

instrada

Audi A3 Biesse Racing

Personalizzata con profili aerodinamici della Casa, sotto il cofano cela in TDI 2.0 da 174 Cv ricco di coppia

di **Jerry Costanza** - foto **Giovanelli**

Bella e buona

■ **Elegante** e dinamica la seconda generazione dell'A3 lo è già di suo. Figuriamoci dopo la "leggera" caratterizzazione aerodinamica e stilistica a colpi di accessori della linea ufficiale Audi. Meglio ancora se la motorizzazione è la 2.0 TDI 16V, quella che offre i migliori risultati con una preparazione che coniughi prestazioni elevate e piacere di guida. Sulla gestione elettronica del quattro cilindri a iniettore-pompa sono intervenuti i tecnici della Biesse Racing che hanno riconfigurato la mappatura della centralina motore. Con queste premesse l'Audi A3, oltre a concedersi un look esclusivo e curato, si prepara a sfoggiare tutta la grinta di cui è capace. Forte dei suoi 174 Cv e quasi 40 kgm di coppia,

la compatta tedesca sfodera notevoli doti dinamiche che ben si abbinano a un personalissimo appeal esteriore. Bella da vedere, entusiasmante da guidare e piacevole per via di una taratura dell'assetto che coniuga al tempo stesso comfort e vivacità delle reazioni.

Estetica. Ad attirare l'attenzione ci pensa la grintosa vestizione ufficiale della Casa di Ingolstadt, denominata S-Line. Una caratterizzazione in chiave sportiva che mette in risalto le forme, ma con discrezione. Essa si avvale di un esile spoiler sottoparaurti anteriore, moderatamente profilato in avanti, che rende più accattivante la vista frontale. Il look ben si integra con il design

del paraurti, riprendendone persino le linee dei passaruota. Lateralmente è la volta della coppia di minigonne che dà un tocco di personalità ulteriormente accentuata dal set di cerchi in lega Ronal. Design multirazze, coppetta centrale, per sottrarre alla vista i bulloni di fissaggio, e al centro borchietta cromata con impresso il marchio, esaltano l'appeal del gruppo ruota. Dalla vista posteriore salta agli occhi lo spoiler sottoparaurti adeguatamente sagomato per ospitare le uscite del terminale di scarico, mentre in cima al lunotto spicca un piccolo spoiler, sportivo ed elegante al tempo stesso. Una preparazione esteriore equilibrata nel complesso che ben si adatta allo stile della Casa di Ingolstadt in generale e della sua compatta in particolare.

Tecnica. L'intervento tecnico è uno solo, invisibile e energizzante per il quattro cilindri con



KIT ORIGINALE - Lo spoiler anteriore e quello dietro, nella zona bassa, il profilo sul portellone e le minigonne fanno parte del "tuning ufficiale Audi" S-Line. La vettura del test è stata inoltre equipaggiata con ruote Ronal 8Jx17"



stata a sedici valvole. L'operazione consiste nella ridefinizione dei parametri contenuti nella prom della centralina tramite un connettore triale situato sul corpo della centralina stessa. ha portato un considerevole incremento di coppia e di potenza a tutti i regimi. Per l'esattezza la coppia massima passa da 32,9 a 39,8 kgm mentre la potenza massima lievita da 141,8 a 144,1 Cv. Il tutto senza incremento di fumosità, come accertato visivamente e confermato dai test di opacità dei gas di scarico eseguiti dal preparatore prima e dopo la modifica. Inoltre il software originale dell'auto viene salvato su un mini-CD e consegnato al cliente qualora, in futuro, intendesse riportare la mappatura alla configurazione prevista dalla Casa. Per scaricare a terra la considerevole coppia motrice la scelta della gommatura è caduta su elementi di qualità efficace: Dunlop SP Sport 9090 nella misura omologata 225/45 R17, maggiorata rispetto alla standard 205/55 R16.

Prestazioni. Il propulsore, già esuberante in configurazione da 140 Cv, diventa ancora più brillante e piacevole da mettere alla frusta. La risposta è fluida, docile ai comandi e ha la capacità di adattarsi bene a ogni situazione. In pratica consente di guidare in sopplesse estreme all'occorrenza affondando sul pedale del freno, cambia passo e si lancia in riprese entusiasmanti. La distribuzione della coppia motrice rimane spalmata su tutto l'arco di utilizzo e mantiene al di sopra dei 32 kgm da 2.000 a 5.000 giri/min. Quanto alle prestazioni rilevate, partiamo subito col classico 0-100 orari, in una vettura compatta di Ingolstadt stacca un ottimo tempo (contro il 9"50 dichiarato da Audi, -91 centesimi). A coprire il chilometro con partenza da

fermo impiega 29"96, con una velocità d'uscita di 175,8 km/h. Prontissime anche le riprese: 40-80 km/h in V marcia in 12"72, mentre per raggiungere i 120 km/h occorrono 19"78. Sensazionale il risultato in VI marcia, con 9"04 necessari per risalire a 120 e 20"32 per i 160 orari. Ultima nota positiva la velocità massima rilevata: 209,2 km/h in VI per Biesse Racing, mentre la Casa tedesca dichiara 207. ■

il costo del tuning

Estetica

Spoiler sottoparaurti anteriore S-Line	516,00
Minigonne laterali S-Line	552,00
Spoiler sottoparaurti posteriore S-Line	504,00
Spoiler posteriore S-Line	408,00

Tecnica

Rimappatura centralina elettronica	600,00
Cerchi in lega Ronal 8JX 17" + pneumatici Dunlop SP Sport 9090 225/45 R17	2.160,00
TOTALE	4.740,00

(compresa verniciatura e montaggio)

Biesse Racing

Corso Romano Scagliola, 201
Neive (Cuneo)
Telefono 0173.67100
Cell. 338.7253271
Internet: www.biesseracing.com

inostri rilevamenti

Velocità massima

209,2 km/h (in VI)

Accelerazione da fermo

distanza metri	tempo	velocità d'uscita km/h
0-100	7"17	88,5
0-400	16"43	139,3
0-1000	29"96	175,8
dichiarato	-	-
km/h	tempo	metri
0-60	4"14	37,2
0-80	6"26	78,6
0-100	8"59	137,1
0-120	12"34	251,8
0-140	16"61	407,3
0-160	22"83	666,2

Ripresa da 40 km/h in V

distanza metri	tempo	velocità d'uscita km/h
0-100	7"57	56,8
0-400	20"00	121,2
0-1000	34"35	171,8
km/h	tempo	metri
40-60	8"65	117,5
40-80	12"72	195,6
40-100	16"13	280,9
40-120	19"78	392,8
40-140	24"00	545,5
40-160	29"47	774,3

Ripresa da 80 km/h in V

km/h	tempo	metri
80-100	3"43	85,4
80-120	7"01	195,2
80-140	11"11	343,7
80-160	16"60	573,5

Ripresa da 80 km/h in VI

km/h	tempo	metri
80-100	4"66	116,4
80-120	9"04	250,4
80-140	14"09	433,0
80-160	20"32	693,3