



← Rispetto alla prima generazione (nella foto qui accanto), la nuova Insignia è più lunga di 5,5 centimetri, più bassa di 2,9 e, soprattutto, più leggera di 175 chili

## TANTA LUCE NON ABBAGLIA

(la posizione di guida è stata abbassata di 3 cm). Insomma, i chili in meno si sentono e la guida è resa gradevole, grazie anche al buon funzionamento del nuovo cambio manuale a sei marce e al propulsore più silenzioso. Come, a maggior ragione, il due litri, dotato di contralberi di equilibratura, che ben si sposa con il nuovo cambio. L'handling, inoltre, beneficia delle sospensioni con ammortizzatori a smorzamento variabile e della trazione integrale con torque vectoring attivo al retrotreno, che fa a meno del differenziale. Pregevoli, come sempre, i proiettori Intellilux Led Matrix, di cui parliamo nel riquadro a destra.

Roberto Boni

● **I FARI A LED** "intelligenti" sono stati fatti provare per la prima volta a un gruppo di giornalisti nel marzo del 2012 proprio su una Insignia. La Casa non è poi riuscita ad arrivare per prima all'appuntamento con il mercato (lo ha fatto l'Audi con la A8), ma ha il merito di averli proposti su una media come l'Astra. Il vantaggio di tali proiettori consiste nel fatto che, grazie alla telecamera frontale, il fascio di luce di profondità viene modulato accendendo o spegnendo singoli Led (che qui sono 32) per creare zone buie solo

in corrispondenza del veicolo che precede o di quello che incrocia, senza abbagliare i conducenti e mantenendo la massima illuminazione possibile.



### Insignia Grand Sport

MOTORE	L4 turbobenzina <b>1.490</b> cm <sup>3</sup>
POTENZA MAX	<b>121</b> kW ( <b>165</b> CV)
COPPIA	<b>250</b> Nm da <b>2.000</b> giri/min
TRAZIONE	<b>anteriore</b>
CAMBIO	<b>manuale a 6 marce</b>
0-100 km/h	<b>n.d.</b>
CONSUMO MEDIO	<b>n.d.</b>
DIM. lungh. <b>490</b> - largh. <b>186</b> - alt. <b>147</b> cm	
MASSA	<b>n.d.</b>
PREZZO	<b>n.d.</b>





# HONDA CIVIC

La compatta giapponese cresce in dimensioni senza appesantirsi. E passa ai motori turbobenzina a tre e quattro cilindri



● **L'EDIZIONE NUMERO DIECI** della Civic segna una svolta rispetto alle precedenti. Non tanto nella linea e nelle dimensioni, pur cresciute di 13 centimetri in lunghezza e di tre in larghezza (ma l'altezza è calata di due centimetri), senza far lievitare il peso, che invece è sceso di 16 kg, quanto nel fatto che anche la Honda è passata ai motori turbobenzina: 1.0 a tre cilindri e 1.5 a quattro. Per una prima presa di contatto ho guidato dalle parti di Francoforte un esemplare di preserie equipaggiato con il propulsore da un litro e mezzo da 182 CV. Il posto guida è sportivo, con la seduta bassa, il tunnel centrale rialzato e la leva del cambio corta. La plancia e la strumentazione, pur d'impostazione moderna, sono più ordinate

e convenzionali rispetto a quelle della Civic precedente. Già nei primi metri il cambio a sei marce mostra un'apprezzabile manovrabilità, mentre la progressione del motore è lineare e continua fino alla zona rossa, grazie al doppio variatore di fase e all'alzata variabile delle valvole, oltre a essere accompagnata da un sound pieno e gradevole. A 130 km/h, in sesta, il contagiri indica 3.000 giri: un rapporto più corto di quanto si usi di solito oggi, per raggiungere la velocità massima in questa marcia. Sulle statali lo sterzo pronto e progressivo e il rollio contenuto sono in sintonia con il carattere della Civic, che con l'allestimento Sport è dotata di ammortizzatori a smorzamento variabile che si aggiungono al nuovo retrotreno multilink montato

su boccole con smorzamento idraulico. Nel settaggio di base il confort sembra buono, ma il perfetto asfalto tedesco non aiuta a valutarlo; ben avvertibile, invece, è l'irrigidimento che si ottiene selezionando la posizione Dynamic. Al termine del breve giro di prova, con l'andatura rallentata da vari centri abitati, il computer di bordo ha indicato un consumo medio di 7,7 litri/100 km. A febbraio dell'anno prossimo, quando la Civic verrà lanciata, sarà a listino anche il tre cilindri di un litro da 129 cavalli, abbinato come il 1.500 al cambio manuale a sei rapporti o al Cvt. Verso la fine del 2017 sarà poi disponibile il noto diesel 1.600 da 120 CV, ordinabile anche con la trasmissione automatica ZF a nove marce.

Roberto Boni

L'aspetto della Civic cambia parecchio rispetto al modello precedente, anche perché il corpo vettura è più lungo di 13 centimetri, più largo di tre e più basso di due. Resta l'impostazione sportiveggiante, sottolineata dallo scarico centrale



#### 1.5 Turbo VTEC

MOTORE	L4 turbobenzina <b>1.496 cm³</b>
POTENZA MAX	<b>134 kW (182 CV)</b>
COPPIA	<b>240 Nm a 1.900 giri/min</b>
TRAZIONE	<b>anteriore</b>
CAMBIO	<b>manuale a 6 marce</b>
0-100 km/h	<b>n.d.</b>
CONSUMO MEDIO	<b>n.d.</b>
DIM. lungh. <b>450</b> - largh. <b>180</b> - alt. <b>142</b> cm	
MASSA	<b>n.d.</b>
PREZZO	<b>n.d.</b>

## SEAT LEON

Si aggiorna, per essere più chic. E conferma le doti stradali



● **TOCCHI** estetici mirati, nel restyling della Seat Leon. A beneficio dell'immagine, adesso di maggior pregio. Le novità riguardano: calandra, fascioni, cromature (più estese), fari full Led, touch screen ora da 8", cruise control adattivo e altri sistemi derivati dall'Ateca. Per il resto, la Leon andava già bene così, dunque la base tecnica resta la stessa. Sulla cinque porte 1.4 TSI 150 CV, nell'inedito allestimento top, l'Xcellence, si notano migliori materiali. Un po' più alta la console centrale, con la leva del cambio più comoda e il freno di stazionamento elettrico. Si guida sempre volentieri, la Leon, e l'1.4 turbobenzina ha il suo ruolo: fluido e abbastanza pronto sin dai bassi regimi, è regolare e potente quanto basta per supportare le doti telaistiche della vettura Seat. Qui esaltate dalla presenza dello sterzo progressivo e dalla regolazione attiva dell'assetto. Risultato: inserimento in curva preciso, rollio quasi nullo e buona agilità nei cambi di direzione, che permettono di divertirsi anche su strada. Gli innesti del cambio sono un filo contrastati e i rapporti un po' lunghi: ma in autostrada va bene così.

Andrea Stassano

#### 1.4 TSI Act 150 CV 5p Xcellence

MOTORE	L4 turbobenzina <b>1.395 cm³</b>
POTENZA MAX	<b>110 kW (150 CV)</b>
COPPIA	<b>250 Nm da 1.500 giri/min</b>
TRAZIONE	<b>anteriore</b>
CAMBIO	<b>manuale a 6 marce</b>
0-100 km/h	<b>8,0 s</b>
CONSUMO MEDIO	<b>20,8 km/l</b>
DIM. lungh. <b>428</b> - largh. <b>182</b> - alt. <b>146</b> cm	
MASSA	<b>1.241 kg</b>
PREZZO	<b>da € 24.100</b>





# FESTEGGIA IL NATALE CON I NOSTRI BOX DEGUSTAZIONE



## SCOPRI SU **WEBEERS**

# 20%

DI SCONTO

USANDO IL CODICE: **BENVENUTO**

VALIDO FINO AL 31 DICEMBRE 2016



[www.webeers.com](http://www.webeers.com)
















































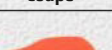




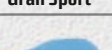
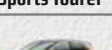






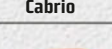
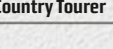

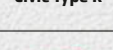
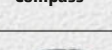
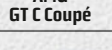
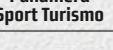
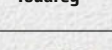

Il portale dove puoi trovare le migliori  
birre artigianali in offerta esclusiva

NON METTERTI ALLA GUIDA,  
LA BIRRA TE LA PORTIAMO A CASA!

**QUATTORRUOTE**  
PROMUOVE  
IL BERE  
RESPONSABILE



# AUTO OGGI E DOMANI

Dicembre	 ■ BMW 740e	 ■ Hyundai Ioniq elettrica	 ■ Mercedes Classe E Station Wagon	 ■ Mini Clubman JCW	 ■ Smart elettrica						
	 ■ Audi A5 Sportback	 ■ Hyundai i30	 ■ Seat Leon	 ■ Seat Leon ST	 ■ Suzuki Ignis	 ■ Toyota C-HR					
Gennaio											
Febbraio	 ■ BMW Serie 5	 ■ Honda Civic 5 porte	 ■ Kia Rio	 ■ Mercedes AMG GT R	 ■ Nissan Micra	 ■ Peugeot 5008	 ■ Smart Cabrio elettrica				
	 ■ Hyundai Ioniq plug-in	 ■ Lexus LC	 ■ Mercedes Classe E All Terrain	 ■ Mini Countryman	 ■ Opel Karl Rocks	 ■ Renault Koleos	 ■ Skoda Kodiaq	 ■ Toyota Prius plug-in	 ■ Volkswagen Golf	 ■ Volkswagen Golf Variant	
Marzo											
Aprile	 ■ Alfa Romeo Stelvio	 ■ Audi A5 Cabrio	 ■ Audi Q5	 ■ Land Rover Discovery	 ■ Mazda CX-5	 ■ Mercedes AMG E 63	 ■ Porsche Panamera E-Hybrid				
	 ■ Alpine Coupé	 ■ Kia Picanto	 ■ Mercedes AMG GT Roadster	 ■ Smart forfour elettrica	 ■ Volkswagen e-Golf						
Maggio											
Giugno	 ■ BMW Serie 5 Touring	 ■ Ferrari F12 M	 ■ Mercedes Classe E Coupé	 ■ Opel Ampera-e	 ■ Peugeot 308						
	 ■ Mercedes GLA	 ■ Opel Insignia Gran Sport	 ■ Opel Insignia Sports Tourer	 ■ Skoda Octavia	 ■ Skoda Octavia Wagon	 ■ Suzuki Swift					
Luglio											
Agosto	 ■ Audi RS 5	 ■ Mercedes Classe S	 ■ Opel Crossland X								
	 ■ Dacia Duster	 ■ Ford Fiesta	 ■ Mercedes Classe E Cabrio	 ■ Opel Insignia Country Tourer							
Settembre											
Ottobre	 ■ Honda Civic Type R	 ■ Jeep Compass	 ■ Mercedes AMG GT C Coupé	 ■ Porsche Panamera Sport Turismo	 ■ Volkswagen Touareg						
	 ■ Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	 ■ BMW X3	 ■ Infiniti QX 50	 ■ Mercedes Classe X	 ■ Opel C-Suv	 ■ Volkswagen Polo					
Novembre											

Nel tabellone, i principali arrivi sul mercato nei prossimi 12 mesi.

= Restyling = Nuovo modello



# SORPRESA WAGON

I programmi futuri sembravano escluderla. Invece, spiazzando tutti, il Biscione sta considerando una variante con il portellone della sua Giulia. Ecco perché

di **Roberto Lo Vecchio**



# S

e fosse vera, sarebbe una di quelle rivelazioni che fanno fare salti di entusiasmo agli appassionati: l'Alfa Romeo alla fine

ha deciso che la Giulia Sportwagon si farà. La notizia è rimbalzata ai quattro angoli del pianeta, via internet, verso la fine di ottobre. Ma è vera?

Sì e no. Il progetto è partito, poi è stato stoppato. Ora, però, secondo alcune fonti, avrebbe avuto nuovamente luce verde,

così da prendere corpo nel 2018, per quanto i portavoce della Casa smentiscano. In ogni caso, della Giulia station nei corridoi e negli uffici di Mirafiori si è discusso e si discute. Per un insieme di ragioni sintetizzabili sostanzialmente in una: che a celebrare il funerale delle wagon si rischia di fare una cerimonia almeno prematura.

## QUALCHE DUBBIO A TORINO

Al di là dei rumors, una cosa è certa: la gamma Alfa è destinata ad allargarsi dopo la Giulia e la Stelvio (di cui parliamo a pag.

164), secondo quanto previsto dal piano strategico. Sul come, a Torino si rompono la testa: meglio rinunciare tout court alla versione con il portellone, perché tanto "tira" solo in Europa, mentre al resto del mondo non può importargliene meno? Oppure nel Vecchio Continente le station rappresentano ancora uno strumento irrinunciabile per qualsiasi marchio che voglia dire la sua nel settore premium?

I tedeschi, che dell'Alfa sono il target, le fanno. Perché? Perché, per l'appunto, sono tedeschi. Cioè giocano in casa nel mer-





cato più forte d'Europa e in quello in cui le station vanno meglio (vedere il riquadro a pag. 152). Dunque, hanno un vantaggio competitivo su tutti gli altri. Pure sotto le Alpi, peraltro, le premium con il portellone vendono bene: quest'anno, secondo una proiezione dell'istituto di analisi Ihs, hanno convinto oltre 41 mila clienti. Del resto, non è un caso che anche i francesi, pur con un mercato relativo più piccolo di quello italiano, continuino a produrre station wagon. In tutta Europa, nel 2015, le giardinette hanno coperto un quinto del merca-

to di prestigio, ma, se consideriamo soltanto il segmento D, cioè quello della BMW Serie 3 Touring, rivale della Giulia, il peso relativo sale a poco meno di un terzo, mentre le berline a tre volumi arrivano appena al 20%. Lasciare questo mercato ai marchi stranieri non sembra una buona idea.

#### **PEDINA STRATEGICA**

Quale sarebbe il volume minimo di vendita per ripagare l'investimento? Grosso modo attorno alle 40-50 mila unità l'anno. Nella fascia della Giulia forse meno. Al di

là delle nude cifre, però, entrano in gioco altre considerazioni. Se non sei in un determinato segmento e i tuoi rivali sì, semplicemente lasci loro spazio. Se i tuoi concorrenti riempiono pagine di listini con modelli, varianti di carrozzeria, motorizzazioni e tu non occupi più di qualche riga, sei irrilevante. La Giulia, a quanto pare, oltre ad aver riscosso unanimi consensi di critica, sta iniziando a incassare il gradimento del pubblico: gli ordini hanno superato quota 5 mila (pur con un forte apporto dalle flotte). L'offerta del marchio



## UN MERCATO FORTE SOLO NEL VECCHIO CONTINENTE

	EUROPA OCCIDENTALE	GIAPPONE/COREA DEL SUD	NORD AMERICA	CINA
	Wagon vendute			
	% su totale premium			
2015	509.228	25.931	23.191	12.230
	19%	4,6%	0,8%	0,6%
2016	534.870	34.847	32.182	16.916
	18,4%	6,1%	1,2%	0,7%
2017	517.308	34.842	33.656	19.560
	18,1%	5,3%	1,2%	0,8%

**IN EUROPA SUPERANO** le berline, benché sul totale premium (che include Suv, crossover e sportive) le station wagon pesino per circa un quinto, secondo la nostra elaborazione su dati Ihs che riguardano i segmenti C, D (quello della Giulia) ed E negli ultimi due anni e, in proiezione, nel 2017.

In ogni caso, l'Europa rimane un mercato anomalo sullo scacchiere mondiale. Nelle altre aree geografiche prese in esame, infatti, le station sono una nicchia all'interno del mondo premium. Soprattutto in Cina e in Nord America, nonostante numeri in lieve crescita.

**GERMANIA**  
**229.655**

**PRIMATO TEDESCO**  
Nel 2016, nei primi cinque mercati europei, la Germania fa la parte del leone, con quasi 230 mila station premium. Il che spiega perché i costruttori tedeschi continuino a produrle

**REGNO UNITO**  
**62.999**

**ITALIA**  
**41.086**

**FRANCIA**  
**22.996**

**SPAGNA**  
**13.376**

→ adesso deve diventare credibile. La Stelvio ne rappresenta il secondo mattoncino, ma in Europa non sei un premium riconosciuto senza una station. Quindi, se anche il "business case" non quadrasse alla virgola, sarebbe davvero una mossa saggia sacrificare sull'altare del conto economico una pedina che può risultare strategica per l'immagine del marchio?

Certo, si può obiettare che quella dell'Alfa è una storia di sportività e che le station non vi trovano spazio, se non in tempi recenti. Oggi però, nel Vecchio Continente, la sportività si declina anche così. E non si può ignorarlo.

### ANCHE QUADRIFOGLIO

E fuori dell'Europa? Beh, lì è tutta un'altra storia, visto che le giardinette sono ridotte al lumicino. Però, vale la pena di tener conto di due considerazioni. Primo, il capo del design della Jaguar, nel giustificare la scelta di rifare la XF Sportbreak, ha spiegato come a Coventry siano convinti

di una futura espansione delle station in Cina, via via che le giovani famiglie si allargheranno e avranno più soldi e tempo a disposizione. Secondo, dai dati dell'Ihs emerge un, pur timido, segnale di crescita non soltanto in Asia, ma anche negli Usa.

Su come sarebbe, o speriamo di poter dire sarà, la Giulia Sportwagon (ammesso che il nome sia mantenuto) non c'è molto da aggiungere. Nel senso che riproporrebbe la gamma della tre volumi, con motori turbobenzina, da 200 e da 280 cavalli, e diesel, da 150, 180 e 210. Per insidiare modelli come l'Audi RS6 Avant, la livrea (e il V6 da 510 CV) della Quadrifoglio non starebbe male neppure addosso alla wagon. Quanto alle dimensioni, resterebbero invariati lunghezza e passo, già oggi generosi, mentre il trade-off si giocherebbe sull'ampiezza e sulla migliore accessibilità del bagagliaio. Noi, al computer, l'abbiamo ricostruita filante e dinamica. Come una vera Sportwagon non può non essere.





**LA GIULIA WAGON SARÀ DESTINATA A TUTTI  
QUELLI CHE NON CREDONO CHE  
LA SPORTIVITÀ SI RISOLVA SOLO NELLO 0-100**



## PODIO PREMIUM

**SONO IL NOCCIOLO** duro dell'offerta, le station tedesche del segmento D, quello dell'ipotetica Giulia Sportwagon. A vendere di più, nel mondo, è l'Audi A4, la cui versione Avant conta per la metà delle consegne del modello (in Italia arriva al 93%), con ben 102.089 clienti nel 2015. Seguono la Mercedes Classe C SW (90.384, il 25% del totale) e la BMW Serie 3 Touring (75.956, il 23% della famiglia 3).



**Audi A4 Avant**

Rinnovata nel 2015 assieme alla berlina



**Mercedes Classe C Station Wagon**

Anch'essa quasi fresca d'esordio, 2014



**BMW Serie 3 Touring**

Un classico di Monaco. Nuova nel 2018

Soglia di carico abbassata per migliorare l'accesso a un vano bagagli che si preannuncia più capiente e versatile di quello della berlina. Nella gamma c'è da attendersi pure la versione Veloce, con la trazione integrale Q4, perfetta per le trasferte verso i campi da sci





# PRONTA AL DECOLLO

Nuovo look e obiettivi ambiziosi per la Touareg III: cavalcare la ripresa europea delle grandi Suv; recuperare terreno negli Usa, assieme all'inedita Atlas; ritagliarsi un ruolo da co-ammiraglia

di **Manuela Piscini** - disegni di **Marcelo Poblete**



➔ Annunciata all'ultimo Salone di Pechino dalla concept T-Prime, la terza generazione della Touareg porta all'estremo la calandra avvolgente in stile Tiguan





S

e il trend degli ultimi mesi sarà confermato nei prossimi, la Touareg non potrebbe scegliere momento migliore per perfezionare il salto di generazione, previsto tra il 2017 (reveal) e il 2018 (commercializzazione). In Europa, e non solo, le Suv di grandi dimensioni stanno infatti vivendo una seconda giovinezza, grazie ai prezzi del petrolio non più proibitivi e, soprattutto, al traino di novità di spicco, come la Volvo XC90 e l'Audi Q7, entrambe lanciate all'inseguimento della best seller del segmento, la BMW X5.

Un risveglio dal quale la capostipite delle Suv Volkswagen, ormai con sei primavere sulle spalle (la seconda generazione fu svelata nel 2010), non riesce a trarre beneficio: le vendite continuano a calare e il peso nel mix di consegne della Casa di Wolfsburg resta marginale.

#### RIPARTE DALLA MLB

Urge un nuovo inizio. A partire dalla piattaforma, quella MLB condivisa da tutte le Suv ammiraglie del gruppo, dalla Bentley Bentayga all'Audi Q7, dalla prossima Porsche Cayenne (gemella della Touareg anche nella tempistica) alla Lamborghini Urus, esordio assoluto del Toro nel setto-





## A GINEVRA LA T-ROC



● **È UFFICIALE:** al prossimo Salone di Ginevra la Casa di Wolfsburg svelerà la versione definitiva della T-Roc (qui sopra, la concept presentata nel 2014), ovvero la Suv su base Golf che prenderà posto tra la crossover realizzata partendo dalla T-Cross Breeze (la cosiddetta Polo-Suv, anch'essa al debutto nei prossimi 12 mesi) e la Tiguan. La vendita in Italia è prevista entro la fine dell'anno. Quelli delle crossover/Suv di segmento B e C sono due dei dieci lanci che la Volkswagen ha annunciato per il 2017.



“ L'evoluzione dello stile unisce la geometria e l'idea di precisione che caratterizzano i nostri modelli a un tocco inedito di sensualità e di movimento

Klaus Bischoff  
chief designer Volkswagen



re. Sui vantaggi delle nuove architetture modulari sono stati ormai versati fiumi d'inchiostro. Distilliamo quelli principali: leggerezza e tecnologia al passo con i tempi. In altre parole, migliore maneggevolezza e confort da un lato, esordio di una motorizzazione ibrida e profondo aggiornamento dei sistemi di sicurezza attiva e d'infotainment dall'altro.

Ai classici propulsori a benzina e a gasolio, con specifiche al momento non ancora delineate, la nuova Touareg affiancherà una versione ibrida plug-in, prefigurata dal prototipo T-Prime GTE, svelato all'ultimo Salone di Pechino. Sul quale si è visto pure un abitacolo hi-tech che sarà il riferimento anche per la Touareg definitiva. Quindi: cruscotto digitale (l'Active info

display) con schermo da 12 pollici e touch screen da 15, con cui sarà possibile dialogare persino a gesti. Il tutto senza dimenticare, con dispositivi dedicati, i tre posti posteriori. Che si ridurrebbero a due in un ipotizzato allestimento superlussuoso che potrebbe sfondare il tetto degli 80 mila euro.

### PUNTA IN ALTO

Un approccio da ammiraglia, dunque, com'è lecito aspettarsi da un modello che da molti verrà percepito come il top di una gamma ormai orfana, almeno per ora, della Phaeton. Ruolo peraltro condiviso con l'erede della CC (diversa anche nel nome), prevista tra le dieci debuttanti Volkswagen del 2017, e – in alcuni merca-

**PRESENTAZIONE ENTRO IL 2017,  
PROBABILMENTE GIÀ AD APRILE,  
AL SALONE DI SHANGHAI.  
COMMERCIALIZZAZIONE  
L'ANNO SEGUENTE**





Lo stile della nuova Touareg ➔  
(sotto nella nostra  
ricostruzione) volta pagina  
rispetto alla generazione  
attuale, qui accanto nell'ultimo  
restyling, che risale al 2014

ti – con la Atlas, la sette posti lunga più di  
cinque metri sviluppata per gli States, ma  
con mire pure su Russia e Medio Oriente.

La Touareg, comunque, cresce anche  
nelle dimensioni, avvicinandosi alla soglia  
dei cinque metri, più consona dei 4 e 80  
attuali al nuovo status. Ma soprattutto,  
come sottolinea il chief designer Volkswa-  
gen, Klaus Bischoff, la linea abbandona il  
rigore teutonico che è stato una costante  
del marchio negli ultimi anni, per scoprirsi  
più dinamica. Dall'imponente calandra  
avvolgente che fa impallidire quella della  
Tiguan alla modanatura all'altezza delle  
spalle, dal tetto spiovente alle fiancate  
scavate, la nuova Suv di Wolfsburg allarga  
gli orizzonti stilistici. E, auspicabilmente,  
non soltanto quelli.



➔ L'understatement cede  
la scena a linee mosse  
e scolpite. Il tetto ha  
un andamento più spiovente,  
le fiancate sono percorse  
da profonde scalfature,  
una modanatura sottolinea  
la spalla, i gruppi ottici  
sono a Led





## Seat: un nuovo modello per l'Asia SPAGNOLA? NO, CINESE



**UN'INTESA  
CON LA LOCALE JAC  
APRE LE PORTE  
DELLA REPUBBLICA  
POPOLARE**

● **LA SEAT** varcherà la Grande Muraglia con un'auto cinese rimarchiata. E a trazione elettrica. Non è ancora chiaro se la variante a emissioni zero sarà l'unica a listino o se verrà affiancata dalla versione con motore a combustione interna. Fatto sta che un memorandum d'intesa (ancora segreto) con il costruttore locale Jac offre alla Casa spagnola una scorciatoia per aggredire un mercato tuttora

in espansione. A fare da base, la S2, crossover compatta di grande successo (ne producono circa 15 mila al mese), che comprende la variante a batterie iEV6S (a destra). I centri stile della Jac, della Seat e quello Volkswagen di Shanghai sono al lavoro per modificare i paraurti, i gruppi ottici e la mascherina del modello "donatore" per trasformarlo in una Seat. Se riceverà il disco verde, la sino-ispánica dovrebbe esordire agli inizi del 2018.



## Mercedes SL SARÀ TUTTA MADE IN AMG

● **CAMBIO** di rotta radicale per la Mercedes SL. Il nuovo modello, atteso tra un paio d'anni, è attualmente in fase di sviluppo. E a dargli l'educazione "dinamica" non è la Casa madre, ma il reparto sportivo di Affalterbach. Che non si limiterà, dunque, a elaborare le versioni di punta, ma avrà un ruolo direttivo nella definizione delle caratteristiche di guida di tutta la gamma. L'obiettivo è quello di rendere la due posti più atletica, avvicinandola al comportamento della Porsche 911. A tale scopo

concorreranno una variante sportiva della piattaforma modulare Mra, più rigida e leggera, e il ritorno al tetto di tela, abbandonato nel 2001 con il debutto della serie R230. Altro grande ritorno, quello del sei cilindri in linea,

con un tre litri da oltre 400 cavalli (vedere l'articolo a pag. 178). Progettato ex novo, è dotato di sovralimentazione biturbo (con una girante ad azionamento elettrico) e sistema mild hybrid con moto-generatore

da 20 cavalli aggiuntivi. Cuore della gamma, il 4.0 V8 biturbo, in una variante sotto i 500 cavalli per la SL 500 e oltre i 600 per la SL 63 AMG. Al di sopra di tutto dovrebbe restare il 6.0 V12 della SL 65 AMG.







## La luce accende le tenebre

### Superate le convenzioni entrando in una nuova dimensione.

Grazie alla maggiore emissione luminosa garantita dall'innovativa tecnologia di ablazione laser e al riempimento con xeno puro, le NIGHT BREAKER® LASER offrono fino al 130% di luce in più, un fascio luminoso fino a 40 metri più lungo e una luce fino al 20% più bianca rispetto alle lampade alogene standard. Si tratta, infatti, del nuovo modello di punta della gamma di lampade alogene ad alte prestazioni OSRAM, che comprende anche le NIGHT BREAKER® UNLIMITED e le SILVERSTAR® 2.0.

Assicurate ai vostri clienti un'illuminazione profonda della strada grazie alla potente gamma di lampade OSRAM per il settore auto!

**La luce è OSRAM**

**OSRAM**



# Maserati Levante IL VENTO SOFFIA PIÙ FORTE

● **C'È IL V6 A BENZINA**, c'è quello a gasolio, ma forse manca ancora quel qualcosa in più. Per esempio, un motore V8, architettura strettamente intrecciata alla storia stessa del marchio. La Levante, secondo alcune indiscrezioni in nostro possesso, potrebbe presto vedere quella lacuna colmata: a Modena, si mormora, sarebbe in fase di elaborazione una versione da circa 600 cavalli della Suv del Tridente, in grado di dare battaglia a rivali come la Porsche Cayenne Turbo S e le varie AMG e BMW M. Questo modello potrebbe essere spinto da una variante potenziata dell'attuale 3.8 biturbo (che sulla Quattroporte GTS eroga già 530 cavalli), rigorosamente abbinato alla trazione integrale e al cambio automatico a otto marce. Debutto stimato tra l'estate e l'autunno 2017.

➔ Potremmo chiamarla, tra di noi, GTS. Perché è proprio questa la sigla utilizzata sulla Quattroporte, unica Maserati a otto cilindri, escluse le venerabili GranTurismo e GranCabrio. La Levante sportiva si riconoscerà per dettagli specifici, come le prese d'aria, le minigonne e i terminali di scarico. Possibili modifiche anche alla mascherina



## Hyundai CONTO ALLA ROVESCIA PER LA B-SUV

● **NON È CERTO** la prima al traguardo, la Hyundai, però è meglio arrivare tardi che mai. Una considerazione valida anche (o soprattutto) per le piccole crossover, che in Europa continuano a godere di una crescita notevole. Tanto da indurre alcuni costruttori a cambiare in corsa il destino di certi modelli. Come nel caso della Opel, che sostituirà la Meriva con la Crossland X, proposta con ambizioni da Suv compatta. È su questo palco che entrerà in scena la ix25 (ma il nome, dopo

il ritorno di Tucson per la sorella più grande, potrebbe cambiare), che noi anticipammo nel giugno 2015 (a destra). Sviluppata dal centro tecnico tedesco della Casa sulla piattaforma della nuova i20, si farà vedere entro il 2018. Per il resto si sa ancora poco, ma le recenti foto spia lasciano intendere i primi dettagli: a partire dal frontale, con i suoi gruppi ottici sottili e la griglia esagonale. Attesi il turbobenzina tre cilindri 1.0 T-GDI e il turbodiesel 1.4 CRDi. La trazione sarà anteriore.





DEEP EVOLUTION.

Info 02.72002820



SCAFOGRAF  
300



EBERHARD & CO

*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887*

[www.eberhard-co-watches.ch](http://www.eberhard-co-watches.ch)

**SCAFOGRAF 300: IL NUOVO OROLOGIO SUBACQUEO, IMPERMEABILE A 300 MT. MOVIMENTO AUTOMATICO. CASSA IN ACCIAIO Ø 43 MM. VALVOLA PER LA FUORIUSCITA AUTOMATICA DELL'ELIO A ORE 9.**



LUNETTA GIREVOLE, IN CERAMICA. VETRO ZAFFIRO ANTIRIFLESSO. PROPOSTO ANCHE CON LANCETTA E DETTAGLI BLU O BIANCHI. CINTURINO IN GOMMA O BRACCIALE CHASSIS® IN ACCIAIO.



# Cyber-sicurezza LA GUERRA NASCOSTA

## PIÙ LE AUTO SONO SOFISTICATE, PIÙ SONO VULNERABILI

In un'era dove la connettività cresce di giorno in giorno, siamo tutti più minacciati da possibili intrusioni da parte degli hacker e di chiunque voglia impadronirsi dei dati sensibili. Anche le auto stanno diventando sempre più esposte agli attacchi informatici, che possono mettere in pericolo persino la nostra vita. Un ricercatore armato di laptop ha dimostrato come sia facile prendere il controllo di una vettura, disattivando pure i freni. La cosa non va sottovalutata, specie in vista della guida autonoma.

### GLI ATTACCHI DEL 2016...



ATTRAVERSO L'UPDATE  
DEI FIRMWARE  
(SOFTWARE DELLE CENTRALINE)

INTRODUZIONE DI  
"MALWARE" PER MEZZO  
DI FILE MUSICALI

CATTURA DATI  
DA CENTRALINE

MANOMISSIONE DEGLI  
ATTUATORI E DEI SENSORI  
TRAMITE L'INTRODUZIONE  
DI SOFTWARE ERRATI

TRAMITE  
LA VULNERABILITÀ  
DEL SOFTWARE  
"OPEN SOURCE"

VIA DOWNLOAD  
DELLE APP

"SNIFFING"  
DELLE USER  
ID E DELLE  
PASSWORD

ATTRAVERSO  
IL RILASCIO  
DELLE CREDENZIALI  
SUGLI STORE

### ... E QUELLI DEL 2025

CYBER-SPIONAGGIO  
A LIVELLO INTERNAZIONALE

CYBER-FURTO:  
DENARO, VEICOLI, IDENTITÀ,  
INFORMAZIONI RISERVATE

EPIDEMIA RANSOM-WARE:  
FURTO NELLE BANCHE DATI,  
PER POI CHIEDERE IL RISCATTO

CYBER-TERRORISMO:  
PROGRAMMAZIONE VEICOLI  
AUTONOMI CON ESPLOSIVO  
A BORDO PER ATTENTATI

CYBER-VOYEURISMO  
(L'ANTI-PRIVACY)

CYBER-MONITORAGGIO:  
OGGETTI PERSONALI, ACQUISTI,  
ABITUDINI, PERCORSI, SALUTE  
(GRANDE FRATELLO)

### OGGI I CYBER-DIFENSORI SONO IN DIFFICOLTÀ

- La cyber-sicurezza è un settore giovane e immaturo.
- Gli aggressori sono più spregiudicati e più innovativi dei difensori, bloccati da paura, incertezza, dubbi e "favole".
- Attaccare gli aggressori è oggi illegale.

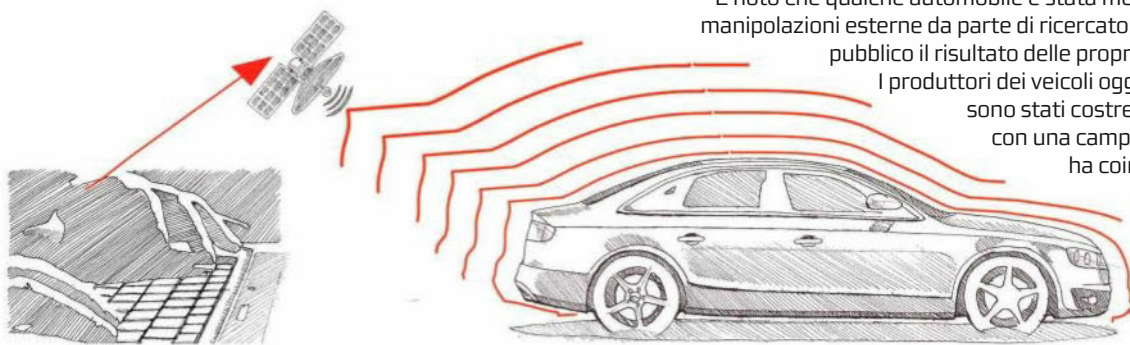
### DOMANI GLI "SCERIFFI" SARANNO PIU' PREPARATI

- La cyber-sicurezza diventerà una disciplina scientifica.
- Sarà app-centric e tecno-centric.
- Non sarà mai "un problema risolto", bensì "gestito".
- Attaccare gli aggressori farà parte del gioco.

## AUTOMOBILI "HACKERATE" ALLA PUBBLICA GOGNA

È noto che qualche automobile è stata messa in crisi da alcune manipolazioni esterne da parte di ricercatori che poi hanno reso pubblico il risultato delle proprie attività "criminali".

I produttori dei veicoli oggetto di tali intrusioni sono stati costretti a correre ai ripari, con una campagna di richiamo che ha coinvolto ben 1,4 milioni di vetture e con l'aggiornamento dei software predisposti per difendere l'utente da attacchi esterni.





## LA STRADA CONTINUA

**ROAD TO (R)EVOLUTION**, la mostra sul futuro dell'auto allestita da Quattroruote alla Villa Reale di Monza, nell'ambito della Triennale di Milano, si è conclusa lo scorso settembre, dopo aver attirato oltre 27 mila visitatori. Il titolo dell'evento continua a essere impiegato in questa rubrica, tenuta dal designer Mike Robinson, che riflette sull'incipiente rivoluzione tecnica dell'auto e sulle sue problematiche.

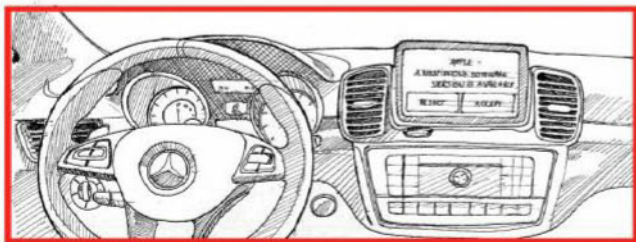
### MIKE ROBINSON IO LA PENSO COSÌ

Robinson, classe 1956, ha lavorato per Ford, Volvo, Ghia, Fiat, Lancia, Bertone. Oggi è ceo alla ED Design, società torinese di design ed engineering. Da giugno, la sua rubrica sul futuro dell'auto

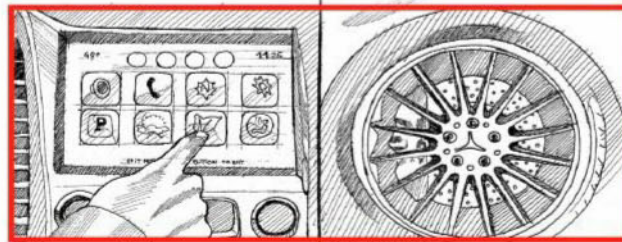


## COME POSSIAMO PROTEGGERCI?

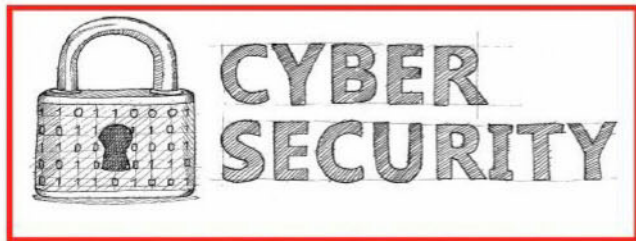
Esistono già molti sistemi per lottare contro gli hacker, però mancano esperti qualificati, che inevitabilmente vengono contesi tra banche, industrie, università e governi. I più bravi preferiscono lavorare per il lato "oscuro della forza", cioè appunto per gli hacker. Vediamo qui di seguito quali sono gli otto consigli degli esperti per evitare danni cibernetici.



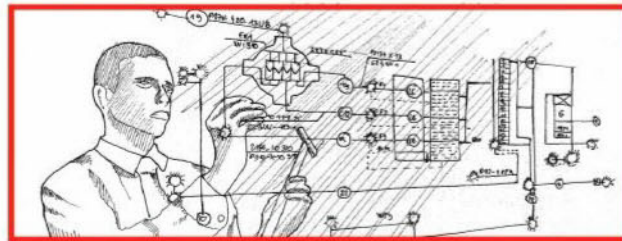
- 1) Ogni software in auto deve ricevere aggiornamenti digitali continui (come smartphone e pc), per evitare richiami costosi ogni volta che viene rilevata una vulnerabilità nel sistema di sicurezza.



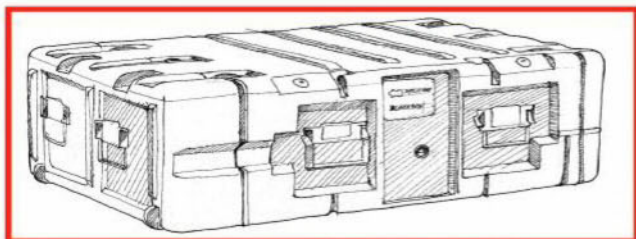
- 2) Occorre operare una segmentazione fra sistemi non-critici (infotainment ecc.) e critici (sterzo ecc.), controllando spesso la connessione fra loro per evitare, per esempio, che un virus entri via wi-fi nella radio e passi subito al motore o ai freni.



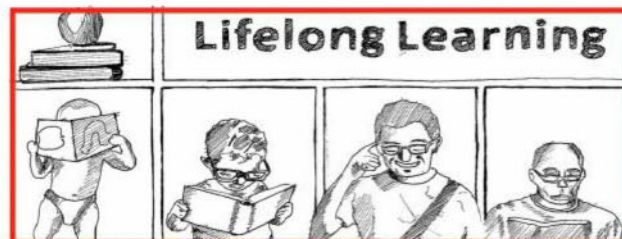
- 3) Introdurre l'obbligo della certificazione cibernetica di ogni software per ogni veicolo.



- 4) Invitare ricercatori esterni "fidati" a partecipare allo sviluppo dei sistemi di difesa.



- 5) Installare una scatola nera in ogni veicolo prodotto.



- 6) Imparare dagli errori e incentivare l'apprendimento continuo nelle aziende.



- 7) Creare in ogni azienda un dipartimento specifico di cyber-sicurezza, legato al top management.



- 8) Considerare la cyber-sicurezza un'altissima priorità, a livello governativo, aziendale e universitario.





# PRIMA DI LEI

## QUELLE 50 ANTEPRIME SULLA WEST COAST

L'edizione 2016 del Salone di Los Angeles registra numeri da rassegna di primo piano: cinquanta, tra nuovi modelli e aggiornamenti, le "première" all'L.A. Convention Center (vedere l'articolo a pag. 168).

■ La Jaguar presenta la concept che indica la strada verso il futuro elettrico: si chiama I-Pace.

■ Doppio debutto per il gruppo Volkswagen: accanto alla Suv a sette posti Atlas, c'è la nuova Audi A5 Cabrio.

■ Suv giapponesi alla ribalta: sfida aperta tra le nuove Honda CR-V e Mazda CX-5.

■ Immancabili le superberline tedesche: spazio alla Mercedes-AMG E 63 e alla Porsche Panamera Executive.

→ Il trilobo dell'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio assume una sagoma leggermente diversa rispetto a quello della Giulia, incorporando due inedite lame verticali nelle prese d'aria inferiori. Specifica anche la sagoma di scudetto e gruppi ottici, mentre mancano gli sfoghi d'aria nei parafranghi anteriori, presenti sulla berlina



# S

ì, è vero, è stata la Giulia a segnare l'avvio del nuovo corso Alfa Romeo. Presentata simbolicamente (nella versione Quadrifoglio) il 24 giugno 2015, in occasione dei 105 anni del marchio, la berlina ha battezzato a tutti gli effetti il rilancio del Biscione nell'era Marchionne. Ora, però,

siamo di fronte a un momento altrettanto importante. Primo, perché le sport utility hanno un carisma più trasversale delle tre volumi (che in Europa non sono certo campionesse d'incassi). E, secondo, perché con la Stelvio si corona un sogno che aveva assunto le sembianze della chimera. Sono passati 13 anni da quando, con la concept Kamal, l'Alfa aveva messo nero su bianco l'intenzione di fare una

Suv. E adesso, finalmente, si dà un seguito a quella lontana promessa. A partire dalla versione estrema, la Quadrifoglio, che si è goduta l'anteprima in solitaria a Los Angeles.

## V6 E Q4, COPPIA DI RITORNO

Il tratto tecnico più rilevante della Stelvio Quadrifoglio è l'abbinamento tra il 2.9 V6 biturbo da 510 cavalli e le quattro



# NESSUNA MAI

Tredici anni dopo la concept Kamal, è finalmente pronta la Suv del Biscione: si chiama Stelvio, per la sua fame di curve. Negli Stati Uniti si parte con la Quadrifoglio. Da noi, precedenza alle varianti "normali"

di **Fabio Sciarra**



ruote motrici. Una scelta che la distanzia dall'omologa Giulia (soltanto a trazione posteriore) e che riesuma una coppia non inedita, assortita per la prima volta sulla 155 V6 TI, che nel 1993 sbaragliò la concorrenza tedesca nel campionato di casa, il Dtm. Ora, la Suv sviluppata a Modena e destinata alla produzione a Cassino, rimette insieme quegli stessi capisaldi meccanici. Affiancando al sei cilindri con

Dna Ferrari il nuovo sistema Q4, pensato - sostiene la Casa - per unire rapidi tempi di ripartizione della coppia con caratteristiche di leggerezza e compattezza. Interagendo con i sensori di velocità d'imbardata, accelerazione frontale e laterale e angolo volante, l'integrale decide come distribuire la motricità tra i due assali, da una configurazione base, che prevede l'invio del 100% della coppia alle

ruote posteriori, fino a quella per le condizioni di aderenza più critiche, con il 60% destinato alle anteriori.

## C'È GIULIA NEL CUORE

Se la Stelvio prende una strada diversa in fatto di trazione, sono d'altra parte numerosi i punti di contatto con la berlina da cui eredita la piattaforma. Della Giulia Quadrifoglio, la Suv conserva prima di







## CHI NON STA A GUARDARE

● **SE LE MOTORIZZAZIONI** normali hanno già un bel plotone di avversarie schierate (oltre alle tre tedesche c'è anche la Jaguar F-Pace, per citarne una recente), la Stelvio Quadrifoglio non ha, attualmente, tante rivali. Una situazione insolita, che però cambierà presto: i muletti (sotto) della Mercedes-AMG GLC 63, con il 4.0 V8 biturbo (da 476 a 510 CV), non si contano. E pure la BMW, che come la Stella non aveva mai proposto una super-Suv di taglia media, sta lavorando sull'X3 M, prossima ai 500 CV con il suo 3.0 turbo sei cilindri in linea. Nemmeno l'Audi ha mai presidiato il segmento, ma ora la Q5 potrebbe farlo con una RS.



↑ Gli interni ricalcano quelli della Giulia, anche nel sistema d'infotainment Connect 3D Nav con schermo da 8,8", sviluppato con la Magneti Marelli. Lunga 4,68 metri e alta 1,65, la Stelvio Quadrifoglio è riconoscibile per i dischi carboceramici, i dettagli di carbonio e i quattro scarichi





tutto il cambio automatico ZF a otto marce, con le quattro modalità di guida dell'Alfa Dna pro: in Race (assente dalle motorizzazioni normali), promette cambiate in 150 millesimi di secondo. In comune anche il torque vectoring, che agisce sul differenziale posteriore suddividendo la coppia tra le ruote dell'asse per una motricità ottimale. Ulteriore lascito della Giulia è lo schema sospensivo, che prevede doppi bracci oscillanti con asse di sterzo semi-virtuale all'anteriore e la caratteristica architettura a quattro bracci e mezzo al posteriore. Tanta, inoltre, l'elettronica al servizio dell'handling, da quella che gestisce la risposta degli ammortizzatori fino al sistema di frenata integrata (regola l'interazione tra servo-

freno e controllo di stabilità), passando per lo Chassis domain control. Che è il vero direttore d'orchestra: dal Cdc, in effetti, transita l'interazione tra Dna pro, ripartizione di coppia dinamica, torque vectoring, controllo di stabilità e ammortizzazione variabile. Una trama fitta e complessa che, di fatto, genera il carattere stesso dell'auto.

#### **QUADRIFOGLIO, PRIMA E ULTIMA**

Al Salone di Los Angeles, oltre alla sportiva in carne e ossa, sono usciti allo scoperto i dati dell'altra variante per gli Usa, quella con il 2.0 turbo MultiAir da 280 CV e 400 Nm della Giulia Veloce che, come in quel caso, è abbinato solo alla trazione integrale e all'automatico a otto marce.

La produzione nello stabilimento di Cassino partirà a inizio 2017, con i primi esemplari che verranno commercializzati a partire da aprile.

Nello stesso periodo la Stelvio comincerà a essere venduta anche in Europa, con il quattro cilindri diesel che si farà vedere a marzo a Ginevra e con un'unità a benzina, entrambi di serie con l'accoppiata integrale-automatico.

Poi, durante l'anno, sarà il turno della trazione posteriore e delle altre varianti, mentre il cambio manuale non è attualmente previsto.

Ultima in ordine di tempo, in Europa (non prima di fine 2017, pare), sarà proprio l'esuberante protagonista dell'esordio californiano: la Quadrifoglio.

**MATERIALI LEGGERI OVUNQUE: CARBONIO PER L'ALBERO DI TRASMISSIONE, ALLUMINIO PER MOTORE E CARROZZERIA**






 AUTO SHOW

# SARANNO FAMOSE

Quella californiana è la metropoli americana forse più ricca di contraddizioni, ma chi cerca celebrità, oggi come ieri, la ritiene una mecca. E per le auto sta assumendo lo stesso ruolo: la schiera di costruttori che vogliono la loro stella sul marciapiede all'ombra di Hollywood non è mai stata così fitta

di **Fabio Sciarra**



## JAGUAR ELETTRICA, CONTO ALLA ROVESCIA

**● NON GUARDIAMO** il dito, guardiamo la luna: le forme (molto originali per la tradizione Jaguar) della I-Pace non sono finì a se stesse, ma puntano dritto alla prima elettrica di serie, che sarà presentata in settembre a Francoforte ed entrerà a listino nel 2018, come avevamo anticipato sul numero di aprile di Quattroruote. Capace di raggiungere il fatidico traguardo dei 500 chilometri di autonomia sul ciclo Nedc,

la I-Pace fonde l'assetto rialzato di una Suv con un padiglione da coupé e, soprattutto, con un originale schema ad abitacolo avanzato, reso possibile dall'assenza di un ingombrante powertrain tradizionale. La chiave di volta del prototipo è proprio questa: dimostrare che, con un'architettura creata ad hoc, non solo l'ingombro del pacco batterie diventa ininfluente per l'abitabilità, ma è addirittura possibile

ottenere più spazio che su un modello tradizionale. I numeri parlano chiaro: lunga 4,68 metri (cinque centimetri meno di una F-Pace), larga 1,89 (identica la differenza) e alta 1,56 (qui i centimetri in meno sono nove), l'elettrica supera di ben 13 cm (per 3 metri complessivi) il passo della sorella a combustione interna. E lo spazio per i bagagli (530 litri nel vano posteriore, più 28 davanti) è comunque di tutto rispetto. Trattandosi

di una Jaguar, poi, non poteva mancare un occhio alle prestazioni: i due motori elettrici (uno per asse) erogano 400 CV e 700 Nm e, grazie alla motricità sulle quattro ruote, garantiscono uno 0-100 km/h in circa quattro secondi. Al resto pensano l'elettronica di gestione, con la modalità di guida Sports command, e il raffinato telaio, con doppi triangoli all'anteriore e posteriore con schema Integral link a quattro bracci e mezzo.





Interessante, sulla concept Jaguar I-Pace, l'interfaccia uomo-macchina: grazie a schermi touch e comandi capacitivi, l'InControl touch pro è ancora più intuitivo







**SULLA CR-V, TRA LE APP  
ABBINATE AL SISTEMA HONDA  
DISPLAY AUDIO, SPICCA QUELLA PER  
L'AVVIAMENTO DEL MOTORE DA REMOTO**

## VW: BORN... FOR THE USA

**● NON È**, banalmente, una "suvvona" a sette posti, ma l'auto che deve rilanciare la Casa di Wolfsburg negli Usa. Dopo tre anni di vendite in flessione e la catastrofe del dieselgate, i tedeschi hanno bisogno di un autentico colpo di reni. Proverà a darlo la Atlas, crossover da ben 5,07 metri progettata per il Nord America e realizzata sulla piattaforma Mqb. Una proposta del tutto inedita per la VW, che tenta così d'intercettare un nuovo pubblico. Facendo completamente a meno del diesel: disponibile con la trazione anteriore o l'integrale 4Motion, la Atlas verrà offerta soltanto con i benzina 2.0 TSI da 238 CV e 3.6 VR6 da 280. Arriverà invece anche in Italia, in primavera, l'Audi A5 Cabrio, l'altra novità del gruppo: debutterà con il 2.0 TFSI da 252 CV, il 2.0 TDI da 190



e il 3.0 V6 TDI da 218. Più avanti, saranno disponibili il 2.0 TFSI da 190 CV e il 3.0 V6 TDI da 286, mentre il 3.0 V6 TFSI da 354 è riservato alla sportiva S5. Trazione anteriore o integrale, cambio manuale a sei marce, automatico a sette od otto.





## DERBY GIAPPONESE (IN CAMPO NEUTRO)

La CX-5 compie un salto deciso negli interni, ora in linea con quelli delle Mazda di ultima generazione. Così la Suv media guadagna pure l'head-up display, dotazione non consueta nel segmento di riferimento. A sinistra, la nuova Honda CR-V

**● NON SONO** inrequenti, ai Saloni, gli incroci tra nuovi modelli direttamente concorrenti. E Los Angeles ne ha rappresentato un caso lampante, con le prime mondiali concomitanti di due Suv medie giapponesi, entrambe destinate anche al mercato italiano. La prima, in ordine alfabetico,

è la Honda CR-V. Altesa da noi nella prima metà del 2018, saluta l'ingresso in gamma del turbobenzina: l'1.5 i-Vtec (qui in versione da 190 CV) della nuova Civic sostituisce l'aspirato e affianca il noto 1.6 i-Dtec a gasolio, che rimarrà il riferimento in Europa (nelle versioni da 120 o 160 CV), anche grazie all'abbinamento

caricabatteria con il cambio automatico a nove marce. Significativi i debutti di Apple CarPlay, Android Auto e, per l'assistenza alla guida, del pacchetto Honda Sensing. Ben prima (entro metà 2017) arriverà in Europa la Mazda CX-5: fedele all'aspirato con i recenti benzina Skyactiv-G, la Suv di Hiroshima si gioca, a dispetto del clima avverso, la carta del diesel (con il 2.2 Skyactiv-D) anche negli Stati Uniti. E accentua la sua specificità tecnica con il G Vectoring control, un sistema di torque vectoring di nuova concezione.



**LINEE TESE E VOLUMI PIENI:  
NEL PASSAGGIO DA UNA SERIE  
ALL'ALTRA, LA MAZDA CX-5 ACCENTUA  
IL LINGUAGGIO STILISTICO KODO**





## SPOPOLERANNO SU RODEO DRIVE

**SONO AUTO** che in Italia compariranno con la frequenza delle mosche bianche (o quasi), ma giudicarle dal nostro punto di vista del tutto parziale significherebbe non capirle completamente. Perché un senso invece l'hanno, soprattutto considerata la scelta tutt'altro che casuale di presentarle a Los Angeles, dove la potenziale clientela certo non manca. Esempio emblematico delle nuove candidate a incrociare dalle parti di Rodeo drive è senza dubbio la Mercedes-AMG E 63. Prima berlina di Affalterbach a nascere con la sola trazione integrale 4Matic+, ottiene, grazie a questa soluzione e al 4.0 V8 biturbo nella nuova versione da 612 CV e 850 Nm, un mostruoso 0-100 km/h (3,4 secondi per la S). Dotata del nuovo cambio automatico a nove marce Speedshift Mct, offre comunque il Drift mode per mandare tutta la coppia alle ruote posteriori e andare di traverso in scioltezza. Percorso diametralmente



opposto quello intrapreso dalla Lamborghini: fedele dai tempi della Diablo VT alle quattro ruote motrici, ha riscoperto dalla Gallardo Balboni il gusto di derapare. E l'ha istituzionalizzato con la Huracán, che già con la Coupé offre la variante LP 580-2. Ora, l'abbinamento tra il 5.2 V10 aspirato nel powerstep da 580 CV e la trazione posteriore torna, con un argomento inoppugnabile: quello della guida all'aria aperta. Altra protagonista annunciata



è la Porsche Panamera Executive: la quattro porte di Stoccarda veste i panni dell'ammiraglia a tutto tondo e sposa un'inedita carrozzeria a passo lungo, disponibile in abbinamento alle varianti 4S, Turbo ed E-Hybrid con il nuovo plug-in.

↑ Come la coupé, la Lambo Huracán Spyder 4x2 differisce dall'integrale per le prese d'aria anteriori e gli sfoghi posteriori. In alto, la Porsche Panamera Executive. Sotto, la Mercedes-AMG E 63







# MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



## PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE  
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE