

La mia auto **4x4**

EXTREME & TRENDY CAR MAGAZINE



■ **LOS ANGELES**
Nuova Ford Kuga

■ **INCHIESTA**
Le 4x4 più
convenienti



€ 5,00 ITALY ONLY
N. 12 Dicembre 2011
Anno XI - Mensile

■ **SPECIALE OFFROAD**

Compatte e possibili



■ **ANTEPRIME E TEST**

Qashqai 1.6 dCi - Defender 2.2 - Terios - Captiva - Grand Vitara



84



90



100

FOCUS

10 **Hyundai ix35 FCEV**
L'idrogeno diventa realtà

POSTA

14 **Posta-risposta**

NEWS

18 **Tra Los Angeles e Bologna**

ANTEPRIMA TEST

30 **LR Defender 2012**
Scottish night festival

38 **Nissan Qashqai 1.6 dci**
Continua a stupire

I NOSTRI TEST

44 **Suzuki Grand Vitara**
Campione d'equilibrio

52 **Chevrolet Captiva**
Tuttofare senza esagerare

OFFROAD TEST

60 **Daihatsu Terios**
Amore a prima vista

INCHIESTA

68 **Convenienza**
Scelta ponderata

ATTUALITÀ

76 **Libia libera?**
Partire o aspettare?

78 **Guida ai regali**
Natale integrale

FILOSOFIA INTEGRALE

82 **Pensieri fuori strada**
Libertà di 4x4

NOTE A MARGINE

84 **Mercedes Classe G 350 Cdi BlueTec**
Stella pulita

OFFROAD UNIVERSITY

90 **Pneumatici invernali**
Le scarpe giuste

92 **Gli attrezzi**
Per la neve e non

4X4 PASSIONE

96 **Di tutto un po'**
Country Life Day

ADVENTURE

100 **Donnaventura**
Un meritato riposo

4X4 &...

104 **Stranezze, curiosità e qualche notizia**

RUBRICHE

108 **Usato Subaru Forester**
Cambio di stile

112 **4x4 prossime venture**
Tutte le integrali in arrivo

114 **Affari vostri**
Offerte speciali

115 **In & out**
Movimenti di listino

116 **Listini nuovo**
Pregi, difetti e foto di tutti i modelli

145 **Listino Crossover 2WD**
Tutte le 4x2



www.barberoeditori.it lamia4x4@barberoeditori.it



Via Galileo Galilei, 3
10023 CHIARI (TO)
Tel. (+39) 011.947.04.00 (r.a.)
Fax (+39) 011.947.05.77
www.barberoeditori.it

AMMINISTRATORE UNICO
Riccardo Barbero
DIREZIONE AMMINISTRATIVA
Maria Paoletta
maria.paoletta@barberoeditori.it

MARKETING
Riccardo Casalegno
riccardo.casalegno@barberoeditori.it
SEGRETERIA E ABBONAMENTI
Rosangela Capobianco
segreteria@barberoeditori.it

DIRETTORE
RESPONSABILE/EDITORIALE
Riccardo Barbero

DIRETTORE Nicola D. Bonetti

REDAZIONE Filippo Einaudi
Francesco Barontini
Pietro Cardone
RESPONSABILE VITA DI CLUB
Riccardo Casalegno
RESPONSABILE SEGRETERIA DI REDAZIONE
Claudia Borin

ART DIRECTOR Tiziano Ferraretto
EDITOR SCANNER Enrico Crivello
GRAFICA/IMPAGINAZIONE
Corinne Cavagliato,
Sergio Ronco,
Luca Gionco

SERVIZI FOTOGRAFICI
Fabrizio Gremo

COLLABORATORI
Massimo De Lellis

STAMPATORE Rotopress
International S.r.l. Loreto (AN)

DISTRIBUTORE ESECUTIVO PER L'ITALIA
Parrini & C. S.p.A.
00060 Formello - Roma

ABBONAMENTI ANNUALI
Italia € 55, Europa € 165, Ameri-
che, Africa e Asia € 225, Oceania
€ 300, pagabili su IBAN:
IT 78 D 06305 30360 000190122393,
estero BIC/SWIFT: SARCIT2S
oppure con assegno bancario
intestato a: Barbero Editori Group
S.p.A. Via G. Galilei, 3
10023 CHIARI (TO)

ARRETRATI
Il doppio del prezzo di copertina.
Si possono
ricevere telefonando
allo (+39) 011.947.04.00 (r.a.)

LA MIA AUTO 4x4 è una
rivista Barbero Editori Group
S.p.A., che comprende anche le
seguenti pubblicazioni: mensili:
TuttoRally+, **La mia Auto**,
Grace; speciali: **KIT Tuning**,
Test & Tecnica, **La mia 4x4**
Guida all'Acquisto;
collezionabili: **RallyBook**

Autorizzazione Tribunale
di Torino n. 5545 del 3/10/01

Responsabile del trattamento dati
(legge 675/96): **Riccardo Barbero**

CONCESSIONARIA
ESCLUSIVA DI PUBBLICITÀ

Barbero Editori Group S.p.A.
Divisione Pubblicità

SEGRETERIA E TRAFFICO
traffico@barberoeditori.it

Viale E. Forlanini, 23/A
20134 Milano
Tel. (+39) 02.71040616 (r.a.)
Fax (+39) 02.70124811
pubblicita@barberoeditori.it
www.barberoeditori.it

AMORE

a prima vista

Prova fuoristrada con la nostra Sara Paesani - già raccontò le sue avventure durante Deserterios - alla guida, che oggi si scatena e nuovamente descrive con stile unico, filosofia e prestazioni della compatta giapponese, in allestimento Dolomite

Fu amore a prima vista un anno fa, dal fango dei Terzi d'Ombrone, a lungo cornice di gloriose selezioni per il Camel Trophy, alla sterminata sabbia del Sahara. I ricordi volano all'emozionante traversata delle dune tunisine, spedizione organizzata sotto il nome di Deserterios, che per cinque anni ha portato le sue 4x4 sulle sabbie. "Le ruote macinano chilometri, gli occhi



divorano paesaggi e notti stellate, le sospensioni attraversano con indifferenza qualsiasi tipo di terreno. Sabbia, rocce e laghi salati sono ormai diventati la nostra casa.” E se sulle note di questi pensieri in un attimo la nostalgia affolla il cuore, la mente lascia spazio a quell’immane stupore di chi sale per la prima volta su una Terios.

■ Promesse mantenute?

Sin dalla prima generazione, Terios unisce la compattezza e un’aria cittadina da utilitaria a caratteristiche strutturali da fuoristrada. In effetti oggi è la mia prima volta sulla versione Dolomite: non le manca nulla, classe, eleganza, ottime prestazioni fuoristrada ma la facilità di guida di un’auto da città. Compatta per essere suv e city car, Terios lega due mondi all’apparenza molto distanti ma quanto mai irrinunciabili, rivelandosi affidabile ed estremamente versatile. Agile e maneggevole come poche, grazie agli ingombri molto contenuti, può dribblare con disinvoltura il traffico urbano, così come dimostra di trovarsi perfettamente a suo agio nelle situazioni più difficili offroad.

■ La tecnica

Il motore è un classico quattro cilindri a benzina da 1.495 cc, bialbero 16V da 75 kW-102 CV a 6.000 giri e 135 Nm a 4.400. Pesante meno di dodici quintali, raggiunge onorevolmente (magari “ululando” un po’) i 160 km/h e consuma 7,7 l/100 km.

Pur priva di riduttore, ha la trazione integrale permanente con possibilità di bloccare il differenziale longitudinale e le sospensioni posteriori



DI LEGNO E PELLE

L’allestimento speciale firmato Dolomite si distingue anche all’interno per gli eleganti rivestimenti in cuoio marrone e per il pomello del cambio in legno.

■ Misure per l’offroad

Altezza minima da terra	200 mm
Angolo di attacco	38°
Angolo di uscita	37°
Angolo di dosso	24°

a ponte rigido con molle. Gli aiuti elettronici ci sono, anche se la disponibilità cambia a ogni aggiornamento di gamma: al momento, per esempio, i sistemi Vsc e Trc (controlli di stabilità e trazione) sono disponibili a richiesta per i modelli Be You, (con l'aggiunta di sistema di assistenza alla marcia in discesa in presenza del cambio automatico) e di serie per la particolare variante O/F (Over Fender), con passaruota e gomme più larghe e barre antirollio irrigidite.

On the road

Terios non è veloce di per sé, specie ora che l'adeguamento ad Euro 5 ha ridotto leggermente potenza e coppia già non elevatissime. Il che non consente grandi riprese, a meno di tenere il motore davvero "allegro"; inoltre il cambio può rivelarsi non del tutto preciso se manovrato con veemenza. Compensa però con buona tenuta, che la rende piuttosto facile da condurre e agile nei percorsi misti e in montagna. Lo sterzo è leggero ma difficilmente perde sensibilità. Inoltre, grazie alla trazione integrale permanente e, ancora una volta, alla coppia non troppo esuberante, è poco incline al sottosterzo e facile da controllare sul bagnato. L'assetto tende a essere rigido sui piccoli ostacoli, fattore che limita il rollio migliorando la precisione. Ottima la visibilità, aiutata dalle misure compatte. Tutti elementi che non fanno sospettare di cosa possa essere capace - fuori dall'asfalto - questa Terios.

Offroad

La cava di Palosco, non lontana da Bergamo, offre invece pane per i nostri (e suoi) denti: qualche passaggio veloce lungo la pista sul lago e alcuni tornanti in salita su fondo misto, dove è come sentirsi in città. Nemmeno scorgo la differenza dall'asfalto: voglio metterla alla prova. Una bella pendenza laterale? Bene, stacciamo una ruota da terra, ma ancora non sono contenta. Non per le prestazioni ma perché per Terios è ancora troppo facile, so che può dare di più. Inserisco il blocco del differenziale longitudinale che la sorprendente suv monta di serie e provo a spingerla in qualche situazione che metterebbe a dura prova qualsiasi fuoristrada.

Un bel gradino per esempio: ho voglia di saltare. No certo, non a piedi: voglio saltare con Terios, voglio tornare a provare quell'ebbrezza di trovarmi con tutte le ruote appese in aria come quando affrontavo le dune del deserto. E oggi come allora in un attimo sono in volo. Le sospensioni assorbono l'atterraggio senza problemi e il comfort, nonostante non mi sia risparmiata nel salto, rimane immutato. Tanto che ci prendo gusto, e riprovo più volte.

Offroad più duro

Poi scelgo una salita, ovviamente la cerco ripida: decido di non percorrerla fino in cima in quanto l'erba risulta piuttosto scivolosa,



SEMPRE PIÙ IN ALTO

Il motore non è troppo esuberante, eppure Terios sa regalare soddisfazioni sia in arrampicata sia "in volo".





ASSETTO SICURO

La versione O/F ha gomme più larghe e barre irrigidite, per maggior reattività su strada e offroad veloce.

Daihatsu Terios 1.5 Be You O/F Dolomite

Motore: benzina anteriore longitudinale, quattro cilindri in linea di 1.495 cc.

Potenza max: 75 kW-102 CV a 6.000 giri.

Coppia max: 135 Nm-13,8 kgm a 4.400 giri.

Trasmissione: trazione integrale permanente con differenziale centrale bloccabile, cambio manuale a cinque marce.

Sospensioni: anteriori indipendenti MacPherson, posteriori a ponte rigido.

Lunghezza: 4.060 mm. **Larghezza:** 1.700 mm. **Altezza:** 1.740 mm.

Velocità max: 160 km/h.

Acc. 0-100 km/h: 19".

Consumo medio dichiarato: 7,7 l/100km circa nel ciclo combinato

Omologazione antinquinamento: Euro 5

CO₂: 179 g/km

LA VERSIONE PROVATA

La serie speciale Dolomite, realizzata in collaborazione con la marca di abbigliamento da montagna, è proposta sia su base Be You sia Be You O/F e per entrambe, accentua il carattere offroad con dettagli satinati (slitte, paraurti, gusci dei retrovisori), copriuota di scorta firmate, cerchi da 16" bruniti con logo Dolomite, interni in cuoio con pomello del cambio in legno e una serie di dettagli distintivi. Il prezzo di Terios Be You O/F Dolomite è di 25.385 euro.



ma mi rendo subito conto di aver sottovalutato le capacità di Terios: grandi doti di arrampicatrice, anche senza essere dotata di ridotte, e nessun problema di tenuta sul terreno, anche quello più impervio. L'angolo di attacco di ben 38°, poi, ci lascia piena libertà di movimento e ben poche preoccupazioni! Avvantaggiata, oltre che dalle dimensioni estremamente compatte del corpo vettura, da una rilevante altezza da terra e dalla buona escursione delle sospensioni, la Dolomite evidenzia sui tracciati più impegnativi le sue ottime doti di motricità garantite anche dall'efficace sistema di trazione integrale permanente. Proprio sui fondi più sconnessi si apprezza la possibilità di bloccare il differenziale, così da ottenere una ripartizione della coppia motrice al 50/50 tra avantreno e retrotreno. A questo punto non ci sarà più nemmeno da esitare nell'affrontare con sicurezza qualsiasi tipo di ostacolo.

Il giudizio finale

E se salite e discese sono ormai una filosofia di vita per me, per Terios, sono una regala. Voglio allora chiudere in bellezza, voglio tornare a vedere nell'aria la polvere della sabbia, quella che diventa la tua inseparabile compagna nel deserto, così come fu durante la nostra avventura nel Sahara durante Deserterios. La cava di Palosco (grazie, Giovanni!) offre anche questo, un grande spazio sabbioso per ricordare: e così a tutto gas la sabbia si è arrestata in volo come in un fermo immagine, le ruote sono rimaste sospese in aria e insieme a mille emozioni mi sono ritrovata per un attimo lì, nel Deserto, con il cuore e con la mente. Terios per ricordare, Dolomite da amare. Certi ricordi non hanno prezzo, e non si fanno bilanci da innamorati: per stavolta, è così.

