

## AL VOLANTE

Volkswagen Polo

versione a cinque porte. La similitudine con la sorella maggiore della gamma Volkswagen è evidente nel design degli interni e anche nel grado di finitura: l'accuratezza di produzione è la medesima e la differenza di classe (e di prezzo) si manifesta soltanto nella scelta dei materiali e delle soluzioni costruttive.

Le diverse motorizzazioni condizionano in modo significativo le prestazioni, dato che le differenze di potenza sono proporzionalmente

l'economicità nei consumi e la silenziosità di marcia, caratteristiche che, stando ai dati ufficiali e alle prime sensazioni, vengono rispettate in modo soddisfacente.

La versione 1,3 litri, pur non avendo una vivacità particolare, è la più gradevole da guidare perché il motore da 55 CV è il più silenzioso dei tre e vanta una curva di coppia particolarmente favorevole ai bassi regimi; così, se le prestazioni che si ottengono "tirando" il motore al massimo dei giri non sono entusiasmanti, nella guida normale anche con le marce alte la risposta è paragonabile



sensibili, ma non il carattere e la qualità di marcia. In generale si apprezza il buon comfort e una piacevole agilità per merito del servosterzo (di serie su tutte le versioni a partire dalla 1000 in allestimento Comfort) e del comportamento delle sospensioni, confortevoli ma prive di quella morbidezza che può indurre un eccessivo rollio in curva

La modesta brillantezza del motore 1,05 litri è già nel conto e chi sceglie la versione da 45 CV sa di non poter avere pretese; quel che conta è

a quella di un motore di potenza superiore.

La 1.6 da 75 CV non è sportiva ma, indubbiamente, ha un consistente vantaggio in fatto di prestazioni e di brillantezza di marcia, soprattutto nella guida extraurbana. Con il propulsore più potente (per ora) la Polo può anche diventare una reale alternativa alla gamma bassa delle Golf per chi, in favore della economia e della compattezza, è disposto ad accettare un po' più di rumore e un po' meno di immagine. **D.C.**

## DATI TECNICI

### VOLKSWAGEN POLO 1050

**Motore** Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea. Distribuzione a un albero a camme in testa per bancata (cinghia dentata), due valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica single point integrata con il sistema di accensione.

Cilindrata	1043 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	75x59 mm
Rapporto di compressione	10,0:1
Potenza massima a giri/min	33 kW-45 CV
Coppia massima a giri/min	5200
Coppia massima a giri/min	76 Nm-7,7 kgm
	2800-3200

**Trasmissione** Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando meccanico.

**Corpo vettura** Berlina cinque porte, cinque posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali e bracci trasversali inferiori. Retrotreno a bracci longitudinali interconnessi, molle elicoidali, barra antirollio. Sterzo a cremagliera (servo nella Comfort). Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo.

Cx (coefficiente di forma)	0,32
Lunghezza	372 cm
Larghezza	166 cm
Altezza	142 cm
Passo	240 cm
Diametro di sterzata	10,1 m
Cerchi	4,5J 13
Pneumatici	155/70 13
Capacità serbatoio	45 l
Capacità bagagliaio	245/975 dm <sup>3</sup>
Peso in ordine di marcia	955 kg

<b>Prestazioni</b> Velocità massima	145 km/h
Consumi: a 90 km/h	18,9 km/l
a 120 km/h	14,1 km/l
urbano	13,3 km/l

### POLO 1300

#### Stesse caratteristiche tranne:

<b>Motore</b> Cilindrata	1296 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	76,5x70,5 mm
Potenza massima	40 kW-55 CV
Coppia massima a giri/min	100 Nm-10,2 kgm
	2800-3400

**Corpo vettura** Barra antirollio anteriore. Sterzo con servocomando idraulico.

Cerchi	5,5J 13
Pneumatici	175/65 13

<b>Prestazioni</b> Velocità massima	156 km/h
Consumi: a 90 km/h	20,0 km/l
a 120 km/h	14,7 km/l
urbano	12,7 km/l

### POLO 1600

#### Stesse caratteristiche della versione 1050 tranne:

<b>Motore</b> Cilindrata	1598 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	76,5x86,9 mm
Rapporto di compressione	9,8:1
Potenza massima	55 kW-75 CV
Coppia massima a giri/min	128 Nm-13,0 kgm
	2800-3200

**Corpo vettura** Barra antirollio anteriore. Sterzo con servocomando idraulico.

Cerchi	5,5J 13
Pneumatici	175/65 13
Peso in ordine di marcia	990 kg

<b>Prestazioni</b> Velocità massima	172 km/h
Consumi: a 120 km/h	13,9 km/l
urbano	11,6 km/l



**SALONE DI PARIGI**

# INSEGUENDO LA VIE EN ROSE

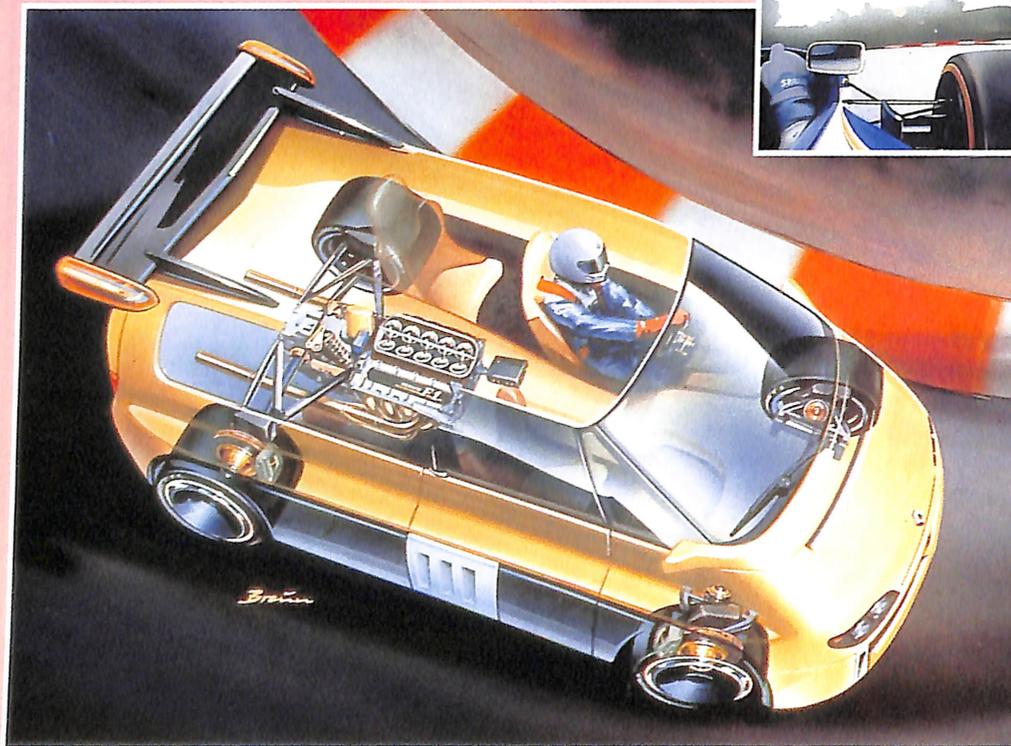
*La crisi non ha impedito di migliorare i contenuti tecnici e la qualità delle auto, come dimostrano le novità di queste pagine. Che inducono a guardare con ottimismo al futuro*

**A** Parigi forse si torna a sognare. Sembra un'affermazione scontata dettata dall'ottimismo di maniera che accompagna tutti i Saloni, nelle dichiarazioni ufficiali come nei commenti, ma in questo caso la sensazione è confortata più che dalle parole dai fatti, che sono poi le automobili esposte, la loro quantità e qualità. Ci sono i soliti prototipi ma soprattutto ci sono tante novità in tutti i settori, come se si volesse recuperare in fretta l'interesse e l'entusiasmo del pubblico.

Stupire con l'improbabile Espace Formula 1, affascinare con la nuova Jaguar, conquistare con la Kappa, eccitare con le sportive Alfa Romeo, convincere con la nuova

Polo: sono alcuni esempi di quanto emerge da questa manifestazione che, di fatto, chiude la stagione '94. Da oggi si guarda al '95 e la strategia è una sola: bisogna inseguire il cliente e i suoi gusti, se il caso anche le mode, e farlo in fretta e bene. Gli ultimi anni "magri" hanno spinto le aziende alla razionalizzazione, costringendole a economie prima impensabili. Il progresso però non si è fermato e oggi abbiamo vetture migliori dal punto di vista della sicurezza, del comfort e della compatibilità ambientale. Tutte cose che si sanno ma che a Parigi appaiono più evidenti e che spingono a recuperare un atteggiamento positivo e ottimista nei confronti dell'auto. **D.P.M.P.**

# RENAULT



**ESPACE FORMULA 1** La prima Formula 1 al mondo a quattro posti. È la "follia" concepita da un'équipe di tecnici della Renault e della Matra per celebrare i dieci anni di collaborazione fra le due aziende. La super Espace monta in posizione centrale posteriore il motore V10 Renault Campione del Mondo con la Williams nel '92 e nel '93. Anche il retrotreno e il cambio semiautomatico sono di provenienza Williams. Le prestazioni sono esaltanti, con un'accelerazione da 0 a 200 km/h in 6,3 secondi.



# LANCIA



**KAPPA** Anteprima mondiale per la nuova ammiraglia Lancia. Com'è nella tradizione della Casa, il design è pulito, sobrio, composto. Nella gamma delle motorizzazioni tre inediti 5 cilindri, due a benzina (2 e 2,4 litri) e un turbodiesel (2,4 litri), si aggiungono a un V6 da 3 litri e al già noto quattro cilindri turbo ex-Thema. Per tutte le versioni (LE, LS e LX) di serie ABS e air bag lato guida.



Più spazio ed eleganza per gli interni della Kappa. La vettura è lunga 469 cm per 183 di larghezza, con un passo di 270 cm. La capacità del bagagliaio è di 565 dm<sup>3</sup>. I sedili anteriori hanno un supporto lombare automodellante. I rivestimenti sono in velluto, Alcantara o, a richiesta, in pelle.



# AUDI

**A4** Sarà nelle concessionarie a gennaio l'erede della 80 che comunque nella versione station wagon continuerà a restare a listino con il nome d'origine. Per la A4 sarà disponibile una gamma di sei motori a benzina: interessante il 1800 a cinque valvole per cilindro in versione aspirata (125 CV) e turbo (150 CV). A questi si aggiunge un diesel a iniezione diretta sovralimentato da 90 CV. Tutti i modelli, tranne quelli a quattro ruote motrici, saranno equipaggiabili a richiesta con cambio automatico.

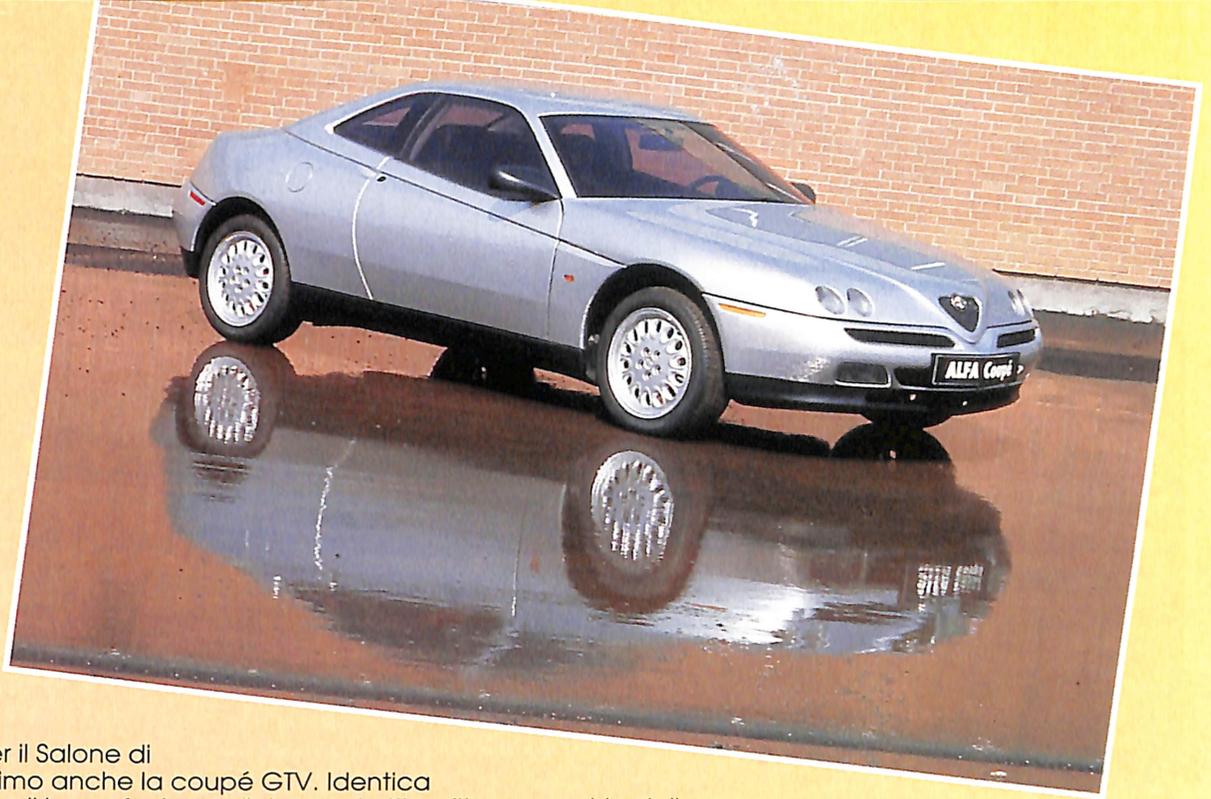




# ALFA ROMEO

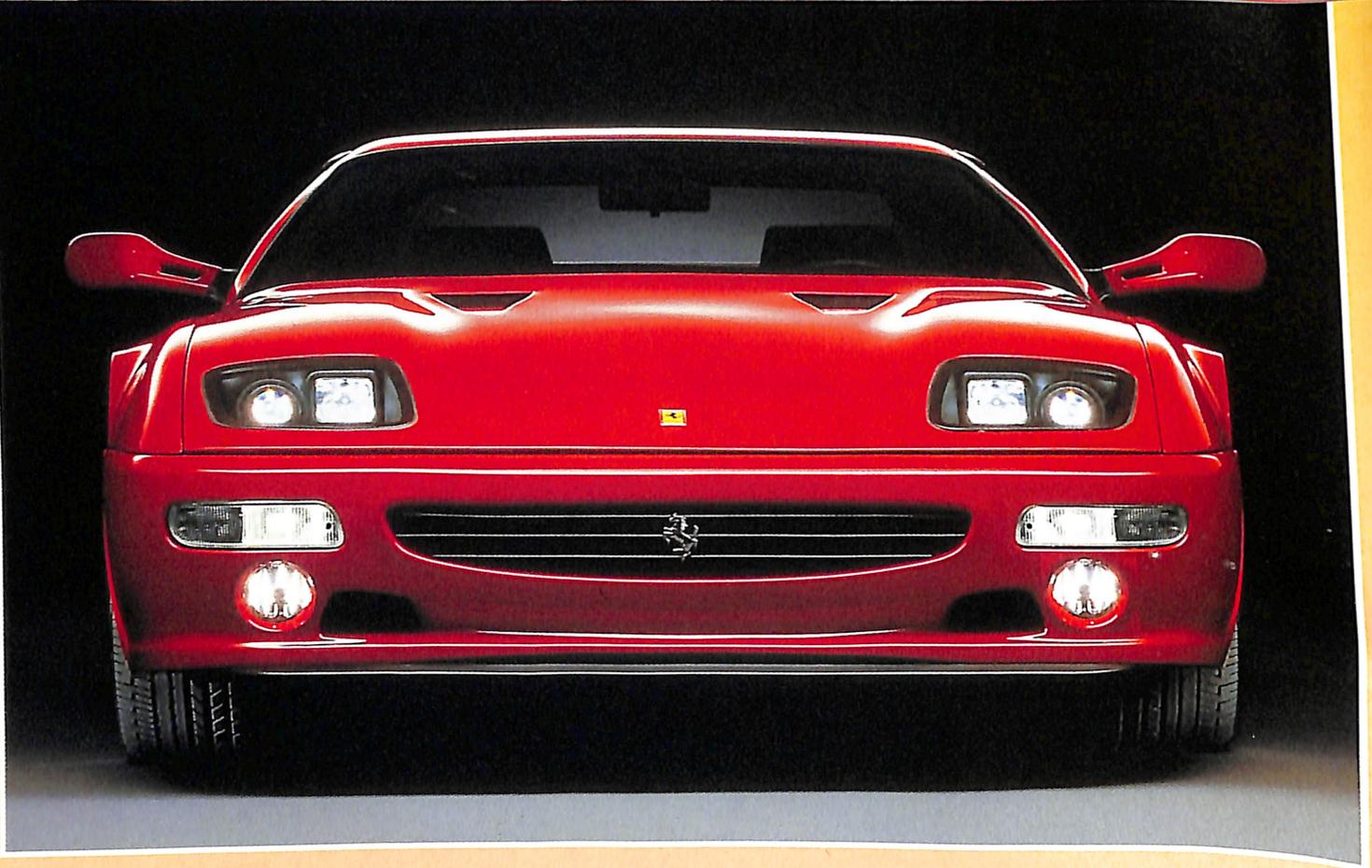


**SPIDER** Nasce dalla collaborazione del Centro Stile di Arese e della Pininfarina il design dell'Alfa Romeo Spider che a Parigi per la prima volta si mostra agli occhi del pubblico. La nuova sportiva, la cui commercializzazione è prevista per i primi mesi del '95, inizialmente sarà disponibile con due motorizzazioni. La più "facile" è un quattro cilindri 2 litri nato dallo sviluppo del supercollaudato Twin Spark. Questa unità dispone di 150 CV di potenza massima che consentono alla nuova scoperta dell'Alfa prestazioni di buon rilievo: 210 km/h la velocità massima e 8,5 secondi per la prova di accelerazione da 0 a 100 km/h. L'alternativa è costituita dal classico 3 litri V6 rivisitato per l'occasione in chiave più sportiva. La potenza massima è di 192 CV grazie ai quali la Spider raggiunge i 223 km/h di velocità massima e accelera da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi.



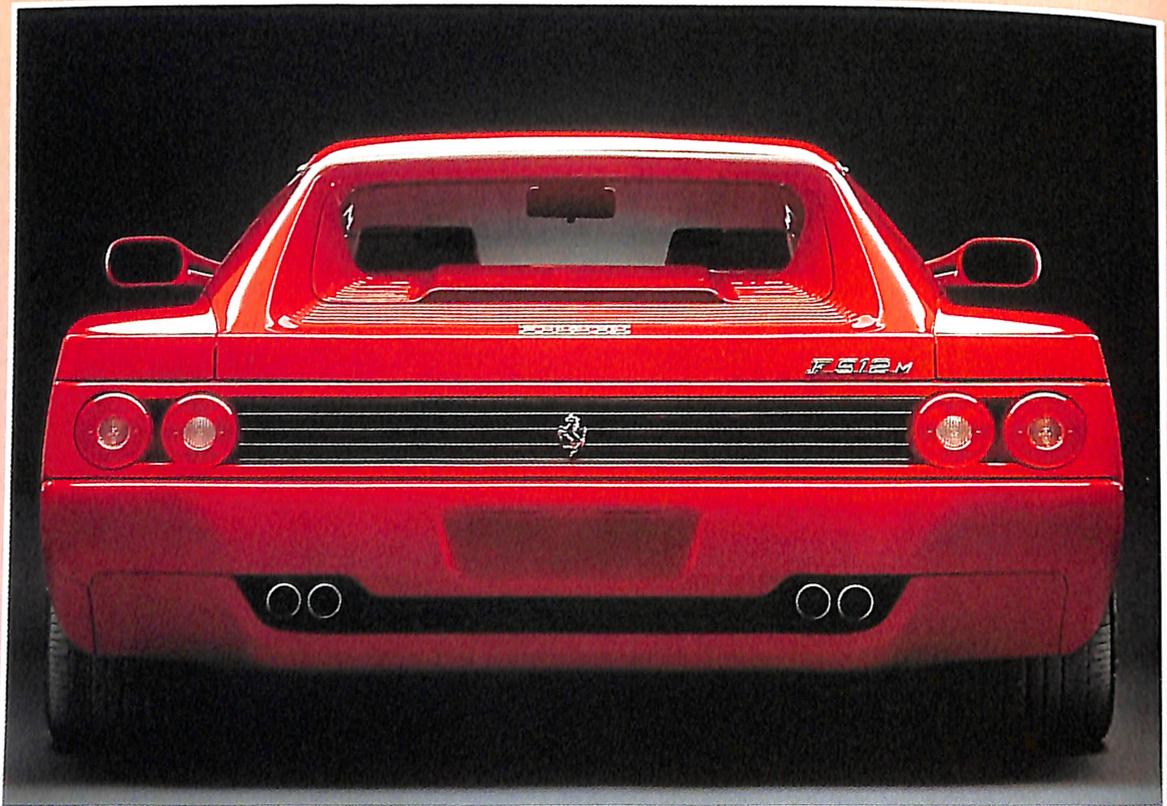
**GTV** Oltre alla Spider il Salone di Parigi tiene a battesimo anche la coupé GTV. Identica nelle scelte tecniche di base, fra le quali si segnala l'inedita geometria della sospensione posteriore, denominata DTM (Dynamic Toe-in Movement), la GTV sarà offerta anch'essa in due versioni. La prima con il due litri Twin Spark evoluzione, mentre la seconda avrà il V6 turbo, sempre da due litri, della 164. In questo allestimento la GTV ha una potenza massima di 202 CV. La velocità di punta è di 232 km/h con accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,3 secondi.

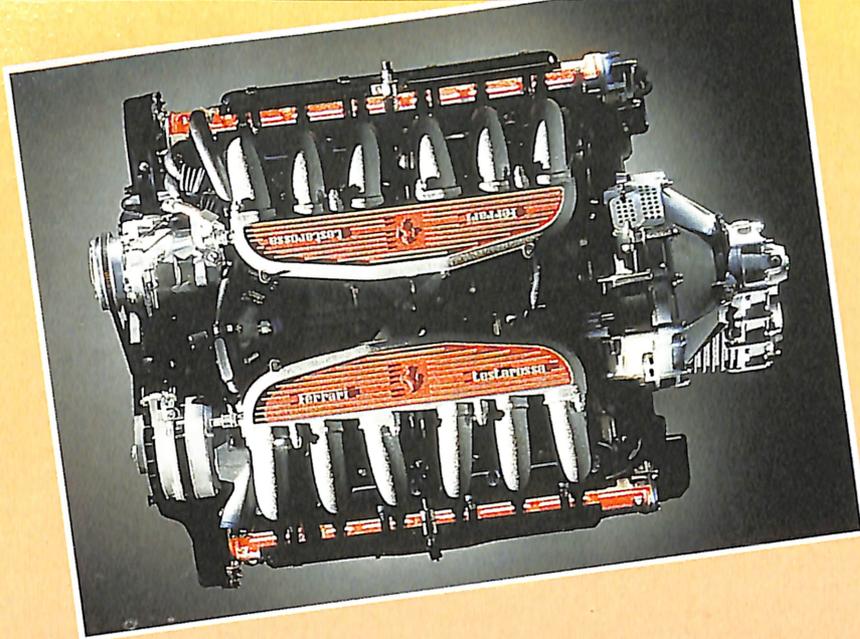




# FERRARI

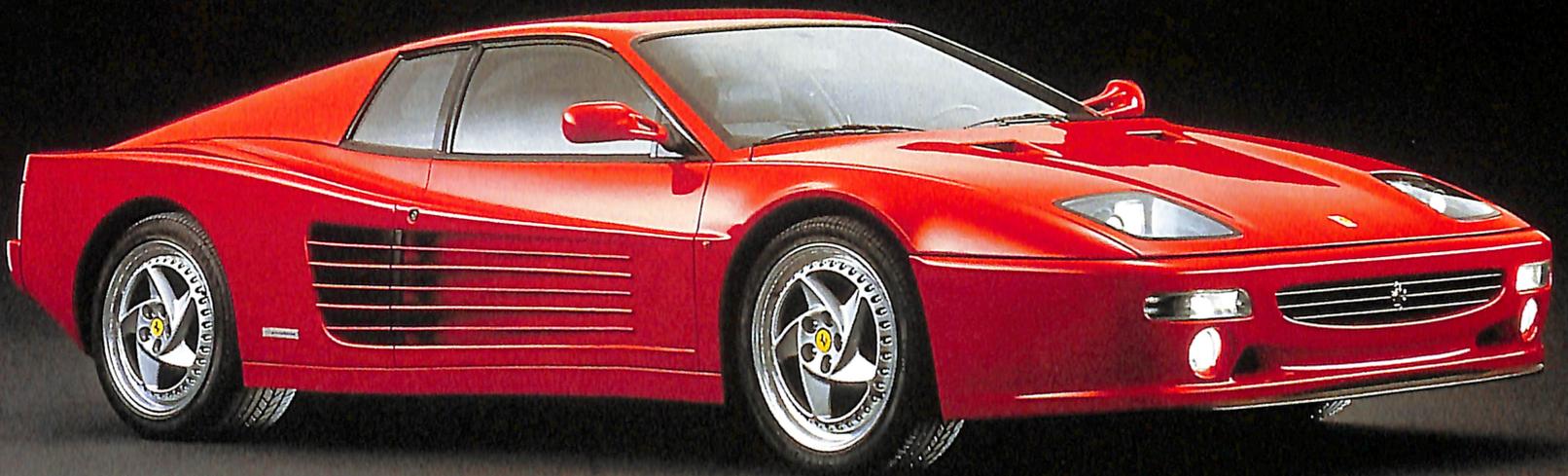
**512 M** Limitati gli aggiornamenti estetici per la nuova versione della Ferrari 512. I fari a scomparsa sono stati sostituiti da gruppi ottici ellissoidali fissi, il cofano anteriore, ridisegnato, ha ora due prese d'aria Naca e la grigliatura che copriva la fanaleria posteriore è stata abbandonata a favore dei più tradizionali gruppi ottici circolari. Più in generale la berlinetta di Maranello è stata sottoposta a una serie di interventi volti a migliorare il rapporto peso/potenza.





Modifiche importanti, soprattutto alle camere di scoppio, ai pistoni e all'albero motore, hanno elevato il rendimento del V12 della 512 M.

Il cinque litri Ferrari, derivato direttamente dal propulsore della 312 T di Formula 1, eroga ora una potenza di 440 CV a 6750 giri. Coppia massima: 51 kgm a 5500 giri.



Offre più comfort, l'abitacolo della 512 M.

Lavorando sui particolari, i tecnici di Maranello sono riusciti a migliorare i già elevati standard di qualità della vita a bordo della berlinetta. Un particolare studio è stato dedicato all'impianto di climatizzazione. I rivestimenti dei sedili sono realizzati adesso in pelle Connolly.





**QUESTO MESE** Fiat Cinquecento Sporting

# UNA CITY-CAR VESTITA DA CORSA

*Il moderno motore Fire 1100 da 54 CV e un look sportiveggiante dentro e fuori per la nuova versione ricca e brillante della piccola torinese che si rivolge a un pubblico più esigente anche nei confronti delle "cittadine"*



**A**lla caccia di un nuovo target. Per alzare ulteriormente l'indice di gradimento della Cinquecento la Fiat punta in maniera ancora più decisa sui giovani e per la seconda volta ritocca la gamma della sua city car.

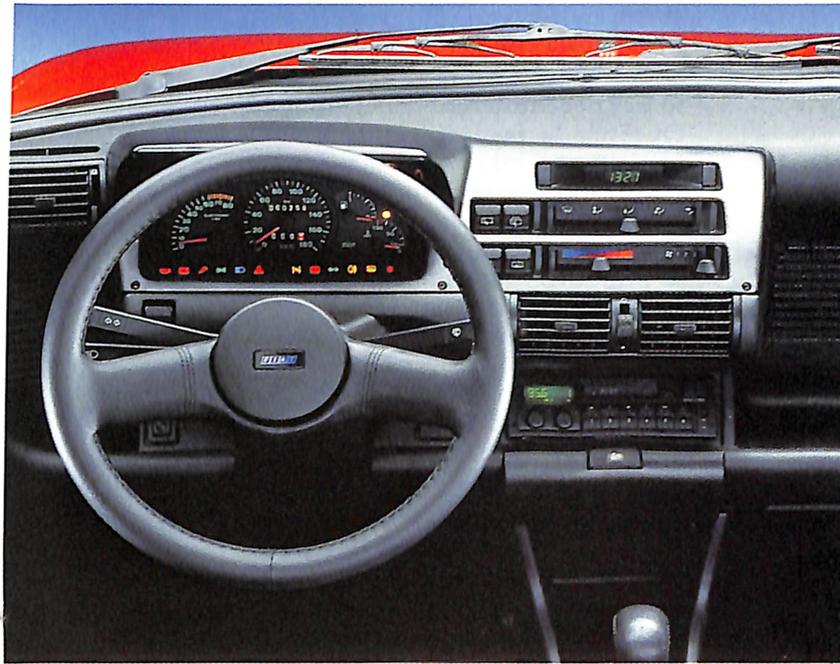
C'era stata la Suite, che però in realtà era un semplice impreziosimento della versione 900 ottenuto con l'aggiunta di condizionatore, alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata. Ora invece arriva la Sporting, un modello completamente nuovo, a cominciare dalla scelta di

un motore inedito per la piccola torinese. Per la Fiat Sporting vuol dire sportiva, ma senza eccessi. E così per la nuova Cinquecento, anziché una versione "abarthizzata" del motore 900, è stato preferito l'affidabile Fire ad albero a camme in testa da 1,1 litri di cilindrata e 54 CV di potenza massima. Grazie a questa supercollaudata unità, accoppiata a un cambio a cinque marce, le prestazioni della city car torinese migliorano sensibilmente: la velocità massima supera ora i 150 km/h e la classica prova d'accelerazione (0-100km/h) viene superata dalla Sporting con il tempo di 13,8 secondi.

Per dare un volto a questa iniezione di brio, alla linea della nuova Cinquecento sono stati assegnati piccoli connotati estetici come la nuova mascherina anteriore ad effetto spoiler, gli specchietti esterni

### Più sport anche nell'abitacolo

Contagiri, pelle nera per il volante e l'impugnatura del cambio, sedili anteriori anatomici e cinture di sicurezza di colore rosso. Ingredienti classici per dare anche all'abitacolo quell'impronta corsaia che caratterizza la nuova Cinquecento Sporting.



in tinta con i colori della carrozzeria (rosso e giallo), i cerchi in lega leggera con pneumatici 155/65 SR 13.

Lavoro piuttosto sostanzioso invece all'interno dell'abitacolo dove il look sportivo è stato ottenuto con l'adozione degli elementi classici

per questo tipo di caratterizzazione, come volante e impugnatura della leva del cambio rivestiti in pelle nera, sedili anteriori anatomici (bello il rivestimento in tessuto grigio scuro a righe) e pedale dell'acceleratore in lamiera forata. La dotazione di serie

della Sporting si completa con il contagiri, le cinture di sicurezza di colore rosso. Fra i principali optional del nuovo modello figurano anche gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, l'antifurto elettronico con comando a distanza. **M.T.**

**Q**uattro anni di lavoro e circa 500 miliardi di investimento complessivo. Tanto c'è voluto per dare un'erede alla Jaguar XJ. Durante la fase di sviluppo, per tutti gli uomini di Coventry la nuova serie in gestazione era la X300. Poi, alcune valutazioni di marketing hanno consigliato di porgerla al pubblico con un nome più tradizionale, più classico, insomma, quello di prima.

Ed eccola qui, la nuova XJ. La prima Jaguar dell'era Ford arriva in un momento particolarmente felice per la Casa inglese. Le vendite, che nel '93 hanno fatto registrare un bel +22%, continuano a salire (+13,5% nei primi sei mesi del '94) e le previsioni del presidente Nick Scheele sono di 30 mila vetture vendute in tutto il mondo entro la fine di quest'anno.

La nuova serie XJ si fa notare prima di tutto per la linea che alla Jaguar piace definire "retroluzionaria", parola che non esiste ma che serve a spiegare come il risultato estetico ottenuto sia la fusione di elementi classici e moderni. Una rivisitazione stilistica importante che ha richiesto la riprogettazione di ogni singolo pannello della carrozzeria. Eppure ha ancora molto della vecchia XJ questa nuova berlina Jaguar, soprattutto nel frontale (nono-



**QUESTO MESE** Nuove Jaguar XJ

# L'OLD ENGLAND DEL 2000

*Un investimento da 500 miliardi per il primo modello dell'era Ford.  
Cambiano i motori (c'è anche una versione sovralimentata)  
e tutta la carrozzeria, ma la classe e lo stile sono quelli di sempre*

stante la griglia del radiatore più snella e il paraurti in tinta con il colore della carrozzeria) e nella parte posteriore (nonostante l'originale e inedito disegno dei gruppi ottici).

Ed è proprio su questo mix fra classico e moderno che gli strateghi della Jaguar hanno puntato per caratterizzare non solo il design, ma tutto il progetto della nuova XJ. Nella gamma dei motori si ritrova infatti lo stesso dualismo, con il leggen-





Ancora inequivocabilmente Jaguar le nuove berline XJ che sostituiscono i modelli dell'omonima serie precedente. Tutti gli elementi che compongono la carrozzeria sono stati riprogettati, ma per la linea dell'attuale XJ i designer di Coventry hanno attinto abbondantemente alla tradizione stilistica della Casa. Tradizione e innovazione insieme anche per la dotazione dei motori: al classico V12 da 6 litri si affiancano infatti ora un 3,2 e un 4 litri entrambi inediti. Storica l'introduzione di una versione sovralimentata (nella foto qui accanto) da 320 CV di potenza massima.





#### QUESTO MESE

Nuove Jaguar XJ

dario V12 da 6 litri (318 CV) che si affianca ai nuovissimi 6 cilindri della serie AJ16. Questi ultimi, riproposti nelle cilindrata tradizionali di 3,2 (211 CV) e 4 litri (241 CV), sono lo sviluppo genetico dell'AJ6 in alluminio con distribuzione a due alberi a camme in testa e 4 valvole per cilindro introdotto dalla Casa di Coventry verso la metà degli anni Ottanta. Ma la novità più grande, una novità "storica" per la Jaguar, è costituita dall'introduzione della sovralimentazione sulla versione da 4 litri. Con la spinta aggiuntiva del volumetrico, il 6 cilindri guadagna circa 80 CV di potenza rispetto all'analoga versione aspirata e raggiunge una coppia massima di 512 Nm a 3050 giri/min.

Sulla base di queste quattro motorizzazioni la gamma della nuova berlina si articola su tre gruppi di modelli. La gamma XJ, con la XJ6, la XJ12 e la Sovereign, si rivolge ai tradizionali clienti Jaguar, ma anche (soprattutto la XJ6) a nuovi acquirenti in cerca di un'automobile di lusso a prezzo contenuto. La gamma



XJ Sport è stata pensata invece per un pubblico nuovo, giovane, sportivo, per tutti coloro cioè che finora non avevano comprato una berlina Jaguar perché poco entusiasmante e troppo tradizionale. E infine la gamma Daimler, il massimo del lusso e del prestigio.

Tutte le versioni hanno beneficiato dei numerosi aggiornamenti generati dal completo restyling dell'abitacolo. E bisogna fare appello anche in questo caso alla non-parola "retro-luzionario" per spiegare il mix di cuoio e legni pregiati, da sempre caratteristici dello stile Jaguar, con un nuovo design dei sedili e una loro più razionale disposizione che consentono di sfruttare al meglio lo spazio all'interno dell'abitacolo. Ed è proprio nell'abitacolo



### L'eleganza secondo Jaguar

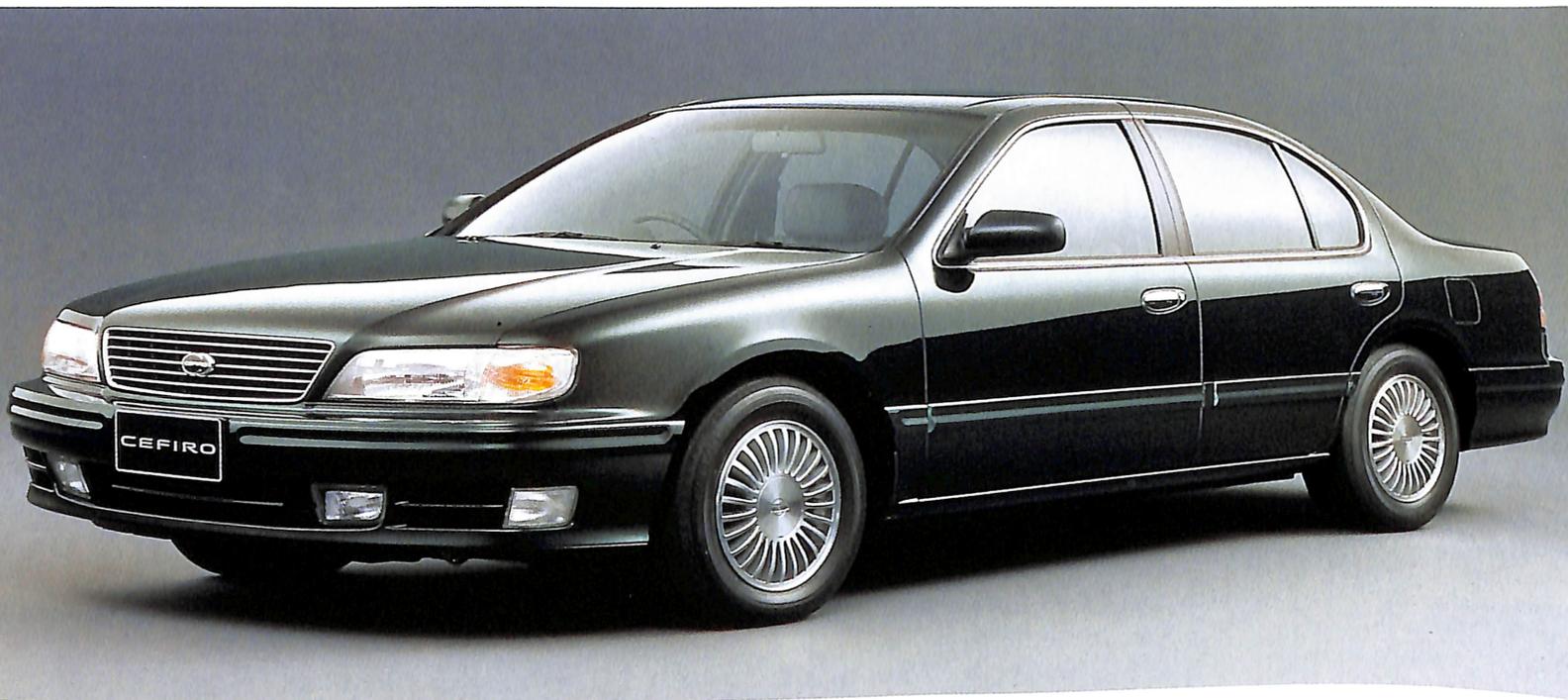
La tradizionale atmosfera di cuoio e legni pregiati caratterizza la vita a bordo delle Jaguar XJ. I sedili di nuovo disegno hanno consentito di sfruttare meglio lo spazio all'interno dell'abitacolo a beneficio soprattutto dei passeggeri seduti sul divano posteriore. Fra le "chicche" offerte come optional, il volante e il sedile che si spostano automaticamente per facilitare l'accesso al posto di guida e un super impianto hi-fi con il volume che adegua la sua intensità all'aumentare della velocità della vettura.



che si vivono alcune delle gioie più vere di questa nuova serie XJ. È una questione di dettagli, piccoli particolari che però possono fare la differenza, come il tradizionale volante Jaguar bordato in legno che ritorna come optional, come il mega impianto hi-fi della Harman Kardon con 8 altoparlanti e il controllo automatico del volume che aumenta con l'aumentare della velocità. O ancora come il sedile e il volante che al momento di scendere agevolano la manovra spostandosi automaticamente per poi tornare nella posizione memorizzata una volta che si reinserisce la chiave nel quadro.

Per chi bada più al sodo va ricordato che a seguito di un'indagine condotta dalla "Choosing Safety" sui dati relativi agli incidenti stradali, le berline della precedente serie XJ erano state giudicate le vetture più sicure in Gran Bretagna. Ciononostante alla Jaguar non si è dormito sugli allori. A migliorare la dotazione di sicurezza delle nuove XJ (tutte dotate di serie di ABS e doppio airbag) sono stati introdotti il sistema di controllo della trazione e un inedito servosterzo a controllo elettronico.

**Maurizio Thiebat**



**QUESTO MESE** Nissan Maxima / Cefiro

# SENZA GRILLI PER LA TESTA

*Non particolarmente innovativa nello stile, la nuova berlina giapponese punta tutte le sue carte sul comfort di marcia. Adottato al retrotreno l'inedito assale a torsione, già visto sulla Sunny, e apprezzato per la sua funzionalità. Tre i propulsori, tutti V6 24V*

**L'**auto che la Nissan svelerà al Salone di Parigi si chiama Cefiro in Giappone ma in Europa sarà battezzata Maxima. Questa spaziosa berlina è una versione astutamente rielaborata della nuova Maxima presentata quest'anno in

America. La differenza è nello stile: in Giappone e in Europa sfoggia un nuovo frontale e un inedito sviluppo della parte posteriore. Tutto però con ancora minore audacia che nella già "conservatrice" Maxima edizione '95 destinata agli Usa.

La Maxima destinata al mercato giapponese (dove si chiama Cefiro) e a quello europeo ha subito qualche ritocco stilistico sia nel frontale (a sinistra e in alto) con un'inedita griglia sia nella parte posteriore (a destra) dove sfoggia gruppi ottici e cofano di nuovo disegno.





Anche sotto il cofano ci sono delle differenze. La Cefiro, pardon la Maxima, si propone con tre propulsori a sei cilindri: un due litri da 155 CV, un 2,5 da 190 CV e un tre litri da 220 CV (l'unico proposto negli Stati Uniti). Si tratta dei VQ dell'ultima generazione a basso coefficiente di attrito. Superleggeri e modulari, hanno in comune un basamento in lega di 60° e il doppio albero a camme in testa con 24 valvole. Anche la corsa corta di 73,3 mm è comune. Di serie sono accoppiati con un cambio automatico a quattro rapporti ma a richiesta sulla 2.0 se ne può avere uno manuale a cinque marce.

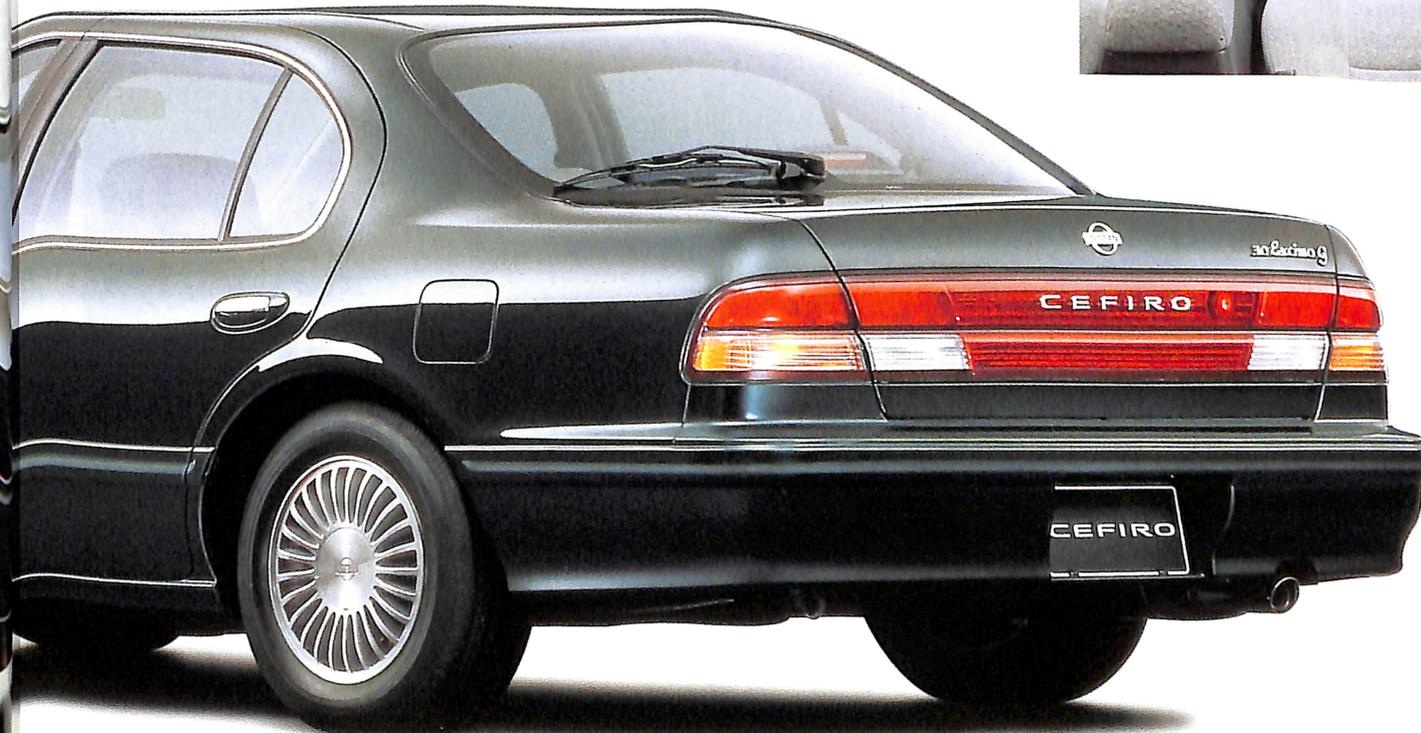
La nuova Maxima ha praticamen-

te le stesse misure della versione che sostituisce ma l'abitabilità risulta ulteriormente migliorata. E con lei il comfort di marcia: all'avantreno le sospensioni sono più rigide. Il nuovo e applaudito assale a torsione Nissan lavora come un ponte De Dion semplificato garantendo una perfetta tenuta del retrotreno. È una novità anche l'Active Damper Suspension (smorzatore attivo delle sospensioni) che perfeziona il controllo in curva, riducendo i fenomeni di rollio e di beccheggio.

Otto sono le Maxima (pardon le Cefiro) commercializzate in Giappone. I prezzi spaziano tra i 31 e i 50 milioni di lire.

**Peter Nunn**

Lunga 476 cm, larga 177, alta 141, la nuova Maxima ha praticamente le stesse dimensioni del modello che la precedeva. L'abitabilità è comunque migliorata grazie all'allungamento del passo (5 cm) e all'adozione di nuovi sedili (sopra).



## QUESTO MESE

### Honda Civic a 5 porte

*A Swindon, in Gran Bretagna, è cominciata la produzione del nuovo modello, progettato in Giappone ma sviluppato e collaudato nel Vecchio Continente tenendo d'occhio le preferenze del nostro pubblico. Spazio, sicurezza, praticità. E una gamma di quattro motori*



# CREATA SU MISURA PER IL CLIENTE EUROPEO

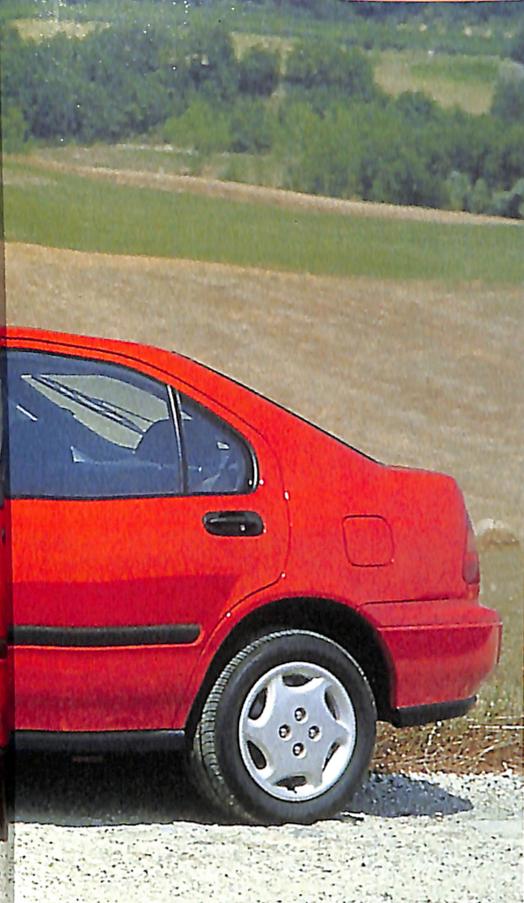
**A**ddio Honda Concerto: da poche settimane dalla fabbrica inglese di Swindon (1700 dipendenti, che dal prossimo gennaio saliranno a 2000) esce un nuovo modello destinato a sostituire proprio la media giapponese. Quest'auto, il cui debutto sul mercato italiano è previsto per l'inizio del '95, è l'inedita Civic a cinque porte.

Attenzione: la vettura (che è stata progettata in Giappone, ma sviluppata e collaudata in Europa) eredita il pianale a passo lungo della Civic a quattro porte e si presenta con una carrozzeria mai vista sul Vecchio Continente. Nel Paese del Sol Levante esiste però da un paio d'anni un modello simile chiamato Domani.

Proposta con quattro motorizzazioni a 16 valvole (1400, 1500 VTEC-E, 1600 base e 1600 VTEC), la vettura è stata pensata per la clientela del Vecchio Continente. Anche a costo di tradire un classico del design



Qui sopra: la versione di punta è la 1.6i SR, dotata del motore VTEC di 1590 cm<sup>3</sup> da 126 CV a 6500 giri e riconoscibile per lo spoiler posteriore e per il diverso disegno delle ruote. In alto: la 1.6i LS. La calandra nera ha la cornice cromata, i gruppi ottici integrano gli indicatori di direzione. Le maniglie, che ricordano quelle della Legend, sono nere tranne che sulle versioni superiori per le quali si è preferita la colorazione in tinta con la carrozzeria. Servosterzo e freni a disco per tutta la gamma. La trazione è anteriore.



Sopra: volante a quattro razze, plancia dal disegno arrotondato, inserti di finto legno. Anche all'interno è stato fatto il possibile per venire incontro ai gusti degli automobilisti europei. Sotto: avvolgenti i sedili. Quello di guida è regolabile anche in altezza, quello riservato al passeggero anteriore ospita un vassoio portaoggetti estraibile. Tutte le versioni dispongono di un filtro antipolline nel sistema di ventilazione. Il doppio airbag, di serie sulla SR, è optional sugli altri modelli.



Honda: la distanza tra la volta del passaruota e la sommità del parafrangente anteriore non è più ridotta al minimo, come sulle altre auto della Casa giapponese. Da una ricerca è emerso infatti che gli automobilisti europei preferiscono un profilo meno aggressivo, ma di aspetto più solido. E allora ecco parafrangenti più profondi e un cofano motore più al-

to, con la possibilità poi di montare gruppi ottici di maggiori dimensioni. Ma tutto ciò ha permesso davvero d'irrobustire la struttura della macchina. È solida, la Civic a cinque porte: dispone persino di un arco strutturale che costituisce l'ossatura dei montanti posteriori e il telaio di supporto del portellone. Non sorprende che la rigidità torsionale

della scocca sia cresciuta del 20% rispetto a quella della Concerto. Ma anche la resistenza alla flessione torsionale è superiore: del 50%. I montanti anteriori sono più rigidi addirittura del 301%.

Robusta e sicura: c'è la possibilità di montare il doppio airbag (di serie sulla versione SR, la più sportiva). E non è tutto perché, per esempio, nelle portiere posteriori le barre antintrusione sono rinforzate da pannelli in plastica riciclata ad assorbimento di energia.

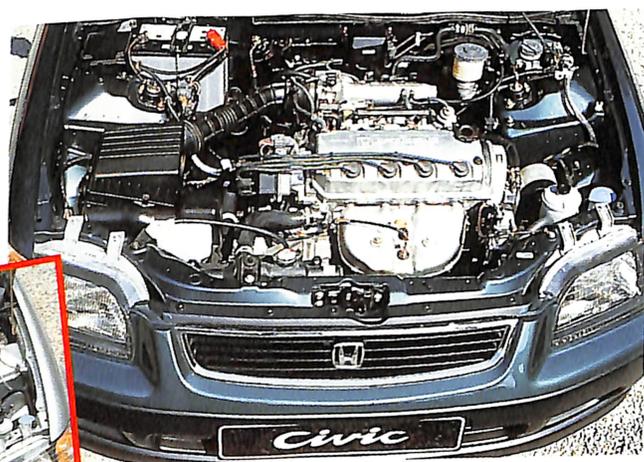
Ma torniamo al design. Fondamentale era anche differenziare il più possibile la nuova arrivata nei confronti della Concerto.

Con una calandra nera dotata di cornice cromata, i bei fari con gli indicatori di direzione integrati, l'inedito taglio della coda, i gruppi ottici posteriori arrotondati sulle fiancate ma disegnati, sul lato interno, dal portellone.

È più spaziosa della Concerto, la Civic a cinque porte, pur essendo più lunga di soli 5 cm (ne misura 432). Il passo, come accennato, è



**La tecnologia  
avanzata  
dei propulsori  
Honda**



Il 1500 VTEC-E (qui sopra) e il 1600 VTEC (a fianco), entrambi con fasatura variabile a controllo elettronico. In alto: sbalzo ridotto e muso arrotondato, preziosi nelle manovre di parcheggio. Sotto: il portellone si apre a filo del paraurti.

**QUESTO MESE**

Honda Civic a 5 porte

quello della Civic a quattro porte: ben 262 cm. All'interno troviamo sedili avvolgenti (quello di guida è regolabile anche in altezza), inserti in simil legno, ancoraggi delle cinture di sicurezza anteriori regolabili.

Motori: il 1400 base eroga 90 CV a 6100 giri e permette punte massime di 172 km/h. Stessa potenza, ma a 600 giri in meno, per il 1500 VTEC-E, un propulsore a fasatura variabile dai consumi contenuti e in grado di toccare i 180 km/h. Il 1600 è stato leggermente rivisto e ora sviluppa 3 CV in più (113 a 6200 giri, per l'esattezza), consentendo di raggiungere i 192 km/h. Al top il 1600 VTEC, con rapporto di compressione aumentato, fasatura delle valvole aggiornata, gestione elettronica riprogrammata: 126 CV a 6500 giri per 197 km/h.

Due parole ancora sul cambio, manuale a cinque marce o automatico a quattro rapporti. Quest'ultimo prevede un nuovo convertitore di coppia, il primo è stato rivisto nella spaziatura dei rapporti. E le sospensioni? Sono a doppi bracci trasversali anche sulle ruote anteriori: rispetto all'avantreno McPherson della Concerto assicurano, tra l'altro, una migliore stabilità in rettilineo e minori reazioni sui fondi sconnessi. □



# MASERATI QUATTROPORTE. L'ELEGANZA ELEVATA ALLA POTENZA.

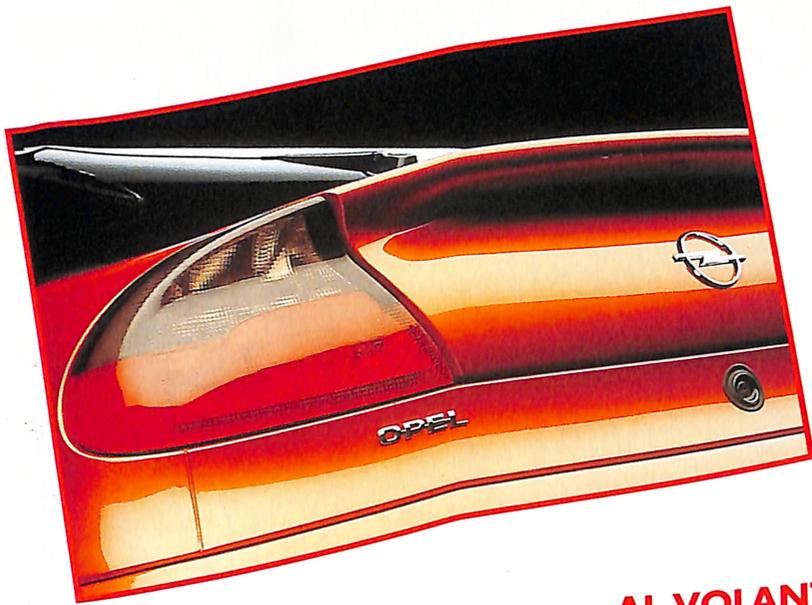


È nata una nuova Maserati. Si chiama Quattroporte e si colloca al vertice della più esclusiva produzione automobilistica mondiale. In assoluto, è la sintesi più felice di eleganza e di potenza, di grinta e di comfort. Le prestazioni sono da grande sportiva, garantite da un 6 cilindri a V, 24 valvole, 1996 cmc. Il comfort è da grande berlina, caratterizzato da una qualità abitativa che non ha eguali al mondo. E la linea? La linea è quella che vedete: aerodinamica, aggressiva; ma anche sobria, elegante, raffinata. In due parole, inconfondibilmente Maserati.



Maserati. La Leggenda Continua.

Quattroporte nasce con **SELÉNIA RACING**



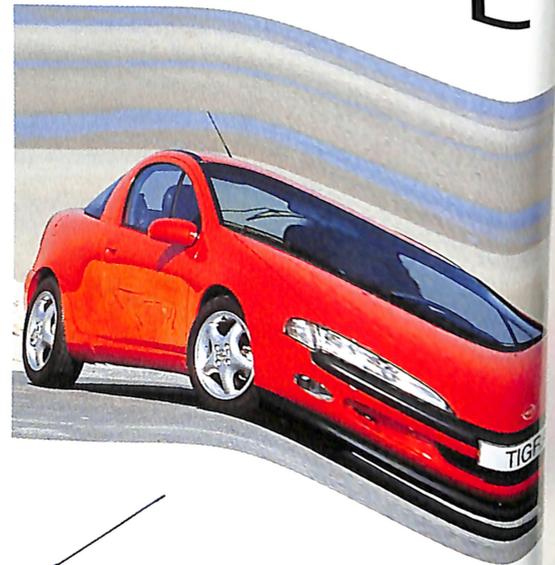
*Linea originale, prestazioni di buon livello e un interessante rapporto prezzo-equipaggiamento: la piccola 2+2 derivata dalla Corsa debutta con delle ottime premesse per conquistarsi simpatie fra il pubblico più giovane*

**AL VOLANTE** Opel Tigrà

# QUATTRO METRI DI COUPÉ

**E**ra dai tempi della Fiat 850 Coupé, che nessuno aveva più osato proporre versioni sportive nell'area delle utilitarie. E che di conseguenza i giovani (o almeno i meno abbienti fra loro) erano costretti a chiudere nel cassetto il sogno di avere una coupé relativamente economica. Coraggiosa, dunque, la scelta della Opel di proporre una 2+2 derivata dalla Corsa. E altrettanto coraggiosa è l'immagine, decisamente anticonformista, che è stata conferita alla Tigrà. Ma a conforto delle scelte dei designer Opel sono

arrivati gli umori positivi raccolti fra il pubblico delle rassegne automobilistiche di tutta Europa nel corso dell'anno passato, dal Salone di Francoforte in poi. La piccola coupé è dunque entrata in produzione: dallo stabilimento di Saragozza ne dovrebbero uscire circa 50.000 unità l'anno, settemila delle quali destinate all'Italia. Un po' più lunga della berlina da cui deriva, la Tigrà ha sufficiente appeal per lasciare traccia nel cuore dei più giovani. Ma non si tratta soltanto di un oggetto da esibire davanti alle discoteche: le



*L'immagine della Opel Tigrà, originale e molto giovanile, è contraddistinta dall'ampio montante centrale e dal lunotto avvolgente, in cristallo brunito.*





## Due posti veri e due d'emergenza

Al di là della plancia, identica a quella della Corsa salvo piccoli particolari, l'abitacolo della Tigrà è realizzato con elementi specifici: i sedili anteriori sono avvolgenti e accolgono adeguatamente anche le taglie estreme, mentre i due posti posteriori sono da considerarsi di fortuna. È possibile ribaltare lo schienale (provvisto anche di vano passante), per ricavare un bagagliaio di buone dimensioni (425 litri). Specifici sono anche i pannelli porta, che riprendono (nel rivestimento e nel disegno) i motivi dei sedili. Nell'equipaggiamento di serie figurano fra l'altro filtro antipolvere, airbag (solo lato guida per la 1.4, anche passeggero per la 1.6) e cinture anteriori con pretensionatori.

sue forme, oltre che l'immagine, hanno tenuto nel debito conto l'aerodinamica; l'interno, al di là dei rivestimenti vivaci, offre un'abitabilità inappuntabile nei due posti anteriori, con una collocazione relativa di sedili e comandi che induce a una posizione di guida tipicamente sportiva. Il che non significa, come sovente accade nelle coupé, rinunciare alla visibilità. Al contrario, la scelta del lunotto avvolgente, con il cristallo che scende sino alla linea di cintura, semplifica la vita in manovra e contribuisce a rendere l'ambiente luminoso, tutt'altro che claustrofobico. Date le notevoli dimensioni del lunotto è stato adottato un cristallo brunito, in grado di filtrare i raggi solari e di limitare così l'innalzamento della temperatura interna (ma il condizionatore, offerto a richiesta, è comunque consigliabile).

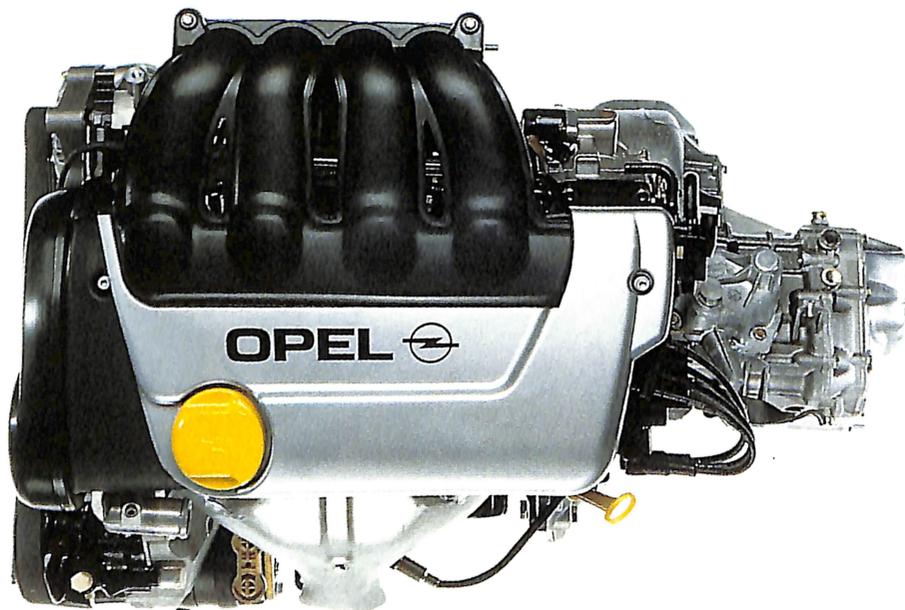
L'impostazione data all'autotelaio è spiccatamente sportiva: l'assetto molto piatto, lo sterzo diretto e non eccessivamente assistito permettono di valorizzare le caratteristiche tipiche delle piccole coupé, vale a dire la maneggevolezza e l'equilibrio offerto dal baricentro relativamente



#### AL VOLANTE

Opel Tigra

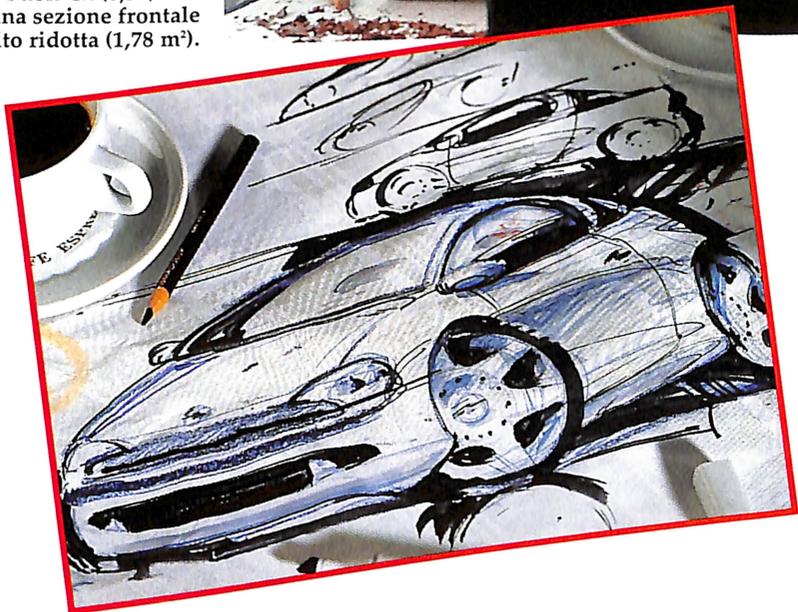
basso. Delle due motorizzazioni disponibili, entrambe a sedici valvole, quella di ingresso è inedita: si tratta di un 1400 con potenza massima ragguardevole (90 CV) ma dall'erogazione molto graduale, inevitabile conseguenza delle sempre più stringenti norme sulle emissioni. Ne segue una sensazione di limitata vivacità, a fronte di prestazioni che pure sono ragguardevoli: 190 km/h la velocità massima (ben 10 km/h in più rispetto alla berlina con identico motore, a testimonianza della riuscita aerodinamica della Tigra), 11"5 il passaggio in accelerazione da 0 a 100 km/h. Più spumeggiante, com'è comprensibile, risulta la marcia con il sedici valvole di 1,6 litri, al quale l'ulteriore cura antinquinamento ha tolto soltanto 3 CV: velocità di punta superiore ai 200 km/h e passaggio in accelerazione da 0 a 100 km/h sotto i dieci secondi. Motorizzazione a parte, la Tigra 1.6 (che fra l'altro è equipaggiata di tutto punto, con ABS, doppio airbag e cerchi in lega da 15 pollici) sfoggia un comportamento molto brillante, al limite del



#### Sedici valvole (ed emissioni ridotte) per tutti

Per la Tigra sono disponibili due versioni del quattro cilindri a sedici valvole ECOTEC, apparso per la prima volta sulla Corsa GSi. Il 1600 è ora leggermente depotenziato (da 109 è sceso a 106 CV) ma in questa nuova edizione è già in regola con le norme europee 1996 sulle emissioni. Altrettanto dicasi per il nuovo 1400 (foto sopra), pure dotato di distribuzione bialbero a quattro valvole per cilindro. Si tratta di un motore a corsa corta con una potenza massima di 90 CV, che prende il posto del precedente monoalbero da 82 CV anche sulla Corsa Sport. Il nuovo 1400 porta al debutto un nuovo impianto di gestione elettronica del motore sviluppato in proprio dalla General Motors.

La linea della Tigrà è firmata dal gruppo di designer che fa capo a Hideo Kodama (all'estrema destra nella foto accanto), lo stesso che aveva dato vita al progetto della Corsa. Della berlina sono stati utilizzati il pianale e le principali componenti meccaniche; la carrozzeria presenta sbalzi più pronunciati, con una lunghezza di quattro metri esatti. Molto significativo il risultato aerodinamico, che beneficia di un buon Cx (0,31) e di una sezione frontale molto ridotta (1,78 m<sup>2</sup>).



nesto. Nel complesso la Tigrà dispone di non poche armi per conquistarsi simpatie fra gli amanti della guida brillante. Armi che, insieme a un'immagine per nulla banale e a un prezzo tutto sommato invitante (22 milioni per la 1400, 26 per la 1600) costituiscono delle buone premesse per un esordio vincente. **M.N.**

nervoso, con qualche sacrificio sul fronte del comfort a causa della risposta piuttosto secca delle sospensioni. Più che accettabili invece i livelli di rumorosità: la sonorità del motore riesce fastidiosa soltanto ai regimi più alti, mentre sono del tutto assenti i disturbi di natura aerodinamica.

Al di là delle tarature specifiche delle sospensioni, qui di impronta più sportiva, la gran parte delle componenti meccaniche sono comuni alla Corsa e presentano dunque caratteristiche ben note; di censurabile rimane soltanto una certa legnosità del comando del cambio, che non va a scapito della precisione ma di certo penalizza la rapidità di in-

### Aerodinamica ma non banale



**D**a un paio di settimane, chi ha deciso di puntare su una station wagon ha un'opportunità in più: alle varie Opel Astra, Ford Escort, Fiat Tempra, Volkswagen Passat, le regine del mercato italiano delle giardinette, si è aggiunta infatti, da metà settembre, la versione familiare della Dedra. Sulla quale si concentrerà il 70% circa delle vendite totali del modello Lancia, stimate, per il '95, in 40 mila unità circa.

Non delude l'occhio, quest'auto. La zona posteriore non ha quell'aspetto smaccatamente posticcio che penalizza alcune concorrenti. Creata dal Centro stile Fiat in colla-



**AL VOLANTE** Lancia Dedra Station Wagon 1.6 e 2.0

# IL SALOTTO BUONO ORA È ANCHE SPAZIOSO

*Aggiornata nello stile e nell'equipaggiamento, la vettura torinese rimane nel solco delle migliori tradizioni di casa, fatte di distinzione e comfort. E gioca la carta delle familiari, peraltro abbastanza capienti pur senza avere la vocazione ad accogliere carichi troppo voluminosi e ingombranti. Motori da 1,6 a due litri*



Accanto: la Lancia Dedra Station Wagon dispone di un ampio lunotto arrotondato, che ben si integra col padiglione, anch'esso di linea abbastanza morbida. Notare la nuova grafica dei gruppi ottici posteriori, uguale a quella delle versioni berlina. Nel '93 le familiari costituivano oltre il 27% del totale nella fascia di mercato della Dedra. Ma sulle versioni station wagon si concentrerà il 70% delle vendite totali della vettura torinese.

Anche le berline sono state aggiornate. La migliorata più vistosa riguarda la calandra, ora con barre verticali cromate (a sinistra). I prezzi delle berline variano dai 27 milioni 650 mila lire della 1.6 LE, la versione di accesso alla gamma, ai 37 milioni della 2.0 16V LX. A parità di motorizzazione ed equipaggiamento le giardinette costano in media due milioni in più. Al top c'è la Station Wagon 2.0 Integrale: 46 milioni 450 mila lire.



borazione con I.De.A. Institute, la design house torinese cui si devono quasi tutte le medie italiane dell'ultima generazione, la vettura non si uniforma alla moda del lunotto quasi verticale, che sembra aver contagiato molte station wagon. Sulla Dedra il portellone è arrotondato e l'inclinazione dei montanti posteriori è più o meno la stessa di quelli anteriori: certe simmetrie sono sempre state un must, in casa Lancia.

Lunga esattamente come la berlina, la station propone un vano bagagli accettabile per capacità (da 448 a 1338 litri, abbattendo il sedile posteriore) e per la presenza di dettagli importanti quali gli anelli per fissare le valigie, una tendina copribagagli, un contenitore multiuso per oggetti vari sotto il pavimento; e ancora, la retina che divide il baule dall'abitacolo e un'illuminazione ade-

guata. Il portellone, con luce a filo del paracolpi, è dotato di una pratica maniglia interna che facilita l'apertura e la chiusura.

Attenzione, però: il lancio della giardinetta è stato l'occasione, per gli uomini Lancia, per aggiornare tutta la gamma. E così sia le station wagon sia le berline si presentano con un'inedita calandra cromata, assai più classica e importante di quella adottata in precedenza, gruppi ottici posteriori ridisegnati, una differente collocazione per le scritte d'identificazione. All'interno troviamo dei bei pannelli porta simili a quelli della Delta, funzionali e rivestiti in panno, nuovi rivestimenti per i sedili e gli elementi in finta radica: proprio così, ma vi assicuriamo che essi non hanno nulla da invidiare, nell'aspetto e persino al tatto, al legno di rosa africano che era uno

**Una linea classica e gradevole**



## DATI TECNICI

### LANCIA DEDRA 1.6 S.W.

**Motore** Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea. Un albero a camme in testa, due valvole per cilindro. Iniezione elettronica multipoint integrata con l'accensione.  
Cilindrata 1581 cm<sup>3</sup>  
Alesaggio x corsa 86,4x67,4 mm  
Rapporto di compressione 9,5:1  
Potenza massima 66 kW-90 CV  
a giri/min 5750  
Coppia massima 127 Nm-13 kgm  
a giri/min 2750

**Trasmissione** Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco, comando meccanico.

**Corpo vettura** Station wagon, cinque porte, cinque posti. Avantreno McPherson, barra antirollio. Retrotreno a bracci tirati, barra antirollio. Sterzo a cremagliera con servocomando. Freni anteriori a disco, posteriori a disco.

Lunghezza 434 cm  
Larghezza 170 cm  
Altezza 145 cm  
Passo 254 cm  
Diametro di sterzata 10,3 m  
Cerchi 5,5J 14  
Pneumatici 175/65 14  
Capacità serbatoio 60 l  
Capacità bagagliaio 448/1338 dm<sup>3</sup>  
Peso in ordine di marcia 1180 kg  
**Prestazioni** Velocità massima 175 km/h  
Consumi: a 90 km/h 16,9 km/l  
a 120 km/h 13,0 km/l  
urbano 10,0 km/l

### LANCIA DEDRA 2.0 S.W.

#### Stesse caratteristiche tranne:

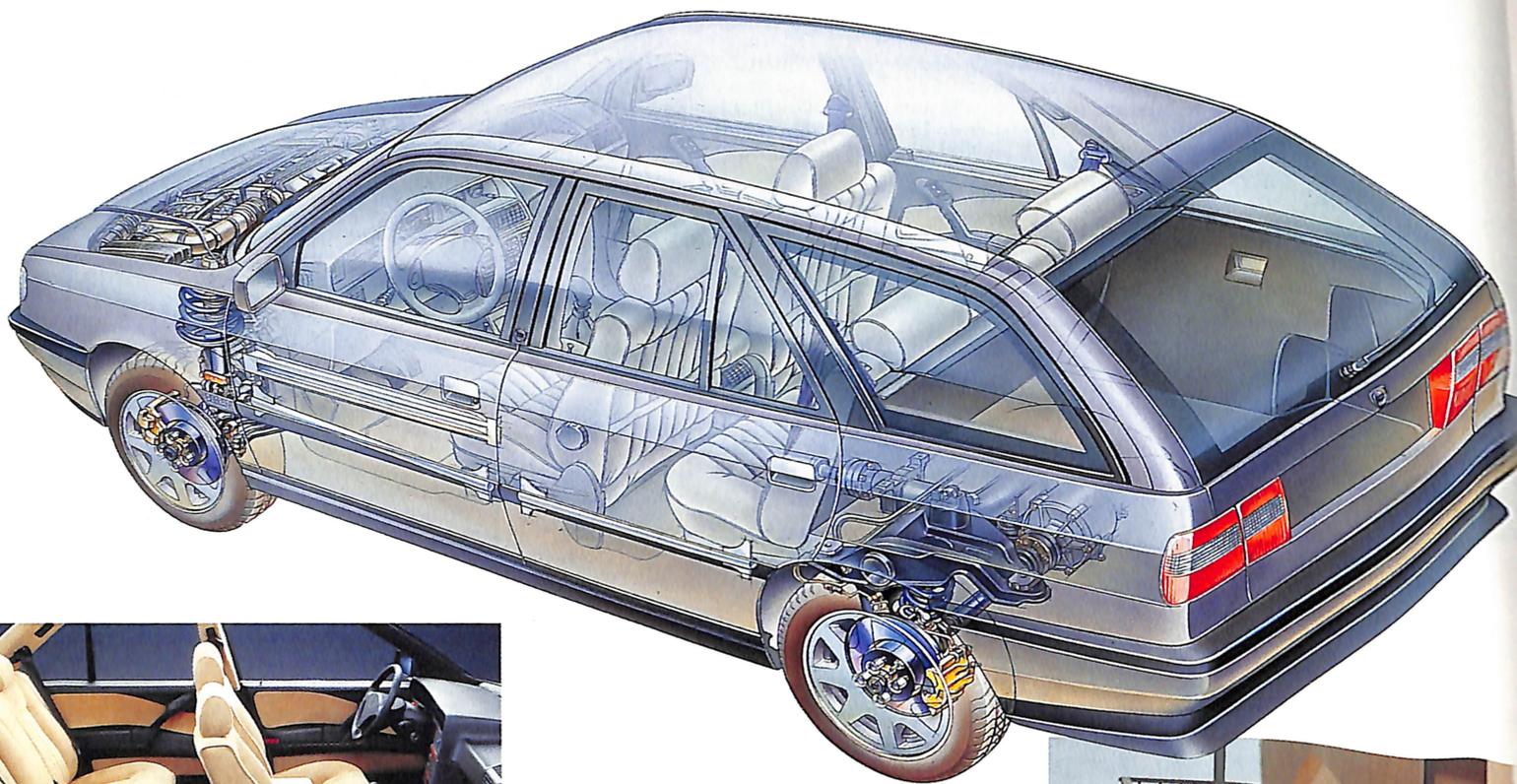
**Motore** Due alberi a camme in testa, 16 valvole. Contralberi d'equilibratura.

Cilindrata 1995 cm<sup>3</sup>  
Alesaggio x corsa 84x90 mm  
Potenza massima 102 kW-139 CV  
a giri/min 6000  
Coppia massima 180 Nm-18,5 kgm  
a giri/min 4500

**Trasmissione** Frizione a comando idraulico.

**Corpo vettura** Freni a disco (anteriori autoventilanti), sistema antibloccaggio.

Pneumatici 185/60 14  
Peso in ordine di marcia 1300 kg  
**Prestazioni** Velocità massima 202 km/h  
Consumi: a 90 km/h 14,3 km/l  
a 120 km/h 11,8 km/l  
urbano 8,8 km/l



#### AL VOLANTE

Lancia Dedra Station Wagon 1.6 e 2.0

dei vanti dell'allestimento Lancia, fino a ieri. Una scelta, giurano a Torino, dettata da ragioni ecologiche.

Ma la Dedra, familiare e berlina, non ha nulla da invidiare alle migliori concorrenti neanche sotto il profilo della sicurezza. Quindi airbag lato guida di serie per tutta la gamma, così come il servosterzo; le cinture di sicurezza sono ora complete di pretensionatore e le portiere irrobustite con barre d'acciaio an-

tintrusione. Di serie anche l'impianto di prevenzione incendi FPS.

Totalmente ristrutturata la gamma. Che si articola ora in 18 versioni, nove berlina e nove station, con cinque motorizzazioni (quattro a benzina e una turbodiesel per cilindrata comprese tra 1,6 e due litri); tre i livelli di equipaggiamento: LE, LS e il più esclusivo LX con impianto antibloccaggio ruote di serie (per gli altri è a richiesta). Non manca una versione a trazione integrale permanente, soltanto con carrozzeria station wagon però.

Novità anche a proposito dei motori. Si tratta del 1600 a benzina con iniezione multipoint da 90 CV e del due litri a 16 valvole aspirato da 139 CV. Abbiamo avuto modo di valu-



#### Airbag di serie

A destra: chi direbbe che i pannelli sul cruscotto sono in finto legno? Una scelta, quella della Lancia, dettata da ragioni di salvaguardia ambientale. Progressi anche nella sicurezza: l'airbag lato guida è di serie. Nel disegno in alto: la versione a trazione integrale permanente, ora soltanto con carrozzeria giardinetta. Nella foto piccola: l'interno, con gli inediti pannelli porta.



tarli durante un breve test di guida, e in entrambe le occasioni la vettura era la giardinetta, che ha rivelato buone doti di comfort e tenuta nonostante l'assetto abbastanza morbido, in particolare quello della 1600. Nulla da eccepire riguardo la frenata, che ci è sembrata all'altezza della situazione in entrambi i casi.

Il propulsore di minore cilindrata ci sembra possa reggere bene la sfida con le concorrenti: dispone di 15 CV in più rispetto al precedente 1600 con iniezione single point e, soprattutto, può contare su un'erogazione migliore grazie alla coppia più favorevole. Se la cava nel traffico, non teme i percorsi tortuosi e in salita, riprende senza problemi e non è affatto rumoroso. Da 0 a 100 km/h la Dedra Station Wagon 1.6 impiega 13,3 secondi, i mille metri da fermo



vengono percorsi in 34,6 secondi. La due litri a 16 valvole richiede invece, nelle medesime condizioni, rispettivamente 10 secondi netti e 31,4 secondi. Insomma, nel cofano c'è un motore con più grinta, ma senza eccessi, come si addice a una vettura elegante e comoda. Da segnalare, a questo proposito, un "classico" Lancia come i due contralberi d'equilibratura (riducono sussulti e vibrazioni) e la novità della frizione a comando idraulico, montata anche sulle turbodiesel: un ulteriore passo avanti sulla strada del comfort. **G.C.**

## LANCIA ZETA, AMBIZIONI DA AMMIRAGLIA

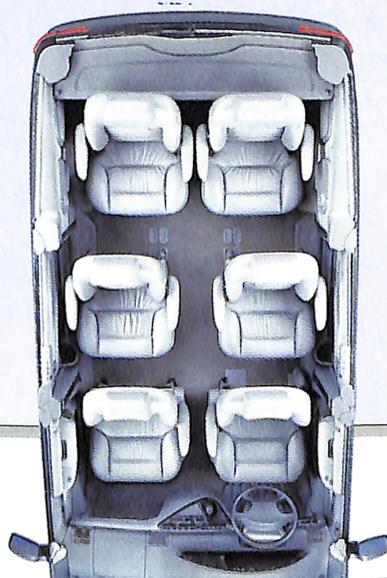
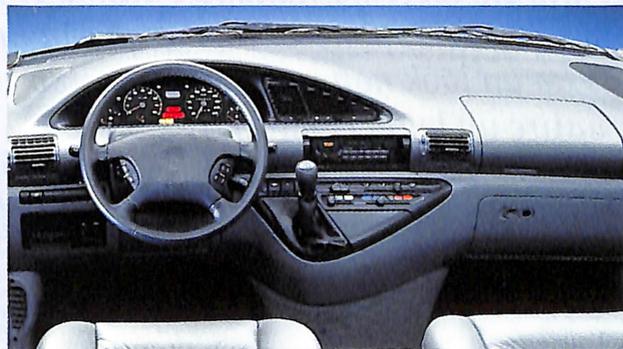
*FORSE si potrà discutere sulla sua effettiva capacità di carico (quando tutte e tre le file di sedili sono montate lo spazio per i bagagli non è granché), o su qualche altro dettaglio. Quel che conta è che la Lancia Zeta ha i requisiti per interpretare, in chiave moderna, il concetto di ammiraglia granturismo, caro alla Casa torinese. Stiamo parlando di una carta speciale, nel poker delle monovolume Fiat-PSA: la Lancia Zeta ha in comune scocca e meccanica con le sorelle Fiat Ulysse, Peugeot 806 e Citroën Evasion. Ma se*

*ne differenzia per lo stile, i rivestimenti interni, la ricca dotazione.*

*La vettura è immediatamente riconoscibile come una Lancia: la classica calandra fuga ogni eventuale dubbio. E una volta a bordo, la selleria in Alcantara (ma per chi la desidera è disponibile la pelle naturale), diventata un po' una bandiera per le vetture torinesi, conferma la sensazione. Qualche incontentabile potrà lamentare la mancanza della radica (o del finto legno "ecologico" che oggi la sostituisce): la plancia, originale quanto fun-*



In alto: grazie all'inconfondibile calandra, la Zeta è subito identificabile come una Lancia. A destra: la plancia è quella delle altre monovolume Fiat-PSA. Sotto: la versione a sei posti, con le comode poltroncine.



*zionale e ben costruita, è la stessa delle altre monovolume italofrancesi. Proposta in un solo allestimento, la Lancia Zeta offre di serie, tra l'altro, airbag, ABS e condizionatore. Si può scegliere tra la versione a sette posti (48 milioni 800 mila lire) e quella con un posto in meno, che però costa di più (50 milioni 300 mila) perché le sei poltroncine, tutte molto comode, sono dotate di doppio appoggiatesta e di poggiatesta anatomico regolabile. E il motore? Per ora si può avere soltanto il due litri turbo da 147 CV e 195 km/h montato sulle "sorelle" Fiat e Peugeot.*



**AL VOLANTE** Nissan 200 SX Silvia

# SPORTIVA DI GUSTO SOFT

*Debutta sul mercato italiano l'ultima edizione della coupé giapponese. Che in questa nuova serie ha un look non troppo aggressivo e sa garantire un buon comfort. Il motore è però un due litri turbo da 230 all'ora, potente ed elastico. Ottima la tenuta di strada. Costa 44 milioni*

**H**a un'aria quasi tranquilla, la Nissan 200 SX Silvia: la nuova edizione della coupé giapponese, presentata l'anno scorso al Salone di Tokio e riproposta mesi fa a Ginevra in versione europea, debutta in questi giorni sul mercato italiano. E non occorre un occhio allenato per accorgersi che la vettura ha fatto a meno del look sportivo che caratterizzava la serie precedente.

Ora è un'autentica tre volumi, la 200 SX. E immaginandola senza lo spoiler posteriore, sembrerebbe più una berlina a due porte che una vera coupé. La lunghezza si è leggermen-



te ridotta (da 454 cm a 452), l'altezza è rimasta tale e quale, la larghezza misura un paio di centimetri in più mentre il passo, quello sì, è un po' più abbondante (dai 248 cm della

vecchia serie è aumentato a 253 cm). A cambiare sono soprattutto il rapporto tra i volumi e la linea di raccordo tra l'abitacolo e il vano bagagli, meno filante di prima. Inoltre, al

posto dei gruppi ottici a scomparsa del vecchio modello, fanno mostra di sé due fari ellissoidali che si potrebbero tranquillamente trovare su una qualsiasi berlina. Meno grinta



Sopra: chi viene ospitato posteriormente non ha molto spazio a disposizione per le ginocchia. Più che una vera quattro posti, la Nissan 200 SX Silvia può essere considerata una 2+2. In basso: posto guida d'intonazione sportiva, con volante a tre razze rivestito in pelle. La plancia è realizzata con materiali di buona qualità. La strumentazione, chiara e ben leggibile, non è il massimo in termini di completezza. Nelle altre foto: il frontale, molto meno aggressivo che sul vecchio modello, e la coda che riceve sportività dallo spoiler montato sul bordo del cofano.



## AL VOLANTE

Nissan 200 SX Silvia

insomma. Del resto i mille "pezzi" l'anno destinati all'Italia (6000 quelli venduti in tutta Europa) saranno acquistati soprattutto da una clientela matura, oltre la quarantina.

Attenzione però a non sottovalutare quest'auto. Che monta un due litri bialbero a 16 valvole turbo da 200 CV, una trentina in più rispetto a quelli erogati dal vecchio 1800. Un motore capace di ottime cose: da 0 a 100 orari la vettura impiega 7,5 secondi (8,3 secondi la versione con cambio automatico a quattro rapporti) e tocca una velocità massima di 230 km/h (7 in meno l'automatica). Sono prestazioni da granturismo, che la coupé Nissan consente con scioltezza, con facilità. Vuoi perché il turbo non è di quelli "cattivi", ma è tarato in modo da assicurare doti di tiro più che soddisfacenti anche a basso regime, senza buchi, vuoti e spinte improvvise nell'erogazione. Vuoi per i rapporti del cambio non troppo corti, che, volendo, permet-

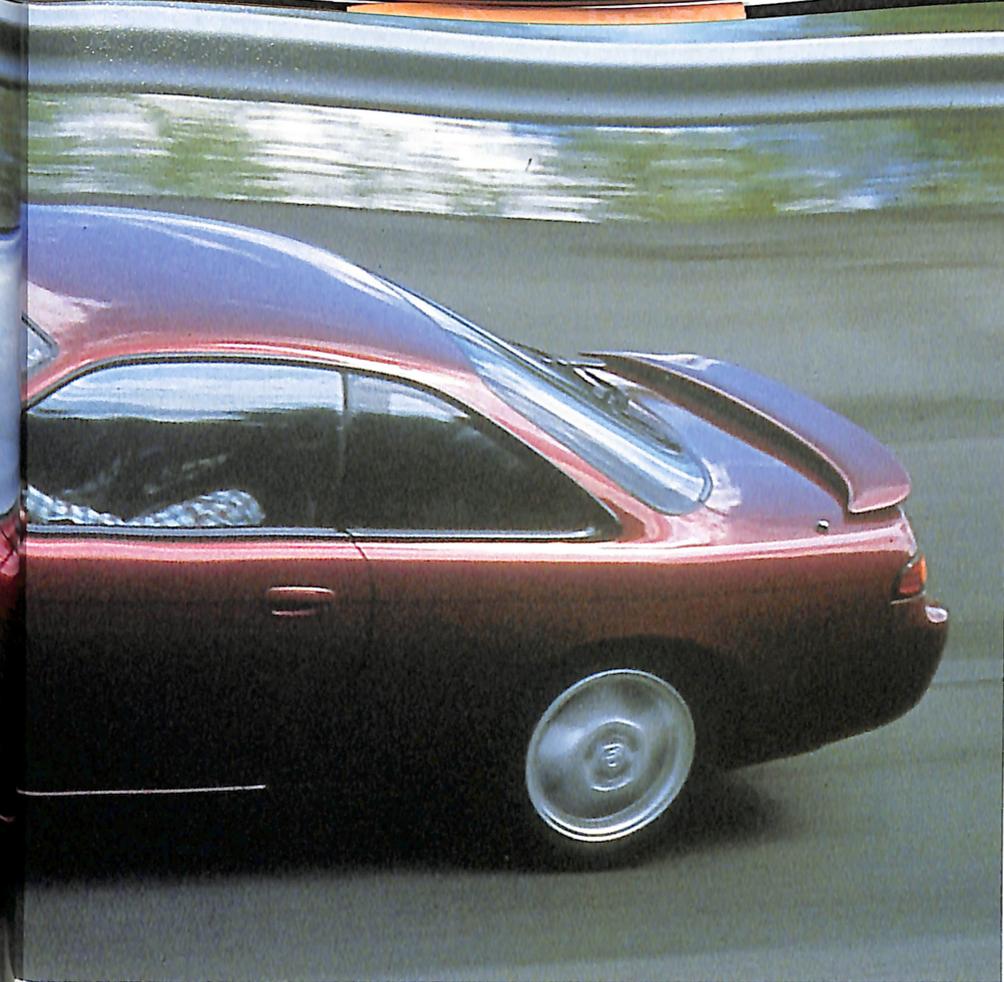


tono una guida rilassata e piacevole. Ma basta schiacciare l'acceleratore e la risposta è prontissima, la Nissan 200 SX scatta con decisione.

Lo sterzo, ben servoassistito, è sufficientemente preciso e progressivo. In curva il comportamento è si-

curo: la vettura è abbastanza neutra, soltanto aprendo il gas può manifestarsi una certa tendenza al sovrasterzo (la trazione è rigorosamente posteriore), peraltro facile da gestire. Coerentemente con la filosofia di una macchina che è tutt'altro che

una sportiva pura, l'assetto non è esasperato: non troppo rigida, la coupé Nissan non soffre però di un rollio e di un beccheggio eccessivi. Tiene bene la strada e reagisce in modo genuino alle correzioni operate attraverso lo sterzo, assicurando



Linea gradevole anche se non originalissima, quella della nuova Nissan 200 SX Silvia. Le dimensioni sono quasi le stesse della serie precedente; cambia però il rapporto tra i volumi. I montanti centrali sono molto meno evidenti che in passato. In basso: il quattro cilindri due litri turbo a 16 valvole, con basamento e testata in alluminio. Venduta nel Vecchio Continente ormai da sei anni, la 200 SX ha trovato finora 35 mila clienti europei.

## DATI TECNICI

### NISSAN 200 SX SILVIA

**Motore** Anteriore longitudinale, quattro cilindri in linea. Distribuzione a due alberi a camme in testa (catena), quattro valvole per cilindro. Alimentazione a iniezione elettronica multipoint integrata con il sistema di accensione. Sovralimentazione mediante turbo e intercooler.

Cilindrata	1998 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x corsa	86x86 mm
Rapporto di compressione	8,5:1
Potenza massima	147 kW-200 CV
a giri/min	6400
Coppia massima	270 Nm - 27,5 kgm
a giri/min	4800

**Trasmissione** Trazione posteriore; cambio meccanico a 5 marce. Frizione monodisco a secco a comando meccanico.

**Corpo vettura** Coupé due porte, quattro posti. Avantreno tipo McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali e bracci inferiori, barra antirollio. Retrotreno a ruote indipendenti a bracci multipli, molle elicoidali, barra antirollio. Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio.

Cx (coefficiente di forma)	0,32
Lunghezza	452 cm
Larghezza	173 cm
Altezza	130 cm
Passo	253 cm
Diametro di sterzata	10,4 m
Cerchi	6,5J 16
Pneumatici	205/55 16
Capacità serbatoio	65 l
Capacità bagagliaio	240/397 dm <sup>3</sup>
Peso in ordine di marcia	1260 kg

**Prestazioni** Velocità massima 230 km/h  
Consumi: a 90 km/h 14,5 km/l  
a 120 km/h 11,4 km/l  
urbano 8,6 km/l

nel contempo un comfort più che accettabile al guidatore e ai suoi ospiti. Le sospensioni, infatti, digeriscono senza problemi le asperità del fondo stradale. Ok anche la frenata: ci è sembrata potente e ben modulabile.

La posizione al volante è più bassa e distesa di quanto ci si aspetti. La sensazione è dunque quella di guidare una vera coupé, non una berlina. La plancia, ben raccordata con i pannelli porta, è di qualità ma non ha un disegno troppo esaltante. Belli invece (e comodi) i sedili, anche se lo spazio per chi viaggia dietro è pochino in senso longitudinale. Un difetto? Forse la strumentazione: questa non è una sportivissima, ma una vettura da 200 CV e 44.200.000 lire meriterebbe qualche spia in più. Per esempio quelle del manometro dell'olio e dell'indicatore della pressione del turbo. Nulla da dire sulla dotazione di sicurezza: dal doppio airbag (optional quello per il passeggero anteriore) all'impianto ABS, c'è tutto quel che occorre.

**G.C.**

