

Quando giudica un'automobile anche un grande campione può essere smentito. È un po' come per la critica cinematografica. Quante volte, alla resa dei conti, un film stroncato nelle recensioni riesce invece a riempire le sale e fare incassi da record? Per analogia è quanto è successo alla Nissan con la Datsun 240Z, prima sportiva nel senso pieno della parola costruita dalla marca giapponese.

«Una linea sicuramente non moderna, un motore non molto potente ma progressivo e silenzioso, con scarsa accelerazione e con rapporti al cambio un po' troppo lunghi, un impianto frenante inadeguato ed una tenuta di strada non eccezionale». L'infuocato commento, che si poteva leggere su un numero di Quattroruote dei primi anni Settanta, è niente meno che di Emerson Fittipaldi. Il grande campione della Formula Uno non è proprio tenero con la Datsun 240Z. Non importa che, all'epoca, anche la mitica Jaguar E, con la quale più d'uno ha messo in concorrenza la sportiva nipponica, a sua volta non fosse un emblema di sicurezza in quanto a tenuta di strada.

A riequilibrare il giudizio negativo del pilota brasiliano ci ha pensato il pubblico dei cinque continenti. Costruita quasi appositamente per il mercato nordamericano, la Datsun 240Z trova presto proseliti in vari angoli della Terra. E in meno di dieci anni di vita, se ne vendono circa mezzo milione di esemplari. Un vero record. È la sportiva più venduta al mondo.

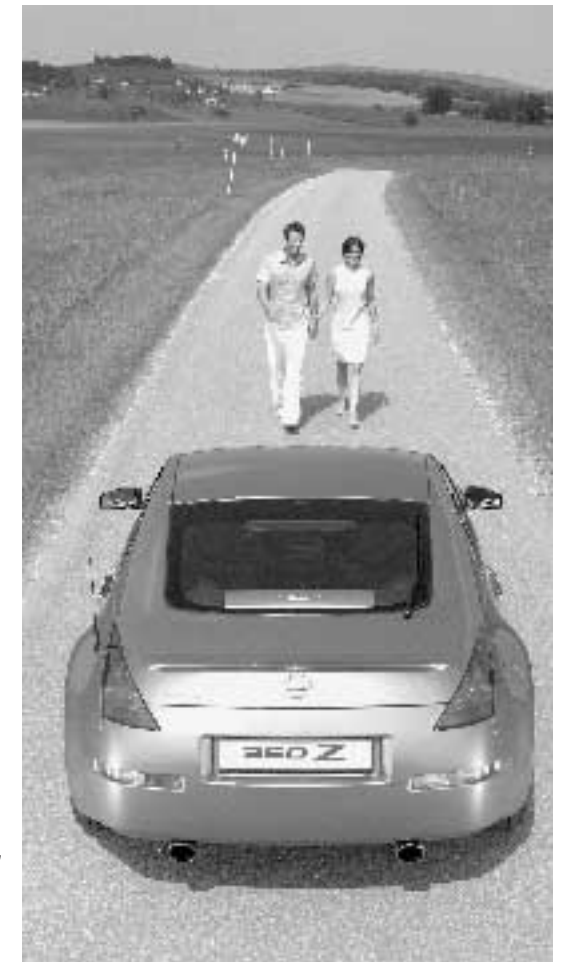
Che cosa può avere inciso a tal punto da ribaltare letteralmente un pronostico non certo favorevole? La grande intuizione dei giapponesi è stata quella di cercare un modello il più possibile vicino, nella forma come nella meccanica, ai gusti e alla tecnologia vigente in Occidente. Non è solo un esercizio di "bella copia". Senza dimenticare un prezzo decisamente contenuto rispetto alle GT in voga, alla Nissan riescono a coniugare con buon risultato quanto di meglio offre la ricerca europea e americana con la tradizione giapponese che si richiama alla filosofia Zen. Tutto deve ricercare l'armonia e ricondursi ad essa. Per inciso, la "zeta" è l'ultima lettera dell'alfabeto, quella che appunto chiude il cerchio armonico.

Dalla 240Z in avanti, passando per la 260Z e 280Z per arrivare alla 300ZX che ha spopolato negli anni Novanta e infine riapparire lo scorso anno con la nuova 350Z la ricerca della Nissan non conosce soste al fine di garantire all'utente della sua gran turismo il massimo della sportività accoppiata a sicurezza, qualità progettuale e di prodotto, comfort.

La summa è la nuova 350Z, una vettura che, non ce ne vogliano i nostri carrozzieri, potrebbe benissimo uscire da un atelier di design dei dintorni di Torino. Bella, elegante a prima vista eppure subito connotata da quel Dna corsaiolo della sua tradizione quarantennale. Tecnici e ingegneri della Nissan hanno fatto tesoro dall'esperienza maturata nelle competizioni con la R390 tra le protagoniste di Le Mans e la Skyline GT-R. «Nel corso della mia esperienza nel campo delle corse automobilistiche, sono sempre stato convinto che le auto da competizione siano il genuino riflesso di tecnologie sviluppate avendo in mente il pilota. Da allora - sostiene Kazutoshi Mizuno, capo ingegnere



Bella e prestante la 350Z Coupé (a sinistra e qui sotto) è mossa da un V6 di 3.5 litri da 280 Cv. Lo stesso motore equipaggia anche la versione Roadster (nella foto in basso a destra)



# La sportività by Nissan 350Z muscoli e comfort



La Nissan non si è mai accontentata di fare bene una sola cosa: le auto "popolari" da costruire in grande serie tanto care al suo fondatore Yoshisuke Aikawa. Già sfruttando l'esperienza maturata negli anni della seconda guerra mondiale, quando la produzione per forza di cose dovette essere convertita al militare, la Nissan si specializzò nei mezzi a trazione integrale. E ancora una terza svolta attendeva la Casa giapponese negli anni Sessanta, sull'onda del boom economico nelle società industrializzate. La voglia di "normalità piena" o ancora meglio della possibilità di realizzare qualche sogno, portò la Nissan ad esplorare - come vedremo, con successo - anche il settore delle vetture sportive. Da allora i tre "filoni" marcano i programmi del costruttore. Sono il passato, il presente e il futuro della marca. E sono anche la sua "diversità". Non sono molte, infatti, e da così tanto tempo le case costruttrici in grado di produrre per il grande pubblico vetture destinate a così diverse tipologie di utenti. La capacità di costruire berline, anticipatrici di esigenze e stili di vita dell'automobilista che verrà, è ben testimoniata dalla Micra (si veda la pagina del 19 dicembre scorso), così come la continua ricerca nel settore delle 4x4 trova il suo apogeo nella nuova X-Trail (16 dicembre). Oggi con questa pagina vediamo come si è sviluppata la sportività secondo Nissan. Il "fil rouge" continua.



veicoli della Nissan - ho sempre sognato di poter offrire lo stesso tipo di esperienza di guida al grande pubblico con una compatta che fosse alla portata di tutti. La 350Z contiene l'essenza di questa filosofia».

Sogno realizzato, signor Mizuno. Come l'antenna, la 350Z ha motore anteriore e trazione posteriore, e il propulsore è sempre un sei cilindri ma a V e portato a 3.5 litri con una potenza di 280 cavalli a 6200 giri/mi-

nuto e una coppia di ben 363 Nm a 4800 giri. Caratteristiche che seppure non esasperate permettono di raggiungere una velocità massima "autolimitata" di 250 km/h senza "strappi" e con una progressione - favorita dai rapporti corti del cambio a sei marce - che mette d'accordo il piacere della guida sportiva con il comfort della marcia in sicurezza anche alle alte velocità. Il baricentro bassissimo, il passo lungo, la ripartizione

dei pesi quasi perfetta (53% all'avantreno, 47% al retrotreno), un'assoluta mancanza di vibrazioni e il bel rombo del motore sono alcuni risultati dell'ampio lavoro di ricerca e di affinamenti che fa della 350Z un'autentica sportiva in grado di «consentire al conducente di migliorare la propria abilità al volante».

Lo stesso connubio di sportività, eleganza e comfort si apprezza a bordo e si legge in ogni dettaglio, come

la traversa cromata con la grande Z a sbalzo che si staglia in bella vista nel lunotto posteriore a dividere l'abitacolo dai vano bagagli. Una volta seduti al posto di guida o nel sedile accanto ci si sente avvolti da un ambiente ricercato, foriero di belle avventure per le strade del mondo. Proprio com'era nelle ambizioni del capo designer Mamoru Aoki: «Volevamo che l'interno della Z trasmettesse una scarica di adrenalina al solo sedersi al posto di

guida. Gli interni danno la sensazione di trovarsi nella cabina di comando di un jet». E come tutti i jet di nuova generazione, alla 350Z non mancano certo le soluzioni tecnologiche, tecniche e di intrattenimento più sofisticate.

Se la 240 e le sorelle che l'hanno seguita hanno convinto tanti possessori e amatori a creare "Club Z" in ogni angolo del globo, attivissimi nel proporre raduni e momenti di incontro

per tenere vivi i 40 anni di storia della sportiva Nissan, un'occasione "italiana" per apprezzare appieno le doti della 350Z sono l'esclusivo corso «Z Experience» in programma in primavera e in autunno in collaborazione con la scuola di guida di Carlo Rossi e la presenza delle 350Z nei «Driving Camp» dello stesso Rossi a Imola, Vallelunga, Barcellona e Cortina. Perché l'avventura cominci. Anzi, continui.

## Il pilota Emerson Fittipaldi ne parlò male, ma la vettura fece il record di vendite e trionfò in gara Tutto iniziò 34 anni fa con la 240Z

«La 350Z testimonia della compiuta piena rinascita della Nissan» dice orgogliosamente Carlos Ghosn, numero uno della Casa giapponese dall'alleanza con la francese Renault a oggi. In effetti la gran turismo nipponica corona sotto il profilo del rinnovamento di prodotto quanto già ampiamente realizzato sotto l'aspetto industriale e finanziario. E concorre agli ambiziosi traguardi che Nissan si pone per i prossimi anni. Basti dire che in Italia già nelle rivendite si è registrata un'eccedenza di 40 contratti rispetto alle 240 consegne programmate per gli ultimi tre mesi 2003. Che diventeranno facilmente 500 quest'anno, grazie anche all'introduzione dell'allestimento "Level 1" - privo cioè delle sellerie in pelle, del sistema audio Bose e del regolatore di velocità di crociera - offerto a un prezzo di 2500 euro inferiore al già competitivo 37.800 euro della full optional. Non solo, anche per questa quinta generazione della sportiva si sta consolidando il progetto di uno sbocco nelle competizioni che potrebbe portarla presto sulle piste, iniziando con un campionato monomarca.

Le gare sono del resto nel Dna di questa vettura. Tutto, come detto, prende avvio alla fine degli anni '60. La prima versione nasce nel 1969 con la Nissan Fairlady Z (nome con il quale a tutt'oggi vengono commercializzate in Giappone le Z anche nella versione scoperta, ndr), coupé a due posti con motore a sei cilindri in linea di due litri, seguita nello stesso anno dalla Fairlady 432Z con



motore potenziato da 130 a 160 Cv. L'anno successivo, è il 1970, l'ulteriore sviluppo del progetto porta alla Nissan Fairlady 240Z mossa da un propulsore di 2393 cc, 150 Cv, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, una soluzione innovativa per l'epoca, impianto frenante misto dischi-tamburi. È questa l'auto che nel 1971 compare sui mercati Usa e Europa ma con il nome di Datsun 240Z.

Alla Nissan sanno quanto valore aggiunto portano le competizioni. Così, quello stesso anno una squadra ufficiale Nissan-Datsun partecipa al Campionato internazionale

Rally per Marche con le Datsun 240Z appositamente preparate (la potenza raggiunge i 240 Cv) e affidate a piloti specialisti europei come Aaltonen e Fall, affiancati dai migliori driver africani come Hermann e Metha. Subito ben piazzati al Montecarlo, sbaragliano all'East African Safari dove le 240Z conquistano il primo, il secondo e settimo posto assoluto. È solo l'inizio di una carriera che vedrà le Datsun 240Z trionfare ancora in numerosi rally e imporsi su tutte in Africa, il suo terreno ideale, nel '72 e '73, prima di lasciare il posto e altri allori alle eredi.

La Datsun 240Z in versione gara si impose nei rally mondiali e in particolare al Montecarlo e nell'East African Safari. Di questa vettura, stradale, in Italia furono importati circa 100 esemplari



### Per i mercati di Giappone e Stati Uniti Sfoggia lo stesso fascino ma... convertibile

Sarà perché la coupé ha un fascino innegabile capace di conquistare alla prima occhiata, che quasi la sua sorella "scoperta" passa in secondo piano. Eppure, per gli amanti del genere "guida all'aria aperta, col vento nei capelli" la Fairlady Z Roadster, recentemente presentata in Giappone e negli Stati Uniti, non può lasciare indifferenti. Anche perché, pur mancandole quel tratto di tetto rigido che raccorda armoniosamente il lungo cofano anteriore con la corta parte posteriore, mostra tutti gli stessi "muscoli" della sorella. Sia all'esterno, nella bella carrozzeria con i due cupolini che

richiamano gli archi e i roll-bar dei due sedili. Sia sotto il cofano dove batte sempre il grintoso V6 di 3.5 litri da 280 Cv in grado di "bruciare" semafori e file e filare via - dove consentito, ovviamente, come nelle autostrade tedesche - ben oltre i duecento all'ora.

Come la coupé, anche la Roadster offre equipaggiamenti al top, compresi i super efficienti freni Brembo montati su ruote da 20" (in luogo delle standard da 18") offerti in un pacchetto "performance", e per un intrattenimento che non teme di essere coperto dai rumori esterni e dai flussi d'aria l'impianto audio Bose con le potenti casse, poste proprio dietro i sedili, che assicurano le giuste scariche di decibel. Ma una spider deve poter essere vissuta anche in surplace. Per questo i giapponesi hanno previsto una trasmissione automatica in alternativa al bel cambio manuale a sei marce. Al momento non è ancora deciso quando arriverà in Italia, ma certamente la Z Roadster potrà dare filo da torcere a tante concorrenti.