

# QUATTORRUOTE

GIUGNO 1972

PREZZO 800 L. I.  
MATERIALE IN ASSOLUZIONE  
MILANO - GIUGNO 1972

L. 400



Una "500" gratis  
a tutti i lettori

PROVE:  
Fiat "850" spider e coupé

# Fiat "850 Sport coupé" e "spider"

PROVE SU  
STRADA



Nel numero scorso presentammo l'analisi del corpo vettura delle due sportive derivate dalla « 850 », con il nuovo motore maggiorato, annunciando che le due vetture stavano effettuando il previsto periodo di rodaggio prima di venir sottoposte alle nostre prove. In questo numero possiamo riferire le prestazioni controllate delle due vetture, dandone così anche la pagella completa.





## COMPORAMENTO SU STRADA

Il complesso delle prestazioni delle due vetture presenta varie analogie, dato che i gruppi meccanici sono gli stessi, salvo la differenza nella distribuzione dei pesi e nella profilatura aerodinamica dei due tipi di carrozzeria. Nella velocità massima la versione spider è stata più veloce della coupé; esattamente 152,078 km/h contro 148,035 km/h. Evidentemente ciò è dovuto alla diversa profilatura della carrozzeria e ai diversi pesi. Nell'accelerazione variazioni di poco inferiori al secondo: la coupé ha fatto registrare un tempo di 38,1 secondi; la spider di 37,5. Anche la ripresa è stata influenzata dal peso. La spider ha fatto segnare un tempo di 40,5 secondi, mentre la coupé ha fatto registrare un tempo di 42,1 secondi. Nella marcia in salita, anche per effetto della migliore distribuzione dei pesi, la spider ha fatto una media di 74,179 km/h contro i 72,727 della coupé.

Il consumo delle 2 automobili si mantiene entro valori abbastanza vicini e contenuti, tenuto conto delle loro caratteristiche brillanti; però la spider consuma meno della coupé alle medesime velocità.

La tenuta di strada varia un po' dall'una all'altra; oltre all'aumento delle dimensioni dei pneumatici e alla variazione degli assetti delle sospensioni, dobbiamo notare che la versione aperta, grazie anche ad un diverso centraggio, ha caratteristiche di sovrasterzata meno accentuate; di conseguenza è più agevolmente controllabile. Ha inoltre un coricamento trasversale in curva un po' meno pronunciato. Anche la sensibilità al vento laterale è minore nella versione aperta che nella coupé. Comunque il comportamento di entrambe le automobili, grazie anche al montaggio di pneumatici a carcassa radiale e alle variazioni sovraccenate degli assetti, è

migliorato rispetto a quello delle versioni precedenti. I pneumatici Ceat «Drive» che equipaggiano le vetture in prova hanno ben risposto alle sollecitazioni. C'è anche da aggiungere che l'aumentata potenza del motore permette di guidare con un margine di sicurezza maggiore.

Il confort di marcia dipende naturalmente molto dai percorsi. Entrambe le vetture sono abbastanza comode, ma un po' rumorose, però, dato che la spider ha i sedili più bassi, abbiamo trovato quest'ultima più sportiva seppur meno confortevole della coupé.

Il motore, identico nelle due macchine, ha notevoli doti di brillantezza; la maggiore cilindrata ha aumentato la sua elasticità; rimane però ancora un po' rumoroso. Sopporta bene il fuorigiuri. La frizione, anch'essa precisa nei due modelli, è caratterizzata da uno sforzo al pedale abbastanza contenuto, però la sua progressività è mediocre.

Nel cambio di velocità tutte le marce sono ben sincronizzate, e la manovrabilità è buona; 3ª corta e 4ª piuttosto lunga. Lo sterzo ha mediocri caratteristiche di ritorno, e non è, a nostro avviso, molto preciso, soprattutto tenendo conto delle aumentate prestazioni delle due vetture; preferiremmo che sulle versioni sportive venisse impiegato uno sterzo un poco meno rapportato e magari anche un po' più duro nelle manovre, ma più preciso. Va segnalato, però, per quanto riguarda la spider, che lo sterzo, probabilmente in conseguenza di diversi centraggi all'avantreno, è più preciso di quello della coupé.

I freni sono sempre stati esemplari in entrambe le vetture. La frenata è ben ripartita (lo sforzo al pedale è contenuto entro valori appropriati) ed è caratterizzata da buone doti di resistenza.



# Le prestazioni fondamentali

Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Roma

## VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata:	Effettiva:
oltre 145 km/h (coupé)	148,035 km/h (coupé)
oltre 150 km/h (spider)	152,078 km/h (spider)

## ACCELERAZIONE E RIPRESA

### SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico da fermo con uso del cambio: sec. 38,10/100 (37,59/100), media 94,489 (95,770) km/h.

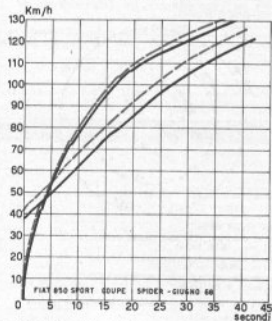
Velocità d'uscita 129,870 (131,099) km/h.

Ripresa a minimo carico da 40 km/h (velocità iniziale coupé 37,945 km/h; spider 41,139 km/h) nel rapporto più alto: sec. 42,18/100 (40,53/100), media 85,349 (88,812) km/h.

Velocità d'uscita 121,745 (125,391) km/h.

NB. Questo grafico riporta le possibilità di accelerazione della vettura nella condizione più favorevole (a minimo carico e con uso del cambio) e in quella più sfavorevole (da 40 km/h in quarta), lo spazio compreso tra le due curve comprende la zona di utilizzazione della vettura.

NB. - Tra parentesi i dati della spider.



Le linee tratteggiate si riferiscono alla spider.

## CONSUMI

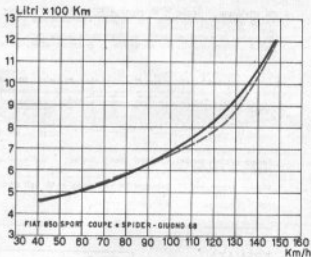
### CARBURANTE

extraurbano:	urbano:
min. 5,5 litri/100 km	min. 8,5 litri/100 km
max. 11 litri/100 km	max. 12,5 litri/100 km

### CONSUMO OLIO MOTORE

808 gr/1000 km

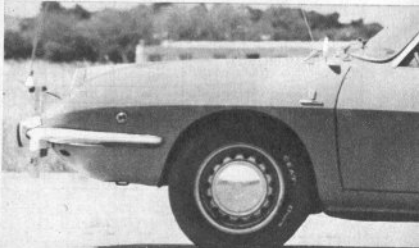
NB. - I dati di consumo d'uso della spider e della coupé si equivalgono.



Curva di consumo a velocità costante: cambio in IV marcia.

La linea tratteggiata si riferisce alla spider.

Tutte le rilevazioni sono state effettuate con vetture equipaggiate con pneumatici Ceat tipo Drive DSR/2 radiali, come omologati dalla Fiat.



## I CAMBI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

passaggio I-II 0,518 (0,438) sec.

passaggio II-III 0,392 (0,323) sec.

passaggio III-IV 0,317 (0,317) sec.

Tempo medio 0,400 (0,359)

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

## MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Cirottaferatta nei pressi di Frascati (Roma), distanza di km 3,2; dislivello totale: 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

TEMPO E MEDIA:

in 2'38"4/10 parti a 72,77 km/h (2'35"3/10 - 74,179 km/h)

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

## PROVA DI SORPASSO

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

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



Tempo minimo medio: 4,77 sec. (90,471 km/h)  
(4,64 sec. - 93,003 km/h)

Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

## FRENATA

Spazi frenata in funzione della velocità effettiva. Fondo stradale buono. Misurazione col «cronostatiografo» e indicazione elettronica pressione al pedale freno. Sforzo medio al pedale: 21 kg.

Velocità km/h	metri
40	8,2
60	19,4
80	36,7
100	58,7
120	83
140	111,5

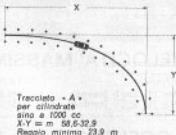
## RUMOROSITA' INTERNO VETTURA (COUPE)

Rilevata all'interno della vettura, al sedile anteriore su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio di velocità in «quarta». Velocità indicata al tachimetro. Rumore di fondo 24 db.

Velocità km/h	decibel ant.
40	82
60	83,5
80	90
100	94
120	96,5
140	98,5

## CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare rettilinei con curve a raggio costante. Serve a determinare la velocità massima a cui la vettura può affrontare situazioni analoghe. Durante la prova non si fa uso del freno sino a 1000 cc X-Y m 58,6-32,9 Raggio minimo 23,9 m



Tempo totale: 4,60 (4,52) sec.

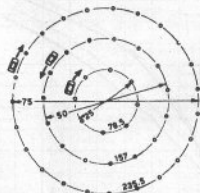
Velocità entrate: 83,761 (85,688) km/h

Velocità uscite: 51,067 (54,659) km/h

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

## - STEERING PAD - o prova dei cerchi

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



Tempi minimi medi:

75 m di diametro: 15,32 sec. (84,809 km/h)  
(15,37 sec. - 85,141 km/h)

50 m di diametro: 12,77 sec. (44,260 km/h)

(12,41 m - 45,526 km/h)

25 m di diametro: 8,38 sec. (30,182 km/h)

(8,97 sec. - 31,487 km/h)

Risultati tra media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

## - SLALOM - o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è valida. La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

Tempo minimo medio: 10,99 sec. (32,742 km/h) (11,315 sec. - 31,816 km/h).

NB. - Tra parentesi i dati della spider.

# LE PAGELLE

## COUPE'

VETTURA		
Estetica	27	Riuscite la fiancata e la coda, migliorato il frontale.
Grado di finitura	24	E' superiore a quello della precedente coupé.
Capacità trasporto persone e bagagli	21	Due posti comodi, bagagliaio appena sufficiente.
Assetto di guida	21	Nel complesso comodo, pedaliera da rivedere; volante un po' alto.
Comandi	21	Abbastanza comodi nel complesso, meno riuscita la pedaliera dove è impossibile fare il « punta-tacco ».
Strumentazione	26	Dotazione buona, disegno moderno; c'è il contagiri; manca il manometro olio.
Visibilità	21	Buona in avanti e ai lati, meno quella posteriore e di manovra.
Accessori	21	Sufficiente la dotazione, qualche particolare andrebbe modificato.
Piccola manutenzione	21	Semplicità. Accessibilità al vano motore discreta.
Tenuta acqua	20	Infiltrazioni attraverso i diflettori anteriori e nel bagagliaio.

### COMPORTAMENTO SU STRADA

Velocità massima	29	Buona la massima anche se un po' inferiore al valore dichiarato.
Accelerazione	29	Buona e migliorata notevolmente rispetto alla precedente versione.
Ripresa	28	Migliorata notevolmente rispetto alla precedente versione.
Marcia in salita	28	Vettura brillante e maneggevole.
Consumo	27	Anche tenendo conto delle prestazioni migliorate si mantiene entro valori buoni.
Tenuta di strada	26	Migliorata grazie ai nuovi pneumatici e ai diversi assetti: ancora sensibile però al vento laterale.
Confort di marcia	22	Rumorosità ancora un po' elevata. Sospensioni buone ma comunque migliorabili.
Motore	30	Grazie all'aumento della cilindrata ha ora caratteristiche di brillantezza maggiore. E' anche caratterizzato da un consumo contenuto.
Frizione	24	Sforzo al pedale contenuto, però progressività mediocre.
Cambio di velocità	27	Ottima manovrabilità e buona sincronizzazione.
Sterzo	24	Piuttosto rapportato, mediocre ritorno; leggero.
Freni	30	Resistenti e con effetto ben ripartito sui due assali.

**PRO** Prezzo contenuto  
Prestazioni brillanti  
Finitura migliorata

**CONTRO** Sensibile al vento laterale  
Scomodo il punta-tacco  
Infiltrazioni d'acqua nell'abitacolo

## SPIDER

VETTURA		
Estetica	28	Linea originale, forse troppo elegante per la classe della vettura. Migliorati il frontale e la coda.
Grado di finitura	24	Discreto, ma migliorabile.
Capacità trasporto persone e bagagli	24	Comodi i due posti, bagagliaio abbastanza sufficiente.
Assetto di guida	21	Abbastanza comodo, pedaliera mal disposta.
Comandi	21	Nel complesso pratici, escluse la pedaliera; impossibile fare il « punta-tacco ».
Strumentazione	30	Disegno moderno e ben leggibile, completa.
Visibilità	24	Buona in avanti e ai lati, anche con la « capote ».
Accessori	18	Dotazione limitata.
Piccola manutenzione	26	Semplicità e facile; migliore l'accessibilità al vano motore.
Tenuta acqua	18	Infiltrazioni attraverso il bordo superiore dei vetri, e il bordo della « capote ».

### COMPORTAMENTO SU STRADA

Velocità massima	30	Superiore a quella dichiarata. Senza altro notevole.
Accelerazione	30	Ancora migliore rispetto a quella della coupé.
Ripresa	29	Anch'essa è migliore rispetto a quella della coupé. Migliorata non poco rispetto alla precedente versione.
Marcia in salita	29	Prestazioni lievemente superiori e quelle della coupé.
Consumo	27	Minima differenza rispetto a quella della coupé. Migliore alle basse velocità; aumenta notevolmente alle alte.
Tenuta di strada	28	Migliore rispetto a quella della coupé, inoltre meno sensibile al vento laterale.
Confort di marcia	20	Sospensioni un po' più secche e sedili un po' rigidi.
Motore	30	Stesse caratteristiche di quello della versione coupé.
Frizione	25	Stesse caratteristiche di quelle della versione coupé però per la posizione più abbassata del sedile il suo azionamento è migliore.
Cambio di velocità	27	Ottima manovrabilità e buona sincronizzazione.
Sterzo	25	Un po' più pronto di quello della coupé.
Freni	30	Resistenti e con effetto ben ripartito sui due assali.

**PRO** Ottime prestazioni  
Strumentazione completa  
Linea piacevole

**CONTRO** Finitura migliorabile  
Scomodo il punta-tacco  
Ribaltono « capote » un po' macchinoso