

Debutta la sesta generazione della Chevrolet Camaro, sportiva accessibile che ha fatto la storia dell'automobile americana. Come da tradizione, la vettura è realizzata sia in configurazione Coupé che Convertible.



“A muso duro”

Nel ridisegnare la Camaro gli stilisti della Chevrolet hanno puntato su un aspetto aggressivo più che mai. Al riguardo, spicca il frontale “cattivo” con i sottili fari e le luci diurne a LED, il cofano bombato, le fiancate “muscolose” e la parte posteriore dominata dall’alettone e dai quattro terminali di scarico. Inoltre, ben 350 ore di studi nella galleria del vento hanno permesso di ridurre la resistenza all’avanzamento, nonché di ottimizzare il downforce. Per quanto concerne gli interni, anche la Camaro abbandona la filosofia americana “tutta plastica e poca personalità”, a favore di finiture in pelle profuse a piene mani e un design quanto di più distante dal kitsch delle passate generazioni. In particolare, si segnala la strumentazione elettronica “che fa un po’ atmosfera top gun” e le bocchette del climatizzatore ispirate ai turbofan dei jet.



Un quattro da dieci e lode

Riguardo le motorizzazioni, per la prima volta nella storia della Chevrolet Camaro compare un 4 cilindri in linea. Ora, prima che gli appassionati delle muscle car americane si “straccino le vesti”, è doveroso sottolineare come tale scelta sia sensata e faccia convivere la passione con la ragione. Le sempre più stringenti normative antinquinamento, infatti, hanno indotto la Chevrolet a un’operazione downsizing proponendo un 2.0 Litri

turbocompresso che ha carattere da vendere. Tale propulsore eroga 275 CV “che non sono propriamente bruscolini” per un 2.000 cc, seppur sovralimentato, e che permettono lo scatto da 0 a 100 km/h in appena 6”2/10. Last but not least, il nuovo “4 in linea” della Camaro, complici accurati studi al sistema di scarico, ha un sound da far accapponare la pelle. Salendo di categoria troviamo il 3.6L V6 da 335 CV.



In questo caso il taglio dei consumi e delle relative emissioni è stato effettuato con l’Active Fuel Management, ossia l’ormai universale sistema che ai bassi carichi acceleratore e regimi contenuti disattiva una bancata di cilindri. Ma per chi non vuole rinunciare all’inconfondibile rombo di un V8 americano, che ricorda il tuonare di un temporale in lontananza, vi è il 6.2 L LT1 destinato alla Camaro SS. Si tratta, infatti, del medesimo V8 “Small Block” della Corvette Stingray erogante ben 455 CV. Quanto alla trasmissione, ferma restando la trazione posteriore, la Camaro può disporre del cambio manuale sportivo Tremec a 6 marce (la corsa ridotta della leva impressiona favorevolmente), oppure dell’automatico a 8 rapporti con convertitore di coppia.



“E’ messa giù bene anche di assetto”

Com’è avvenuto per la “sorella maggiore” Corvette e la concorrente Ford Mustang, la Chevrolet Camaro “non soffre più di complessi d’inferiorità” nei confronti delle rivali europee in termini di assetto. L’ultima generazione, infatti, ha un comportamento da sportiva di razza che lascia poco spazio al rollio e ancor meno al beccheggio ed è in grado di

raggiungere 1g di accelerazione laterale in assetto stabilizzato. Quanto al layout sospensivo, alla Chevrolet segnalano un multi link MacPherson all'avantreno. Definizione che è un ossimoro, poiché come ben saprete o vi è una oppure l'altra soluzione. In realtà, la Camaro ha un MacPherson ottimizzato che riduce le variazioni di camber nelle curve, mentre posteriormente il layout è un vero multilink a 5 bracci. In conclusione, grazie alla trazione posteriore e ai controlli elettronici di trazione e stabilità disinseribili, la Chevrolet Camaro è ancora oggi una beniamina degli amanti del drifting. A patto di "avere manico", naturalmente.

Gian Marco Barzan

Photogallery

