

auto & fuoristrada

LA PASSIONE
DEL 4x4



TEST A TUTTO CAMPO
DEFENDER FIRE

NOVITÀ IN PROVA

mitsubishi

OUTLANDER



IN ARRIVO

- > **TOYOTA**
RAV4
- > **PORSCHE**
CAYENNE
- > **DACIA**
DUSTER
- > **BMW**
X5 - X6
- > **VOLKSWAGEN**
TOUAREG
- > **MINI**
COUNTRYMAN
- > **NISSAN**
PATHFINDER
- > **MERCEDES**
G 350 BLUETEC
- > **SUZUKI**
GRAND VITARA



ELABORAZIONI E TECNICA



JEEP CJ7

Dalle balestre alle molle



TOYOTA TACOMA

Il pick-up diventa hi-tech

**SPECIALE
ASSETTI**

Ammortizzatori di grande serie e su misura: tutti i segreti, i pro e i contro



Il freddo secco è meno fastidioso di quanto si possa immaginare. Certo è, che la temperatura ambiente all'interno dell'hotel di ghiaccio di Alta non è proprio tropicale...



Il gruppo si ricompatta ad Harstad, appena sbarcati dal traghetto proveniente dalle isole Lofoten. Ci aspettano 500 km di ghiaccio.

Fjord di Cayenne

Dal centro Italia al punto più estremo della Norvegia, tra distese ghiacciate e paesaggi mozzafiato, le fuoristrada Porsche continuano a stupire con gli effetti speciali

Mettete insieme un bel gruppetto di amici avventurosi, tre Suv di lusso, migliaia di chilometri su strade completamente ghiacciate e i luoghi più affascinanti del Nord Europa; otterrete quell'esperienza indimenticabile chiamata "Cayenne Winter Experience". Giunta alla sua quinta edizione, ha visto come protagoniste tre delle più interessanti Porsche in circolazione: Cayenne Turbo S, Cayenne S e Cayenne Diesel. E la sorpresa più grande è stata proprio lei, la Porsche a gasolio. Nonostante lo

scetticismo iniziale, ho potuto constatare che, a dispetto delle chiere (seppur non eccessivamente evidenti), differenze di cavalleria, il "dieselone" ha saputo cavarsela più che discretamente in tutte le prove di resistenza affrontate. Poiché la legge norvegese prevede un limite di 110 chiodi per gomma, si è deciso di dotare le Cayenne di pneumatici invernali Yokohama Geolandar, che hanno permesso di mantenere una velocità media di circa 70 km/h anche su superfici stradali particolarmente innevate. Elemento da non sottovalutare,

la pressione dei pneumatici: la Diesel infatti, con un paio di decimetri di atmosfera in più rispetto alle altre, con la complicità del battistrada più stretto rispetto a quello di Turbo S e S, talvolta necessitava di qualche correzione di traiettoria, semplice da fare grazie all'ottima coppia a bassi regimi. Per quanto riguarda i consumi invece, a fine giornata dopo aver percorso circa 500 km, l'indicatore di livello del carburante segnalava la riserva sulla Turbo S, 1/4 sulla S, mentre la Diesel aveva ancora il serbatoio mezzo

pieno. Fino a che si rimane in carreggiata, nessun problema sulla Cayenne, però non chiedetele di fare le veci di un "vero" fuoristrada; in certi casi quando ci si imbatte (per lavoro o per diporto) in cumuli di neve fresca, è necessaria una "stroppatina" da parte dei compagni per uscirne, non c'è marcia ridotta o assetto rialzato che tenga. Bisogna ammettere che però, tutte e tre le Cayenne sono a loro agio anche in avventure artiche, e non soltanto sull'autostrada che va verso Forte dei Marmi. ■

di Luna Bondesan