

Un' escursione offroad, un lungo giro sulle strade di campagna e diverse tornate in circuito. Tre tipologie assai differenti di tracciato, affrontate alla grande con una sola auto che risponde al nome di BMW X5. Tutto questo avviene durante la presentazione alla stampa internazionale nell'autunno 1999 in Nord America, stupendo favorevolmente anche i più scettici. Nasce così la generazione dei modelli BMW X a trazione integrale, che compie oggi 15 anni, ma anche il settore degli Sports Activity Vehicle che verrà seguito da numerosi competitor.



"Born in the USA"

L'X5 viene prodotto presso lo stabilimento BMW di Spartanburg, in Sud Carolina, e durante la sua spettacolare presentazione quindici anni fa notiamo immediatamente come la qualità dei materiali e degli assemblaggi sia perfettamente al livello dei modelli Made in Germany. La versione che proviamo in quell'assolato autunno (ciascuno di noi per differenti testate della carta stampata, poiché internet è ancora agli albori) è il top di gamma. Si tratta infatti della 4.4i, il cui propulsore è il V8 4.398 cc erogante 286 CV a 5.400 giri/min. della coeva BMW 540. Rispetto a quest'ultima notiamo con piacere come il sound sia molto più corposo, rendendo assai evidente la tipica "musica" del V8 con manovellismo a croce, quasi a voler sottintendere "il passaporto americano" di questa vettura. Inoltre, rimaniamo favorevolmente impressionati dallo scatto, poiché lo 0-100 km/h si compie in appena 7"5/10, mentre riguardo la velocità massima essa è di ben 230 km/h con lo sport package. Certo, difetti non mancano, come lo sterzo piuttosto vuoto al centro e il cambio automatico Steptronic piuttosto lento tipici di tutte le BMW dell'epoca, ma la sensazione di essere al cospetto di un'auto che farà storia è in noi ben radicata.



Comincia un'era rivoluzionaria

Ben presto il BMW X5 diventa protagonista nel jet set internazionale, tanto da essere spesso e volentieri preferito alle classiche berline ammiraglie. Alla Casa di Monaco decidono di affiancargli un modello di categoria inferiore; nasce così nel 2004 l'X3 la cui produzione avviene in Austria alla Magna Steyr. Le sue motorizzazioni sono più abbordabili rispetto all'X5, ma francamente l'appeal stilistico non è lo stesso affascinante del "fratello maggiore". Inutile dire, comunque, che l'X3 conosce uno straordinario successo, mentre nel 2006 viene presentata la seconda generazione dell'X5. Al riguardo, infatti, ci sono ormai diversi concorrenti e la BMW "sposta l'asticella" verso l'alto in termini di prestazioni, eco compatibilità, sicurezza e tenuta di strada. Inoltre, saggiamente si è deciso di non mutare troppo lo stile rispetto all'X5 originario, diventato ormai una vera e propria icona.



Nasce lo Sports Activity Coupé

Nel 2008 la BMW porta al debutto l'X6. Si tratta di un mirabile connubio stilistico tra un SUV e un coupé, sottolineando in questo modo sia le capacità off road che quelle relative al dinamismo su strada e in pista. Gli addetti al marketing della Casa di Monaco coniano per l'X6 l'azzeccata definizione di Sports Activity Coupé, mentre la linea di bellezza drammatica seduce chiunque. Ma non si tratta solo di meri effetti speciali, poiché quel padiglione rastremato da coupé e il corpo vettura più ravvicinato a terra rispetto all'X5 sottolineano l'abbassamento del baricentro. Conseguentemente, la maneggevolezza è da vera sportiva. Un esempio? In pista la coeva BMW 630i Coupé può fare "da lepre" e l'X6 tenerle testa (a patto vi sia un ottimo guidatore). Infine, il massimo del BMW X6 è rappresentato dalla versione M: propulsore V8 4,4 litri TwinTurbo, 555 CV, 0-100 km/h in 4"7/10 e 275 km/h di

velocità massima.



Ancora più compatto

Nel 2009 la BMW presenta l'X1, che si colloca un gradino sotto l'X3 mettendo in campo una linea assai personale che farà incetta di premi internazionali. Ovviamente la trazione è integrale permanente, mentre in un secondo tempo viene resa disponibile anche la trazione posteriore, aumentando in un certo senso il piacere di guida per quei piloti vecchio stile che amano "domare" la vettura. Inoltre, tra le peculiarità dell'X1 vi è il riuscitissimo cambio automatico a 8 rapporti (optional) che nessun altro concorrente ha. Saranno forse proprio le eccellenti caratteristiche intrinseche dell'X1 a spingere la BMW al rinnovamento dell'X3. Quest'ultimo compare nella seconda serie nel 2010, all'insegna di una personalità stilistica ben più spiccata rispetto al modello originario. Ma siamo ormai alla storia dei giorni nostri, poiché dopo il nuovo X3 arriveranno rispettivamente l'X5 terza serie nel 2013, nonché l'X6 seconda edizione e l'inedito X4 quest'anno. In particolare, l'X4 riprende in maniera più compatta lo stile dell'X6 reso per parte sua ancor più affascinante. E la storia (gloriosa) continua.

Gian Marco Barzan



