

PROVE SU  
STRADA

# Autobianchi «Primula»

**A**l Salone dell'Automobile di Torino del 1964 l'Autobianchi presentava la «Primula», una berlina-giardinetta che sfruttava il noto motore «1200» Fiat montato anteriormente, in posizione trasversale, e con la trazione sulle ruote anteriori. Quattroruote effettuò la prova su strada della versione berlina nel marzo del 1965. L'anno scorso, sempre al Salone di Torino, l'Autobianchi presentò le nuove versioni derivate dalla «Primula»: la «Primula 2 porte», la «Primula 4 porte» e la «Primula coupé», mentre tre mesi fa vi aggiungeva la «5 porte». Della «coupé» pubblichiamo qui la prova su strada. Dato il carattere sportivo della vettura non abbiamo fatto, come al solito, la «rosa delle concorrenti».

La «coupé» la cui carrozzeria deriva direttamente da quella della berlina, è stata disegnata in collaborazione con la carrozzeria Touring. Il prezzo è indubbiamente competitivo: 1.190.000 lire la normale, e 1.240.000 lire la Special, che ha verniciatura metallizzata.

La vettura ha molte caratteristiche che la rendono interessante sia per il mercato italiano che per quello straniero. Prima fra tutte quella di avere un temperamento sportivo, ma una effettiva capacità di trasporto da vera quattro posti. Questa vettura è stata accolta con particolare interesse da un mercato assai difficile per le nostre vetture: quello francese. Sino al 30 luglio sono state costruite 2050 «Primula coupé» con un ritmo mensile di 250 vetture circa.

**CASA COSTRUTTRICE:** Autobianchi - Milano

**PREZZO DI LISTINO:** L. 1.190.000  
**SU STRADA:** L. 1.257.100

**TERMINE DI CONSEGNA:** 15 giorni

**FORMA DI GARANZIA:** per un anno o 15.000 km. Totale, comprendente cioè i pezzi di ricambio 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:** 14 CV

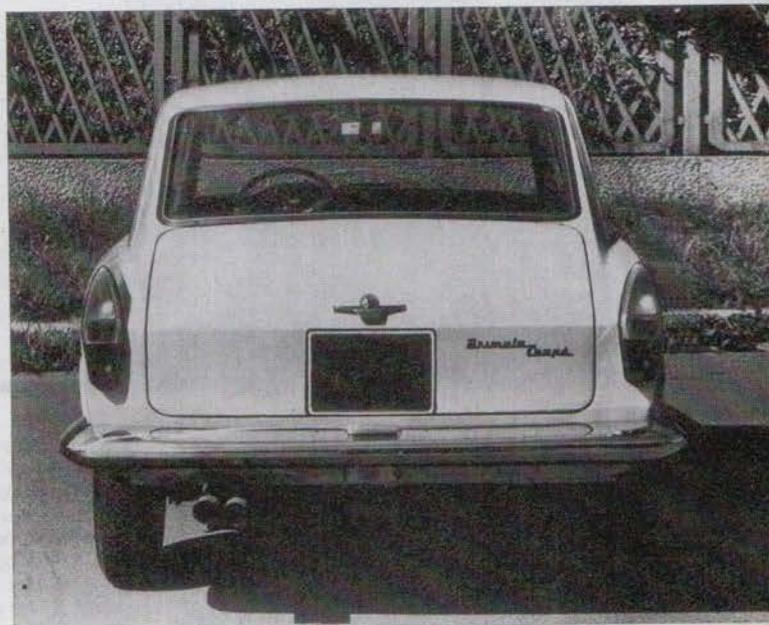
**TASSA ANNUALE CIRCOLAZIONE:** L. 27.560

**GAMMA COLORI:** Bianco, Grigio chiaro, Grigio acciaio, Azzurro, Bleu medio, Verde chiaro, Rosso. Vernici metallizzate: Grigio chiaro, Grigio scuro, Sabbia, Verde chiaro

**ACCESSORI A RICHIESTA:** antifurto 4500 lire; comando cambio a cloche 25.000 lire; vernice metallizzata 50.000 lire; ruote a raggi 75.000 lire



# coupé »



## ESTETICA

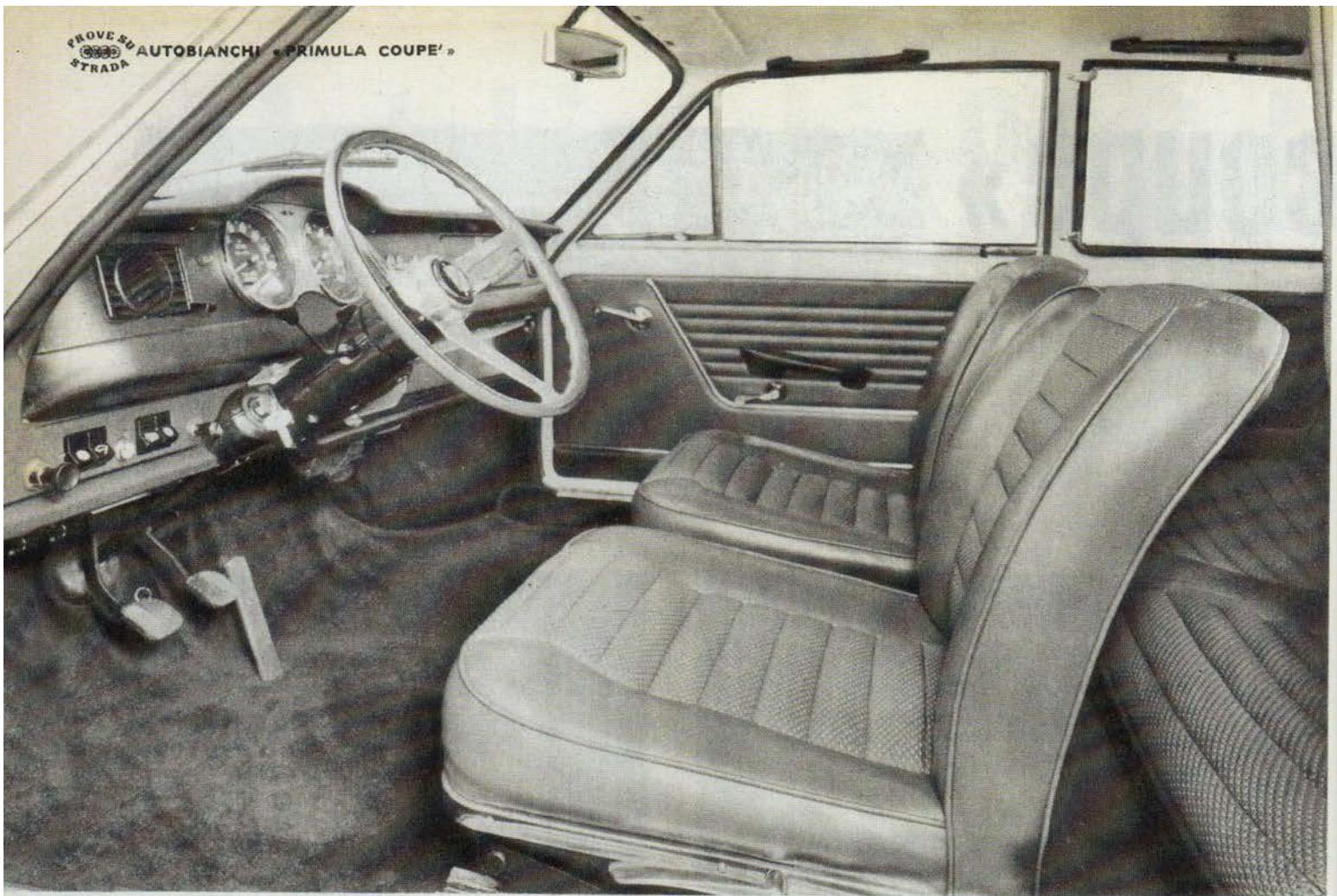
8

Assai simile alla versione berlina. Buon esempio di coupé derivato.

La « Primula coupé » ricalca fedelmente la linea della berlina: differenze si notano però nell'andamento del padiglione, ora assai più spiovente, e nel taglio della finestratura posteriore. Il disegno complessivo, riuscito, fa di questa coupé una vettura piacevole, anche se non del tutto originale, poiché ricorda (come la berlina) il disegno di precedenti modelli.

Un particolare che vorremmo venisse « ritoccato » è lo stemma Autobianchi eccessivamente ricercato, sistemato al centro della griglia della presa d'aria anteriore. Il taglio della terza luce al vetro sulla fiancata ci è parso un po' troppo a spigolo.





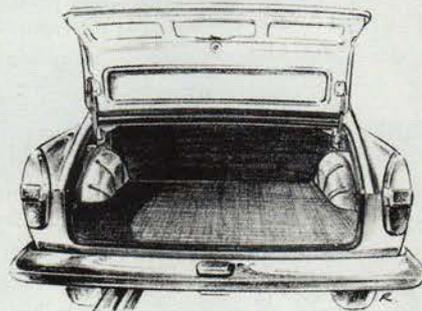
**CAPACITA' TRASPORTO PERSONE E BAGAGLI** **9**

Quattro posti comodi per una coupé; bagagliaio ampio.

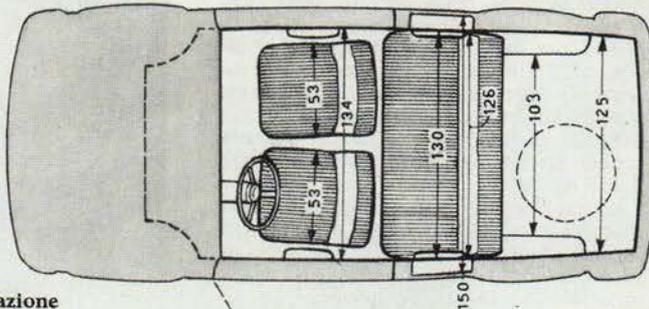
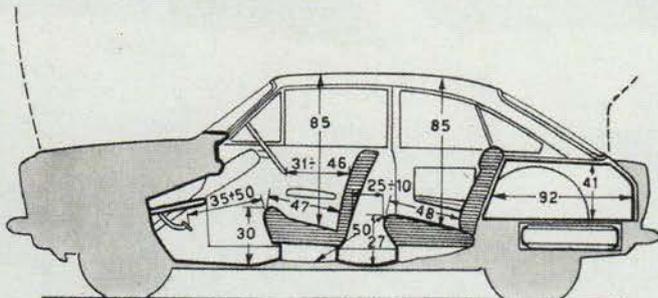
La «Primula coupé» è una delle poche vetture di questo genere che si possano a ragion veduta definire quattro posti. I due sedili anteriori sono del tipo separato; con spalliera regolabile e reclinabile sino alla posizione orizzontale; il sedile posteriore è a panchina col piano molto inclinato all'indietro.

L'abitabilità è in generale buona, e rimane tale anche dietro, pur con il

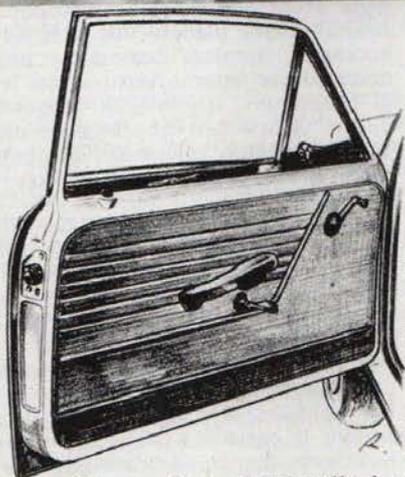
sedile anteriore arretrato. L'accessibilità ai posti anteriori è agevole, posteriormente invece è la solita delle vetture a due porte. Il bagagliaio, ampio e con superficie regolare, permette di trasportare bagaglio per quattro persone (peccato solo che la ruota di scorta sia sistemata sotto al piano di carico). Sotto i due sedili anteriori (che non tengono bene nelle curve veloci) vi sono altri due piccoli ripostigli. (Quello sotto al sedile del passeggero è però occupato dal martinetto di sollevamento della vettura). Ai lati del sedile posteriore vi sono due pratiche tasche ricavate nei fianchetti.



Il bagagliaio della «Primula coupé». La ruota di scorta è sotto al tappeto di gomma che ricopre il piano di carico. Il coperchio è contrappesato.

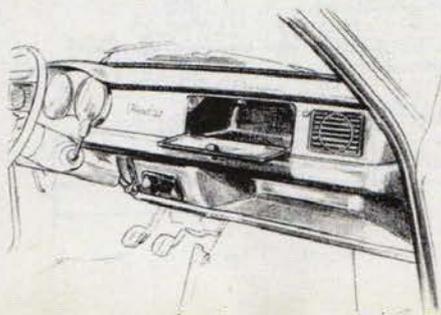


Le misure di abitabilità sono espresse in centimetri. Corsa regolazione sedile anteriore cm. 15. Capacità vano portabagagli: circa 360 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi.



Interno della portiera. Il pannello è rivestito di finta pelle. Sotto al bracciolo vi è la maniglia apertura portiera.

Il vano portaoggetti con coperchio e il ripiano ripostiglio sotto alla plancia.



## GRADO DI FINITURA 5

Insufficiente data la classe della vettura.

Il grado di finitura della « Primula coupé » è modesto, inferiore proporzionalmente a quello della berlina, e varrebbe la pena, considerando il prezzo e la classe della vettura, di migliorarlo per

adeguarlo a quello delle vetture della stessa importanza. Il pianale è ricoperto in « moquette » di buona qualità, ma non bene applicata su tutta la superficie. La plancia trarrebbe giovamento estetico da un rivestimento più accurato e preciso. Mal rivestito, inoltre, il piano di carico del bagagliaio e mal fatte le cornici dei deflettori e dei finestrini.

Ecco le misure delle valigie che hanno trovato posto nel bagagliaio della « Primula coupé ».

Valigia	Lunghezza cm	Larghezza cm	Altezza cm	Volume dmc
A	75	21	50	78,7
B	60	17	42	43,8
C	54	39	16	43,6
D	45	14	35	22,0
E	40	12	28	13,4
F	40	12	28	13,4
G		Ø 30	48	33,9
H		Ø 21	44	15,1

Totale volume valigie dmc 263,9.





## ASSETTO DI GUIDA 7

Praticamente identico a quello della berlina. Comodo benché infossato. Volante alto.

Per le persone di media e bassa statura l'assetto di guida della « Primula coupé » è un po' infossato: volante alto e sedile basso; per gli alti invece è impossibile prendere una posizione allungata. Il guidatore, inoltre, non viene ben « tenuto » trasversalmente nelle curve veloci dal sedile e dallo schienale.

## COMANDI 7

Volante un po' alto e cambio non molto comodo.

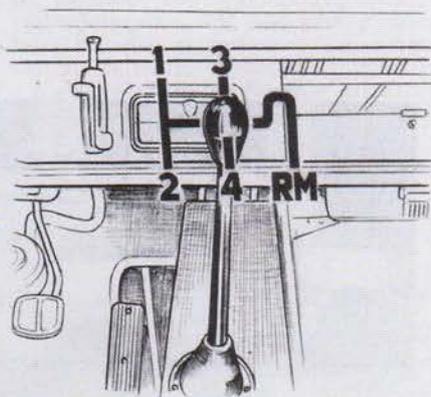
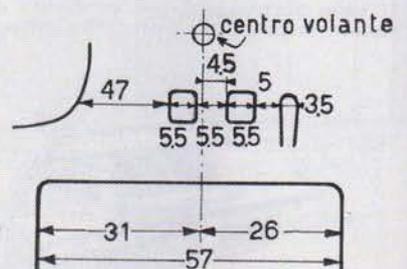
Nella versione da noi provata il cambio, al volante, presentava gli stessi difetti di quello della berlina, leva corta, con ampia escursione e notevole angolosità di azionamento. A sinistra del volante (in legno, a tre razze, di bel disegno e con avvisatore acustico al centro) le due levette azionanti le luci e gli indicatori di direzione quella più corta. Sulla plancia, sotto al profilo imbottito, i comandi dei servizi di bordo: da sinistra a destra, comando lavavetro a tirante, interruttore ventilatore climatizzazione a tasto, interruttore tergicristallo, spia del freno a mano, interruttore fari e interruttore luce-strumentazione a tasto, comando arricchitore miscela avviamento a tirante, interruttore quadro e chiave avviamento. Alla destra del piantone le due leve che regolano l'immissione di aria calda e l'apertura della presa aria di climatizzazione. Agli estremi della plancia due feritoie con boccaglio circolare orientabile per climatizzazione interno vettura con levetta di chiusura e apertura. A proposito di queste ultime varrebbe la pena aggiungere un piccolo rilievo sull'elemento rotante per poterlo orientare con maggior facilità.

Pedaliera del tipo sospeso ben dimensionata: consente un agevole puntataccò. Il comando di sbloccaggio del cofano è sistemato sotto la plancia a sinistra vicino al fianchetto del passaggio ruota.

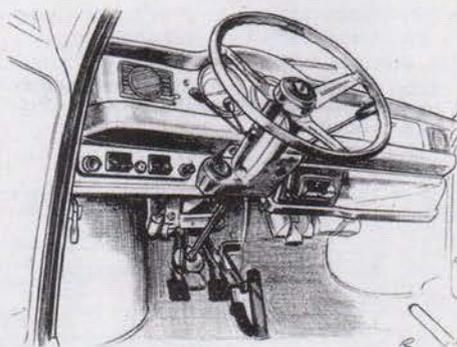
Il freno a mano è ben sistemato tra i due sedili anteriori.

A richiesta, con supplemento di prezzo, c'è il cambio a « cloche » sul pavimento: la manovrabilità è migliore, ma l'imbocco è meno preciso e meno a punto.

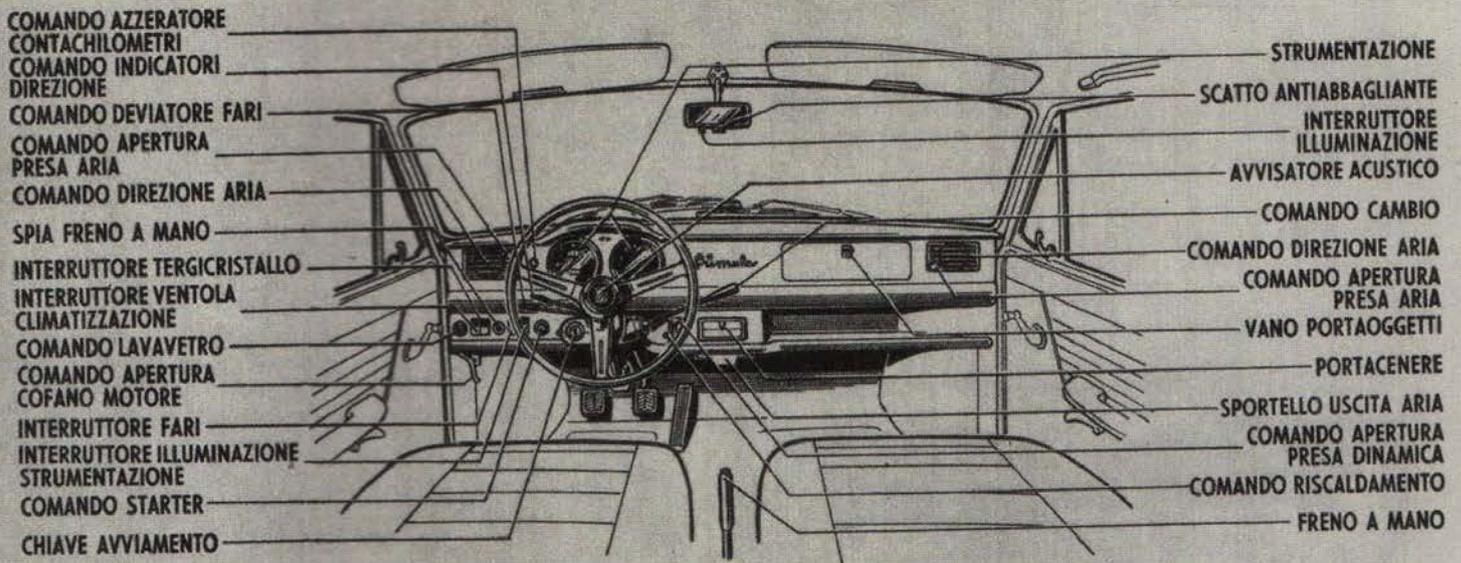
Le dimensioni della pedaliera espresse in centimetri.



Le posizioni delle singole marce nella versione con cambio a « cloche ». Per innestare la retromarcia occorre tirare assialmente la leva e poi abbassarla a destra.



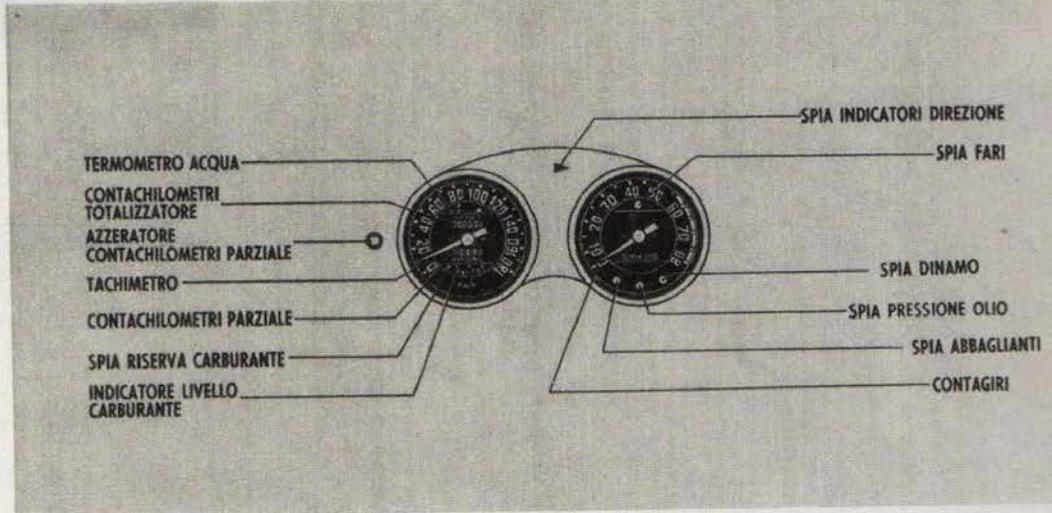
I vari comandi sulla plancia dei servizi di bordo e la pedaliera del tipo sospeso con l'acceleratore a suola. Il tirantino a sinistra, vicino alla battuta portiera, è il comando apertura cofano motore.



## STRUMENTAZIONE 9

Disegno moderno, ben leggibile. Dotazione buona.

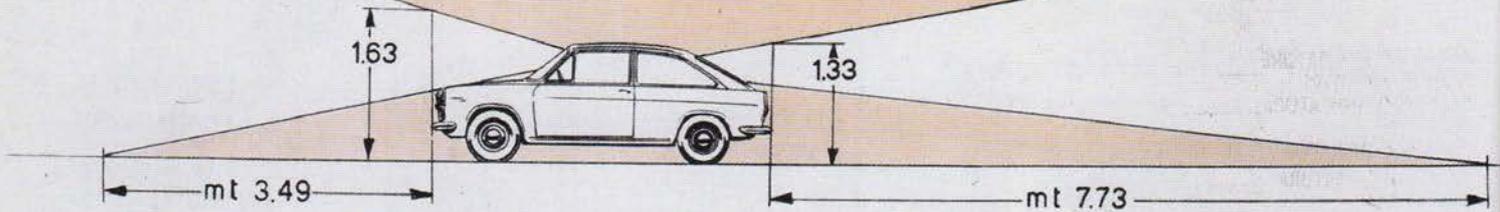
La strumentazione, più ricca e meglio disegnata che nella versione berlina, è costituita da due strumenti circolari che comprendono: (quello di sinistra) la scala tachimetro tarata da 20 a 160 km/h nella corona esterna, il termometro acqua, il contachilometri parziale, l'indicatore livello carburante e il contachilometri totalizzatore. Quello di destra comprende il contagiri e le tre spie: spia fari abbaglianti (bleu), spia insufficiente pressione olio (rossa) e spia dinamo (rossa). La spia dell'indicatore di direzione è in alto tra i due strumenti circolari. Per completare la dotazione avremmo aggiunto il manometro dell'olio.



## SCARTI AL TACHIMETRO

scarto medio da 40 a 150 km/h = + 7,5 %

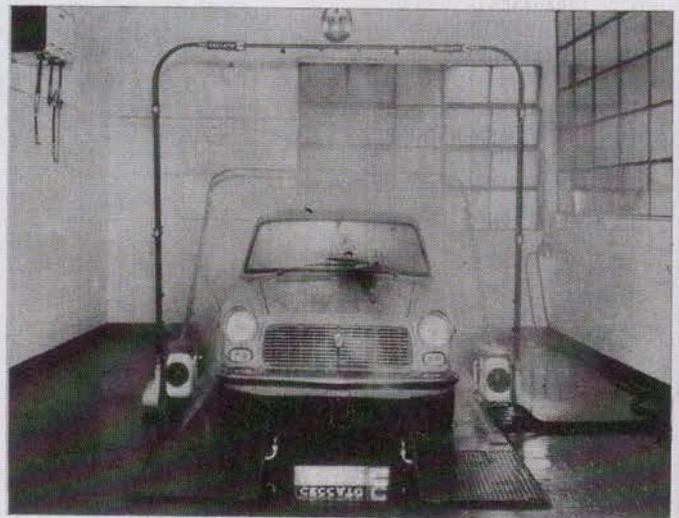
Velocità indicata km/h	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
Velocità effettiva km/h	36,81	45,30	54,07	63,77	73,72	83,52	93,24	102,85	112,47	121,68	130,68	139,20
Scarto corrispondente %	+ 8	+ 9,4	+ 9,9	+ 8,9	+ 7,8	+ 7,2	+ 6,8	+ 6,5	+ 6,3	+ 6,4	+ 6,7	+ 7,2



La visibilità dal posto guida per una persona di media taglia. Quella posteriore è attraverso lo specchio retrovisore.



**TERGICRISTALLO:** cadenza funzionamento spazzole: da 58 a 64 battute al minuto primo.



**VISIBILITA'**

8

Buona in avanti e ai lati. Buona quella di manovra in avanti; scarsa invece in retromarcia.

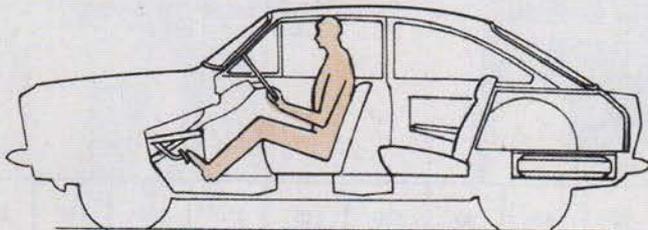
La visibilità di marcia e di manovra verso l'avanti è rimasta invariata rispetto a quella della berlina, mentre quella posteriore di manovra, data la diversa forma del padiglione, è peggiorata: non è infatti possibile avere immediatamente le sensazioni dell'ingombro reale della vettura, perché la linea sfuggente della coda ne impedisce la percezione.

**TENUTA ACQUA**

6

Infiltrazioni attraverso i deflettori anteriori e posteriori.

Durante la prova della vettura e quella negli impianti di lavaggio (durata della prova 15 minuti, pressione dell'acqua 24 atmosfere) abbiamo riscontrato infiltrazioni attraverso i deflettori delle portiere anteriori e, lievi, attraverso la cerniera dei vetri posteriori a compasso.



**Minime condizioni di peso in esercizio:** vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg. 905 dei quali kg. 535 (59,1 %) all'avantreno e kg. 370 (40,9 %) al retrotreno.



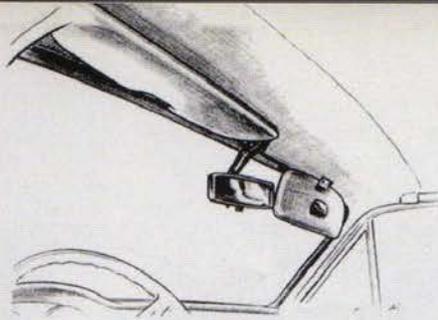
**Massime condizioni di peso in esercizio:** vettura completamente rifornita, quattro persone a bordo e kg. 40 di bagaglio: kg. 1170 dei quali kg. 610 (52,1 %) all'avantreno e kg. 560 (47,9 %) al retrotreno.

## ACCESSORI 7

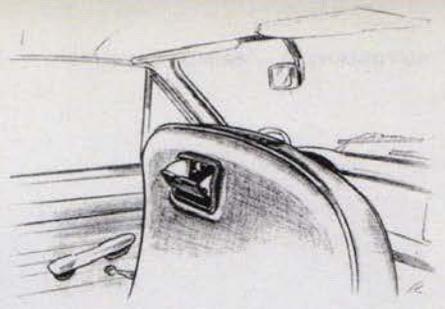
Dotazione decisamente migliorabile.

Le due alette parasole, che non sono purtroppo orientabili lateralmente, sono un po' troppo piccole; quella del passeggero è dotata di specchietto di cortesia. Lo specchio retrovisore ha lo scatto antiabbagliante e incorpora una plafoniera oltre a quella sul soffitto. Sulla plancia, oltre al portacenere, un cassetto ripostiglio di non grandi dimensioni e senza serratura. Sotto la plancia, sul lato destro, un ripiano per appoggiare oggetti che ha l'inconveniente di non essere dotato di bordo per cui gli oggetti tendono a scivolare fuori.

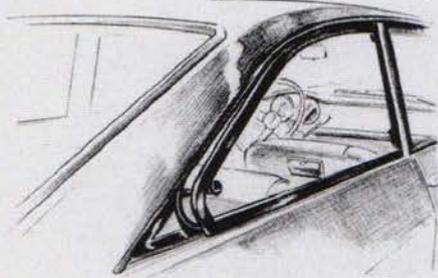
I passeggeri del sedile posteriore dispongono di due portacenere applicati agli schienali dei sedili anteriori. Comode maniglie appiglio davanti e dietro, queste ultime sono dotate di gancio attaccapanni. I deflettori posteriori si aprono (poco) a compasso, con un comando a vite molto scomodo ed eccessivamente rapportato. La dotazione andrebbe integrata, senz'altro, da tasche porta documenti nelle portiere, dall'accendisigari e dalle alette parasole orientabili lateralmente.



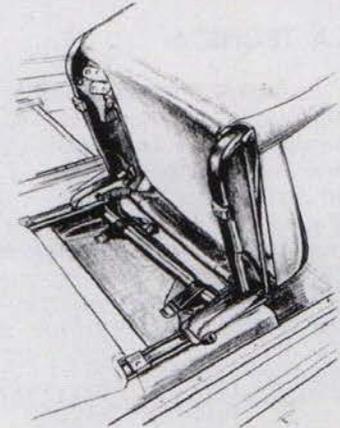
Le alette parasole imbottite, ma non utilizzabili lateralmente.



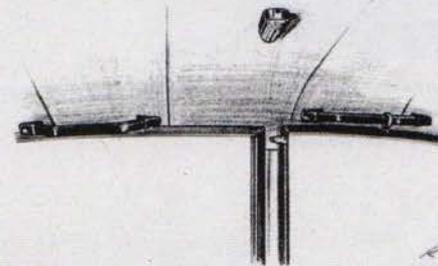
Il portacenere per i passeggeri del sedile posteriore è ricavato nello schienale dei sedili anteriori.



Particolare del finestrino posteriore con l'apertura a compasso. L'apertura è esigua.



Il martinetto di sollevamento della vettura è sistemato sotto al sedile del passeggero.



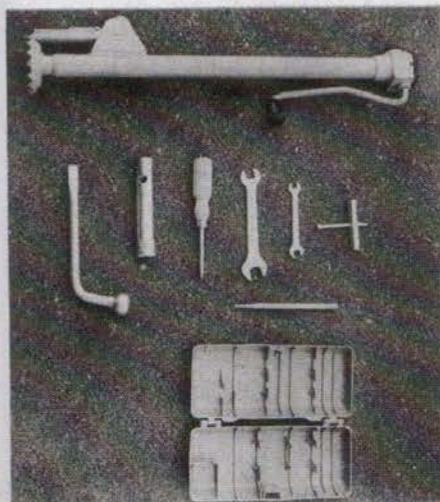
La plafoniera centrale montata sul padiglione oltre a quella sullo specchietto.

## PICCOLA MANUTENZIONE 8

Non ci sono punti d'ingrassaggio al telaio. Agevoli le altre operazioni, escluso il cambio ruota a bagagliaio pieno.

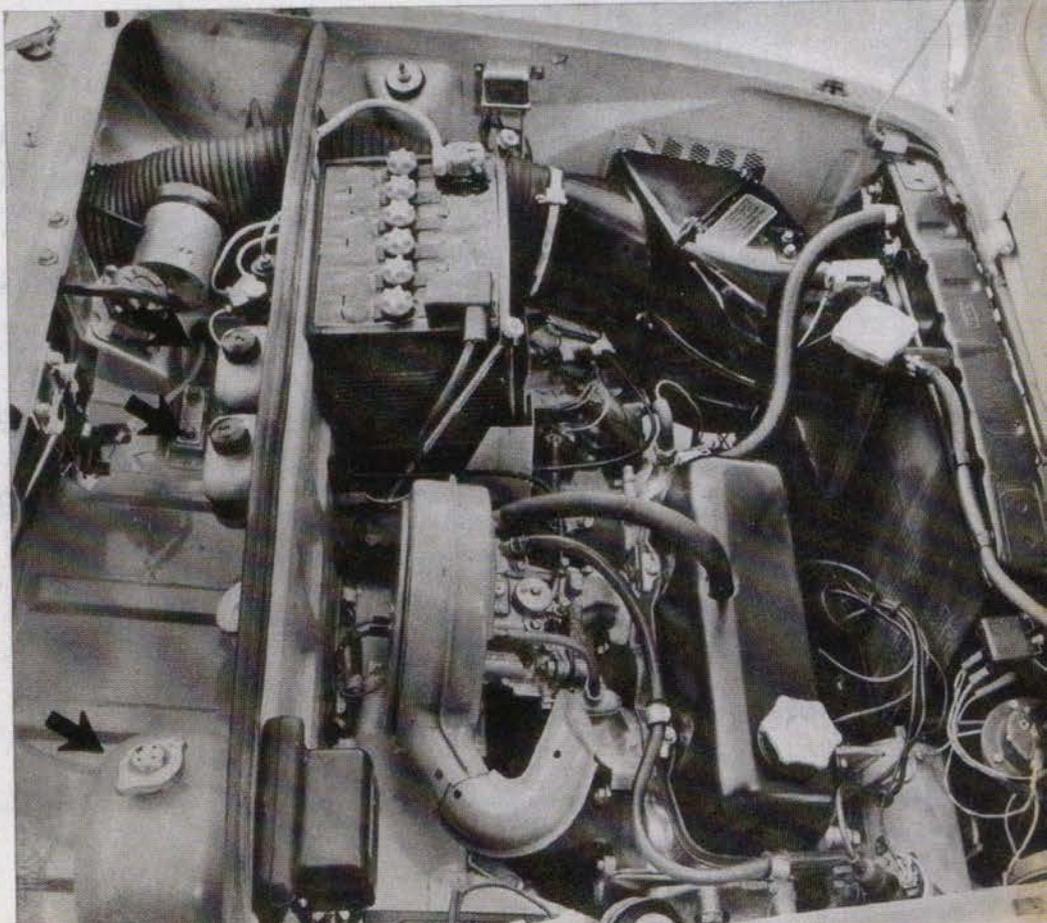
Le principali operazioni di verifica e manutenzione sono agevoli data la sistemazione trasversale del motore: facile il controllo livello olio motore, livello olio freni e frizione. Pratica la posizione sotto alla plancia della scatola che contiene la dotazione attrezzi e del martinetto sollevamento vettura nell'alloggiamento sotto al sedile del passeggero.

Decisamente scomodo, invece, il cambio ruota a bagagliaio pieno, poiché la ruota di scorta è sistemata sotto al piano di carico.



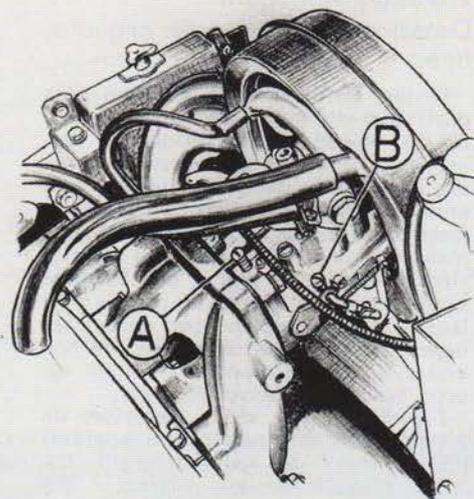
La dotazione attrezzi fornita di serie con la vettura.

Nel vano motore si notano i tre serbatoi olio frizione, freni e recupero vapori liquido di raffreddamento. Visibile anche il carburatore orizzontale doppio corpo Solex col caratteristico filtro aria.

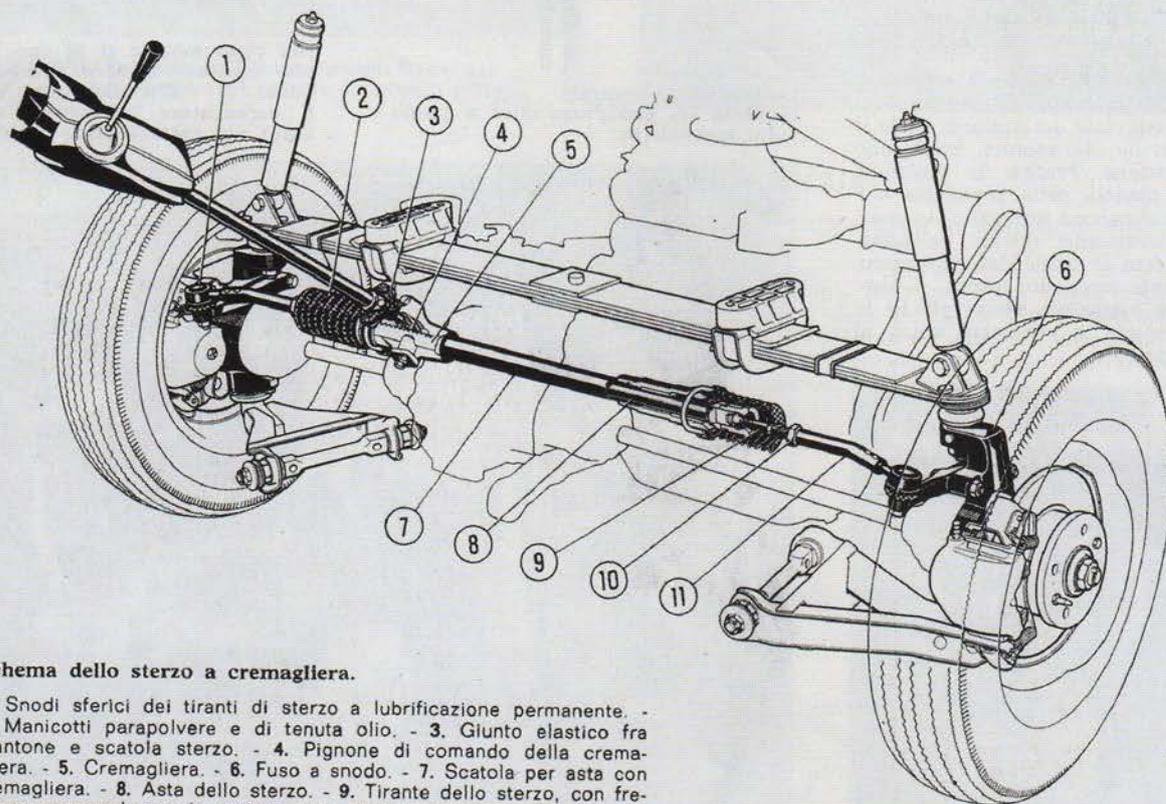


## LA TECNICA

La coupé mantiene l'impostazione fondamentale della berlina; si differenzia da essa per il motore, più potente. La cilindrata è sempre di 1221 cc., ma il rapporto di compressione di 8,6 : 1, il diverso profilo albero a camme hanno fatto salire la potenza a 60 CV (DIN) a 5600 giri/min. Il motore è sempre anteriore con trazione sulle ruote anteriori e montato trasversalmente. L'alimentazione è assicurata da un carburatore doppio corpo Solex C 32 PHH/4. Freni a disco alle quattro ruote, senza servofreno, ma con dispositivo ripartitore della frenata sui due assali.



Particolare del carburatore doppio corpo orizzontale Solex C 32 PHH/4 e del collettore di aspirazione. La vite A regola il dosaggio miscela al minimo, la B regola l'apertura della farfalla.



Schema dello sterzo a cremagliera.

1. Snodi sferici dei tiranti di sterzo a lubrificazione permanente. -
2. Manicotti parapolvere e di tenuta olio. -
3. Giunto elastico fra piantone e scatola sterzo. -
4. Pignone di comando della cremagliera. -
5. Cremagliera. -
6. Fuso a snodo. -
7. Scatola per asta con cremagliera. -
8. Asta dello sterzo. -
9. Tirante dello sterzo, con fresa esagonale per la registrazione della lunghezza. -
10. Dado di bloccaggio della barra d'accoppiamento. -
11. Manicotto barra d'accoppiamento.

## DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

**Rapporto corsa/alesaggio** **1,04**  
Essendo questo rapporto superiore a 1 definiremo questo motore «lungo»

**Cilindrata unitaria** **305,2 cc.**

**Velocità media stantuffo**  
(a 5600 g/m) **14,3 m/sec.**

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

**Potenza specifica** **49,5 CV/litro (DIN)**

Indica il grado di sfruttamento complessivo del motore.

**Pressione media effettiva**  
**7,95 (kg/cm<sup>2</sup>) (DIN)**

**Indice di elasticità** **2,08 (DIN)**

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

**Rapporto peso/potenza**  
**13,8 kg/CV (DIN)**

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.

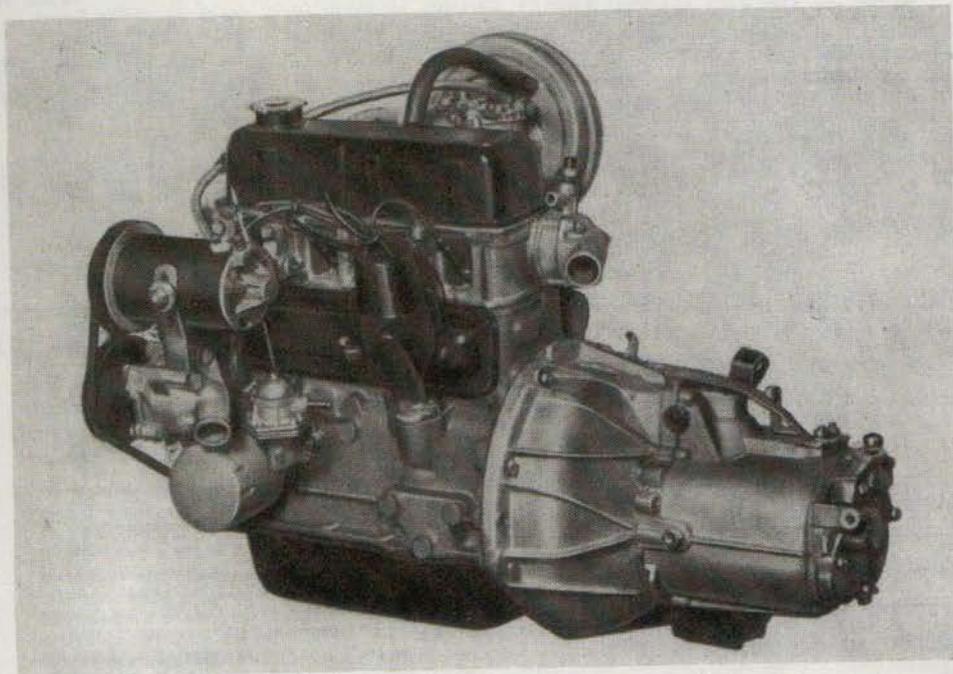
## PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

**Motore (Fiat):** 4 cilindri in linea - Alesaggio 72 mm. - Corsa 75 mm. - Cilindrata 1221 cc. - Rapporto di compressione 8,6:1 - Potenza max. 60 CV (DIN) a 5600 giri/min. - Coppia max. 9,3 mkg (DIN) a 3200 giri/min. - Potenza specifica 49,5 CV/litro (DIN) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 3,5 litri - Un carburatore orizzontale doppio corpo Solex C 32 PHH/4 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Marelli CW 225 N - Impianto elettrico 12 V, dinamo 320 W, batteria 36 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata (pompa centrifuga); termostato - Radiatore a massa unica, diviso in due sezioni in parallelo fra loro; elettroventilatore sulla seconda sezione del radiatore ad inserzione automatica comandata da interruttore termostatico all'uscita acqua del radiatore. L'elettroventilatore, azionabile anche a mano, serve pure per il riscaldamento dell'interno vettura. Capacità circuito 7 litri.

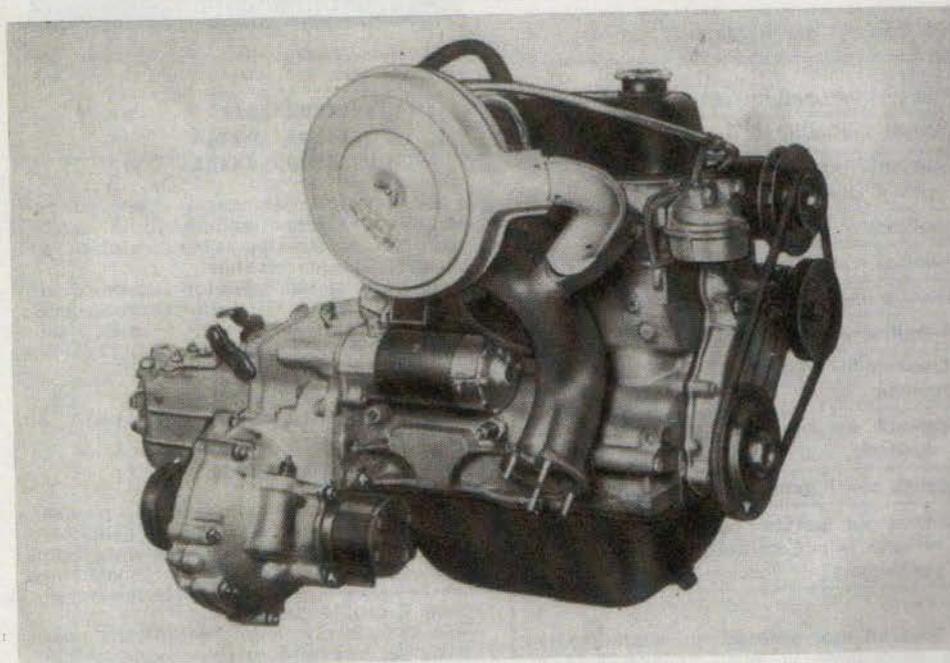
**Trasmissione:** Motore anteriore trasversale, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 4 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,58:1, II) 2,31:1, III) 1,52:1, IV) 1,04:1, RM) 3,57:1 - Comando al volante - Coppia conica elicoidale - Rapporto al ponte 3,846:1 (13/50) - Pneumatici 145 x 13.

**Corpo vettura:** Coupé 4-5 posti, 2 porte - Carrozzeria portante - Avantreno: a ruote indipendenti, balestra trasversale, trapezi - Retrotreno: ad assale rigido, balestre semiellittiche - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco sulle 4 ruote (Bendix) - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 40 litri - Riserva 5 litri.

**Dimensioni e pesi:** Passo 2,30 m. - Carreggiata anteriore 1,33 m. - Carreggiata posteriore 1,29 m. - Lunghezza 3,78 m. - Larghezza 1,57 m. - Altezza 1,34 m. - Altezza minima da terra 13 cm. - Diametro sterzata 10,7 m. - Peso a vuoto 835 kg.



Il blocco motore-cambio lato accensione.



Lo stesso dal lato aspirazione/scarico. Notare l'uscita dei due semiassi di trasmissione dal differenziale.

## SICUREZZA

Intendiamo per sicurezza quell'insieme di accorgimenti adottati dal costruttore, all'interno e all'esterno della vettura, perché in caso d'incidente gli eventuali investiti o gli occupanti il veicolo subiscano il minor danno possibile. Tali accorgimenti (le cosiddette «precauzioni passive») non dovrebbero più essere trascurati dai costruttori, e pertanto abbiamo ritenuto utile rilevare la cura che i costruttori hanno dedicato a particolari tanto importanti. Teniamo a precisare, tuttavia, che la «sicurezza» non ha alcuna relazione con la «solidità», requisito, quest'ultimo, valutabile con mezzi diversi da quelli da noi comunemente usati.

Ecco il significato dei simboli da noi aggiunti in coda alle varie voci analizzate:

- (-) = negativo  
(+) = positivo  
(=) = indifferente

### ESTERNO VETTURA

Modanature: non esistono	(+)
Paracolpi: lisci senza rostri	(+)
Maniglie: ad impugnatura con pulsante	(+)
Tappo serbatoio: protetto da coperchio	(+)

### INTERNO VETTURA

Attacchi per cinture: sono previsti	(+)
Visiere: imbottite	(+)
Cruscotto: imbottito, ma l'imbottitura è piuttosto scarsa	(=)
Parabrezza: stratificato	(+)
Volante: a tre razze, a semi calice	(+)
Freno a mano: fra i sedili anteriori	(+)
Maniglie: sotto il poggia gomiti	(+)
Alzacristalli: non dà fastidio alle gambe	(+)
Comandi sul cruscotto: quasi tutti incassati	(+)
Appigli per i passeggeri: esistono	(+)
Centine sul soffitto: esistono e si trovano all'altezza delle teste dei passeggeri	(-)

Ecco un raro esempio di vettura moderna rispondente in modo soddisfacente ai requisiti della sicurezza. I punti deboli della «Primula coupé» sotto questo aspetto, sono pochi, e l'unico veramente sostanziale riguarda la presenza delle centine sul soffitto. Da rilevare, fra gli elementi positivi, la corretta posizione del freno a mano, la forma del volante, la felice ubicazione delle maniglie degli sportelli (all'interno) e i comandi sul cruscotto, tutti incassati, salvo quelli dell'impianto di climatizzazione che si trovano in direzione del ginocchio destro del guidatore.

## ESAME FISILOGICO DEL POSTO GUIDA E DELL'ABITABILITÀ

Presso l'Istituto di Medicina dello Sport è stata sottoposta all'esame dell'abitabilità e dell'assetto di guida la vettura Autobianchi «Primula coupé». Nella prova sono state adottate le metodiche messe a punto a tale scopo (vedi Quattroruote n. 11/1964) e sono stati impiegati tre soggetti «tipo» rappresentanti guidatori di diverse taglie dotati di misure antropometriche corrispondenti agli standard richiesti per statura alta, media e bassa.

Rammentiamo brevemente che le tre stature «tipo» possiedono le seguenti caratteristiche.

Statura bassa	Statura media	Statura alta
<b>ALTEZZA IN PIEDI</b>		
cm. 159	cm. 172	cm. 189,1
<b>ALTEZZA BUSTO</b>		
cm. 85,9	cm. 91,8	cm. 98,1

Si tratta di soggetti normotipi e cioè di intermedi tra i «longitipi», che hanno una prevalenza del rapporto «lunghezza» rispetto alla «larghezza», ed i «brachitipi» che invece sono quei soggetti con le spalle e bacino larghi, collo corto e tozzo, gambe e braccia di ridotta lunghezza rispetto al tronco. Le caratteristiche antropometriche dei soggetti da noi prescelti comprendono oltre l'80% della popolazione automobilistica del nostro Paese.

### VALUTAZIONE DELL'ASSETTO DEL SEDILE DI GUIDA

#### Posizione della testa e del collo

STATURA ALTA	9
STATURA MEDIA	9
STATURA BASSA	9

La posizione del capo e del collo è apparsa del tutto naturale ed in condizione di assicurare ottima visibilità ai soggetti di ogni statura.

Al di sopra dei guidatori lo spazio tra capo e soffitto si è dimostrato buono per i guidatori alti, medi e bassi, risultando rispettivamente di cm. 4, 12 e 14.

#### Posizione del busto

STATURA ALTA	6
STATURA MEDIA	7
STATURA BASSA	7

Lo schienale, pur presentando una sensibile convessità sull'asse verticale, non appare idoneo ad assicurare un corretto ed integrale sostegno alla colonna vertebrale e ciò perché la curvatura non rispetta il profilo del dorso.

La curvatura è infatti profilata in modo tale che, mentre aderisce alla parte inferiore del tratto dorsale, verso l'alto se ne discosta per cui la reale altezza dello schienale non risulta di cm. 47,9 ma arriva a cm. 35-40. Tale situazione non è suscettibile di essere corretta con aggiustamenti angolari.

Sotto il profilo dell'ancoramento laterale, la concavità trasversale, che raggiunge a pilota seduto e normalmente appoggiato, cm. 4,5 di freccia ai 2/3 dell'altezza dello schienale, non è apparsa adeguata a trattenere il tronco nelle curve veloci.

#### Posizione degli arti superiori e del volante

STATURA ALTA	7
STATURA MEDIA	8
STATURA BASSA	8

La notevole inclinazione del volante rispetto al piano verticale non consente ai guidatori di raggiungere angoli ottimali sotto il profilo della anatomia funzionale per l'articolazione del polso.

Buona la posizione della leva del cambio per i soggetti di ogni statura, infatti non costringe il guidatore ad abnormi manovre dell'arto superiore e della spalla. L'escursione longitudinale del sedile anteriore non appare molto ampia e non consente che i guidatori di alta statura raggiungano assetti di guida «lunghi» quali vengono preferiti sulle vetture di tipo sportivo come il «coupé» in esame.

#### Posizione degli arti inferiori e dei piedi

STATURA ALTA	7
STATURA MEDIA	8
STATURA BASSA	8

Il sedile di guida offre un appoggio soddisfacente solamente ai soggetti di statura bassa; risulta invece un po' corto per i medi e gli alti. Satisfacente appare la profilatura longitudinale del sedile tesa a raggiungere un favorevole sostegno alle cosciglie.

Dal punto di vista dell'ancoramento laterale il sedile presenta una avvolgenza abbastanza accentuata (cm. 5,7 sotto il peso di un soggetto di statura e complessità media) ma avrebbe dovuto essere sensibilmente maggiore al fine di assicurare un favorevole sostegno nelle curve veloci.

Gli arti inferiori dei soggetti di alta statura quando sono in posizione di riposo non urtano contro il bordo inferiore del volante, ma per azionare i pedali sono costretti a divaricare le cosciglie: tale assetto, come è noto, non consente di ottenere i migliori tempi di reazione.

Ben distanziati, anche se un po' sfalsati verso il centro, risultano i pedali i quali consentono manovre agevoli per i soggetti di ogni statura.

### RILEVAMENTI SULLE PERSONE TRASPORTATE

#### Posto anteriore

STATURA ALTA	7
STATURA MEDIA	8
STATURA BASSA	8

Le riserve che concernono l'abitabilità del sedile del passeggero seduto davanti, sono rappresentate dal non del tutto favorevole profilo dello schienale e dalla scarsa lunghezza del sedile.

#### Posti posteriori

Pur essendo la vettura in esame una «coupé» con caratteristiche estetiche e funzionali di vettura sportiva, si ritiene che possa essere presa in considerazione l'abitabilità dei sedili posteriori anche a persone adulte purché di limitata statura.

# I risultati delle nostre rilevazioni

(con vettura a minimo carico)

## VELOCITA'

Velocità massima indicata dal costruttore:

circa 145 km/h

Velocità massima effettiva raggiunta sulla base del 200 m. (media di due passaggi)

145,937 km/h

## MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata, che nasce sulla via Anagnina nei pressi di Frascati (Roma). Questo percorso di marcia in salita si svolge su una distanza di km 3,2; dislivello totale 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

TEMPO E MEDIA:

in 2'33"1/10 (75,245 km/h)

## ACCELERAZIONE CON PARTENZA DA FERMO

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

in 36"76 (97,919 km/h)

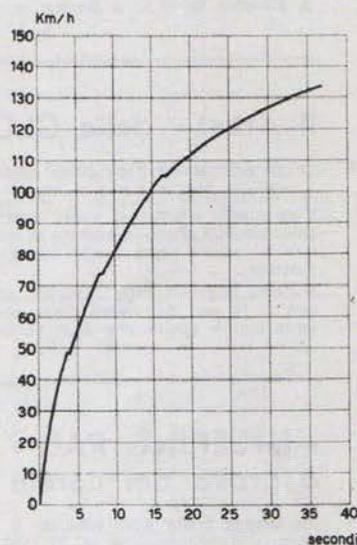
Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a questa velocità:

133,878 km/h

Sforzo pedale frizione: 10 kg.

VELOCITA' km/h	TEMPO sec.
0 — 20	1,0
0 — 40	2,7
0 — 60	5,6
0 — 80	9,7
0 — 100	14,7
0 — 120	24,8

La curva esprime il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da fermo e con uso del cambio. Le velocità indicate sono effettive.



## RIPRESA IN « QUARTA » E NELLE ALTRE MARCE CON PARTENZA DA 40 KM/H

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

(37,500 km/h effettivi) in 39"40

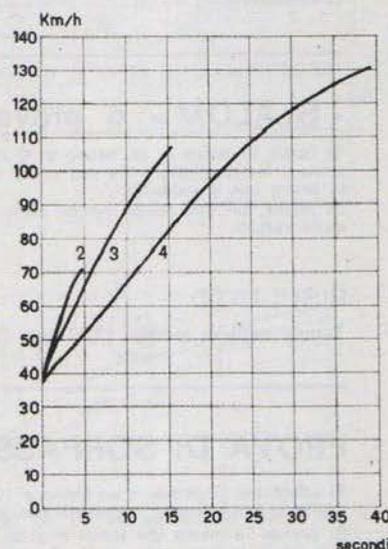
(91,358 km/h)

Gli ultimi 5 metri del km di base sono stati percorsi a questa velocità:

130,718 km/h

VELOCITA' km/h	Tempo (sec.) in 2 <sup>a</sup>	Tempo (sec.) in 3 <sup>a</sup>	Tempo (sec.) in 4 <sup>a</sup>
40 — 60	2,6	3,9	7,7
40 — 80	—	7,8	14,2
40 — 100	—	13,0	21,3
40 — 120	—	—	31,2

Le curve esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da 40 km/h al tachimetro in « seconda », « terza » e « quarta ». Le velocità indicate sono effettive.



## I CAMBI MARCIA

La rilevazione viene eseguita mediante l'utilizzazione di un microinterruttore collegato con il pedale della frizione.

passaggio I - II 0,540 sec.  
passaggio II - III 0,505 sec.  
passaggio III - IV 0,389 sec.  
Tempo medio 0,478 sec.

## ALTEZZA DA TERRA

Per effettuare la rilevazione la vettura viene posta in piano, quindi si misura l'altezza minima da terra con a bordo il conducente e mezzo serbatoio carburante (condizioni di minimo carico). Successivamente la vettura viene caricata al massimo delle sue prestazioni compreso il pieno del serbatoio carburante e si rileva, anche in queste condizioni, l'altezza da terra.

I dati rilevati sono: minimo carico (in corrispondenza parte anteriore tubo di scarico): mm 140; massimo carico (in corrispondenza stessa parte): mm 110.



## STERZO

Giri al volante per sterzata completa: 3 e 1/2

Diametro volante: cm, 40

Diametro di sterzata denunciato dal costruttore: m 10,7

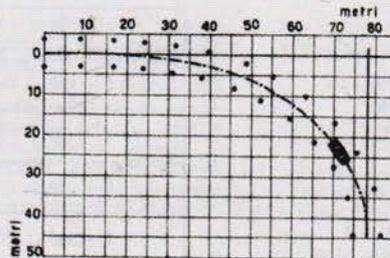
Diametri di sterzata descritti dal punto di massimo ingombro: a sinistra m 11,5; a destra m 11,1

## Il « test » della CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare, specie sulle autostrade, i rettilinei con le curve a raggio costante.

Con questo « test » si vuole determinare in sede di confronto la velocità massima alla quale la vettura in esame consente al suo guidatore di affrontare situazioni come quelle sopra descritte senza che la vettura accenni a scartare.

Durante la prova della clotoide, che viene effettuata nel rapporto più alto, non si fa uso del freno. Solo così infatti non si vengono a determinare variazioni a quello che è il comportamento della vettura.



Percorso migliore effettuato prima che si iniziassero fenomeni di sbandamento:

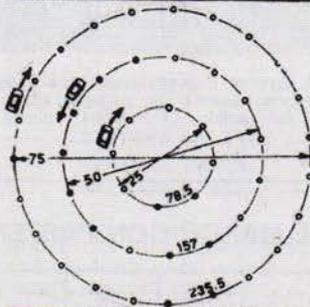
Tempo totale: 4,70 sec.

Velocità entrata: 73,607 km/h

Velocità uscita: 58,995 km/h

## « STEERING PAD » o prova dei cerchi

Su terreno piano sono tracciati 3 cerchi concentrici rispettivamente di 25 - 50 - 75 metri di diametro, individuati con coni di gomma. Si prende la media tra il tempo migliore a rotazione destra e quello a rotazione sinistra, tempi rilevati graficamente dal « cronostatigrafo », con l'approssimazione del decimillesimo di secondo.



## RISULTATI

Tempi minimi medi:

cerchio di 75 m di diam.: 15,37 sec. (55,159 km/h)

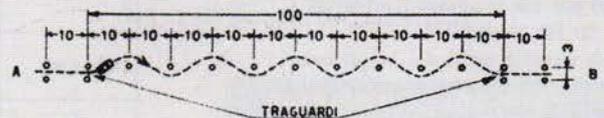
cerchio di 50 m di diam.: 12,66 sec. (44,627 km/h)

cerchio di 25 m di diam.: 9,20 sec. (30,717 km/h)

## « SLALOM » o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è valevole.

La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



## RISULTATO

Tempo minimo medio: 13,03 sec. (27,629 km/h)

## PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 in un altro, considerando non valide quelle in cui vengono eventualmente abbattuti i coni.

Si prende la media dei tempi migliori come indice della facilità e rapidità con cui la vettura è in grado di eseguire la manovra.

## RISULTATO

Tempo minimo medio: 4,87 sec. (88,706 km/h)



## CONSUMI

### CARBURANTE E LUBRIFICANTE USATI

Carburante usato durante le prove  
Super TOTAL (N.O. 98 ÷ 100)

Lubrificante usato durante le prove  
TOTAL GT

### CONSUMI RISCONTRATI

#### CARBURANTE

Traffico extraurbano:

minimo 7 litri/100 km  
massimo 11 litri/100 km

Traffico urbano:

minimo 8,5 litri/100 km  
massimo 12 litri/100 km

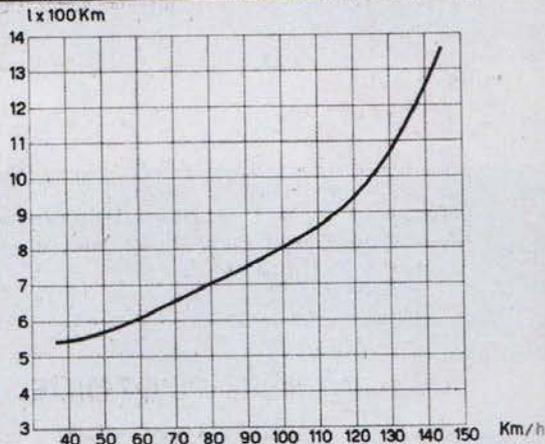
#### LUBRIFICANTE

343 gr per 1000 km

Carburante consigliato dal costruttore:  
Super N.O. 92 ÷ 94

Consumo normalizzato carburante denunciato dal costruttore: 8,5 litri/100 km

VELOCITA' km/h	CONSUMI	
	litri/100 km	km/litro
40	5,4	18,3
60	6,0	16,4
80	7,0	14,2
100	8,0	12,4
120	9,4	10,5
140	12,5	7,9



La curva esprime il consumo in funzione della velocità effettiva della vettura in litri per 100 km, cambio in « quarta » velocità (vettura a medio carico).

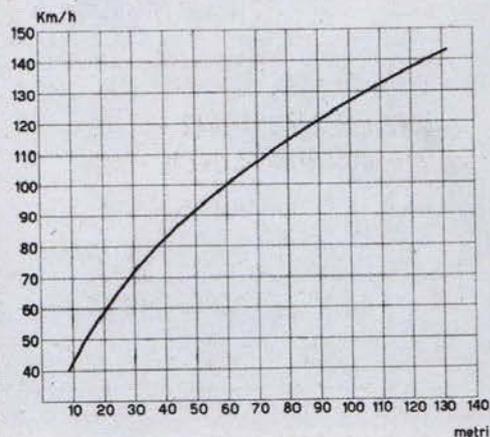
## FRENATA

Mediante il nostro « cronostatigrafo » e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati con buone condizioni di fondo stradale.

sforzi al pedale:

minimo kg. 22; medio kg 28; massimo kg 37

VELOCITA' km/h	SPAZIO D'ARRESTO metri
40	8,6
60	20,7
80	37,4
100	60,0
120	88,7
140	124,5



## RUMOROSITA'

Mediante un fonometro è stata rilevata la rumorosità all'interno della vettura, al sedile anteriore su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio di velocità in « quarta ». Le velocità sono quelle indicate al tachimetro.

La linea continua esprime la rumorosità, indicata in decibel, nei posti anteriori, quella tratteggiata esprime la rumorosità in quelli posteriori.

Per questa rilevazione il rumore di fondo è di 26 db. Da notare che fino a 85 db la misura avviene secondo le modalità della curva isofonica di 70 phon, mentre oltre gli 85 db la misura avviene secondo le modalità della curva isofonica di 100 phon.

VELOCITA' km/h	RUMOROSITA' db	
	Posti ant.	Posti post.
40	77	78
60	84	80
80	90	84
100	92	90
120	96	94
140	98	96

