

A trazione integrale

Piace sempre di più agli Svizzeri, prova ne sono le statistiche di vendita: lo è una sua due. Ecco le ultime novità da mettere sotto l'albero, non solo per gli amanti delle auto leggendarie.



Nissan Gt R

Motore: V6 3.8 Biturbo - Cambio: Aut. dop. fr. Gr6 - Potenza: 570 cv. e 637 Nm. - Acc. 0 - 100 km/h: 2,8 sec. Vel. max: 315 km/h - Consumo medio: 11,8 l./100 Km Cat. eff. energ.: G con 275 gr/km CO₂ - Prezzo: da Fr. 119.900

Nissan Gt R

Un mito dalla sua nascita, 10 anni orsono, la Nissan GT R continua ad evolversi ed anche la versione 2017 è stata ulteriormente modificata e potenziata per tenere il passo con le più blasonate supercar. È riconoscibile per il nuovo frontale con prese d'aria maggiorate e cofano modificato, per la mascherina più grande e per il nuovo design dei paraurti. Il propulsore di 3.8 litri biturbo ora eroga ben 570 cavalli. Oltre agli interventi sulla pressione di sovralimentazione è stato aggiornato il sistema d'iniezione e in seguito all'immensa potenza del motore, lo sviluppo dell'impianto di scarico necessitava di un raffreddamento più efficace, con l'impiego del titanio. Gli immensi tubi di scarico della Gt-R sono realizzati a mano da specialisti di grande esperienza che li montano di persona su ogni singola vettura, non solo un pezzo di bravura ma anche un pezzo unico! La trasmissione integrale ed il cambio doppia frizione a sei marce (con

velocissime cambiate in soli 0,15 secondi!) sono stati ulteriormente affinati per migliorare la fluidità di marcia e ridurre la rumorosità. Novità anche per i paddle al volante, ora solidali con lo sterzo multifunzione. Per conciliare le prestazioni con il confort di una Gran Turismo, l'assetto è stato modificato e sono stati installati cristalli a isolamento acustico e l'inedito Active Noise Cancellation. L'abitacolo della versione Premium offre rivestimenti di pelle Nappa per plancia e sedili, che con nuove imbottiture promettono di migliorare la vita a bordo senza rinunciare al contenimento quando si decide di scatenare la sua cavalleria. Il sistema d'infotainment ha un nuovo touchscreen da 8 pollici, che integra tutte le funzioni relative alla navigazione, all'impianto audio e ai sistemi di controllo dei parametri di funzionamento della meccanica. L'integrazione dei comandi ha più che dimezzato il numero d'interruttori fisici presenti sul cruscotto parzialmente ridisegnato.



Volvo Xc 60 D5 Inscription

La seconda generazione della Volvo Xc60 non ha nulla in comune con il suo antenato, Suv sportivo e compatto del segmento premium più venduto d'Europa. Si presenta con un design innovativo ed una qualità notevole con altissimi livelli di sicurezza, compiendo un salto generazionale radicale. Comfort da first class, motori benzina e diesel performanti ed efficienti a 4 cilindri con 2 litri di cilindrata da 190 a 409 cavalli, compreso una variante ibrida plug-in (con 45 km di autonomia in modalità Ev), la confermano tra i migliori Suv sul mercato. Utilizza la nuova piat-



taforma modulare Spa con dimensioni contenute e rigidità ottimizzate. Ha un frontale quasi identico a quello della Xc90, grande griglia anteriore e fari a forma di martello mentre il posteriore riprende quello della familiare V90. L'aspetto estetico varia a seconda degli allestimenti, la R-Design rappresenta la declinazione più sportiva mentre la Inscription la più lussuosa ed elegante. Anche dentro lo stile è pulito, tecnologico e lussuoso, spicca la strumentazione digitale con schermo da 12,3 pollici e il grande touch screen multifunzione. La visibilità è buona a la posizione di guida impeccabile. La parte posteriore dell'abitacolo offre ampio spazio anche per i più alti ed il bagagliaio, dalle forme regolari offre 505 litri di volume, includendo il doppio fondo. La Volvo XC60 propone una decina di assistenti alla guida di ultimissima generazione, in particolare spiccano il pilota semiautomatico, capace di mantenere la velocità, la traiettoria all'interno della corsia e la distanza con l'auto che ci precede, richiedendo solo il contatto delle mani del guidatore con il volante ed in anteprima mondiale, la XC60 inaugura tre evoluzioni del sistema di mantenimento della corsia, del monitoraggio dell'angolo morto e della frenata automatica. La novità è che questi tre sistemi sono stati collegati allo sterzo assistito in modo che, se gli avvisi di pericolo sono ignorati dal guidatore, l'auto interviene riportandosi da sola in traiettoria per evitare la collisione o realizza una manovra per cercare di schivare l'auto in rotta di collisione se non dovesse esserci lo spazio necessario di frenata.



Volvo XC 60 D5 Inscription

Motore: Turbodiesel 2.0 - Cambio: aut. Geartronic 8 rapp. - Pot.: 235 cavalli e 480 Nm - Acc. 0 - 100 km/h: 7,2 sec. Vel. max: 220 km/h - Consumo medio: 5,5 l/100 Km - Cat. eff. energ.: D con 144 gr/km CO₂ - Prezzo: da Fr. 62.950

Alfa Romeo Giulia Veloce

Per un marchio ancorato a una grande tradizione, è d'obbligo tornare alle origini e non sorprende che, dopo la Giulietta Veloce del 1956, appaia in listino l'omonima variante della Giulia. Come allora, indica la versione più sportiva e più veloce della gamma. Viene proposta in due declinazioni, una con il 2 litri turbo a benzina da 280 cavalli e l'altra con il turbodiesel di 2,2 litri da 210 cavalli. Su entrambe debutta la trazione integrale Q4, abbinata al cambio automatico a 8 rapporti. Le Giulia Veloce si riconoscono per i paraurti specifici, le cornici nere delle superfici vetrate laterali, il diffusore con doppi scarichi integrati e i cerchi in lega da 19" a cinque fori, questi ultimi disponibili in opzione. I freni sono maggiorati, con pinze in alluminio, mentre i fari sono allo xeno.

A bordo ci sono sedili sportivi in pelle, volante con impugnatura più ergonomica e inserti in alluminio. In caso di necessità, il sistema di trazione integrale Q4 trasferisce la coppia motrice sino al 50% alle ruote anteriori, in condizioni normali, la Veloce viaggia a trazione posteriore. Il ripartitore di coppia centrale è a frizione a doppio disco a comando elettronico, con la regolazione definita in base ai parametri di controllo di stabilità, imbardata, angolo di sterzo, e pattinamento. Spostando il manettino su Dynamic l'assetto diventa più rigido, ma il divertente sovrasterzo che caratterizza il comportamento della 2.0 benzina a trazione posteriore viene corretto sul nascere dalla tecnologia. In linea con l'intenzione di intervenire preventivamente per cercare di annullare anche eventuali errori del guidatore.



Alfa Romeo Giulia Veloce

Motore: 2.0 Turbo - Cambio: Aut. Q4 a 8 rapporti - Potenza: 280 cavalli e 400 Nm - Acc. 0 - 100 km/h: 4,8 sec. Vel. max: 240 km/h - Consumo medio: 5,9 l/100 Km - Cat. eff. energ.: 148 gr/km CO₂ - Prezzo: da Fr. 58.150



Opel Insignia 2.0 Direct Injection Turbo

Motore: 2.0 Biturbo - Cambio: Automatico 8 rapporti - Potenza: 260 cv 400 Nm - Acc. 0 - 100 km/h: 7,3 sec. Vel. max: 250 km/h - Cons. med.: 8,6 l/100 Km Cat. eff. energ: G con 197 gr/km CO₂ - Prezzo: da Fr. 49.100

Opel Insignia 2.0 Direct Inj. Turbo

La seconda generazione dell'Opel Insignia offre contenuti di rilievo, degne del segmento premium, infarcita com'è di tecnologia hi-tech e cura degli interni. Gli inediti gruppi ottici anteriori a tecnologia "IntelliLux" con 32 elementi LED assicurano una copertura di 400 metri con il fascio degli abbaglianti. Il design della berlina "Grand Sport" è molto diverso dalla prima generazione, si nota già nel frontale, con proporzioni diverse, risulta più larga, più bassa e più cattiva. Il passo maggiorato si traduce in più centimetri a disposizione per i passeggeri, mentre per i bagagli si hanno da 490 a 1.450 litri nel vano posteriore. Grazie al selettore delle modalità di guida, si può variare la risposta degli ammortizzatori, del cambio automatico e del motore, a seconda che si opti per

l'assetto Sport o Tour, alternativi alla modalità Auto, nella quale l'elettronica gestisce la taratura di ogni parametro. In modalità Sport, gli ammortizzatori si irrigidiscono nella risposta, incrementando la precisione di guida e riducendo l'affondamento del muso. La modalità Tour incrementa il comfort di marcia, con cambi più soft e ammortizzatori che filtrano meglio le sconnessioni. Anche il motore adotta una mappatura diversa, più attenta ai consumi che non alla prestazione. Viene proposta nelle linee Edition o Excellence.

Jeep Wrangler Rubicon 2.8 Crd

La Wrangler è l'icona della Jeep, sul mercato dalla seconda guerra mondiale, ha una schiera d'estimatori anche tra chi non affronta percorsi fuoristrada. A tre porte è lunga quanto una Golf e si potrebbe uti-



Motore: Turbodiesel 2.8 - Cambio: Automatico 4 rapp. - Potenza: 200 cv 460 Nm - Acc. 0 - 100 km/h: 11,7 sec. Vel. max: 172 km/h - Cons. med.: 9 l/100 Km - Cat. eff. energ: G con 235 gr/km CO₂ - Prezzo: a partire da Fr. 59.750



lizzarla come city car visto il comfort migliorato, l'altezza da terra regala una posizione privilegiata sul traffico con ottima visibilità sopra i tetti delle altre vetture e la capacità di superare con disinvoltura anche i dossi rallentatori più perfidi ma su strada e in autostrada, ci si accorge che l'architettura delle sospensioni e del telaio non concedono eccessive confidenze. Il vero divertimento inizia fuori dall'asfalto dove affronta in tutta sicurezza anche il più ripido e stretto sentiero di montagna. Soprattutto la versione Rubicon ha un fascino unico. L'ambiente è rétro, con nuova plancia alta e rigida e parabrezza quasi verticale. Non mancano gli aggiornamenti come sistema d'infotainment con la connessione Bluetooth. Considerate le numerose raffinatezze meccaniche vale i soldi che costa anche senza gli ultimi ritrovati di sicurezza attiva, le porte che rimbalzano in faccia quando le apri perché non hanno il blocco a fine corsa e viaggiando sopra i 120 km/h in autostrada è meglio avere tre corsie libere, ma se bisogna affrontare uno sterrato o la neve, il conducente ci si sente tutt'uno con la Wrangler. Il telaio è costruito alla vecchia maniera, con sospensioni ad assale rigido. Il peso importante, il baricentro alto ed il passo corto



mostrano che si ha tra le mani un veicolo massiccio, ma pronto come pochi. Sotto il cofano lavora un turbodiesel 2.8 Crd da 200 cavalli abbinata alla trasmissione automatica a 5 rapporti e trazione integrale con sistema Command-Trac.

Claus Winterhalter