

PROVA VERITÀ

POTENTI, AFFASCINANTI, VELOCISSIME,
SOFISTICATE. LE QUATTRO
SUPERSPORTIVE AL VERTICE
TECNOLOGICO DELL'INDUSTRIA
GIAPPONESE SI AFFRONTANO
IN UNA SFIDA SENZA ESCLUSIONE
DI COLPI, SOTTOPOSTE ANCHE
AL GIUDIZIO SEVERO
E IMPARZIALE DELLA PISTA

TEC

MAGNET

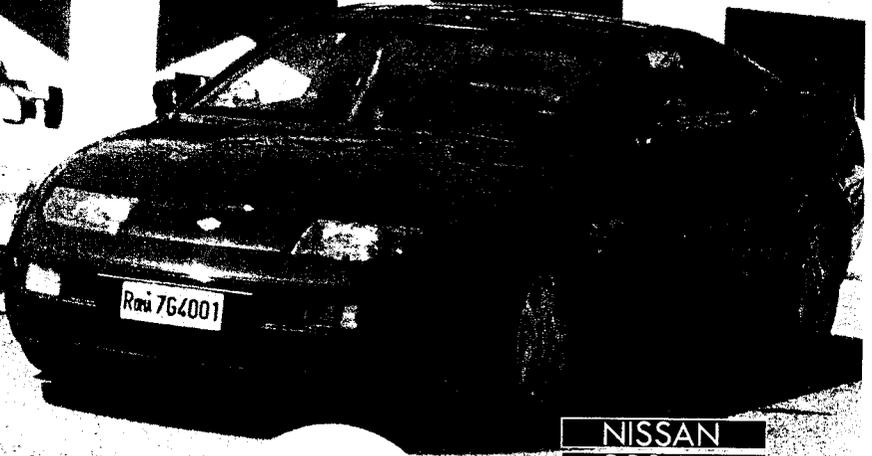




FIAT

FIAT PANDA

HINDRODROME

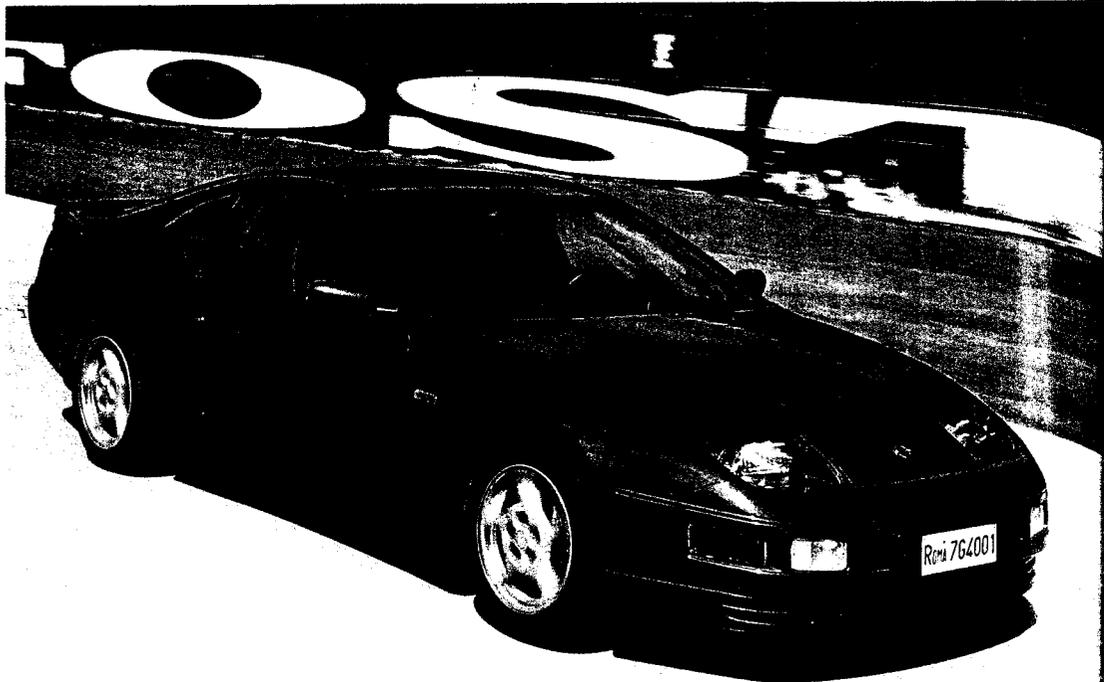


NISSAN
300 ZX



A cura di **Fabio Madaro**
e **Piero Vivarelli**

Ecco la perfetta incarnazione del classico sogno che la maggior parte degli appassionati conserva gelosamente nel cassetto. Belle, terribilmente affascinanti e caratterizzate senza alcuna possibilità di dubbio dal punto di vista della sportività, hanno un look che promette prestazioni mozzafiato e continue scariche di adrenalina. Tutte e quattro, insomma, collocabili a buon diritto nell'olimpico delle più celebrate coupé ultrasportive, risultano inoltre accomunate da una caratteristica che in qualche modo le rende simili tra loro: la Mitsubishi 3000 GT, la Mazda RX-7, la Nissan 300 ZX e la Honda NSX rappresentano infatti la massima espressione dell'industria automobilistica giapponese, la migliore testimonianza di quello che è in grado di produrre attualmente la scuola ingegneristica del Sol Levante. Un motivo, quest'ultimo, più che sufficiente per pungolare la nostra curiosità e per «costringerci» a organizzare un duello all'ultima staccata tra queste quattro vetture. Al pari di altri nostri match del passato, anche in questo caso il luogo scelto per mettere «alla frusta» le quattro protagoniste è stato



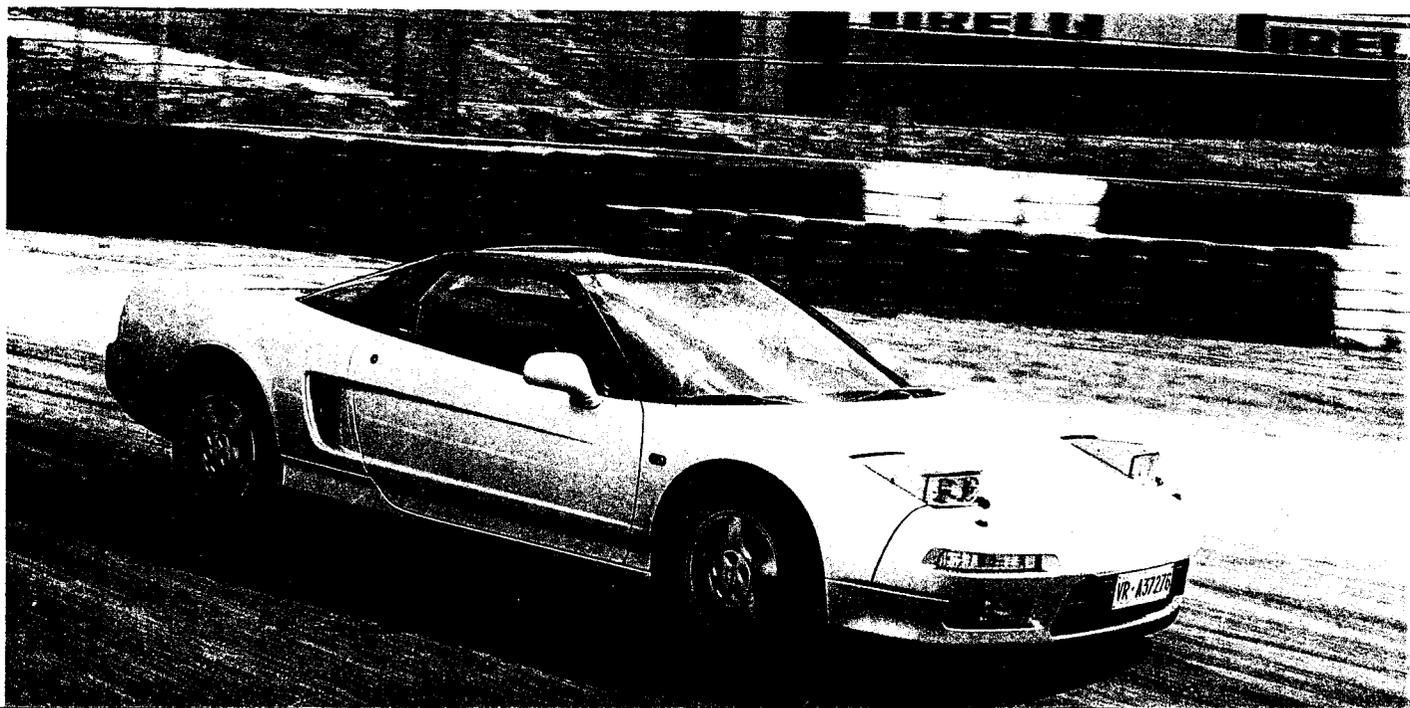
il circuito di Imola. Una pista che per le sue particolari caratteristiche, e soprattutto per il fatto di disporre di un sofisticato sistema telemetrico di cronometraggio, è capace di trasmettere sentenze esemplari e inappellabili.

Quanto alle forze in campo, rammentiamo che se la Mazda, la Nissan e la Honda sono vecchie conoscenze della nostra rivista, la Mitsubishi 3000 GT è invece una vera e propria novità. Provata in anteprima da *auto* e da poco tempo disponibile presso i concessionari

italiani, si distingue per l'estrema raffinatezza delle soluzioni meccaniche adottate: a cominciare dal V6 di 2972 cm³ 24 valvole con testate realizzate in lega leggera e sovralimentato da due turbocompressori (uno per bancata) entrambi dotati di intercooler aria/aria. Naturalmente proporzionale a queste premesse la potenza massima: 285 cavalli espressi a un regime di 6000 giri. Caratterizzata dalla presenza di uno schema di trasmissione a quattro ruote motrici, può altresì mettere in conto

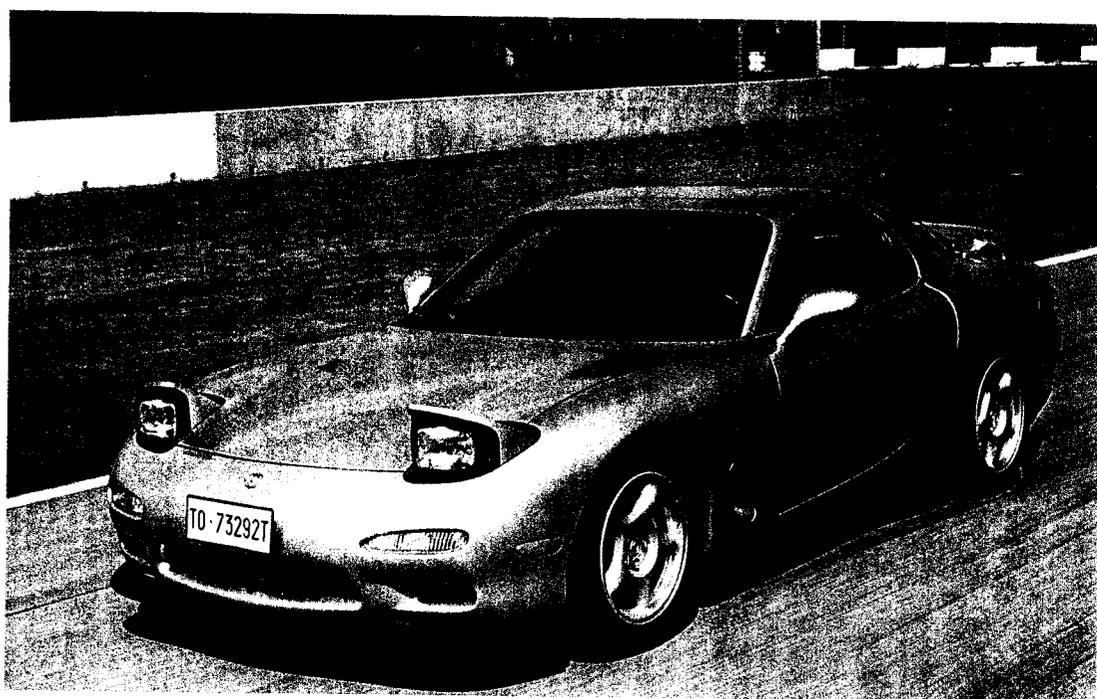
le quattro ruote sterzanti. Una meccanica senz'altro molto interessante e che si oppone validamente ai V6 tre litri 24 valvole di Honda e Nissan (quest'ultimo incattivito da due turbocompressori) in grado di erogare rispettivamente 274 e 283 cv e all'originale birotore Wankel di 1308 cm³ della Mazda che, grazie anche al sistema di sovralimentazione, può fornire 241 cavalli.

A ulteriore dimostrazione dell'eccellente lavoro svolto dai progettisti Honda, la NSX per l'enne-



sima volta ha dimostrato di possedere una marcia in più staccando di 2"97 la seconda classificata, la Mazda RX-7. Un piazzamento, quest'ultimo, davvero sorprendente e che ribadisce un concetto più volte espresso nelle pagine del nostro giornale: al raggiungimento di un buon tempo sul giro concorrono non solo potenza pura e accelerazione, ma anche (e in questo caso verrebbe da dire soprattutto) tenuta di strada, maneggevolezza, freni, sterzo e cambio. Qualità che nella RX-7 sono state appunto sapientemente miscelate tra loro. La classifica viene completata dalla Mitsubishi e dalla Nissan giunte rispettivamente terza e quarta a 4"90 e 5"26 dalla vincitrice. Riscontri cronometrici a parte, ci sembra comunque di poter dire che queste due vetture hanno dimostrato di sapersela cavare con grande dignità su un terreno a loro meno congeniale, dal momento che sono notevolmente più pesanti e non intendono rinunciare a offrire il massimo anche in termini di confort. Nelle pagine seguenti, oltre al resoconto del test di Imola, troverete un'analisi delle vetture cui segue un'appendice dedicata al loro comportamento stradale.

Fotografie: Oliver (Fuggiano)



SFIDA IN PISTA E... IN TV

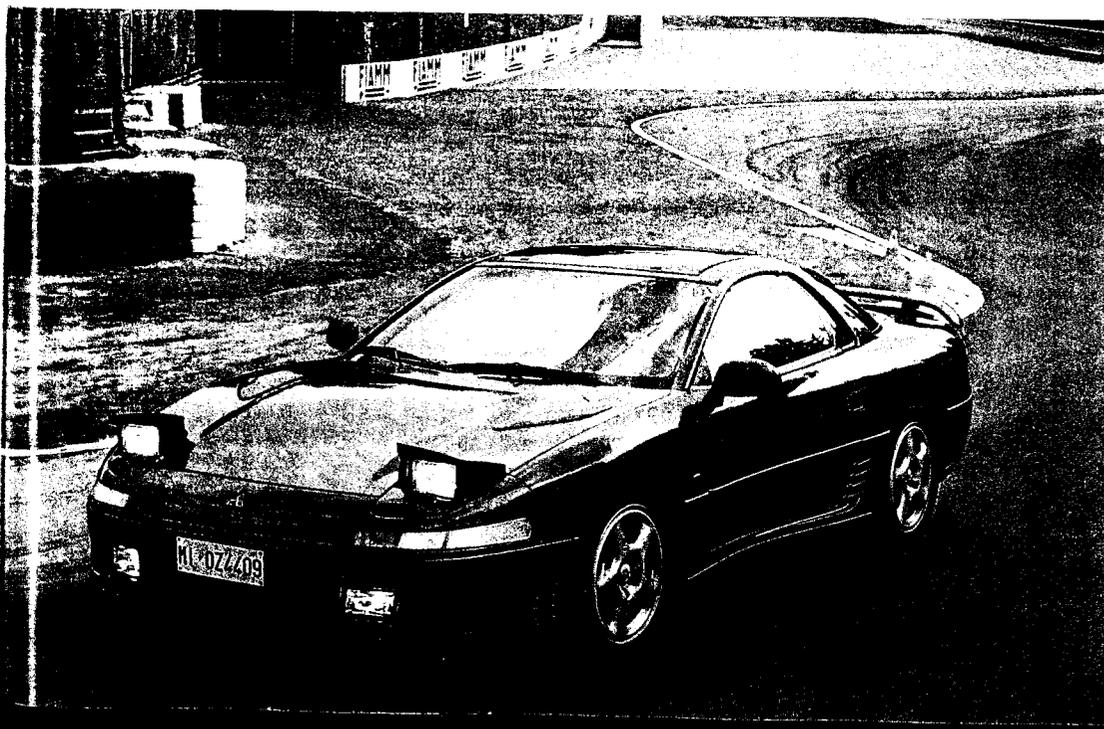
Prosegue nel migliore dei modi la collaborazione tra auto e la fortunata rubrica televisiva TG2 Motori curata e condotta dal collega Gino Roca e trasmessa su Rai 2 ogni sabato (in luglio) dopo il TG delle ore 13.

Come è già avvenuto in occasione del confronto tra vetture equipaggiate con cambio manuale e automatico

pubblicato nello scorso numero di marzo, le telecamere della Rai si sono accese per seguire le varie fasi della prova di queste quattro coupé sul circuito di Imola. I cameramen hanno così filmato i momenti salienti del test, ponendo una particolare attenzione all'avvenimento più importante della giornata imolese: quello relativo alle prove cro-

nometrate effettuate con l'ausilio della telemetria. Le evoluzioni dei nostri tester sono state poi trasmesse da TG2 Motori lo scorso 10 luglio.

A testimonianza dell'ottimo lavoro svolto da Roca e dalla sua équipe, ci piace infine ricordare che TG2 Motori è attualmente la più seguita rubrica motoristica televisiva in Italia.



PREZZI E OPTIONAL

Mitsubishi 3000 GT: 91.550.000 lire «chiavi in mano» più 8.000.000 di **tassa di immatricolazione**

Non sono previsti optional

Mazda RX-7: 84.847.000 lire «chiavi in mano» più 8.000.000 di **tassa di immatricolazione**

Non sono previsti optional

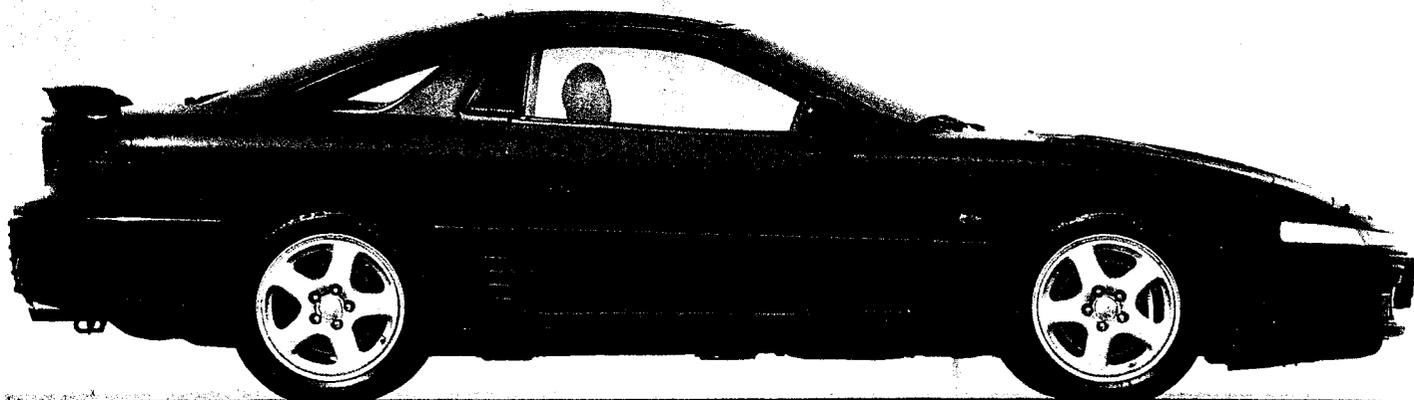
Nissan 300 ZX: 78.255.000 lire «chiavi in mano» più 8.000.000 di **tassa di immatricolazione**

Vernice metallizzata L. 885.000

Interno in pelle L. 3.445.000

Honda NSX: 125.000.000 di lire «chiavi in mano» più 8.000.000 di **tassa di immatricolazione**

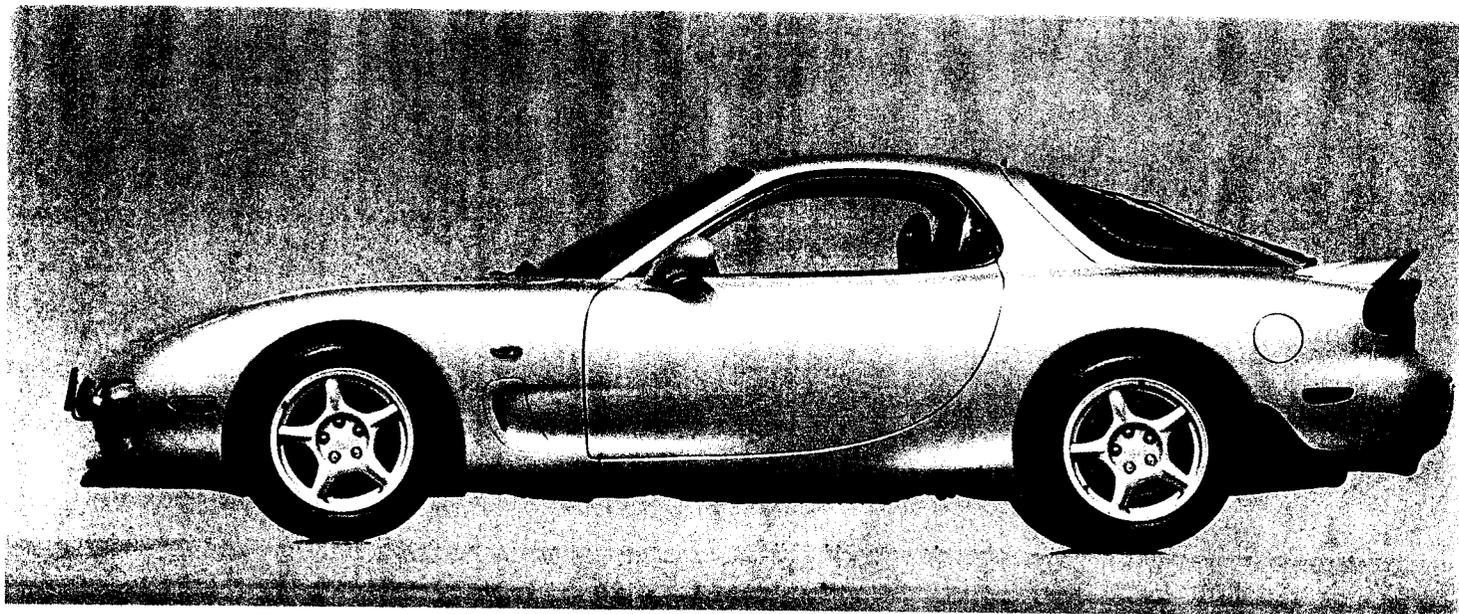
Vernice metallizzata L. 1.000.000



MITSUBISHI □ DESIGN



Entrata in produzione nell'autunno del 1990 e commercializzata sul nostro mercato in questo periodo, la 3000 GT rappresenta la punta di diamante delle sportive di Casa Mitsubishi. Al pari delle sue dirette concorrenti, anche questa vettura si distingue per la notevole carica dinamica che può mettere in mostra in virtù di una carrozzeria che propone linee piuttosto filanti e morbidamente raccordate tra loro. Ad assicurare il discreto coefficiente aerodinamico (0,33) concorrono numerosi elementi, a cominciare dal frontale caratterizzato dalla presenza del cofano spiovente e dall'ampio scudo paraurti avvolgente. Quest'ultimo incorpora una coppia di fari fendinebbia e una presa d'aria di dimensioni generose. Sotto il paraurti è inoltre presente un piccolo spoiler retrattile: si abbassa automaticamente di pochi centimetri non appena la velocità supera gli 80 km/h e permette (grazie anche alla contemporanea variazione di incidenza dell'alettone posteriore) di aumentare i valori di deportanza, garantendo così una maggiore aderenza soprattutto alle velocità più elevate. Sempre nella zona del frontale, spiccano i due fari a scomparsa e le due prese d'aria supplementari alloggiate sul cofano, che hanno il compito di smaltire il calore generato dal potente V6 turbocompresso. Contraddistinta dal parabrezza fortemente inclinato, la 3000 GT ha una linea di cintura bassa e fiancate stilisticamente pulite, nonostante la presenza delle bandelle sottoporta e delle vistose prese d'aria sistemate vicino ai passaruota posteriori. Naturalmente anche in questa vettura l'elemento di maggior distinzione della zona posteriore è rappresentato dall'alettone, che però, a differenza degli altri tre, può aumentare di 14° il suo angolo di incidenza favorendo, come detto, la deportanza. Sempre posteriormente, si notano i gruppi ottici uniti da una fascia catarifrangente e i doppi terminali di scarico. I cerchi in lega da 17" accolgono pneumatici Dunlop SP Sport da 225/50.

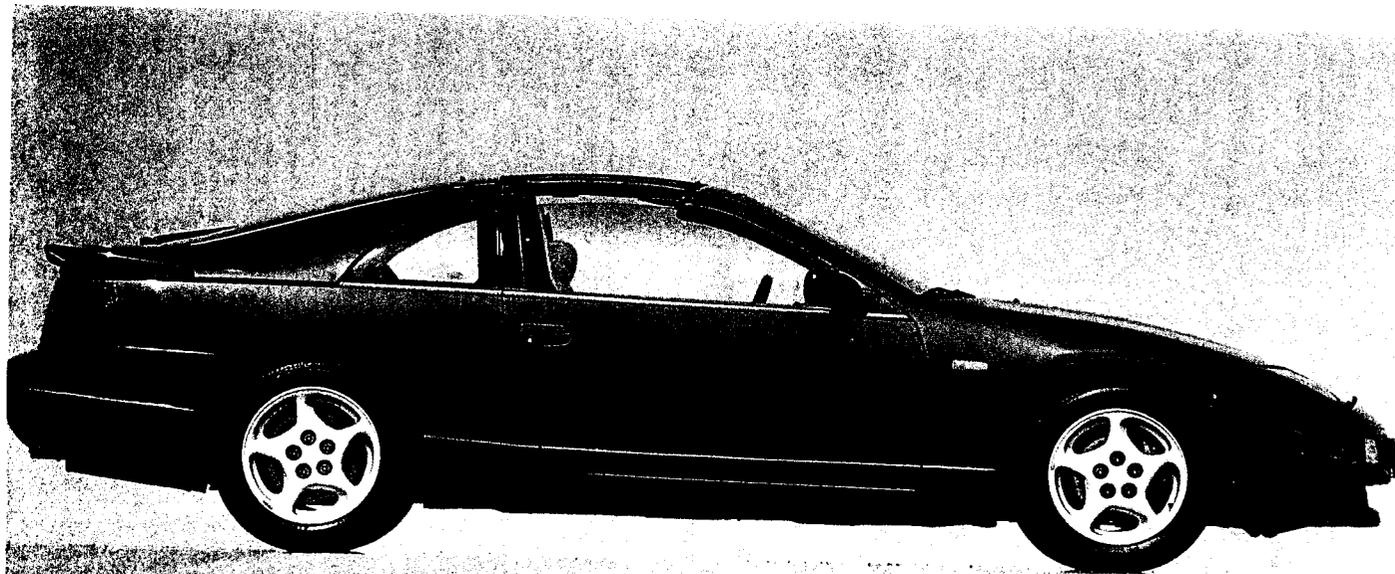


MAZDA □ DESIGN

Bassa (1230 millimetri), compatta (la lunghezza è di soli 4280 millimetri) e con un passo di appena 2425 millimetri, la RX-7 possiede una indiscutibile carica di personalità. Una qualità che risulta in gran parte determinata da quella gradevole commistione di elementi tipici delle gran turismo del passato con i tratti distintivi che caratterizzano le più moderne supercar. Il risultato è senz'altro apprezzabile e l'energia della Mazda viene sottolineata da linee decisamente tondeggianti riscontrabili in ogni elemento della carrozzeria. Il frontale, ad esempio, è modellato intorno ai bombatissimi parafranghi che si sviluppano in avanti fino a fondersi con l'ampio scudo paraurti, perfettamente integrato col resto della scocca. Sempre in questa zona, risaltano la grande presa d'aria a bocca di squalo e gli ineliminabili fari a scomparsa.

Lateralmente, lo stile a «tutto tondo» della vettura trova un'ulteriore conferma nel particolare andamento delle fiancate in cui, oltre alle caratteristiche bombature dei parafranghi, si notano alcune piacevoli soluzioni, quali gli inconsueti «tagli» delle portiere, le prese d'aria per l'evacuazione dell'aria calda dal vano motore (queste ultime sono ricavate in prossimità dei passaruota) e i vistosi specchi retrovisori esterni. Indubbiamente azzeccato anche il disegno dei cerchi in lega leggera da 16 pollici che ospitano i larghi Bridgestone da 225/50. Nella coda l'ampio lunotto è sostenuto da montanti non troppo larghi e digrada con eleganza verso l'estremità posteriore, zona in cui prende forma l'originale alettone ancorato in quattro punti al cofano del piccolo bagagliaio. Altrettanto originale il disegno dei gruppi ottici che sono collegati tra loro da una lunga fascia in materiale plastico. Al pari del paraurti anteriore, anche il fascione paracolpi posteriore è perfettamente raccordato al resto della carrozzeria. Il Cx dichiarato (0,31) conferma l'ottimo lavoro svolto dai responsabili dello stile della RX-7.

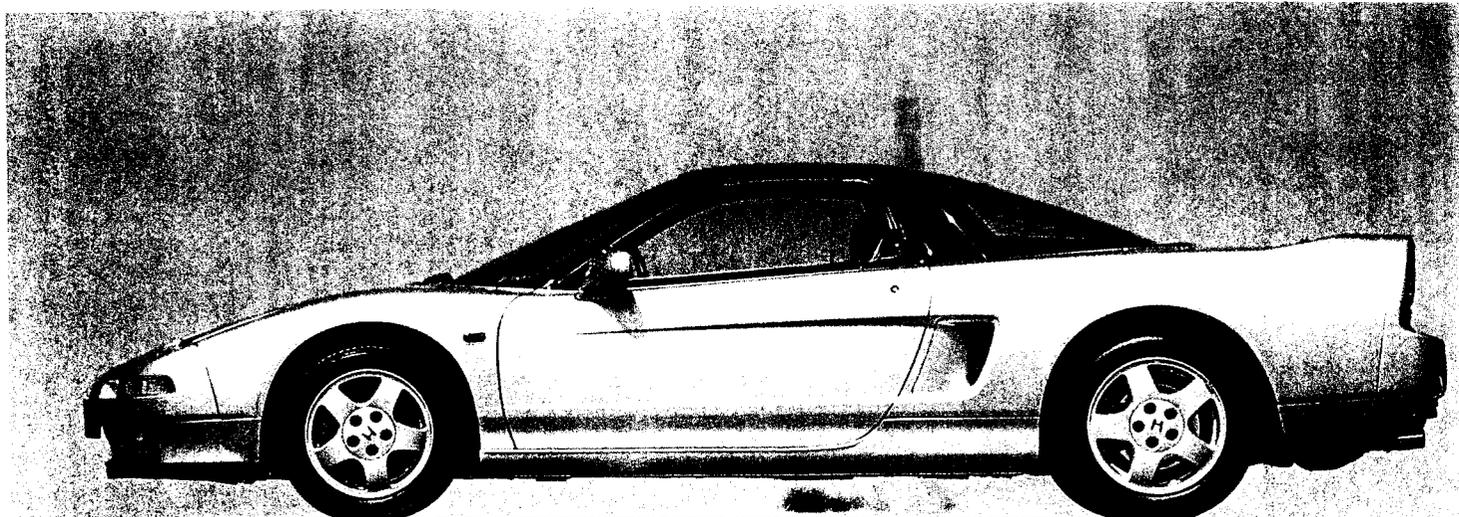




NISSAN □ DESIGN



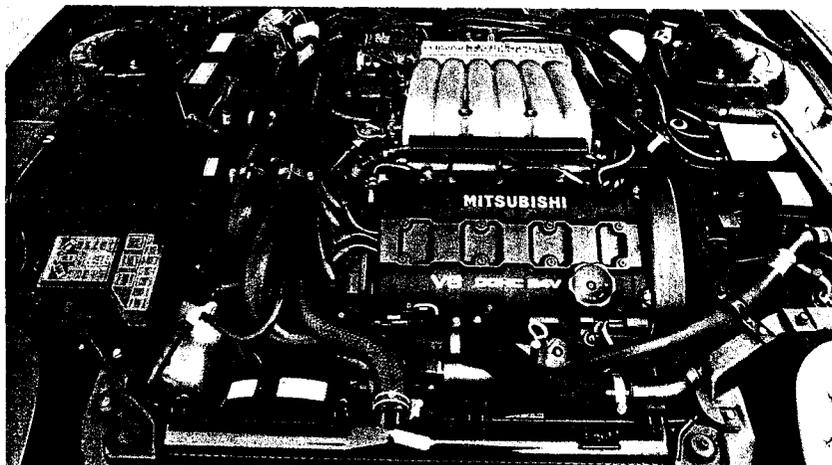
Nel gruppo è indubbiamente quella meno «arrabbiata», quella meno caratterizzata dal punto di vista della sportività. Nonostante infatti debba essere considerata una coupé supersportiva, la 300 ZX si distingue per un aspetto piuttosto sobrio, nonché elegante. Ed entro certi limiti, anche originale. Le linee sono quindi moderatamente filanti con il frontale basso e spiovente che risulta caratterizzato da una pulizia estrema, grazie anche ai proiettori a vista (tra le quattro è l'unica a non offrire i fari a scomparsa) che sono perfettamente raccordati al cofano. Altrettanto pregevole la forma del paraurti verniciato nello stesso colore della carrozzeria e che incorpora lo spoiler inferiore, nel quale sono ricavate le prese d'aria per il raffreddamento dei freni a disco autoventilanti e del vano motore. La sensibile curvatura del parabrezza, del padiglione e infine del lunotto diminuisce dolcemente fino a formare, con risultati estetici apprezzabili, la coda alta e massiccia sulla quale spicca uno spoiler ben dimensionato. La parte finale della vettura è poi contraddistinta con decisione dai singolari gruppi ottici sdoppiati a sviluppo orizzontale e dal grosso fascione paracolpi, anch'esso perfettamente in sintonia con il resto della carrozzeria e dal quale fuoriescono i quattro terminali dell'impianto di scarico. Dove però la 300 ZX si differenzia nettamente dalle altre tre concorrenti, è nell'originale soluzione del tetto tipo targa, con due sezioni trasparenti e perfettamente simmetriche: sono entrambe facilmente asportabili e per ciascuna c'è un comando (il relativo pulsante si trova nell'abitacolo sul montante superiore) che gestisce il bloccaggio e lo sbloccaggio. È ovvio che l'asportazione dei due tettucci comporta un peggioramento del Cx che, in conformazione standard, è di 0,32. I piacevoli cerchi in lega da 16" ospitano pneumatici Michelin MXX anteriori da 225/50 e posteriori da 245/45.



HONDA □ DESIGN

Presentata inizialmente come prototipo al Salone di Chicago del 1989 e commercializzata nel nostro Paese a partire dal 1991, la NSX ha subito riscosso un significativo successo presso gli appassionati delle supercar stradali, diventando in breve tempo un vero e proprio punto di riferimento in questo particolare settore. Pur non potendo vantare un design propriamente rivoluzionario, può in ogni caso mettere in conto una forte caratterizzazione dal punto di vista della sportività e del dinamismo, grazie a linee tese cui si contrappongono sapientemente forme morbidamente raccordate tra loro. E bisogna riconoscere che è proprio questo sottile contrasto a determinare un gradevolissimo gioco di curve e di proporzioni. Decisamente bassa (è alta infatti appena 1170 millimetri) e filante, può mettere in conto un'immagine ellittica che viene sottolineata da una lunga serie di particolari solitamente riscontrabili nelle più importanti coupé supersportive: tra i più importanti rammentiamo il corto frontale con il classico spoiler integrato nella parte inferiore, il grosso alettone posteriore integrato con la carrozzeria, i caratteristici fari anteriori a scomparsa, le prese d'aria ricavate sulle fiancate e infine i cerchi posteriori più grandi di quelli anteriori (rispettivamente da 16 e da 15 pollici). I pneumatici Yokohama sono perciò di due differenti misure: 205/50 ZR 15 davanti e 225/50 ZR 16 dietro. È naturalmente molto curata sotto l'aspetto aerodinamico (il Cx è pari a 0,32) e tra i suoi elementi distintivi può annoverare l'insolita colorazione nera del tetto, nonché dei quattro montanti. Piuttosto convincente anche la forma della superficie vetrata che ha altresì il pregio di essere abbastanza ampia garantendo, di conseguenza, una buona visibilità soprattutto anteriormente. L'indole sportiva della NSX viene sottolineata anche nella zona posteriore, dove, oltre al citato alettone, si notano i vistosi gruppi ottici a sviluppo orizzontale e i due terminali di scarico ellissoidali cromati.





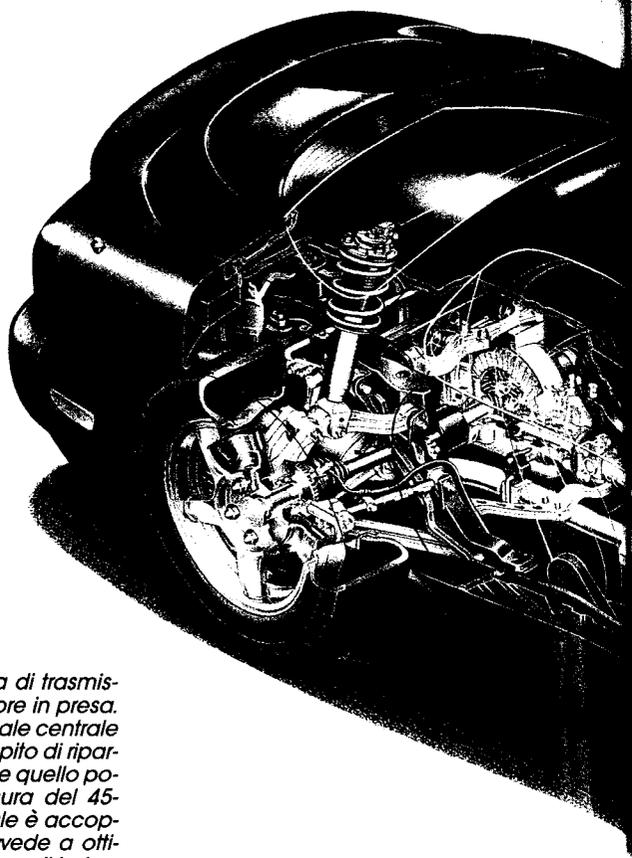
PROVA VERITÀ
TECHNODROME

MITSUBISHI □ TECNICA

Esposta come prototipo con la denominazione HSX al Salone di Tokyo del 1989, la 3000 GT adotta un sei cilindri a V di 2972 cm³. L'inclinazione tra le bancate è di 60° e la distribuzione prevede quattro alberi a camme in testa (due per bancata) azionati da cinghia dentata, quattro valvole per cilindro con recupero automatico del gioco e infine punterie idrauliche con cuscinetti ad aghi secondo il sistema Roller Rocker Arms messo a punto direttamente dalla Mitsubishi. Montato in posizione anteriore trasversale, è caratterizzato da un sistema di alimentazione a iniezione elettronica multipoint ECI - Multi e dalla presenza di due turbocompressori (uno per bancata di cilindri) che lavorano a una pressione massima di sovralimentazione di 0,6 bar. Grazie anche al contributo di due grossi scambiatori di calore aria/aria, la potenza massima erogata è considerevole: 285,5 cavalli a un regime di 6000 giri. Altrettanto interessante il valore della coppia che ha un picco di 41,5 kgm a 3000 giri.

Per quanto concerne il resto della meccanica, il maggior elemento di distinzione della

3000 GT è costituito dallo schema di trasmissione a quattro ruote motrici sempre in presa. Tale schema prevede un differenziale centrale di tipo epicicloidale che ha il compito di ripartire la coppia tra l'assale anteriore e quello posteriore rispettivamente nella misura del 45-55%. Inoltre, al differenziale centrale è accoppiato un giunto viscoso che provvede a ottimizzare la forza motrice fra i due assali in funzione delle condizioni di aderenza e del fondo stradale. Il differenziale posteriore è autobloccante ed è anch'esso integrato da un giunto viscoso. Al pari della Nissan 300 ZX, anche la 3000 GT dispone di un sistema a quattro ruote sterzanti a gestione elettronica. In questo caso però la direzionalità delle ruote posteriori è solo in fase (la stessa delle ruote anteriori) e può variare fino a un massimo di 1,5° a partire da una velocità di 50 km/h. La vettura è infine equipaggiata con quattro freni a disco autoventilanti (anteriori da 256 mm di diametro e posteriori da 265 mm) e con sistema antibloccaggio. Le sospensioni dispongono di ammortizzatori a controllo elettronico e a doppia selezione: normale e sport.

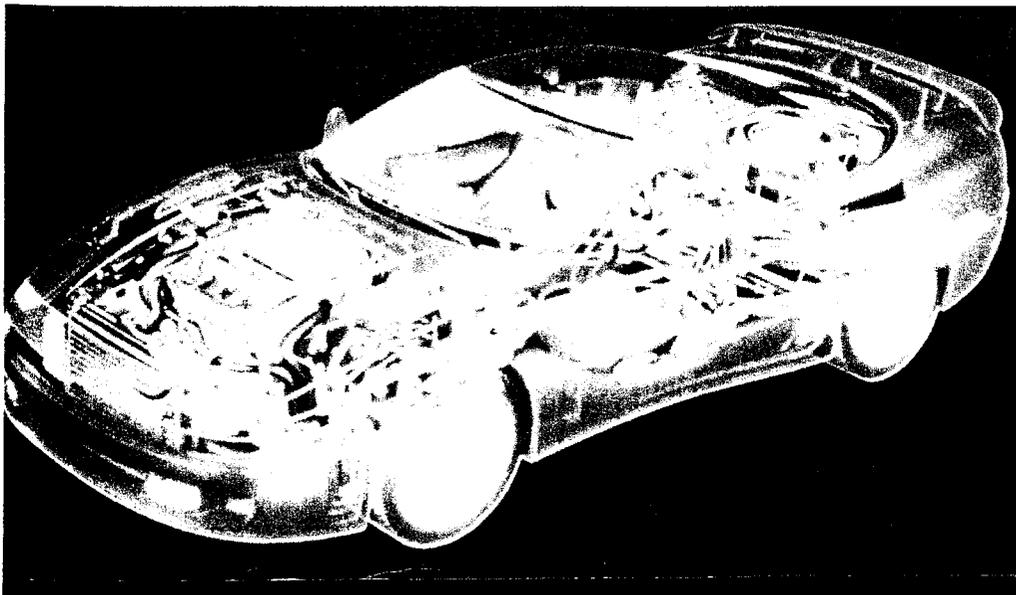


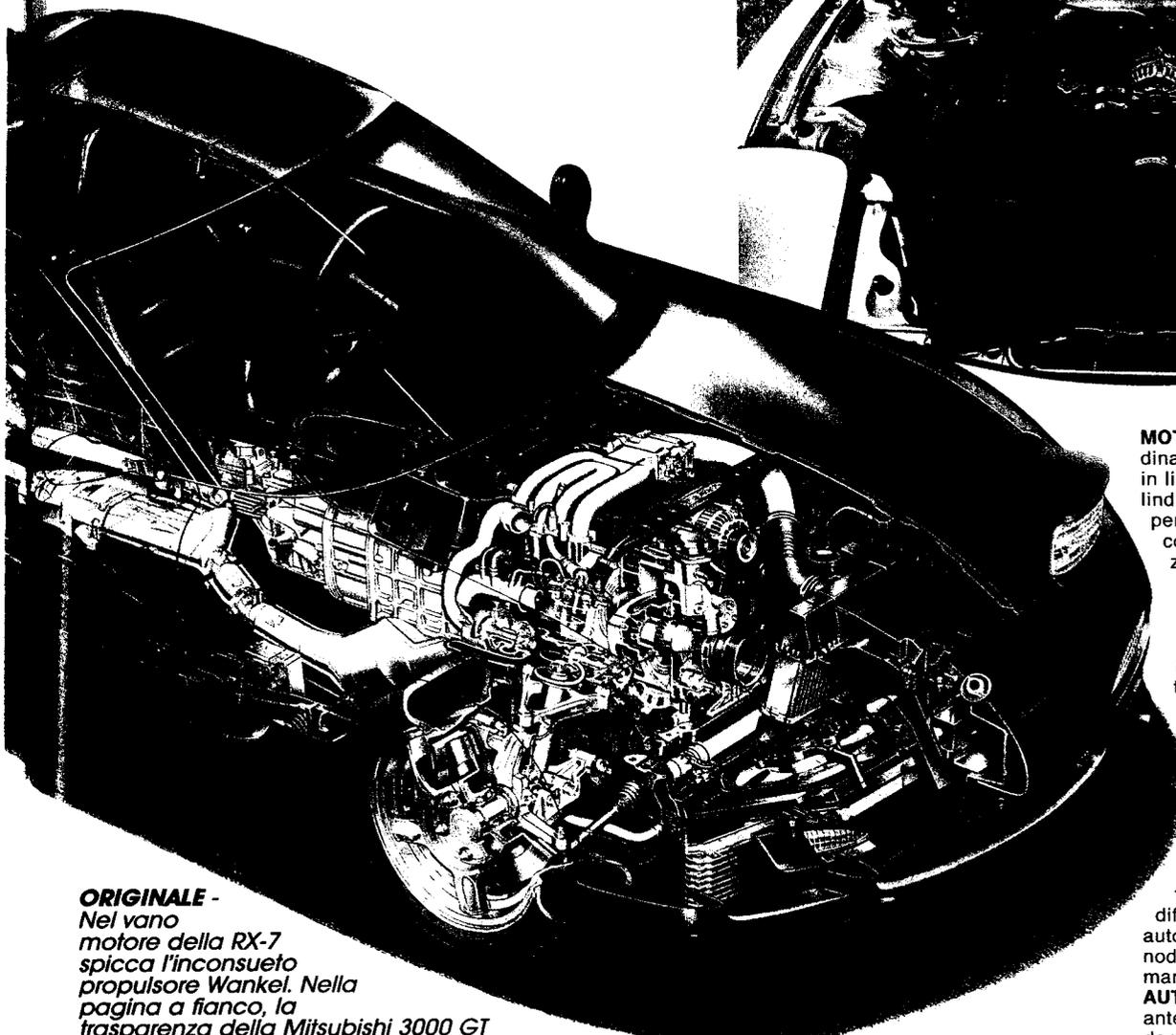
MOTORE: anteriore trasversale, 6 cilindri a V di 60°; alesaggio × corsa 91,1 × 76 mm; cilindrata 2972 cm³; rapporto di compressione 8:1; potenza max 285,5 cv (210 kW) a 6000 giri; coppia max 41,5 kgm (407 Nm) a 3000 giri; basamento e testate in lega leggera; distribuzione a quattro alberi a camme in testa (due per bancata), quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica multipoint ECI-Multi; sovralimentazione mediante due turbocompressori con due intercooler; accensione elettronica integrata.

TRASMISSIONE: trazione integrale permanente, differenziale centrale autobloccante con giunto viscoso e ripartizione della coppia 45/55; differenziale posteriore autobloccante; frizione monodisco a secco; cambio manuale a cinque rapporti.

AUTOTELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con triangoli oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a controllo elettronico, barra antirollio; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a controllo elettronico, barra antirollio; sterzo a cremagliera servoassistito con sistema 4WS a gestione elettronica; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; quattro freni a disco autoventilanti; cerchi in lega leggera 7,5J × 17; pneumatici Dunlop SP Sport 225/50 ZR 17.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4560 mm; larghezza 1840 mm; altezza 1285 mm; passo 2470 mm; carreggiata ant. 1560 mm, post. 1580 mm; peso in ordine di marcia 1840 kg; capacità serbatoio 75 litri; litri capacità bagagliaio 165 litri.





ORIGINALE -
 Nel vano motore della RX-7 spicca l'inconsueto propulsore Wankel. Nella pagina a fianco, la trasparenza della Mitsubishi 3000 GT biturbo a quattro ruote motrici e sterzanti

MOTORE: anteriore longitudinale, Wankel a due rotori in linea, ciclo a 4 tempi; cilindrata 1308 cm³ (654 cm³ per statore); rapporto di compressione 9:1; potenza max 241 cv (177 kW) a 6500 giri; coppia max 30,17 kgm (296 Nm) a 5000 giri; monoblocco in lega leggera; alimentazione a iniezione elettronica multipoint (due iniettori per rotore); sovralimentazione mediante due turbocompressori con intercooler aria/aria e valvola wastegate; accensione elettronica integrata.

TRASMISSIONE: ruote motrici posteriori, con differenziale Torsen L50 autobloccante; frizione monodisco a secco; cambio manuale a 5 rapporti.

AUTOTELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti con doppi triangoli (inferiore e superiore) oscillanti, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra antirullo; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con doppi triangoli (inferiore e superiore) oscillanti, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirullo; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; quattro freni a disco autoventilanti; sterzo a cremagliera servoassistito; cerchi in lega leggera 8J x 16; pneumatici Bridgestone Expedia S07 225/50 ZR 16.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4280 mm; larghezza 1750 mm; altezza 1230 mm; passo 2425 mm; carreggiate ant/post 1460 mm; peso in ordine di marcia 1310 kg; capacità serbatoio 76 litri; capacità bagagliaio 481 litri.

MAZDA □ TECNICA

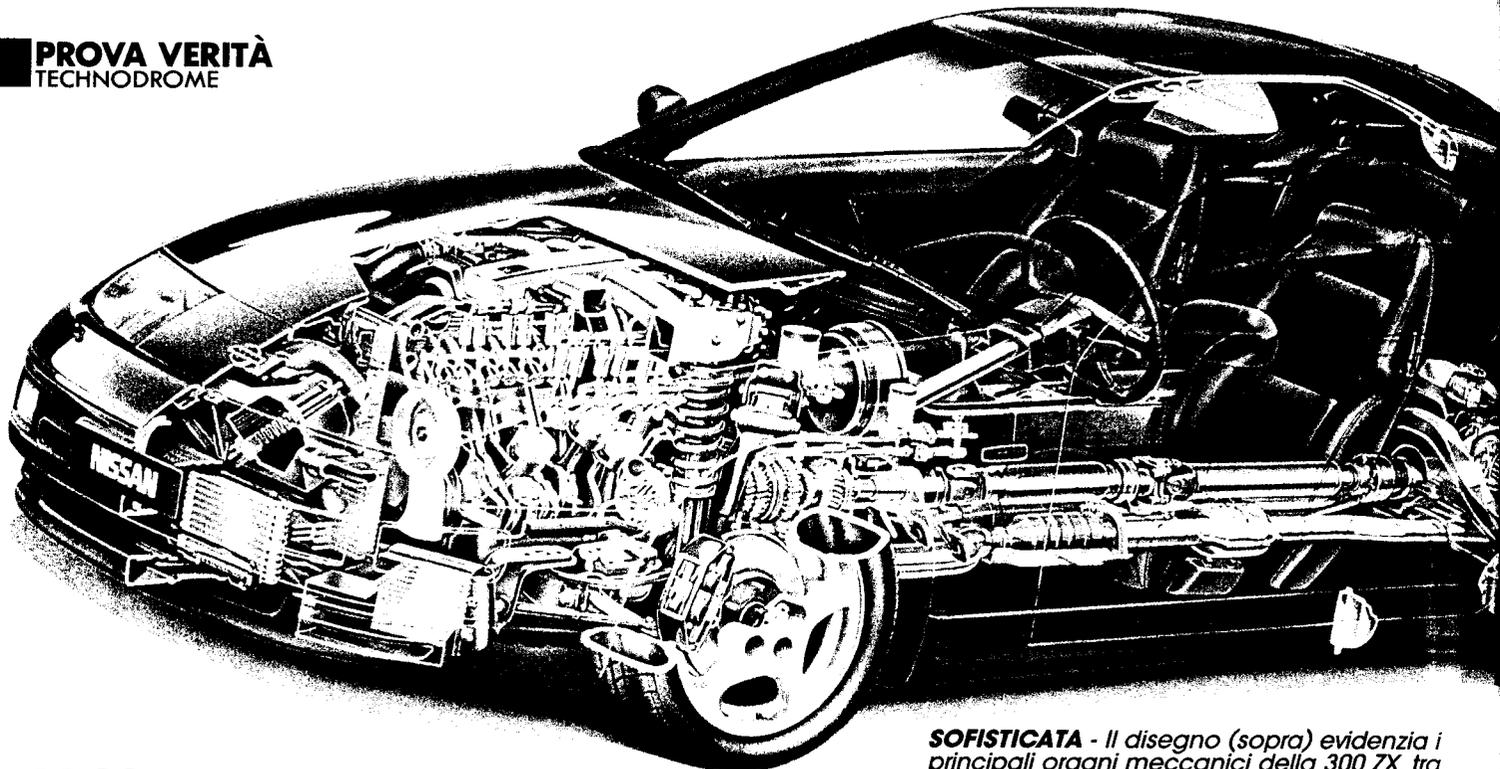
L'elemento di spicco della RX-7 è naturalmente rappresentato dal singolare motore Wankel, potenziato da un sistema di doppia sovralimentazione. Adottato ormai solo dalla Casa giapponese, il motore tipo Wankel fu inventato nel 1951 dall'ingegnere tedesco Felix Wankel e si distingue principalmente per la presenza di rotori che sostituiscono i classici pistoni. Nel caso specifico, la RX-7 è caratterizzata da due rotori a sezione pressoché triangolare, da due turbocompressori sequenziali corredata da valvola wastegate, da due intercooler aria/aria e da un sistema di alimentazione a iniezione elettronica multipoint, con due iniettori per ogni rotore. In dettaglio, i

due rotori girano all'interno di altrettanti statori (ognuno di 654 cm³) e risultano collegati all'albero motore attraverso un perno eccentrico. Da un lato di ogni statore si trovano le luci di aspirazione e di scarico e dall'altro sono sistemate le due candele; a ogni giro dell'albero motore corrispondono un terzo di giro del rotore e una combustione. Ciò significa che la rotazione interna determina in successione le fasi di aspirazione, compressione, combustione e infine scarico.

Per quanto concerne le turbine, ricordiamo che la primaria agisce sin dai bassi regimi, mentre l'altra entra in azione solo da 5000 giri circa. In termini di potenza, questo piccolo 1308

cm³ (equiparato a un 2.6 litri di tipo tradizionale) è in grado di sviluppare ben 241 cavalli a 6500 giri, con una coppia di 30,1 kgm a 5000 giri.

Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti con doppi triangoli oscillanti sia all'avantreno che al retrotreno e con barra antirullo presente sia davanti che dietro. La RX-7 monta un differenziale tipo Torsen che ha il compito di ripartire correttamente la coppia alle due ruote motrici posteriori. L'impianto frenante adotta quattro dischi autoventilanti di differente diametro (267 mm anteriori e 273 mm posteriori) controllati da pinze a quattro pistoncini e da un sistema ABS a tre vie e quattro sensori.



SOFISTICATA - Il disegno (sopra) evidenzia i principali organi meccanici della 300 ZX, tra cui il potente sei cilindri a V (sotto)

NISSAN □ TECNICA

Modello di punta della produzione Nissan, la 300 ZX è mossa da un sei cilindri a V di 2960 cm³ montato davanti e collocato in posizione longitudinale. È realizzato in lega leggera e ha una distribuzione a due alberi a camme per ogni bancata con quattro valvole per cilindro: quelle di aspirazione dispongono del sistema a fasatura variabile a controllo elettronico denominato Nissan Valve Timing Control System. Tale sistema viene comandato dall'unità centrale ECCS che, in base al regime di rotazione e per mezzo di un attuatore idraulico, modifica la posizione dell'albero a camme rispetto alla puleggia. Sempre all'ECCS (una sigla che sta per Electronic Concentrated Engine Control System) spetta il compito di gestire l'impianto di alimentazione multipoint e quello dell'accensione NDIS (Nissan Direct Ignition System) che è caratterizzato dalla presenza di una bobina per ogni candela. La sovralimentazione è affidata a due

turbine che soffiano a una pressione massima di 0,7 bar e che sono raffreddate da due inter-cooler aria/aria. La potenza massima è di 283 cv a 6400 giri, con una coppia di 38,2 kgm a 3600 giri. Contraddistinta dalla trazione sulle ruote posteriori, la 300 ZX offre un differenziale LSD (Limited Slip Differential) a slittamento limitato al cui interno si trova un giunto viscoso per un più facile controllo delle ruote motrici. Altrettanto importante e quindi degno di nota, il sistema a quattro ruote sterzanti SuperHicas. Scendendo nei dettagli, l'angolazione delle ruote posteriori viene determinata da un attuatore idraulico — gestito dalla solita centralina elettronica — che in base a vari input (quali la posizione dello sterzo, la velocità della sterzata e quella della vettura) modifica la direzionalità delle ruote. Una direzionalità che può essere sia in fase (vale a dire la stessa di quelle anteriori) sia in inversione di fase (nella direzione opposta) a seconda della ra-

pidità della sterzata. In altre parole, una sterzata piuttosto repentina genera al retrotreno una contemporanea sterzata in inversione di fase a cui ne segue, subito dopo, un'altra in fase.

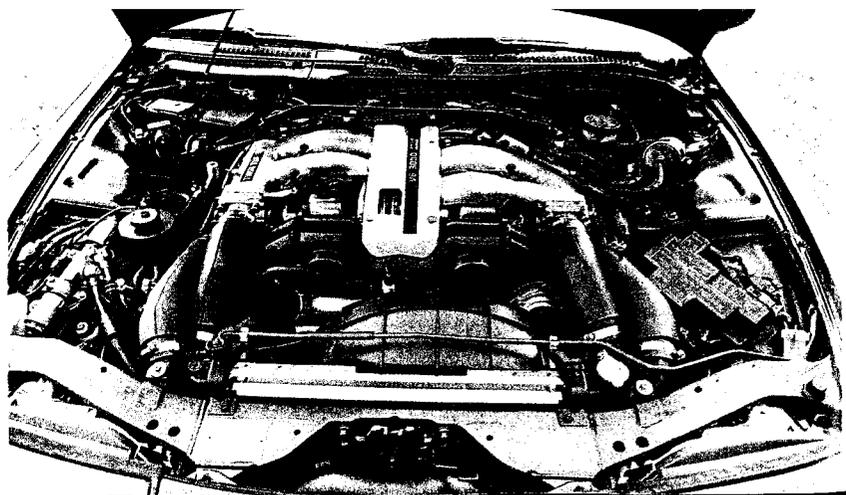
Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti secondo lo schema Multilink (a bracci multipli) con ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali e barre antirullo, mentre l'impianto frenante dispone di quattro freni a disco autoventilanti con pinze fisse a quattro pistoncini e sistema ABS.

MOTORE: anteriore longitudinale, 6 cilindri a V di 60°; alesaggio x corsa 87 x 83 mm; cilindrata 2960 cm³; rapporto di compressione 8,5:1; potenza max 283 cv (208 kW) a 6400 giri; coppia max 38,2 kgm (375 Nm) a 3600 giri; basamento e testate in lega leggera; distribuzione a quattro alberi a camme in testa (due per bancata), quattro valvole per cilindro; fasatura variabile a controllo elettronico Nissan NVTCS per l'aspirazione; alimentazione a iniezione elettronica multipoint ECCS; sovralimentazione mediante due turbocompressori (uno per bancata) con due inter-cooler aria/aria; accensione

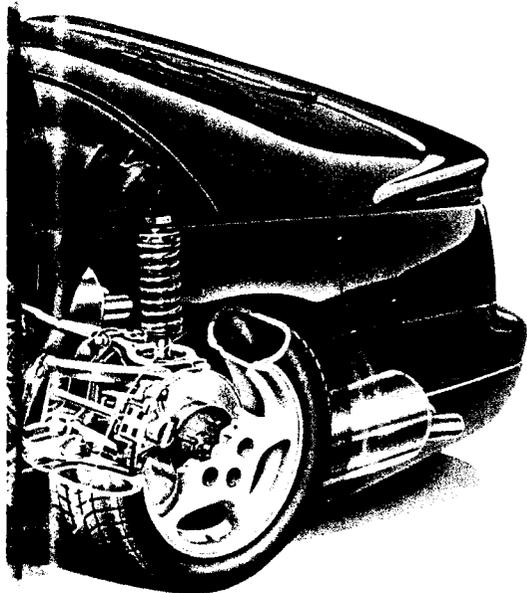
elettronica NDIS integrata con il sistema ECCS.

TRASMISSIONE: ruote motrici posteriori; differenziale autobloccante LSD con giunto viscoso; frizione bidisco a secco; cambio manuale a cinque rapporti.

AUTOTELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo Multilink con bracci oscillanti inferiori e terzo braccio superiore, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirullo; sospensioni posteriori a ruote indipendenti tipo Multilink con doppi bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirullo; sterzo a cremagliera servoassistito elettro-



HONDA □ TECNICA



Costruita in piccola serie nello stabilimento di Tochigi, la NSX sfrutta il meglio della tecnologia della Casa giapponese. Una sofisticazione evidente in ogni particolare, a cominciare dalla carrozzeria e dalla scocca entrambe in alluminio, trattate con procedimenti speciali, che consentono un risparmio di peso di 140 kg rispetto a una corrispondente costruzione in acciaio.

Interamente in alluminio è pure il propulsore disposto trasversalmente in posizione centrale posteriore: è un tre litri sei cilindri a V di 90° a quattro valvole per cilindro, due alberi a camme in testa, iniezione elettronica PGM FI sviluppata in base alle esperienze raccolte negli ultimi anni con i propulsori di F.1 e accensione con una bobina per ogni candela.

La distribuzione si avvale del raffinato sistema di fasatura variabile V-TEC che permette di aumentare l'alzata e il tempo di apertura delle valvole: ciò avviene a partire da 5800 giri circa per un rendimento ottimale del propulsore sia ai bassi sia agli alti regimi. Al sistema V-TEC, la NSX abbina inol-

tre il dispositivo di aspirazione variabile VVIS che rende ancor più favorevole l'erogazione della coppia a ogni regime di rotazione (il limitatore interviene a 8000).

La potenza massima è di 274 cv a 7300 giri, mentre la coppia raggiunge il valore più elevato (29 kgm) a 5400 giri. Per quanto concerne la trasmissione, oltre all'adozione della frizione bidisco a secco, la NSX si distingue per la presenza del differenziale autobloccante con dispositivo multidisco a slittamento limitato. Ad esso è accoppiato il sistema di controllo elettronico della trazione TCS (che può essere disattivato premendo l'apposito pulsante nella plancia) che evita inutili pattinamenti di potenza e possibili perdite di aderenza.

Da sottolineare anche le sospensioni (sempre in lega leggera) a doppi triangoli sovrapposti, lo sterzo a cremagliera a rapporto variabile ma senza servoassistenza e i quattro freni a disco autoventilanti da 282 mm di diametro con pinze anteriori a doppio pistoncino. L'antibloccaggio ALB è naturalmente presente di serie.

nicamente, quattro ruote sterzanti (sistema SuperHicas); impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e sistema ABS; quattro freni a disco autoventilanti; cerchi in lega leggera: anteriori 7,5J x 16, posteriori 8,5J x 16; pneumatici Michelin MXR: anteriori 225/50 ZR 16, posteriori 245/45 ZR 16.

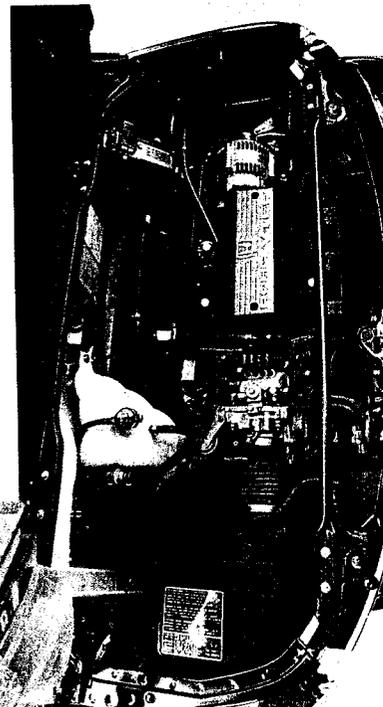
DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4520 mm; larghezza 1800 mm; altezza 1255 mm; passo 2570 mm; carreggiata ant. 1495 mm, post. 1555 mm; peso in ordine di marcia 1660 kg; capacità serbatoio 72 litri; capacità bagagliaio 326 litri.

MOTORE: posteriore centrale, trasversale, 6 cilindri a V di 90°; alesaggio x corsa 90 x 78 mm; cilindrata 2977 cm³; rapporto di compressione 10,2:1; potenza max 274 cv (201 kW a 7300 giri); coppia max 29 kgm (284 Nm) a 5400 giri; basamento e testate in lega leggera; distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, quattro valvole per cilindro con fasatura variabile elettronicamente (sistema V-TEC) alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM FI; accensione elettronica integrata.

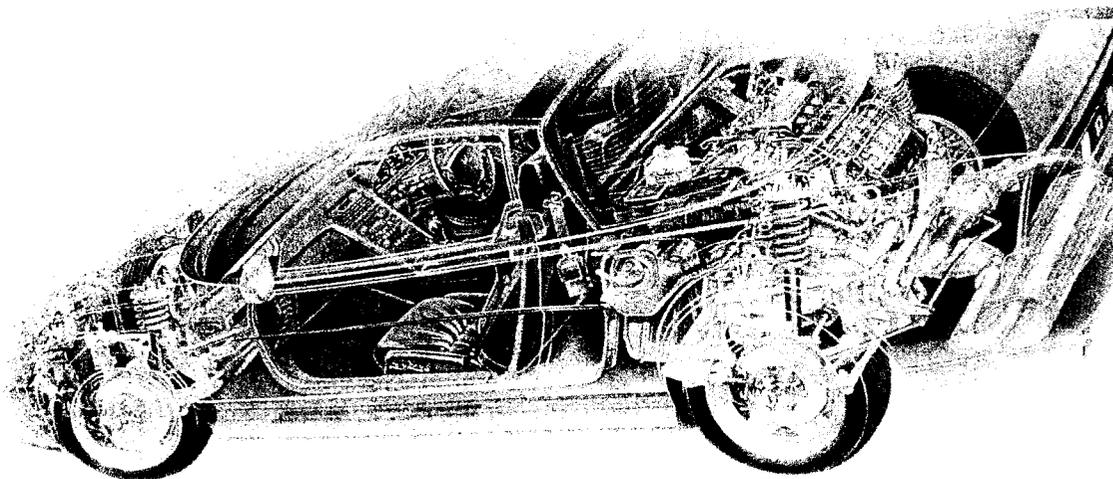
TRASMISSIONE: ruote motrici posteriori; frizione bidisco a secco; cambio manuale a cinque rapporti; differenziale autobloccante; sistema di controllo della trazione TCS.

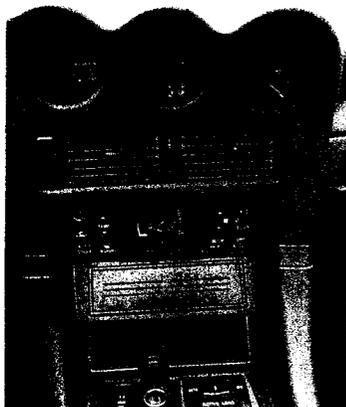
AUTOTELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti con triangoli so-

vrapposti, ammortizzatori oleopneumatici, molle elicoidali, barra antirollio; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, ammortizzatori oleopneumatici, molle elicoidali, barra antirollio; sterzo a cremagliera; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e sistema antibloccaggio; freni anteriori e posteriori a disco autoventilanti; cerchi in lega: anteriori 6,5J x 15, posteriori 8J x 16; pneumatici Yokohama: anteriori 205/50 ZR 15, posteriori 225/50 ZR 16. **DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 4405 mm; larghezza 1810 mm; altezza 1170 mm; passo 2530 mm; carreggiata ant. 1510 mm, post. 1530 mm; peso in ordine di marcia 1370 kg; capacità serbatoio 70 litri; capacità bagagliaio 154 litri.

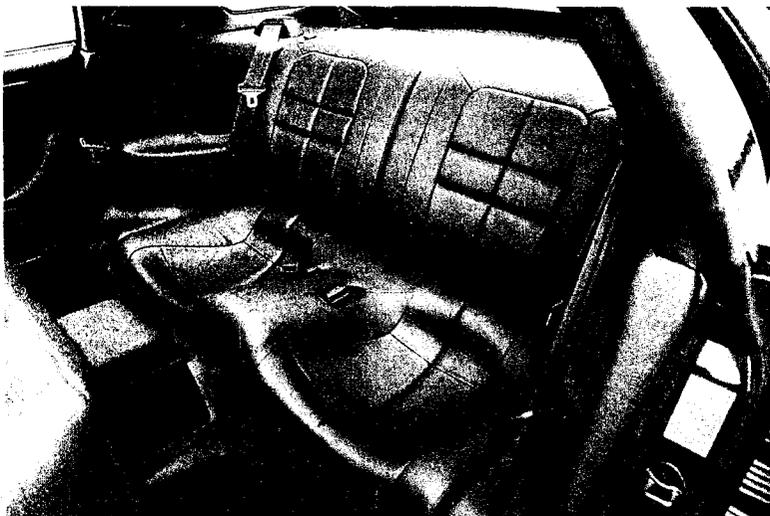
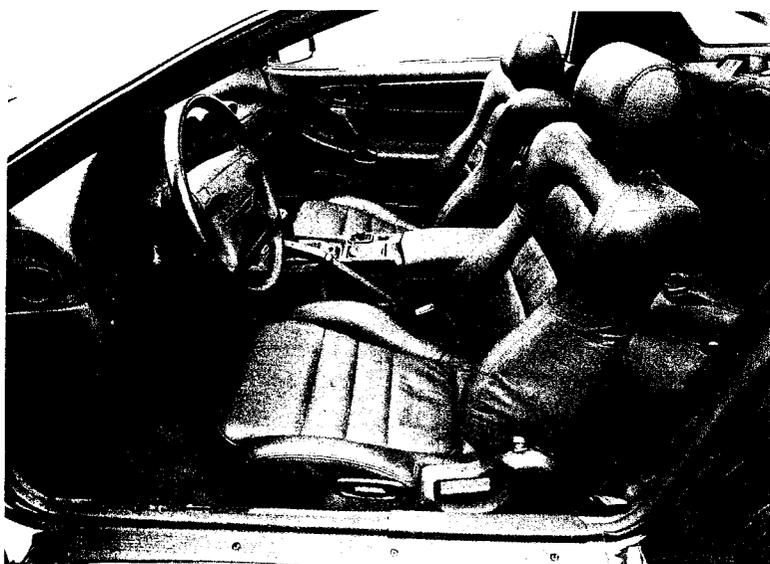


TUTTO DIETRO -
A sinistra, la trasparenza degli organi meccanici della Honda NSX rivela la disposizione posteriore centrale del suo propulsore sei cilindri a V di tre litri (sopra), da 274 cv





MITSUBISHI □ ABITACOLO

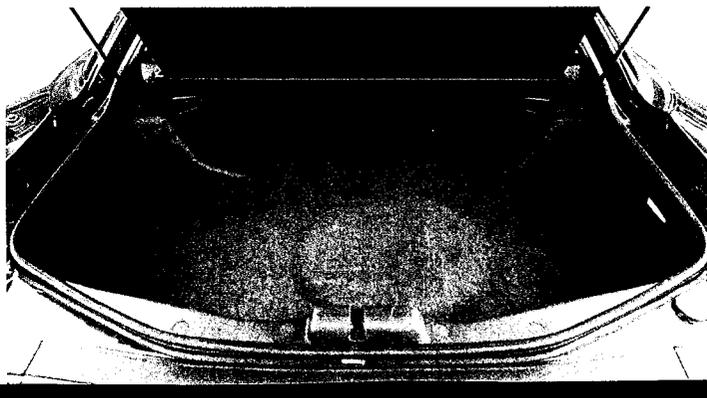


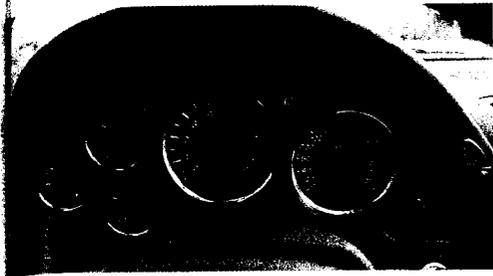
Al pari della Nissan 300 ZX, anche nell'abitacolo della 3000 GT si può notare come l'attenzione dei progettisti Mitsubishi sia stata principalmente finalizzata al conseguimento del maggior confort di marcia possibile. I due sedili anteriori sono quindi piuttosto confortevoli e si rivelano un valido sostegno per il corpo. Rivestiti in morbida pelle nera, offrono il dispositivo di regolazione elettrica sia in altezza sia in senso longitudinale: un vantaggio che ovviamente si ripercuote positivamente nella ricerca della giusta posizione di guida. Trovare l'assetto ideale non crea infatti problemi nemmeno ai piloti di statura più elevata, anche grazie al volante (che incorpora di serie l'airbag) regolabile in altezza. Sempre per quanto concerne il sedile lato guida, la 3000 GT offre il dispositivo elettrico per la regolazione dei supporti lombari e laterali.

Dove, al contrario, la Mitsubishi non convince pienamente è nel disegno della plancia, ancorché nei materiali che la compongono: poco originale e realizzata utilizzando plastica di non eccelsa qualità, incorpora un cruscotto non particolarmente elegante con stru-

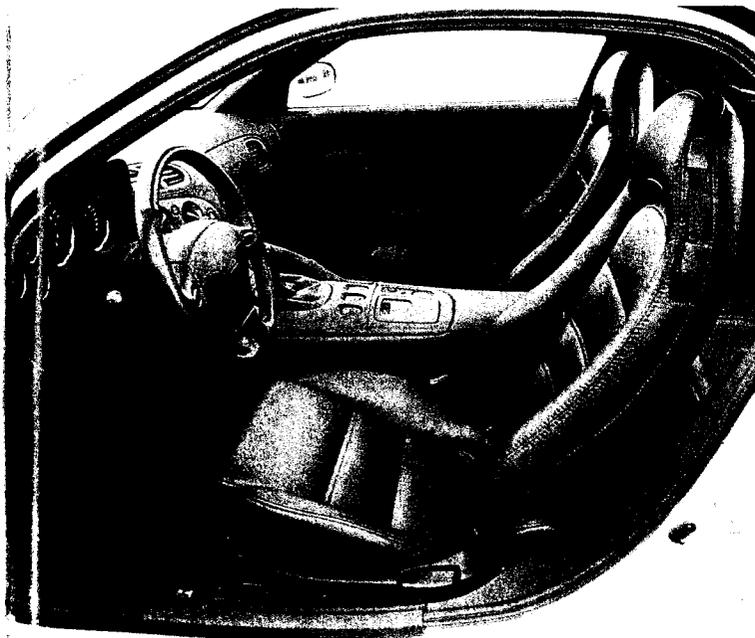
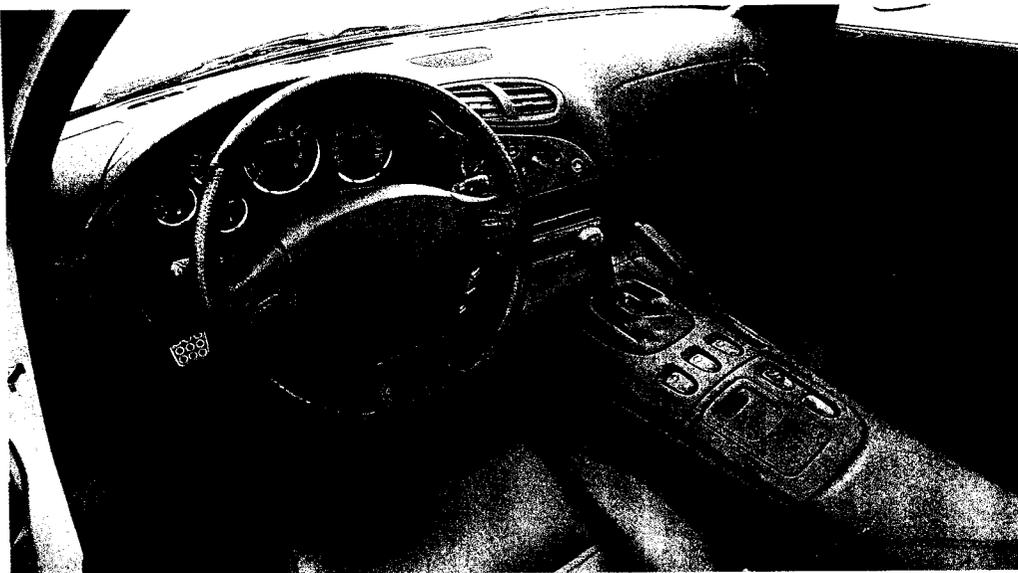
mentazione analogica. Nella parte centrale della plancia tre elementi circolari accolgono una serie di indicatori supplementari, che comprendono, da sinistra, l'orologio, il termometro dell'acqua, il manometro del turbo e il termometro dell'olio. I comandi dell'efficiente climatizzatore sono situati nella consolle centrale e permettono di impostare rapidamente la temperatura desiderata, anche grazie alla confortante presenza di un utile display a cristalli liquidi.

La dotazione include gli alzacristalli elettrici, (ma i pulsanti nelle portiere non sono illuminati), gli specchi regolabili elettricamente, il cruise control e la possibilità di variare la configurazione aerodinamica modificando l'incidenza dell'alettone e dello spoiler anteriore agendo sul relativo pulsante che si trova in prossimità del cambio. Penalizzata da una ridotta disponibilità di vani portaoggetti (si riducono infatti al solito cassetto posto di fronte al sedile del passeggero e al pozzetto ricavato tra i due sedili), la 3000 GT si riscatta parzialmente nella capacità di carico: 315 litri ribaltando gli schienali del piccolo divano posteriore.





MAZDA ABITACOLO



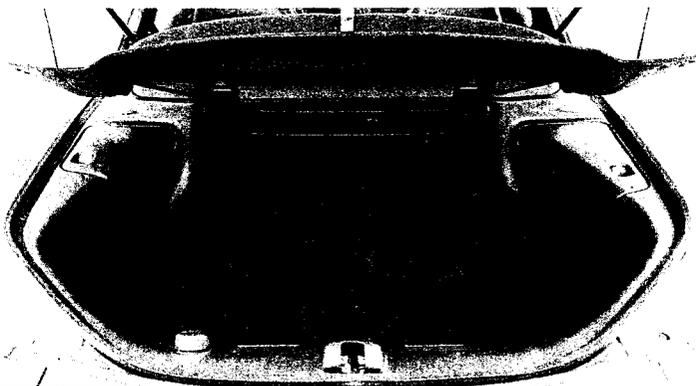
La RX-7 è una coupé a due posti secchi dall'accentuata caratterizzazione sportiva. L'atmosfera che si respira all'interno è infatti quella tipica delle più potenti granturismo, a cominciare dalla posizione che si assume al volante: come sulla Honda, consente di guidare con gambe distese e busto eretto. Rispetto alla NSX, però, la RX-7 deve mettere in conto una certa difficoltà nella ricerca della posizione ottimale, determinata dalla mancanza del dispositivo di regolazione in altezza del sedile e soprattutto dal fatto che il piantone dello sterzo è fisso e quindi lascia uno spazio davvero esiguo per le gambe del pilota.

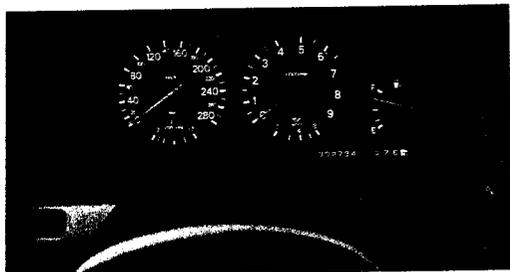
Quanto al resto, la plancia è caratterizzata da linee decisamente armoniche e arrotondate: il cruscotto è ben sagomato e ospita cinque elementi circolari con cornice cromata. Al centro risalta il grande contagiri, a destra c'è il tachimetro, mentre a sinistra si trovano il manometro dell'olio, il termometro dell'acqua e l'indicatore del carburante. I comandi dell'impianto di climatizzazione sono invece posizionati nella sezione centrale della plancia e sono costituiti da due semplici manopole molto pratiche da azionare. Al clima-

fizzatore è naturalmente abbinato l'utile sistema di ricircolo. Sempre in questa zona, troviamo il pulsante delle luci di emergenza (facilmente azionabile anche dal passeggero) e l'impianto hi-fi. Meno convincente la posizione scelta per i pulsanti dei fendinebbia, del retronebbia, del correttore assetto fari e del lunotto termico (alloggiati sul tunnel centrale in prossimità della leva del cambio) e per l'altezzamento poco razionale posacenere.

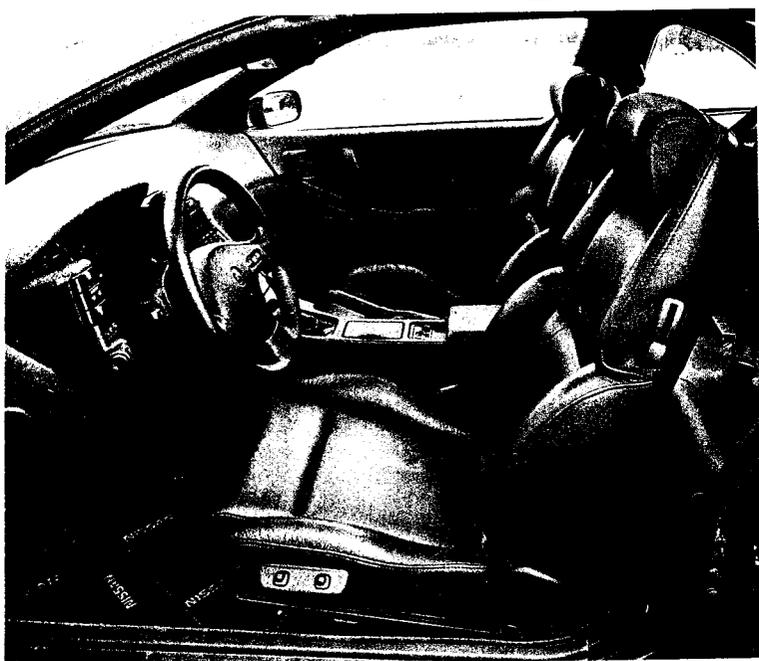
Anche la RX-7 si distingue per la buona dotazione di serie comprendente, oltre agli interni in pelle, gli alzacristalli elettrici (anche in questo caso, purtroppo, i relativi pulsanti risultano privi di illuminazione), il regolatore automatico di velocità, gli specchi retrovisori registrabili elettricamente e l'airbag per il pilota.

Gli eventuali, pochi, oggetti personali possono essere riposti nel piccolo cassetto di fronte al passeggero o nei due pozzetti ricavati dietro ai sedili anteriori. La capacità del bagagliaio è di 481 litri: una misura di tutto rispetto — ovviamente considerando la categoria di appartenenza della vettura — che può essere ottenuta ribaltando lo schienale del vano posteriore.





NISSAN ABITACOLO

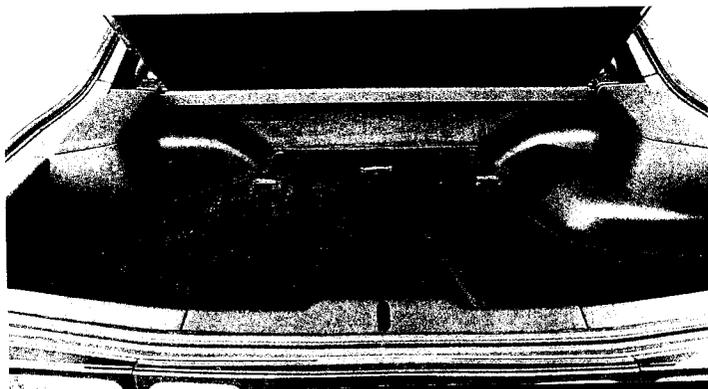


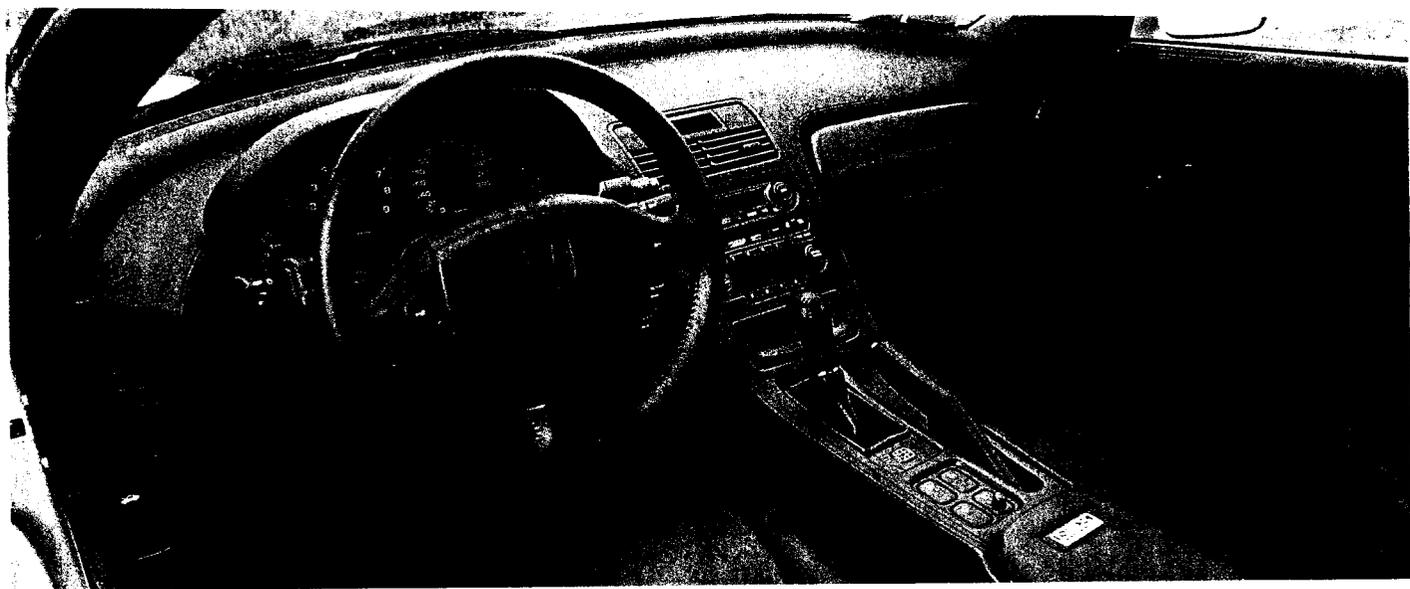
Impreziosito da rivestimenti in pelle nera (un accessorio disponibile con sovrapprezzo), l'abitacolo della 300 ZX si distingue per una serie di soluzioni che si intonano alla perfezione con le caratteristiche di questa ultrasportiva. Una vettura che, oltretutto, ha anche il merito di porre una particolare attenzione al confort di marcia: tale qualità è del resto immediatamente riscontrabile non appena ci si accomodi sui sedili anteriori. Nonostante l'accentuata profilatura, accolgono confortevolmente sia il pilota che il passeggero. Offrono entrambi diverse possibilità di regolazione elettrica (compresa quella in altezza e quella del bordo anteriore del cuscino) e consentono di affrontare viaggi anche piuttosto lunghi in pieno relax. La posizione che si assume al volante è buona e la ricerca del miglior assetto di guida risulta favorita dalla possibilità di regolare in altezza il piantone dello sterzo. Criticabile, al contrario, la mancanza dell'airbag.

La strumentazione, a quadranti circolari e analogici, è sempre ben leggibile: comprende, oltre al tachimetro e al contagiri, il manometro della sovralimentazione, il termome-

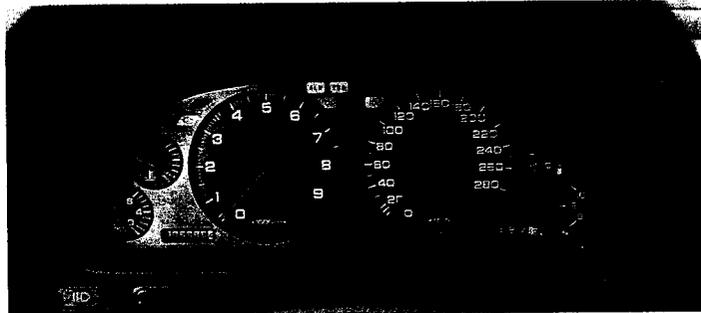
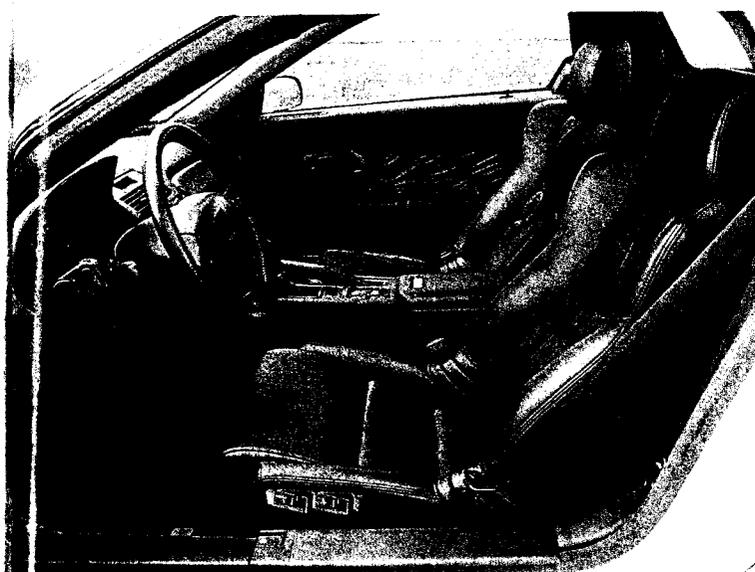
tro dell'acqua e l'indicatore del livello carburante. Ai lati del cruscotto, la 300 ZX offre i comandi secondari del tipo a satellite: a destra troviamo quelli relativi al condizionatore d'aria (efficiente, ma non troppo razionale nella programmazione), i pulsanti delle luci di emergenza, del tergicristallo e del tergilunotto. Il satellite di sinistra ospita invece i comandi dell'impianto fari e del retronebbia, il pulsante per la regolazione dell'intensità luminosa e quello del cruise-control. Naturalmente limitata l'abitabilità offerta dai piccoli sedili posteriori, utilizzabili per brevi tratti o da due bambini. Nella dotazione di serie sono compresi gli alzacristalli elettrici (i pulsanti, non illuminati, si trovano nei pannelli delle portiere), gli specchietti regolabili elettricamente e infine il correttore dell'altezza fari. Anche nella 300 ZX la disponibilità di vani portaoggetti è abbastanza limitata essendo circoscritta al pozzetto sistemato tra i due sedili, al cassetto portaoggetti e al ripiano posto nella consolle centrale.

Soddisfacente la capacità del vano posteriore che, grazie al pratico sistema di ribaltamento del divano, ha una capienza massima dichiarata di 326 litri.





HONDA □ ABITACOLO



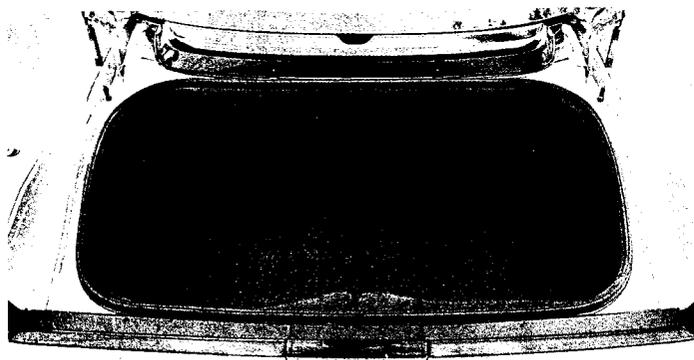
Nonostante le ovvie limitazioni dovute alla presenza di due soli posti, la NSX permette sia al pilota sia al passeggero di usufruire di uno spazio più che discreto in larghezza e in altezza. La particolare conformazione dei sedili favorisce inoltre il contenimento del corpo anche nella guida più impegnata e la presenza, di serie, del dispositivo di regolazione elettrica sia longitudinalmente che nell'inclinazione dello schienale favorisce la ricerca della posizione più corretta. Trovare quindi il giusto assetto al volante (quest'ultimo incorpora l'airbag ed è regolabile in altezza e in profondità) non crea alcun problema e l'impostazione che si assume è pressoché perfetta, con gambe distese e busto eretto.

Il livello di finitura è eccellente e la qualità dei materiali utilizzati impeccabile. La strumentazione, completa e facilmente leggibile, è composta da indicatori a lettura analogica integrati da una serie di spie, oltre che da un check-panel che segnala l'imperfetta chiusura delle porte, dei cofani anteriore e posteriore, oltre che l'eventuale malfunzionamento delle luci.

Abbastanza elegante anche il disegno della consolle centrale che ospita i comandi dell'impianto stereofonico della Bose perfettamente intonati con quelli dell'efficiente climatizzatore automatico.

La dotazione di serie è buona e comprende, oltre ai rivestimenti in pelle nera dei sedili e dei fianchi delle portiere, gli alzacristalli elettrici (i relativi pulsanti alloggiati nelle portiere sono regolarmente privi di illuminazione), gli specchi retrovisori registrabili elettricamente, il regolatore automatico della velocità, la chiusura centralizzata, i comandi per l'apertura dall'abitacolo dello sportello carburante e del bagagliaio.

La disponibilità di vani portaoggetti non è particolarmente esuberante: si riduce in pratica al pozzetto ricavato sul tunnel centrale, a quelli presenti sui braccioli delle portiere e al piccolo cassetto dotato di serratura sistemato di fronte al sedile del passeggero. Il piccolo bagagliaio ha una capienza dichiarata di soli 154 litri: un valore piuttosto basso (la NSX è la meno capiente del gruppo) che limita drasticamente la capacità di carico della vettura.



I GIRI PIÙ VELOCI DELLE QUATTRO RIVALI

HONDA

Tempo sul giro: **2'15"8749**,
alla media di 133,535 km/h

| Gate | Tempo parziale | Tempo totale | Velocità |
|------|----------------|--------------|--------------|
| 1 | 22"6689 | 22"6689 | |
| 2 | 0"3694 | 23"0383 | 194,911 km/h |
| 3 | 3"7758 | 26"8141 | |
| 4 | 7"1163 | 33"9304 | |
| 5 | 0"3595 | 34"2899 | 100,139 km/h |
| 6 | 11"9931 | 46"2830 | |
| 7 | 5"2561 | 51"5391 | |
| 8 | 7"9073 | 59"4464 | |
| 9 | 4"7484 | 1'04"1948 | |
| 10 | 6"5813 | 1'10"7761 | |
| 11 | 0"4301 | 1'11"2062 | 125,552 km/h |
| 12 | 5"6983 | 1'16"9045 | |
| 13 | 9"4688 | 1'26"3733 | |
| 14 | 18"8427 | 1'45"2160 | |
| 15 | 6"2355 | 1'51"4515 | |
| 16 | 5"7984 | 1'57"2499 | |
| 17 | 13"0495 | 2'10"2994 | |
| 0 | 5"5755 | 2'15"8749 | |

MAZDA

Tempo sul giro: **2'18"8462**,
alla media di 130,677 km/h

| Gate | Tempo parziale | Tempo totale | Velocità |
|------|----------------|--------------|--------------|
| 1 | 23"8109 | 23"8109 | |
| 2 | 0"3714 | 24"1823 | 193,861 km/h |
| 3 | 3"9519 | 28"1342 | |
| 4 | 6"8657 | 34"9999 | |
| 5 | 0"3504 | 35"3503 | 102,740 km/h |
| 6 | 12"6055 | 47"9558 | |
| 7 | 5"1852 | 53"1410 | |
| 8 | 8"0246 | 1'01"1656 | |
| 9 | 4"7193 | 1'05"8849 | |
| 10 | 6"7541 | 1'12"6390 | |
| 11 | 0"4665 | 1'13"1055 | 115,756 km/h |
| 12 | 6"1061 | 1'19"2116 | |
| 13 | 9"6230 | 1'28"8346 | |
| 14 | 19"3127 | 1'48"1473 | |
| 15 | 6"2892 | 1'54"4365 | |
| 16 | 5"7762 | 2'00"2127 | |
| 17 | 12"8110 | 2'13"0237 | |
| 0 | 5"8225 | 2'18"8462 | |

MITSUBISHI

Tempo sul giro: **2'20"7758**,
alla media di 128,886 km/h

| Gate | Tempo parziale | Tempo totale | Velocità |
|------|----------------|--------------|--------------|
| 1 | 24"1833 | 24"1833 | |
| 2 | 0"3838 | 24"5671 | 187,598 km/h |
| 3 | 3"9528 | 28"5199 | |
| 4 | 7"1040 | 35"6239 | |
| 5 | 0"3534 | 35"9773 | 101,868 km/h |
| 6 | 12"5268 | 48"5041 | |
| 7 | 5"3784 | 53"8825 | |
| 8 | 8"0872 | 1'01"9697 | |
| 9 | 4"8115 | 1'06"7812 | |
| 10 | 6"7246 | 1'13"5058 | |
| 11 | 0"4585 | 1'13"9643 | 117,775 km/h |
| 12 | 6"0527 | 1'20"0170 | |
| 13 | 9"5803 | 1'29"5973 | |
| 14 | 19"7419 | 1'49"3392 | |
| 15 | 6"4756 | 1'55"8148 | |
| 16 | 5"9962 | 2'01"8110 | |
| 17 | 13"2231 | 2'15"0341 | |
| 0 | 5"7417 | 2'20"7758 | |

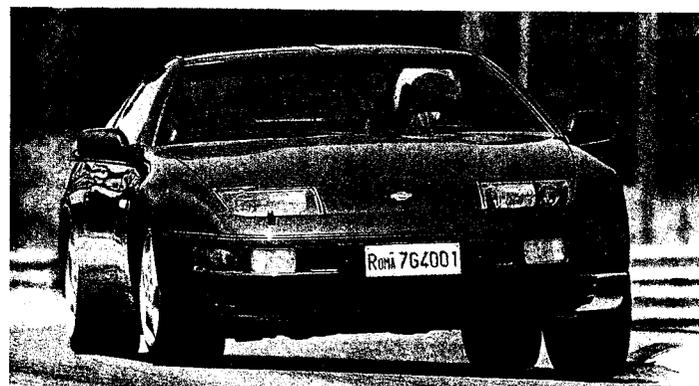
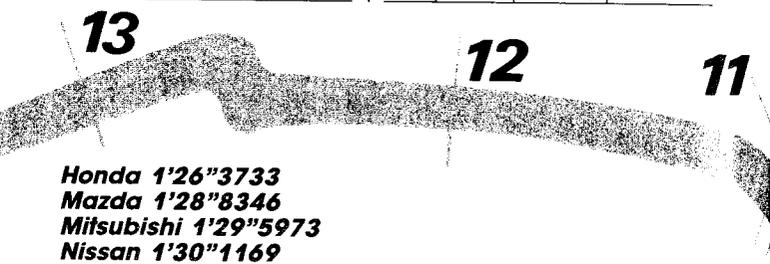
NISSAN

Tempo sul giro: **2'21"1418**,
alla media di 128,552 km/h

| Gate | Tempo parziale | Tempo totale | Velocità |
|------|----------------|--------------|--------------|
| 1 | 24"1470 | 24"1470 | |
| 2 | 0"3777 | 24"5247 | 190,627 km/h |
| 3 | 3"8491 | 28"3738 | |
| 4 | 7"2137 | 35"5875 | |
| 5 | 0"3683 | 35"9558 | 97,746 km/h |
| 6 | 12"7831 | 48"7389 | |
| 7 | 5"3998 | 54"1387 | |
| 8 | 8"0079 | 1'02"1466 | |
| 9 | 4"7549 | 1'06"9015 | |
| 10 | 6"7799 | 1'13"6814 | |
| 11 | 0"4739 | 1'14"1553 | 113,948 km/h |
| 12 | 6"0939 | 1'20"2492 | |
| 13 | 9"8677 | 1'30"1169 | |
| 14 | 19"5576 | 1'49"6745 | |
| 15 | 6"5609 | 1'56"2354 | |
| 16 | 5"9303 | 2'02"1657 | |
| 17 | 13"1037 | 2'15"2694 | |
| 0 | 5"8724 | 2'21"1418 | |



METRO PER METRO - Il circuito di Imola con evidenziati i «gate» di rilevamento. Accanto ai numeri in rosso abbiamo indicato la classifica provvisoria in quel punto



14

15

16

Honda 2'10"2994
Mazda 2'13"0237
Mitsubishi 2'15"0341
Nissan 2'15"2694

17

Honda 2'15"8749
Mazda 2'18"8462
Mitsubishi 2'20"7758
Nissan 2'21"1418

0

6

5 4

7

Honda 51"5391
Mazda 53"4410
Mitsubishi 53"8825
Nissan 54"1387

Honda 26"8141
Mazda 28"1342
Nissan 28"3738
Mitsubishi 28"5199

3

2

1



IN PISTA □ IL CALDO TORRIDO IMPEDISCE ALLA HONDA DI RIPETERE IL SUO GIRO-RECORD, MA LA MAZDA È UGUALMENTE BATTUTA MENTRE MITSUBISHI E NISSAN SI DISPUTANO IN VOLATA IL TERZO POSTO

TUTTI I «GATE» DI RILEVAMENTO

| | Distanza progres. (m) | Distanza di sezione (m) |
|----------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 0 Traguardo | 0.00 | |
| 1 Villeneuve 1 | 1221.78 | 1221.78 |
| 2 Villeneuve 2 | 1241.78 | 20.00 |
| 3 Ingresso Tosa | 1397.23 | 155.45 |
| 4 Uscita Tosa 1 | 1573.83 | 176.60 |
| 5 Uscita Tosa 2 | 1583.83 | 10.00 |
| 6 Ingresso Piratella | 2043.48 | 459.65 |
| 7 Uscita Piratella | 2218.23 | 174.75 |
| 8 Ingresso Minerali | 2510.23 | 292.00 |
| 9 Uscita Minerali | 2622.04 | 111.81 |
| 10 Minerali 1 | 2802.66 | 180.62 |
| 11 Minerali 2 | 2817.66 | 15.00 |
| 12 Rettilineo Pini | 3048.76 | 231.10 |
| 13 Discesa Rivazza | 3334.81 | 286.05 |
| 14 Rivazza | 4051.81 | 717.00 |
| 15 Uscita Rivazza | 4249.75 | 197.94 |
| 16 Ingresso Variante | 4466.30 | 216.55 |
| 17 Uscita Variante | 4839.10 | 372.80 |
| 0 Traguardo | 5040.00 | 200.90 |

MEZZOGIORNO DI FUOCO

IMOLA, lunedì 21 giugno, ore 12,15. Accovacciate nella corsia box, scintillanti sotto il sole, le quattro coupé giapponesi mi attendono, pronte a scatenare qualcosa come 1083 cavalli in una infuocata serie di giri cronometrati. Fa caldo all'autodromo di Imola, molto caldo: più di 33 gradi all'ombra e 55 sull'asfalto. Troppi per sperare che la NSX, detentrica del giro-record per quanto riguarda le nostre prove, possa ripetere o migliorare il 2'13"6987 fatto registrare in occasione del confronto con Porsche 911 Carrera 2, BMW M5, Opel Omega Lotus (auto 12/92).

L'asfalto bollente, infatti, mette più rapidamente in crisi le gomme, il grip diminuisce, i freni si surriscaldano facilmente e anche il motore, turbo o aspirato che sia, non sale di giri con la solita prontezza. Ma quel che conta è che le condizioni ambientali, pur non ottimali, sono identiche per le quattro vetture, messe alla prova del sistema telemetrico dell'autodromo «Enzo e Dino Ferrari»: cinque giri con ciascuna, per poi mettere a confronto i tempi migliori.

PRONTI, VIA! - Siamo nell'abitacolo dell'Honda NSX, invaso dall'emozionante suono dei sei cilindri che «frulla» a 8000 giri. Poco prima del traguardo, dove è collocato il «gate 0» che darà il via al rilevamento, la velocità è di oltre 180 km/h: dalla terza marcia passo in quarta e mi butto verso il Tamburello. Affrontare il lunghissimo curvone è ogni volta una forte emozione, anche con la Honda che pure consente di disegnare la traiettoria con rara precisione. Il fatto è che si viaggia a circa 215 km/h, con l'acceleratore a fondo corsa: inserisco gradualmente la NSX il cui frontale non si alleggerisce in modo eccessivo, così che lo sterzo riesce a «comunicarmi» con rapidità e rigore il comportamento della vettura. Essa accenna a sottosterzare quel tanto che serve per uscire dal curvone con la massima velocità possibile, senza scariche di adrenalina per il pilota.

Semmai è la Villeneuve che desta qualche timore in più: ho sempre la quarta inserita, col motore a circa 7600 giri; devo alleggerire

segue

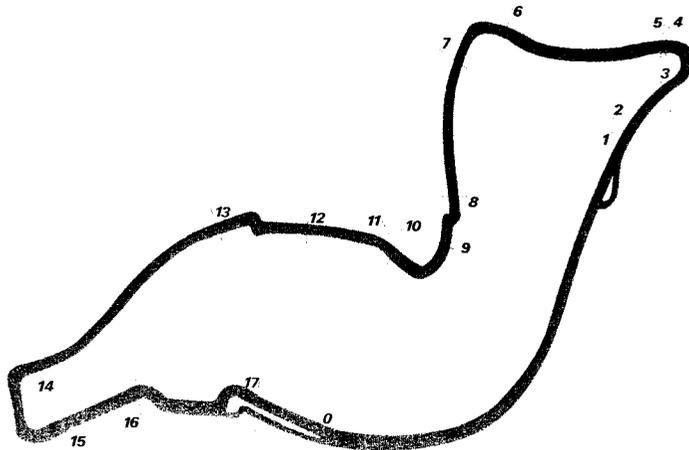
209



l'acceleratore per poi non ritrovarmi fuori traiettoria all'ingresso della Tosa. Ai primi riscontri cronometrici dei gate 1 e 2, posizionati in mezzo alla Villeneuve, la Honda fa registrare una velocità di 194,911 km/h e un tempo di 23"0383. Quindi siamo già leggermente in ritardo rispetto al citato giro record della nipponica che nel parziale «gate 1 e 2» fece segnare rispettivamente 199,557 km/h e 22"7246. Poco prima del cartello dei 100 metri inizio la frenata della Tosa, un tornantone che obbliga a una staccata violenta. È relativamente facile da eseguire con la NSX, dotata di un impianto frenante davvero potente, di un cambio preciso che consente di scendere fino in seconda con estrema rapidità e di un eccellente equilibrio del corpo vettura. L'inseri-

mento è rapido, poi nella sezione intermedia della curva avverto un leggero sottosterzo che comunque non crea problemi, mentre verso l'uscita è la coda che tende ad allargare la traiettoria: controsterzo, tengo giù l'acceleratore e la NSX si riallinea con dolcezza, pronta a «macinare» la salita che porta alla Piratella. Personalmen-

te la reputo la curva più difficile, e perciò più gratificante, del circuito imolese. È un lungo curvone a sinistra, «cieco», che segue immediatamente lo scollinamento della salita. Dalla terza marcia scalo in seconda, frenando giusto quanto basta per impostare la curva, per poi premere progressivamente l'acceleratore fino a fondo corsa: in uscita

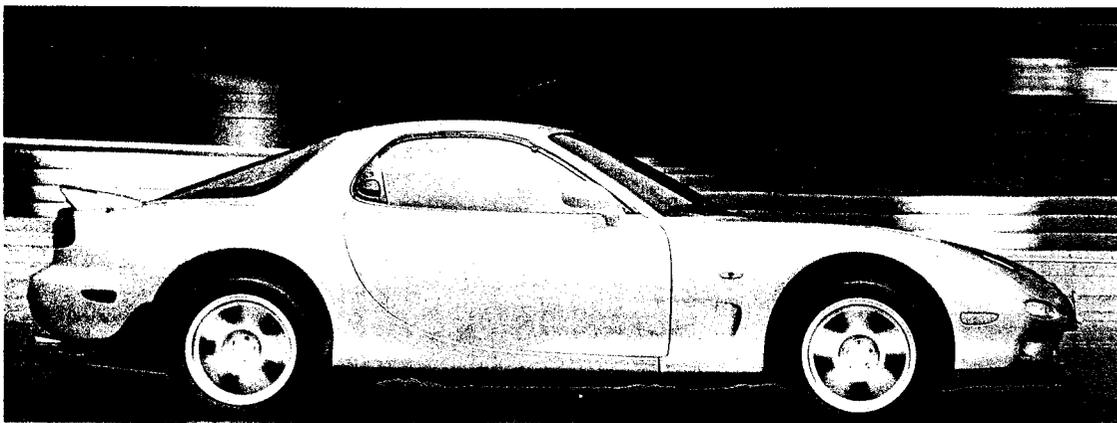
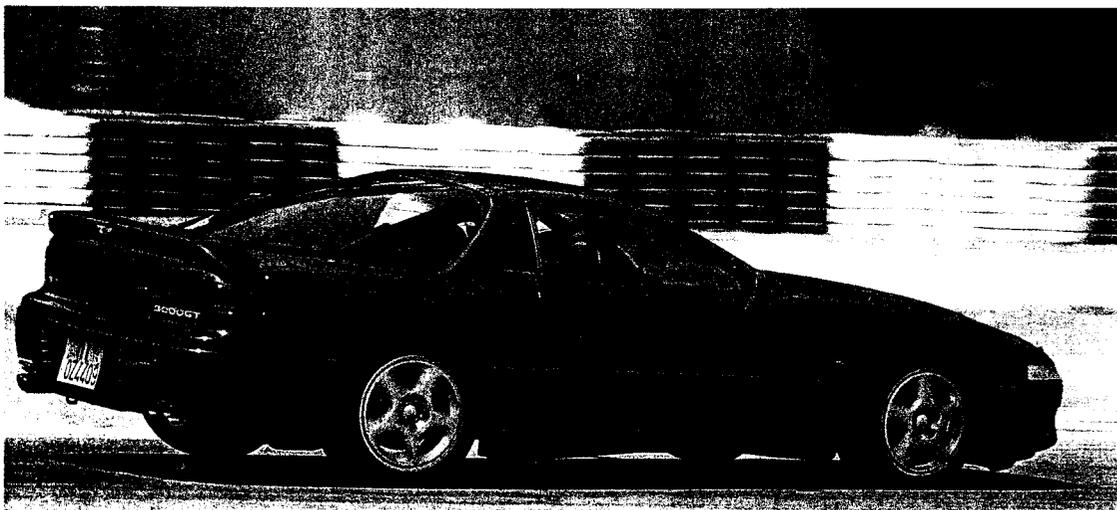


sono in leggero sovrasterzo e sfrutto buona parte del cordolo, cambio in terza e mi lancio giù dalla discesa delle Minerali. Staccata a 100 metri, seconda marcia e via dentro la chicane «destra-sinistra-destra» che viene percorsa dalla NSX con grande agilità, tanto che in uscita (gate 11) fa registrare una velocità di 125,552 km/h. Tempo: 1'11"2062 contro il parziale di 1'09"9796 del giro record.

L'agilità della NSX facilita pure la percorrenza della Variante Alta: uno-due, destra-sinistra, secco; riesco a staccare quasi al cartello dei 50 metri.

Nella ripida discesa che porta alla curva della Rivazza ho il tempo di «scaricare» tutta la terza marcia e buona parte della quarta, prima che la semicurva a destra (che precede le due che formano la Rivazza) mi costringa ad alleggerire considerevolmente l'acceleratore. La frenata è particolarmente impegnativa: la vettura accenna a scomporsi leggermente, ma poi affronta (in seconda) le due curve senza difficoltà alcuna, in pieno appoggio sulle ruote esterne e in leggero sovrasterzo. È un attimo raggiungere la velocissima Variante Bassa che affronto in terza, sfruttando in inserimento il cordolo interno così da riuscire a percorrere una traiettoria più diretta e gettarmi nella stretta chicane che immette sul rettilineo di arrivo. Sono in seconda, il muso della Honda punta il cordolo esterno fin quando il solito leggero sovrasterzo non la riallinea perfettamente in direzione del traguardo, che taglia dopo 2'15"8749. È un tempo che pur non avvicinando il record di 2'13"6987, rappresenta ugualmente una pietra di paragone «scomoda».

CONTROSTERZO - Il passaggio del testimone è con l'agile Mazda RX-7 che sulla carta ha tutte le basi per ben figurare. Leggera, potente e bene assetata, dovrebbe trovarsi a proprio agio lungo l'impegnativo tracciato del Santerno. Transito al gate 0 a circa 180 km/h, con la quarta inserita: non «tiro» le marce fino a limi-



tatore (7800 giri) per sfruttare al meglio l'eccezionale erogazione di coppia del propulsore Wankel. Col risultato che un attimo prima di affrontare il Tamburello, col motore a 7300 giri, cambio in quinta. Come inizio a impostare il lungo curvone, il frontale chiude la traiettoria in modo fulmineo e avvertito che la coda accenna a una leggera sbandata costringendomi a un altrettanto leggero controsterzo, che però non mi impedisce di tenere giù l'acceleratore. Ma al contrario di quanto avviene con la Honda (che non richiede particolari correzioni), per disegnare la traiettoria più redditizia sono costretto a frequenti correzioni di sterzo (peraltro molto preciso) fin quando verso l'uscita della curva (percorsa a circa 210 km/h) il corpo vettura non ritrova il perfetto equilibrio. Affronto la Villeneuve parzializzando l'acceleratore, mantenendo il motore in «tiro», tanto che i gate 1 e 2 registrano una velocità di percorrenza molto prossima a quella della NSX: 193,861 km/h. Ma nonostante questo, nel tratto parziale gate 0/2 la RX-7 è già distaccata di oltre un secondo (24"1823 contro 23"0383).

La mancanza quasi assoluta di freno motore che caratterizza il Wankel mi consiglia di non ritardare la staccata della Tosa. La frenata della RX-7 è potente, però occorre abituarsi al fatto che per un attimo l'impianto dotato di ABS dà l'impressione di «cedere», tanto che si ha la sensazione di andare «lunghi»; mentre poi il rallentamento è estremamente rapido e consente di affrontare l'inserimento in curva con sicurezza, aiutati anche dall'efficacia del cambio che permette di scalare con rapidità dalla quinta marcia fino alla seconda. La congenita tendenza al sovrasterzo della RX-7 richiede una certa attenzione, pena un testacoda, ma in compenso aiuta moltissimo a mantenere la corda e ad uscire dalla Tosa a grande velocità (102,740 km/h), tanto che in questo tratto sono più rapido che con la NSX: 6"8657 contro 7"1163. Sulla salita cambio fino in quarta

marcia, per poi scalare nuovamente in terza alla staccata della Pira-tella. Curva che percorro quasi interamente in leggero controsterzo, con l'acceleratore a fondo corsa. Anche in questo tratto la Mazda si prende il lusso di battere la Honda: 5"1852 contro 5"2561. L'agilità della RX-7, la rapidità con la quale passa dal sotto al sovrasterzo, fanno sì che la percorrenza delle Minerali diventi un gioco da ragazzi, divertente e gratificante. L'unico handicap è dato dal fatto che sono costretto a cambiare dalla seconda alla terza marcia proprio nel bel mezzo della curva che immette sulla salita che porta alla Variante Alta, perdendo qualcosa in termini di scorrevolezza. Velocità d'uscita dalle Minerali (gate 11): 115,756 km/h.

Affrontata senza problema alcuno la Variante Alta, mi fiondo giù dalla discesa che porta alla Rivazza, riuscendo a percorrere la semicurva che la precede con il motore

bene in tiro. Scalo fino in seconda, premo con violenza il pedale del freno e sfrutto il sistema ABS per inserire la RX-7 nella prima curva senza avvertire la minima perdita di direzionalità. Giù il gas, cambio in terza e, controllando un sovrasterzo appena accennato, percorro la seconda curva (gate 14 e 15) quasi eguagliando il tempo della NSX: 6"2892 contro 6"2355. Ma non è finita. Percorrere la velocissima Variante Bassa con la Mazda è a dir poco esaltante: ho la gratificante riprova di riuscire a far fare quello che voglio, tanto che dall'entrata (gate 16) all'uscita (gate 17) sono veloce come con nessun'altra delle nipponiche: 12"8110.

Non mi resta che scaricare tutta la potenza per tagliare il traguardo il più rapidamente possibile. Il riscontro cronometrico finale è di 2'18"8462: poco meno di tre secondi separano quindi la Mazda RX-7 dalla «record-car» Honda NSX che ha dalla sua la maggiore

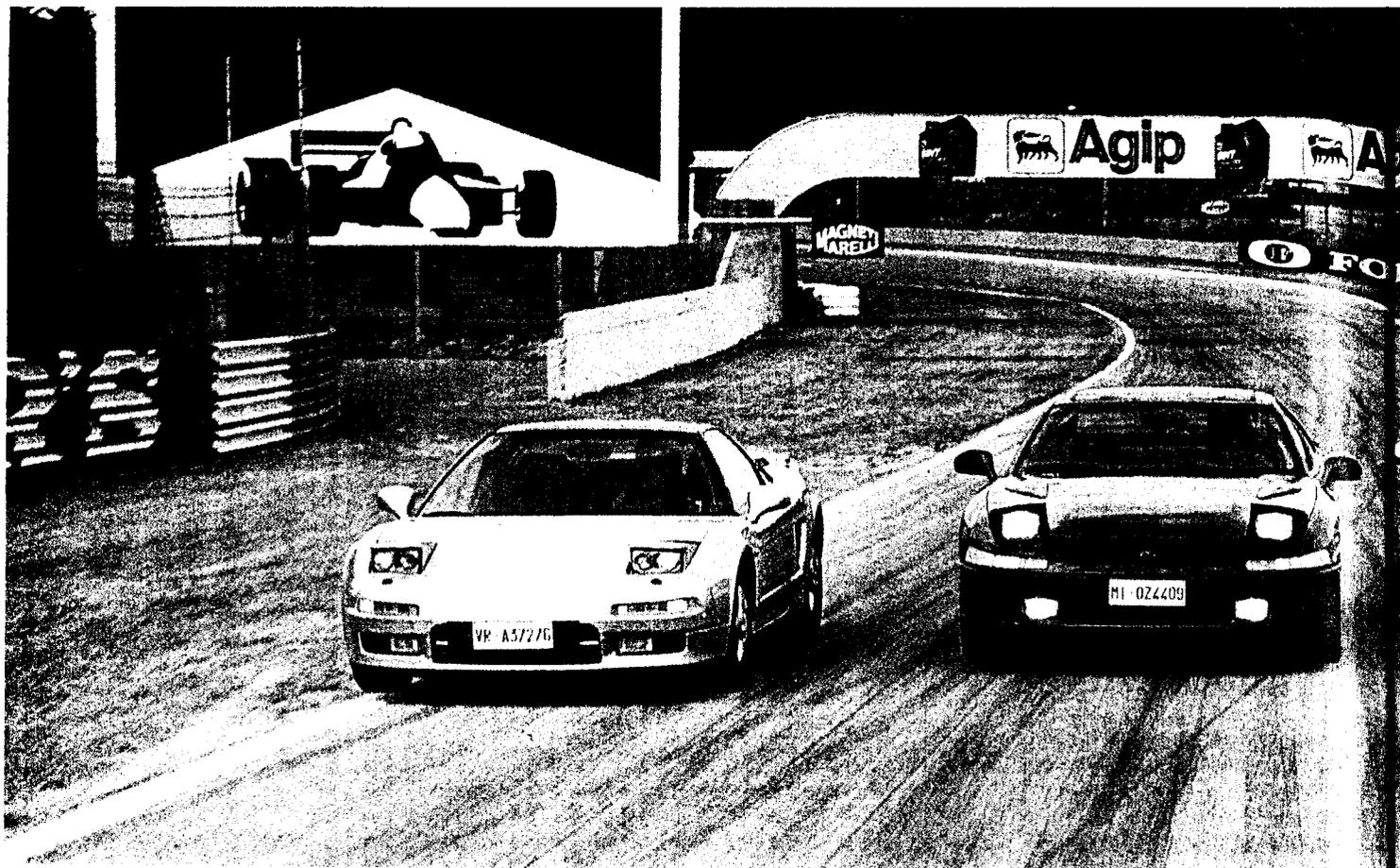
potenza e le prestazioni velocistiche migliori.

IL DIAVOLO A QUATTRO -

È la volta della Mitsubishi 3000 GT, la più potente del lotto (ma anche la più pesante) e quella dotata di quasi tutte, se non tutte, le diavolerie tecnologiche dell'ultimissima generazione. Perciò prima di lanciarmi alla ricerca del giro veloce seleziono l'assetto sportivo e la configurazione aerodinamica maggiormente deportante (con l'allettone alzato) che garantisce una migliore tenuta di strada, soprattutto lungo i curvoni veloci. La trazione integrale e le ruote posteriori sterzanti si gestiscono autonomamente.

Percorro il rettilineo dei box con inserita la terza marcia e un attimo prima di affrontare il Tamburello cambio in quarta: la spinta offerta dai due turbocompressori è poderosa, così che iscrivere la 3000

segue



PROVA VERITÀ TECHNODROME

GT nel velocissimo curvone non è propriamente uno scherzo. Anche perché i 1780 kg effettivi della vettura generano una forza di deriva notevole che tende a spingerla all'esterno della curva. Inoltre in questi frangenti l'apporto delle quattro ruote motrici è limitato; si avverte maggiormente l'azione della sterzata integrale, con le ruote posteriori che effettivamente aiutano a disegnare la traiettoria. Ho però l'impressione che sia più la macchina a guidare me che non viceversa. Col risultato che mi viene istintivo alleggerire l'acceleratore (viaggio a circa 200 km/h) fin quando non inizio la fase di uscita, lasciando scorrere la macchina il più possibile verso il cordolo esterno. Affronto la Villeneuve quasi totalmente in rilascio e poco oltre il gate 2 (velocità: 187,598 km/h) devo cominciare a frenare per poi impostare la corretta traiettoria di ingresso alla Tosa. Come la vettura

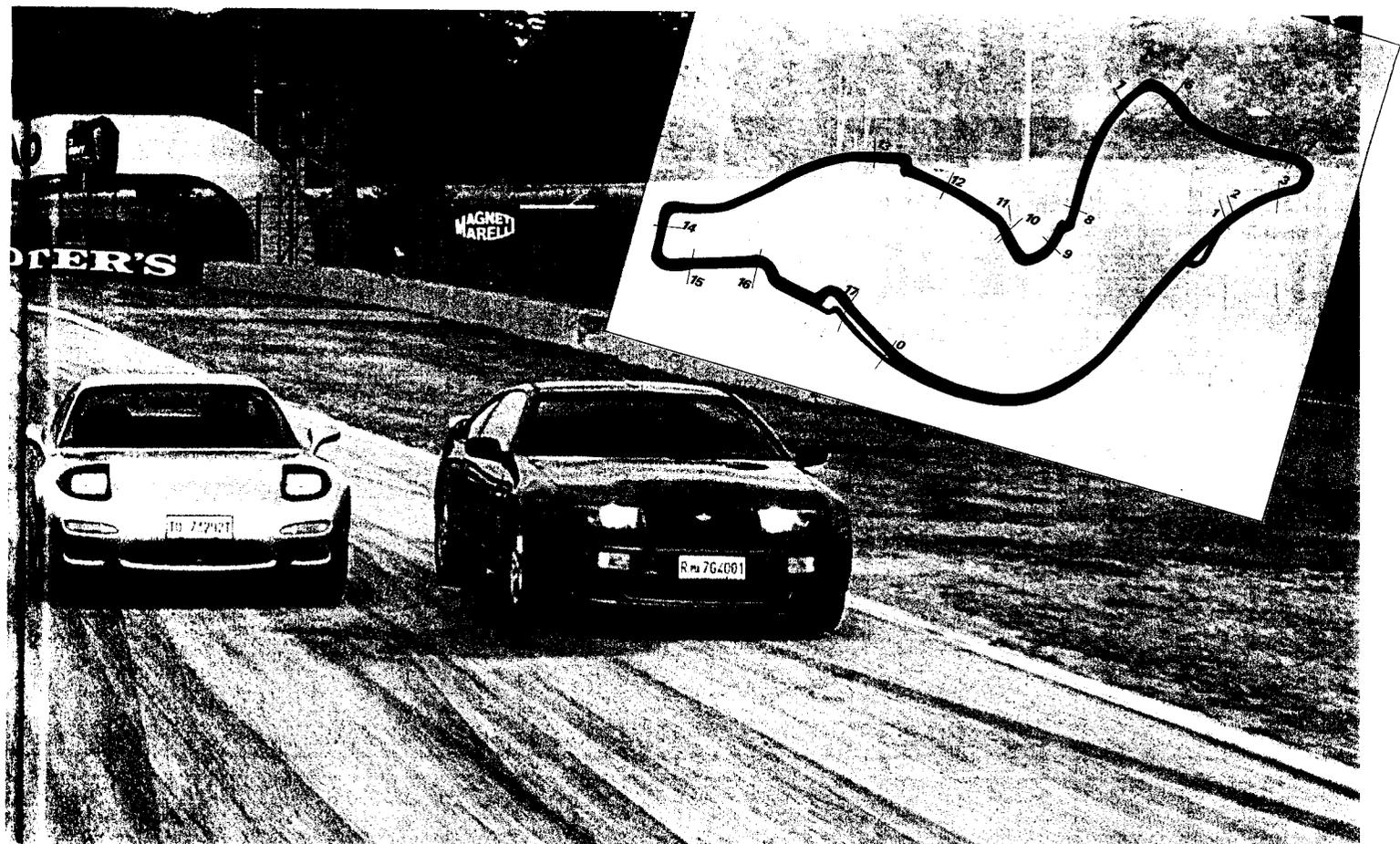
trova il giusto equilibrio, comincio a premere progressivamente l'acceleratore in modo che le quattro ruote trovino la giusta trazione per proiettarmi fuori dalla Tosa senza incertezze. La velocità d'uscita (101,868 km/h) è leggermente inferiore a quella della Mazda ma migliore di quella della Honda. Sulla salita la 3000 GT non pare accusare più di tanto il proprio peso: con la terza marcia innestata il motore sale di giri con una progressione entusiasmante.

Alla staccata della Piratella scalo in seconda e prima di affondare il gas aspetto che il corpo vettura si bilanci: all'iniziale accenno di sottosterzo segue un leggero sovrasterzo che non pregiudica la scorrevolezza e tantomeno la sicurezza dell'azione. È decisamente più impegnativa la staccata delle Minerali, dove arrivo leggermente «lungo»: in parte perché i freni faticano a rallentare la stazza della 3000

GT e un po' perché la scalata dalla quarta alla seconda marcia non è delle più veloci a causa della corsa non proprio sportiva del leveraggio del cambio. In compenso mi sorprende la decisione con la quale la Mitsubishi affronta la Variante, tecnica come poche altre. Qui l'aiuto offerto dalle quattro ruote motrici e sterzanti è indiscutibile, anche se avverto nuovamente la sensazione di non essere io a comandare. Sta di fatto che nel tratto gate 8-11 sono rapido quasi come con la RX-7: 11"9946 contro 11"9399. Anzi, la potenza elevata e la notevole trazione offerte dalla 3000 mi consentono di uscire ad una velocità superiore: 117,775 km/h contro 115,756. Alla Variante Alta posso sfruttare la maggiore altezza da terra del corpo vettura e l'assetto relativamente più morbido (rispetto sia alla NSX sia alla RX-7) per utilizzare pure il cordolo in entrata così da mantenere una traiettoria più diretta: in questo modo riesco a sopperire alle maggiori difficoltà che riscontro in frenata.

In questo tratto la 3000 GT non perde terreno rispetto alle due rivali più veloci.

Nel percorrere la discesa che porta alla Rivazza ho il tempo di salire fino in quarta marcia, ma non ho la possibilità di sfruttarla più di tanto perché sono costretto a iniziare la frenata non appena imbocco la semicurva a destra, altrimenti non riuscirei più a «fermarmi». Così facendo posso invece ricorrere al cordolo interno per ridurre il raggio della curva di entrata e meglio impostare l'inserimento della curva di uscita, che percorro con la vettura che tende a scivolare verso l'esterno sulle quattro ruote, che però mantengono la motricità necessaria a permettermi di uscire rapidamente dalla Rivazza. Nell'affrontare la Variante Bassa la 3000 GT palesa una certa lentezza nei cambi di direzione repentini (ancora una volta è il peso a sfavorirla); ciò nonostante non incontro grandi difficoltà a percorrere questo tratto e in uscita dalla stretta chicane che precede il rettilineo d'arrivo posso nuova-



mente sfruttare totalmente i 285 cavalli del tre litri biturbo per coprire i metri che mi separano dal traguardo. Tempo finale: 2'20"7758.

MENO IMPEGNATIVA -

Ultima ad affrontare il severo esame del tracciato imolese è la Nissan 300 ZX, che tra le quattro è da considerare quella dal carattere meno «esplosivo». Perciò resto quasi sorpreso quando prima ancora di affrontare il Tamburello riesco a cambiare in quarta marcia: ovvero l'inserimento nel lungo curvone avviene ad oltre 200 km/h. E nonostante il peso elevato (1670 kg), non sono costretto ad alleggerire l'acceleratore per contenere la spinta d'inerzia laterale. La ZX esegue i comandi dello sterzo con una certa naturalezza e mi consente di disegnare la traiettoria più redditizia senza problemi particolari. Questo nonostante il coricamento del corpo vettura sulle ruote esterne sia piuttosto accentuato. E al contrario di quanto avviene con la 3000 GT, nel caso della ZX l'azio-

ne delle ruote sterzanti posteriori non provoca passaggi repentini dal sotto al sovrasterzo e viceversa, così che non provo la sensazione di essere «pilotato». Nell'affrontare la Villeneuve posso quindi permettermi di non rilasciare completamente l'acceleratore e il gate 2 registra una velocità di 190,627 km/h con un tempo di 24"5247: risultati migliori di quelli ottenuti dalla 3000 GT. A maggior ragione con la Nissan la staccata della Tosa si rivela molto impegnativa: in questi frangenti il peso ha una notevole influenza, e seppure l'impianto frenante dimostri potenza e prontezza, rallentare la 300 ZX richiede una certa perizia per evitare possibili squilibri del corpo vettura che pregiudicherebbero una corretta iscrizione nella curva.

Riesco a tenere la corda del tornante con una certa facilità grazie al comportamento piuttosto neutro della ZX, ma come inizio la fase di uscita, con l'acceleratore a fondo corsa, dopo un accenno di sottosterzo il sovrasterzo di potenza si fa più marcato: controsterzo e

con l'aiuto delle ruote sterzanti posteriori la vettura si riallinea perfettamente. Però la sbandata controllata ha sicuramente penalizzato la velocità di uscita (97,746 km/h). Comunque al gate 5 la ZX è ancora davanti alla 3000 GT (35"9558 contro 35"9773), seppure di un soffio. Ma la salita evidenzia le minori doti di accelerazione della Nissan e così alla staccata della Piratella, dove scalo dalla terza alla seconda marcia, il sorpasso tra le due è cosa fatta.

Percorro l'impegnativa curva con relativa tranquillità: la ZX si disimpegna senza troppi problemi nonostante un coricamento laterale non indifferente. In uscita inserisco la terza, per poi riscalarare in seconda all'entrata delle Minerali. Le buone doti del cambio favoriscono la manovra e grazie all'azione dell'ABS riesco ad affrontare l'entrata della chicane con una velocità apprezzabile. Inoltre il sistema di sterzata integrale fa sì che nei tre rapidi cambi di direzione (destra, sinistra, destra) la Nissan riveli una dinamicità e una rapidità di rialli-

neamento sorprendenti in relazione ai suoi 1670 kg di peso. Che in compenso si avvertono tutti quando è il momento di affrontare la salita che precede la Variante Alta. Infatti all'uscita delle Minerali la ZX fa registrare la velocità minore (113,948 km/h) e all'uscita della Variante Alta (gate 13) il suo distacco dalla 3000 GT è di oltre mezzo secondo. Ma da qui in avanti dà il via a un progressivo recupero grazie al maggiore equilibrio che dimostra in frenata, tanto che al gate 14, collocato nel mezzo delle due curve che formano la Rivazza, ha già rimontato quasi due decimi di secondo. Ne riprende uno a causa della minore velocità con la quale percorre (in accelerazione) la seconda curva, ma alla Variante Bassa — dove in entrata posso ricorrere al cordolo senza rischio alcuno — si riporta in scia alla rivale, tanto che in uscita è lì lì per effettuare il sorpasso. Ma non ha la «cattiveria» necessaria e così perde nuovamente terreno, facendo fermare il cronometro a 2'21"1418.

p.v.

I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA (KM/H)

| | |
|--------------------------------------|---------|
| MITSUBISHI 3000 GT (Dichiarata: 250) | 250,350 |
| MAZDA RX-7 (Dichiarata: oltre 250) | 253,300 |
| NISSAN 300 ZX (Dichiarata: 250) | 248,800 |
| HONDA NSX (Dichiarata: 270) | 268,700 |

240 250 260 270 280

ACCELERAZIONE 0-100 METRI

| | Velocità d'uscita km/h |
|--------------------|------------------------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 5"98 99,4 |
| MAZDA RX-7 | 6"13 103,4 |
| NISSAN 300 ZX | 6"49 99,4 |
| HONDA NSX | 5"92 91,4 |

5" 5"5 6" 6"5 7"

ACCELERAZIONE 0-400 METRI

| | Velocità d'uscita km/h |
|--------------------|------------------------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 14"31 155,5 |
| MAZDA RX-7 | 14"06 162,8 |
| NISSAN 300 ZX | 14"84 155,2 |
| HONDA NSX | 13"69 168,2 |

13" 13"5 14" 14"5 15"

ACCELERAZIONE 0-1000 METRI

| | Velocità d'uscita km/h |
|--------------------|------------------------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 26"35 198,3 |
| MAZDA RX-7 | 25"70 203,7 |
| NISSAN 300 ZX | 26"95 197,4 |
| HONDA NSX | 24"77 215,9 |

23" 24" 25" 26" 27"

ACCELERAZIONE 0-40 KM/H

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 1"55 |
| MAZDA RX-7 | 1"80 |
| NISSAN 300 ZX | 2"10 |
| HONDA NSX | 1"58 |

0"5 1" 1"5 2" 2"5

ACCELERAZIONE 0-80 KM/H

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 4"29 |
| MAZDA RX-7 | 4"23 |
| NISSAN 300 ZX | 4"76 |
| HONDA NSX | 3"97 |

3" 3"5 4" 4"5 5"

ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

| | |
|---------------------------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT (Dichiarata: 5"90) | 6"05 |
| MAZDA RX-7 (Dichiarata: 5"30) | 5"82 |
| NISSAN 300 ZX (Dichiarata: 6"29) | 6"55 |
| HONDA NSX (Dichiarata: 5"90) | 5"62 |

5" 5"5 6" 6"5 7"

ACCELERAZIONE 0-140 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 11"67 |
| MAZDA RX-7 | 10"29 |
| NISSAN 300 ZX | 12"18 |
| HONDA NSX | 9"76 |

8" 9" 10" 11" 12"

ACCELERAZIONE 0-160 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 15"20 |
| MAZDA RX-7 | 13"60 |
| NISSAN 300 ZX | 15"94 |
| HONDA NSX | 12"45 |

12" 13" 14" 15" 16"

ACCELERAZIONE 0-180 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 20"15 |
| MAZDA RX-7 | 17"58 |
| NISSAN 300 ZX | 20"96 |
| HONDA NSX | 15"63 |

14" 16" 18" 20" 22"

ACCELERAZIONE 0-200 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 26"81 |
| MAZDA RX-7 | 22"56 |
| NISSAN 300 ZX | 27"99 |
| HONDA NSX | 20"06 |

20" 22" 24" 26" 28"

RIPRESA IN QUARTA DA 40 KM/H (0-400 m)

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 19"02 |
| MAZDA RX-7 | 16"43 |
| NISSAN 300 ZX | 16"93 |
| HONDA NSX | 16"47 |

15" 16" 17" 18" 19"

RIPRESA IN QUARTA DA 40 KM/H (0-1000 m)

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 33"10 |
| MAZDA RX-7 | 28"67 |
| NISSAN 300 ZX | 29"72 |
| HONDA NSX | 29"33 |

26" 28" 30" 32" 34"

RIPRESA IN QUARTA DA 40 A 80 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 11"14 |
| MAZDA RX-7 | 7"31 |
| NISSAN 300 ZX | 8"00 |
| HONDA NSX | 6"96 |

6" 8" 10" 12" 14"

RIPRESA IN QUARTA DA 40 A 100 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 15"15 |
| MAZDA RX-7 | 10"08 |
| NISSAN 300 ZX | 11"13 |
| HONDA NSX | 10"36 |

8" 10" 12" 14" 16"

RIPRESA IN QUARTA DA 40 A 120 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 18"83 |
| MAZDA RX-7 | 12"92 |
| NISSAN 300 ZX | 14"12 |
| HONDA NSX | 13"76 |

12" 14" 16" 18" 20"

RIPRESA IN QUINTA DA 40 KM/H (0-400 m)

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 21"98 |
| MAZDA RX-7 | 20"78 |
| NISSAN 300 ZX | 20"36 |
| HONDA NSX | 18"42 |

18" 19" 20" 21" 22"

RIPRESA IN QUINTA DA 40 KM/H (0-1000 m)

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 39"23 |
| MAZDA RX-7 | 36"24 |
| NISSAN 300 ZX | 36"14 |
| HONDA NSX | 33"51 |

32" 34" 36" 38" 40"

RIPRESA IN QUINTA DA 40 A 80 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 16"97 |
| MAZDA RX-7 | 14"19 |
| NISSAN 300 ZX | 13"25 |
| HONDA NSX | 9"56 |

9" 11" 13" 15" 17"

RIPRESA IN QUINTA DA 40 A 100 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 23"60 |
| MAZDA RX-7 | 19"07 |
| NISSAN 300 ZX | 18"85 |
| HONDA NSX | 14"25 |

12" 15" 18" 21" 24"

RIPRESA IN QUINTA DA 40 A 120 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 29"18 |
| MAZDA RX-7 | 23"53 |
| NISSAN 300 ZX | 24"04 |
| HONDA NSX | 19"58 |

18" 21" 24" 27" 30"

RIPRESA IN QUINTA DA 80 A 100 KM/H

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 6"80 |
| MAZDA RX-7 | 5"07 |
| NISSAN 300 ZX | 5"73 |
| HONDA NSX | 4"70 |

3" 4" 5" 6" 7"

RIPRESA IN QUINTA DA 80 A 120 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 12"33 |
| MAZDA RX-7 | 9"52 |
| NISSAN 300 ZX | 10"74 |
| HONDA NSX | 9"44 |

9" 10" 11" 12" 13"

RIPRESA IN QUINTA DA 80 A 140 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 17"74 |
| MAZDA RX-7 | 14"36 |
| NISSAN 300 ZX | 15"56 |
| HONDA NSX | 14"30 |

10" 12" 14" 16" 18"

RIPRESA IN QUINTA DA 80 A 180 KM/H

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 31"31 |
| MAZDA RX-7 | 26"25 |
| NISSAN 300 ZX | 26"78 |
| HONDA NSX | 25"07 |

24" 26" 28" 30" 32"

FRENATA A 40 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|-----|
| MITSUBISHI 3000 GT | 7,4 |
| MAZDA RX-7 | 6,6 |
| NISSAN 300 ZX | 7,2 |
| HONDA NSX | 7,3 |

6 6,5 7 7,5 8

FRENATA A 60 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 15,9 |
| MAZDA RX-7 | 14,2 |
| NISSAN 300 ZX | 14,6 |
| HONDA NSX | 15,6 |

14 14,5 15 15,5 16

FRENATA A 80 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 25,8 |
| MAZDA RX-7 | 24,2 |
| NISSAN 300 ZX | 25,7 |
| HONDA NSX | 26,2 |

23 24 25 26 27

NOSTRI RILEVAMENTI

FRENATA A 100 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 40,7 |
| MAZDA RX-7 | 37,8 |
| NISSAN 300 ZX | 38,5 |
| HONDA NSX | 39,6 |

37 38 39 40 41

FRENATA A 140 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 79,6 |
| MAZDA RX-7 | 72,2 |
| NISSAN 300 ZX | 74,7 |
| HONDA NSX | 74,5 |

72 74 76 78 80

FRENATA A 120 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 59,9 |
| MAZDA RX-7 | 54,1 |
| NISSAN 300 ZX | 55,5 |
| HONDA NSX | 56,3 |

53 55 57 59 61

FRENATA A 160 KM/H (metri)

| | |
|--------------------|-------|
| MITSUBISHI 3000 GT | 107,8 |
| MAZDA RX-7 | 93,2 |
| NISSAN 300 ZX | 98,9 |
| HONDA NSX | 98,2 |

92 96 100 104 108

MITSUBISHI MAZDA NISSAN HONDA

CONSUMO CARBURANTE (KM/LITRO)

| | | | | |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| Extraurbano | 8,101 | 8,147 | 7,981 | 8,421 |
| Autostrada | 8,601 | 8,140 | 7,298 | 9,730 |
| In città | 7,475 | 6,508 | 6,580 | 7,731 |
| Al limite | 2,628 | 2,688 | 3,371 | 3,083 |
| «Economy» | 14,321 | 13,870 | 12,311 | 15,666 |
| 90 km/h costanti | 12,578 | 11,709 | 10,775 | 13,466 |
| Dichiarato | 11,764 | 13,158 | — | 12,820 |
| 120 km/h costanti | 9,488 | 9,058 | 8,307 | 10,638 |
| Dichiarato | 9,345 | 10,457 | 10,101 | 10,810 |

MITSUBISHI MAZDA NISSAN HONDA

SCARTI TACHIMETRO

| | | | | |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Velocità indicata | effettiva | effettiva | effettiva | effettiva |
| A 40 km/h | 38,0 | 38,5 | 36,2 | 40,3 |
| A 60 km/h | 56,8 | 58,2 | 55,8 | 60,0 |
| A 80 km/h | 73,5 | 76,4 | 75,4 | 79,4 |
| A 100 km/h | 91,1 | 95,3 | 95,0 | 98,6 |
| A 120 km/h | 110,0 | 114,8 | 114,5 | 118,1 |
| A 130 km/h | 119,4 | 124,1 | 123,1 | 127,4 |
| A 140 km/h | 128,9 | 133,5 | 132,1 | 137,0 |
| A 160 km/h | 147,6 | 152,1 | 150,3 | 156,1 |
| A 180 km/h | 166,7 | 171,2 | 168,4 | 175,5 |
| A 200 km/h | 185,5 | 189,8 | 186,5 | 195,0 |
| A 220 km/h | 204,0 | 208,9 | 204,6 | 214,5 |

PESO (KG)

| | | | | |
|------------|------|------|------|------|
| Effettivo | 1780 | 1340 | 1670 | 1400 |
| Dichiarato | 1740 | 1310 | 1660 | 1370 |

Peso in ordine di marcia con pieno di carburante

MITSUBISHI MAZDA NISSAN HONDA

RUMOROSITÀ INTERNA

| | | | | |
|-----------------------|------------|-----------|------------|-----------|
| Vel. effettiva (in V) | ant/post | anteriore | ant/post | anteriore |
| Al minimo da fermo | 49,5/47 db | 53 db | 48/49 db | 46 db |
| A 40 km/h | 61/62 db | 66,5 db | 62/64 db | 63,5 db |
| A 60 km/h | 63/64 db | 68 db | 65/66 db | 67 db |
| A 80 km/h | 66/66,5 db | 69 db | 67/68,5 db | 69 db |
| A 100 km/h | 69/70 db | 69,5 db | 71/72 db | 70,5 db |
| A 120 km/h | 72/72,5 db | 72,5 db | 73/74 db | 72,5 db |
| A 130 km/h | 72,5/73 db | 74 db | 74/76 db | 74,5 db |
| A 140 km/h | 74/74 db | 75,5 db | 76/78 db | 76,5 db |
| A 160 km/h | 75,5/77 db | 79 db | 78/80,5 db | 79,5 db |
| A 180 km/h | 78/80 db | 81 db | 80/82 db | 82 db |
| A 200 km/h | 81,5/83 db | 83 db | 82/84 db | 85 db |
| A 220 km/h | 83,5/85 db | 85,5 db | 84/86,5 db | 86 db |
| A velocità max | 87/89 db | 90,5 db | 87/90 db | 90 db |

Condizioni meteorologiche rilevate nel corso dei test

Temperatura: 28,5 °C
Pressione: 102,7 kPa
Umidità relativa: 40,6%
Temperatura carburante: 28 °C
Velocità del vento: 5,8 m/s

MITSUBISHI MAZDA NISSAN HONDA

VELOCITÀ MASSIMA IN OGNI MARCIA

| | | | | | | | | | | | | |
|------------|----------|-----------|--------|----------|-----------|--------|----------|-----------|--------|----------|-----------|--------|
| | Indicata | Effettiva | Regime |
| In prima | 77 | 70,2 | 4800 | 68 | 65,4 | 5300 | 71 | 66 | 4800 | 74 | 73,0 | 5000 |
| In seconda | 135 | 123,0 | 5000 | 118 | 113,0 | 5850 | 116 | 110 | 5300 | 133 | 130,7 | 6000 |
| In terza | 211 | 196,2 | 5500 | 172 | 164,1 | 5950 | 175 | 164,3 | 5600 | 190 | 185,1 | 6400 |
| In quarta | 248 | 232,8 | 5200 | 243 | 230,2 | 5700 | 229 | 211,9 | 5500 | 240 | 233,8 | 6500 |
| In quinta | 273 | 250,3 | 5600 | 274 | 253,3 | 6250 | 262 | 248,8 | 6300 | 276 | 268,7 | 7400 |

La prova è stata effettuata tirando le marce al regime di 7200 giri/minuto per la Mitsubishi, di 7800 per la Mazda, di 7100 per la Nissan e di 8000 per la Honda. L'ultimo valore, riferito alla quinta marcia, indica invece il numero di giri raggiungibili con questo rapporto.

RENDERSI conto del potenziale che queste quattro supersportive giapponesi sono in grado di esprimere anche su strade normalmente aperte al traffico è un'impresa tutt'altro che difficile: è sufficiente imboccare una qualsiasi statale (a patto naturalmente che offra un congruo numero di curve) e pigiare, con la dovuta discrezione, sul pedale dell'acceleratore. Ebbene, chi pensa di avere a che fare con bizzosi e recalcitranti purosangue rimarrà presto deluso: incredibilmente mansuete e altrettanto sincere nelle risposte, le quattro protagoniste del nostro confronto sono la perfetta dimostrazione di come sia attualmente possibile conciliare prestazioni degne di una vettura da competizione, con una facilità di guida che, in alcuni casi, risulta addirittura disarmante. Si tratta insomma di quattro modelli che sanno essere efficaci in tutte, o quasi, le situazioni: a cominciare dalla velocità massima raggiungibile che varia dai 248,800 km/h ottenuti dalla Nissan 300 ZX (che tra le quattro è l'unica autolimitata elettronicamente a 250 km/h) ai 268,700 km/h toccati dalla più veloce Honda NSX. La Mitsubishi 3000 GT e la Mazda RX-7 si sono invece collocate tra questi due estremi, avendo rispettivamente raggiunto i 250,350 km/h e i 253,300 km/h.

Ma, come abbiamo precedentemente sottolineato, ciò che più colpisce nel comportamento di queste quattro coupé è l'estremo equi-

BELLE E IMPRENDIBILI

SU STRADA QUATTRO AUTENTICHE PUROSANGUE
CHE SANNO ABBINARE GRANDI
PRESTAZIONI A UNA SORPRENDENTE FACILITÀ DI GUIDA

brio con cui affrontano le situazioni più disparate. Un equilibrio che nel caso della Mitsubishi e della Nissan ha anche il vantaggio di accompagnarsi a un encomiabile confort di marcia.

Al volante della 300 ZX, ad esempio, si ha subito modo di apprezzare l'ottimo livello di silenziosità che caratterizza la sua marcia. Il potente V6 sovralimentato sale di giri in modo assolutamente imperioso, ma senza alterare eccessivamente la voce: una caratteristica indubbiamente positiva che permette di affrontare lunghi spostamenti in pieno relax. Anche per merito dell'eccellente lavoro svolto dalle sospensioni che garantiscono sempre un discreto assorbimento delle asperità, evitando così contraccolpi troppo violenti alla schiena.

ELETRONICA - Le medesime considerazioni possono valere anche per la 3000 GT: il suo vigoroso V6 sovralimentato (con 285,5 cavalli a 6000 giri) è il propulsore più potente del gruppo) ha un'a-

zione molto decisa, ma nel contempo piuttosto silenziosa, mentre le sospensioni assolvono degnamente il loro compito ben coadiuvate dal sistema elettronico che prevede due differenti tarature degli ammortizzatori (normale e sport) programmabili direttamente dall'abitacolo e che, di conseguenza, consente al pilota di scegliere il tipo di assetto preferito. Peccato però che il tutto risulti penalizzato da un fastidioso fruscio aerodinamico (soprattutto alle velocità più elevate) generato principalmente dall'imperfetta tenuta delle guarnizioni del tetto apribile.

Entrambe le vetture possono poi mettere in conto le quattro ruote sterzanti: un plus determinante in special modo nella Nissan, il cui comando mette in mostra una precisione e una sensibilità davvero apprezzabili. Per quanto concerne le altre protagoniste del confronto, dobbiamo ancora una volta sottolineare la straordinaria versatilità della Honda NSX. Efficace forse come nessuna sul piano delle prestazioni complessive (un primato

ribadito dall'ennesima «vittoria» in circuito) si distingue per un comportamento stradale pressoché esente da critiche. Il suo incredibile V6 di tre litri ha un'erogazione della potenza molto docile e progressiva ed è in grado di sopportare senza particolari sofferenze anche il caotico traffico cittadino. Abbastanza confortevole e in possesso di un'ottima stabilità direzionale, può vantare uno sterzo perfetto (anche se la mancanza della servoassistenza penalizza la guida in città) e un cambio che sorprende per la rapidità degli innesti e per l'eccellente manovrabilità.

Della Mazda RX-7 vogliamo invece sottolineare le grandi qualità espresse dal suo originale birotore Wankel, un propulsore tutt'altro che scorbutico nell'erogazione della potenza e capace di funzionare senza strappi o tentennamenti anche ai regimi inferiori. Caratterizzata da un comportamento da vera sportiva, ha un assetto decisamente rigido, uno sterzo molto preciso e diretto e un cambio rapido negli inserimenti. Eccellente anche il rendimento dell'impianto frenante che ha permesso alla RX-7 di ottenere risultati eclatanti, con spazi di arresto da primato. Una performance resa possibile dalla presenza di pastiglie molto efficaci, ma di rapida usura. Sempre per quanto riguarda la frenata, ricordiamo gli ottimi risultati ottenuti dalla NSX seguita, nell'ordine, dalla 300 ZX e dalla 3000 GT.

la pagella

| | MITSUBISHI 3000 GT | MAZDA RX-7 | NISSAN 300 ZX | HONDA NSX | | MITSUBISHI 3000 GT | MAZDA RX-7 | NISSAN 300 ZX | HONDA NSX |
|--------------------|-----------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|-----------------------|---------------|------------------|--------------|
| Design | 9 | 9 | 8,5 | 9 | Motore | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 10 |
| Posizione di guida | 9 | 8 | 9 | 9 | Accelerazione | 9 | 9,5 | 8,5 | 10 |
| Plancia | 7,5 | 9 | 8 | 9 | Ripresa | 8,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 |
| Abitabilità | 7,5 | 7 | 7,5 | 7 | Velocità | 9 | 9 | 9 | 10 |
| Finiture | 9 | 9 | 9 | 9 | Consumo | 6,5 | 6,5 | 6 | 7 |
| Capacità di carico | 6,5 | 7,5 | 7 | 6,5 | Cambio | 8,5 | 9,5 | 9 | 10 |
| Visibilità | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 8 | Sterzo | 9 | 9 | 9 | 10 |
| Climatizzazione | 9 | 8,5 | 9 | 9,5 | Frenata | 8,5 | 10 | 9,5 | 9,5 |
| Dotazione | 9,5 | 8,5 | 9,5 | 9,5 | Tenuta di strada | 9 | 9,5 | 9 | 9,5 |
| Prezzo | 7,5 | 8 | 8,5 | 7 | Confort | 9 | 8 | 9 | 8 |
| TOTALE | 82 | 82 | 83,5 | 83,5 | TOTALE | 86,5 | 90 | 88 | 93,5 |
| Voto medio | 8,20 | 8,20 | 8,35 | 8,35 | Voto medio | 8,65 | 9,00 | 8,80 | 9,35 |