AUTOMOTOTECH

webmagazine by Bruno dePrato

Sommario

Clicca e Vai! Scegli l'icona e vai

EDITORIALE
Auto, Moto, Motori e passioni in tempo di crisi

EDITORIALE AUTO
Bentorata General Motors

EDITORIALE MOTO
L'erede della 916

HI-TEK SCOOTER
Piaggio Beverly Sport Touring

SPECIAL DELLA SETTIMANA
Opel Astra GTC

TOP TEST AUTO
Cadillac CTS-V Sport Wagon

PROVA A LUNGO TERMINE
Chevrolet Orlando

ULTIMI ARRIVI
Aston Martin Vantage s e Virage
Jaguar XKR-S
Audi A4-S4
Porsche 911 GT3 RSR
Mazda 3 Aggiornamento 2012

VARIE ED EVENTUALI
Forcella Tenneco-Marzocchi Rac 50 Light

Editoriale

AUTO, MOTO, MOTORI E PASSIONE IN TEMPO DI CRISI

Se avete voglia di parlare di auto, di moto e di motori a briglia sciolta e, soprattutto, in quella chiave tecnica, anche un po' sanguigna, che non fa salotto buono e, quindi, è sempre più rara anche sulle riviste di settore, questo è il posto giusto. Questo non è un blog, è il mio sito di tecnica auto e moto, ma la rubrica della posta sarà sempre fondamentale, perché la passione motoristica è un bene da condividere. Sanguigna, ma competente, con solide basi di ingegneria. A due e a quattro ruote, con tutte le variabili, perché non solo le super sportive, ma anche le station wagon per famiglia possono essere frutto di un progetto ingegneristico appassionante. Come pure le custom o le super-tourer, e non solo le superbike. I tempi non sono i migliori. La passione è costretta a covare sotto la cenere dalla miriade di multanova, tutor e autovelox di cui i nostri solerti amministratori, centrali e locali, hanno riempito le strade per fare cassa, a loro uso e consumo. Dicono che è per la nostra sicurezza. Balle! É solo una tassa in più sulla nostra "mobilità individuale", da aggiungere alle tonnellate di accise che gravano sui carburanti, al caro-assicurazioni e tutto il resto. Per non farci mancare niente, la genialità social-creativa di Tremonti aveva ritirato fuori l'idea, fresca fresca, del "superbollo" per le auto con potenza superiore a 306Hp. Roba da regime vetero-marxista, tipo Cuba e Korea del Nord, per intenderci! E ovviamente il prof. Monti, uno di cui non mi fiderei neanche se venisse a servire Messa nella mia chiesa, non solo ha immediatamente confermato l'esoso balzello, ma l'ha reso ancora più odioso e, soprattutto, pesante. Ma aggiustando accuratamente il limite di potenza altre il quale mettere il laccio, in modo che il superbollo non andasse a colpire la nuova Lancia Thema, made in Chrysler. Cortesie fra "poteri forti". Monti ha proprio l'aria grigia e polverosa di certi miei professori del liceo Berchet che, al massimo, guidavano una vecchia Fiat Millecento E, rigorosamente color grigio-topo. Ridurre i privilegi della "casta"? neanche parlarne, mi raccomando eh!? E in più la ministressa Fornero si mette anche a frignare in diretta. Ma che almeno non ci prendessero per il culo con queste sceneggiate! Quello che deve farci indossare i colori di guerra è che, da sempre, di quei soldi noi, automobilisti e

Editoriale

AUTO, MOTO, MOTORI E PASSIONE IN TEMPO DI CRISI

motociclisti italici, non godiamo alcun frutto. Le strade sono in condizioni comiche, realizzate per scassarsi in un anno, al massimo, secondo il piano "torta continua", accuratamente concepito da costruttori furbastri e funzionari corrotti, in combutta. E la nostra rete viaria è tragicamente inadeguata, sottodimensionata e sottosviluppata, concepita, secondo criteri da alba della motorizzazione, da funzionarietti da quattro soldi, grigi e miopi che non vedono oltre la punta del proprio naso. Grazie al loro lavoro incompetente e infedele, i tempi del traffico ci rubano mesi di vita ogni anno. E anche questa è una tassa, la più odiosa. E se, per accorciare i tempi sulle strade, lasciamo l'auto per inforcare la moto, vigili e poliziotti ci trattano come fossimo noi i banditi. È automatico: la caccia al motociclista è sempre aperta. I professoroni della Bocconi, che come ministri adesso si beccano assegni mensili a due piazze, dicono che dovremmo preoccuparci di cose più importanti. No, cominciamo a preoccuparci delle cose che tutti i giorni massacrano il nostro gusto di vivere. La lista è lunga, ma cominciamo dalla missione numero 1: spazzare via il grigio polveroso di professoroni e funzionarietti con il rosso, il giallo, il blu, l'argento e tutti i colori più fiammeggianti delle nostre auto e delle nostre moto. E verificare (ma, cattivi questa volta!) dove vanno i soldi che, come automobilisti e motociclisti italici, versiamo a questo amministratore incapace e cialtrone che, dal 1861, è lo stato italiano. Allora cerchiamo di ritrovarci, tutte le settimane se possibile. Per parlare dei nostri diritti vilipesi, e di auto e di moto, di tecnica, di ingegneria, di piste che nessuno costruisce, o lascia costruire, di manutenzione, di tuning e personalizzazioni. Con tutta la libertà e la passione che questi argomenti meritano. Sì, possiamo parlare anche di sport, ma con prudenza, perché noi italiani, più che sportivi, siamo tifosi, per cui ci vuole niente che scoppino le risse. Qui non c'è spazio sufficiente.

Bruno dePrato

BENTORNATA GENERAL MOTORS

Forse non ha fatto piacere a tutti, ma l'annuncio che la General Motors sia uscita dal tunnel della crisi e si avvii ad occupare nuovamente la sua storica posizione di leader mondiale dell'industria automobilistica, a me è sembrata una gran bella notizia. Perché? Perché, con tutta probabilità, se ne porta dietro un'altra. E cioè che tutta l'economia americana sta rimettendosi in moto e, c'è poco da fare, è sempre la locomotiva a Stelle e Strisce quella che poi si tira dietro il resto dei vagoni, inclusi quelli europei, sempre cigolanti. Quindi anche il nostro. General Motors è ripartita semplicemente razionalizzando la produzione, concentrandola sui marchi più vitali, chiudendo stabilimenti non adeguatamente produttivi, aggiornando la tecnologia di altri. Ma soprattutto ha rinegoziato il sistema pensionistico interno, eccessivamente pesante e causa prima di anni di quel salasso finanziario che l'ha porta sull'orlo del baratro. Il recupero, molto rapido se si pensa da dove il Gruppo è ripartito, si deve, ovviamente, anche alla qualità e competitività della gamma di modelli proposti attraverso i marchi superstiti. Tutti modelli nati dalla precedente gestione,

quella dei Rick Wagoneer e Bob Lutz, i quali, forse, non erano poi così incompetenti come ha cercato di dipingerli l'amministrazione del signor Obama, avvocato di Chicago e "verde". Immaginarsi cosa potrà mai capire di auto e dell'industria relativa. General Motors oggi fa profitti su tutti i mercati e con tutti i marchi, con la sola eccezione di Opel, per

BENTORNATA GENERAL MOTORS

la quale il pareggio di bilancio dovrebbe finalmente arrivare il prossimo anno. È il problema di tutte le Case europee: in Europa i sindacati non si preoccupano tanto di difendere i veri interessi dei lavoratori, ma piuttosto di tirare la volata ai partiti di una certa parte politica. Che, nei tempi lunghi, questa attività "collaterale" possa andare a danno dei lavoratori pare non interessare più che tanto. E i sindacati tedeschi IG non sono meglio dei nostri. E in più, a un certo punto, la signora Merkel, più bella che leale e corretta, ha cercato in tutti i modi di stoppare il rilancio del Marchio Opel da parte di General Motors. Da ex-cittadina della Germania Est, l'Angela voleva far gentile omaggio di Opel ai suoi vecchi amici dell'ex Unione Sovietica. Eh, cosa fa fare la nostalgia di un amore di gioventù! Ma General Motors non ha mollato la presa e si è tirata su le maniche. E ha solidamente avviato il recupero di Opel, a cominciare da una gamma modelli di pregevole livello. È stata una mossa importante, supportata dal crescente successo dell'altro marchio generalista con cui GM gioca la sua partita sul mercato europeo: Chevrolet, il marchio più rampante del momento. Con l'acquisizione, a suo tempo, di Daewoo e la conseguente evoluzione di questa nel braccio specializzato nelle sub-compatte, compatte ed intermedie, Chevrolet è diventato il maggiore "global player" sul mercato mondiale, con una gamma che va dalla Spark 1.0 alla Corvette ZR1, da 68 a 650Hp! La grande forza di Chevrolet è un rapporto prezzo-qualità semplicemente imbattibile. Anche nel caso della mitica Corvette, che in giugno ha vinto la 24 Ore di Le Mans, in ambedue le classi GT, per il sesto o settimo anno. Ho perso il conto. Anche i suoi avversari! Per fare festa al ritorno di General Motors, eccezionalmente, questa volta le rubriche relative ai test e alle prove è occupata da modelli dei marchi del Gruppo. Ma solo per questa volta.

BdP

L'EREDE DELLA 916

Se si chiamasse semplicemente Ducati 1199, sarebbe perfetta. Hanno voluto aggiungerci quel riferimento alla location di fabbrica (ma incompleto perchè Borgo Panigale non ci stava tutto), e un po' l'effetto si è smorzato. Ma solo per un momento, poi passa. La Ducati 1199 è una moto da perderci la testa tanto è bella. Così bella da aver effettivamente raccolto l'eredità della superba 916 plasmata dalle mani appassionate e sapienti di "Maestro Tamburini". Da casa Ducati non era più uscito niente all'altezza della 916. La 999 era un'ottima moto, ma bella proprio non era, mentre la 1098 brutta certamente non era, ma mancava di personalità stilistica. Se non la sentivi tuonare, come solo il bicilindrico Ducati a V di 90° sa, poteva anche sembrare una quattro cilindri giapponese. Niente da ridire, sia molto chiaro, sulle quattro cilindri nipponiche, che sono quasi sempre moto bellissime. Ma quando una Casa sa tirare fuori un gioiello di stile motociclistico come la 916, poi è meglio che si impegni sempre per rimanere all'altezza, altrimenti la gente ci rimane male. La 1199, magnificenza stilistica a parte, è un monumento alle qualità di Claudio Domenicali come ingegnere e manager. Non l'ha progettata tutta lui, sia chiaro, ma ha saputo dare ai suoi collaboratori tutti i parametri fondamentali perchè il progetto ponesse la nuova superbike Ducati in testa alla classifica mondiale per potenziale prestazionale. Sulla carta, nessuna moto dell'attuale schieramento le è pari: per rapporto peso/potenza (con valori al top assoluto in ambedue i casi), per compattezza, per bilanciamento e centraggio delle masse, per qualità dei componenti. Domenicali non si è fatto mancare nulla. Dalla Marzocchi ha voluto una forcella, la RAC 50 Light, che ha costruzione interamente in alluminio e idraulica altamente innovativa e performante, con cartuccia sigillata e pressurizzata. Debbono solo spiegarci

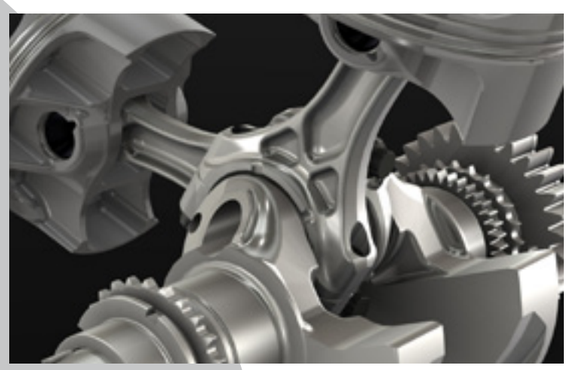
perchè una forcella del genere, di quasi 2 kili più leggera della migliore concorrente, equipaggia la versione base, e non la S. Questioni

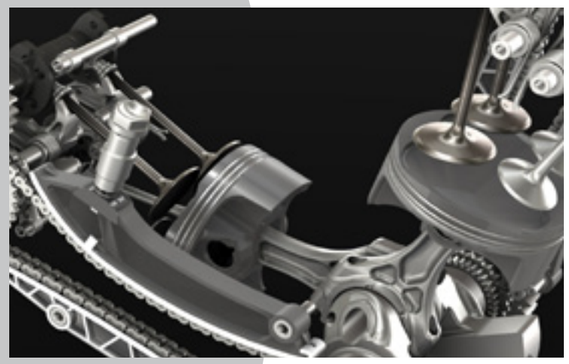
meramente di immagine: per la S è d'obbligo la svedese, alta, bionda e con dei tacchi a spillo alti così. Forse la

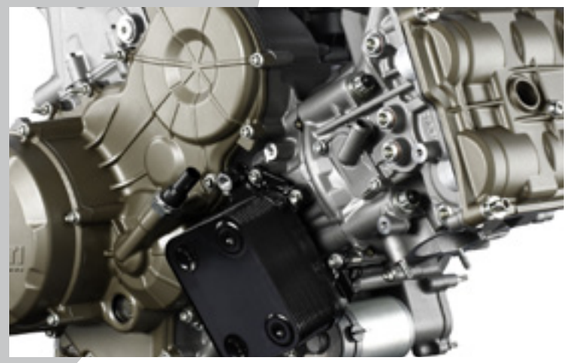
pista farà venir fuori la verità. Da Brembo, Claudio ha ottenuto due pinze anteriori che sono due miniature, compatte e leggere e, sempre per la S, due ruote dal design etereo, magnifiche. Il motore è il bicilindrico più estremo e più avanzato mai progettato. Un alesaggio grosso così (112mm), valvole americane di titanio e corpi farfallati grossi così, 195Hp a 10.750 giri/min., 132Nm a 9000 giri/min. di coppia massima. Se mantiene tutto quello che è stato detto, questo supremo bicilindrico realizza, a potenza massima, una PME (Pressione Media Effettiva) di ben 13,5, valore semplicemente superbo. E, soprattutto, se mantiene tutto non ce n'è per nessuno. La strada era obbligata, dopo l'esperienza 1198 che, non dimentichiamolo, si portava dietro i limiti imposti dal nascere sulla base dei carter che, sia pure con tutte le evoluzioni intervenute negli anni, erano quelli che l'indimenticabile Ing. Fabio Taglioni disegnò per il Pantah 500. Il nuovo 1199, probabilmente, avrà anche meccanica molto più silenziosa della tradizione Ducati, perchè l'albero motore gira tutto su bronzine e quindi ha perni di banco grossi così e quindi non flette e non pulsa assialmente. Il meato d'olio, che lo sorregge e lo fa ruotare liscio all'interno delle bronzine, fa anche da smorzatore. La catena di distribuzione è in bagno d'olio, sigillata nel suo vano. I cilindri fanno corpo con i semicarter e sono ruotati leggermente all'indietro per ridurre lo sviluppo longitudinale del propulsore. Questo ha consentito di posizionare in modo molto più correttamente centrato il baricentro della 1199 che, rispetto alla 1198, ha interasse maggiore in ragione di un forcellone più lungo. Il telaio è.....come quello della Desmosedici da GP, con motore portante e una semplice piramide, imbullonata alle teste dei cilindri, per posizionare e supportare il cannotto di sterzo e la relativa sospensione

anteriore. La differenza è che qui la piramide è in alluminio, non in fibra di carbonio. Da quello che ci hanno raccontato sui test al Mugello pare che le cose stiano andando bene, ma nessuno di noi era lì con il cronometro in mano. Il potenziale del motore sicuramente c'è, la leggerezza e la compattezza anche e il telaio, per l'uso stradale e pistaiolo ruspante, è certamente all'altezza. Cosa saprà fare in Superbike lo potremo intuire da quello che la 1199 farà in Superstock già nel 2012. Nell'attesa friggiamo come tutti.

BdP







HI-TECK Scooter

PIAGGIO BEVERLY SPORT TOURING

I tecnici della Piaggio, guidati dall'Ing. Federico Martini, hanno dato vita al più straordinario, prestazionale ed efficiente motore monocilindrico di cilindrata media per impiego su scooter di classe dimensionale media. Vi sembrerà esagerato tanto entusiasmo per un motore da scooter, ma la buona ingegneria va riconosciuta ovunque venga messa in campo. Il propulsore in questione è un 350 (cilindrata effettiva 330cc) completamente nuovo, non una ulteriore evoluzione dell'onorevole 250/300 che costituisce tutt'ora l'asse portante delle motorizzazioni degli scooter del Gruppo Piaggio. Il nuovo monocilindrico salta il fosso di quello che è diventato il limite di cilindrata che il resto

dell'industria di settore sembra aver convenzionalmente accettato, i 300cc, per le motorizzazioni intermedie. Con 50cc oltre tale limite, il nuovo Piaggio 330cc offre un livello prestazionale nettamente superiore a quello del miglior concorrente, senza aggravamenti di peso e dimensioni. Soprattutto in questo specifico caso. Il nuovo propulsore, infatti, nasce da un progetto di grande finezza ingegneristica, in cui nulla è stato tralasciato al fine di conseguire il massimo risultato in ogni reparto qualificante: potenza, coppia, consumi, compattezza, leggerezza, affidabilità. Il nuovo 330cc consegue questa sua cilindrata da un alesaggio di 78mm e da una corsa di 69mm. Motore leggermente superquadro, ma senza eccessi, quindi. Per contenerne l'ingombro verticale, il cilindri è quasi orizzontale, mentre per ridurne quello longitudinale è stata adottata una biella con interasse di solo 110mm. Ne consegue un rapporto corsa/biella di 1:1,59, inferiore a quel rapporto 1:2 che i vecchi maestri (e anche molti dei nuovi) consideravano il limite sotto cui non scendere se si volevano evitare eccessi di spinta laterale sul pistone e di vibrazioni, dovute agli squilibri di secondo ordine, la cui intensità è, anche, in relazione al valore del rapporto corsa/interasse di biella. Ma tale influenza è relativamente marginale

nel caso di un motore monocilindrico, che è squilibrato sia in primo che in secondo ordine. La biella è di tipo a testa chiusa e l'albero motore è del tipo composito, chiuso ad interferenza. Una soluzione a lungo perfezionata dai tecnici Piaggio, che sanno come ottenere alberi perfettamente squadrati a zero, geometricamente stabili su tutti gli assi, con più che adeguati valori di rigidità flessionale. Ad assicurarne l'assoluta affidabilità è il fatto che sia la biella sul perno di manovella, sia i perni di banco dei semialberi, hanno diametri rilevanti in quanto ruotano tutti su cuscinetti lisci trimetallici ad elevata capacità di carico. Un sistema di lubrificazione a carter secco, con valvola a lamelle per la più corretta evacuazione dei fumi, assicura un perfetto apporto di olio in pressione in tutte le condizioni di utilizzo, oltre a ridurre l'ingombro verticale del motore e le perdite per attrito fluido. La sezione termodinamica è l'evidente frutto di calcoli e simulazioni per mezzo di modelli matematici che hanno portato alla definizione di una camera di combustione molto compatta, con le quattro valvole che formano un angolo incluso di 33°. Il profilo superiore è quindi estremamente schiacciato, per cui parte della camera di combustione è ricavata nel cielo del pistone, secondo la configurazione semi-Heron, per ottenere un rapporto di compressione di 12:1, decisamente molto sano. Le valvole di aspirazione hanno diametro di 28,4mm, quelle di scarico di 23,2mm. La loro misura, in relazione a quella dell'alesaggio, ha consentito di raggrupparle in posizione quanto più prossima al centro della testa, per cui è stato possibile ottenere una banda di squish anulare che racchiude la camera di combustione, ulteriore garanzia di elevata efficienza termodinamica. Il collettore di aspirazione, nel quale è inserito un corpo farfallato da 38mm, ha un andamento molto arcuato, che definirei "a proboscide di elefante", in quanto il suo tratto terminale viene a trovarsi si un asse parallelo a quello del cilindro. Questo sembrerebbe contravvenire a tutte le regole che furono sviluppate dal grande ingegner Keith Duckworth, il padre del più grande motore della storia della Formula 1,

il Ford-Corsworth DFV/DFY 3000, che rivoluzionò quelli che erano i classici parametri da cui in precedenza si partiva per conferire massima

efficienza volumetrica e termodinamica ad un motore a ciclo Otto. Ma qui l'obiettivo dei progettisti di Pontedera era quello di ottenere un potenza specifica di 100Hp/litro, ad un regime corretto per un propulsore destinato all'impiego scooteristico, e, soprattutto, una coppia specifica che si avvicinasse quanto più possibile al limite, molto ambizioso per un monocilindrico, di 100Nm/litro e, anche in questo caso, ad un regime quanto più contenuto possibile. Il collettore di aspirazione ad andamento fortemente arcuato, e anche dal rilevante sviluppo longitudinale, ha avuto lo scopo di indurre nella carica aspirata sia un elevato effetto ram, che assicurasse il massimo riempimento del cilindro già a regimi molto contenuti, sia un altrettanto elevato effetto tumble, che quindi creasse, all'interno della camera di combustione, una forte turbolenza a "botte rotolante", per un combustione quanto più rapida e completa. I numeri che sono scaturiti da questo accurato e raffinato processo di calcolo e progettazione confermano l'eccellenza dello stesso: 33Hp a 8250 giri/min. e, soprattutto, 32,3Nm a 6250 giri/min. Due sono i valori che ci debbono sottolineare la qualità ingegneristica del Piaggio 330cc: a potenza massima il valore di PME è di 10,91 e l'intervallo di giri fra il picco di potenza massima e quello di coppia massima è di 2000, a conferma delle eccellenti doti di erogazione di una coppia dalla curva molto piatta e vigorosa già a regimi inferiori ai 2500 giri. Inoltre, una coppia specifica che effettivamente sfiora i 100Nm/litro rappresenta già essa stessa un risultato di eccellenza in relazione alla limitata efficienza organica del motore monocilindrico, con tutti i suoi squilibri di primo e second'ordine. La ricerca dei tecnici Piaggio è stata estremamente attenta anche a ridurre le perdite per attrito, come dimostrano i bilancieri a rullo, per trasmettere il moto dall'albero a camme alle valvole. L'evoluzione dei

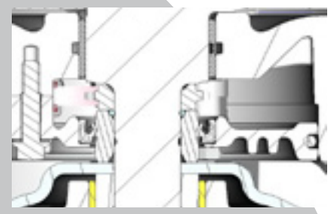
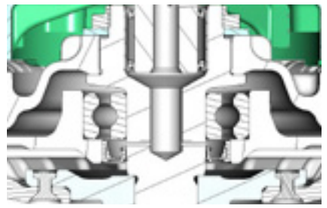
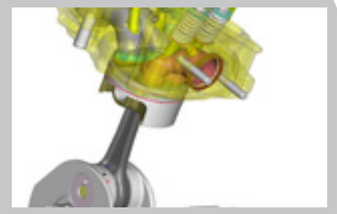
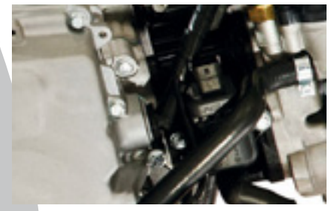
PIAGGIO BEVERLY SPORT TOURING

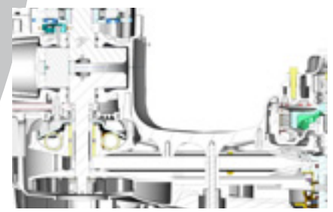
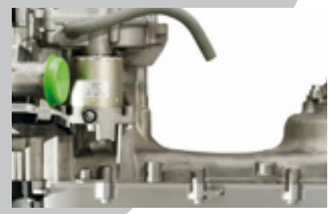
motori scooteristici Piaggio non si limita alla sezione termodinamica. Anche la trasmissione è stata oggetto di un raffinato ripensamento che ha portato all realizzazione della più efficace, affidabile e performante trasmissione CVT oggi in produzione. A cominciare dalla frizione automatica, non più del tipo a ganasce, centrifugo a secco. Sul nuovo 330cc è di tipo multidisco in bagno l'olio, con la cinghia, che trasmette il moto fra le due pulegge espansibili, che assicura una vita di oltre 20.000km. L'affidabilità è l'altra grande virtù di tutto il progetto, in ogni componente. Il nuovo 330cc esordisce sullo scooter a ruote alte Beverly, un best seller del settore: ricco, confortevole, dallo stile piacevole. La nuova versione è stata chiamata Beverly 350 Sport Touring, e anche la ciclistica segna un evoluzione, sicuramente meno rilevante di quella del propulsore, ma con risvolti positivi sulla qualità della guida. Innanzi tutto va sottolineato uno degli aspetti più positivi del progetto Beverly 350 Sport Touring, e cioè che esso pesa solo 3 kg più del Beverly 300, ma soprattutto 20 kg meno del Beverly 400 che va a sostituire. La potenza è analoga, per cui il rapporto peso/potenza è nettamente più favorevole, a vantaggio non solo delle prestazioni in velocità e accelerazione, ma soprattutto del consumo, che è uno dei punti di forza dello Sport Touring, con una resa di 33 km/litro. Questo deriva non solo dal peso inferiore, ma soprattutto dalla molto maggiore efficienza

PIAGGIO BEVERLY SPORT TOURING

termodinamica del nuovo 350. La velocità massima arriva a 153kmh, con ottime doti di accelerazione e ripresa. Il Beverly 350 Sport Touring ha ruote più leggere, rispetto alle versioni precedenti, e un assetto leggermente meno "seduto" al posteriore, quindi con una geometria di sterzo più "verticale" e un maggiore trasferimento di carico verso l'avantreno, in condizioni dinamiche. Il risultato è un comportamento più "neutro", una risposta allo sterzo più immediata e precisa, senza tendenza ad andare largo in uscita di curva. Il Beverly 350 Sport Touring è confortevole e adeguatamente protettivo, che tradizione del modello e, con il suo consumo virtuoso ed un serbatoio di 13 litri è in grado di coprire 400km prima di dover cercare una stazione di servizio.

BdP

SPECIAL della Settimana

OPEL ASTRA GTC

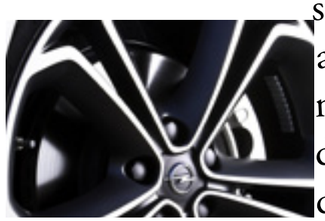
Personalmente valuto l'attuale edizione della Opel Astra, nelle sue varie mutazioni, la migliore rappresentante del segmento dimensionale C, soprattutto se, nella nostra piccola equazione mentale, ricordiamo di inserire anche la variabile "prezzo", tutt'altro che secondaria poichè determina il rapporto di controvalore qualità/prezzo. Opel Astra vanta un autotelaio molto pregevole, soprattutto in virtù di quella sua innovativa sospensione posteriore a bracci interconnessi da assale torcente e ancorati, all'altra estremità, da un parallelogrammo di Watts che ne moltiplica la rigidità, e la stabilità geometrica, nei confronti dei carichi laterali. Grazie (anche) ad esso, l'autotelaio di Astra vanta eccellenti doti di neutralità e, se portato al limite, risponde con reazioni dinamiche molto progressive e agevolmente gestibili anche da piloti "borghesi". Sempre sul piano dei meriti del suo progetto ingegneristico, Astra mette in campo una gamma di turbodiesel assolutamente lodevoli, che reggono bene il confronto con il meglio nelle rispettive classi di cilindrata. Ma sono soprattutto i turbo-benzina Opel che, grazie a termodinamiche dal disegno molto efficiente, hanno conquistato la posizione di leader tecnologici nel settore in quanto vantano rapporti consumo/prestazioni di assoluta eccellenza, senza dover ricorrere a soluzioni costose come l'alimentazione ad iniezione diretta.
Sull'estetica non mi permetto di esprimere giudizi perchè tutti abbiamo due occhi e quindi ognuno è in grado di fare le proprie valutazioni.
Ora, con la versione a tre porte denominata GTC, Opel Astra fa un rilevante salto di qualità. Qualità estetica, tanto per cominciare, grazie al lavoro degli stilisti Opel, che sono stati capaci di mischiare con mano creativa l'abitabilità e la funzionalità di una berlina con la grinta affilata di un coupè, conferendo ad Astra GTC una personalità muscolosa e scattante. In effetti, Astra GTC può essere

definita un coupè a 5 posti, veri e in pieno comfort. L'altro salto di qualità è ingegneristico ed è costituito dalla radicale evoluzione della architettura dell'avantreno

che, dal McPherson standard di cui sono dotate tutte le altre versioni di Astra e Zafira, diventa "HiPerStrut", un McPherson corretto in cui la funzione sterzante è resa indipendente da quella ammortizzante grazie alla adozione di portamozzi che, anziché solidali con i montanti, sono infulcrati agli stessi. Questa architettura di avantreno è analoga al "RevoKnuckle" della Ford Focus RS e in ambito General Motors è stata portata all'esordio dalla Buick LaCrosse. Il grande merito di questa architettura è di eliminare le reazioni anomale che mettono in crisi l'avantreno delle vetture a trazione anteriore, dotate di propulsori di potenza e coppia elevate, quando si acceleri forte a ruote sterzate, in uscita di curva. Quando si sterza, vengono ruotati solo i portamozzi, non il montante completo della sospensione, come con il McPherson classico. Una differenza fondamentale. E migliora anche la geometria della ruota rispetto al fondo stradale e quindi anche la sensibilità allo sterzo. É una questione di sicurezza, non solo di prestazioni, e, in questo senso, Astra GTC svetta nettamente sulle concorrenti. A questo contribuisce anche la struttura della sua scocca che vanta la più elevata rigidità torsionale della categoria. Di conseguenza, tutto l'assetto dell'autotelaio è stato ottimizzato incrementando l'ampiezza delle carreggiate e, leggermente, anche del passo. E le sospensioni sono state abbassate e irrigidite. L'assetto ruote è molto aggressivo, con cerchi da 19 pollici e, e sono (disponibili come optional anche ruote da 20 pollici) e il sistema FlexRide per la gestione elettronica della taratura attiva delle sospensioni. I propulsori con cui Astra GTC sarà proposta in Italia sono sei. Tre turbo-benzina: 1.4 litri da 120Hp e 140Hp (ambedue con 200Nm di coppia massima) e 1.6 litri da 180Hp e 230Nm di coppia massima; e altrettanti turbodiesel: 1.7 litri da 110 e 130Hp e 300Nm di coppia massima e il celebrato 2.0 litri da 165Hp e 380Nm. Tutti i

cambi sono a 6 marce. Ho provato Astra GTC sia con il turbo-benzina da 180Hp, sia con il turbodiesel da 165Hp, con assetto ruote da 19 pollici

e FlexRide. In ambedue i casi, Opel Astra GTC ha confermato di disporre di un autotelaio in grado di gestire potenze e coppie ben superiori, e in tutta sicurezza. Lo sterzo, con servo-elettrico, è molto preciso e, soprattutto, sensibile, a conferma della marcata evoluzione di questo sistema di assistenza, che fino a poco tempo fa era criticabile per la sua mancanza di "comunicativa". Astra GTC, su un tracciato molto tortuoso e reso più impegnativo dal fondo bagnato, ha confermato tutti i pregi del suo retrotreno, cui si sono aggiunti quelli di un avantreno che non conosce né incertezze, né scuotimenti, né improvvise perdite di aderenza che, soprattutto in presenza di fondo bagnato, rischiano di trasformarsi in violenti fenomeni di sottosterzo. Soprattutto quando, in uscita di curva e a ruote sterzate, si dà fondo a 180Hp di potenza, o 380Nm di coppia. Invece, anche con asfalto viscido, Opel Astra GTC si è dimostrata guizzante, molto precisa, stabile e, soprattutto, estremamente sicura. La sua solida scocca non collabora solo ad assicurarle una qualità dinamica di altissimo livello, ma la rende anche molto silenziosa e esente da risonanze fastidiose, a completare una qualità di comfort molto pregevole per una vettura il cui listino parte da 19.850 eu. I due propulsori in questione, ovviamente, hanno personalità molto diverse. Il 2.0 CDTI ha coppia esuberante da 1000 giri, con l'usuale "effetto fionda". In combinazione con un autotelaio così neutro e performante, questo generoso turbodiesel è in grado di realizzare prestazioni molto elevate (210kmh, 0-100kmh in 8"9) e divertenti, con un consumo medio di soli 4,8 litri/100km. La combinazione giusta per chi vuole godere di ambedue gli aspetti della doppia personalità di Astra GTC. La versione dotata del turbo-benzina 1.6 litri da 180Hp l'ho provata con il sole e su fondo quasi perfettamente asciutto. Qui la personalità di Astra GTC è decisamente più orientata ad una interpretazione coupè/sport, mentre il comfort e tutto il resto delle virtù "borghesi" rimangono invariati. Questo motore è decisamente grintoso e richiede, ovviamente, una guida più aggressiva in termini di utilizzo del cambio.



OPEL ASTRA GTC

La curva di erogazione è ampia e consistente già da 2000 giri, con progressione

rsi

ue,
mo
0km,
di

un potenziale
oltre 220kmh e un tempo di 8" nella accelerazione 0-100kmh. É un rapporto consumo/prestazioni più che attraente, vista la grinta esagerata di questa versione di Astra GTC. Un commento specifico merita il sistema FlexRide perchè il suo intervento è chiaramente percepibile e molto efficace, a conferma che non siamo di fronte ad un gadget, ma ad un sistema che vale la pena di avere a disposizione e di usare. In Sport, lo sterzo diventa più diretto e leggermente più pesante e sensibile, la risposta dell'acceleratore più pronta e aggressiva, l'assetto sospensioni più rigido e, di conseguenza, la risposta dinamica dell'autotelaio è più reattiva e tagliente. A dir poco entusiasmante è stato il comportamento di Astra GTC "Sport" nelle S, affrontate senza pietà. La rapidità di variazione della traiettoria e il recupero di allineamento sono istantanei, senza la minima sbavatura, senza reazioni al retrotreno anche togliendo completamente acceleratore e poi ridandolo a fondo. E l'avantreno risponde sempre con assoluta nitidezza, solido, preciso e ben puntato nella direzione prescelta, senza strattoni. Passando all'assetto Touring, tutto diventa più fluido, rilassato, confortevole, e la differenza è ben apprezzabile in questo senso, sia dal pilota che dai passeggeri. La guida diventa leggera, la progressione della risposta all'acceleratore torna lineare, lo sterzo più leggero e morbido e le sospensioni

OPEL ASTRA GTC

nettamente più compiacenti. Una vera berlina per famiglia, ma le prestazioni massime restano invariate, come pure le doti di tenuta e stabilità. Sulla base della GTC, nel 2012 arriverà l'Astra OPC, con 2.0 litri turbo-benzina da 280Hp. Per chi vuol fare sul serio.

BdP

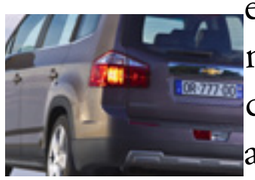
PROVA a Lungo Termine

CHEVROLET ORLANDO

Al termine di una prova di oltre 2000 kilometri, credo di poter dire, con buona cognizione di causa, che il nuovo Chevrolet Orlando rappresenta, oggi, la massima evoluzione, sotto tutti gli aspetti funzionali e anche prestazionali, del concetto di monovolume compatto, con in più il pregio di un'ampia accessibilità in virtù di un rapporto di controvalore qualità/prezzo estremamente attraente. Il suo listino, infatti, parte da poco più di 19.600 eu. Orlando è un'altra delle piacevoli sorprese che Chevrolet ci sta riservando da alcuni anni a questa parte e che hanno consentito al maggiore dei marchi del Gruppo General Motors di fronteggiare bene la crisi del 2009/2010 e la relativa coda nel 2011. Orlando riqualifica il mo-novolume compatto, innanzi tutto, grazie alle sue doti di comfort, di funzionalità e versatilità nella gestione di una abitabilità stra-ordinaria, fino a 7 posti, all'interno di un ingombro longitudinale contenuto in 4,65 metri. E anche il potenziale prestazionale, nella accezione più completa del termine, partecipa a definire la grande valenza del progetto ingegneristico, non solo per i valori che espone in due parametri classici quali la velocità massima e l'accelerazione, ma anche per i bassi consumi specifici, e per le conseguentemente basse emissioni. Da sottolineare, infine, le doti di grande sicurezza attiva. Questa deriva dalla qualità del progetto di un autotelaio dalle reazioni dinamiche perfettamente composte, sicuro, molto stabile, solido nella tenuta in curva, nitido nella risposta allo sterzo, con inserimen¬ti in traiettoria rapidi, precisi e con minimo cori-camento. Una qualità dinamica globale che si traduce in un vero piacere di guida anche per il pilota esperto, che non si aspetterebbe mai di riscontrare questa virtù in un veicolo di questa tipologia. Virtù che, come detto, si traduce in grande sicurezza dinamica per il padre di famiglia con tutta la banda al seguito. Alla base di questa sorprendente somma di virtù c'è il fatto che Chevrolet Orlando nasce su un pianale derivato da quello della berlina Cruze che, per il secondo anno a fila, ha vinto i titoli mondiali, sia individuale piloti che costruttori, nel campionato WTCC. La prova, come detto, si è articolata in oltre 2000km globali, su strade

PROVA a Lungo Termine

di tutti i generi, da quelle cittadine, alle autostrade, ai percorsi di montagna. La Orlando sottoposta a questo test era equipaggiata con la motorizzazione più popolare in Italia, che è anche la più potente: un eccellente turbodiesel 2.0 litri da 163Hp e 360Nm di coppia massima. In questo caso il propulsore era associato ad un efficiente cambio manuale a 6 marce, ma è disponibile anche un cambio automatico, ugualmente a 6 marce. Le prestazioni assolute si sono rivelate sorprendentemente elevate, con un velocità massima effettiva di 197kmh e un tempo di accelerazione 0-100kmh di soli 9"9.



A fronte di questi picchi prestazionali, sicuramente di ottimo livello per una vettura di massa e area frontale importanti, il turbodiesel Chevrolet ha dimostrato una sobrietà lodevole, facendo registrare un consumo di 4,9 litri/100km nella guida autostradale "a codice". In città, invece, si sono sfiorati gli 8 litri/100km, mentre la media finale della prova è stata di 6,4 litri/100km. Il turbodiesel ha mostrato ottime doti di erogazione di una curva di coppia che si presenta ben consistente già dai 1100 giri in su e che, da questo limite, consente una progressione robusta anche in sesta marcia. Non c'è più quell'effetto "fionda" che ha fatto innamorare del turbodiesel un buon numero di automobilisti italiani, ma quello non c'è più con nessun turbodiesel debitamente tarato, perchè derivata dalla "pompata cattiva" di gasolio in eccesso, rispetto all'apporto di aria ai bassi regimi. Con conseguente fumata allo scarico. Adesso è vietato fumare, altrimenti addio omologazione euro 5, ovviamente. Ma questo Chevrolet 2.0 litri da 163Hp, e soprattutto 360Nm di coppia massima, ha trovato il modo di mantenere ottime doti di elasticità e progressione da regimi lodevolmente bassi. La Orlando è stata guidata da vari piloti, inclusa una "pilotessa", e ha sempre risposto positivamente agli stili di tutti, a conferma di un assetto decisamente "sano". Su tutta la varietà di tracciati su cui è stata impegnata, la Chevrolet Orlando non ha messo in mostra solo ottime qualità dinamiche, degne dei successi sportivi della berlina Cruze da cui è derivato il pianale, ma, come una berlina, offre una eccellente qualità di vita all'interno

CHEVROLET ORLANDO

a Lungo Termine

dell'abitacolo, sia per la generosa abitabilità e per la gradevole configurazione dei sedili, sia per la perfetta insonorizzazione dell'abitacolo, che offre un comfort acustico di prim'ordine. A questa positiva condizione contribuiscono sia la qualità della finizione, per scelta dei materiali e per cura esecutiva, sia, soprattutto, una dotazione completa, inclusiva, oltre che del doveroso climatizzatore automatico, anche di navigatore (nella esecuzione LTZ) e di un impianto stereo di ottima resa. Più sensori di parcheggio, ruote in lega da 16 e 17 pollici (optional anche quelli da 18 per i papà sportivi). Una analisi della dotazione rende ancora più attraente le quotazioni delle varie versioni. In conclusione del test, vista la qualità della guida, mi è venuto istintivo pensare che Chevrolet dispone anche di un magnifico turbodiesel 2.2 litri da 184Hp, quello della nuova Captiva, che sarebbe perfetto per realizzare una Orlando Super, per famiglie sportive.

BdP

CADILLAC CTS-V SPORT WAGON

Ho tessuto l'elogio di General Motors e della sua capacità di recupero dopo la grande crisi, e il recente test di uno dei pezzi migliori della collezione è venuto giusto a proposito per illustrare la nuova competitività della produzione GM North America, in generale, e di Cadillac, in particolare.

Cadillac è il marchio più prestigioso dell'automobilismo nordamericano, negli anni '50 e '60 produceva berline da lasciarci gli occhi tanto erano maestose, ricche e poderose. Poi è arrivata la crisi petrolifera degli anni '70 e qualcuno a Detroit ha perso la testa e, soprattutto, il senso della propria tradizione. Ed è cominciato un processo di auto-flagellazione che prodotto vetture insignificanti: nello stile, nelle prestazioni, nella qualità esecutiva. La situazione è continuata fino agli anni '90 e ha fatto danni pesanti. Il recupero è cominciato con la Cadillac STS del 1993, berlina di lusso di ottima classe e, all'epoca, la più potente vettura a trazione anteriore, grazie al suo V8 4.6 litri da 305Hp. Ma la vera impennata è arrivata con l'introduzione della CTS, berlina di segmento dimensionale medio-alto della STS (4,88 metri di lunghezza) e dalla linea molto elegante, sobria e sportiva, e, soprattutto, dalla qualità esecutiva perfettamente in grado di sfidare il meglio di Europa. Ad accentuare la competitività di CTS nei confronti del suddetto "meglio" c'è il suo straordinario V6 3.6 litri ad iniezione diretta di benzina, il miglior propulsore oggi in produzione nella classe di cilindrata da 3.5 a 4.0 litri, con i suoi 322Hp, 370Nm di coppia massima e un consumo medio di 9 litri/100km. Oltre alla berlina "Sport Sedan", la gamma CTS include la Coupè e la Sport Wagon e, quindi, le relative versioni V, equipaggiate del micidiale V8 6.2 litri sovralimentato da compressore volumetrico Eaton Gen VI per 565 Hp e 750Nm di coppia massima. Per anni i compressori volumetrici hanno fatto storcere il naso a tutta una generazione di tecnici, o presunti tali. La parola magica della sovralimentazione è stata "turbocompressore", perchè recupera l'energia dei gas di scarico, senza sottrarre Hp alla propulsione. Ma questo è totalmente vero solo

nel caso dei motori a ciclo Diesel. E infatti un motore diesel senza turbo è "un mezzo motore", in quanto la torbosovralimentazione, in pratica, ne completa al meglio il ciclo termodinamico.
Lo stesso non vale cha marginalmente per i motori a ciclo Otto. Gli americani non sono stati coinvolti dalla turbo-mania quanto gli europei e i nipponici, perchè negli USA i compressori volumetrici hanno continuato ad essere utilizzati, sia su alcuni modelli di serie, sia, soprattutto, nelle competizioni dragster. Per cui negli USA i volumetrici, hanno continuato ad essere oggetto di ulteriori studi e ricerche volti ad ottenere unità sempre più evolute, tecnologicamente raffinate ed efficienti, adatte per tutti gli impieghi. Azienda leader nel settore è la Eaton, il cui Gen VI è talmente efficiente da aver conquistato anche il cuore dei tecnici della Jaguar, e anche, udite udite, di alcune Case germaniche. Grazie ad avanzatissimi software di progettazione e di simulazione per mezzo di modelli matematici, nonché alla evoluzione dei materiali e dei processi di produzione, il Gen VI, non solo utilizza una nuova configurazione di "lobi", una via di messo fra quelli tradizionali e quelli "a vite", ma è anche realizzato con tolleranze strettissime che gli conferiscono una efficienza adiabatica molto elevata che, integrata da doverosi intercooler, lo pone in condizione di far (quasi) pari con i turbocompressori, nei motori a ciclo Otto. Il V8 6.2 delle Cadillac CTS-V (è lo stesso della Corvette ZR1, leggermente depotenziato) fa parte di questa nuova classe di sovralimentati ad altissima efficienza, capaci di erogare coppie mostruose a regimi appena sopra 1000 giri, e di girare in potenza fino a 6200 giri. Un mostro di efficienza che, a velocità codice, in autostrada assicura una resa di almeno 10km/litro. Sia con il cambio automatico a sei rapporti, sia con quello manuale, ambedue di ottimo livello. Ma, con 565Hp a disposizione, chi ci va a velocità codice? Cadillac

CTS-V Sport Wagon è lo station wagon più potente e veloce in produzione al mondo, con un potenziale di 310kmh e un tempo di 4" per

acce¬lerare da 0 a 100kmh. Delle tre varianti, berlina, coupè e station wagon, la CTS-V Sport Wagon è la più intrigante, alla massima potenza, perchè è un wagon dalle linee muscolose e ben squadrate, con la grintosissima griglia anteriore a rete in acciaio inox, i passaruote mag¬giorati, l'assetto abbassato e poderoso che la fa sembrare più compatta dei suoi 4,88 metri. Lo stile unisce classe e personalità. L'abitacolo è altrettanto elegante e raffinatamente eseguito, con i sedili sportivi Recaro rivestiti in pelle, ventilati e riscaldati. La plancia ha design moderno ed arioso, rifinita con inserti in legno pregiato, e la dotazione è completa e di gran classe. L'abitabilità ed il comfort sono ai massimi livelli, come lo è tutta la tecnica di questa guizzante station wagon che, al potenziale prestazionale, unisce un auto¬telaio dall'assetto impeccabile, completato da sospensioni attive a modulazione magnetica pilotata elettronicamente e da una perfetto impianto frenante Brembo Corsa con pinze anteriori a 6 pistoni e dischi autoventilanti da 380mm. Cadillac CTS-V Sport Wagon è una forza della natura.

La progressione a velocità massima è da togliere il fiato, come pure le sue doti di tenuta in curva e la nitidezza di risposta allo sterzo. È incredibilmente agile, sicura, con reazioni dinamiche molto composte e pro¬gressive, perfettamente controllabili nonostante l'enorme potenza. Non per nulla la CTS-V ha girato il vecchio Nur¬burgring in 7'49", un tempo da grande sportiva. La risposta allo sterzo è neutra in inserimento di curva, e le reazioni dinamiche rimangono lineari per tutto l'arco della traiettoria, senza la minima sbavatura e con straordinaria tenuta alle accelerazioni laterali. Su strada è praticamente impossibile trovare i limiti di assetto dell'autotelaio CTS-V, che impiega ruote da 19 pollici con pneumatici hi-performance a profilo

super-ribassato. Perfetto, come sempre, l'impianto frenante Brembo. E se non è intrigante andare a caccia di super-sportive con una con-fortevolissima station wagon per famiglie,

CADILLAC CTS-V SPORT WAGON

non sappiamo cosa altro possa esserlo. Prezzo 84.767 euro, per un con¬trovalore prezzo/presta¬zioni-qualità assolutamente inavvi¬cinabile dalla concorrenza.

BdP

ASTON MARTIN VANTAGE S E VIRAGE

Un santuario della velocità come l'autodromo di Monza è l'arena perfetta per gustare fino in fondo non solo le prestazioni straordinarie, ma anche la classe superba e la qualità eccelsa delle GT Sport Aston Martin. Il test in pista ha coinvolto tutti i modelli 2012, inclusa la 4 porte Rapide che, da vero purosangue britannico, ha tenuto magnificamente il passo dei coupè più sportivi. In questa occasione ho concentrato l'attenzione sulle due novità: V8 Vantage S e Virage. La V8 Vantage S si pone fra la V8 Vantage e la V12 Vantage, essendo equipaggiata con una versione potenziata a 436Hp del V8 4.7 litri, per una velocità massima di 305kmh. Il potente propulsore è associato ad un cambio robotizzato a 7 marce, con levette di selezione al volante, stile F1. L'autotelaio è stato adeguato alle superiori prestazioni con l'adozione di un assetto sospensioni di derivazione corse con ruote 19 pollici e, fondamentale, di un impianto frenante Brembo Corsa, con dischi anteriori da 380mm e pinze a 6 pistoni. Il nuovo V8 potenziato ha meno HP del micidiale V12 6.0 litri della V12 Vantage, ma è anche più leggero e compatto, per cui, anche su una pista veloce come l'autodromo di Monza, le superiori doti di bilanciamento si fanno sentire, ed è possibile tenere bene il passo delle sorelle maggiori. V8 Vantage S è una sportiva stupenda, dalla linea purissima, dagli interni di squisita finezza britannica e dalle prestazioni travolgenti e facili, ad un tempo. La tenuta in curva toglie il fiato, come la progressione fino al limite dei 240kmh alla staccata della prima chicane, dove i super-freni Brembo hanno dato spettacolo. Prezzo molto competitivo: €134.400. Virage si colloca fra DB9 e DBS ed è una GT Sport dalle linee muscolose e dalla vocazione emozionante. È equipaggiata con il V12 6.0 litri in versione da 497Hp, associato ad un cambio automatico sequenziale a 6 marce, assetto con sospensioni attive, ruote da 20 pollici con pneumatici Pirelli P Zero e impianto frenante Brembo Corsa con dischi in materiale carboceramico, gli anteriori da ben 398mm con pinze a 6 pistoni, il massimo assoluto. Sportiva suprema, Virage unisce tutta l'eccelsa classe artigianale Aston Martin (gli interni sono semplicemente favolosi) con un livello prestazionale formidabile, e doti di guida ineguagliate, che mi hanno consentito da inanellare, in tutta sicurezza, una serie di giri "roventi", che hanno messo in mostra tutte le eccellenze di una realizzazione che rappresenta il nuovo standard di riferimento al top della categoria. Prezzo Virage Coupè €193.900, Virage Volante Cabrio €208.500.

JAGUAR XKR-S

Il nuovo asso nella gamma Jaguar si chiama XKR-S, l'evoluzione massima (fino ad ora) del coupè XKR. Qui il V8 5.0 litri Jaguar, alimentato ad iniezione diretta e sovralimentato dal compressore volumetrico hi-tech Eaton Gen VI, eroga una potenza di 550Hp, con coppia massima di ben 680Nm. Le prestazioni sono semplicemente travolgenti: velocità massima 300kmh, limitata elettronicamente, e accelerazione 0-100kmh in 4"4. La scocca è realizzata in alluminio e i suoi elementi sono assemblati utilizzando tecnologie aerospaziali, quindi non saldati, ma collati e rivettati. Come negli aerei. La carrozzeria è stata ampiamente rivisitata nella aerodinamica, ottimizzata per assicurare massima stabilità alle velocità estreme. La nuova configurazione aerodinamica, completata da un assetto ribassato, conferisce ancora più grinta al superbo coupè, che è il modello Jaguar di serie più potente e veloce di sempre. Con grande competenza e lungimiranza, ancora una volta Jaguar ha scelto di organizzare in autodromo, quello molto impegnativo di Portimao, il test di un tale mostro di potenza, ed è stata una esperienza travolgente, per le mostruose prestazioni in accelerazione e ripresa, per la punta velocistica "letta" ad oltre 260kmh, ma anche per il ruggito rabbioso ed esaltante del V8 Jaguar. L'assetto è perfetto, portato al suo massimo dalla scelta dei Pirelli P Zero Corsa, e la controllabilità è eccezionale. Su strada la XKR-S è ugualmente a suo perfetto agio, ma soprattutto offre un interno di raffinatezza e comfort superbi, con sedili anatomici di configurazione impeccabile, per capacità di contenimento e per comfort, e una finizione magnifica in ogni dettaglio. Il prezzo di €132.000 è molto attraente, in relazione alle prestazioni e alla classe imbattibile.

AUDI A4-S4

Trentanove anni, elegante, sportiva, adorabile. Non è l'annuncio di una bella signora in cerca di compagnia. È la definizione in sintesi della Audi A4, il bestseller della Casa che, contando anche i tempi in cui si chiamava Audi 80, ha raggiunto questo bel traguardo di produzione all'avvento della sua decima generazione. Con questa viene una significativa evoluzione dello stile che rende tutte le versioni, dalla berlina alla Avant, dalla Allroad quattro alla S4, terribilmente affascinanti, e ognuna con una personalità straordinariamente forte. In particolare, la Allroad quattro, su carrozzeria wagon, ha una forza ed una grinta spettacolose. Ma lo stesso si può dire anche della S4, ovviamente, mentre, per tutte, la più stretta parentela con i modelli di classe superiore è un plus di ulteriore nobiltà. Leggermente più grandi della edizione precedente, con 4,70 metri, le nuove A4 sono vetture intermedie di una classe straordinaria, che si riflette anche negli interni impeccabili e, quindi, nella gamma delle motorizzazioni, composta da sei turbodiesel TDI e quattro turbo/iniezione diretta di benzina TFSI. Dei primi, tre sono basati sul 2.0 litri e hanno potenze di 120, 143 e 177Hp, e altri tre sono invece V6, fra cui spicca, per la sua eccezionale efficienza e sobrietà, la nuova edizione da 204Hp del 3.0 litri V6, per il quale la Casa annuncia un consumo di soli 4,9 litri/100km. Il motore di base è il TFSI 1.8 litri da 120Hp, disponibile anche in edizione da 170Hp, mentre il TFSI 2.0 da 211Hp si pone in posizione baricentrica, sovrastato solo dal TFSI 3.0 V6 da 272Hp. Per la S4 è stato confermato il V6 3.0 litri da 333Hp. Molto articolata anche l'offerta delle trasmissioni, che include l'eccellente CVT Multitronic e il robotizzato a doppia frizione 7 marce S-Tronic. Trazione anteriore o quattro con differenziali sportivi e assetti ruote fino a 19 pollici per una guida veramente al top.

PORSCHE 911 GT3 RSR

Per una volta consentitemi una divagazione nel mondo delle competizioni, ma questo purosangue si chiama Porsche 911 e la parentela con il modello di serie è sempre molto forte e, quindi, molto coinvolgente. Si tratta esattamente della 911 GT3 RSR e, al contrario della 911 GT3 RS da cui è derivata, non è utilizzabile su strada. Ma è Porsche 911/997 purissima al 100%, a cominciare dal suo propulsore sei cilindri boxer nella cilindrata di 4.0 litri. Tale ragguardevole cubatura è stata ottenuta associando l'alesaggio di 102mm del boxer 3.8 litri con la corsa di 81,5mm di quello da 3.6 litri. La combinazione ha generato un propulsore che eroga una potenza di ben 460Hp, nonostante la sua efficienza volumetrica sia ridotta dalla presenza, in ingresso al collettore di aspirazione, della strozzatura resa obbligatoria dal regolamento LM GTE, in base al quale vengono omologate le vetture che prendono parte alle competizioni di durata, come la 24 Ore di Le Mans, il campionato FIA di Endurance, la Le Mans Series e l'American Le Mans Series, in cui la nuova 911 GT3 RSR si troverà nuovamente di fronte il meglio della produzione mondiale di vetture GT, dalle Ferrari 458 alle Corvette. Rispetto alle precedenti edizioni, la nuova Porsche 911 GT3 RSR risulta allargata di 48mm, per ospitare, al retrotreno, pneumatici con una impronta a terra di 310mm. Estremamente curata l'aerodinamica del frontale, a sua volta allargato per raccordarlo meglio alla sezione posteriore, in modo da assicurare massima efficienza alle prese d'aria ricavate a ridosso dei passaruota posteriori, attraverso le quali l'aria fresca viene convogliata al motore. La nuova aerodinamica dell'anteriore ha anche lo scopo di ottenere un elevato effetto suolo, cui contribuisce l'ampio alettone ad incidenza regolabile che domina la coda. Porsche, sui modelli di serie, adotta sempre e solo impianti frenanti Brembo, e ovviamente la scelta non ha alternative per questa 911 GT3 RS, che impiega dischi in materiale carboceramico e pinze anteriori a sei pistoni, tipo Corsa. Le consegne iniziano a gennaio 2012, al modico prezzo di €498.000 +IVA.

MAZDA 3 AGGIORNAMENTO 2012

La Mazda 3 della attuale generazione è nata nel 2009 e in poco più di un anno e mezzo ha venduto, nel mondo, circa 800.000 unità, di cui 150.000 in Europa, e questa è sicuramente la più solida conferma della eccellente qualità di questa compatta Mazda di segmento C dalla linea fluente e piacevole, che sottolinea un Cx di notevole finezza per una berlina due volumi. Alla Mazda hanno deciso che, nonostante le sue molte virtù e il suo successo, meritava un aggiornamento, sia estetico, sia funzionale e tecnico. La rinnovata Mazda 3 ha subito una rivisitazione stilistica svelta e giovane, che ne ha migliorato il Cx, che scenda da 0,28 a 0,27, nella versione berlina 4 porte 3 volumi, e da 0.30 a 0,29, nella berlina 5 porte 2 volumi, la più diffusa sul nostro mercato. Questo risultato, che riduce ulteriormente i consumi, soprattutto in crociera autostradale, è stato ottenuto migliorando il profilo anteriore, soprattutto nel disegno del paraurti, e ampliando la carenatura sottoscocca, che migliora il flusso sotto la vettura. Nuove e molto eleganti anche le nuove ruote in lega, da 16 o 17 pollici, che vantano anche una struttura più rigida, contribuendo così ad una superiore stabilità in rettilineo. A questa contribuiscono anche l'irrigidimento strutturale della sezione centrale della scocca e la rivisitazione della taratura e dell'assetto delle sospensioni, che hanno architettura McPherson, all'avantreno, e multilink, al retrotreno. Particolarmente raffinata la geometria di quest'ultimo, che contribuisce in modo rilevante alle eccellenti qualità dinamiche che Mazda 3 vanta con tutte le motorizzazioni. Fra queste spicca in particolare l'eccellente turbodiesel 2.2 litri, disponibile sia nella esecuzione da 150Hp, molto parsimoniosa, sia in quella, formidabile, da 185Hp, una forza della natura. Per che non ha rapporti particolarmente cordiali con il benzinaio, suggeriamo l'eccellente turbodiesel 1.6 litri da 115Hp, per un consumo medio di soli 4,3 litri/100km, ma pur sempre capace di quasi 190kmh di velocità massima, e con prezzo che parte da soli €18.990.

BdP

FORCELLA TENNECO-MARZOCCHI RAC 50 LIGHT

La nuova Tenneco-Marzocchi RAC 50 è il nuovo standard di riferimento nel settore delle forcelle per moto stradali di altissime prestazioni che vogliono eccellere anche e soprattutto nell'uso in pista. Semplicemente, non c'è nulla che le si avvicini in termini di raffinatezza concettuale ed esecutiva, affidabilità e precisione di regolazioni. Tutto questo si traduce in un potenziale prestazionale i cui limiti sono ancora da scoprire. Il primo della lista degli eccezionali plus tecnologico-prestazionali su cui si basa la assoluta superiorità della RAC 50 Light risiede in un ineguagliato rapporto peso/rigidità strutturale. Grazie alla sua esclusiva costruzione totalmente in lega leggera, infatti, la nuova Tenneco-Marzocchi RAC 50 Light pesa solo 6,850 kg e vanta caratteristiche di rigidità torsionale e flessionale pari o superiori a quanto di meglio è disponibile nella categoria, ivi inclusa la stessa Tenneco-Marzocchi USD 50 che, in questo senso, vanta i valori più elevati in assoluto. La costruzione dei cursori in una speciale lega di alluminio ha portato ad una sostanziale riduzione delle masse non sospese inerenti tutto il complesso della sospensione anteriore. Ne consegue un avantreno nettamente più preciso e rapido nell'assorbire le asperità del fondo stradale in ragione della minore inerzia globale. Minore inerzia che si riflette anche sulla più agile e precisa risposta dell'avantreno agli input del pilota. La guida risulta più immediata nelle variazioni di traiettoria, più nitida e meno stressante. Ai grandissimi meriti della sua costruzione meccanica, la nuova RAC 50 Light unisce quelli di una concezione di sistema ammortizzante totalmente nuova ed esclusiva Tenneco-Marzocchi, a cartuccia sigillata e pressurizzata, coperta da brevetto. Il sistema garantisce prestazioni elevatissime e, soprattutto, assolutamente costanti, in quanto non è influenzabile dalle variazioni di temperatura, poiché, essendo sigillato e pressurizzato, non contiene aria al suo interno, né ne consente l'ingresso accidentale. Queste rivoluzionarie cartucce sigillate-pressurizzate, che sono il cuore idraulico della RAC 50 Light, utilizzano un fluido specifico al fine di ottimizzare la loro funzione ammortizzante. Ugualmente, per la lubrificazione, viene impiegato un olio

FORCELLA TENNECO-MARZOCCHI RAC 50 LIGHT

specializzato per questa sola funzione. Una membrana in gomma siliconica costituisce la grande innovazione alla base delle straordinarie prestazioni di cui la nuova RAC 50 Light è capace. Oltre a garantire la perfetta pressurizzazione della nuova cartuccia sigillata, con la sua elasticità, debitamente calcolata in fase di progetto grazie al ricorso a simulazioni computerizzate per mezzo di modelli matematici, migliora anche la risposta del sistema in fase di estensione. La cartuccia Tenneco-Marzocchi ha anche il merito di vantare un peso inferiore a quello delle cartucce sigillate di tipo tradizionale e, rispetto ad esse, offre un più ampio arco di regolazioni fini. Ognuna delle due cartucce ha funzionalità ammortizzante completa, in compressione ed in estensione. Sottoposta ad una impressionante serie di rigorosi test di funzionalità e affidabilità, la nuova Tenneco-Marzocchi RAC 50 Light ha superato tutti gli standard di riferimento, confermando la sua ineguagliata superiorità concettuale e la sua superba qualità esecutiva. In particolare, i trattamenti e i riporti superficiali, cui sono sottoposti gli steli in lega di alluminio, hanno confermato totale affidabilità e durata anche in ambienti saturi di aggressivi sia meccanici che chimici.

BdP

NOTE Utili

AUTOMOTOTECH©

COMPANY

ABOUT

CONTACTY

SUPPORT

JOBS

PRIVACY

TERMS

FEATURES

EDITORIALE

EDITORIALE AUTO

EDITORIALE MOTO

HI-TEK SCOOTER

SPECIAL DELLA SETTIMANA

TOP TEST AUTO

PROVA A LUNGO TERMINE

ULTIMI ARRIVI

VARIE ED EVENTUALI

CONNECT

TWITTER

TUMBLR

RSS

FACEBOOK

YOUTUBE

www.automototech.com

lettere@automototech.com

Indirizzo
Via
Cap
Città
Nazione
Tel
Fax
Cell

Direttore Responsabile
Editore

AUTOMOTOTECH

webmagazine by Bruno dePrato