





"FEROZA": CHE FINE HA FATTO ROCKY RABBIT?

La nuova
Daihatsu si
discosta dal noto
modello della
stessa Casa per il
brillante motore
a 16 valvole e
per il comfort
superiore

La Daihatsu ha una lunga tradizione fuoristradistica. Con la "Taft" prima e la "Rocky" poi, la Casa giapponese appartenente al gruppo Toyota si è guadagnata la fama di progettare e costruire 4x4 solide e affidabili. Ora la sua ultima nata, la "Feroza", debutta sul mercato con tutte le carte in regola per raccogliere i favori del pubblico. Presenta interessanti soluzioni tecniche che la rendono piacevole anche nell'uso stradale ed è disponibile in numerose versioni e allestimenti. Motore a iniezione e catalizzatore o a carburatore, carrozzeria *hard-top* o telonata, allestimento base "DX" o lusso "EL". Ha come unica diretta concorrente la Suzuki "Vitara" e costa, a seconda della versione, da 20.950.000 lire a 25.250.000 I.V.A. compresa. Auto in Fuoristrada ha provato la versione "DX" con motore a iniezione e marmitta catalitica.

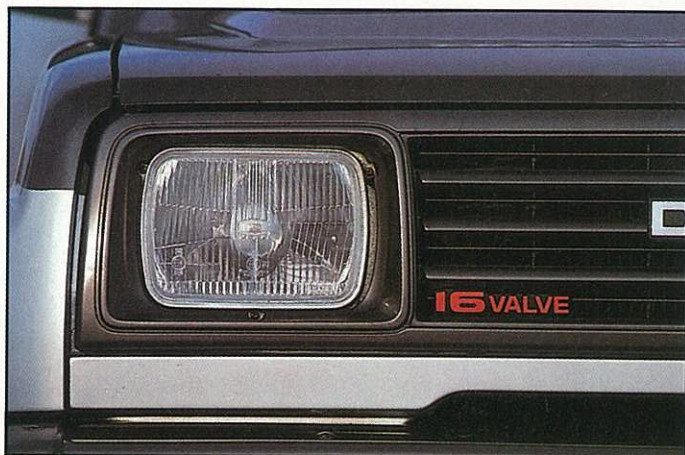
ESAME VETTURA

Linea e carrozzeria

 Progettando la "Feroza", la Daihatsu ha abbandonato il suo classico concetto di 4x4 squadrato. Pur ricordando la "Rocky", la nuova fuoristrada giapponese è più aerodinamica, con

(segue a pag. 78)

Cassano d'Adda (Milano). A lato, nella mascherina frontale del radiatore, accanto al faro, è posta la scritta "16 Valve", ad indicare il sofisticato sistema di distribuzione. Nella foto grande: la linea della nuova Daihatsu "Feroza" si presenta moderna e classica nello stesso tempo.



(segue da pag. 77)

superfici arrotondate e filanti; in particolare il parabrezza è più inclinato e l'altezza totale è diminuita di circa dieci centimetri. La linea è piacevole, elegante e grintosa al tempo stesso. A donare eleganza ci pensano la verniciatura bicolore e l'*hard-top* in due pezzi, perfettamente raccordato alla carrozzeria. A renderla grintosa contribuiscono invece il cofano sfuggente verso il basso e soprattutto i parafranghi bombati come sulle vetture sportive.

Abitabilità e accesso

Le dimensioni esterne sono compatte: 1 metro e 58 centimetri di larghezza per circa 3 metri e 70 centimetri di lunghezza, compreso lo sbalzo della ruota posteriore. L'abitabilità è quindi per quattro persone. Soprattutto davanti si viaggia comodi; lo spazio ai gomiti è più che buono mentre la grossa *consolle* centrale è un po' troppo ingombrante e spigolosa. Dietro due persone viaggiano più comode di quanto ci si possa aspettare. L'ampiezza delle superfici vetrate e la luminosità dell'abitacolo rendono piacevole l'uso della "Feroza". L'accessibilità anteriore è agevolata dal pianale non troppo alto, mentre per accedere al divano posteriore bisogna

(segue a pag. 80)

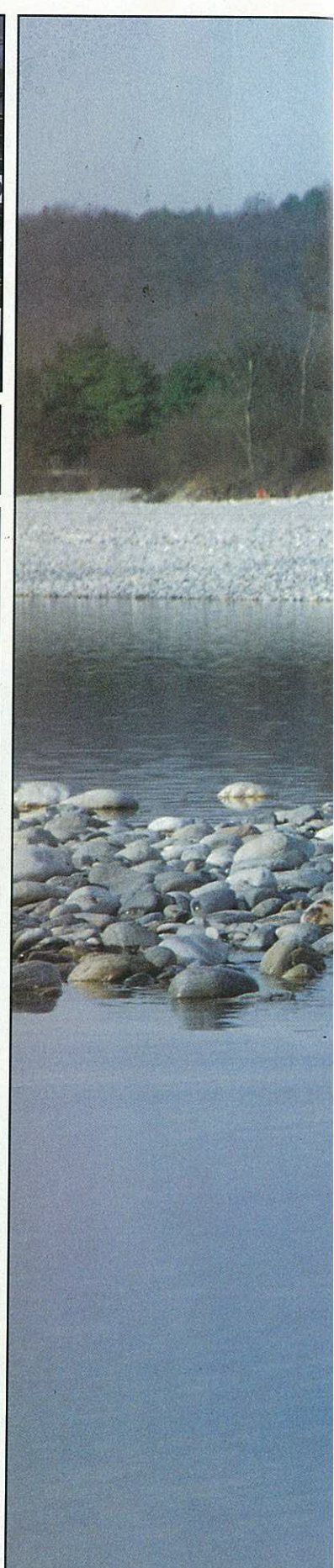
	90° OTTIMO	<p>SEI SIMBOLI PER GIUDICARLA SUBITO</p> <p>Per dare maggiore immediatezza ai nostri giudizi ci siamo serviti di questa scala di valutazione in cui pregi e difetti sono simboleggiati da salita e discesa.</p>
	60° BUONO	
	30° DISCRETO	
	0° SUFFICIENTE	
	-30° INSUFFICIENTE	
	-60° PESSIMO	

UN TETTO PER OGNI ESIGENZA

La "Feroza" presenta un unico "taglio" alla carrozzeria. Quest'ultima è di tipo aperto, con un robusto *roll-bar* centrale collegato con due montanti sopra alle portiere e al parabrezza.



A modificare l'aspetto della 4 x 4 giapponese provvedono le diverse possibilità di chiusura della carrozzeria. L'*hard-top* in due gusci trasforma la "Feroza" in una vettura chiusa con tettuccio centrale apribile. Esiste una capottina interamente in tela gommata, con possibilità di arrotolare i telini laterali e posteriori, e un'ulteriore versione *cabriolet*. Quest'ultima dispone di un particolare telino a piegatura rapida, offerto come accessorio sia per il modello *hard-top* sia per quello telonato. □

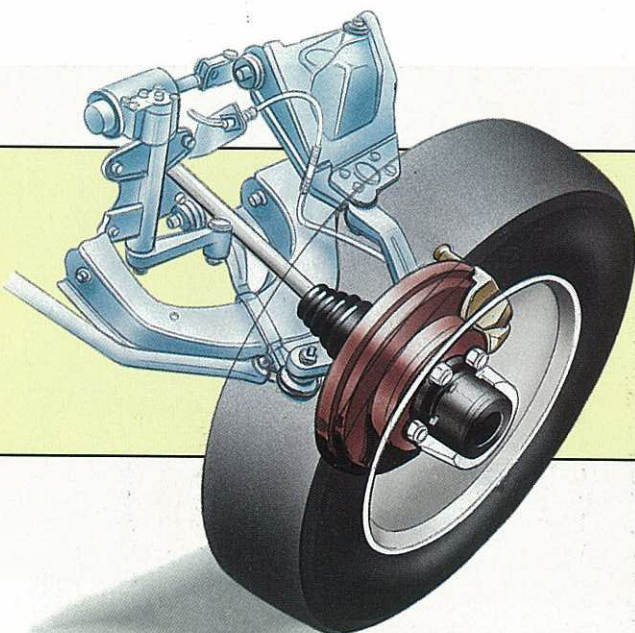




prove

INDIPENDENTI

■ Lo schema della sospensione anteriore prevede le ruote indipendenti con bracci sovrapposti e barre di torsione con funzione di molla. È questa una soluzione che è stata ampiamente collaudata dalla stessa Daihatsu. □



(segue da pag. 78)

adattarsi ai soliti contorsionismi delle 4x4 che hanno due sole porte.

Posizione di guida

Il sedile della versione "DX" da noi provata è correttamente disegnato, sostiene le reni ma non è particolarmente anatomico. Proporzionalmente migliore è invece il sedile della più lussuosa versione "EL". La posizione di guida è corretta, il volante da 39 centimetri di diametro si impugna bene, la leva del cambio è a portata di mano. Manca invece un appoggio per il piede sinistro accanto al pedale della frizione. L'assetto al volante è una via di mezzo fra quello rialzato, tipico delle fuoristrada vere, e quello più basso e sportivo delle vetture da strada. La visibilità è buona, e anche chi proviene dalle comuni berline si trova subito a proprio agio.

Cruscotto e strumenti

Il disegno della plancia è rimasto invariato rispetto alla "Rocky" della stessa Daihatsu. Il cruscotto è stato invece disegnato ex novo. La sua palpebra arrotondata contribuisce a rendere piacevole la strumentazione, essenziale ma di facile lettura. Fra il tachimetro e il contagiri, utile data l'esuberanza del

(segue a pag. 83)



Cambio più "automobilistico"

Per il cambio della "Feroza", la Daihatsu ha fatto tesoro delle esperienze compiute con quello della "Rocky". Rispetto a quest'ultimo, il nuovo cambio a cinque velocità presenta una spaziatura più regolare tra i vari rapporti. Sono state incrementate anche le qualità "automobilistiche": così gli innesti sono più dolci e precisi mentre la quinta marcia si rivela molto adatta per i trasferimenti autostradali ad andature sostenute.

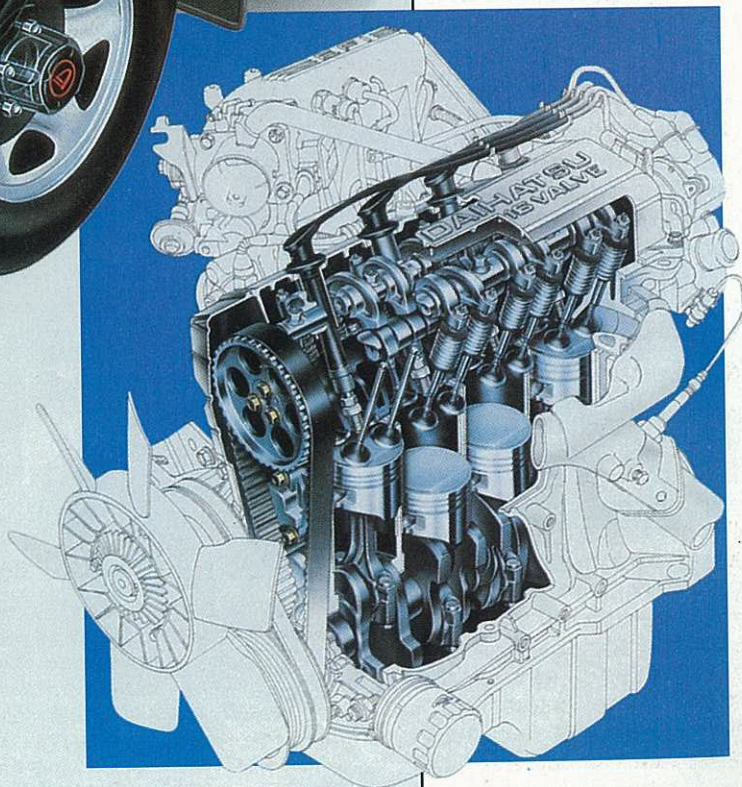


Scelta difficile

Quando si è trattato di definire il tipo di alimentazione da adottare per la "Feroza", alla Daihatsu hanno preso una decisione "salomonica". Iniezione e carburatori trovano così egualmente spazio su questa brillante fuoristrada giapponese dando origine a due versioni distinte e dotate ciascuna di una precisa personalità. Quella a iniezione ha una potenza superiore di una decina di cavalli pur se, fino a due terzi del regime di utilizzazione, le curve non presentano sostanziali differenze. Agli alti regimi ovviamente la versione a iniezione prende il sopravvento, e in maniera piuttosto decisa; ma la versione a carburatori si dimostra in compenso più generosa per quanto concerne la coppia disponibile ai bassi. Da rilevare che la versione dotata di alimentazione a iniezione è equipaggiata in serie di marmitta catalitica e pertanto richiede l'impiego di benzina senza piombo.

Motore davvero raffinato

Il motore che equipaggia la "Feroza" è piuttosto raffinato per una fuoristrada. Realizzato in lega di alluminio, ha una testata a 16 valvole e l'alimentazione elettronica. La potenza erogata è di 95 CV a 5700 giri al minuto. Tecnica sofisticata e prestazioni notevoli vanno così a braccetto nella piccola 1600 cc della Daihatsu che dispone anche di una notevole coppia.



Plancia lineare

Cassano d'Adda (Milano).

A lato, la plancia è di disegno razionale, con una grossa "console" centrale. Piacevole il disegno del cruscotto, con la strumentazione chiaramente leggibile.

A destra, gli essenziali pannelli alle portiere, privi di tasca portaoggetti.

Qui sotto, sugli sterrati veloci la "Feroza" garantisce una buona stabilità grazie alle sue sospensioni con adeguata taratura





CONVIVONO FERRO E VELLUTO

■ Il nome "Feroza" deriva dalla fusione delle parole Ferocious e Roza, storpiatura giapponese del fiore di rosa. La denominazione "Feroza" sta quindi ad indicare un carattere aggressivo e sportivo, destinato a un utente giovane, ma docile e confortevole al tempo stesso, adatto quindi a un pubblico più maturo. La 4 x 4 giapponese si inserisce nel segmento "Sport Utility", come lo definisce la stessa Daihatsu, adatta al tempo libero e al lavoro. □

(segue da pag. 80)

motore, sono posti il termometro dell'acqua e l'indicatore del livello carburante. Al centro della plancia è predisposto lo spazio per la strumentazione supplementare, che è di serie sulla "EL".

Capacità di trasporto

La "Feroza" è omologata al trasporto di quattro persone, con portata utile variabile da 420 a 450 chilogrammi, a seconda degli allestimenti. Se lo spazio per i passeggeri è adeguato, quello riservato ai bagagli non è eccezionale per quattro persone: è comunque buono in relazione alle dimensioni esterne. Il divano posteriore ribaltabile, sdoppiato sulla versione "EL", consente di ampliare nettamente la superficie si carico.

Livello di finitura

L'hard-top in fibra di vetro ha un livello di finitura elevato, senza viti o incastri a vista. Il tettuccio rigido, in particolare, può essere rimosso in pochi secondi agendo su di un solo pomello a vite, trasformando la fuoristrada giapponese in una piacevole vettura "estiva". La verniciatura bicolore è correttamente eseguita, e non si notano differenze fra il "metallizzato" dell'hard-top e quello della carrozzeria, nonostante siano realizzati con

diversi materiali. La dotazione accessoristica e le finiture della versione "DX" sono piuttosto essenziali, ma sobrie e piacevoli grazie al disegno spigato dei sedili in stoffa. I pannelli delle portiere potrebbero invece essere migliori. Decisamente più ricco il livello di finitura della "EL".

TECNICA

Motore e coppia

Il quattro cilindri in linea in lega di alluminio piacerà certo ai cultori della tecnica raffinata. Nonostante la cilindrata di 1589 cc, pochi rispetto ad altre fuoristrada, dispone della ragguardevole potenza di 95 CV a 5700 giri al minuto. Il merito è da ricercare nella moderna distribuzione a 16 valvole, quattro per cilindro, abbinata al sistema di alimentazione a iniezione elettronica. La "Feroza" è disponibile anche in versione a carburatore, con circa 10 cavalli in meno. Fino a 4000 giri al minuto le curve di potenza dei due motori si equivalgono; oltre tale regime la versione "EFI" a iniezione si dimostra decisamente meglio dotata. La coppia motrice appare più vantaggiosa a basso numero di giri sulla versione a carburatori; ma se oltre i 3500 giri al minu-

(segue a pag. 84)

STESSA TAGLIA DELLA ROCKY

■ Rispetto alla sorella maggiore "Rocky", disponibile con motore 1988 cc a benzina o 2765 cc Diesel e Turbo Diesel, la "Feroza" ha dimensioni praticamente uguali. Queste le sue quote principali: lunghezza 3685 mm, larghezza 1580 mm, altezza 1720 mm, passo 2175 mm, carreggiata anteriore e posteriore 1320 mm, peso a vuoto 1130-1160 kg, raggio di sterzata 5 metri, capacità serbatoio 60 litri, pneumatici di misura 195 RH15. □

(segue da pag. 83)

to la sua curva di coppia è in discesa, quella della versione "EFI" è piena e sufficientemente costante fino a 4800 giri, con un allungo sensibilmente migliore. Anche una fuoristrada può essere ecologica: la "Feroza" a iniezione è dotata di serie di marmitta catalitica.

Cambio e frizione

Il cambio a cinque rapporti ha innesti precisi e veloci; solo la retromarcia deve essere inserita con calma per evitare una leggera rumorosità d'innesto. L'intero gruppo risulta migliorato rispetto a quello più che collaudato della "Rocky". La spaziatura fra i vari rapporti è regolare, con tutte le marce piuttosto lunghe; la quinta, sufficientemente "di riposo", è adatta anche ai veloci trasferimenti autostradali. Al cambio è accoppiato un riduttore a due rapporti.

Catena cinematica

La trazione, nella normale condizione di uso, è trasmessa dalle ruote posteriori. L'albero della trazione anteriore viene posto in movimento dalla corta leva accanto a quella del cambio. Il moto all'albero di trasmissione anteriore è assicurato dalla catena silenziosa in luogo dei tradizionali ingranaggi. I semiassi anteriori sono di di-

versa lunghezza mentre il differenziale anteriore, a causa delle sospensioni indipendenti, è ancorato in modo solidale al telaio a longheroni.

Organi di sterzo



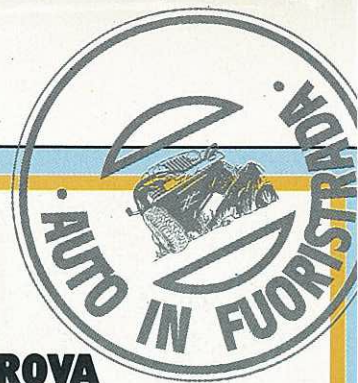
La "Feroza" può essere equipaggiata con un comando meccanico a circolazione di sfere, oppure con un sistema servoassistito. Lo sterzo meccanico del modello in prova si è dimostrato piacevole, diretto e preciso su strada anche a velocità elevata. Fuoristrada non risente di brusche reazioni e non si appesantisce neppure nelle manovre da fermo.

Sospensioni e twist



L'avantreno a ruote indipendenti, bracci sovrapposti e barre di torsione con funzione di molla, è accoppiato al classico e affidabile assale rigido posteriore con molle a balestra. La taratura del sistema è piuttosto rigida, adatta allo sterrato o in genere ai percorsi veloci. Come optional è disponibile la regolazione elettrica dell'assetto su tre differenti tarature, per rendere più confortevole l'uso sulle strade asfaltate. L'escursione delle ruote non è particolarmente ampia. Nei passaggi più impegnativi può quindi "staccare" una ruota dal terreno.

(segue a pag. 87)



PRESTAZIONI E RILIEVI DELLA NOSTRA PROVA

■ In questa tabella sono riassunte le prestazioni rilevate nella nostra prova su strada e in fuoristrada e le caratteristiche di mobilità; per mobilità si intende la capacità del veicolo di seguire le asperità del terreno senza staccare le ruote dal suolo e senza urtare telaio e carrozzeria contro gli eventuali ostacoli sporgenti dal terreno. □

Velocità massima (km/h)

150	dichiarata
150,2	effettiva



Velocità minima (km/h)

10	in "prima" ridotta al regime di coppia massima
----	--

28,5 ant.

Indica il massimo sollevamento della ruota anteriore prima dello stacco di una delle altre tre

Ripresa da 40 km/h in IV

19"2	base 400 metri
36"8	base 1000 metri

Accelerazione con partenza da fermo

18"3	base 400 metri
37"5	base 1000 metri

Consumi d'uso

(litri/h)	(l/100 km)
9,4	10,0
in fuoristrada	su percorso misto

Spazio di frenata (m)

19,8	da 60 km/h
33,0	da 80 km/h
50,6	da 100 km/h

Consumi a velocità costante (l/100 km)

5,0	a 40 km/h
5,3	a 60 km/h
6,0	a 80 km/h
8,2	a 100 km/h

Rumorosità dB (A) (rilevazione ai posti anteriori)

46,0	al minimo
64,2	a 50 km/h
64,8	a 70 km/h
68,5	a 90 km/h
71,3	a 110 km/h

Guado massimo (cm)



50

È il limite a cui può spingersi la vettura nell'attraversamento di corsi d'acqua prima che vengano sommersi organi vitali, come il collettore d'aspirazione, lo spinterogeno e così via. Il limite è teorico

Angoli a terra



45°
attacco

L'angolo d'attacco è quello formato col terreno dalla retta tangente la ruota e lo sbalzo anteriore. Analogamente dicasi per l'angolo d'uscita posteriore. L'angolo di dosso è quello formato col terreno dalla retta che congiunge la ruota e il punto mediano del telaio

38°
uscita

24°
dosso

Escursione ruote (cm)



33
post.

La prova per la ruota posteriore è identica a quella per la ruota anteriore. Valori simili indicano equilibrio



23
twist

Nella prova di twist vengono sollevate due ruote opposte contemporaneamente fino al distacco della terza ruota

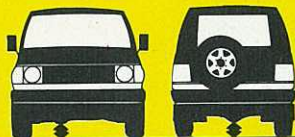
Gradino massimo (cm)



24

Indica l'altezza minima da terra dello sbalzo anteriore e in quella corrisponde in pratica all'angolo di attacco

Altezza da terra (cm)



20,8
ant.

20,0
post.

In genere viene rilevata nella zona anteriore e in quella posteriore. Indica i punti che hanno più probabilità di interferire col terreno

Pendenza superabile



45°

Si esprime in gradi (misurando l'angolo della salita col piano orizzontale) oppure in percentuale (misurando il rapporto tra i cateti del triangolo rettangolo che ha per ipotenusa la salita)

Angolo ribaltamento



43°

È il limite massimo d'inclinazione della vettura: quando il baricentro cade fuori della base d'appoggio il veicolo è soggetto al ribaltamento



Curata anche nell'aerodinamica

Nelle tre foto qui sopra: in alto, nello sportellino per il rifornimento è riportata la dicitura "solo benzina senza piombo", necessaria ad alimentare la versione a iniezione e marmitta catalitica. Al centro e qui sopra, dalle viste posteriore e frontale si nota la notevole rastrematura verso l'alto della moderna carrozzeria.

Buona "navigatrice"

Cassano d'Adda (Milano).
A sinistra, i sedili anteriori della versione "DX" sono soprattutto robusti, adatti anche all'uso "aperto" della "Feroza". A destra: il divano posteriore ospita due persone; l'accesso è possibile, per motivi di sicurezza, solo dal lato marciapiede sulla destra, ribaltando e avanzando il sedile anteriore. Nella foto grande qui sotto, nonostante i motori a benzina soffrano l'acqua più dei Diesel, la "Feroza" ha dimostrato buone doti "nautiche"; non risente degli spruzzi nei guadi veloci.



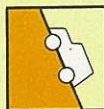


LA MECCANICA È SOFISTICATA

■ **Motore:** quattro cilindri in linea, alimentazione a benzina, iniezione elettronica, testata a sedici valvole, cilindrata totale 1589 cc, potenza massima 95,2 CV a 5700 giri/min, coppia massima 13,1 kgm a 4800 giri/min, rapporto di compressione 9,5:1 (versione a carburatore: potenza massima 85,7 CV a 6000 giri/min, coppia massima



12,9 kgm a 3500 giri/min). **Cambio:** a cinque rapporti: 1^a 3,752; 2^a 2,182; 3^a 1,428; 4^a 1,000; 5^a 0,865; RM 3,942; riduttore a due rapporti: normale 1,000; ridotto 1,754; rapporto al ponte 5,285; frizione meccanica, monodisco a secco. **Telaio:** longheroni e traverse. **Sospensioni:** anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, barre di torsione; posteriori ad assale rigido, molle semiellittiche a balestra. **Freni:** anteriori a disco; post. a tamburo. □



74°

ARMA VINCENTE

■ Pur con una cilindrata ridotta, la "Feroza" offre prestazioni in assoluto di tutto rispetto. Sufficientemente spaziosa, è di gestione economica. La linea filante e moderna potrebbe decretarle quel successo in Italia che la Daihatsu si merita. □

(segue da pag. 83)

GUIDA

Come va su strada



Il motore sale di giri con costanza, regolarmente. Ciò induce spesso in errore, poiché la progressione è notevole anche se poco "apparisciente", senza la spinta decisa dell'entrata in coppia. In breve tempo, grazie anche al favorevole rapporto peso/potenza, si raggiungono velocità elevate senza attendere lunghi lanci. La stabilità è sempre buona, da vettura stradale, mentre il *comfort* è paragonabile a quello di un'auto sportiva.

Come va fuoristrada



La "Feroza" ha una doppia personalità. Grazie all'iniezione elettronica riprende da basso numero di giri, e si può andare a passeggio senza un intenso uso del cambio. Sopra i 4000 giri/minuto diviene invece grintosa ed estremamente divertente. Le marce ridotte, non è un gioco di parole, sono sufficientemente "lunghe" come richiesto dalle moderne esigenze del fuoristradista, che predilige le piste tracciate ai percorsi impervi del fuoripista. Sugli sterrati è pienamente godibile, con qualche reazione al retrotreno in presenza di pro-

fondi solchi trasversali. La maneggevolezza è elevata e la guida poco impegnativa. Fra i grossi massi occorre attenzione, poiché l'altezza da terra non è delle più elevate: è lo scotto da pagare al baricentro basso e alla elevata stabilità. Gli angoli caratteristici sono buoni, mentre il massimo gradino affrontabile è limitato dalla sporgenza della piastra a protezione delle sospensioni anteriori.

Come frena



La "Rocky" non brilla per resistenza alla fatica. La situazione pare migliorata sulla "Feroza", che assicura corretti spazi di arresto senza incertezze o sbandamenti. La leggerezza della vettura anche in questo caso è di aiuto al lavoro dei freni, a disco anteriori e a tamburo posteriori, che non sono chiamati a svolgere un compito gravoso.

Quanto consuma



Chi si accontenta di andare a spasso sfruttando la buona elasticità del motore otterrà anche apprezzabili percorrenze chilometriche, superiori ai dieci chilometri al litro. Lo sportivo dovrà invece accontentarsi di percorrere otto chilometri al litro, o anche meno, a seconda del percorso e dello stile di guida.

Eugenio Martignani