

FIAT

"124 SPORT" SPIDER

Con la «124 Sport» spider, la Fiat si rivolge in particolare all'automobilista che desidera delle prestazioni brillanti accoppiate ad un prezzo accessibile, presentandogli una vettura moderna che nasce dalla collaborazione con la carrozzeria Piniarina, per quanto riguarda la linea, e continua con gusto e criteri attuali la serie delle cabriolet di prezzo accessibile, iniziata nel dopoguerra dalla «1100» spider nel 1954, proseguita nel 1958 con la «1200» e la «1500 bialbero», nel 1961 con la serie «1500 S» e «1600 S».

Questa «124 Sport» spider ha i numeri per conquistare un vasto pubblico: linea convincente, buone prestazioni, soluzioni nuove, in particolare sotto l'aspetto meccanico, e prezzo interessante.

È una cabriolet tipicamente italiana (cabriolet perché ha i vetri discendenti e la capote ribaltabile e non smontabile) che piacerà a molti in Italia, si capisce, ma anche all'estero, e proprio nei mercati dove Case automobilistiche ormai affermate proprio in questo settore eserciteranno una sostenuta concorrenza a questa nuova produzione della Fiat.

Ricordiamo che con la «124 Sport» spider la Casa di Torino ha presentato, il mese scorso, la «coupé» (di cui faremo quanto prima la prova su strada): la gamma delle «124» viene così ad essere costituita da quattro modelli: berlina, familiare, spider e coupé.

CASA COSTRUTTRICE: Fiat - Torino

PREZZO DI LISTINO: 1.550.000 lire

SU STRADA: 1.660.020 Franco Filiale Torino

TERMINE DI CONSEGNA: 15-20 giorni

FORMA DI GARANZIA: Per 1 anno o 15.000 km. comprendente i materiali e la mano d'opera. Esecuzione gratuita ai primi 1500-2000 km. e 4000-5000 km. di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti).

POTENZA FISCALE: 16 CV

TASSA DI CIRCOLAZIONE: 39.805 lire

GAMMA COLORI: Rosso, Bianco, Verde, Azzurro, Bleu medio, Nero, Grigio medio.

ACCESSORI A RICHIESTA: Ruote in lega leggera lire 65.000.



**PROVE SU
STRADA**





ESTETICA

8

Linea moderna, sobria; ben proporzionata.

La «124 Sport» spider piace di più vista in strada che in fotografia. La riuscita fiancata è caratterizzata dal motivo del parafrangente posteriore che si raccorda, abbassandosi un poco, con quello anteriore. Una sola cromatura alla base del finestrino.

La «capote», con il vetro laterale incorporato, ha un'ampia superficie vetrata laterale e un ampio lunotto posteriore, e anche alzata non diminuisce l'estetica del profilo della macchina. Il frontale, che può prestarsi a discussioni di carattere estetico, è piuttosto compatto e piatto, ma sembra alleggerirsi un poco grazie all'incavo (alquanto ispirato a quello di precedenti realizzazioni di Pininfarina, per esempio



Il finestrino laterale ruota su un perno e scompare in un alloggiamento.





Austin « 1800 » e MG « B »), in cui alloggiavano i due fanali semplici, posti sopra un elemento orizzontale che comprende le luci di posizione e l'indicatore di direzione.

La presa d'aria trapezoidale conferisce originalità alla vettura, ma può non convincere da qualche prospettiva: per esempio, se la si osserva molto dal basso. Molto semplice la linea del paraurti anteriore, semicircolare e privo di rostri.

Lo specchietto retrovisore esterno è troppo vistoso.

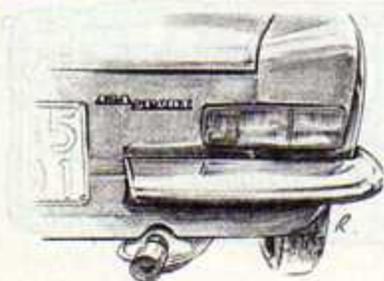
La parte più originale ci sembra la coda, caratterizzata dalle due pinne, lievemente inclinate verso l'alto, e for-

manti una linea concava, raccordata con il profilo del bagagliaio. Le pinne, però, sotto alcune prospettive accentuano l'andamento squadrato della coda. La fanaleria è a sviluppo orizzontale ai lati. Il paraurti posteriore è del tipo sdoppiato: alle due estremità interne ha le luci di illuminazione della targa. Un po' vistosa la marmitta di scarico.

Concludendo: la « 124 Sport » spider è riuscita per la sua linea e per le sue proporzioni. Un dubbio rimane circa il coefficiente di penetrazione della vettura. Qualche ritocco lo porteremmo nella coda e al coperchio del bocchettone carburante.

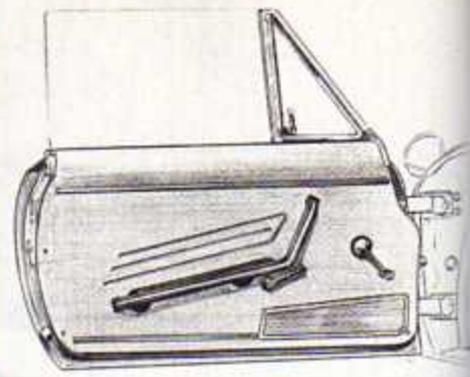


Particolare del faro anteriore arretrato rispetto al profilo della vettura. Sotto è il complesso indicatori direzione e luci posizione.



Nella coda la fanaleria è a sviluppo orizzontale. La luce targa è fissata nella parte terminale interna del paraurti.





L'interno della portiera. Il bracciolo incorpora la maniglia appiglio. Sotto vi è la levetta apertura portiera.

CAPACITA' TRASPORTO PERSONE E BAGAGLI 8

Due posti comodi. Bagagliaio un po' scarso.

I due posti anteriori sono piuttosto comodi e caratterizzati da buone dimensioni di abitabilità sia in lunghezza che in larghezza. Sul sedile posteriore può stare, per brevissimi percorsi, una persona, ma si tratta proprio di un sedile di fortuna, che, non concede al viaggiatore di allungare le gambe e lo costringe, a capote alzata, a stare piegato.

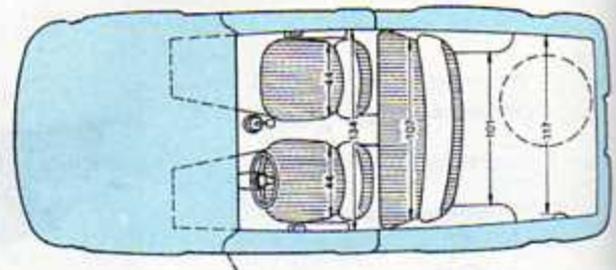
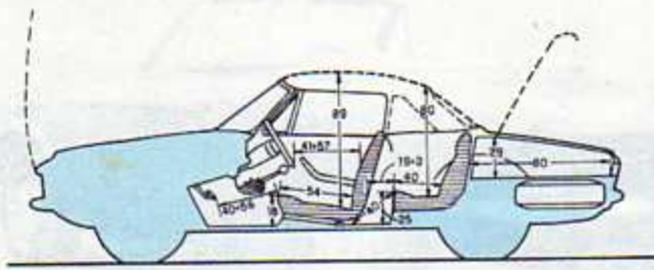
Buono l'angolo di apertura delle due portiere (90°), che dà un accesso agevole ai due sedili.

Il bagagliaio, per contro, è poco spazioso: può servire solo per due persone.

GRADO DI FINITURA 8

Buono in relazione al prezzo della vettura.

Grado di finitura piuttosto buono, considerato il prezzo della vettura. Alcuni particolari sono ben fatti: per esempio la plancia, il pianale della vettura e i sedili; altri non ci hanno



Le misure di abitabilità sono espresse in centimetri. Corsa regolazione sedile anteriore cm. 16. Capacità vano portabagagli: circa 170 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi.



Ecco le misure delle valigie che hanno trovato posto nel bagagliaio della « 124 Sport » spider.

Valigia	Lunghezza cm.	Larghezza cm.	Altezza cm.	Volume dmc.
A	80	17	42	43,8
B	54	16	39	35,0
C	41	11	28	12,6
D	41	11	28	12,6
E		Ø 28	50	30,7
F		Ø 21	44	15,1

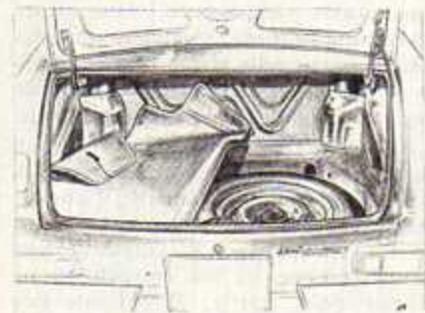
Totale volume valigie 149,8 dmc.

convinto: per esempio, il volante, troppo simile a quello della « 850 coupé »; non ci è piaciuta nemmeno la sua corona, in finto legno; la leva del cambio con la cuffia in gomma, identica a quella della « 124 » berlina, non è certo bella; il freno a mano è invece costruito con una certa cura.

Il bagagliaio è rivestito in gomma sul piano di carico: ma sarebbe opportuno rivestire anche i passaggi-ruota e i fissaggi degli ammortizzatori posteriori.



Particolare del sedile posteriore di fortuna.



Sotto al piano di carico è sistemata la ruota di scorta. La battuta del coperchio non è allineata col piano di carico.



ASSETTO GUIDA

8

Comodo, ma volante un po' alto e piatto.

L'assetto di guida è comodo per quanto riguarda la posizione del busto e delle gambe, sia per persone di media che di alta statura, però il volante presenta l'inconveniente già notato nelle precedenti versioni delle cabriolet Fiat: è un po' alto e piatto: sarebbe bene abbassarlo rispetto al piano del sedile di guida e dargli una posizione più verticale, assai più adatta alle caratteristiche sportive della vettura.

Lo schienale del sedile, avvolgente, dà una buona sensazione di tenuta nelle curve.

COMANDI

8

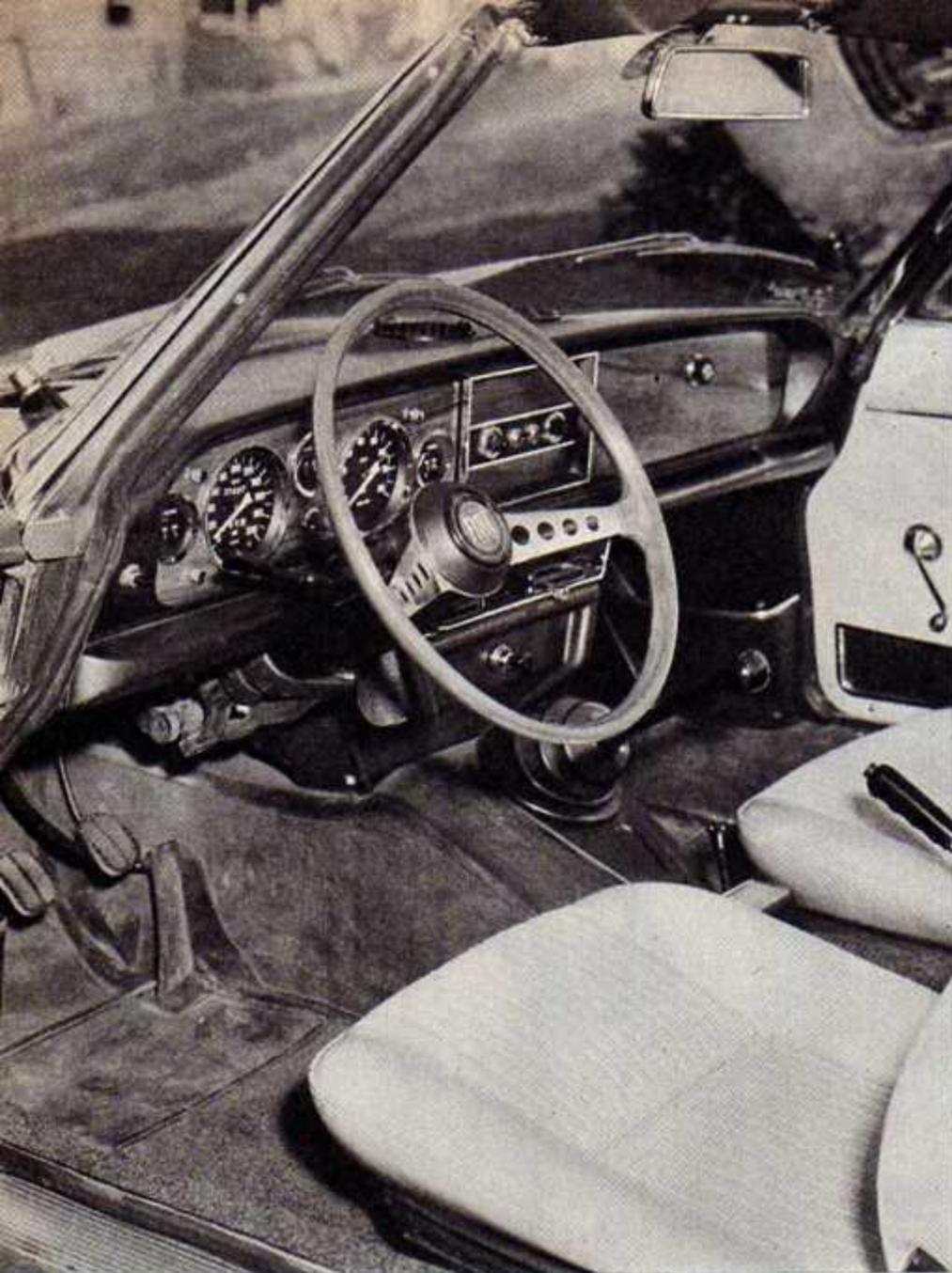
Comodi i principali; meno comodo il volante.

La pedaliera, del tipo a perno superiore con acceleratore a suola, identica a quella della «124» berlina, è comoda sia per le sue dimensioni che per la sua posizione. Da migliorare però la posizione dell'acceleratore per il punta-tacco (più propriamente una suola-suola); un po' distante, invece, il comando a pedale del lavavetro.

I comandi sul volante sono i soliti Fiat con le due levette alla sinistra dello sterzo: quella corta comanda l'indicatore di direzione, quella lunga il cambio delle luci e il lampeggio diurno. Leva del cambio comoda, però, soprattutto nel passaggio «folle-prima» e «prima-seconda» ha un innesto piuttosto corto, e richiede una certa abitudine. Tra i due sedili, sul tunnel di trasmissione, è sistemato il freno a mano, dalla comoda impugnatura.

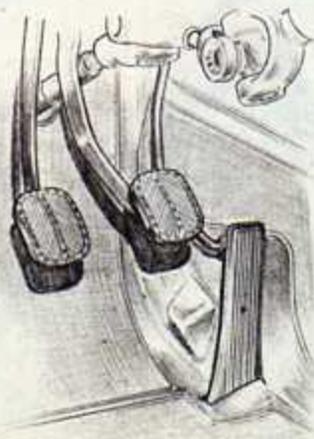
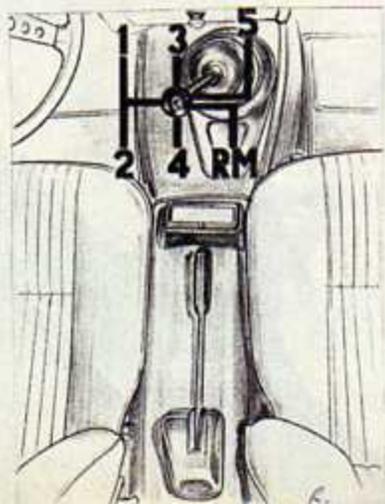
Al centro della plancia sono raggruppati i comandi: sotto il profilo imbottito, quelli del complesso di climatizzazione, comodi da usare; sopra, in un riquadro, quelli dei servizi di bordo, che così si succedono, da sinistra a destra: regolatore velocità tergilcristallo, interruttore tergilcristallo, interruttore luce strumentazione, regolatore intensità illuminazione della strumentazione (nella corona esterna) e, in quella centrale, regolatore della intensità luce delle spie.

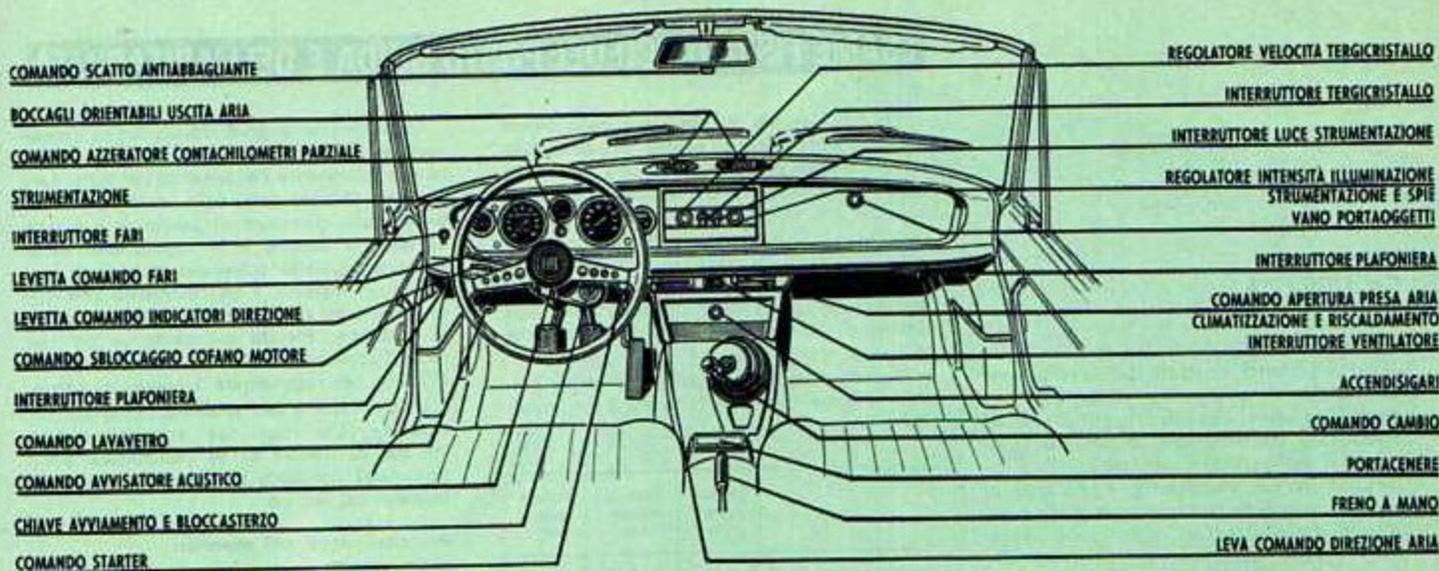
A sinistra della plancia è l'interruttore dei fari; a destra del piantone di guida, in posizione scomoda, il comando dell'antifurto e della chiave avviamento; tra questo e il complesso della climatizzazione, un po' nascosto, il comando dello starter. Il pulsante dell'avvisatore acustico è, come al solito, al centro del volante, alla cui sinistra, sotto il profilo imbottito, si trova il comando apertura cofano.



Il tunnel di trasmissione con la leva del cambio e la posizione delle singole marce.

Particolare della pedaliera del tipo «so-speso», cioè a perno superiore. Visibili, in alto, i due giunti cardanici del piantone dello sterzo.





STRUMENTAZIONE

8

Disegno moderno e chiaro; manca il termometro dell'olio.

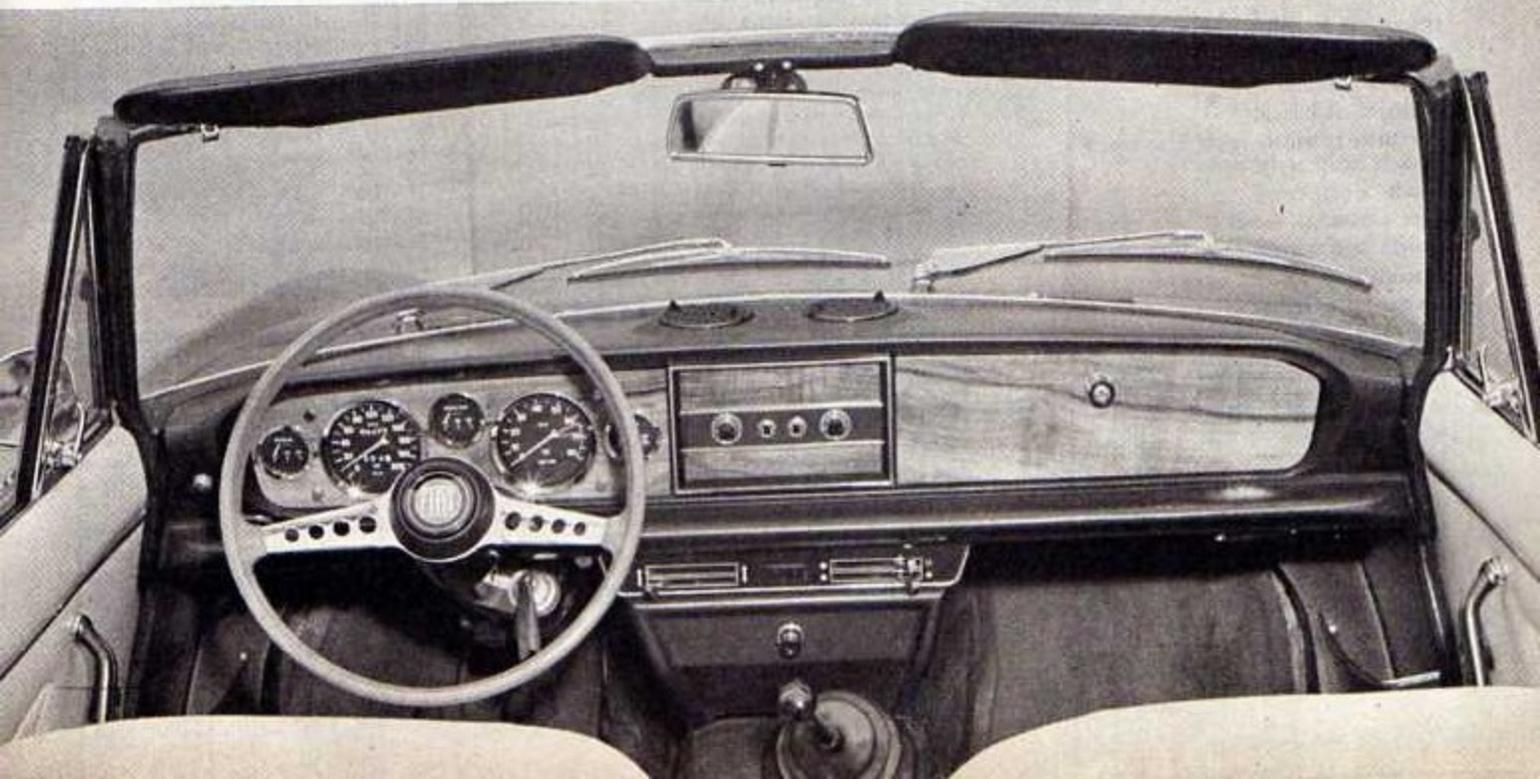
La strumentazione proprio sotto gli occhi del guidatore è composta da cinque strumenti circolari: tre piccoli e due grandi, alternati. Essi sono: da sinistra a destra, indicatore livello carburante con spia della riserva, tachimetro (tarato da 0 a 200 km/h) con contachilometri totale e parziale, due spie lu-



minose nella parte inferiore (luci città e fari abbaglianti), manometro olio con spia insufficiente pressione olio, contagiri (tarato da 0 a 8000 giri) con limite massimo di rotazione indicato in

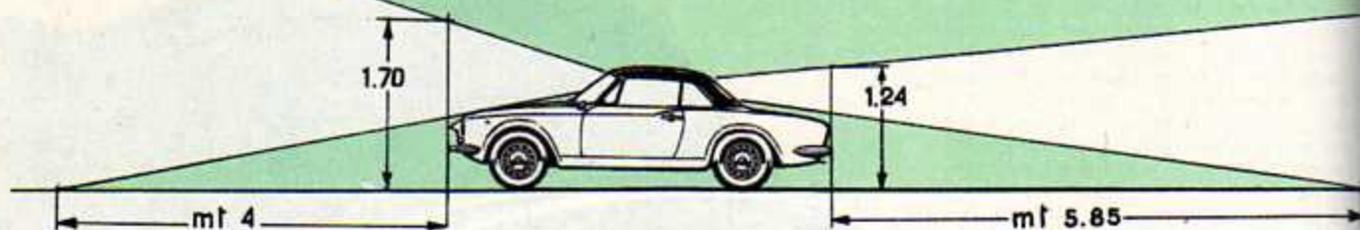
giallo e rosso, spia dinamo, e, infine, termometro acqua.

A questa dotazione, abbastanza completa, avremmo aggiunto il termometro dell'olio.

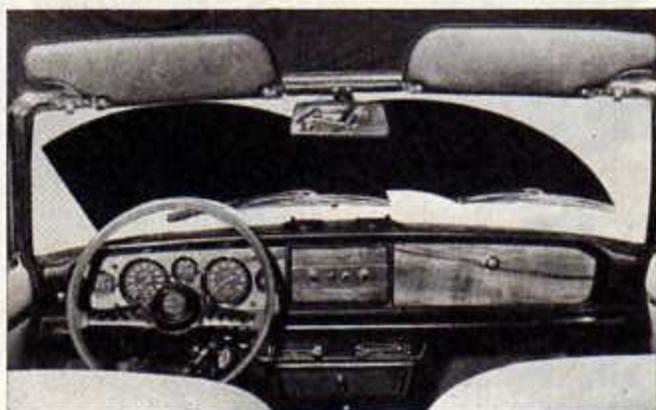




Vista posteriore di tre quarti della «124 Sport» spider. Visibile il pannello in finta pelle che ricopre la capote quando è ripiegata.



La visibilità dal posto guida per una persona di media taglia con « capote » alzata. Quella posteriore è attraverso lo specchio retrovisore.



TERGICRISTALLO: cadenza funzionamento spazzole: lento da 48 a 50 battute al minuto primo, veloce da 56 a 62 battute al minuto primo.



VISIBILITA'

9

Buona in avanti e ai lati, anche a « capote » alzata. Scarsa quella di manovra; naturalmente ottima a « capote » abbassata.

Al volante della « 124 » a « capote » alzata la visibilità è buona, grazie alla superficie vetrata piuttosto ampia e alle ridotte dimensioni della parte in tela tra il vetro laterale e quello posteriore; bene si vede anche in avanti, nonostante la posizione molto abbassata del sedile; la visibilità posteriore non è delle migliori a causa della sagoma sfuggente del bagagliaio. A « capote » abbassata, come in tutte le spider, si vede ottimamente.

TENUTA ACQUA

Infiltrazioni attraverso la battuta delle portiere.

La tenuta acqua è per una vettura apribile buona. Nel corso della nostra prova al tunnel di lavaggio (durata della prova 15 minuti, pressione dell'acqua 24 atmosfere) e nell'uso della vettura, attraverso le unioni tra capote di tela e cristalli, parabrezza e carrozzeria, non abbiamo notato infiltrazioni; le abbiamo però osservate attraverso la battuta anteriore delle portiere.



Minime condizioni di peso in esercizio: vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg. 990 dei quali kg. 560 (56,6 %) all'avantreno e kg. 430 (43,4 %) al retrotreno.



Massime condizioni di peso in esercizio: vettura completamente rifornita, 2 persone a bordo e kg. 20 di bagaglio: kg. 1090 dei quali kg. 590 (53,9 %) all'avantreno e kg. 505 (46,1 %) al retrotreno.

ACCESSORI 9

Dotazione buona con particolari, nel complesso, ben curati.

Ai lati dello specchietto retrovisore, dotato di scatto antiabbagliante, due alette parasole non orientabili lateralmente; vi è anche l'aletta parasole per il passeggero, dotata di specchietto di cortesia. Sulla plancia, oltre ai due boccali circolari di aerazione orientabili, un comodo vano portaoggetti, dotato di serratura. Ai lati dei due fianchetti anteriori, due pratiche tasche portacarte rigide, e, sotto alla plancia, a sinistra e destra, due luci di cortesia.

Al centro, in posizione comoda e ben raggiungibile, sotto ai comandi della climatizzazione, vi è l'accendisigari. Sul tunnel di trasmissione, sotto al cambio, è il portacenere, un po' troppo arretrato. Con la « capote » abbassata si può fissare, e agevolmente, una copertura in finta pelle, che riprende il motivo del rivestimento del sedile posteriore. Sul parafrangente sinistro, poco prima della battuta della portiera, vi è lo specchietto retrovisore esterno, un po' vistoso e dalla superficie riflettente troppo ridotta.

La dotazione è completata dall'antifurto bloccasterzo, dai braccioli alle portiere e dai comandi che regolano l'inclinazione dello schienale dei sedili, dalla presa per una lampada d'ispezione sotto alla plancia e da un comando supplementare per l'apertura del cofano motore in caso di rottura di quello principale. Sarebbe opportuna, secondo noi, anche l'applicazione di una maniglia appiglio per il passeggero del sedile anteriore.

PICCOLA MANUTENZIONE 7

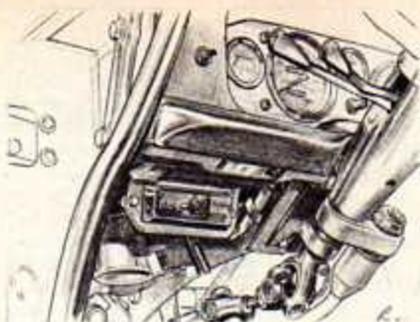
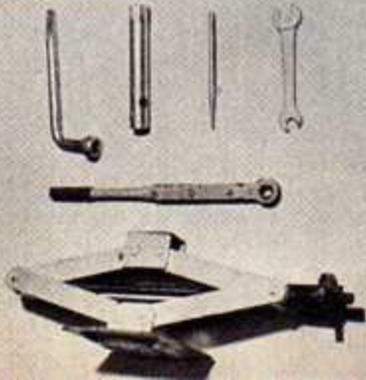
Agevoli le normali operazioni, escluso il cambio ruota a bagagliaio pieno e il controllo livello olio.

La ruota di scorta è sistemata sotto al piano di carico, perciò è difficile estrarla a bagagliaio pieno; gli attrezzi d'uso, in particolare i sollevatori della vettura, sono un po' scomodi da raggiungere.

Normali operazioni di manutenzione abbastanza agevoli. La vettura non richiede ingrassaggio periodico.

Il controllo dell'olio non è agevole, a causa della posizione dell'astina molto nascosta dal collettore d'aspirazione.

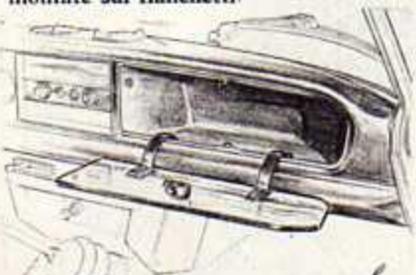
La dotazione attrezzi della vettura.



Sotto alla plancia vi sono le due plafoniere. Sul lato sinistro è sistemata la scatola dei fusibili.



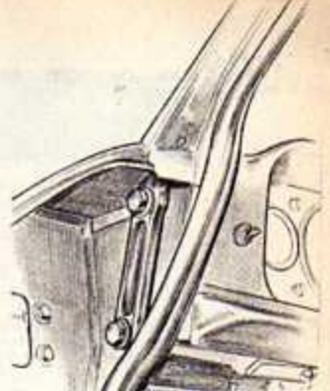
Una delle due tasche rigide montate sui fianchetti.



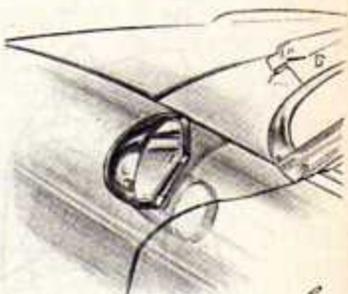
Particolare del vano portaoggetti dotato di coperchio con serratura.

Il vano motore: in alto i due contenitori liquido lavavetro e liquido raffreddamento, in basso si intravede il servofreno. Dietro al radiatore è il carter d'alluminio della cinghia comando distribuzione.

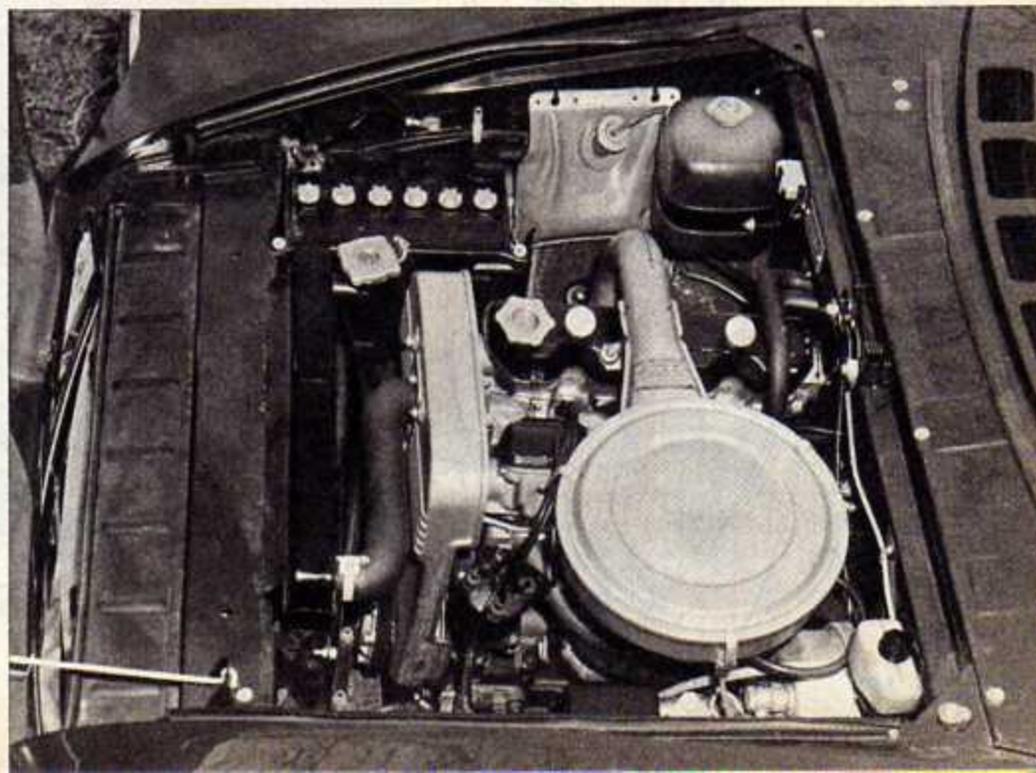
Particolare del fissaggio del plantone parabrezza alla scocca. Vi è un'anima di metallo che viene fissata mediante due bulloni.



Lo specchietto retrovisore esterno montato sul parafrangente vicino alla base del parabrezza.



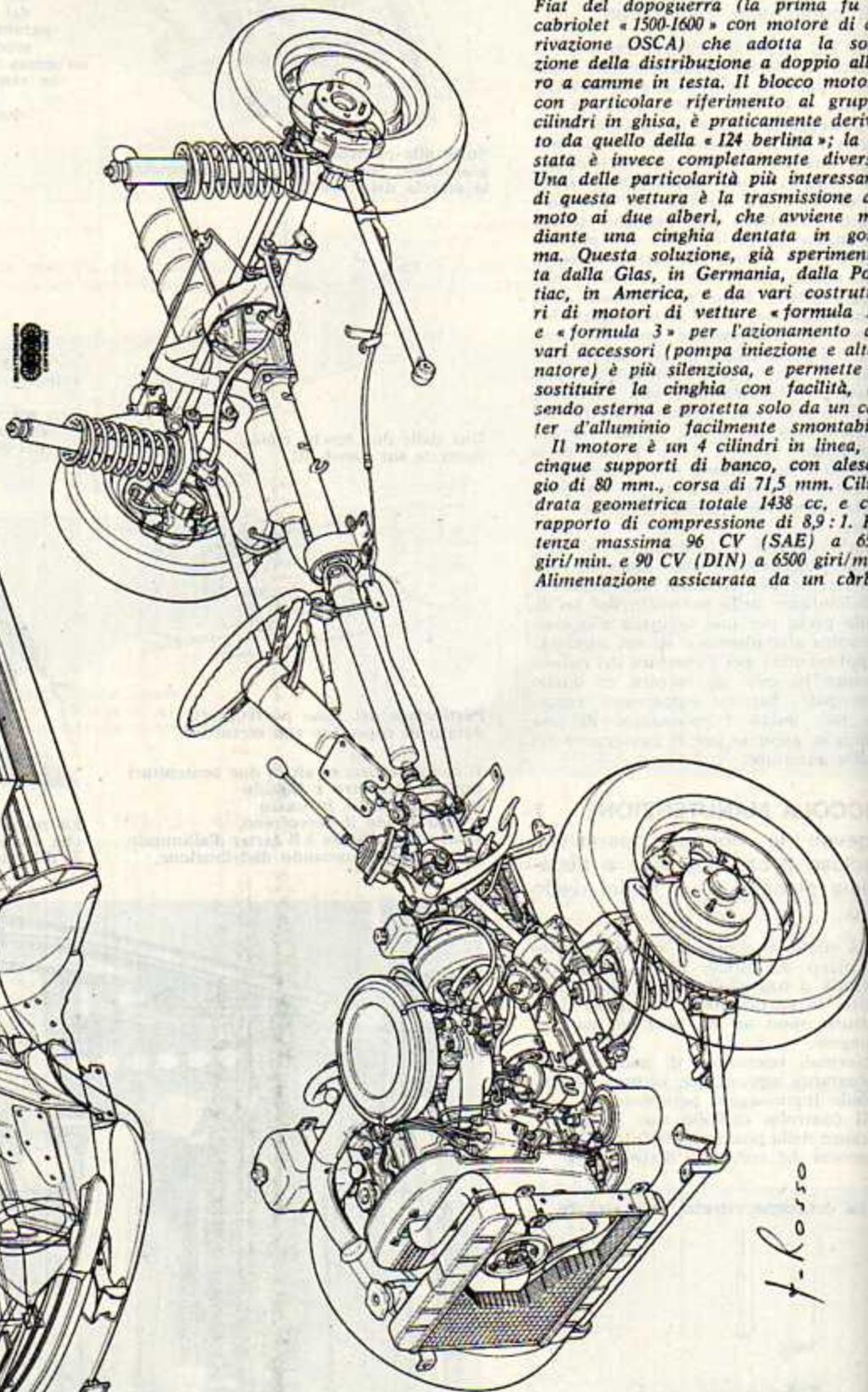
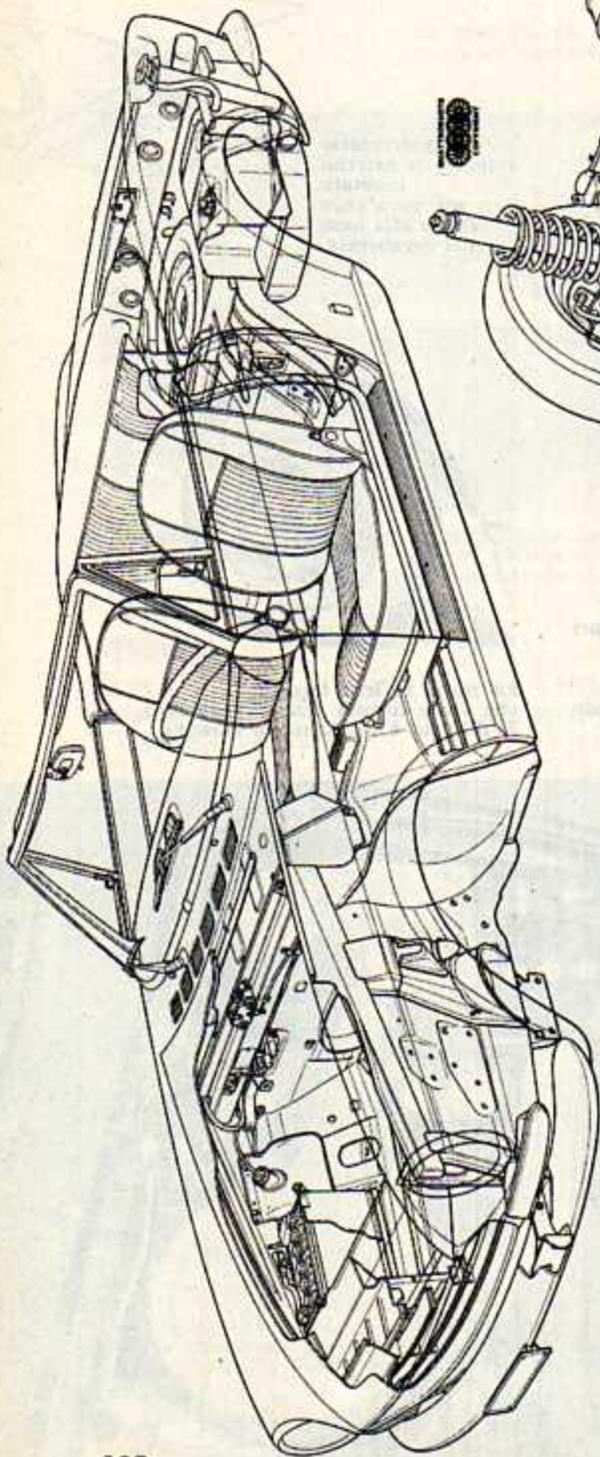
La ruota in lega leggera che viene fornita con sovrapprezzo. Il disegno è decisamente riuscito.



TECNICA

La « 124 Sport » spider è la seconda Fiat del dopoguerra (la prima fu la cabriolet « 1500-1600 » con motore di derivazione OSCA) che adotta la soluzione della distribuzione a doppio albero a camme in testa. Il blocco motore, con particolare riferimento al gruppo cilindri in ghisa, è praticamente derivato da quello della « 124 berlina »; la testata è invece completamente diversa. Una delle particolarità più interessanti di questa vettura è la trasmissione del moto ai due alberi, che avviene mediante una cinghia dentata in gomma. Questa soluzione, già sperimentata dalla Glas, in Germania, dalla Pontiac, in America, e da vari costruttori di motori di vetture « formula 1 » e « formula 3 » per l'azionamento dei vari accessori (pompa iniezione e alternatore) è più silenziosa, e permette di sostituire la cinghia con facilità, essendo esterna e protetta solo da un carter d'alluminio facilmente smontabile.

Il motore è un 4 cilindri in linea, su cinque supporti di banco, con alesaggio di 80 mm., corsa di 71,5 mm. Cilindrata geometrica totale 1438 cc., e con rapporto di compressione di 8,9:1. Potenza massima 96 CV (SAE) a 6500 giri/min. e 90 CV (DIN) a 6500 giri/min. Alimentazione assicurata da un carbure-



f. Rosso

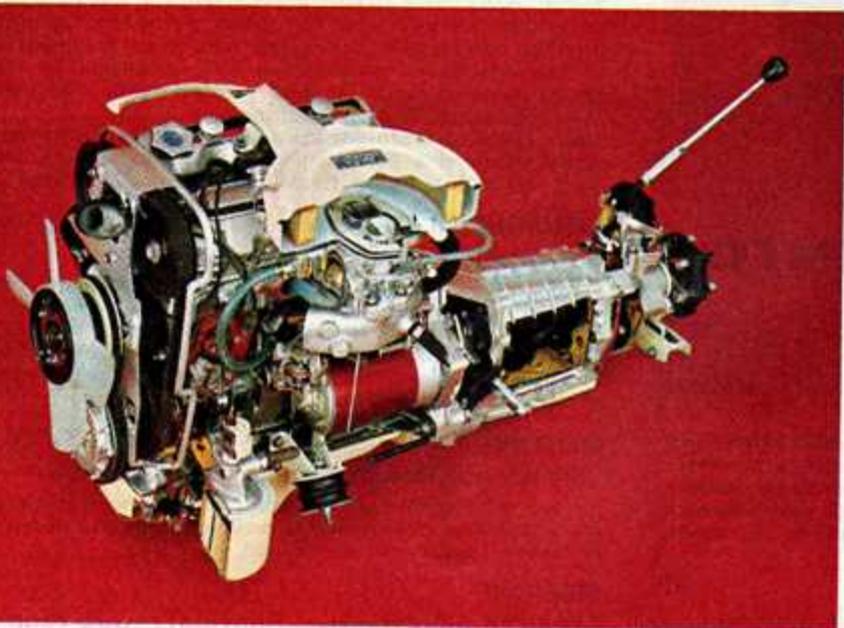
ratore invertito doppio corpo. Cambio a 5 velocità tutte sincronizzate, più retromarcia. Sospensione a ruote indipendenti all'avantreno mediante bracci triangolari, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici coassiali. Vi è inoltre una barra di rollio. Retrotreno a ponte rigido, sullo schema di quello della «124» berlina: è stata abbandonata quindi la soluzione delle balestre longitudinali, in favore delle molle elicoidali con ammortizzatori idraulici telescopici, due puntoni longitudinali di spinta e reazione, integrati da una barra Panhard di ancoramento trasversale.

Anche qui vi è una barra antirollio. Freni a disco sulle quattro ruote, azionati da servofreno a depressione. Vi è anche un correttore di frenata al retrotreno per evitare il bloccaggio delle ruote posteriori.

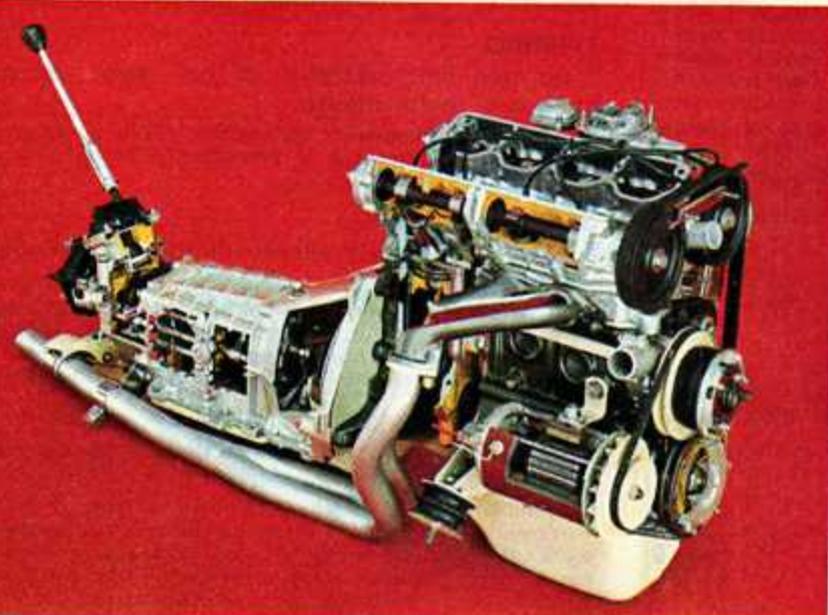
Sterzo del tipo a vite e rullo, con piantone in due tronchi uniti da giunti cardanici.

Differenziale del tipo a coppia ipoide con rapporto di riduzione di 4,1:1 (10/41).

Nel disegno in trasparenza si vede bene la struttura portante della scocca e il complesso dei gruppi meccanici.



Il motore sezionato parzialmente, visto dal lato aspirazione. Visibile la cinghia in gomma di comando degli alberi a camme, ed il carburatore doppio corpo invertito.



Il motore dal lato scarico. Si vede la dinamo collegata alla puleggia del ventilatore e del filtro olio centrifugo ed il collettore di scarico del tipo sdoppiato.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 80 mm. - Corsa 71,5 mm. - Cilindrata 1438 cc. - Rapporto di compressione 8,9:1 - Potenza max. 90 CV (DIN) a 6500 giri/min.; 86 CV (SAE) a 6500 giri/min.; Coppia max 11 mkg. (DIN) a 3600 giri/min.; 11,4 mkg. (SAE) a 4000 giri/min. - Potenza specifica 62,5 (DIN); 66,7 CV/litro (SAE) - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa (cinghia) - Lubrificazione forzata, filtro olio centrifugo sul circuito principale e in derivazione - Capacità carter 3,7 litri - Un carburatore invertito doppio corpo Weber 34 DFH - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Champion N 3 - Impianto elettrico 12 V, dinamo 400 W, batteria 60 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 7,5 litri.

Trasmissione: Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,422:1, II) 2,1:1, III) 1,361:1, IV) 1:1, V) 0,912:1, RM) 3,526:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,1:1 (10/41) - Pneumatici 165-13.

Corpo vettura: Cabriolet 2 posti + 2, 2 porte (carrozzeria Pininfarina) - Carrozzeria portante - Avantreno: a ruote indipendenti, trapezi molle elicoidali - Retrotreno: ad assale rigido, puntoni longitudinali di reazione, molle elicoidali, barra trasversale - Ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco sulle 4 ruote, con servofreno a depressione - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 45 litri (riserva 4,5-7 litri).

Dimensioni e pesi: Passo 2,28 m. - Carreggiata anteriore 1,35 m. - Carreggiata posteriore 1,32 m. - Lunghezza 3,97 m. - Larghezza 1,61 m. - Altezza 1,25 m. - Altezza minima da terra 12 cm. - Diametro di sterzata 10,4 m. - Peso a vuoto 920 kg.

DATI CARATTERISTICHI FONDAMENTALI

Rapporto corsa/alesaggio **0,894**

Essendo questo rapporto inferiore a 1 definiremo questo motore a corsa corta.

Cilindrata unitaria **359,5 cc.**

Velocità media stantuffo (a 6500 g/m) **15,4 m/sec.**

La velocità media dello stantuffo serve soprattutto a dare un'idea delle sollecitazioni meccaniche sull'assieme pistone-biella-albero a gomiti.

Potenza specifica **66,7 CV/litro (SAE)**

Indica il grado di sfruttamento complessivo del motore.

Pressione media effettiva **9,2 kg/cmq (SAE)**

Indice di elasticità **1,74 (SAE)**

L'indice di elasticità tiene conto del variare della coppia con il variare del numero dei giri e quindi delle possibilità di ripresa della macchina anche a bassa velocità; in genere più è elevato tale indice, più il motore è elastico.

Rapporto peso/potenza **9,4 kg/CV (SAE)**

Indica, grosso modo, per le basse e medie velocità, la possibilità di ripresa della vettura. Ovviamente l'accelerazione cresce con il diminuire di questo rapporto.

CONSUMO

Alquanto elevato anche in relazione alle prestazioni della vettura.

Il consumo di carburante è piuttosto elevato soprattutto se paragonato a quello di analoghe macchine. D'altronde le caratteristiche di briosità del motore giustificano questi valori. Extraurbano va da un minimo di 8 litri/100 km a un massimo di 15, quello urbano da 10 a 16. Il consumo olio motore è di 521 grammi per 1000 km.

TENUTA DI STRADA

Buona in tutte le condizioni. Vettura un po' sovrazsterzante.

La tenuta di strada è buona anche su fondi un po' accidentati. Nelle curve strette, prese a velocità sostenuta, si nota un effetto sovrazsterzante del treno posteriore, peraltro facilmente correggibile. La vettura tiene bene la strada anche ad alta velocità in rettilineo, sia nelle condizioni di minimo che di massimo carico. Si nota però un pochino di portanza che rende un po' leggero l'avantreno.

Non abbiamo avuto sensazione particolari di insicurezza sul bagnato; solo una lievemente più accentuata perdita di aderenza del retrotreno su fondo particolarmente viscido.

CONFORT DI MARCIA

Nel complesso buono.

Dato il carattere sportivo della vettura possiamo considerare nel complesso buono il confort di marcia che essa offre. Sul fondo sconnesso le sospensioni assorbono bene le asperità della strada, benché in qualche caso si avverta la tendenza al « tamponamento » del retrotreno e, sul selciato, ad un lieve scarrocciamento.

MOTORE

Potente, abbastanza elastico e silenzioso.

Il motore è potente, abbastanza elastico (anche se non è questa la sua dote principale), silenzioso e sopporta agevolmente le lunghe « tirate » su autostrada.

FRIZIONE

Abbastanza progressiva. Sforzo al pedale contenuto.

La frizione della « 124 Sport » spider è nel complesso adatta alle caratteristiche della vettura, però talvolta in retromarcia tende a strappare. Lo sforzo al pedale è abbastanza contenuto (13 kg.) e le caratteristiche di progressività sono buone.

CAMBIO

Tutto ben sincronizzato; un po' duro; escursione della leva molto ridotta.

Il cambio è ottimamente sincronizzato, l'innesto un po' duro; ciò non pregiudica però la precisione. Limitata l'escursione della sua leva.

STERZO

Preciso e pronto, piuttosto diretto; un po' duro in manovra.

Lo sterzo, la cui posizione non ci sembra molto indovinata dato il tipo di vettura, è preciso. Non abbiamo notato fenomeni di reversibilità (trasmissione dei sobbalzi delle ruote), ma ha una certa durezza nelle manovre e limitate doti di ritorno.

FRENI

Potenti, molto progressivi. Sforzo al pedale abbastanza ridotto.

L'impianto frenante della « 124 Sport » spider è una delle parti più riuscite. È caratterizzato da una non comune dolcezza di azionamento, da una notevole progressività e potenza: qualità, queste, assai apprezzabili sui percorsi autostradali, lungo i quali può essere necessario ricorrere a frenate d'emergenza, mentre si viaggia a velocità sostenuta. Lo sforzo al pedale è abbastanza contenuto: varia da un minimo di 20 kg a un massimo di 24 kg.



COMPORTAMENTO SU STRADA

Nel numero di gennaio di « Quattroruote » pubblicammo i grafici delle rilevazioni effettuate su questa automobile, senza esprimere alcun giudizio sulla sua carrozzeria. Rimandiamo quindi a quel numero il lettore che volesse rivederli: qui pubblichiamo il testo delle voci che compongono il comportamento su strada.

VELOCITA' MASSIMA 10

Ottima la velocità massima: di poco superiore a quella dichiarata dal costruttore.

La velocità massima dichiarata dal costruttore è di 170 km/h. Le nostre apparecchiature hanno fatto registrare un valore di 173,665 km/h: indubbiamente elevato. Buoni anche i valori nelle marce inferiori: 1° 50 km/h; 2° 85 km/h; 3° 130 km/h; 4° 170 km/h. La velocità massima è stata raggiunta nel quarto rapporto: la quinta è considerata dalla stessa Casa costruttrice come un rapporto di « riposo » per impiego su autostrada. (Velocità massima dichiarata nel quinto rapporto 165 km/h).

ACCELERAZIONE 9

Buona: mette in risalto le doti di brillantezza del motore.

Il tempo di 33"1 impiegato nel percorrere il km da fermo è piuttosto buono, anche in relazione alla cilindrata della vettura.

RIPRESA 9

Buono il tempo grazie all'elasticità del motore.

Il chilometro con partenza da 40 km/h in « quinta » è stato percorso in 41"9. Anche questo valore conferma le doti di brillantezza del motore.

MARCIA IN SALITA 9

Buona. Vettura maneggevole.

La media segnata sul percorso della marcia in salita è stata di 79,834 km/h: valore notevole che mette in risalto le doti di manovrabilità della vettura.

LA PAGELLA

VETTURA

Estetica	8	Linea moderna, sobria; ben proporzionata.
Capacità trasporto persone e bagagli	8	Due posti comodi. Bagagliaio un po' scarso.
Grado di finitura	8	Buono in relazione al prezzo della vettura.
Assetto di guida	8	Comodo, ma volante un po' alto e piatto.
Comandi	8	Comodi i principali; meno comodo il volante.
Strumentazione	8	Disegno moderno e chiaro; manca il termometro dell'olio.
Visibilità	9	Buona in avanti e ai lati, anche a «capote» alzata. Scarso quella di manovra; naturalmente ottima a «capote» abbassata.
Accessori	9	Dotazione buona con particolari, nel complesso, ben curati.
Piccola manutenzione	7	Agevoli le normali operazioni, escluso il cambio ruota a bagagliaio pieno e il controllo livello olio.
Tenuta acqua	8	Infiltrazioni attraverso la battuta delle portiere.

COMPORTAMENTO SU STRADA

Velocità massima	10	Ottima la velocità massima: di poco superiore a quella dichiarata dal costruttore.
Accelerazione	9	Buona; mette in risalto le doti di brillantezza del motore.
Ripresa	9	Buono il tempo grazie all'elasticità del motore.
Marcia in salita	9	Buona; vettura maneggevole.
Consumo	7	Alquanto elevato anche in relazione alle prestazioni della vettura.
Tenuta di strada	8	Buona in tutte le condizioni. Vettura un po' sovrasterzante.
Confort di marcia	8	Nel complesso buono.
Motore	9	Potente, abbastanza elastico e silenzioso.
Frizione	8	Abbastanza progressiva. Sforzo al pedale contenuto.
Cambio	8	Totalmente e ben sincronizzato; un po' duro; escursione della leva molto ridotta.
Sterzo	8	Preciso e pronto, piuttosto diretto; un po' duro in manovra.
Freni	9	Potenti, molto progressivi. Sforzo al pedale abbastanza ridotto.

PRO

- Prezzo competitivo
- Prestazioni brillanti
- Buona tenuta di strada

CONTRO

- Consumo alquanto elevato
- Bagagliaio un po' ridotto
- Posizione del volante non molto sportiva

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge Dir. d'Autore)



QUATTROSOLDI

APRILE

Da questo mese:

**PIU' SERVIZI, PIU' INCHIESTE,
PIU' NOTIZIE,
RUBRICHE NUOVE,
NOTE E COMMENTI DI ATTUALITA'**

- il video in lire
- l'abbigliamento beat
- il vino falso
- l'eterno fascino dell'oro
- cambierà il sistema delle mutue
- l'alto costo del denaro
- cercansi laureati e diplomati
- studiare senza fatica
- case: acquistare o in affitto

PIU' PROVE E PIU' ESPERIMENTI

una lavatrice - come si ottiene la carne congelata in casa - la pattumiera igienica - i coltelli elettrici - gli accendini che non funzionano - saper scegliere il proprio latte

UN RAPPORTO-NOVITA'

gli acquisti ad occhi aperti nei grandi magazzini

QUATTROSOLDI

il mensile che vi aiuta a guadagnare bene, risparmiare di più, spendere meglio

IN TUTTE LE EDICOLE - 148 PAGINE - 300 LIRE