più

La nuova Audi A4 ne mette cinque per cilindro

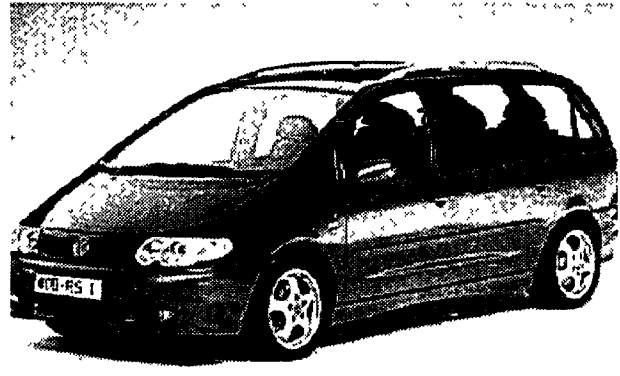
DALLA NOSTRA INVIATA  
ROSSELLA DALLO

MONACO. Nuovo modello, con nuovi motori a 5 valvole per cilindro, costruiti in una nuova fabbrica appena inaugurata a Gyömrő in Ungheria, e altre innovazioni tecnologiche, Audi prosegue a tappe forzate la marcia del rinnovamento della gamma che ha già visto quest'anno il lancio commerciale delle A8 e A6. In questi giorni, nella sede della Casa di Ingolstadt, è stata infatti presentata la Audi A4, chiamata a sostituire l'attuale 80 berlina. Subito dopo la «prima espositiva» al Motor Show di Bologna sarà distribuita, in Italia, alle concessionarie della rete Autogerma dove po-

trà essere ordinata. Il lancio commerciale avverrà ufficialmente all'inizio di gennaio '95, a prezzi ancora da stabilire visto il continuo rialzo del marco tedesco. La versione «Avant» di questo modello resterà regolarmente in produzione e a listino almeno per tutto il 1995. I dirigenti di Ingolstadt, in controtendenza con la crescente domanda europea di station wagon, hanno infatti deciso di investire tutte le energie - e oltre un miliardo di marchi - soprattutto sul rilancio della quattro porte, il cui successo è però oscurato da quello - ancora maggiore della

Avant (solo in Italia su un totale di 27.214 unità vendute nei primi nove mesi di quest'anno ben 20.615 sono in questa configurazione). Con l'obiettivo di superare i positivi risultati della 80 sulla A4 si è abbordato in novità tecnologiche - come l'autotelaio con avantreno a quattro bracci che in curva garantisce un rassicurante comportamento autosterzante, da neutro a leggermente tendente al sottosterzo -, dispositivi di sicurezza e dotazioni di serie: dall'airbag per il guidatore all'Abs con ripartitore di frenata, dal volante regolabile in altezza e profondità agli alzacristalli e retrovisori elettrici, dalla chiusura centralizzata all'antifurto «immoli-

zer» elettronico, e tranne che sulla versione base il climatizzatore. Tra le quattro motorizzazioni a benzina con propulsori da 1.6 a 2.8 litri sei cilindri (potenze da 101 a 174 cv) spiccano i due nuovi motori quattro cilindri di 1.8 litri aspirato e turbo, rispettivamente di 125 e 150 cv, che adottano la distribuzione a cinque valvole per cilindro: tre di aspirazione e due di scarico. Questa tecnologia consente, in un motore a «corsa lunga» come quelli adottati da Audi, di aumentare la potenza e soprattutto di disporre di più alta coppia motrice a bassi regimi - in particolare l'1.8 turbo raggiunge il valore massimo di 210 Nm a 1750 giri e lo mantiene co-



## Monovolume VW pronta in estate

La «guerra delle monovolume» trova nuovi contendenti. Il settore è in continua espansione: 65.000 unità vendute nel 1990 in Europa, 500.000 previste nel 1998. Alla pioniere Renault, che con la Espace diede vita al «segmento», si sono accodati altri costruttori. Ora è pronta a scendere in lizza anche la Volkswagen. Al Salone di Parigi ha presentato «Sharan» (nella foto), il prototipo a trazione integrale e telaio sportivo, servito come studio per la monovolume che sarà commercializzata all'inizio della prossima estate. Sharan (lungo 462 cm, largo 180 e

alto 167 cm) è equipaggiato con un motore sovralimentato - potenziato Porsche - a 6 cilindri di 2.8 litri e 252 cavalli di potenza. Può raggiungere i 230 km/h ora con un'accelerazione 0-100 km/h in soli 8 secondi, pur mantenendo i consumi medi al di sopra dei 10 km/litro. La monovolume di serie (fino a sette posti) sarà venduta con trazione anteriore, e più avanti anche «Integrale syncro», e potrà contare su diverse motorizzazioni: dal 2.0 litri benzina 115 cv, all'economico Turbodiesel a iniezione diretta di 90 cv fino al potente VR6 di 174 cavalli.

## Fra due anni in vendita la Audi A3

La prima vera «piccola» Audi si chiamerà A3 e sarà pronta per essere commercializzata nell'estate del 1996. Parola di Herbert Demel, dal 1° gennaio di quest'anno presidente della Casa dei «quattro anelli». L'anticipazione, che già si ventilava nei padiglioni del Salone di Parigi, getta luce sulle prospettive di sviluppo della marca tedesca per il prossimo futuro. Programmi che contemplano anche la continua riduzione del peso delle vetture, soprattutto al fine di ottenere il contenimento dei consumi e quindi degli scanchi inquinanti. «Dalla A8 in avanti abbiamo bloccato la spirale dei pesi», afferma Demel, che porta a testimonianza il risultato ottenuto sulla A4, il cui allestimento sfiora 45 chilogrammi. Su questa strada rientra la volontà di trasferire la tecnologia costruttiva «space frame» in alluminio - usata per la prima volta per l'ammiraglia A8 - anche su altre produzioni di serie, presumibilmente fra 5-6 anni quando l'esperienza sarà matura, e quindi con tutta probabilità sulla prevista erede della A6

## Nei piani Seat c'è l'erede della Marbella

In Seat sono orgogliosi della loro «piccola». La Marbella, dicono, continua ad avere un suo discreto successo. Costruita in Spagna nello stabilimento di Barcellona-Zona Franca, viene venduta a un ritmo di 800 unità al mese. Sul nostro mercato, fanno notare i dirigenti di Seat Italia, non è poi da sottovalutare l'effetto dell'elemento prezzo: Marbella è a tutt'oggi l'unica vettura del segmento «A» che costi meno di 10 milioni di lire. Non c'è dubbio, però, che anche per questa vettura - sorella della Panda ed eredità di quando la Fiat era proprietaria della marca spagnola - sia arrivato il momento della sostituzione. Tramontata la collaborazione con Suzuki, tecnici e designer del centro di Martorell stanno mettendo a punto l'erede sulla base di un progetto Seat-Volkswagen. Il nuovo modello uscirà nel 1996.



Punto Topline, fari supplementari e cerchi in lega

## Punto secondo Gianni è Topline

Sportiva ed elegante, ovvero Topline. Questa la Fiat Punto secondo Gianni. La società romana non è nuova a questo tipo di operazioni e naturalmente non poteva farsi sfuggire l'occasione di rilanciare la vettura che figura in testa alla classifica delle dieci più vendute in Italia dall'inizio dell'anno. Realizzate su meccanica originale Fiat 75 benzina (1242 cc) e 1.7 Turbodiesel, le Punto Topline tre o cinque porte sono già disponibili con prezzi a partire da 22.759.000 lire. L'esclusività è data oltre che dalla carrozzeria a verniciatura

Integrale in particolari colori metallizzati, da fari supplementari integrati nei paraurti anteriori e da cerchi in lega specifici, anche da interni in pelle e radica e dalla completazza delle dotazioni di serie fra le quali figurano gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, la predisposizione per l'impianto radio e, per quanto riguarda la Turbodiesel, il servosterzo. Su richiesta sono disponibili anche aria condizionata, Abs, airbag al volante, tetto apribile elettricamente, antifurto elettronico e vetri antirapina.

## Diecimila chilometri con la Fiat Cinquecento 900 catalizzata

## Una «piccola» con tanti pregi

CARLO BRACCINI

Il suo lancio, nella primavera del 1992, è stato di quelli in grande stile. Proprio come merita il nome storico, Cinquecento, preso di forza dalla prima vera motorizzazione di massa nell'Italia dei miracoli industriali. Tre grandi cantautori hanno ceduto alle lusinghe (e ai soldi) della pubblicità, scrivendo per lei motivetti niente male; anche i critici più accaniti («Ma come? Una Cinquecento costruita in Polonia?», in fondo l'hanno sempre guardata con simpatia. Nome a parte, però, la Cinquecento di fine secolo è soprattutto una city-car moderna, compatta nei suoi 3,23 metri eppure capace di accogliere anche cinque persone, come la martellante campagna promozionale ci ha ricordato per mesi. E proprio alcuni mesi, con oltre 10.000 chilometri percorsi in qualunque condizione, è durato il nostro test della Cinquecento 900 catalizzata; quanto basta (anzi, probabilmente molto di più) per

rendersi veramente conto dei pregi e dei difetti della piccola Fiat. L'abitabilità, tanto per cominciare dai pregi, la si apprezza subito. Merito del passo lungo in rapporto alle dimensioni e della notevole altezza del padiglione. Certo, dietro in tre si viaggia scomodi, ma due adulti non hanno davvero problemi, anche se l'imbottitura dei sedili lascia a desiderare. Piuttosto, può risultare insufficiente il vano bagagli (170 litri) se ci si sposta fuori città, a meno che si abbatta il divano posteriore (si arriva allora alla bellezza di 810 litri). La plancia ha un disegno moderno e simpatico, la strumentazione è sempre ben leggibile. Peccato che alcuni comandi importanti, il lavavetro, il tergicristallo, lo sbrinatorio e il retronebbia, posti al lato destro del quadro, non sono illuminati, creando qualche disagio nella guida notturna. Si sente la mancanza di un cassetto o

di un vano portaoggetti chiuso. Le due capienti tasche laterali in plastica rigida delle portiere, in ogni caso, fanno bene il loro dovere. Il quattro cilindri montato dalla Cinquecento rappresenta l'ultima (ma solo fino a questo momento) evoluzione del ben noto 903 cc aste e bilancieri di casa Fiat. L'adozione dell'iniezione elettronica, scelta obbligata per il catalizzatore, e di numerosi altri interventi tecnici, ha radicalmente trasformato il carattere del propulsore torinese. Complice il cambio a cinque rapporti e l'ottima insonorizzazione dell'abitacolo, si dimostra adattissimo, nonostante l'età, a una city-car dell'ultima generazione. Discretamente scattante, grazie alle prime due marce corte, si distende con pochissime vibrazioni in una quinta lunghissima e risparmiata, in grado di tenere la massima velocità consentita dal Codice per lunghi tratti senza affaticamenti. Se non si sfrutta a fondo la meccanica in accelerazione e si privile-

giano le marce alte, i 15, 16 chilometri con un litro di media sono alla portata di tutti. Valori decisamente buoni, anche se alcune concorrenti promettono di più. La guida è facile e poco affaticante, i margini di sicurezza elevati; avremmo solo preferito uno sterzo più agile e rapido su una vettura così compatta e leggera. Fastidioso il rumore di rotolamento dei pneumatici intorno ai 100-110 km/h, avvertibile dall'abitacolo come un suono cupo e prolungato e a cui nessuno dei tecnici interpellati ha saputo porre rimedio. Pochi e tutti risolti in garanzia invece gli altri inconvenienti emersi nei 10.000 km di percorrenza: una centralina elettronica difettosa, la quinta marcia che tendeva ad uscire spontaneamente, il rubinetto dell'aria fredda bloccato. La sostituzione di uno specchio retrovisore esterno, danneggiato da un sasso, ha evidenziato la grande economicità dei ricambi della Cinquecento. Abbiamo speso 50.000 lire.

## Motor Show '94 aperto dal 3 all'11 dicembre

La macchina organizzativa della Promotor sta definendo gli ultimi ritocchi al programma dell'annuale Motor Show e Bike Show bolognese. Dopo due giornate riservate, come di consueto, alla stampa e agli operatori, le porte della rassegna di auto moto e biciclette si apriranno al pubblico il 3 dicembre per chiudersi il giorno 11. Anche per questa 19ª edizione si annunciano molte novità e in particolare quattro «prime mondiali» nel settore delle due ruote a motore. Innumerevoli inoltre le manifestazioni collaterali. Fra quelle sportive, l'appuntamento più atteso è con il Memorial Bettiga, un programma gli ultimi due giorni del Motor Show. Non sono ancora note, invece, le date delle esibizioni delle grandi case di Formula 1.

## Citroën Xantia TD, bella spaziosa riposante

ORESTE PIVETTA

Che cosa si può chiedere di più a un'automobile? Sicurezza, eleganza, comodità. E poi? C'è chi la vorrebbe più veloce, chi più brillante, chi più aggressiva nello stile, chi più colorata (magan con quelle sfumature cangianti e quei fregi geometrici apprezzati soprattutto dagli amici della vicina Svizzera, che sembrano nutrire una passione smodata per le decorazioni fuori serie). La velocità ha però un limite (anche nella sicurezza e nel Codice della strada, programmaticamente dimenticato). I colori, le greche, i fiori e le strisce sulle fiancate non sempre rispettano il buon gusto. I profili aggressivi faranno felici i ragazzini, ma alla lunga stancano. Meglio per noi, a costo di apparire «sententi» in pantofole, una linea morbida, colori classici, guida riposante e (dal momento che scriviamo nella torrida estate milanese) l'aria condizionata, tutto naturalmente ad un prezzo moderato.

Ecco perché ci piace la Xantia 1.9 Turbodiesel VSX, che abbiamo provato in autostrada e in città per chilometri e chilometri, in condizioni di traffico tutt'altro che felici, con senso di tranquillità e di affidabilità. Seicento chilometri in un pomeriggio non sono, credo, prova da poco e il timore della stanchezza non risparmia l'automobilista medio. A me capita all'ennesimo casello autostradale d'esser preso dal trip dell'abbandono: ce la farò o non ce la farò, pianto tutto, schiaccio o non schiaccio sull'acceleratore, e se poi mi si fonde il turbo e la frizione si scalda... Paure da inesperto. Una macchina così, risalendo la penisola, mi faceva pensare il contrario, mentre rilassato controllavo il tachimetro e per scrupolo le luci, sempre spente, delle varie emergenze. Filava la macchina, nel fresco artificiale, cullata da una musicchetta (questo non è sempre vero, perché purtroppo le radio locali o na-

zionali sono ormai inondate da una insopportabile disco-dance) e la strada si consumava sotto le ruote. Cantava il motore con battito regolare senza manifestare mai eccessi di affaticamento, il gasolio scendeva impercettibilmente. La velocità era alta, ai livelli consentiti, la ripresa nei sorpassi sempre pronta... Credo alla fine che siano queste le qualità che si chiedono ad una macchina decisamente «media», bella potente spaziosa senza eccessi, per famiglie non troppo numerose o per single esigenti. La linea è quella classica di una berlina che guarda con moderazione alla mode: filante quanto basta, arrotondata come vuole il design d'oggi, la coda tronca e lievemente rialzata, per dare più volume al bagagliaio. Una linea tanto «normale», da apparire anonima. Però nell'abbinamento c'è una ragione di durata e un'auto così non è un giocattolo che si può gettare e cambiare ad ogni fine anno, un'auto così la si conserva, deve resistere alla fatica della strada e alla prova del gusto.

A me è capitata di un bellissimo verde bottiglia profondo, elegantissimo, quasi «presidenziale». Saliamo a bordo. Chiusura e apertura delle portiere centralizzata. Sediafocci finalmente. Qui in realtà comincia il dramma del neofita, perché come capita con le vetture d'oggi la «dotazione» è imponente e davanti alla plancia di comando si prova un attimo di smarrimento. Troppi pulsanti, troppa elettronica, tutto si muove ormai premendo un tasto: e se premi il tasto sbagliato? Sarà possibile semplificare? Probabilmente anche questo è comfort e lo verificammo quando, attraverso varie letture del manuale Citroën, regoliamo ad esigenza di spalle e di gambe i sedili, adesso fascianti, avvolgenti, un po' Formula uno (immagino soltanto, non avendo ovviamente mai provato una Formula uno), d'abbandono totale ad una guida leggera e precisa lungo qualsiasi nastro d'asfalto. Lo stesso manuale ci indirizza verso le altre funzioni, ci guida nei misteri del cruscotto, dei comandi

laterali, dei vani portaoggetti e portamisteri. Sintonizziamo la radio (comandi al volante, per non allontanare mai le mani) e poi finalmente avviamo: bel rumore tondo tondo, dentro la prima e via. Il volante (servosterzo) gira e la manovra d'uscita dal parcheggio è precisa e facile (anche grazie alla «panoramicità» della vettura, con orizzonte davvero ampio, visuale ottima, e all'ingombro contenuto della macchina). Finalmente si parte, l'aria condizionata, una canzone di Ivano Fossati nell'aria. Splendidi l'isolamento e il silenzio. Superati gli incroci e le rabbie di città, sull'autostrada è un piacere. La velocità è alta, forse inferiore a quella che mi sarei atteso, ma più che sufficiente. Non siamo per viaggiare in piena sicurezza? Lasciata l'autostrada, nei percorsi misti, a tenere il ritmo non si fatica. Però siamo alla fine. Fine della prova. Sarà fortuna, ma è andato tutto bene (il prezzo è un'altra storia, ma siamo nell'ordine «medio», poco sotto i quaranta milioni: i miracoli non li fa nessuno).



## Citroën e Bosch 25 anni insieme

Citroën e Bosch festeggiano quest'anno un importante anniversario congiunto: le «nozze d'argento» dell'auto «sposata» con l'iniezione elettronica. Ancora oggi, dopo 25 anni, continua la felice unione. Tutte le Citroën a benzina e anche la nuova 2.5 Turbodiesel sono dotate di pompa d'iniezione elettronica Bosch. Coro l'anno 1969, la DS 21 - berlina o cabriolet - a iniezione elettronica Bosch muove i primi passi. Questo dispositivo, montato per la prima volta su una vettura francese di serie, segna una svolta tecnologica: il calcolatore elettronico sovralimentato all'esatto

dosaggio della quantità di carburante da iniettare in ogni cilindro. I suoi vantaggi: l'aumento della potenza del motore, flessibilità di utilizzo, partenze più agevoli, risparmio energetico e minore inquinamento. Nel tempo i benefici sono rimasti gli stessi, ma gli impianti si sono via via evoluti. Si arriva così alle attuali moderne centraline elettroniche che, oltre a iniezione e accensione, controllano attraverso la sonda Lambda anche l'esatta composizione del gas in arrivo al catalizzatore, intervenendo se del caso a correggere i tempi di iniezione.