

QUATTORRUOTE

PROVE SU STRADA

EditorialeDomus

© Copyright 2002, Editoriale Domus S.p.A.

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni.
Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato.

Editoriale Domus S.p.A. non potrà comunque essere ritenuta responsabile
per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.

PROVE SU STRADA

Audi «TT Coupé 1.8 turbo quattro»

Porsche «Boxster 2.5i 24V»

Fiat «Coupé 2.0 i.e. turbo 20V»

TRE TRAZIONI TRE PASSIONI

Attesa da tempo dagli appassionati, la «TT» è già un mito. Vi presentiamo in anteprima la prova della «quattro» spinta dal motore più potente, quello da 165 kW, che in Italia sarà disponibile in giugno. L'abbiamo messa a confronto con una «tutto dietro» di rango, la Porsche «Boxster», e con una brillantissima trazione anteriore, la Fiat «Coupé 20V Turbo Limited», da poco aggiornata con un nuovo cambio a sei marce e con freni più potenti.

«Non possiamo aspettare fino a primavera per guidare la «TT quattro». Dite che è disponibile soltanto in Germania? Va bene, quando? Il 15 dicembre a Monaco alle 9? Saremo puntuali». Si chiude così la conversazione con i responsabili dell'Autogerma di Verona, importatore ufficiale delle Audi per l'Italia. Per noi comincia una nuova avventura. Recuperate altre due vetture confrontabili con la «TT» sul piano della «seduzione», si parte per Monaco. Duilio Truffo, coordinatore



L'AUDI «TT COUPÉ» è una 2+2 molto compatta (è lunga soltanto 4,04 m). È spinta da un 4 cilindri turbo di 1.8 litri capace di ben 165 kW di potenza. La trazione è integrale permanente. Prezzo: 70.337.000 lire.



LA PORSCHE «BOXSTER» è una sportiva pura con un'abitabilità per due sole persone. Il motore, posteriore in posizione centrale, è un 6 cilindri boxer aspirato di 2.5 litri per 150 kW. Prezzo: 87.592.000 lire.



LA FIAT «COUPÉ» è l'unica in grado di offrire quattro posti veri. È spinta da un 5 cilindri di 2 litri di cilindrata, con turbocompressore, che eroga 162 kW. La trazione è sulle ruote anteriori. Prezzo: 56.850.000 lire.

degli istruttori della Scuola Guida-Sicura di «Quattroruote» e già recordman con la Ferrari negli Stati Uniti (vedere il numero 11/98), passerà dall'una all'altra macchina, dando il cambio ai nostri normali collaudatori. Direzione Milano. Ecco il suo resoconto.

Trazione anteriore, posteriore e integrale. Quale sarà meglio? L'occasione di fare un viaggio con tre diverse vetture ad alte prestazioni è accattivante e, inoltre, un percorso misto tra città, autostrada e strade di montagna dovrebbe chiarire le idee su quale sia la migliore soluzione. Tutte e tre le vetture sono prestigiose e le loro prestazioni, sulla carta, sono eccellenti. Faccio una premessa: non ho mai scelto una macchina soltanto in base all'accelerazione o alla velocità massima, perché penso che anche se da zero a cento impiega un decimo o due in più, non è detto che sia inferiore in assoluto. Ho sempre valutato l'automobile nel suo insieme, tenendo conto del fatto che devo utilizzarla sia

in città per brevi tratti sia fuori per viaggi lunghi; per cui, deve essere maneggevole, facile da capire, comoda, non troppo rumorosa, veloce, stabile e con una posizione di guida che mi faccia sentire a mio agio sul sedile.

Salgo subito sulla più costosa delle tre, la Porsche «Boxster», una spider a due posti secchi con motore posteriore. Mi calo nell'abitacolo, sistemo il sedile, e, dopo avere dato un'occhiata alla strumentazione, mi avvio: apprezzo subito l'uso del cambio, molto preciso e anche morbido, con le cinque marce ben rapportate tra loro; la Porsche è abbastanza agile sotto i miei comandi, anche se la pedaliera è un po' sacrificata, perché il piede sinistro non ha molto spazio. Mi ricorda un'auto da corsa, con il pedale del freno assai verticale, che obbliga a staccare il piede dal pianale anche quando freno leggermente; durante alcune sterzate lunghe, inoltre, noto che il volante ovalizzato è più stretto sulle parti laterali, quindi sembra che si alzi e si abbassi quando lo giro velocemente. Appena spingo di più

sull'acceleratore, si evidenzia il rumore del motore proprio alle mie spalle e il fruscio dell'aria mi ricorda che sono su una spider; rilevo che la «Boxster» ha un buon inserimento nelle curve e sente bene il terreno sotto le ruote. Anzi, a questo proposito sottolineo che la Porsche segue tutte le ondulazioni del terreno che si trasmettono al volante, per cui devo guidare sempre con attenzione anche in rettilineo. In autostrada l'asfalto più liscio mitiga il fenomeno e la vettura è ben attaccata alla strada; le ruote da 18 pollici accrescono la precisione dello sterzo. Capisco comunque che la vettura è proprio rigida di assetto, indipendentemente dal profilo ribassato delle gomme. Approfitto dell'assenza del limite autostradale e spingo sul pedale: supero facilmente i 200 km/h e arrivo quasi al limite dei 240, con il contagiri che segna 6200 giri/min, ma avendo addosso la sensazione di andare più veloce.

Dopo questa prima fase di guida, mi sposto sulla vettura che fino a ora ho visto negli specchietti retrovisori e che

mi ricorda l'Auto Union: l'Audi «TT coupé». La sua linea è decisamente «diversa», può piacere molto o niente, ma è comunque differente da quella delle altre vetture sul mercato. Il cockpit è piccolo rispetto al resto e questa è proprio una sua caratteristica; il vetro laterale, assai basso, ricorda quello delle GT di una volta, ma i cerchi da 17 pollici con gomme «barra 45» la rendono assolutamente attuale. Appena seduto, mi trovo a mio agio: sono circondato da un'ottima rifinitura con un design davvero piacevole, la portiera alta aumenta il senso di protezione e la strumentazione, pur essendo incorniciata da profili metallici, assume toni caldi che mi fanno sentire particolarmente accogliente l'intero abitacolo. La coppia del motore, molto piatta, mi permette di attraversare la città con estrema facilità; la «TT» è molto maneggevole grazie alle dimensioni e alla prontezza del motore: dopo un breve tratto di autostrada in cui assaporo le ottime doti di «spinta» del quattro cilindri turbo, unite a un cambio a sei marce veramente efficace e





Da Monaco in viaggio verso Sud

A destra, le tre auto fotografate nella splendida Marienplatz di Monaco di Baviera. Sopra, lasciata l'autostrada, raggiungiamo il lago Tegernsee. È l'occasione per saggiare le qualità stradali delle vetture.



Niente paura a girare in città

L'attraversamento di Innsbruck non dà problemi. Le tre vetture hanno dimostrato di sapersi destreggiare anche nel traffico cittadino. Unico inconveniente, la frizione «pesante» sulla Fiat e sulla Porsche.



In autostrada i vantaggi della sesta

Di nuovo in autostrada verso il Brennero. In queste condizioni è la «Coupé» Fiat a prevalere sulle altre due vetture, grazie alla sesta marcia lunga, che consente di mantenere il motore a regimi più contenuti.



ben rapportato, affronto ora il percorso misto, con la strada leggermente viscosa. L'ambiente è l'ideale per saggiare le caratteristiche delle quattro ruote motrici: traffico zero e neve ai lati. Non mi faccio scappare l'occasione e m'impegno in una serie di curve in cui apprezzo sia la trazione sia la stabilità della vettura. L'Audi è attaccata alla strada e non è nemmeno troppo sottosterzante, come mi sarei aspettato; la guida è abbastanza neutra: quando pigio sul gas all'uscita di curva traspare un leggero sottosterzo, ma, alleggerendo lievemente la pressione sull'acceleratore, la vettura tende a chiudere la curva. Bisogna però stare attenti al riallineamento e, anziché lasciare scorrere il volante durante questa fase (come alcuni fanno), è necessario che lo si riaccompagni ben saldamente con le mani, fino alla posizione rettilinea. Cerco qualche stragemma per creare una situazione di sovrasterzo, perché mi piacerebbe cimentarmi in qualche bel controsterzo. Il sistema è facile, basta usare una

manovra tipicamente rallistica: freno con il piede sinistro senza alleggerire il gas quando sono a inizio curva. Sorpresa! Appena sfioro il freno (col sinistro) il motore cala di giri improvvisamente come se mancasse la corrente: questo è un sistema di sicurezza montato di proposito dall'Audi per evitare che si freni e acceleri contemporaneamente. Un piccolo difetto, però, riesco a trovarlo: il pedale del freno è di metallo e soltanto alcuni piccoli tasselli di gomma evitano che la suola scivoli, ma, quando si esegue il punta-tacco, il bordo del pedale non trattiene bene il piede, che può scivolare.

Dopo avere guidato le prime due vetture dal marchio prestigioso, salgo sulla Fiat «Coupé 2.0 turbo 20V» a sei marce. La «Limited Edition» ha, sul montante centrale, le scritte rosse, come le pinze dei freni e alcuni particolari dell'interno, compreso il volante, che è bicolore. Tralascio di esprimere un giudizio su questi particolari, perché non amo i colori troppo vistosi e, anzi, tendo piuttosto al monocro-

matismo. Anche sulla Fiat «Coupé» trovo la posizione di guida assai gradevole. Il volante è regolabile in tutte le posizioni e il sedile mi avvolge bene le spalle. La strumentazione è ben visibile e la messa in moto è a pulsante (rosso, ovviamente) sul cruscotto, mentre la chiave è sul piantone del volante. Provo a premere questo bel pulsante rosso senza contatto, ma la messa in moto non funziona: girando invece la chiave e premendo poi il pulsante, il motore si avvia. Un accorgimento, che oggi può sembrare un «doppio lavoro», se non lo si valuta come una «barriera di sicurezza» contro gli avviamenti accidentali. E un richiamo, inoltre, a un sistema che non tutti conoscono e che in passato era utilizzato sulle vetture da competizione per uno scopo ben preciso. La procedura era la seguente: prima si premeva il pulsante e il motorino d'avviamento faceva girare il motore mandando in pressione anche l'olio, poi si girava il contatto e a quel punto il motore si avviava con l'olio già in

pressione. Questo accorgimento era utile: evitava che il motore andasse in moto con le parti alte a secco di olio. Intanto, innesto la prima marcia e mi avvio lungo un bel tratto di curve miste. Alla prima accelerazione, la «Coupé» schizza in avanti con qualche piccolo slittamento delle ruote anteriori, a causa del fondo leggermente viscido; aumento subito la marcia e la vettura continua la sua accelerazione progressiva, con una spinta veramente invidiabile: sono appena sceso dall'Audi «TT» e non trovo nulla da rimpiangere; anzi, l'impressione è che il turbo italiano sia più «cattivo» del tedesco, pur avendo i rapporti leggermente più lunghi. Sulla carta, le potenze sono analoghe, ma la Fiat pesa circa 100 chili in meno, anche se è più lunga e vanta due veri posti posteriori. Le curve continuano e, a parte le riprese all'uscita dei tornanti, in cui perdo leggermente a causa della potenza esuberante della «Coupé» Fiat, nelle altre curve il rendimento è molto buono. La macchina



Tutti i numeri di un feeling

risponde bene ai comandi e anche il sottosterzo, che credevo più evidente, è contenuto; grazie all'autobloccante anteriore a giunto viscoso, si riesce a mantenere la traiettoria usando sia l'accelerazione progressiva sia il rilascio del gas per stringere la curva. Bisogna comunque usare prudenza, perché in un attimo ci si ritrova ad alta velocità: nei tratti autostradali, infatti, usando le marce più alte, le velocità aumentano con una progressione notevole. Raggiungo i 100 km/h in seconda marcia, i 150 in terza, sfioro i 200 in quarta, innesto la quinta arrivando a 235 e ho ancora la sesta marcia a disposizione. Il traffico dell'autostrada tedesca m'impedisce di andare oltre... Mantengo i

220 km/h in sesta marcia e noto che sono solamente a 5000 giri di motore con un filo di gas. Però!

Dopo essermi stabilizzato sui 140 km/h, un'andatura alla quale mi gusto la silenziosità della 5 cilindri Fiat, posso anche permettermi alcune riflessioni: se dovessi scegliere fra le tre? Per una guida sportiva vera e propria dovrei preferire una vettura a trazione posteriore. Anche se più impegnativa, e con la coppia massima a un regime più elevato, la Porsche su un terreno liscio potrebbe essere quasi più performante, l'importante è rimanere sopra i 4500 giri/min e accettare un po' più di rombo nelle orecchie. Se dovessi recarmi spesso in montagna, probabilmente l'Audi «TT» sarebbe la

più adatta: la trazione è assicurata, la silenziosità e la facilità di guida potrebbero garantire delle ottime prestazioni a patto di essere solamente in due a bordo. Se le mie esigenze fossero più varie, e dovessi per esempio trasportare a volte qualche amico, sarebbe la Fiat «Coupé» la GT più completa, e cioè assai veloce, sicura, silenziosa, adatta a tutti i tipi di strade.

È difficile trarre conclusioni valide per tutti, anche perché le vetture sportive di oggi sono quasi tutte di alto livello tecnico: forse, in pochi casi come in questo ciò che peserà di più nella motivazione all'acquisto sarà, oltre alle capacità del portafogli, la forza della fascinazione suscitata dallo stile (oltre che dal marchio).

Arrivati a Milano, alla sede di «Quattroruote», le tre vetture sono state analizzate sotto ogni aspetto. Dapprima l'esame statico, poi il responso della pista, l'analisi tecnica e il rilevamento delle prestazioni massime nel nostro impianto di prova di Vairano. Seguiteci nelle prossime pagine: vi raccontiamo in dettaglio questo appassionante confronto.

Sono tutte e tre velocissime con prestazioni massime simili tra loro, ma con fisionomie e personalità ben distinte. Dopo un migliaio di chilometri percorsi nelle più diverse condizioni d'impiego, in città, in montagna, in autostrada, ci siamo fatti un'idea abbastanza precisa delle qualità e dei difetti di ognuna delle tre vetture di questo confronto. Ora viene la parte più difficile di una prova su strada: dalle impressioni si passa ai dati, ai rilevamenti strumentali. Ognuna delle tre vetture viene analizzata in dettaglio. Dapprima staticamente; si controllano le dotazioni di bordo, la funzionalità dei vari accessori, la qualità dei materiali e delle lavorazioni. Quindi, sulle piste di prova del nostro impianto di Vairano.

Si inizia con i rilevamenti fonometrici, si continua col consumo carburante e con le prestazioni massime, per passare poi alla valutazione del comportamento dinamico in condizioni limite di utilizzo. Si misura la tenuta di strada (rilevamento del g laterale massimo in condizioni d'assetto stabilizzato), si controlla la stabilità in curva e in rettilineo a elevata velocità e, da ultimo, il giro della pista «handling», sempre significativo quando si ha a che fare con sportive di questo calibro. Un lavoro lungo e meticoloso che porta all'elaborazione di una grande quantità di dati, che solo in piccola parte trovano posto sulla rivista. L'importante è che i dati trasformino in certezze le impressioni ricevute al volante.



Gli ingredienti del mito nascente

La «TT» (sta per Tourist Trophy, in ricordo della famosa corsa che si svolgeva sull'isola di Man) non passa inosservata. Gli stilisti tedeschi non sono scesi a compromessi, tanto che la linea definitiva della vettura è risultata davvero molto simile a quella del prototipo esposto al Salone di Francoforte del '95. Predominano su tutto le forme curvilinee, enfatizzate dai passaruote perfettamente rotondi e dalle ruote di grande diametro (17"). Caratteristico il padiglione, molto basso, con finestratura ridotta, come sulle sportive di un tempo, che si raccorda dolcemente con il baule posteriore. In quest'insieme fortemente rétro, s'inseriscono particolari dal design spiccatamente moderno come i fari poliellissoidali, a

richiesta anche con lampade a scarica di gas, e i cerchi di lega leggera a sei razze. La «TT» è molto compatta con sbalzi anteriore e posteriore ridotti. Data la limitata altezza del padiglione, prendere posto nell'abitacolo può creare qualche problema. Lo spazio davanti è più che sufficiente, mentre dietro i posti sono adatti e omologati per ospitare soltanto bambini di età compresa tra i 4 e i 12 anni. Anche l'interno, rifinito come sempre con la massima cura e con materiali di buona qualità, denota una precisa personalità. La plancia è molto semplice, quasi spartana; su di essa spiccano le grandi bocchette circolari per la ventilazione e i pulsanti dei comandi secondari. Davanti al pilota, racchiusa in un piccolo

cruscotto, vi è la strumentazione composta da quattro indicatori analogici (contagiri, tachimetro, indicatore livello carburante e termometro acqua) e dal display del computer di bordo (optional), che fornisce anche il valore della temperatura esterna e visualizza i segnali RDS dell'autoradio. Il sedile e il volante sono ampiamente regolabili e consentono a chiunque di trovare la posizione più idonea. Volante quasi verticale, si guida comunque vicini al suolo, con pedaliera (coadiuvata da un valido appoggio per il piede sinistro) e leva del cambio ben disposte. La dotazione di serie è davvero completa; comprende, oltre agli airbag frontali e laterali, il climatizzatore automatico, i sedili riscaldabili e l'interno di pelle.



Auto Union di ritorno

La linea della «TT» ripropone in chiave moderna i temi stilistici delle grandi Auto Union del passato. Il risultato è una forte personalità, evidente anche nell'impostazione dell'abitacolo. Al di là dell'aspetto volutamente quasi spartano, il livello di finitura è allineato con lo standard Audi. A destra, un particolare della strumentazione, con i quadranti incorniciati da ghiere metalliche.



Un sapiente cocktail rétro

Sull'Audi «TT» convivono armoniosamente stili diversi, dal modernissimo taglio dei fari all'evocativo tappo del serbatoio con la ghiera d'alluminio come sulle auto da corsa di un tempo. A sinistra, la console centrale, anch'essa molto «corsaiola», con la corta leva del cambio.



La «piccola» è la più grande

A poco più di due anni dalla presentazione, la «Boxster» mantiene inalterato il suo fascino. Anzi, con l'assetto sportivo da 18", da poco disponibile come optional anche su questa «piccola» Porsche, la linea acquista ancora maggior grinta e personalità, pur con qualche scompenso stilistico. La «Boxster» è lunga 4,32 m, cioè 7 cm più della «Coupé» Fiat e addirittura ventotto rispetto alla «TT» dell'Audi.

Diversamente dalle altre due, la «Boxster», a causa della disposizione meccanica con il motore posteriore in posizione centrale, è una due posti secchi. Anche qui, almeno a capote chiusa, l'accessibilità non è delle migliori. Lo spazio abitabile è, per forza di cose, piuttosto ridotto e va segnala-

to che, se si è in due, non è possibile sistemare nell'abitacolo neppure una valigetta ventiquattrore. In questo caso, bisogna ricorrere ai bagagliai che sono due, uno davanti e uno dietro, per complessivi 260 litri di capienza.

Il posto guida è d'impostazione ancor più sportiva che non quello della «TT». I comandi principali sono tutti ben disposti, anche se la mancanza di regolazione in altezza per il volante (si muove soltanto assialmente) può creare qualche problema di adattabilità. La strumentazione è raccolta davanti al pilota ed è dominata, secondo la tradizione Porsche, dal contagiri di grandi dimensioni. La dotazione comprende, oltre al tachimetro e agli indicatori classici, anche quello del livello

dell'olio. La qualità della finitura è complessivamente buona in relazione al prezzo d'acquisto della vettura. In particolare, ci sono piaciuti molto i sedili, di ottima fattura e ben sagomati. Qualche riserva, invece, va espressa riguardo l'equipaggiamento: di serie vi sono gli airbag frontali e il climatizzatore, ma non sono previsti accessori indispensabili come il sistema antipattinamento (1.950.000 lire) o gli specchietti a regolazione elettrica (385.000 lire). Gli airbag laterali sono disponibili a richiesta al prezzo di 2.552.000 lire. A conti fatti, la «Boxster» provata, con l'assetto sportivo, i cerchi da 18 pollici, il pacchetto «Sport Design» e qualche altra raffinatezza, supera abbondantemente i 100 milioni di lire.



Un po' di nostalgia

Anche sulla «Boxster» dominano le linee curve, dolcemente raccordate tra loro. Non è un caso, poiché gli stilisti di Stoccarda si sono ispirati per questa vettura alla famosa «Speedster» degli anni Cinquanta. Sopra, un particolare della plancia, con la strumentazione semplice, ma chiara e ben visibile. A destra, i due roll bar che proteggono gli occupanti in caso di ribaltamento.



Complessità e semplicità

Il gruppo ottico anteriore è caratterizzato da un design piuttosto complesso, che appesantisce un po' le linee pure del frontale. Molto più semplice quello posteriore. Nessuna estrosità ci si è concessi, invece, per quanto riguarda il tappo del serbatoio carburante (a sinistra).



Sempre più cattiva sempre più speciale



Firmato Pininfarina
«Limited Edition» si chiama questa versione della «Coupé 20V Turbo». Le modifiche apportate al disegno originale di Pininfarina (bandelle sottoporta e spoiler anteriore) ne hanno però appesantito la linea. Sopra, sempre bella e originale la plancia in tinta con la carrozzeria; la strumentazione è completa, ma non sempre ben visibile. A destra, un particolare dei freni Brembo con dischi ventilati e forati.



Quando venne presentata nel 1994, la «Coupé» Fiat fece scalpore. La linea, disegnata da Pininfarina, era forte, trasgressiva, quasi arrogante tanto era ardita. Nel frattempo la «Coupé» ha ricevuto nuovi motori e importanti modifiche tecniche; la linea, però, continua a far discutere. Da un punto di vista puramente estetico, non approviamo le ultime modifiche apportate a questa versione «Limited Edition», che, a nostro avviso, ne appesantiscono il disegno originale.

L'abitacolo è decisamente più ampio di quello dell'Audi «TT». I posti sono quattro, davanti lo spazio è abbondante, mentre dietro è possibile ospitare due persone di media statura senza troppi sacrifici. Il bagagliaio, al quale si

accede tramite un normale cofano ed è quindi meno versatile di quello con portellone dell'Audi, ha una buona capienza (295 litri) ed è ben sfruttabile grazie alla forma regolare del vano.

Il posto guida è ergonomicamente corretto. L'impostazione è molto simile a quella della «TT» e della «Boxster» con il piano di seduta basso e il volante quasi verticale. La pedaliera, di tipo sportivo con pedali in metallo traforato come sulla «TT», e la leva del cambio sono in giusta posizione, mentre gli interruttori secondari sono raggruppati sulla console e sul tunnel centrale. L'avviamento, come sulle auto da corsa, avviene premendo un apposito pulsante posto sopra la chiave di avviamento. La strumentazione, raggrup-

pata davanti al pilota, ha una dotazione completa, comprende anche il manometro dell'olio e il voltmetro. Peccato che gli indicatori, piuttosto piccoli, non siano sempre ben visibili.

La «Coupé», pur con qualche incongruenza (alcuni particolari sono ancora migliorabili), è complessivamente ben rifinita. I rivestimenti di pelle (di serie su questa versione) sono di buona qualità, anche se avremmo preferito un minor contrasto tra i colori. Una critica va fatta all'equipaggiamento base che non comprende accessori importanti per la sicurezza di marcia come l'airbag per il passeggero (disponibile a richiesta), quelli laterali (per il momento non ancora previsti dalla Fiat) né un sistema antipattinamento.



Luci emergenti e luci incassate

La carenatura in rilievo dei fari anteriori poliellissoidali è una caratteristica saliente della «Coupé». Stilisticamente interessanti anche le luci posteriori, circolari e incassate nel parafango. La maniglia di apertura (a sinistra) è incorporata nel montante, che porta anche il logo del modello.



Massa al centro e va'

Siamo sui 200 km/h in pista, giriamo di pochi gradi il volante, la «TT» s'inserisce sulla nuova traiettoria con un'immediatezza sorprendente. Sentiamo il retrotreno che morde rabbiosamente l'asfalto e contrasta la spinta laterale, l'appoggio sulle ruote esterne viene raggiunto in un attimo senza alcuna indecisione. Lo sterzo, prontissimo, ma anche progressivo, consente di controllare millimetricamente la traiettoria. Questa grande dinamicità, che si tramuta in un vero piacere della guida, è sicuramente una delle qualità di questa nuova coupé tedesca. È il risultato di un'indovinata ripartizione dei pesi e, soprattutto, dell'assenza di sbalzi davanti e dietro, che ha consentito di raggruppare le masse il più vicino possibile al baricentro della vettura. Grazie anche a sospensioni e pneu-

matici quasi da corsa, la «TT» garantisce livelli di tenuta eccellenti (1,03 g in assetto stabilizzato). Il comportamento è tendenzialmente neutro, ma è possibile farla sovrasterzare (in fase di rallentamento) o sottosterzare (in fase di accelerazione) con una certa facilità. Questo, ovviamente, quando la si spinge al limite in pista. A questo proposito, il classico giro della pista «handling» di Vairano, un test cui sottoponiamo tutte le vetture sportive, è stato coperto in 1'27"380, un tempo di rilievo, ottenuto grazie anche all'eccellente motricità garantita dalla trazione integrale che consente di sfruttare a fondo tutti i 165 kW.

Il 4 cilindri turbo si è dimostrato un motore non soltanto molto potente, ma anche ampiamente sfruttabile in ogni situazione. Spinge forte sempre con un ritardo di risposta (turbo lag) che diventa evidente soltanto quando si preme tutto l'acceleratore a basso regime. Grazie anche a un cambio a 6 marce esemplare per manovrabilità, rapidità e scelta dei rapporti, le prestazioni sono notevoli: la «TT» raggiunge i 100 km/h con partenza da fermo in 6,7 s e chiude il chilometro in 27 secondi netti, con una velocità d'uscita di 193,8 km/h, mentre la velocità massima è stata di poco superiore ai 240 km/h.

I freni sono ben dimensionati, adatti alle elevate prestazioni della «TT»; unico neo, la corsa del pedale, un po' troppo lunga che impedisce di modulare al meglio la frenata.



È regina in pista

Se su strada la «Boxster» è risultata la meno confortevole delle tre, quella con minor qualità da gran turismo, in pista la «piccola» di Stoccarda si è presa una bella rivincita sulle due concorrenti. Grazie anche all'assetto sportivo (optional) con pneumatici da 18 pollici, che ha ulteriormente migliorato il comportamento di questa sportiva, la «Boxster» in un giro di pista ha rubato ben 1,6 s all'Audi «TT» e addirittura 2,8 s alla Fiat «Coupé»: questo, pur con una potenza inferiore e prestazioni massime complessive simili a quelle delle due rivali (vedere il quadro riassuntivo a pag. 90). La «Boxster» si avvantaggia nei curve veloci, dove può far valere le sue grandi doti di tenuta (1,09 g in assetto stabilizzato) e di stabilità, ma anche in fase di frenata e in uscita dalle curve più strette, dalle quali si scatta velocissimi controllando un leggero sovrasterzo di potenza. Il merito ovviamente è nella soluzione «tutto dietro», tipica delle auto da corsa, che consente di sfruttare al meglio le caratteristiche di tenuta dei pneumatici. Quindi, cinque stelle meritate alle tre voci «Sterzo», «Tenuta» e «Stabilità», che definiscono il comportamento stradale di una vettura.

Un'altra carta vincente della «Boxster» è la frenata. L'impianto,

molto simile per concezione a quello delle rivali, è ben dimensionato. Anche in questo caso le migliori prestazioni ottenute sono da attribuire in parte agli enormi pneumatici, che garantiscono un «grip» eccezionale, e in parte alla distribuzione ottimale dei pesi (47% davanti e 53% dietro), che fa lavorare di più e meglio il retrotreno.

Il 6 cilindri boxer aspirato si difende bene in accelerazione, ma dispone di una minor coppia rispetto ai due turbo ed è quindi complessivamente meno elastico. Riprende con regolarità anche da basso regime, ma da il meglio di sé quando lo si spinge oltre i 4500 giri/min fino al limite dei 6500; più su non è il caso di avventurarsi, poiché la potenza cala vistosamente. Il campo di utilizzazione, quindi, non è molto ampio. Il cambio a 5 marce è ben rapportato, ma, sicuramente, un 6 marce porterebbe a sfruttare ancora meglio la meccanica.



Pezzo forte, il motore

Con 252 km/h di velocità massima la Fiat «Coupé» è risultata nettamente più veloce delle altre due. Tale valore viene raggiunto in V marcia in netto fuorigiri, mentre con la VI, che non è comunque eccessivamente lunga, è possibile mantenere medie autostradali elevate senza sfruttare troppo la meccanica.

Il 5 cilindri turbo Fiat è sicuramente uno dei punti di forza di questa sportiva. È potente quasi quanto l'Audi, ma dispone di coppia ancora maggiore a basso e medio regime. Soffre di un «turbo lag» (ritardo di risposta) abbastanza pronunciato, quando lo si utilizza al di sotto dei 3000 giri/min, caratteristica che comporta un funzionamento meno regolare e che impone una tecnica di guida particolare (è necessario anticipare le manovre con l'acceleratore), ma garantisce forti emozioni quando lo si spinge al massimo. La «Coupé» brucia i 100 km/h da fermo in 6,5 s, cioè più o meno come le due rivali, ma raggiunge il limite dei 180 in 19,4 s contro i 22,2 s della «TT» e i 21,4 s della «Boxster». Il nuovo cambio a 6 marce ha precisi ed è ben manovrabile, mentre la scelta dei rapporti, meno ravvicinati di quelli dell'Audi, privilegia il confort rispetto alla sportività.

L'impianto frenante garantisce eccellenti valori di decelerazione e una buona resistenza alla fatica. Il pedale, piuttosto pesante e con corsa breve (come sulla «Boxster»), consente di modulare bene la frenata. La tenuta

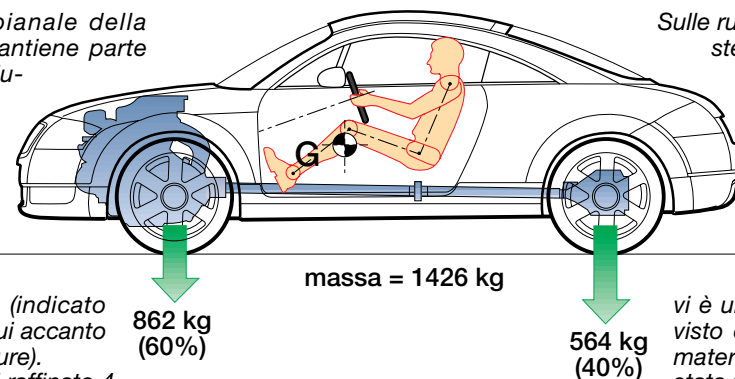
di strada è elevata. L'accelerazione laterale in curva raggiunge il valore di 1 g, molto elevato per una trazione anteriore, ma inferiore all'1,03 fatto registrare dalla «TT» a trazione integrale e all'1,09 della «Boxster». In curva, la «Coupé» sottosterza con decisione soprattutto in fase di uscita dalle curve. Il «viscodrive», che svolge la funzione di autobloccante, fa il suo dovere, ma è indubbio che la motricità sia inferiore a quella messa in campo dalle due concorrenti. Lo sterzo, per quanto pronto, è leggermente meno rapido di quello delle due sportive tedesche. Anche l'inserimento in curva, a causa del passo più lungo e del maggior peso gravante sulle ruote anteriori, è un po' meno veloce. In compenso, la stabilità del retrotreno è tale da mettere al riparo da qualsiasi sorpresa.



POTENTISSIMA SEMPRE IN COPPIA

La «TT» nasce sul pianale della «A3», della quale mantiene parte della meccanica. La riduzione del passo di sette cm e il contenimento degli sbalzi anteriore e posteriore hanno consentito di ottenere un'auto molto compatta e con le masse raggruppate vicino al **baricentro** (indicato con «G» nello schema qui accanto e in quelli delle altre vetture).

Il motore della «TT» è il raffinato 4 cilindri di 1.8 litri di cilindrata turbo-compresso, con testata a 5 valvole per cilindro, che già equipaggia altri modelli della Casa tedesca. Per la «TT» è stato notevolmente potenziato, grazie a modifiche all'elettronica e all'adozione di un doppio intercooler,



Sulle ruote anteriori agisce anche il sistema EDS, che, frenando di volta in volta la ruota che sta pattinando, svolge di fatto la stessa funzione del differenziale autobloccante. In questo modo, viene garantita sempre la massima motricità.

Le sospensioni sono classiche: davanti vi è uno schema MacPherson rivisto e aggiornato con nuovi materiali, mentre dietro è stata preferita una soluzione con puntone longitudinale e doppi bracci trasversali. I cerchi sono da 17 pollici di diametro e montano pneumatici super ribassati «serie 45». Anche l'impianto frenante, assistito da ABS, è stato particolarmente curato. I dischi sono del tipo autoventilante sia all'avantreno sia al retrotreno e quelli anteriori hanno un diametro di ben 312 mm.

Sulla «TT» è stata particolarmente curata anche la sicurezza passiva. L'auto ha superato positivamente le prove di crash frontale e laterale previste dalla futura normativa CE.

La «TT» è stata particolarmente curata anche la sicurezza passiva. L'auto ha superato positivamente le prove di crash frontale e laterale previste dalla futura normativa CE.

«TT COUPÉ 1.8/225 CV TURBO QUATTRO»

Motore: anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 81,00 mm - Corsa 86,40 mm - Cilindrata 1781 cm³ - Rapporto di compressione 8,90:1 - Potenza max 165,0 kW a 5900 giri/min - Coppia max 280,0 Nm da 2200 a 5500 giri/min - Potenza specifica 92,6 kW/l - 3 valvole di aspirazione, 2 valvole di scarico - Due assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic, turbocompressore KKK K03 e due intercooler - Accensione elettronica, 4 bobine - Raffreddamento a liquido - Capacità circuito 7,0 litri - Catalizzatore a tre vie - Alternatore 70 A - Batteria 44 Ah.

Tassa di possesso: 825.000 lire.

Trasmissione: trazione integrale permanente - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti: I) 3,417:1; II) 2,105:1; III) 1,429:1; IV) 1,097:1; V) 0,912:1; VI) 0,912:1; RM) 4,107:1 - Riduzione finale a coppia conica.

Pneumatici: 225/45 R 17 Y, cerchi 7,5J x 17 in lega leggera. Vettura provata con Michelin «Pilot SX». Ruota di scorta di dimensioni ridotte.

Corpo vettura: coupé, 2 porte, 2+2 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori oleopneumatici - Freni a disco autoventilanti, su tutte le ruote, ABS e dispositivo antilock EDS in accelerazione - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 62 litri.

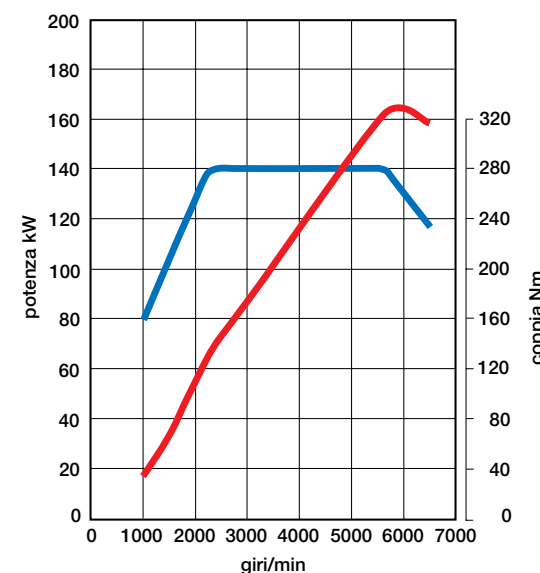
Dimensioni e massa: passo 2,429 m - Carreggiata anteriore 1,528 m - Carreggiata posteriore 1,505 m - Lunghezza 4,041 m - Larghezza 1,764 m - Altezza 1,346 m - Diametro di sterzata 10,5 m - Massa 1395 kg, rimorchiabile 940 kg - Capacità bagagliaio da 220 a 490 dm³.

Stabilità

Il primato non le appartiene

Nella prima foto a lato potete vedere la «TT» mentre affronta la prova di stabilità. Il test comporta un rapido cambio di traiettoria in curva, con contemporaneo rilascio del pedale dell'acceleratore. Il pilota affronta la prova per velocità iniziali crescenti fino a raggiungere il limite della vettura. Nel giudizio viene tenuto conto non soltanto della velocità massima a cui è stato possibile eseguire il test, ma anche delle reazioni più o meno progressive della vettura e dell'impegno richiesto al pilota per

controllarle. La velocità limite della «TT» è risultata pari a 104,1 km/h, un buon valore, anche se non elevatissimo per una sportiva di questo tipo. Come abbiamo già avuto modo di dire, questa Audi risponde con grande rapidità alle sollecitazioni. In una situazione di questo genere il retrotreno tende a sovrasterzare con una certa decisione (foto 1) tanto da richiedere una leggera correzione da parte del pilota. Il seguente riallineamento (foto 2), però, è immediato e non comporta particolari problemi.



Doppio intercooler e non scalda troppo

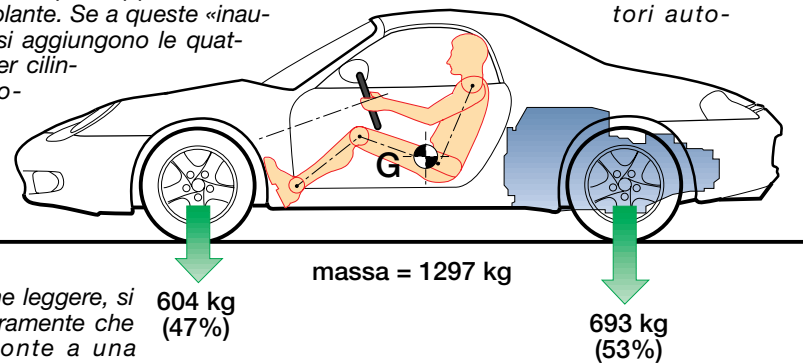
Grazie al doppio intercooler, la temperatura dell'aria compressa che viene immessa nel collettore di aspirazione supera di soli 30 gradi quella ambiente. La pressione di sovralimentazione è di 2 bar assoluti. A sinistra, il grafico con la curva di coppia e potenza del motore. Caratteristico, l'andamento piatto della coppia motrice tra i 2200 e i 5500 giri/min.

MOLTO È CAMBIATO DALLA «911»

In casa Porsche, la nascita della «Boxster», avvenuta nel 1996, ha rappresentato un passaggio epocale: il fatto più eclatante, oltre a quello di rendere disponibile una Porsche sotto ai 100 milioni di lire, è stato la nascita di una famiglia di motori del tutto nuovi, che ha poi coinvolto anche la «911/1996». L'ormai datato raffreddamento ad aria ha ceduto il posto a quello ad acqua, attenuando il tipico rumore del boxer, che i tecnici si sono affrettati a far riemergere con opportune geometrie e tarature dello scarico. Anche la disposizione rispetto alla carrozzeria è capovolta e il cambio non è più rivolto verso l'abitacolo, ma verso il posteriore. Addio, quindi, alle bancate «fuoribordo», com'è stato per trent'anni nella vecchia «911». Le modifiche hanno permesso di ottenere un bilanciamento delle masse quasi

perfetto fra avantreno e retrotreno e più spazio per il grande catalizzatore. Il cambio è a cinque marce, con l'opzione di un automatico «Tiptronic S», anch'esso a cinque rapporti e con controlli al volante. Se a queste «inaudite» novità si aggiungono le quattro valvole per cilindro, le sospensioni MacPherson, l'esteso impiego di materie plastiche e di leghe leggere, si capisce chiaramente che siamo di fronte a una Porsche «rivoluzionaria» sotto ogni punto di vista. Il propulsore da 2.5 litri, complesso, ma estremamente compatto nella sua architettura, eroga una potenza specifica di buon livello e ha una distribuzione della coppia abbastanza favorevole, grazie anche alla fasatura variabile delle valvole d'aspirazione. Data la posizione poco

usuale del motore, la Casa ha ridotto al minimo la necessità di manutenzione, adottando la distribuzione a catena, il recupero automatico del gioco valvole e tenditori auto-



matici delle cinghie degli accessori. In ogni caso, il vano è accessibile nella zona superiore, in quella frontale e da sotto, smontando la carenatura inferiore. Altra sorpresa: le sospensioni davanti e dietro sono diventate delle «normali» MacPherson, ma ottimizzate per un uso anche sportivo mediante ammortizzatori della giusta durezza. La versione avuta in prova, poi, esibiva uno spettacolare assetto da 18 pollici (Pirelli «P Zero», optional), che influisce in modo significativo sull'assetto e sulla tenuta di strada. I freni, naturalmente,



PORSCHE «BOXSTER 2.5I 24V»

Motore: posteriore/centrale longitudinale - 6 cilindri contrapposti - Alesaggio 85,50 mm - Corsa 72,00 mm - Cilindrata 2480 cm³ - Rapporto di compressione 11,00:1 - Potenza max 150,0 kW a 6000 giri/min - Coppia max 245,0 Nm a 4500 giri/min - Potenza specifica 60,5 kW/l - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa per bancata, punterie idrauliche e fasatura variabile (catena) - Lubrificazione forzata, a carter secco, con scambiatore di calore acqua/olio - Capacità circuito 8,5 litri - Filtro olio sul circuito principale - Alimentazione a iniezione elettronica (multipoint) Bosch M 5.2 - Pompa carburante elettrica - Filtro aria a secco - Accensione elettronica, 6 bobine - Raffreddamento a liquido - Due catalizzatori a 3 vie - Alternatore 280 A - Batteria 60 Ah.

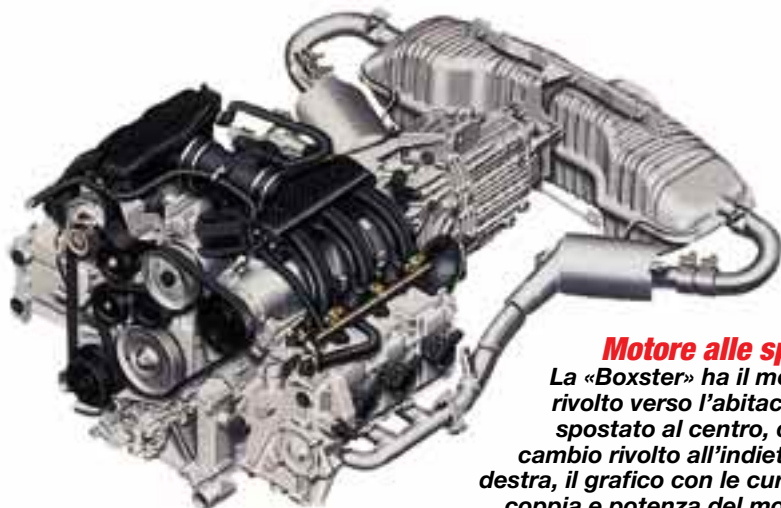
Tassa di possesso: 750.000 lire.

Trasmissione: trazione posteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,500:1; II) 2,118:1; III) 1,429:1; IV) 1,029:1; V) 0,790:1; RM) 3,444:1 - Riduzione finale a coppia conica.

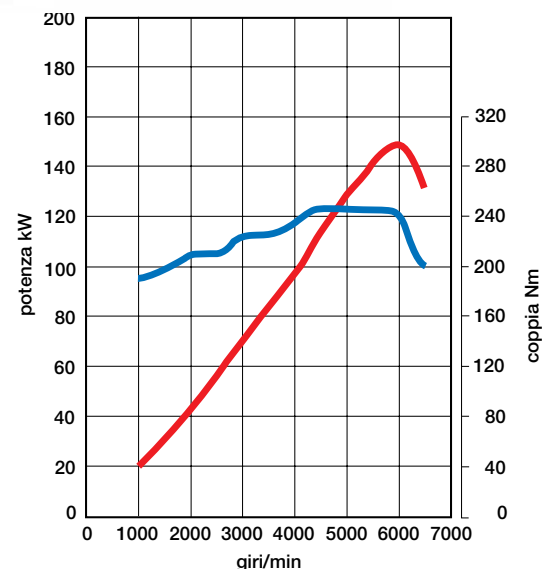
Pneumatici: anteriori 225/40 ZR 18, cerchi 7,5J x 18 - Posteriori 265/35 ZR 18, cerchi 9J 18 di lega leggera. Vettura provata con Pirelli «PZero». Ruota di scorta di dimensioni ridotte.

Corpo vettura: spider, 2 porte, 2 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni a disco autoventilanti, su tutte le ruote, ABS - Sistema antipattinamento in accelerazione ABD - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 57 litri.

Dimensioni e massa: passo 2,415 m - Carreggiata anteriore 1,465 m -



Motore alle spalle
La «Boxster» ha il motore rivolto verso l'abitacolo e spostato al centro, con il cambio rivolto all'indietro. A destra, il grafico con le curve di coppia e potenza del motore.

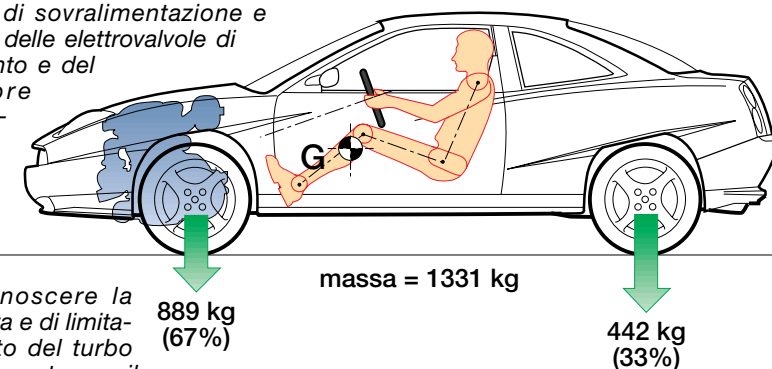


SEMBRA SEMPLICE MA È COMPLESSA

Unica trazione anteriore del confronto a tre, la Fiat «Coupé» monta un cinque cilindri turbo capace di oltre 100 cavalli/litro. La formidabile spinta del propulsore è assicurata da una turbina Garrett con contenuto ritardo di risposta («turbo lag»). Nel suo caso, il fenomeno, molto sensibile nel turbo «cattivi», è stato limitato lavorando sulla fasatura della distribuzione, sulla geometria dei condotti di scarico e aspirazione, sull'inerzia complessiva del gruppo turbocompressore. Le notevoli sollecitazioni meccaniche generate da potenze così elevate hanno poi imposto, per assicurare un'elevata affidabilità, la riprogettazione di alcuni particolari come le valvole (al sodio quelle di scarico), i pistoni (con un nuovo e diverso profilo) e i cuscinetti di banco e di biella. Inoltre, lo scambiatore acqua-olio impiegato sulla versione aspirata è stato sostituito con un più efficace intercooler aria-olio. Di tipo avanzato anche la gestione

elettronica del motore. Oltre a iniezione e accensione, la centralina controlla il variatore di fase della distribuzione, il livello di sovralimentazione e l'inserimento delle elettrovalvole di raffreddamento e del compressore del condizionatore. Il piccolo cervello elettronico è in grado anche di riconoscere la marcia inserita e di limitare l'intervento del turbo in prima per contenere il pattinamento delle ruote. In ogni caso, al differenziale è abbinato un giunto viscoso («Viscodrive») con funzione

autobloccante, che dà maggior motricità in uscita dalle curve più lente.



La concentrazione della massa sull'avantreno (ben il 67% dei 1331 kg complessivi) ha imposto la realizzazione di un impianto frenante molto potente ed efficace, soprattutto sulle ruote anteriori. Realizzato dalla Brembo, prevede davanti dischi di grande diametro (305 mm), autoventilanti e, nel caso della nostra versione «LE», addirittura forati, per migliorarne l'efficacia nell'uso sportivo. Le altre varianti della versione «Limited Edition» riguardano il montaggio di una barra di irrigidimento che collega i duomi delle sospensioni e, soprattutto, l'adozione di un cambio a sei marce. I rapporti sono quelli della versione a cinque marce, cui va ad aggiungersi la sesta. La riduzione finale, però, è leggermente più corta: ne consegue un accorciamento generale dei cinque rapporti inferiori.

FIAT «COUPÉ 2.0 I.E. TURBO 20V LIMITED EDITION»

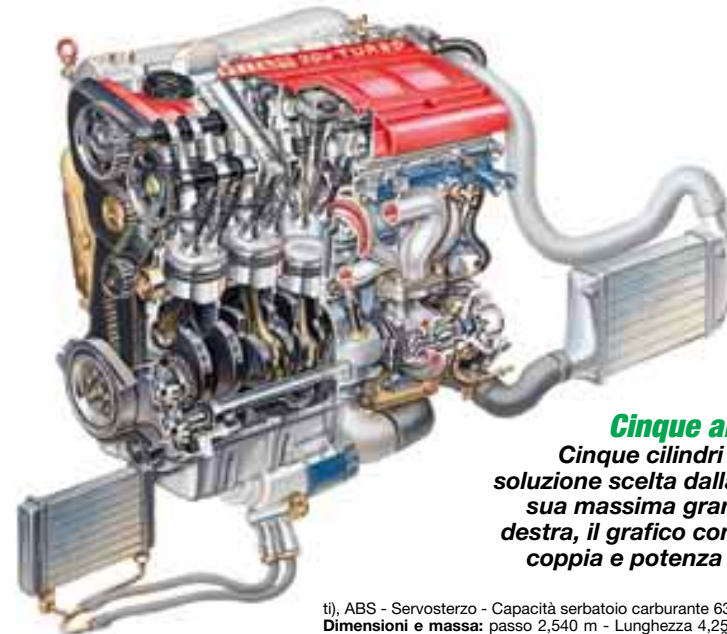
Motore: anteriore trasversale - 5 cilindri in linea - Alesaggio 82,00 mm - Corsa 75,65 mm - Cilindrata 1998 cm³ - Rapporto di compressione 8,50:1 - Potenza max 162,0 kW a 5750 giri/min - Coppia max 310,0 Nm a 2500 giri/min - Potenza specifica 81,1 kW/l - 1 albero controrotante - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa - Alimentazione a iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic M2.10.4 - Sovralimentazione con turbocompressore Garrett e intercooler - Accensione elettronica digitale, 5 bobine - Raffreddamento a liquido - Catalizzatore a tre vie - Alternatore 100 A - Batteria 50 Ah.

Tassa di possesso: 810.000 lire.

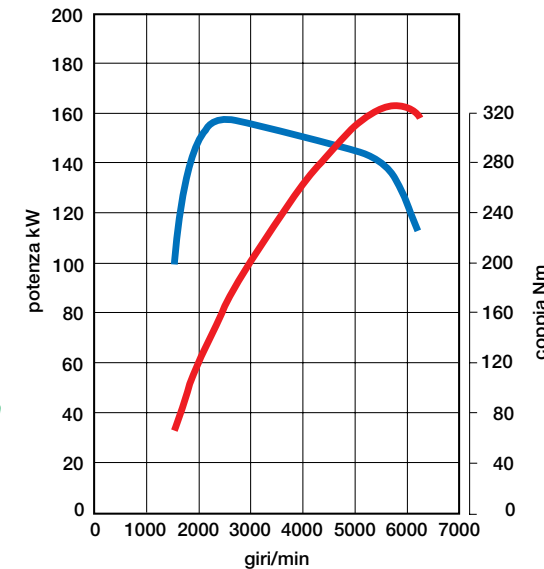
Trasmissione: trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti: I) 3,800:1; II) 2,235:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:1; V) 0,914:1; VI) 0,816:1; RM) 3,545:1 - Riduzione finale con rapporto 3,176:1 - Differenziale autobloccante con giunto viscoso.

Pneumatici: 205/50 R 16 87 Y, cerchi 7J x 16 di lega leggera. Vettura provata con Pirelli «PZero». Ruota di scorta di dimensioni ridotte.

Corpo vettura: coupé, 2 porte, 4 posti - Avantreno a ruote indipendenti, (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni a disco (anteriori autoventilanti).



Cinque al massimo
Cinque cilindri e turbo è la soluzione scelta dalla Fiat per la sua massima gran turismo. A destra, il grafico con la curva di coppia e potenza del motore.



ti), ABS - Servosterzo - Capacità serbatoio carburante 63 litri.

Dimensioni e massa: passo 2,540 m - Lunghezza 4,250 m - Larghezza 1,768 m - Altezza 1,340 m - Massa 1310 kg, - Capacità bagagliaio 295 dm³.

LE PRESTAZIONI

Rilevate sulla pista di Vairano di Vidigulfo (PV)

VELOCITÀ	«TT quattro»	«Boxster»	«Coupé»
Massima	242,649 km/h	238,951 km/h	252,029 km/h
Regime a vel. max	6300 giri in VI	6400 giri in V	6650 giri in V
regime a 130 km/h	3350 giri in VI	3500 giri in V	3000 giri in VI

CONSUMO (percorrenze in VI - «Boxster» in V)			
Velocità in km/h	km/litro		
60	20,6	17,3	17,1
90	15,2	14,3	14,8
100	13,9	13,3	13,8
130	10,9	10,6	10,9
160	8,9	8,6	8,3

MEDIE D'USO in km/l (autonomia)			
 Strada	11,9 (738 km)	12,5 (712 km)	11,7 (737 km)
 Autostrada	10,0 (620 km)	10,0 (570 km)	9,8 (617 km)
 Città	7,1 (440 km)	8,2 (467 km)	7,3 (460 km)

ACCELERAZIONE			
Velocità in km/h	Tempi in secondi		
0-60	2,8	3,0	3,0
0-100	6,7	6,6	6,5
0-130	10,6	10,3	9,9
0-160	16,1	16,3	15,1
0-180	22,2	21,3	19,4
1 km da fermo	27,0	26,9	26,5
velocità d'uscita	193,8 km/h	194,2 km/h	202,3 km/h
400 m da fermo	14,6	14,7	14,6
velocità d'uscita	152,4 km/h	151,8 km/h	157,8 km/h

RIPRESA in VI («Boxster» in V)			
Velocità in km/h	Tempi in secondi		
70-100	8,5	8,7	8,2
70-120	14,9	14,8	12,6
70-130	17,8	18,0	15,1
70-160	26,9	28,7	23,3
1 km da 40 km/h in VI	37,5	36,9	36,7
velocità d'uscita	156,4 km/h	152,7 km/h	165,3 km/h

FRENATA con ABS			
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri		
100	38,2	34,9	37,2
130	64,5	59,0	62,8
160	97,7	89,4	95,2
180	123,7	113,2	120,4

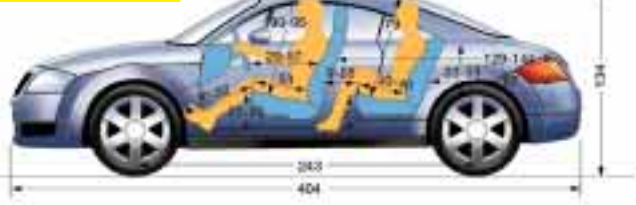
SCARTO TACHIMETRO			
medio	4,2%	5,1%	3,8%
130 km/h	4,6%	4,0%	4,0%

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO			
Velocità in km/h	Potenza assorbita kW		
100	17,6	15,7	15,6
Rendimento a 100 km/h	23,9%	20,5%	21,6%

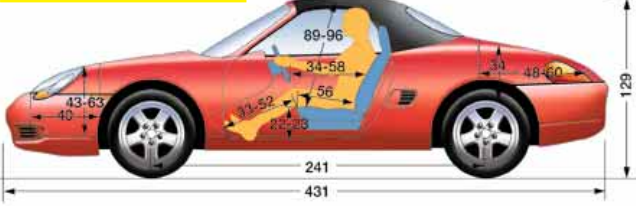
SFORZO VOLANTE E FRIZIONE			
 Diametro di sterzata	4,0 kg 10,8 m	4,5 kg 11,5 m	3,5 kg 12,9 m
	10 kg	14 kg	14 kg

ABITABILITÀ

Audi «TT»



Porsche «Boxster»



Fiat «Coupé»



Le misure sono espresse in centimetri

PISTA HANDLING

Un giro di pista «Handling» (sviluppo 2560 m)

«Boxster»: tempo: 1'25"801 vel. media 107,4 km/h

«TT quattro»: tempo: 1'27"380 vel. media 105,5 km/h

«Coupé»: tempo: 1'28"561 vel. media 104,1 km/h

Altre sportive

Porsche «911»	1'24"848	Lotus «Elise»	1'27"490
BMW «M Coupé»	1'25"830	Fiat «Bravo HGT»	1'33"040

TENUTA DI STRADA

La prova del «g» laterale (curva raggio 55 m)

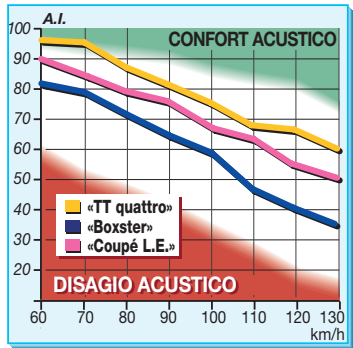
«Boxster»: vel. media 87,3 km/h - acc. laterale 1,09 g

«TT quattro»: vel. media 84,8 km/h - acc. laterale 1,03 g

«Coupé»: vel. media 83,8 km/h - acc. laterale 1,00 g

Altre sportive

Porsche «911»	1,06 g	BMW «M Coupé»	1,03 g
Lotus «Elise»	1,06 g	Fiat «Bravo HGT»	0,90 g



L'A.I. (Indice di Articolazione) esprime il disturbo in relazione alla percezione acustica dei passeggeri: più è elevato, più la vettura è confortevole. La Porsche «Boxster», con la capote di tela, è risultata nettamente più rumorosa delle altre due.



IN SINTESI

Non solo ragioni del cuore

Aspettavamo con ansia di provare la «TT» e la nostra attesa non è stata delusa. La nuova sportiva tedesca si è rivelata un'auto eccellente: veloce, affascinante, dinamicissima, in grado di regalare il vero piacere della guida. E ciò vale anche dopo il raffronto con una sportiva estrema, almeno per quanto riguarda alcune scelte tecniche, come la Porsche «Boxster». La «TT» è stata confrontata poi con la Fiat «Coupé 20V turbo», auto meno carismatica delle altre due, ma che, nel misurarsi con le tedesche, non è stata per nulla umiliata. A questo punto, una considerazione sui prezzi. La «TT» costa parecchio, oltre 70 milioni di lire nella raffinata versione «quattro», quanto basta per tenere alto il blasone della Casa. La «Boxster» è davvero molto cara (più di 100 milioni per la versione da noi provata), ma, come si sa, il prezzo di una Porsche da molti è considerato fuori questione. A questo punto, che la Fiat «Coupé» abbia un prezzo assai più abbordabile (meno di 60 milioni) è forse altrettanto insignificante: può pesare invece a suo favore il fatto che, senza togliere alcunché al piacere della guida, essa offra maggiore versatilità d'uso e quattro posti veri.

Le stelle assegnate sono valutate mettendo a confronto il punteggio migliore che, nella stessa voce, hanno meritato vetture della medesima fascia di mercato.

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo

«TT quattro» «Boxster» «Coupé»			
Posto guida	★★★★★	★★★★	★★★★
Plancia e comandi	★★★★★	★★★★	★★★★
Strumentazione	★★★★	★★★★	★★★★
Climatizzazione	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Visibilità	★★	★★★	★★★★
Finitura	★★★★★	★★★★	★★★★
Equipaggiamento	★★★★	★★★	★★★★
Abitabilità	★★★	★★★	★★★★
Bagagliaio	★★★★	★★★	★★★★
Confort	★★★	★★	★★★
Motore	★★★★★	★★★★	★★★★★
Accelerazione	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Ripresa	★★★★	★★★★	★★★★
Cambio	★★★★★	★★★★	★★★★★
Sterzo	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Freni	★★★★	★★★★★	★★★★★
Tenuta di strada	★★★★★	★★★★★	★★★★
Stabilità	★★★★	★★★★★	★★★★★
Consumo	★★★★	★★★★	★★★★
Prezzo	★★★★	★★★	★★★★★



Senza «quattro» non sfigura proprio

La gamma della «TT» comprende, oltre alla versione «quattro» con motore da 165 kW, anche due modelli con motore meno potente, da 132 kW, che sono disponibili sia con la trazione anteriore sia con quella integrale. In queste pagine vi presentiamo la prova della «TT» a trazione anteriore che costa, di listino, 60.641.000 lire.

Vediamo innanzitutto in che cosa differisce dal modello «quattro» provato nelle pagine precedenti. Il motore è sovralimentato con una turbina più piccola (la K03 in luogo della K04 della «quattro»), che consente di raggiungere una pressione massima leggermente inferiore, ma con minore inerzia e quindi con tempi di risposta («turbo lag») ancora inferiori. Vi è poi un solo intercooler. La potenza massima di 132 kW viene espressa a un regime inferiore (5500 giri/min anziché 5900); anche su questo motore la

coppia massima si mantiene piatta in un ampio arco di giri (235 Nm tra i 1950 ei 5000 giri/min). La trazione è sulle ruote anteriori, sulle quali agiscono sia il sistema EDS, che azionando i freni in modo differenziato svolge la stessa funzione del differenziale autobloccante, sia l'ASR (disinseribile con un apposito pulsante), cioè il sistema antipattinamento. Le sospensioni anteriori sono identiche, mentre dietro, al posto dei doppi bracci trasversali, vi è un più semplice ponte a ruote interconnesse. I freni hanno dischi autoventilanti all'avantreno (da 312 mm come sulla «quattro»), mentre quelli dietro sono pieni. Di serie la vettura viene fornita con cerchi di lega leggera da 16" con pneumatici 205/55 R16, mentre a richiesta, come sulla vettura della nostra prova, è possibile avere l'assetto da 17 pollici. Unica differenza estetica, il terminale di scarico singolo al po-

sto di quello doppio della «quattro».

Anche l'abitacolo è identico, fatta eccezione per il pulsante che consente di disabilitare l'ASR posto sulla plancia. Valgono, quindi, gli stessi giudizi espressi per la versione integrale. Il bagagliaio, invece, data l'assenza del differenziale posteriore è un po' più ampio (la capienza passa da 220 a 270 litri).

Su strada questa «TT» ha un comportamento molto simile a quello della «quattro». La tenuta è molto elevata, l'inserimento in curva rapido, mentre in uscita il sistema EDS consente comunque di avere una buona motricità. Lo sterzo conserva le eccellenti qualità della «quattro»; prontissimo, ma anche preciso e progressivo, rende la guida della «TT» particolarmente appagante. Ovviamente, con oltre trenta chilowatt di potenza in meno, le prestazioni sono inferiori a quelle della

«quattro», ma comunque più che sufficienti a garantire la necessaria vivacità di marcia. Anzi, grazie alla massa inferiore di oltre 100 kg e alla maggior prontezza del motore, questa «TT» si avvantaggia in ripresa nei confronti della più potente «quattro». Anche il cambio, pur con 5 marce soltanto, risponde appieno alle aspettative. Tutto bene anche per quanto riguarda i freni, risultati altrettanto potenti, ma meglio modulabili di quelli della «quattro».

Il confort di marcia è limitato dalla rigidità delle sospensioni, mentre il rumore, nell'abitacolo, si mantiene su livelli sufficientemente contenuti fino alle velocità più elevate. Il consumo carburante, infine, è risultato, nell'uso comune, inferiore a quello della «quattro», quindi, nel complesso, più che accettabile per un'auto di questa categoria.

PRESTAZIONI «TT»

VELOCITÀ	
Massima	225,064 km/h
Regime giri/min	6500 in V
ACCELERAZIONE in secondi	
0-60 km/h	3,8
0-100 km/h	8,1
0-130 km/h	12,8
0-160 km/h	19,6
400 m da fermo	15,8
RIPRESA IN V in secondi	
70-100 km/h	6,5
70-130 km/h	13,7
1 km da 40 km/h	33,8
FRENATA in metri	
60	13,1
100	36,3
130	61,4
CONSUMI IN V in km/l	
90 km/h	15,5
120 km/h	12,1
130 km/h	11,1



Un carico da ammiraglia
Grande versatilità, grazie al bagagliaio, cui si accede tramite un ampio portellone, ampliabile: ribaltando gli schienali del sedile posteriore, la capienza passa da 270 a ben 540 litri.



AUDI «TT COUPÉ 1.8 TURBO»	
Motore: anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Ale-saggio 81,00 mm - Corsa 86,40 mm - Cilindrata 1781 cm ³ - Rapporto di compressione 9,50:1 - Potenza max 132,0 kW da 5500 a 6000 giri/min - Coppia max 235,0 Nm da 1950 a 5000 giri/min - Potenza specifica 74,1 kW/l - Albero motore con 5 supporti di banco - 3 valvole di aspirazione 2 valvole di scarico - Due assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic turbocompressore KKK K03 e intercooler - Pompa carburante elettrica - Filtro aria a secco - Accensione elettronica, 4 bobine - Raffreddamento a liquido - Capacità circuito 7,0 litri - Catalizzatore a tre vie - Alternatore 70 A - Batteria 44 Ah.	
Tassa di possesso: 660.000 lire.	
Trasmissione: trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,300:1; II) 1,940:1; III) 1,310:1; IV) 1,020:1; V) 0,837:1; RM) 3,060:1 - Riduzione finale 3,938:1 - Differenziale autobloccante a controllo elettronico.	
Pneumatici: 225/45 R 17 Y, cerchi 7,5J x 17 di lega leggera. Vettura provata con Michelin «Pilot SX». Ruota di scorta di dimensioni ridotte.	
Corpo vettura: coupé, 2 porte, 4 posti - Scocca portante - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse, braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, ABS e dispositivo antisaltamento EDS e ASR in accelerazione - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 55 litri.	
Dimensioni e massa: passo 2,422 m - Carreggiata anteriore 1,528 m - Carreggiata posteriore 1,513 m - Lunghezza 4,041 m - Larghezza 1,764 m - Altezza 1,346 m - Massa 1205 kg - Capacità bagagliaio da 270 a 540 dm ³ .	

PAGELLA

★ Insufficiente ★★ Sufficiente
★★★ Discreto ★★★★ Buono
★★★★★ Ottimo

«TT»	
Posto guida	★★★★★
Plancia e comandi	★★★★★
Strumentazione	★★★★
Climatizzazione	★★★★★
Visibilità	★★
Finitura	★★★★★
Equipaggiamento	★★★★★
Abitabilità	★★★
Bagagliaio	★★★★
Confort	★★★
Motore	★★★★★
Accelerazione	★★★★
Ripresa	★★★★★
Cambio	★★★★★
Sterzo	★★★★★
Freni	★★★★★
Tenuta di strada	★★★★★
Stabilità	★★★★
Consumo	★★★★
Prezzo	★★★★

STELLE RELATIVE. I voti, tratti dalle prove, sono riferiti alla classe di appartenenza di ciascuna vettura.