



è il carburante utilizzato nelle prove di Quattroruote

Editoriale Domus
Sistema di qualità certificato
ISO 9001-2008



L'unità centrale è l'R-Link 2, che prevede pochissimi tasti fisici e gestisce tutto il resto attraverso l'interfaccia touch, reattiva e con schermate intuitive e ordinate. Non mancano le app dedicate



Il posto guida è alto, comodo e abbastanza largo per tutte le corporature. Più sopra, il selettore per le modalità di marcia 4x4, che si usa quasi sempre in Auto. La Kadjar vanta una motricità notevole sui fondi sterrati e, con le gomme adatte, anche sulla neve

VELOCITÀ

MASSIMA IN VI	189,745 km/h
REGIME	3.750 giri/min

CONSUMI IN VI

Velocità in km/h	km/litro
90	19,8
100	18,3
130	13,3

CONSUMI MEDI

Percorso	Percorrenze e autonomia	
	km/litro	km
CITTÀ	14,0	913
STATALE	17,2	1.117
AUTOSTRADA	14,1	917
MEDIA RILEVATA	14,9	970
MEDIA OMOLOGATA	20,4	1.326

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	4,6
0-100	11,1
0-130	19,6
400 METRI DA FERMO	17,7
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	124,6
1 CHILOMETRO DA FERMO	32,9
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	156,7

RIPRESA IN V/VI

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	5,9/8,5
70-120	14,3/19,1
1 KM DA 70 KM/H IN VI	32,5

FRENATA

km/h	Spazio d'arresto e decelerazione	
	Condizione	metri g
100 A MINIMO CARICO	40,9	0,96
160 A MINIMO CARICO	102,0	0,99
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	48,7	0,81
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	108,2	0,36

RUMOROSITÀ

km/h	Condizione	dB (A)
50	SU ASFALTO	58,5
50	SU ASFALTO DRENANTE	66,1
50	SU PAVÉ	75,1
MAX IN ACCELERAZIONE		73,7

DATI STATICI

MASSA (kg)	1.603
PNEUMATICI	CONTISPORT CONTACTS 225/45 R19 96W
CAPACITÀ BAGAGLIAIO (l)	407

LA PAGELLA

POSTO GUIDA	★★★★★
COMANDI E STRUMENTI	★★★★★
AUDIO E NAVIGATORE	★★★★☆
CLIMATIZZAZIONE	★★★★★
VISIBILITÀ	★★★★★
FINITURA	★★★★★
ACCESSORI	★★★★★
DOTAZIONI DISICUREZZA	★★★★☆
ABITABILITÀ	★★★★★
BAGAGLIAIO	★★★★★
CONFORT	★★★★★
MOTORE	★★★★☆
ACCELERAZIONE	★★★★☆
RIPRESA	★★★★★
CAMBIO	★★★★
STERZO	★★★★☆
FRENI	★★★★★
SU STRADA	★★★★★
CONSUMO	★★★★☆
PREZZO	★★★★
GARANZIA	★★★

Con lode
Vale ½ stella
Ottimo
Buono
Discreto
Sufficiente
Insufficiente
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):



+ PREGI

Dotazioni. L'allestimento Hypnotic prevede un equipaggiamento particolarmente ricco.

Motricità. Trazione assicurata anche sui fondi non compatti.

- DIFETTI

Cambio manuale. Manovrabilità non eccelsa e sesta un po' corta (50 km/h a 1.000 giri). Un po' pesante, inoltre, la frizione.

Soglia di carico. Piuttosto elevata: 76 centimetri da terra.

IN SINTESI

TRAENDO origine dalla Qashqai, la sport utility Renault eredita tutte le buone doti, stradali e no, della cugina giapponese, ma con una linea diversa, più modellata e meno aggressiva rispetto all'ultima versione della sport utility Nissan, che è davvero ben riuscita. Questo spiega in parte i numeri delle vendite, che vedono ancor oggi due Qashqai vendute per ogni Kadjar. Comunque, questa versione speciale Hypnotic da 130 cavalli dimostra di essere un'ottima stradista e anche di possedere una certa propensione alle strade bianche. In caso, però, di frequente utilizzo off-road, è bene pensare a un'alternativa alla gommatura di serie da 19 pollici, che ha la spalla troppo ribassata (/45) per passare indenne nelle buche e sulle rocce.

MAZDA3

Silenzioso e abbastanza vivace, l'1.5 turbodiesel consuma poco e asseconda bene le doti dinamiche della berlina giapponese. Interessante anche la dotazione di sicurezza

di **Andrea Stassano** - foto di **Wolfgang**





1.5 Skyactiv-D Exceed

PREZZO € 24.850

BOLLO € 198,66

MOTORE L4 turbodiesel 1.499 cm³

POTENZA MAX 77 kW (105 CV)

CONSUMI Omologato 26,3 km/l

Rilevato 18,6 km/l

EMISSIONI CO₂ Omologato 99 g/km

Rilevato 143 g/km

CONCORRENTI Alfa Romeo Giulietta
Honda Civic
Opel Astra
Peugeot 308
Seat Leon

A

veva già fatto bella figura sulla crossover CX-3. Ora il turbodiesel 1.5 Skyactiv-D da 105 cavalli va ad ampliare l'offerta

a gasolio della Mazda3, sin qui limitata al 2.2 da 150 cavalli: la compatta della Casa di Hiroshima può così giocarsela al meglio con le rivali del segmento C, che han-

no puntato forte sulla fascia 1.5-1.6. Senza per questo mettersi a inseguire quelle che, come Opel e Renault, da questa cilindrata hanno ricavato potenze da classe due litri.

PIATTO RICCO

La nostra Mazda3 1.5, in allestimento di punta Exceed, costa di listino 24.850 euro. Che salgono a 28.200 con gli optio-

nal: l'i-Activsense technology con Leather pack white (2.600 euro, con fari adattivi, sistemi di sicurezza, sedile guida a regolazione elettrica) e la vernice metallizzata "soul red" (750 euro). Il tutto va ad aggiungersi a una ricca dotazione di serie, che include tra l'altro cerchi di lega da 18", fari bixeno, impianto audio Bose, navigatore satellitare e head-up display.

L'1.5 si fa apprezzare subito per l'as-



SCHEDA

Motore

- Cilindrata 1.499 cm³
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 77 kW (105 CV) a 4.000 giri/min
- Coppia max 270 Nm da 1.600 a 2.500 giri/min

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio manuale a 6 marce

Dimensioni e massa

- Passo 270 cm
- Lunghezza 447 cm
- Larghezza 180 cm
- Altezza 145 cm
- Massa 1.345 kg



→ senza di vibrazioni: merito della tecnologia Natural sound smoother, che prevede un ammortizzatore dinamico all'interno di ogni spinotto dei pistoni, per neutralizzare le frequenze negative. Il piccolo Skyactiv quasi non sembra un diesel: pastoso e regolare ai bassi regimi, si riavvia senza scossoni. Sfruttando la parte alta del contagiri - che troneggia nel quadro strumenti di tipo motociclistico - si ottiene un allungo "alla Mazda": fino ai 5.500 giri, anche se oltre quota 4.500 la spinta inizia a calare. Più dei 105 cavalli, sono i 270 Nm di coppia a farsi sentire nella guida di tutti i giorni: in ogni caso, l'accelerazione risulta più che discreta, visto che, sullo 0-100, si resta sotto gli 11 secondi dichiarati. Meno entusiasmante la ripresa, anche per via della sesta piuttosto lunga (oltre che di una massa di 1.478 chili in condizioni di prova). A proposito di cambio, gli innesti sono corti e il comando si manovra bene: nella guida impegnata bisogna soltanto essere precisi nel passaggio seconda-terza, per evitare impuntamenti.

Interessanti i consumi: in città la vettura percorre più di 19 km/l, mentre in statale si superano i 20. E se in autostrada si scende a 16,5, la media (18,6 km/l) risulta

lusinghiera. Per fare un paragone, a 130 km/h la 2.2 faceva 14,9 km/l, mentre la nostra 1.5 è sui 15,7.

Su strada la compatta giapponese è sicura e reagisce in modo sincero, dando soddisfazione sui percorsi misti. Nei test sull'asciutto ha dimostrato la tendenza del retrotreno ad allargare un po', come già emerso nella prova della versione 2.2 (vedere il fascicolo di dicembre 2013), ma senza creare apprensione: non richiede

correzioni impegnative e i controlli elettronici sono attenti. Lo sterzo è pronto e dal buon feeling: dona agilità alla "3", e contribuisce alla gradevolezza di marcia.

Passando al confort, l'auto non è rigida (il rollio non manca), pur con una gomma-tura barra 45 da 18": ciò non toglie, però, che le sospensioni posteriori soffrano un po' sulle irregolarità brevi. Buona la propensione a macinare chilometri, anche se l'abitacolo non è proprio ovattato. 





Il quadro strumenti sportivo, con il contagiri in evidenza. In alto: sul divano c'è un buon margine per le gambe, mentre davanti si sta comodi anche in larghezza. Gli interni (vedere l'immagine a sinistra) sono raffinati e accoglienti, pure per merito dei sedili rivestiti di pelle

VELOCITÀ

MASSIMA IN V	188,938 km/h
REGIME	4.500 giri/min

CONSUMI IN VI

Velocità in km/h	km/litro
90	21,3
100	20,5
130	15,7

CONSUMI MEDI

Percorso	Percorrenze e autonomia	
	km/litro	km
CITTÀ	19,1	974
STATALE	20,3	1.035
AUTOSTRADA	16,5	842
MEDIA RILEVATA	18,6	949
MEDIA OMOLOGATA	26,3	1.341

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	4,4
0-100	10,8
0-130	19,2
400 METRI DA FERMO	17,6
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	125,3
1 CHILOMETRO DA FERMO	32,7
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	156,9

RIPRESA IN V/VI

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	6,2/8,4
70-120	14,5/19,4
1 CHILOM. DA 70 KM/H IN VI	32,6

FRENATA

km/h	Spazio d'arresto e decelerazione	
	Condizione	metri g
100 A MINIMO CARICO	40,8	0,96
130 A MINIMO CARICO	67,6	0,98
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	50,3	0,78
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	96,3	0,41

RUMOROSITÀ

km/h	Condizione	dB (A)
50	SU ASFALTO	55,4
50	SU ASFALTO DRENANTE	63,0
50	SU PAVÉ	71,2
MAX IN ACCELERAZIONE		73,0

DATI STATICI

MASSA (kg)	1.478
PNEUMATICI	MICHELIN PILOT SPORT 3 215/45ZR18 93W
CAPACITÀ BAGAGLIAIO (l)	363

LA PAGELLA

POSTO GUIDA

★★★★★

COMANDI E STRUMENTI

★★★★★

AUDIO E NAVIGATORE

★★★★☆

CLIMATIZZAZIONE

★★★★★

VISIBILITÀ

★★★★☆

FINITURA

★★★★★

ACCESSORI

★★★★☆

DOTAZIONI DI SICUREZZA

★★★★☆

ABITABILITÀ

★★★★★

BAGAGLIAIO

★★★★☆

CONFORT

★★★★☆

MOTORE

★★★★★

ACCELERAZIONE

★★★★★

RIPRESA

★★★

CAMBIO

★★★★☆

STERZO

★★★★★

FRENI

★★★★★

SU STRADA

★★★★★

CONSUMO

★★★★★

PREZZO

★★★

GARANZIA

★★★

Con lode
Vale ½ stella
Ottimo
Buono
Discreto
Sufficiente
Insufficiente
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):

+ PREGI

Consumo. Molto contenuto, grazie all'1.5 diesel poco assetato. Di media si fanno i 18,6 km/l.

Dotazione di serie. Davvero ricca e completa, per un confort di bordo da classe superiore.

- DIFETTI

Visibilità posteriore. Il lunotto è piccolo e dietro si vede poco. Si può far conto su sensori e retrocamera.

Piantone. Quando lo si sblocca, il volante "cade" sulle gambe. Un neo in un ambiente curato.

IN SINTESI

INUTILE girarci attorno: alla Mazda3 mancava un turbodiesel "piccolo", in alternativa al 2.2. Non a caso, tutte le dirette concorrenti vivono soprattutto di un motore di simil taglia. E così, questo 1.5 Skyactiv-D da 105 cavalli, dotato di buona coppia, ben si adatta alla due volumi nipponica: certo, non può offrire lo scatto super vivace del fratello maggiore. In compenso, se ne apprezzano la risposta morbida, l'assenza di vibrazioni e l'allungo "da gara". Oltre ai consumi assai contenuti, carta fondamentale nella categoria. Inoltre, la Mazda3 non ha perso quella gradevolezza di guida che l'ha sempre contraddistinta, con una buona agilità e un comportamento sicuro, anche per via dei tanti sistemi di sicurezza presenti sull'auto in prova.

QUATTORRUOTE PRESENTA

LEGGENDARIE

**I modelli che hanno fatto
la storia** della Maserati.

Perfette riproduzioni Die Cast
in scala 1:43 con teca in Crystal.



**UNA NUOVA COLLEZIONE
FIRMATA QUATTORRUOTE
IN EDICOLA DAL 27 AGOSTO**

 **CENTAURIA**

MASERATI

LA COLLEZIONE UFFICIALE DELLA CASA DEL TRIDENTE

**Preziosi volumi
con contenuti esclusivi
firmati **QUATTORRUOTE****

per riscoprire 100 anni di tecnologia,
innovazione e performance
del mito Maserati.



Numero uscite previste 10. Prezzo prima uscita € 9,99. Prezzo seconda uscita € 12,99. Prezzo dalla terza uscita € 15,99 (salvo variazioni delle aliquote fiscali). Prezzo Quattroporte escluso. L'Editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite periodiche complessive, nonché di modificare l'ordine e la sequenza delle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo gli eventuali cambiamenti che saranno apportati al piano dell'opera.
Le immagini hanno il solo scopo di rappresentare i modelli della collezione. Forme e colori potranno essere diversi da quanto rappresentato. Immagini non contrattuali.

**PRIMO VOLUME + MODELLO
MASERATI QUATTROPORTE GTS A SOLI €9,99***



**TUTTI LA VOGLIONO.
SOLO NOI CE L'ABBIAMO.**

LA PROSSIMA UEFA CHAMPIONS LEAGUE È IN
ESCLUSIVA SU PREMIUM, CON TUTTE
LE PARTITE DI JUVENTUS, NAPOLI E ROMA.



PREMIUM
MEDIASET

ABBONATI SUBITO

199.309.309*

mediasetpremium.it

*Il costo massimo del servizio IVA inclusa da rete fissa è di 15 centesimi al minuto senza scatto alla risposta. Per chiamate da rete mobile il costo massimo IVA inclusa è di 49 centesimi al minuto, con uno scatto alla risposta di 16 centesimi.

IMPRESSIONI DI GUIDA



SKODA KODIAQ

Pagina 152



MERCEDES GLC COUPÉ

Pagina 154



CADILLAC XT5

Pagina 155



HYUNDAI IONIQ

Pagina 156



SUBARU LEVORG

Pagina 157



FORD FIESTA ST200

Pagina 158



DS 3 PERFORMANCE

Pagina 159

SKODA KODIAQ

Ecco la prima sport utility della Casa ceca: abbiamo provato in anteprima una versione di preserie, spinta dal 2.0 TDI



→ Lasciate stare il fuoristrada duro e puro: l'“attrezzatura” della Kodiaq non è da specialista. Meglio limitarsi a qualche scorribanda sugli sterrati, dove aiutano le quattro ruote motrici e la modalità di guida Off-road

● **ARRIVA UN MOMENTO**, nella storia di una Casa, che segna una cesura netta con il passato, un Rubicone oltre il quale non si può più tornare. Ecco, adesso la Skoda sta lì. Il dado è tratto, quindi sgombriamo una volta per tutte il campo da quella diffidenza che poteva essere giustificata trent'anni fa: questo è un costruttore che oggi può tirare fuori una Suv da quattro metri e settanta. Senza complessi d'inferiorità, né sulla carta né tanto meno sul campo, dove abbiamo avuto modo di prendere confidenza con l'auto

in anteprima. La Kodiaq, settimo sigillo della gamma ceca, ci ha concesso un primo appuntamento sotto forma di una vettura di preserie, tra i fiordi norvegesi, nell'attesa di farsi rivedere – in settembre – nella sua veste definitiva. Un incontro positivo, anche perché, in fondo, non poteva andare diversamente: la nuova sport utility, come altre decine di modelli del gruppo Volkswagen, è nata sulla piattaforma Mqb, una sicurezza in termini di qualità dinamiche. Nonostante ci sia il rovescio della medaglia: il rischio di omologazione

nel sapore di tanti modelli diversi tra loro. Il che significa, in altri termini, che non siamo rimasti così sorpresi dal “pacchetto”, né dai suoi elementi costituenti. Prendiamo per esempio il 2.0 TDI: la non-notizia è che va bene. Vibra poco, si fa sentire ancora meno nell'abitacolo e, grazie ai suoi 150 cavalli e 340 Nm, garantisce anche a questo bestione (il nome deriva dall'orso Kodiak, endemico delle isole omonime in Alaska) un livello adeguato di prestazioni, soprattutto in ripresa. Buono anche l'abbinamento con il cambio manuale a sei



Kodiaq

MOTORE	L4 turbodiesel 1.968 cm ³
POTENZA MAX	110 kW (150 CV)
COPPIA	340 Nm a 1.750 giri/min
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	manuale a 6 marce
0-100 km/h	n.d.
CONSUMO MEDIO	n.d.
DIM. lungh.	470 -largh. n.d. -alt. n.d. cm
MASSA	n.d.
PREZZO	n.d.

marce, facile da azionare (come la frizione), e comprensibile l'impostazione dello sterzo, un comando che di base risulta molto leggero e, per questo, poco comunicativo, ma che migliora in modalità Sport. Morbida, equilibrata, stabile e caratterizzata da reazioni contenute (anche in termini di rollio), la Kodiaq non è una Suv mangiacurve da pelle d'oca: le armi migliori se le tiene dentro. Sotto forma di un abitacolo enorme e connesso come si deve. Avanti, dunque, c'è posto. Anche per sette, volendo.

Fabio Sciarra



MERCEDES GLC COUPÉ

Allungata e abbassata rispetto alla Suv dalla quale deriva, si rivela più divertente grazie all'assetto con le sospensioni adattive

● **SI ALLARGA** la famiglia delle crossover sportive di Stoccarda. Dopo la grande GLE Coupé, arriva la versione filante della GLC. La linea, ormai, sa quasi di classico: alta e imponente, ma con una forte vocazione da coupé, nonostante le quattro porte. Rispetto alla GLC normale, è più lunga di sette centimetri (arriva a quota 473), più bassa e larga di quattro. Insomma, a parte il frontale, sempre contraddistinto dalla grande griglia diamantata, è tutta un'altra cosa. Ma la sostanza? In effetti, non mancano nette

differenziazioni neanche nel carattere e, dunque, nella guida. Innanzitutto, lo sterzo è più diretto e poi si trova un assetto un po' più basso e sportivo, di serie fin dalla versione base. In realtà, però, la vera novità sta nelle sospensioni: a richiesta, oltre a quelle pneumatiche, denominate Air body control, utili per renderla più acquattata (di 15 millimetri) nei percorsi tortuosi o per alzarla sullo sconnesso, è disponibile il Dynamic body control adattivo. Insieme con il Drive select e le sue cinque modalità di guida, permette di godersi al

massimo le potenzialità stradali di questa coupé, che sono notevoli. Alternando autostrada e percorsi alpini, ho messo alla prova la 250 a benzina da 211 cavalli: il quattro cilindri rivela presto il suo bel sound e la capacità di prendere giri rapidamente. E si abbina alla perfezione al cambio automatico 9G-Tronic. Il sistema di trazione integrale, inoltre, lavora in totale autonomia per garantire la massima trazione in uscita dai tornanti. In salita si sente un po' la mole, ma al volante il piacere è notevole e il due litri

non si trova mai in affanno. Con una guida un po' impegnata, però, i consumi salgono: dopo un centinaio di chilometri, il computer di bordo segna 8 km/litro. In alternativa, ovviamente, c'è la 250 d, con il turbodiesel da 204 cavalli. Silenzioso e privo di vibrazioni, si avvantaggia di una coppia di 500 newtonmetro da 1.600 giri, contro i 350 del benzina. Le differenze sono minime: grande prontezza e minore allungo, ma grinta quanta se ne vuole. Alla fine, i consumi risultano nettamente migliori, sui 12 km/litro di media.

Andrea Sansovini

250 4Matic

MOTORE	L4 turbobenzina 1.991 cm ³
POTENZA MAX	155 kW (211 CV)
COPPIA	350 Nm da 1.200 giri/min
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	automatico a 9 marce
0-100 km/h	7,3 s
CONSUMO MEDIO	13,7 km/l
DIM. lungh. 473 - largh. 189 - alt. 160 cm	
MASSA	1.785 kg
PREZZO	da € 53.660



CADILLAC XT5

La Suv di lusso a stelle e strisce sbarca in Europa. Ma la mancanza del diesel ne limita le ambizioni



All'interno si ritrova la plancia di ottima fattura della GLC. Con il pacchetto AMG, il volante è di tipo sportivo, tagliato in basso. Ottimo il sound dell'hi-fi con altoparlanti Burmester (optional da 945 euro) ↑

● **CON DUE SOLE** concessionarie in Italia (una a Milano, l'altra a Roma) e senza un diesel nel listino, è difficile combattere le Suv che vanno per la maggiore nel segmento premium. La Cadillac, però, ci prova lo stesso con la nuova XT5: che sostituisce la SRX con una base meccanica nuova, che comprende un V6 aspirato di 3.6 litri a iniezione diretta da 314 cavalli e 368 Nm, un cambio automatico a otto rapporti, la trazione integrale a inserimento automatico e il differenziale Gkn Twinster al retrotreno, per la distribuzione attiva della coppia tra la ruota esterna e interna alla curva. Non solo. Finiture e dotazioni sono di alto livello e non mancano i dispositivi ormai irrinunciabili su vetture di questa categoria e neppure una soluzione singolare: lo specchietto retrovisore che riproduce in marcia l'immagine ripresa dalla telecamera posteriore. Come sulla berlina CT6, una volta al volante, sorprende l'assetto per niente "americano": chi si aspetta una Cadillac old style, tutta molleggio e pochi freni, è destinato a ricredersi. La Suv prodotta nel Tennessee sta in strada con piglio europeo e si fa via via più pronta quando si passa dalla modalità di guida normale a quella Sport e poi all'AWD lock, grazie all'aumento del trasferimento della



coppia motrice dall'avantreno al retrotreno. Nemmeno il motore delude: quando si va a spasso, quasi non si sente, tanto è silenzioso, e disattiva pure due cilindri per consumare meno. Alzando il ritmo, d'altra parte, risponde all'appello dell'acceleratore con un certo vigore e una voce niente male.

Roberto Boni

XT5

MOTORE	V6 benzina 3.649 cm ³
POTENZA MAX	231 kW (314 CV)
COPPIA	368 Nm a 5.000 giri/min
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	automatico a 8 marce
0-100 km/h	7,5 s
CONSUMO MEDIO	10,0 km/l
DIM.	lungh. 482 - largh. 190 - alt. 168 cm
MASSA	2.006 kg
PREZZO	da € 50.860

HYUNDAI IONIQ

L'ibrida è la prima di una nuova era per la Casa coreana: guida fluida e briosa, buona tenuta di strada



● **L'AVEVAMO** guidata in anteprima per il numero di marzo. Ora la riproviamo, l'ibrida Hyundai Ioniq, che avrà due sorelle: la plug-in e l'elettrica pura. Un progetto, come si vede, che apre per la Casa coreana una finestra sul futuro. Sulla ibrida, che monta un motore termico a ciclo Atkinson 1.6 GDI da 105 cavalli e uno elettrico da 44, ci si trova subito bene. È spaziosa, ben rifinita, con tanti dispositivi di sicurezza e un sistema multimediale bello e facile. Si guida seduti in basso, ben sostenuti e con regolazioni ampie (sull'esemplare del test, i comandi del sedile sono elettrici). Vecchio stile il piccolo pedale del freno di stazionamento, sulla sinistra. E, come sulla Prius, il lunotto "diviso" riduce la visibilità. Per il resto, tante note positive. La marcia è

fluida e scorrevole, la guida intuitiva. Con un piede ultra-leggero, riesco a procedere in elettrico - manca il tasto EV - fino a 80 km/h. Oppure a veleggiare da velocità più elevate. Non c'è un cambio a variazione continua - con il relativo e, a volte fastidioso, effetto scooter -, ma un doppia frizione, utilizzabile anche in modalità manuale (senza i paddle): se schiaccio a fondo, si scala con il kick down, per poi accelerare con un certo brio e poco rumore. Un plus che potrebbe avvicinare all'ibrido chi non l'ha mai preso in considerazione. Lo sterzo, abbastanza leggero in città, diventa più consistente in velocità, rendendo agile e godibile la Ioniq. Che sportiva non è, ma rolla poco e ha una buona tenuta di strada, grazie anche al retrotreno multilink.

Il freno, dalla corsa corta, è ben modulabile. Ho poi avuto modo di guidare anche l'elettrica pura. Le differenze più evidenti sono quelle meccaniche - motore elettrico da 120 cavalli e 295 Nm, trasmissione diretta - e nella zona del tunnel. Per il resto la Ioniq "EV" si mostra vivace, soprattutto in Sport. Con i paddle è possibile modulare





SUBARU LEVORG

La giap si aggiorna: soprattutto nelle dotazioni di sicurezza



← Alla base della console, oltre alle varie prese, c'è la ricarica a induzione per lo smartphone. Sull'ibrida Ioniq la batteria con polimeri agli ioni di litio da 1,56 kWh è sotto il divano. E, per il bagagliaio (in basso), la Hyundai dichiara una capacità di 443 litri

Hybrid

MOTORE	L4 benzina 1.580 cm ³
POTENZA MAX	77 kW (105 CV)
MOTORE ELETTRICO	32 kW (44 CV)
POTENZA SISTEMA	104 kW (141 CV)
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	doppia frizione a 6 marce
0-100 km/h	10,8 s
CONSUMO MEDIO	29,4 km/l
DIM.	lung. 447 - largh. 182 - alt. 145 cm
MASSA	1.445 kg
PREZZO	n.d.

● **GRAZIE ALL'ADOZIONE** di serie del sistema EyeSight, la Levorg si affina per offrire maggiore sicurezza e muoversi in modo disinvolto dietro l'auto che la precede. Base di partenza della guida autonoma che la Subaru sta sviluppando per i prossimi decenni, questa tecnologia si avvale di due telecamere poste dietro il parabrezza, con le quali riconosce quanto si muove davanti alla vettura. E, se individua situazioni di pericolo, le gestisce nella maniera più adatta. Quando serve, infatti, la Levorg fa intervenire in maniera opportuna e calibrata il nutrito schieramento dei più avanzati sistemi di ausilio alla guida che completano l'EyeSight. La nuova serie di questa Subaru, poi, continua a offrire il sano comportamento di base che la caratterizza sin dal debutto, discorso che vale anche per il boxer turbo che alloggia dentro il cofano: morbido, piacevolissimo, è quel che serve per assecondare al meglio lo spirito della Levorg. Discorso che vale anche per il cambio a variazione continua Lineartronic. **M.M.**

la frenata rigenerativa in quattro fasi e guidare fin quasi con il solo pedale dell'acceleratore. Dopo essere partito con 205 km di autonomia (quella dichiarata è di 280), ho coperto 75 km "veloci", arrivando a destinazione con ancora 125 km residui.

Andrea Stassano

↑ Il posto guida sporteggiate e la disposizione ordinata (a "isole") dei comandi; si noti anche il selettore del cambio automatico a doppia frizione. Qui sotto, il telaio, con motori termico ed elettrico anteriori e batteria posteriore



Sport Unlimited

MOTORE	B4 turbobenzina 1.600 cm ³
POTENZA MAX	125 kW (170 CV)
COPPIA	250 Nm da 1.800 giri/min
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	a variazione continua
0-100 km/h	8,9 s
CONSUMO MEDIO	14,5 km/l
DIM.	lung. 469 - largh. 178 - alt. 148 cm
MASSA	1.537 kg
PREZZO	€ 34.990

© Riproduzione riservata

FORD FIESTA ST200

Ancora più potente, diretta e sincera: una scelta azzeccata per chi vuole divertirsi. Motore pronto e corposo, bilanciamento notevole



1.6 3 porte	
MOTORE	L4 turbobenzina 1.597 cm ³
POTENZA MAX	147 kW (200 CV)
COPPIA	290 Nm da 1.600 giri/min
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	manuale a 6 marce
0-100 km/h	6,7 s
CONSUMO MEDIO	16,1 km/l
DIM.	lung. 397 - largh. 171 - alt. 149 cm
MASSA	1.170 kg
PREZZO	€ 25.000

Con 18 cavalli in più, la Fiesta ST200 è molto divertente da guidare. La caratterizzazione sportiva è più evidente all'esterno. Belli i sedili, mentre la console resta affollata e dotata di un monitor un po' piccolo

● **PER MOLTI** è un classico, la Ford Fiesta ST. E per più d'una ragione. Ora, alla versione 1.6 da 182 cavalli si affianca la più cattiva ST200, appunto, da 200 cavalli (e 290 Nm): risultato ottenuto mediante la ricalibrazione dell'1.6 turbo. E in overboost, per una ventina di secondi, si possono avere ulteriori 15 cavalli e 30 Nm di coppia. Sarebbe ingeneroso, però, ridurre la Fiesta ST a meri numeri. Perché, come per la "182 CV", la piccola Ford si fa apprezzare per altri motivi. La sincerità di guida, anche al limite, e l'equilibrio dinamico, grazie al mix riuscito tra le risposte del telaio e del precisissimo sterzo (entrambi rivisti). Da fuori la ST200 si distingue per i cerchi



di lega da 17" in nero opaco, la tinta specifica grigia, i loghi e le pinze freno rosse. Dentro spiccano i sedili Recaro super avvolgenti e gli strumenti con lancette rosse. Poi c'è l'altro atout: l'1.6 turbo, che è pronto, pastoso e vigoroso sin dai bassi regimi. Puoi marciare spedito o tenere la quinta a 2.000 giri



e riprendere a razzo. In alto l'1.6 tira bene fino a quota 6.500, quando entra il limitatore. Il sound? Cupo e metallico. Quando poi arrivano le curve, inizia il bello: la ST200 mostra la sua agilità e la sua precisione. Vai come uno sparo, e ti sembra di averne ancora. Il cambio, rapportato più corto, è preciso.

L'assetto è performante anche sul veloce, ma non così rigido sulle gomme 205/40R17. Elevato l'appoggio e forte la sensazione di controllo. Perché il retrotreno è un filo "libero", ma solo per favorire l'inserimento in curva. Insomma, zero apprensione, massimo divertimento.

Andrea Stassano

DS 3 PERFORMANCE

Con 208 cavalli, cerchi da 18" e assetto ribassato, ha una bella grinta. È tutta da guidare, agile e sicura. Ma soltanto con cambio manuale

ANCHE se guarda soprattutto all'eleganza, il marchio DS non disdegna il coté sportivo. Lo testimonia l'edizione Performance della piccola DS 3, che si presenta con prezzi che vanno da 27.150 a 35.400 euro: a voi decidere se spenderli per la berlina o la cabrio e, nel caso, se optare per il super accessoriatissimo allestimento Black Special. In ogni caso, a fare la differenza sono i cerchi da 18 pollici, le carreggiate più larghe, il differenziale a slittamento limitato, l'assetto ribassato di 15 millimetri, ammortizzatori e barre specifiche, freni più potenti. Si può intuire che cosa c'è sotto la pelle quando, stretti nel sedile anatomico, si avvia il motore e si schiaccia con forza l'acceleratore. Dentro il cofano della DS 3 Performance c'è un 1.6 turbobenzina da 208 cavalli che, pur essendo "forzuto", è soprattutto fluido, sicché non dev'essere tenuto



per forza su di giri. Ma non è solo questione di spinta, anzi: una curva dopo l'altra, il giusto assetto consente un controllo dell'auto facile e immediato. Con un bel contributo da parte dello sterzo, con servocomando aggiornato nella mappatura, preciso e leggero quanto basta per sentire l'avantreno seguire le traiettorie senza sbavature. E, se si osa di più, ci si rende

conto quanto i dispositivi elettronici aiutino a non perdere in motricità e a tenere a bada la vettura, con il contributo del differenziale a slittamento limitato. Risultato: una tenuta di strada sempre garantita, indipendentemente dalle condizioni del fondo, per un'auto tutta da guidare, agile e sicura, grazie al comportamento

sostanzialmente neutro e alla precisione d'inserimento in curva. Tutto bene, quindi? All'1.6 turbo è accoppiato un cambio manuale a sei rapporti, ben scalati. Ma, visti i recenti progressi nei tempi di cambiata, non ci sarebbe stato male neppure un automatico. Ovviamente, con paddle al volante.

Emanuele Sanfront



Black Special

MOTORE	L4 turbobenzina 1.598 cm ³
POTENZA MAX	153 kW (208 CV)
COPPIA	300 Nm a 3.000 giri/min
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	manuale a 6 marce
0-100 km/h	6,5 s
CONSUMO MEDIO	18,5 km/l
DIM. lungh. 397 - largh. 172 - alt. 144 cm	
MASSA	1.250 kg
PREZZO	€ 32.150



Viaggiate sicuri, con DEKRA.

Documenti, valigie, occhiali da sole, crema protettiva.
E la revisione l'hai fatta?

La revisione non è solo un obbligo di legge, ma anche un'imperdibile opportunità per verificare la **sicurezza della vettura**, o motociclo, a cui affidi la tua vita.

Leader mondiale con oltre 26 milioni di veicoli revisionati ogni anno, DEKRA garantisce i più alti standard internazionali di sicurezza stradale. Solo Centri di revisione accuratamente selezionati e costantemente controllati da DEKRA entrano nel nostro Network per rendere il tuo viaggio ogni giorno più sicuro.

Informati e cerca il tuo Centro Revisioni sul sito www.dekrarevisioni.it



On the safe side.



Presenta ad un'Agenzia Allianz il Certificato Originale di Revisione DEKRA, rilasciato con la revisione, per ottenere imperdibili vantaggi sulle polizze auto.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Iniziativa soggetta a limitazioni, informazioni disponibili in agenzia. Prima della sottoscrizione leggere il fascicolo informativo disponibile sul sito e in agenzia.

AUTO OGGI E DOMANI

Agosto	 Audi A3	 Audi SQ7	 Honda NSX	 Infiniti QX30	 Opel Mokka X						
Settembre	 Abarth 124 Spider	 Audi A5/S5	 Ferrari GTC4Lusso	 Fiat Tipo Station Wagon	 Hyundai Ioniq	 Kia Niro	 Porsche 718 Cayman	 Renault Clio	 Volkswagen up!	 Volvo S90/V90	
Ottobre	 Audi S4 S4 Avant	 Audi R8 Spyder	 Ford Ka+	 Kia Optima ibrida plug-in	 Kia Optima Sportwagon	 Mercedes GLC Coupé	 Peugeot 3008	 Renault Mégane Sporter	 Renault Scénic 5 posti	 Volkswagen Maggiolino	
Novembre	 Audi Q2	 Audi TT RS	 Citroën C3	 Ford Kuga	 Infiniti Q60	 Porsche Panamera	 Porsche 911 GT5	 Renault Grand Scénic	 Subaru Impreza	 Suzuki Ignis	
Dicembre	 BMW 740e	 Hyundai Ioniq elettrica	 Mercedes Classe E Station Wagon	 Toyota C-HR							
2017											
Gennaio	 Audi A5 Sportback	 BMW Serie 5	 Jeep Compass	 Land Rover Discovery	 Mercedes AMG E 63	 Mini Countryman	 Peugeot 5008				
Febbraio	 Alfa Romeo Stelvio	 Honda Civic 5 porte	 Kia Rio	 Nissan Micra	 Opel Meriva	 Smart elettrica					
Marzo	 BMW X3	 Hyundai Ioniq plug-in	 Lexus LC	 Mercedes AMG GT R	 Renault Koleos	 Skoda Kodiaq	 Toyota Prius plug-in				
Aprile	 Alpine Vision	 Audi A5 Cabrio	 Audi Q5	 Infiniti QX 50							
Maggio	 Toyota S-FR	 Kia Picanto									
Giugno	 BMW Serie 5 GT	 Citroën Aircross	 Jeep Wrangler								
Luglio	 Audi RS 5	 Skoda Octavia	 Suzuki Swift								

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

 = Restyling  = Nuovo modello



CONTROMANO

Tutti si buttano sulle Suv, e la Casa inglese che cosa fa? Strizza l'occhio alle auto stradali con un'inedita crossover che s'incunea tra l'Evoque e la Range Sport. Miscelando i tratti tipici del marchio con l'atleticità di una coupé

di Roberto Lo Vecchio - disegni di Marcelo Poblete



U

ltimamente la Jaguar le aveva rubato la scena. Con l'introduzione in rapida successione di XE, nuova XF e F-Pace, il

marchio Cenerentola del gruppo (soltanto quanto a vendite, s'intende, che sono circa un quarto di quelle Land Rover, non certo per prestigio) aveva attirato molti più sguardi al gran ballo delle presentazioni che quelli suscitati dalla sorella maggiore. Ma ora la nobildonna di campagna – che finora, nonostante il successo di modelli urbanizzati come l'Evoque, ai nastri di asfalto ha continuato a preferire gli sterrati delle brughiere – è pronta a riprendersi il posto che le spetta sotto i riflettori.

Lo farà allargando la gamma, cercando di coprire nuove nicchie. A parte il grande appuntamento al Salone di Parigi, in autunno, dove verrà svelata la nuova Discovery, il costruttore inglese sta lavorando a un modello inedito, che non rimpiazza nulla di quel che c'è oggi a listino e che cercherà di conquistarsi un suo spazio e un suo pubblico incuneandosi tra la Evoque e la Range Sport.

UN'ALTRA GAME CHANGER

Di che cosa si tratta? Cerchiamo di capirlo. Per ora sono stati sorpresi su strada prototipi appesantiti dalle consuete camuffature, sotto le quali s'intuisce una carrozzeria a cinque porte di



Le pesanti camuffature che rivestono gli esemplari sorpresi nei test nascondono i dettagli grafici, che però dovrebbero essere in linea con gli attuali modelli della gamma Range. Ciò che cambia in modo drastico sono le proporzioni: l'auto è più bassa e stradale



L'OFF-ROAD È MIO E LO GESTISCO IO

● **TORRENTI, SCARPATE,** rocce e fango in dosi eccessive vi fanno paura? Tranquilli, sulla vostra Land Rover di domani, in qualsiasi situazione che travalichi le capacità in off-road del pilota, sarà possibile lasciare il totale controllo all'auto. A Coventry sono convinti che la guida autonoma debba interessare il fuoristrada tanto quanto l'asfalto. Naturalmente, è un obiettivo cui alla Land Rover intendono giungere per gradi, sviluppando singole tecnologie che poi andranno integrate. Nel centro tecnico della Casa, a Gaydon, abbiamo potuto sperimentarne alcune, sui percorsi off-road della pista di prova. Il primo step sarà il riconoscimento automatico del tipo di terreno su cui

ci si trova. «Per ottenere ciò abbiamo iniziato una mappatura il più completa possibile dei vari fondi, montando un dispositivo a ultrasuoni sul paraurti anteriore dei veicoli sperimentali: ogni fondo riflette il segnale in modo diverso e così riusciamo a costruire un vasto database di materiali, dalla sabbia, alla ghiaia, dall'erba alla roccia, dalla neve al fango», spiega Thuy Yung Trung, project leader del programma Surface ID. Sull'auto che proviamo, un display ci dice quale fondo stiamo per affrontare prima ancora di toccarlo, poiché gli ultrasuoni esplorano il terreno cinque metri davanti alla vettura. E in futuro l'auto userà l'informazione per scegliere da sé le impostazioni di marcia più adatte. Quel che la Range Sport del nostro test è già in grado di adeguare alle condizioni del percorso è l'andatura, non appena impostiamo con il cruise control la velocità massima consentita (foto a sinistra): con il Tbsa, o Terrain-based speed adaptation, una telecamera scansisce il terreno (foto sotto, a sinistra) fino a 30 metri di fronte, per rilevarne asperità, buche, pendenze. «Le caratteristiche del fondo sono accoppiate a una gamma di velocità target e il sistema decide quale sia la più appropriata. Usando, poi, le traiettorie previste grazie agli input sullo sterzo, l'auto rallenta in prossimità delle curve», dice Anna Gaszczak, project leader del Tbsa. La comunicazione wireless tra veicoli, infine, permetterà di connettere diverse 4x4 in convoglio.



Tra l'Evoque e la Range Sport c'è posto per la nuova arrivata. Ma in futuro la gamma Range è destinata ad ampliarsi ancora →

LA GAMMA DI DOMANI

→ medie dimensioni, con un lunotto spiovente e un'altezza da terra apparentemente inferiore agli abituali standard delle Land Rover. Molte indiscrezioni sul web parlano al riguardo di una Range Sport coupé, ma la definizione sarebbe impropria. Secondo nostre fonti riservate, infatti, si tratterebbe di un modello autonomo, con un proprio nome (ancora ignoto) e un proprio carattere, assai meno definito in senso fuoristradistico. Per carità, già l'attuale linea luxury, rappresentata dal sottomarchio Range, ha una connotazione sofisticata e urbana. Ma l'inedita crossover si preannuncia quasi

↓ Lo specchio di coda presenta un piccolo davanzale alla base del lunotto (fortemente inclinato) e risulta meno massiccio e avvolgente rispetto a quelli della Range Sport e della Evoque





EVOQUE



CROSSOVER MEDIA



RANGE SPORT

come l'anello di congiunzione tra le fuoristrada e le vetture stradali: sarà quindi la testa di ponte ideale per esplorare sentieri non ancora battuti dalla marca.

APPUNTAMENTO A GINEVRA

«Se la Jaguar può fare una Suv perché la Land Rover non può fare una berlina?», ha di recente detto a Quattroruote il capo dello stile, Gerry McGovern, adombrando piani espansivi di grande respiro. Qui non siamo ancora a quel punto, ma quest'auto, pur restando una crossover a ruote alte, sembra fare un'apertura di credito verso altri mondi e dare alla frase sibillina

del chief designer una concretezza inaspettata. Le nostre fonti parlano di una vettura dinamica, lineare, essenziale. Non una Range Sport più compatta, né una Evoque più grande, bensì qualcosa di distinto dall'una e dall'altra. Con un'impostazione più stradale che si riflette già nelle proporzioni: cofano più lungo, fiancate più snelle e un lunotto molto inclinato. La capacità in fuoristrada, però, non si discute: quella dovrà essere comunque garantita, è una questione di coerenza con i valori della marca. La gamma motori pescherà dallo scaffale di famiglia: perciò, quattro cilindri Ingenium benzina e diesel

e sei e otto cilindri a V, con possibilità di una successiva versione ibrida (l'elettrico, invece, viene per il momento lasciato alla Jaguar). Si preannunciano rivoluzionari, infine, gli interni, soprattutto nella ricerca dei materiali.

Per saperne di più, e per vederla finalmente priva delle camuffature (al di là della ricostruzione che ne abbiamo fatto in queste pagine), bisognerà attendere almeno fino alla primavera del prossimo anno. L'auto dovrebbe fare il suo esordio al Salone di Ginevra, a marzo, per arrivare poi ragionevolmente sul mercato nel corso dell'autunno. 

IL NUOVO MODELLO SI PREANNUNCIA ANCOR PIÙ AUTOMOBILISTICO DELLA STESSA EVOQUE





IN MEDIA STAT VIRTUS

La settima generazione della Serie 3 deve recuperare il gap con le più dirette, e recenti, concorrenti. Facendo tesoro di alcune innovazioni introdotte dalla Serie 7. Debutto a metà del 2018, anche elettrica dal 2020

di Manuela Piscini - disegni di Marcelo Poblete



Destino crudele, quello delle care, vecchie berline: nei discorsi da bar, le classiche sedan, con quattro porte e il bagagliaio

separato, sembrano sempre sull'orlo dell'estinzione. Poi, guardi ai numeri e ti accorgi che, nonostante il grande impegno di menti e investimenti, l'esplosione delle gamme con raffiche di varianti, la colonizzazione d'inesplorate e a volte persino improbabili nicchie di mercato, alla fine dei conti (in senso stretto) le regine del mercato rimangono loro. Le care, vecchie berline con quattro porte.

Succede, tra le altre, alla BMW, che nella Serie 3, pronta al sesto salto generazionale, continua ad avere il suo modello di punta. Nel 2015, infatti, la media di Monaco ha rappresentato quasi un quarto delle vendite globali del marchio. E a raccogliere il maggior numero di ordini è da sempre la tre volumi. Del resto, la Serie 3 è nata, nel 1975, come berlina a due porte. Quarant'anni e sei generazioni dopo, la produzione ha raggiunto i 14 milioni di esemplari, almeno dieci dei quali sono Sedan. Retaggio del passato? Trend da mercato emergente? A scorrere i risultati dell'anno scorso (confermati nel primo semestre 2016) non sembra. Se è vero che in Italia la Touring rappresenta l'80% delle vendite, in Europa la Sedan vale oltre il 50 e nel mondo addirittura più del 75

(calcolo effettuato escludendo GT e berlina a passo lungo per la Cina).

SCelta CONSERVATIVA

Intervenire sulla top seller non è mai facile. Se la necessità di mettersi al passo con tempi e concorrenti sul fronte dei contenuti è fuori discussione, quando si parla di forma la faccenda si complica. Rompere con il modello precedente o continuare nel solco della tradizione? Nel primo caso, si fa un salto nel buio; nel secondo si rischia di non sottolineare abbastanza quello tecnologico.

Ancora una volta la prudenza sembra avere prevalso e, sotto il profilo del design, la Serie 3 numero sette non sarà troppo diversa dalla numero sei. Con le dovute eccezioni, dalla calandra alle air curtain che movimentano la fiancata in stile Serie 7, mentre i gruppi ottici prevedono, sul top di gamma, laser davanti e Oled in coda. Le novità di sostanza, però, proprio com'è successo di recente con l'ammiraglia, sono tutte sotto pelle.

A partire dall'architettura, non più condivisa con la serie minore (che dal prossimo giro passerà alla trazione anteriore), ma con quelle maggiori, fedeli alla tipica configurazione BMW - con la potenza scaricata sulle ruote posteriori - e alle parole d'ordine della Efficient Lightweight. Pur dovendo rinunciare, per ovvie considerazioni di costo, al carbonio, la prossima Serie 3 perderà probabilmente un centi-



PUNTA DRITTO AL NAFTA

● **GRAZIE** al North American free trade agreement (Nafta), dal 1992 tra Stati Uniti, Canada e Messico non ci sono barriere doganali. Ed è in questo scenario che va considerata l'importanza del nuovo stabilimento che la BMW sta costruendo, a San Luis Potosí, in Messico. Un milione di dollari d'investimento, 1.500 dipendenti, grande attenzione anche alla sostenibilità, maestranze istruite dai colleghi di Monaco, detentori di tutto lo scibile tecnologico sulla Serie 3. Perché dal 2019 sarà proprio la berlina più venduta del marchio bavarese a essere allestita sulle nuove linee: fino a 150 mila esemplari l'anno, a regime, facendosi carico pure della capacità della fabbrica di Rosslyn, in Sud Africa, che sarà invece dedicata alla produzione della X3.

→ naio di chili. Consumerà, quindi, di meno (come da obblighi di legge) e sarà più agile (secondo i dettami di una personalità sempre sportiva). Su quest'ultimo punto avranno i loro meriti, tra gli altri, anche il controllo della stabilità e il sistema frenante aggiornati. La nuova piattaforma, inoltre, consente di allungare il passo e, quindi, di ottenere più spazio per i passeggeri.

Nel cofano, motorizzazioni tradizionali e no, con il tre cilindri diesel incaricato di scendere sotto la soglia dei 100 g/km di CO₂ e i sei cilindri pronti a un'iniezione di cavalli supplementari. L'ibrida plug-in sarà più potente dell'attuale 330e, l'elettrica pura è prevista dal 2020 e cinque anni dopo potrebbe esordire persino una fuel cell (frutto della collaborazione con la Toyota). Per le alimentazioni alternative, la BMW ha sviluppato una piattaforma che riprende la disposizione delle batterie adottata per prima dalla Tesla (con gli accumulatori, cioè, che formano il pavimento della vettura).

Echi di gamme superiori risuoneranno

anche all'interno: la Serie 3 sfoggerà lo stato dell'arte in materia di strumentazione digitale, head-up display, schermo, connettività. Un insieme ergonomico con il quale, in un secondo momento, si potrebbe colloquiare anche attraverso comandi gestuali e vocali.

Evoluzione senza soluzione di continuità pure per i sistemi di assistenza, che ormai puntano decisamente al traguardo della guida autonoma: in coda, in autostrada, la vettura potrà cavarsela da sola fino a 60 km/h, mantenere o cambiare corsia a comando, parcheggiare anche previo impulso a distanza. E (quasi) tutto lo scibile elettronico potrà essere condiviso e aggiornato via cloud.

Come da copione, qualche mese dopo il debutto, la Sedan verrà affiancata dalla Touring, che non potrà ignorare la concorrenza interna delle più convenienti Active/Gran Tourer. In Cina tornerà la versione a passo lungo. Confermata pure la GT. Le Serie 4 (Coupé, Gran Coupé e Cabrio) seguiranno nel 2020. 

2018



NEI DECENNI BERLINA

1975



● **NASCE** berlina (tre volumi, due porte), nel 1975.

Nell'82 si aggiungono la quattro porte, la station, la cabrio, la M3. Nel '90 si comincia a chiamare coupé la berlina due porte. Con la quarta generazione (1998), si compie l'epopea dei diesel sportivi: dopo il sei cilindri dell'82, ecco l'iniezione diretta common rail. Poche variazioni di gamma, ma svolta di stile per la quinta (2005). Alla sesta,

1982



nel 2011, si separano i destini di berline e station, da un lato, e coupé e cabrio, dall'altro: la Serie 4 esordisce nel 2013. Al quarantesimo compleanno, le Serie 3 sono oltre 14 milioni, berline soprattutto: a Monaco, l'unica tra le fabbriche BMW ad aver prodotto tutt'e sei le generazioni, ne hanno allestite 10 milioni (foto sopra).

1990



1998



2005



2011



Le air curtain sulla fiancata e i fari Oled in coda sono alcune delle novità stilistiche della prossima generazione della Serie 3. L'impatto complessivo, però, rimane quello di sempre ←

**NESSUNO STRAPPO
STILISTICO CON
LA TRADIZIONE, MA
ARCHITETTURA E AMBIZIONI
SONO TUTTE NUOVE**

Peugeot 2008 FRANCESE MEZZOSANGUE



● **NON È** esattamente dietro l'angolo, ma si sta già preparando per prendere il posto dell'originale. Stando alle nostre informazioni, la seconda generazione della Peugeot 2008 dovrebbe debuttare non prima del 2019. Data lontana, ma plausibile, visto che il restyling del modello attuale, presentato lo scorso marzo a Ginevra, è appena arrivato nelle concessionarie italiane. Quella della prossima crossover sarà una storia diversa sin dall'inizio: figlia dell'intesa siglata con la General Motors nel 2012 (e sopravvissuta alla separazione azionaria dall'ex partner), la nuova serie prenderà forma su una piattaforma che potrebbe essere l'evoluzione dell'attuale Pfl, già in uso sulle piccole del gruppo PSA, e condivisa con la Citroën C3 Picasso e la Opel Meriva. La gamma motori, a sua volta, dovrebbe svilupparsi a partire

dall'offerta PureTech e BlueHDi, mentre sul fronte del design è previsto un travaso dalla nuova 3008, tanto in termini di esterni quanto di abitacolo, dove dovremmo vedere l'ultima versione dell'i-Cockpit con cruscotto virtuale. Previste, come oggi, unicamente varianti a trazione anteriore, con la più recente evoluzione del Grip control a far le veci delle quattro ruote motrici per assicurare l'aderenza sui fondi insidiosi.

LE COINQUILINE

● **LA PIATTAFORMA** della 2008 dovrebbe conservare il passaporto francese, ma la casa che le darà i natali sarà localizzata in Spagna: la crossover Peugeot, assieme alla sorella Citroën C3 Picasso, dovrebbe nascere nella fabbrica di Saragozza, dove la Opel costruisce la Meriva attuale e assemblerà anche la prossima.

HURACÁN LIGHT

● **COME** da tradizione di Sant'Agata, dopo la versione "liscia" di una sportiva, arriva anche quella più performante, più potente, più leggera. Un concetto, quest'ultimo, che viene tradizionalmente ribadito nell'apposizione (per l'appunto) Superleggera. Varata con la Gallardo, l'etichetta potrebbe tornare anche sulla Huracán, in concomitanza con tutta una serie di migliorie tecniche: oltre a perdere qualche decina di chili (rispetto ai 1.422 a secco della base),



la nuova variante guadagnerà cavalli, grazie all'elaborazione del 5.2 V10 aspirato (che ne eroga 610). La corsa al primato su questo fronte, del resto, non è finita, come dimostrano i debutti di Ferrari 488 GTB (670 CV) e McLaren 675LT (che ne ha, appunto, 675).



CITROËN C3 PICASSO



OPEL MERIVA