

LA PIONIERA

**Integrale allargato
L'X-factor di Bmw
ora è su 46 modelli**

Da oltre 26 anni - la prima debuttò sulla Serie 3 del 1985 - la trazione integrale per le auto del marchio bavarese è il fiore all'occhiello. Tanto che oggi i modelli con la X sono ben 46 (l'integrale non è prevista, per ovvi motivi di sportività, solo sulla Z4) e rappresentano il 40% delle vendite complessive di BMW. La grande novità 2013 è data dal debutto dell'xDrive sulla nuova Serie 1, a 3 e a 5 porte. E per capire il livello raggiunto da questa tecnologia basta dare un'occhiata alla BMW 120d xDrive il cui sistema distribuisce la potenza di un motore diesel a 4 cilindri da 184 CV tra le ruote anteriori e posteriori, permettendo un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,2 secondi e il raggiungimento della velocità massima di 225 km/h. Niente male anche il consumo medio di carburante, compreso tra 4,7 e 4,8 litri ogni 100 km e il livello di emissione di CO2 che oscilla tra 123 e 126 grammi per km. Prestazioni che abbiamo avuto il piacere di verificare a Salice d'Ulzio e Sestriere, in occasione della presentazione ufficiale della decima edizione dell'xDrive Live con la quale BMW Italia, a Sestriere fino al 6 gennaio e a La Villa in Alta Badia dal 14 al 24 febbraio - dà la possibilità a tutti di provare l'intera gamma integrale. E dal momento che l'iniziativa è supportata dagli istruttori della scuola di GuidaPilotare di Siegfried Sthor, il divertimento, nella massima sicurezza, è assicurato. (F.S.)

La nuova Panda 4x4, in vendita a partire da 16.950 euro



In caso di neve

*Fiat Panda e le altre
Il 4x4 che fa la differenza*

DA SAPERE

Cos'è la trazione integrale
Si definisce trazione integrale la ripartizione della coppia motrice di un veicolo a motore su tutte le ruote di cui è dotato. Nel caso di veicoli a quattro ruote, questi vengono denominati genericamente 4x4 o indicati con le sigle inglesi 4WD (four-wheel drive) oppure AWD (all-wheel drive).

Semplice nelle forme, facile da usare, capace di arrivare ovunque. Più e meglio di molte vetture off-road dalle dimensioni e dalle pretese più alte. È sempre stato questo il segreto del successo della Panda 4x4, insignita pochi giorni fa del prestigioso titolo di "Suv of the Year 2012" assegnato dalla rivista inglese Top Gear. Attualmente la city car di casa Fiat è l'unico modello con la variante a trazione integrale del segmento A disponibile sul mercato e sta conquistando l'intero arco alpino, proprio come fecero le due generazioni precedenti. In soli tre mesi di commercializzazione Panda 4x4 e Trekking sono state scelte da oltre 4.000 clienti rappresentando il 14%

di tutte le Panda vendute, percentuale che sale al 50% in Svizzera e nelle zone alpine italiane e supera il 70% in Austria. Erede di un best seller che fece la sua prima apparizione 29 anni fa affermandosi come la più piccola e intrigante "esploratrice" della categoria, oggi la nuova Panda a trazione

integrale si conferma una vettura "tuttofare" pronta ad affrontare con la stessa disinvoltura mulattiere di montagna e traffico urbano. Noi l'abbiamo testata a fondo sulle strade innevate di Madonna di Campiglio, apprezzando il sistema di trasmissione "Torque on demand" che entra in funzione auto-

maticamente quando occorre, permettendo di superare con disinvoltura qualunque situazione. Inoltre, Panda 4x4 propone di serie il sistema ESC (Electronic Stability Control) completo di funzione ELD (Electronic Locking Differential), un ulteriore ausilio alla guida e allo spunto in partenza su percorsi a

scarsa aderenza. Vettura davvero azzeccata, simpatica, indispensabile per chi deve affrontare percorsi impegnativi, l'unico vero difetto della nuova Panda 4x4 in effetti è prezzo: si parte dai 16.950 euro della TwinAir da 85 CV con cambio manuale a sei marce. L'unica alternativa, la 1.3 Multijet, ha un listino ancora più alto: 700 euro extra, a fronte però di un risparmio nei consumi che, secondo i dati Fiat, è del 15% in meno. (A.C.)

il test su strada

**Michelin e Mercedes
Binomio coi fiocchi**

DI FERDINANDO SARNO

È fra le 8 vetture in nomination per la conquista del prestigioso Car of the Year 2013 che, come da tradizione, verrà assegnato al prossimo Salone di Ginevra. Siamo parlando della nuova Mercedes Classe A, modello con il quale il costruttore tedesco cerca di "fare le scarpe" alle due dirette concorrenti - ahinoi, anch'esse tedesche - del segmento C Premium.

Della vettura si sa già tutto ormai perché il lancio, a livello di comunicazione e marketing, è iniziato molto prima di quello commerciale che, dati alla mano, ad oggi dichiara più di 6.000 unità ordinate in Italia e oltre le 90.000 in Europa. Niente male, soprattutto in un periodo come questo di crisi e di...neve. Così, al volante della nuova Classe A equipaggiata con pneumatici invernali Michelin, ci siamo cimentati in un winter test drive che, se inizialmente sembrava il classico giretto in montagna, una volta giunti fra le cime tempestose di Courmayeur, causa 40/50 cm di neve, è diventato molto impegnativo. Solo fiocchi a volontà e chilometri di tornanti.

Miglior occasione non poteva quindi capitarci per verificare la qualità di questa accoppiata vincente: Classe A - rigorosamente con cambio automatico - da una parte, e nuovi Michelin Alpin A4 dall'altra. Giunto alla quarta generazione, questo pneumatico, specifico per vetture dei Segmenti A, B e C, grazie alla scultura del battistrada fortemente intagliato e alla nuova miscela denominata Heliocompound+ garantisce, rispetto al modello che sostituisce, non solo un'aderenza ottimale nelle condizioni più critiche, ma anche una maggior durata nel tempo e una migliore efficienza energetica con relativa diminuzione di emissione di CO2. «In soli due anni - sottolinea Marco Do, direttore comunicazione di Michelin Italiana - abbiamo rinnovato completamente la nostra gamma invernale. Tutto ciò è stato possibile grazie a grandi investimenti, 600 milioni solo nel 2011, e a 6.000 ricercatori che si occupano della progettazione, dei materiali e della produzione industriale dei nostri pneumatici». Così, oltre all'Alpin A4, sono stati rinnovati, con notevole miglioramento in frenata, spunto, mobilità e controllo, anche il Pilot Alpin 4 - specifico per i segmenti D e E - e il Latitud Alpin 12, specifico per i SUV.



Dalla nuova Classe A gommata francese impegnata sul terreno più difficile, a Land Rover che lancia per la prima volta in Italia un fuoristrada senza trazione integrale



La nuova Land Rover Freelander e, sopra, la Mercedes Classe A

novità sul mercato

**Rivoluzione Freelander
Due ruote oltre le 4**

DI ALBERTO CAPROTTI

Impossibile una Porsche a gasolio? Ora c'è. Folle pensare a una Bmw a trazione anteriore? No, adesso esiste pure quella. Inutile scandalizzarsi quando la parola d'ordine è cambiare, adattarsi, allargare il target, pescare nuovi clienti anche dove non si pensava di poterne trovare. Con la crisi che continua a mordere il settore dell'auto e con uno scenario, nel breve termine, ancora catastrofico, si corre ai ripari. C'è chi dimagrisce i motori, per alleggerire la pressione fiscale, chi propone vantaggiosi pacchetti di garanzia, o sconti e bollo gratis per tagliare le spese e chi, infine, decide di rivoluzionare la natura dei propri prodotti mantenendo, comunque, i tratti distintivi e quell'anima che caratterizza il cuore di un brand. È il caso di Land Rover che lancia, per la prima volta in Italia, un fuoristrada in versione 2WD. Ad un anno esatto dall'arrivo sul mercato mondiale, anche da noi sarà ora possibile acquistare la nuova Freelander 2 MY 2013, modello che dal 1997 ad oggi ha collezionato 900mila esemplari venduti, anche in versione due ruote motrici. «Una novità assoluta - spiega Marco Santucci, direttore generale Jaguar Land Rover - sulla quale il management italiano ha dibattuto a lungo. Ma il mondo è cambiato ed è il mercato che ora chiede prodotti a prezzi più accessibili». La nuova Freelander 2WD, che sarà disponibile con motore 2.2 eD4 in versione S a partire da 26.900 euro, «potrà conquistare i clienti che cercano convenienza e spaziosità senza rinunciare alle doti fuoristradistiche delle due ruote motrici: un mercato che in Italia sfiora la quota del 40%», precisa Santucci. Questa versione è stata presentata al Museo dell'Accademia Aeronautica Militare di Vigna di Valle assieme alla nuova e "classica" Freelander 2 a trazione integrale che debutta ora con un nuovo stile esterno, fari a led, cerchi da 17" e interni rivoluzionati nella consolle e quadro strumenti, con freno a mano elettrico e climatizzatore programmabile settimanalmente. I prezzi della 4WD partono da 30.300 euro per la TD4 da 150 CV.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

L'incertezza è rotonda

Come se non ne costruissero già abbastanza, un rapporto Aci-Censis promuove il proliferare sulle nostre strade delle rotonde che - dice l'indagine - aumentano la sicurezza e rendono più fluida la gestione dei flussi di traffico, sostituendo i semafori. Peccato che gli italiani davanti ad una rotonda, di solito vengano assaliti da dubbi fantozziani. Un sondaggio dice che di fronte al dilemma sul diritto alla precedenza, un automobilista su quattro mette la freccia, soluzione in questo caso utile quanto mangiare un gelato. In realtà quasi sempre un cartello indica chiaramente cosa fare. L'unica cosa certa è che prima di immergersi nella rotatoria, occorre rallentare. Eppure solo il 55% degli intervistati lo fa. Più del 60% dà la precedenza a chi è già nella rotatoria (seguendo la regola delle rotonde alla francese), mentre il 19% dà sempre la precedenza a destra. Forse non è chiaro come ci si deve comportare perché il Codice della Strada non lo spiega. E il mistero continua...