



(segue da pag. 94)

ACCELERAZIONE: MODESTA ADEGUATA PERO' ALLE CARATTERISTICHE DELLA VETTURA.

L'accelerazione dipende ovviamente dalle caratteristiche del motore e dal carico. Con 20 CV a disposizione, e con un peso minimo di oltre 650 kg non si può pretendere di avere accelerazioni brucianti: infatti sul chilometro con partenza da fermo abbiamo impiegato 47,3 secondi, un tempo certo non brillante, tuttavia decisamente migliore di quello a suo tempo ottenuto con la vecchia «500 F» (più lenta di circa 3 secondi). A massimo carico sul chilometro ci vogliono circa 3 secondi in più. E' comunque necessario «tirare» a lungo le marce per avere le migliori accelerazioni.

Tale mancanza di scatto si avverte anche nella circolazione in città: ai semafori si ha sempre la sensazione che manchi qualche cavallo per poter partire con un po' più di decisione. Il tempo ottenuto sui 400 metri conferma queste sue caratteristiche.

RIPRESA: LENTA MA CON DISCRETA ELASTICITA' DI MARCIA.

Un po' più di potenza e maggiore coppia danno alla «126» quella elasticità di marcia di cui si sentiva la mancanza nella precedente «500 F»: il miglioramento è abbastanza sensibile (4 secondi meno nel chilometro con partenza da 30 km/h); e ciò che più conta, si può riprendere da bassa velocità senza saltellamenti: in seconda infatti si può ripartire quasi da fermo: certo è necessario un bel po' di tempo per raggiungere velocità rispettabili ma, considerata la cilindrata, ci si può accontentare.

C'è stato poi un miglioramento nella ripresa a pieno carico: la differenza infatti è di circa 4 secondi sul chilometro.

CAMBIO: SINCRONIZZAZIONE MIGLIORATA — PRIMA ANCORA DIFFICILE DA INNESTARE.

Anche qui dobbiamo ricordarci della vecchia «500»: il suo cambio era una

delle parti meccaniche meno apprezzate soprattutto dai meno esperti della guida: ora sulla «126», con il nuovo sistema di sincronizzazione, i cambi marcia sono più semplici: 2°, 3° e 4° si innestano con una certa facilità anche scalando le marce. E' invece quasi impossibile innestare velocemente la 1° senza «grattare», se non si fa la «doppietta». Comunque i vantaggi ci sono e si apprezzano soprattutto nel misto.

Le marce nel complesso sono ben scalate, ma la 4°, «moltiplicata», è un po' lunga e costringe a sfruttare la 3° marcia se si vuole raggiungere una accettabile velocità: diversamente (cioè a velocità modeste) una volta innestata la 4° la «126» tende a «sedersi».

FRIZIONE: COMANDO ABBASTANZA DOLCE. POSIZIONE PEDALE SCOMODA.

Mantiene le caratteristiche della vecchia versione: abbiamo notato infatti una certa dolcezza di azionamento, anche se non molto graduale al momento dell'innesto. Normale lo sforzo richiesto (10 kg). Nella manovra di cambio marcia però si avvertono le già citate difficoltà causate dalla posizione del pedale, troppo a ridosso del passaggio ruota, per cui il pilota per frizionare è costretto a scomode «manovre».

STERZO: POCO PRECISO. RITORNO SCARSO. LEGGERO IN MANOVRA.

Non ci è piaciuto lo sterzo: è infatti impreciso, poco pronto, soprattutto nelle posizioni intermedie (cioè tra volante tutto a destra e tutto a sinistra), e quasi insensibile ai comandi del pilota. All'uscita delle curve il «ritorno» è praticamente inesistente cosicché per raddrizzare le ruote è necessario accompagnarlo con una certa decisione. Naturalmente nella guida a velocità ragionevoli questi inconvenienti non si avvertono e allora si riesce ad apprezzarne la leggerezza, e quindi la manovrabilità della vettura: solo se si «tira» un po' si ha di nuovo un comportamento poco gradevole.

Buono il diametro di sterzata (8,50 m a destra e 8,70 m a sinistra).

FRENI: PIU' EFFICACI ALLE MEDIE VELOCITA'.

I quattro tamburi assicurano una buona frenata, soprattutto a basse e medie velocità. Nelle frenate improvvise ad andatura elevata non sono dei migliori e lo spazio per fermarsi soprattutto a massimo carico è notevole. L'efficacia diminuisce nelle discese veloci, perché il surriscaldamento si raggiunge abbastanza rapidamente.

Normale invece lo sforzo al pedale (36 kg a minimo carico e 45,5 kg a massimo carico): inoltre questo sforzo si può ben modulare, ed avere quindi una frenata progressiva.

CONSUMO: BUONO COMPLESSIVAMENTE. PIU' NOTEVOLE ALLE VELOCITA' PIU' ELEVATE.

Nel consumo non ci scostiamo molto dai valori a suo tempo ottenuti con la vecchia «500», nonostante le superiori prestazioni che si hanno ora. Se si rinuncia ad ambizioni velocistiche si possono ottenere notevoli economie rispetto ad altre vetture: a 80 km/h ad esempio si superano di poco i 5 litri per 100 km.

A velocità più elevate, prossime a quelle massime, occorrono 8 litri per 100 km: risultati tuttavia che si possono avere anche con una buona utilitaria di un litro di cilindrata (come per esempio la «127»).

Anche nella circolazione su strade normali non si superano questi valori. Con un po' di attenzione nella guida nei percorsi misti si possono avere anche consumi di 5,5-6,5 litri per 100 km.

In città, invece, con una guida normale cioè senza abusare delle marce, non si superano i 9 litri per 100 km. Interessante poi il fatto che in autostrada i consumi a massimo o minimo carico rimangono praticamente eguali.

CONFORT: BUONO SUL FONDO REGOLARE MENO SULLO SCONNESSO.

E' divenuto ora più facile affrontare dei viaggi anche in quattro persone, grazie, alle maggiori dimensioni dell'abitacolo. Però la rumorosità e le caratteristiche delle sospensioni, con ruote di piccolo diametro, fanno sì che anche delle piccole asperità del terreno si risentano inevitabilmente nell'abitacolo, cosicché ai passeggeri non vengono risparmiati sobbalzi poco piacevoli quando si marcia su fondo appena sconnesso. Rumorosità e vibrazioni non sono delle più lievi soprattutto alle velocità (90-100 km/h) che più frequentemente si tengono in autostrada.

IN CITTA'.

La «126» è la vettura più indicata, tra quelle presenti sul nostro mercato, per la circolazione urbana, in virtù del suo ingombro contenuto, del prezzo d'acquisto e dell'economia d'esercizio. Tali pregi rilevammo a suo tempo nella «500»: ora però, con il motore più potente, la maggiore elasticità e soprattutto con una migliore visibilità queste doti «cittadine» sono migliorate. Un motore un po' più

brillante e una carrozzeria meglio protetta dai piccoli urti in posteggio farebbero della «126» una insuperabile «seconda vettura».

TENUTA DI STRADA: BUONA A MEDIA VELOCITA'. SCARSA AL LIMITE.

A velocità normali la tenuta di strada è buona e consente una guida divertente su percorsi tormentati. Quando però si vuole andare più forte la «126» rivela alcune caratteristiche tendenze di cui si deve tener conto.

Il suo comportamento in curva è quello tipico delle «tutto dietro», cioè nettamente sovrasterzante, e ciò si avverte soprattutto aumentando la velocità di entrata in curva: ciò significa che la coda «chiude» la curva e la vettura, portata al limite, tende a sbandare: tale comportamento è ancora più sensibile di quello della «500», però, secondo noi, non è migliorato per le caratteristiche delle sospensioni (più morbide) e dello sterzo (poco pronto e impreciso) per cui riesce piuttosto difficile correggere le eventuali sbandate del retrotreno; tale comportamento si manifesta, è vero, solo al limite, ma è consigliabile tenerlo sempre ben presente.

Quando si affronta decisamente una curva, la «126» «punta» decisamente sulla ruota anteriore esterna: bisogna quindi non insistere a «tenere» la vettura a tutti i costi, sterzando ancor più del dovuto perché si può andare anche incontro a spiacevoli sorprese. Su terreno bagnato queste caratteristiche non entusiasmano di tenuta di strada si manifestano più decisamente: consigliamo quindi prudenza a chi pretende di andare forte quando piove. In autostrada solo alla velocità pressoché massima si nota un lievissimo alleggerimento dell'avantreno, per cui sono necessarie piccole correzioni dello sterzo.

Le concorrenti della "126"

La «126» per la cilindrata ha solo due dirette concorrenti: la Citroën «Ami 8 Confort» e la NSU «Prinz 4 L».

Ricordiamo le principali caratteristiche e le prestazioni da noi rilevate. Citroën «Ami 8 Confort», prezzo di listino lire 1.086.000, è una trazione anteriore con motore a 2 cilindri orizzontali raffreddato ad aria, albero a camme centrale, 602 cc, 35 CV (SAE). Velocità massima 118,824 km/h. Chilometro da fermo 44,125 sec. Chilometro in IV da 30 km 52,195 sec. Marcia in salita 62,541 km/h. Consumo a 2/3 della velocità massima 5,6 litri/100 km a 79,2 km/h. Capacità bagagliaio 280 dmc.

NSU «Prinz 4 L», prezzo di listino lire 952.000, motore posteriore a 2 cilindri affiancati raffreddati ad aria, albero a camme in testa, 598 cc, 30 CV (DIN). Velocità massima 120,647 km/h. Chilometro da fermo 43,620 sec. Chilometro in IV da 30 km/h 46,250 sec. Marcia in salita

66,055 km/h. Consumo a 2/3 della velocità massima 4,8 l/100 km a 80,4 km/h. Capacità bagagliaio ant. 260 post. 40 dmc.

Entrambe le vetture hanno abitabilità maggiore di quella della «126». Vi sono inoltre vetture, alcune da noi provate, altre no, che per cilindrata o per il prezzo si avvicinano alla «126».

Questi i dati principali: Citroën «Dyane 6», prezzo di listino lire 932.960, motore a 2 cilindri orizzontali da 602 cc raffreddati ad aria, 35 CV (SAE). Velocità massima dichiarata 120 km/h.

Skoda «S 100», prezzo di listino lire 940.000, motore a 4 cilindri in linea, 988 cc, 48 CV (SAE), trazione posteriore, velocità massima 125,037 km/h.

Renault «R 4 Lusso», prezzo di listino lire 968.800, motore a 4 cilindri in linea, 845 cc., 30 CV (SAE), velocità massima 109,689 km/h.

Honda «360», prezzo di listino lire 900.000, 2 cilindri raffreddati ad aria, 361 cc, 31 CV (SAE). Velocità massima 112,170 km/h.

Come andava la vecchia "500"

- Ricordiamo le principali prestazioni da noi rilevate sulla «500 F» (Novembre 1965)
- VELOCITA' MASSIMA (a minimo carico): 98,496 km/h
- ACCELERAZIONE: 1 km con partenza da fermo: 50,84 sec.
- RIPRESA: 1 km con partenza da 30 km in IV: 56,07 sec.
- CONSUMO a 2/3 della velocità massima (65,6 km/h): 4,8 litri/100 km
- MARCIA IN SALITA: 3'30" 4/10 media 54,753 km/h

