



QUATTORRUOTE

ANNO XXXIV - MAGGIO 1989 - FASCICOLO 403*

Sommario

ATTUALITÀ

- 82 L'Eccellenza ci ripensa (Giorgio Soavi)
- 94 Corriere degli automobilisti
- 194 Osservatorio economico
- 198 Referendum: ditelo a «Quattroruote»
- 216 Gran Premio «4E»: la forza sia con te (E. De V.)

TOP CAR

- 84 Ferrari «Mondial t cabriolet» (R. Bon.)

ANTEPRIMA

- 96 «City-car»: due posti con le ruote
- 102 Ferrari «348»
- 106 Volkswagen «Polo» - «Golf» restyling
- 110 Citroën «FX»
- 112 Programmi Austin Rover
- 116 Volvo «740» restyling - Nuova «240»

AUTONOTIZIE

- 138 Alfa Romeo «ES 30»
- 142 Cizeta Moroder «V16 T»
- 148 Chevrolet «Corvette ZR-1»
- 152 Lotus «Esprit Turbo»
- 156 Subaru «Justy 4WD»
- 158 Nissan «Terrano» e «200 SX» - Honda «Integra»
- 159 Daihatsu «Charade» 3 vol.
- 160 Renault «19» 3 volumi
- 162 Ford «Fiesta diesel» e «CTX»

IMPRESSIONI DI GUIDA

- 138 Alfa Romeo «ES 30» (C.S.)
- 146 Cizeta Moroder «V 16 T» (E.S.)
- 150 Chevrolet «Corvette ZR-1» (C.S.)
- 154 Lotus «Esprit Turbo» (M.P.O.)
- 156 Subaru «Justy 4WD» (G.L.P.)
- 162 Ford «Escort 1.8 diesel» (E.S.)
- 164 Saab «900i 16» (C.S.) - Opel «Omega 1.8i» (C.S.)
- 166 Renault «25 TXi» (E.S.)
- 167 Honda «Civic CRX» (C.S.)

PROVE SU STRADA

- 118 Lancia «Dedra 2.0 i.e.»
- 168 Confronto Ford «Orion 1.4 Ghia» - Opel «Kadett 1.3 GL» - Renault «19 TSE»
- 176 Mercedes «250 GD SW corto»
- 184 Hyundai «Pony 1.5 GLS»
- 190 Bedford «Rascal Multi»

PROVE SPECIALI

- 220 Il girotondo delle gomme

TECNICA

- 202 Alfa «Twin Spark»: due scintille nel motore
- 206 Il problema del rumore: ascoltiamo l'auto
- 214 Verso l'auto ecologica: pian piano tutti «puliti»

DIFESA DEL CONSUMATORE

- 224 Difetto del mese: Volvo diesel, smettiamola di fumare (Enrico De Vita)
- 228 Guida all'acquisto: rapporto sui guasti

INCHIESTE

- 234 Legge alcol: si continua a darla a bere (E. D.)

SPORT

- 240 Ferrari contro McLaren: duello al vertice (G. P.)
- 246 Camel Trophy: e fini nel fango (B. Gualazzini)

VARIETÀ

- 238 Guidando negli USA (Anna Bissanti)
- 250 Autostop

4 LA VOCE DEI LETTORI

- 28 POSTA
- 58 TRENT'ANNI FA
- 60 AVVOCATO
- 64 LIBRI
- 68 AUTRONICA
- 72 ASSICURAZIONE
- 252 IL MERCATO DELL'AUTOMOBILE
- 254 I PREZZI DEL «NUOVO»
- 298 I PREZZI DELL'«USATO»
- 318 VENDERE O COMPERARE

Copertina:

foto Cassetta-Image Bank

Km?

Lunga è la strada: chilometri e chilometri.

Per questo la vostra auto ha bisogno di una manutenzione accurata e qualificata. Il che significa anche assicurarsi che ogni riparazione vi restituisca un'auto in tutto uguale a quella che avevate prima: con le stesse caratteristiche di qualità e di affidabilità. Come fare?

Affidarsi a un buon meccanico, innanzitutto. E poi fare ciò che lui stesso vi consiglierà: scegliere la qualità e la sicurezza dei Ricambi Originali.

Perché i Ricambi Originali sono il modo più semplice

per evitare, in futuro, delle complicazioni. Rappresentano un tipo di servizio per il quale la Fiat e la Lancia utilizzano le grandi risorse della loro tecnologia e della loro organizzazione: perché a loro, non meno che a voi, sta a cuore la vita della vostra auto.

Se credete nella vostra auto, fidatevi di chi l'ha pensata e realizzata.

Vi ha portato fin qui: se volete può portarvi molto più lontano.

FIAT LANCIA
Ricambi originali

Tanta strada in più.

QUATTRORUOTE

REFERENDUM
Con centinaia di premi

ANTEPRIMA Auto da città: i progetti segreti

PROVE Mercedes "250 GD" 4x4

• Hyundai "Pony 1.5 GLS" • "Rascal" 7 posti

Confronto Ford "Orion" • Opel "Kadett" • Renault "19"

TOP CAR Ferrari "Mondial cabriolet"



Pro e contro della Lancia "Dedra"



«MONDIAL T CABRIOLET»

LA "ROSSA" VA SU DI GIRI



La «Mondial» sfoggia ancora l'elegante abito firmato Pininfarina modificato solo in alcuni particolari. Ha il cambio trasversale con una meccanica tutta nuova nobilitata dall'elettronica e il motore longitudinale. La «t» può essere considerata una prova generale della «348», la berlinetta Ferrari che debutterà entro pochi mesi con gli

stessi principali organi meccanici (vedi a pag. 102). L'8 cilindri a V, ora di 3,4 litri, ha una potenza di 300 CV e potrebbe spingere la vettura oltre i 250 km/h. Noi abbiamo provato la «Cabriolet», un'esclusiva versione poco diffusa, apprezzata soprattutto negli USA. Prezzo all'altezza della fama del costruttore: oltre 138 milioni.

PREGI

- OTTIMO MOTORE
- FRENATA ECCELLENTE
- PRESTAZIONI BRILLANTI
- BUON COMPORTAMENTO STRADALE

DIFETTI

- POSIZIONE GUIDA SCOMODA
- LINEA UN PO' DATATA
- REAZIONI A VOLTE BRUSCHE



Ventitré anni fa la «Dino» iniziò a Maranello il ciclo delle «tutto dietro» a motore trasversale, ciclo proseguito con le «308/208» e la «Mondial», disegnata da Pininfarina e costruita in quasi cinquemila unità. Questa vettura nata nel 1979 per sostituire l'insoddisfacciente «308 GT4», dimostra ancora una

volta come sia difficile risolvere il tema delle coupé quattro posti a motore centrale con prestazioni sportive. Infatti, fu proprio tale particolare impostazione meccanica a determinarne la linea, personale quanto si vuole, ma poco entusiasmante. L'ampio padiglione che occupa gran parte del volu-

me disponibile e il passo decisamente lungo (265 cm, trenta più che nella berlina «328») rendono un po' strana la fisionomia del corpo vettura, in pratica costituito dal grande abitacolo con sbalzi anteriore e posteriore limitati. La «Mondial» deluse in parte le aspettative della Casa madre e non riuscì a

LA «ROSSA» VA SU DI GIRI

conquistare completamente il cuore dei ferraristi più appassionati. Nel 1985 venne presentata anche la cabriolet, inizialmente prevista per gli Stati Uniti e infine commercializzata pure in Europa. La «Mondial» non è mai stata, né voleva esserlo, una sportiva pura, quantunque utilizzasse la stessa struttura di base della «328», berlinetta di punta della produzione Ferrari. Anche la nuova scocca (con l'inconfondibile sigillo tecnico della Casa di Maranello) utilizza lo schema del tutto particolare impiegato negli anni Sessanta/Settanta sulle rosse «formula 1». Si tratta di una struttura composta da un traliccio di tubi di varie sezioni integrato e irrigidito con parti di lamiera piegata e scatolata, secondo un procedimento che consente di realizzare una scocca leggera, ma con adeguate caratteristiche di resistenza a torsione e rigidità. Tale soluzione (tipicamente Ferrari) rende inoltre possibile la costruzione delle vetture in piccola serie e di versioni aperte senza dover impiegare attrezzature troppo complesse e costose. Su questa semplice struttura di base i tecnici Ferrari hanno rielaborato un telaio, invariato anche nei particolari però con nuovi sottotelai per propulsore e so-

sensioni. Queste ultime invariate nella geometria a quadrilateri deformabili hanno bracci di lamiera scatolata invece che con «sezione a C» come nella versione precedente. La vera novità nello chassis della «t» è costituita dagli ammortizzatori a gas controllati elettronicamente da una centralina che opera in funzione dei segnali provenienti dai sensori di accelerazione e di velocità montati nel frontale. L'impianto, tarato su tre posizioni (normale, morbida e sportiva), consente di risolvere i problemi di guida e di tenuta di strada delle granturismo di prestazioni elevate. Messo a punto dalla Ferrari in collaborazione con la Bilstein, è analogo a quelli adottati su altre sportive come BMW «serie 6», «Thema 832» e Mercedes «SL». Il circuito idraulico, regolato dai sensori di accelerazione e velocità, comprende servomotori elettrici che, variando le sezioni di passaggio del liquido all'interno degli ammortizzatori, determinano le diverse rigidità delle sospensioni. È un sistema anche «intelligente» che, pur rispettando la regolazione prescelta dal pilota, si adegua automaticamente alle condizioni di marcia scegliendo il grado di rigidità più conveniente ai fini della migliore stabilità.

NUOVA DENTRO - La carrozzeria della «Mondial t» è quasi invariata (tranne prese d'aria, maniglie e fari). L'interno invece è completamente nuovo: plancia ridisegnata con sedili più imbottiti e meglio profilati; il posto guida è un po' più spazioso e accogliente.





Il gruppo propulsore (motore longitudinale, cambio trasversale) è praticamente nuovo, sebbene l'8 cilindri a V abbia la stessa impostazione di base del precedente. I tecnici Ferrari hanno soprattutto migliorato la coppia motrice ai bassi regimi per dare alla vettura una gamma di utilizzo più ampia. Nato nel 1973 in versione 3 litri l'8V è stato continuamente sviluppato: ha ricevuto l'iniezione, poi nel 1982 le quattro valvole per cilindro, nel 1985 un primo aumento di cilindrata da 3 a 3,2 litri per poi passare agli attuali 3,4 litri.

Perché longitudinale

L'attuale disposizione longitudinale (invece che trasversale) garantisce parecchi vantaggi: migliore efficienza, scarichi più corretti, vano motore più ampio, facile accessibilità agli organi meccanici e baricentro più basso. Grazie al nuovo impianto di scarico alla lubrificazione a carter secco (e quindi alla mancanza della coppa dell'olio) l'albero a gomiti si è abbassato di ben 13 cm. Con gli scarichi simmetrici è migliorato il rendimento del motore che, in versione catalizzata, dovrebbe perdere solo 5-6 CV, invece dei 20-30 della precedente versione trasversale. L'8V, tutto in lega leggera, mantiene le sue caratteristiche co-

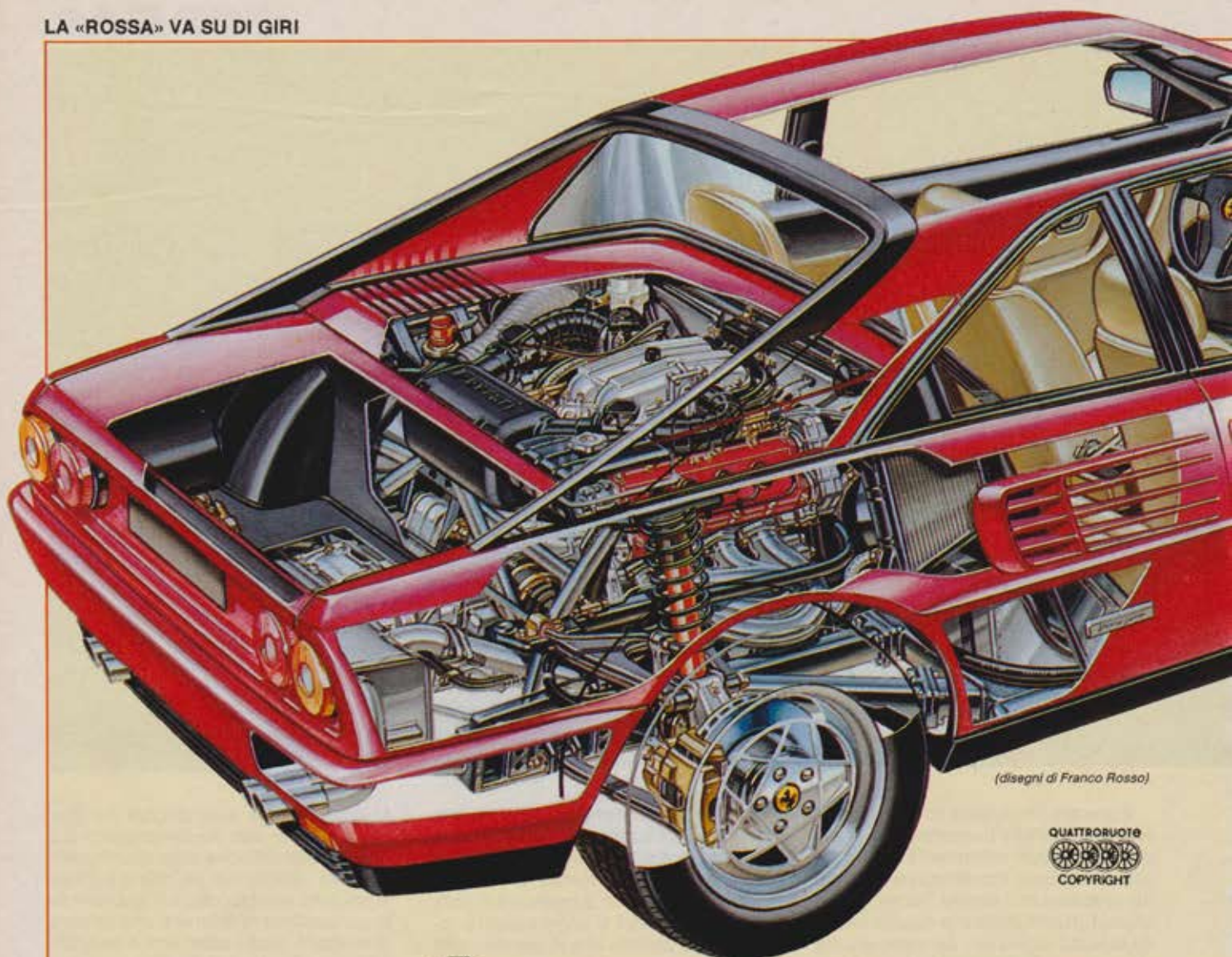
struttive con le canne cilindri riportate in ghisa, secondo una metodologia raffinata tipica della Ferrari che consente un raffreddamento dei cilindri molto efficace con lavorazioni e revisioni più semplici. È un propulsore robusto e funzionale che in quindici anni non ha mai dato problemi e che proprio per questi motivi verrà adottato anche sulle Ferrari degli anni Novanta. L'aumento di cilindrata (da 3,2 a



3,4 litri) e di potenza (da 270 a 300 CV) è stato ottenuto variando l'alesaggio (da 83 a 85 mm), la corsa (da 73,5 a 75 mm), il rapporto di compressione (da 9,8 a 10,4:1) e il regime massimo di rotazione (da 7000 a 7200 giri/min). La distribuzione, sempre da vera sportiva, è a quattro alberi a camme in testa

azionati da una sola cinghia dentata (invece delle due del precedente 3,2 litri). La disposizione delle quattro valvole per cilindro (un po' meno inclinate tra loro) e la piccola candela centrale consentono di ottenere una camera di scoppio molto compatta e ben raffreddata. Anche nel 3,4 litri non vengono utilizzate punterie idrauliche (più pesanti e, quindi, meno adatte agli elevati regimi di rotazione delle Ferrari), ma quelle comandate da più convenzionali bicchierini con pastiglie calibrate. Tale motore è stato completamente modificato anche nella parte «accessoristica». C'è una nuova e più moderna elettronica tedesca, la Bosch «Motronic M2.5», che gestisce l'accensione e l'alimentazione sfruttando un sistema computerizzato più efficiente composto da due gruppi indipendenti per ogni fila di quattro cilindri. L'intervento sempre più deciso dell'elettronica, consente anche una migliore e più regolare alimentazione grazie a un iniettore per ogni cilindro, condotti di aspirazione più corti e un misuratore di portata d'aria, del tipo a «filo caldo», per ogni gruppo di cilindri. Una terza farfalla, gestita sempre dalla centralina elettronica, mette in comunicazione i cassoncini d'aria delle due bancate fornendo, in caso di

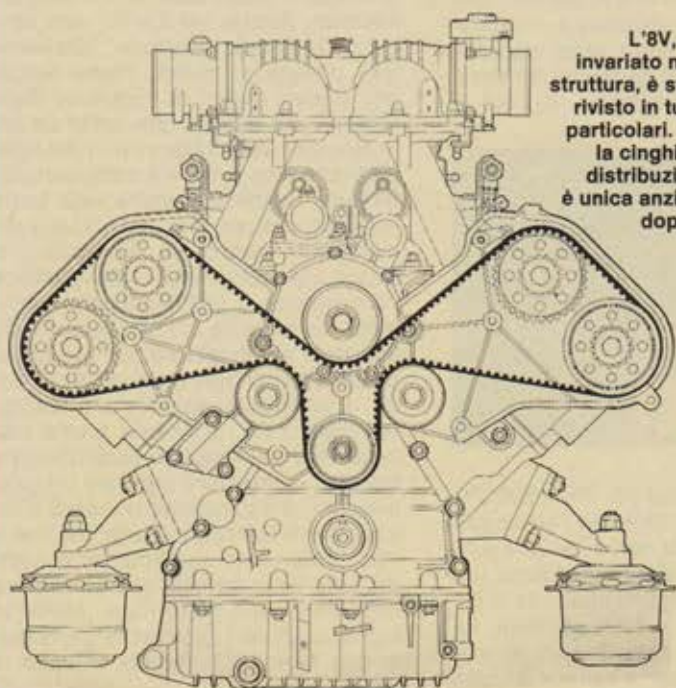
(segue a pag. 89)



(disegni di Franco Rosso)



L'8V, pur invariato nella struttura, è stato rivisto in tutti i particolari. Ora la cinghia di distribuzione è unica anziché doppia.



PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: centrale longitudinale - 8 cilindri a V (90°) - Alesaggio 85 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 3405 cm³ - Rapporto di compressione 10,4:1 - Potenza max 221 kW (300 CV) a 7200 giri/min - Coppia max 323 Nm (32,9 kgm) a 4200 giri/min - Potenza specifica 64,9 kW/l (88,1 CV/l) - Valori secondo norme DIN - 4 valvole per cilindro - Distribuzione: due assi a camme in testa per bancata (cinghia dentata) - Lubrificazione a carter secco, con radiatore olio - Capacità circuito 10,5 litri - Filtro olio sul circuito principale, a cartuccia - Alimentazione e accensione a controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic M2.5 - Condotti di aspirazione a risonanza variabile - Pompe carburante elettriche - Filtro aria a secco, cartuccia - Candele Champion A6G - Raffreddamento a liquido, circolazione forzata e circuito sigillato - Capacità circuito 20 l - Impianto elettrico 12 V - Alternatore 105 A - Batteria 70 Ah.

Trasmissione: trazione posteriore - Frizione bidisco a secco, comando idraulico - Cambio a 5 rapporti: I) 3,214:1; II) 2,105:1; III) 1,458:1; IV) 1,094:1; V) 0,861:1; RM) 2,786:1 - Riduzione intermedia tra motore e cambio rapporto 1,093:1 - Semiasse con doppi giunti omocinetici - Riduzione finale (al differenziale) a coppia cilindrica con rapporto 3,563:1 (16/57) - Differenziale autobloccante al 40% - Pneumatici anteriori: 205/55 ZR 16, cerchi ruota in lega leggera 7J 16 - Pneumatici posteriori: 225/55 ZR 16, cerchi ruota in lega leggera 8J 16.

Corpo vettura: cabriolet, 2 porte, 2 posti + 2 - Telaio a traliccio tubolare - Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale; retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore - Ammortizzatori: oleopneumatici a taratura programmabile - Freni: a disco autoventilanti con pinze fiottanti su tutte le ruote, dispositivo antibloccaggio Ate - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 86 l.

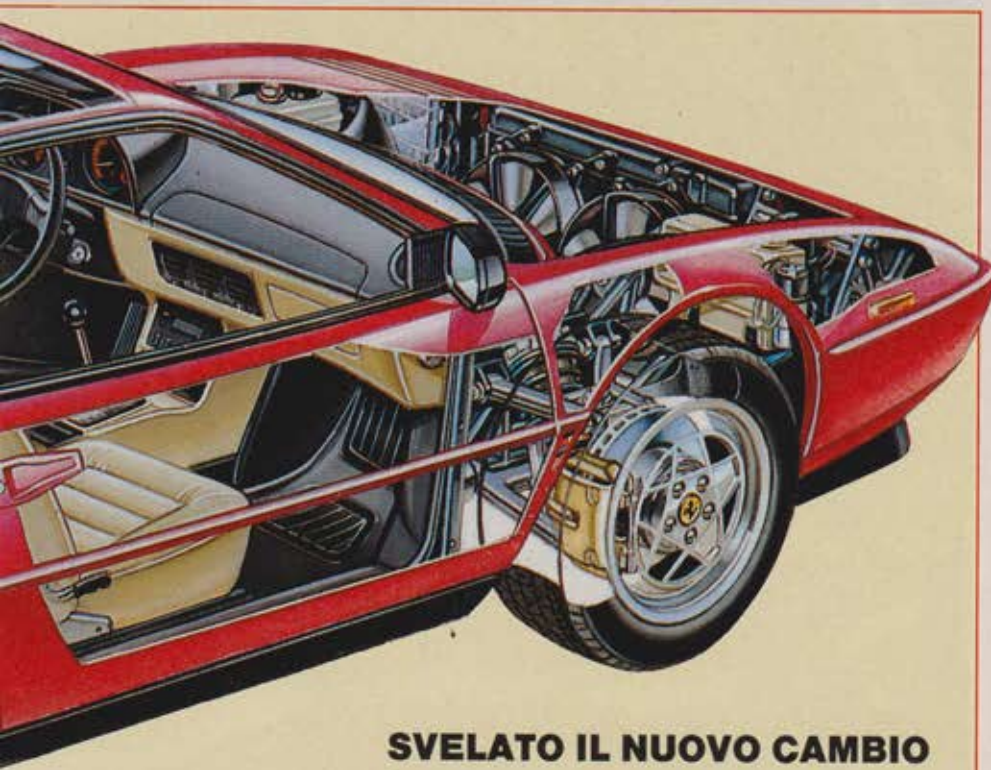
Dimensioni e massa: passo 2,650 m - Carreggiata anteriore 1,522 m - Carreggiata posteriore 1,560 m - Lunghezza 4,535 m - Larghezza 1,810 m - Altezza 1,235 m - Altezza minima da terra 12,5 cm - Diametro di sterzata 11,9 m - Massa veicolo: 1536 kg in ordine di marcia.

(segue da pag. 87)

necessità, una pressione di compensazione. L'alimentazione ora viene fornita da due pompe elettriche (invece di una) annegate nell'unico serbatoio da 86 litri. Modifiche minori nelle prese di forza per il servosterzo e l'alternatore (a sinistra) e per il condizionatore d'aria (a destra).

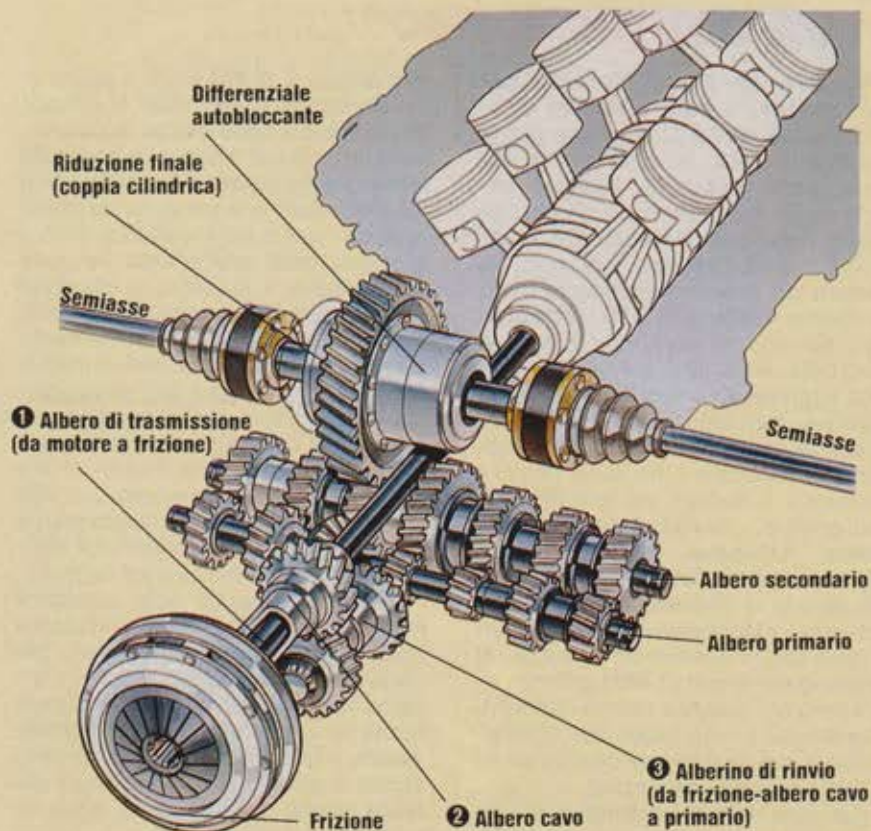
Perché trasversale

La nuova struttura del motore ha praticamente imposto anche un nuovo cambio più compatto, per lasciare maggior spazio all'abitacolo e agli organi accessori. La trasmissione della «Mondial», che ha la stessa impostazione di quella montata sulla «formula 1» di Maranello, presto potrà anche disporre di un «automatico» simile a quello collaudato nei recenti Gran Premi. Oltre alla disposizione dei vari alberi di rinvio, primari e secondari che derivano dalla struttura del cambio (vedi lo schema a lato), ci sono numerose altre novità. I sincronizzatori di retromarcia-prima e seconda-terza sono sull'albero secondario, mentre quelli di quarta-quinta sono sul primario riducendo l'inerzia a tutto vantaggio della rapidità d'innesto. Il comando tradizionale ad aste di rinvio è stato sostituito da uno più moderno a cavi che diminuendo le vibrazioni trasmesse all'abitacolo migliora l'isolamento acustico della vettura. Inconueta anche la posizione della frizione, a sbalzo posteriore sul cambio (invece che in blocco al motore), per ridurre gli ingombri longitudinali di tutto il gruppo propulsore e facilitare le operazioni di manutenzione. Del tipo bidisco, può trasmettere la stessa coppia motrice della precedente monodisco pur essendo assai più compatta. Il cambio vero e proprio (tutto di costruzione Ferrari) comprende anche un differenziale autobloccante a lamelle che scarica a terra nel modo più conveniente la grande potenza disponibile. Piccola rivoluzione pure nello sterzo: alla Ferrari, dopo dubbi e perplessità durati qualche anno, hanno deciso di adottare il servocomando anche sulle sportive a motore centrale. Ciò ha consentito di ridurre il rapporto di demoltiplicazione (2,9 giri volante per una sterzata completa, invece dei precedenti 3,4) migliorando prontezza e precisione di comando. Tale modifica (richiesta a gran voce anche dai clienti Ferrari più tradizionalisti) non penalizza affatto la personalità sportiva della vettura, anzi ne esalta la velocità. Invariato rimane l'impianto frenante a quattro dischi ventilati, potente, equilibrato e dotato (dallo scorso anno) di un efficientissimo dispositivo antibloccaggio ABS-ATE che consente spazi d'arresto molto ridotti.



SVELATO IL NUOVO CAMBIO

Ecco lo schema di funzionamento dell'originale cambio della «Mondial t». Il movimento viene trasmesso dal motore alla frizione (posteriore e a sbalzo del propulsore) tramite l'albero ①. Un secondo albero ② (cavo e coassiale al primo) porta tramite un corto rinvio ③ il movimento al primario del cambio e quindi alla coppia cilindrica.



LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

257,055 km/h in V (dichiarata 255 km/h)

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

Tempo impiegato:

25,7 s (media 140,1 km/h)

velocità d'uscita 211,4 km/h

400 METRI con partenza da fermo:

14,3 s; velocità d'uscita 160,6 km/h

RIPRESA: sul chilometro da 40 km/h in V

33,8 s (media 106,5 km/h)

velocità d'uscita 173,0 km/h

ACCELERAZIONE

RIPRESA in quinta

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0- 40	2,0
0- 60	3,0
0- 80	4,7
0-100	6,3
0-120	8,5
0-140	10,9
0-160	14,2
0-180	17,8
0-200	22,4

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70- 80	2,8
70-100	7,4
70-120	12,4
70-140	17,2
70-160	22,2
70-180	28,2

FRENATA

con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	14,0
80	24,9
100	39,0
120	56,1
140	76,4
160	99,8
180	126,3
200	155,9

RESISTENZA AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: 16,1 kW (22 CV)

RUMOROSITÀ

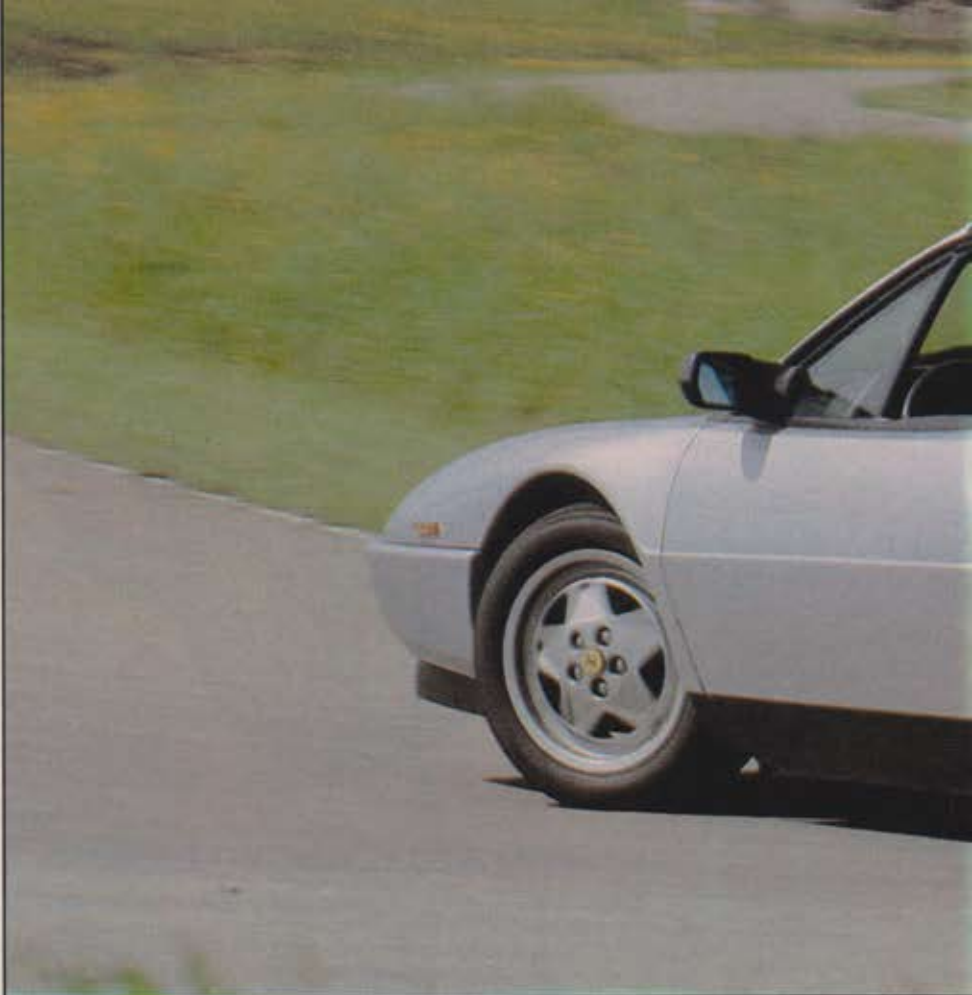
Rilevata all'interno della vettura, ai sedili anteriori e posteriori su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio velocità nel rapporto superiore.

Velocità km/h	dB(A)
	ant.
60	70,3
70	72,0
80	72,3
90	72,6
100	73,7
110	76,1
120	78,0
130	79,1
140	80,3
160	84,0

CONDIZIONI DELLA PROVA

I dati vengono rilevati con il solo pilota e le apparecchiature; serbatoio carburante a circa 2/3. Le velocità superiori ai limiti ammessi sono accertate.

Masse della vettura in prova: 1670 kg.
Temperatura 15,5 °C.
Pressione atmosferica 1021 millibar.
Umidità relativa 65%.
Vento 0-1,5 m/s.



TI DÀ CONTINUE EMOZIONI

Guidare una Ferrari, di qualunque modello si tratti, è sempre un'emozione. E così è stato anche per la «Mondial» 1989, la quale sotto una carrozzeria pressoché invariata nasconde un temperamento diverso da quello della vecchia versione. È, lo diciamo subito, cambiata in meglio. La vettura sin dalla nascita risente di un problema esistenziale e ha l'impegnativo compito di conciliare confort e sportività, abitabilità per quattro e linea aggressiva. Il vecchio modello ci riusciva con fatica, mentre questo, grazie all'elettronica che controlla motore e sospensioni, ha quasi risolto i problemi. Il motore, sempre uno dei più grintosi, ora riesce ad adeguarsi senza eccessive difficoltà anche all'uso turistico. I tecnici di Maranello, sfruttando le possibilità dell'impianto integrato «Motronic» hanno fatto un ottimo lavoro eliminando i «buchi» di alimentazione sotto i 4000 giri/min, ricorrenti nei «quattro valvole» sportivi. Comunque è oltre i 4000 che l'8V fornisce le prestazioni e le sensazioni richieste a un motore Ferrari.

La cura di «rinvigorimento» e i 30 CV in più hanno giovato, naturalmente, anche alle prestazioni: la velocità

«accertata» è di 257 km/h e anche in accelerazione la «Mondial» si difende molto bene e sono poche le concorrenti in grado di starle alla pari sulle brevi e medie distanze. Sui 400 metri e sul chilometro con partenza da fermo «spunta» quasi un secondo e mezzo in meno della precedente versione «trasversale». L'aumento di cilindrata e soprattutto di coppia ha giovato molto alla regolarità di funzionamento ai bassi regimi e la «Mondial» si muove con maggiore agilità e disinvoltura anche nel traffico più intenso senza scompensi di carburazione. L'impianto frenante ABS della Ferrari si era già ottimamente comportato nella precedente versione, vantando grandi qualità e sicurezza soprattutto nelle situazioni d'emergenza o sul bagnato.

Comunque, anche nelle situazioni meno impegnative, tutto l'impianto reagisce con grande omogeneità garantendo di conseguenza spazi d'arresto molto contenuti (a 140 all'ora si ferma in 76 metri). Si mantengono, inoltre, ottime sia la modulabilità dello sforzo al pedale sia la resistenza alla fatica anche quando è in pista. È un'ennesima dimostrazione dei grandi vantaggi dell'ABS pure su vetture di



spiccate caratteristiche sportive. In attesa di montare il cambio automatico «futuribile» (già sperimentato sulle «formula 1») la «Mondial» non rinuncia al famoso selettore, classico comando delle sportive degli anni Cinquanta. La sua manovrabilità è sempre molto buona nella guida più decisa e sportiva, mentre manifesta qualche leggera e comprensibile imprecisione in quella normale. La scelta dei rapporti rimane essenzialmente sportiva con spaziatura contenuta, marce abbastanza ravvicinate e quindi di potenza (35,2 km/h a 1000 giri/min); una scelta quanto mai opportuna perché così è possibile mantenere costantemente il motore oltre il regime di coppia massima. Lo sterzo è una componente molto importante delle vetture sportive in genere e delle Ferrari in particolare: sulla «Mondial» si è badato soprattutto alla comodità e alla facilità di guida adottando, finalmente, un servosterzo che oltre a ridurre lo sforzo necessario vanta maggiore precisione e velocità nell'impostare o correggere le traiettorie. Una modifica necessaria specie considerando che la «Mondial» si guida soprattutto con lo sterzo. Le altre modifiche sul telaio mirano a conciliare al meglio confort e comportamento. Le moderne sospensioni elet-

troniche regolabili a seconda delle necessità del pilota su tre diverse posizioni, hanno praticamente risolto l'annoso problema. Con l'assetto «morbido» che filtra la maggior parte delle reazioni del fondo, persino questa Ferrari può garantire un molleggio normale. Però è meglio utilizzare tale assetto solo quando si marcia a basse velocità. Sulla posizione «intermedia», le sospensioni sono un po' meno dondolanti che nella vecchia versione e rimangono entro limiti più che tollerabili. Con l'assetto «sportivo», invece, la «Mondial» diventa un'auto quasi da pista, rigida, con reazioni più immediate e più pronte a recepire ogni comando dello sterzo. È questo l'assetto indispensabile quando si vuole (e si può) spingere la vettura al limite. Quanto al rumore la Ferrari non ha preso provvedimenti e ha lasciato che la voce possente del suo 8 cilindri fosse libera di esprimersi: questa «Mondial» ha la stessa decisa, gradevole rumorosità della precedente versione [circa 80 db(A) a 140 km/h].

La tenuta, grazie alle sospensioni elettroniche, è ora su livelli decisamente elevati e alcuni già definiscono la «Mondial» come «la Ferrari meglio guidabile». Con la regolazione più rigida, risponde bene, s'inserisce in cur-

va con un comportamento sottosterzante, meno impegnativo per i piloti non abituati alle potenze elevate. Ne consegue che la vettura ha una lieve tendenza iniziale a puntare verso l'esterno della curva. Però, una volta assestata, segue bene la traiettoria prevista dimostrando sempre una notevole obbedienza ai comandi del pilota, il quale grazie allo sterzo immediato può modificare a piacimento il comportamento in curva. In uscita, e quindi in accelerazione, la «Mondial» rivela ulteriormente il suo spirito sportivo e, sotto la spinta dei trecento cavalli, manifesta una naturale tendenza sovrasterzante. Il suo punto limite si è notevolmente innalzato, ma è bene che a raggiungerlo siano soltanto i piloti più esperti, quelli che non si lasciano intimorire da qualche decisa scodata del retrotreno.

La «Mondial» ha un comportamento fondamentale sicuro che lascia anche un po' di spazio a eventuali errori di guida o di valutazione. Sempre disponibile ai cambiamenti di traiettoria la vettura reagisce bene all'eventuale rilascio in curva e alle brusche sterzate dopo i sorpassi veloci. Ha la coda un po' «pesante» ma si riallinea abbastanza bene e senza problemi.



Ivan Capelli
in prova sul circuito
di Fiorano

ACCELERAZIONE	★	★	★	★	★	La potenza più elevata ha comportato un ovvio miglioramento nei test di accelerazione sui 400 metri e sul chilometro. È all'altezza delle migliori sportive.
RIPRESA	★	★	★	★		L'aumento di cilindrata e di coppia motrice favorisce soprattutto l'elasticità e la piacevolezza di guida. Ora la quinta è ben sfruttabile (35,2 km/h a 1000 giri/min).
FRENI	★	★	★	★	★	Ha un eccellente impianto, valido anche in situazioni d'emergenza e sul bagnato grazie all'ABS. Spazi d'arresto molto contenuti a tutte le velocità.
CAMBIO	★	★	★	★		Conserva la classica manovrabilità delle vetture con selettore. La nuova sistemazione del gruppo trasmissione non ne ha modificato il comportamento.
STERZO	★	★	★	★		Lo sterzo, ora servoassistito, è migliorato quanto a leggerezza di manovra. Sin troppo rapido, ha perso un po' in sensibilità e progressività.
CONSUMO	★	★				Ancora sui livelli del modello precedente, quindi piuttosto elevato rispetto ad altre coupé dello stesso tipo. Mediamente si percorrono 5-6 km con un litro.
CONFORT	★	★	★	★		Oppurtunamente regolata la «Mondial» molleggia bene anche sui fondi non omogenei. Rumorosità sportiva, caratteristica delle vetture a motore centrale.
TENUTA DI STRADA	★	★	★	★		Un buon comportamento sportivo, se le sospensioni sono state regolate opportunamente dal pilota. Maggior prontezza (a volte eccessiva) nel rispondere ai comandi. Mantiene bene le traiettorie previste con tendenza al sovrasterzo.
STABILITÀ	★	★	★	★		Reagisce rapidamente alle manovre d'emergenza, nel rilascio dell'acceleratore in curva oppure nei rapidi cambi di traiettoria. Comportamento decisamente migliore con sospensioni regolate nella posizione sportiva (cioè più rigida).
EFFICIENZA A/M	★	★	★	★		Buona scorrevolezza. Viaggiando a 100 all'ora consuma quasi 22 CV (16,1 kW), non molti per una grossa cabrio, vettura generalmente poco profilata.
VELOCITÀ						Molto elevata (257 km/h) per un'auto di questa categoria. Si raggiunge dopo un lancio breve. Possibili viaggi a buone medie (a 130 km/h si è a 3700 giri/min).

ALLA VELOCITÀ NON VIENE ASSEGNATO IL VOTO.

Modelli	Cilindrate cm ³	Prove su strada	1988 2° sem.	1988 1° sem.	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
MONDIAL 3.2 - QUATTROVALVOLE	3185/2926	febbraio '88	99.000	97.000	92.000	87.000	82.000	56.000	51.000	47.000	—
MONDIAL 3.2 CABRIOLET - CABRIOLET	3185/2926		112.000	109.000	104.500	97.000	92.000	67.000	—	—	—
412 - 400i AUTOMATICA	4942/4823	agosto '88	—	148.000	136.000	118.000	100.000	68.000	60.000	53.000	47.000
TESTAROSSA	4942	apr. '87 /febb. '86	185.000	180.000	174.000	166.000	158.000	150.000	—	—	—
FIAT											
126 BIS - UNIFICATA - PERSONAL 4	704/652	ott. '87 /sett. '85	5.400	5.000	4.500	3.500	3.200	29.000	2.700	2.400	2.000
PANDA 30 CL - 30 L - 30	652	ago. '81 /mar. '80	—	—	—	4.700	4.200	3.900	3.100	2.900	2.300
PANDA 30 S	652	febbraio '85	—	—	—	5.300	4.800	4.300	3.700	3.300	—
PANDA 45 M - 45	903	apr. '82 /mar. '80	—	—	—	—	4.600	4.200	3.700	3.300	2.500
PANDA 45 S	903	apr. '85 /nov. '82	—	—	—	5.800	5.200	4.500	4.000	3.500	—
PANDA 750 YOUNG - L	769	aprile '87	7.000	6.700	6.100	5.200	—	—	—	—	—
PANDA 750 CL	769		7.700	7.200	6.600	5.700	—	—	—	—	—
PANDA 750 S	769	febbraio '86	8.100	7.700	7.000	6.000	—	—	—	—	—
PANDA 1000 S	999	sett. '88 /febb. '86	8.300	7.700	7.000	6.000	—	—	—	—	—
PANDA 4x4	999/965	nov. '86 /ott. '85	12.600	11.900	11.000	9.500	7.800	7.000	6.300	—	—
PANDA DIESEL	1301	maggio '86	7.600	6.900	6.100	5.100	—	—	—	—	—
127 SUPER 900 - SPECIAL - C - L	903	ott. '82 /dic. '81	—	—	—	—	—	—	2.900	2.400	1.900
127 - SUPER 1050 - CL	1049	dicembre '81	—	—	4.800	4.000	3.600	3.300	2.900	2.500	2.100
127 PANORAMA 1050	1049		—	—	5.400	4.600	4.200	3.700	3.200	2.600	2.200
127 DIESEL	1301	ottobre '82	—	—	—	—	3.700	3.100	2.500	1.800	1.300
127 DIESEL PANORAMA	1301		—	—	6.100	4.900	4.300	3.700	3.100	2.200	1.700
UNO 45 STING	903	maggio '88	8.400	8.000	7.200	6.200	—	—	—	—	—
UNO 45 3p (FIRE) - 45 3p	999/903	febbraio '83	9.100	8.600	7.800	6.800	6.000	4.900	4.300	—	—
UNO 45 S 3p (FIRE) - 45 S 3p - E.S. 3p	999/903	sett. '88 /nov. '87	10.000	9.400	8.600	7.400	6.500	5.300	4.700	—	—
UNO 45 SL 3p (FIRE)	999	luglio '85	10.600	10.100	9.100	8.000	7.100	—	—	—	—
UNO 55 5p	1116		—	—	—	—	5.800	5.100	4.500	—	—
UNO 55 S 3p	1116		—	—	—	—	6.200	5.600	5.000	—	—
UNO 60 S 5p - 55 S 5p	1116	febbraio '83	10.600	9.900	9.000	7.800	6.700	5.800	5.200	—	—
UNO 60 SL 5p	1116	mar. '89 /ott. '85	11.200	10.600	9.500	8.200	7.200	—	—	—	—
UNO 70 SL 5p	1301	ottobre '85	—	—	10.500	9.100	7.100	—	—	—	—
UNO 70 SX 3p - S 3p	1301	apr. '84 /ott. '83	11.700	11.000	10.000	8.600	6.400	5.800	5.000	—	—
UNO 70 SX 5p	1301		12.100	11.500	10.300	9.000	7.100	6.500	—	—	—
UNO TURBO i.e. 3p	1301	giugno '85	14.200	13.300	12.000	10.100	8.600	—	—	—	—
UNO DIESEL 3p	1301		9.700	9.000	8.000	6.800	5.900	4.600	4.000	—	—
UNO DIESEL S 5p	1301	mar. '87 /giu. '83	11.500	10.700	9.700	8.200	7.200	6.000	4.800	—	—
UNO TURBODIESEL 3p	1367	giu. '88 /giu. '86	12.900	12.100	10.900	9.200	—	—	—	—	—
UNO TURBODIESEL 5p	1367		13.400	12.600	11.300	9.600	—	—	—	—	—
DUNA 60	1116	marzo '87	8.600	8.000	7.100	—	—	—	—	—	—
DUNA 70	1301	marzo '87	8.900	8.200	7.300	—	—	—	—	—	—
DUNA WEEKEND 60	1116		9.500	8.700	7.800	—	—	—	—	—	—
DUNA WEEKEND 70	1301		9.900	9.100	8.100	—	—	—	—	—	—
DUNA DIESEL S	1697		9.700	8.900	8.000	—	—	—	—	—	—
DUNA WEEKEND DIESEL S	1697	marzo '87	10.700	9.800	8.700	—	—	—	—	—	—
128 CL 4p	1116/1290		—	—	—	—	3.000	2.600	2.300	2.000	1.600
RITMO 60 L	1116	maggio '79/E	—	6.600	5.800	4.400	4.200	3.200	2.800	2.300	1.800
RITMO 60 CL TEAM - E.S. - 60/65 CL	1116/1301	nov. '85 /mar. '83	—	8.200	7.400	6.000	5.100	4.200	3.500	3.000	2.000
RITMO 60 S TEAM - 60 S	1116		—	9.200	8.400	7.000	6.200	5.200	—	—	—
RITMO 70 S TEAM - 70 S	1301	ott. '86 /nov. '85	—	9.200	8.400	7.000	6.200	5.200	4.600	4.200	—
RITMO 75 S	1301	marzo '81	—	—	—	—	—	—	3.400	2.900	2.400
RITMO 85 S	1498	dic. '82 /mar. '81	—	—	—	—	—	5.400	4.800	4.300	2.400
RITMO 100 S TEAM - 100 S	1585	agosto '85	—	9.400	8.500	7.200	6.400	—	—	—	—
RITMO 105 TC	1585	lug. '83 /sett. '81	—	—	—	—	5.900	5.100	4.500	2.900	2.400
RITMO 130 ABARTH TC	1995	ago. '84 /dic. '83	—	—	10.900	9.000	8.000	6.200	5.000	—	—
RITMO DIESEL L	1697/1714	marzo '83	—	7.800	6.800	5.200	4.000	2.900	2.100	—	—
RITMO DIESEL CL TEAM - CL	1697/1714	agosto '85	—	8.600	7.600	5.800	4.600	3.600	2.700	2.500	1.500
RITMO TURBODIESEL S	1929	marzo '86	—	10.600	9.300	7.600	—	—	—	—	—

(segue FIAT a pag. 306)

a Roma

VALENTINO

FIAT

VIALE

VIALE

VIA

SOMALIA - ANGELICO - PRATI FISCALI

I MARCHI PIU' PRESTIGIOSI



ALFA ROMEO



AUSTIN ROVER



BMW



FERRARI



INNOCENTI



LAMBORGHINI



LAND ROVER



MASERATI



ROVER



SEAT

SCELGONO LUBRIFICANTI AGIP.



 **AgipPetroli**
Uno stile italiano.