

Renault rilancia Clio, la piccola grande

DA BRAGA (PORTOGALLO)
FERDINANDO SARNO

Quando le cifre parlano da sole. La Renault Clio nasce nel 1990 e da allora ha sempre rappresentato un punto di riferimento nella categoria con più di 10 milioni di unità vendute in oltre 100 Paesi: 4 milioni di Clio I; 4,5 di Clio II dal 1998 e 1,2 milioni di New Clio dal 2005. In più, è stata eletta per ben due volte "Auto dell'anno", nel 1991 e nel 2006, ed ha ottenuto per prima le 4 stelle ai crash test EuroNCAP (era il 2000) e, sempre per prima fra le vetture del proprio segmento, nel 2005, le 5 stelle. Anche per festeggiare queste cifre, Renault ha pensato di presentare ufficialmente la versione più sportiva della nuova Clio nel piccolo ma molto tecnico circuito di Braga, in Portogallo, dove la RS si è rivelata davvero grintosa. Dalla pista alla strada, le cose cambiano: limiti di velocità e precedenza da rispettare, marciapiedi al posto dei cordoli, semafori... Si ritorna alla vita di tutti i giorni, dove rischio calcolato e velocità diventano sogni e dove la nuova Clio in versione "normale" diventa una realtà. Una realtà



che non è poi così diversa da quella che va a sostituire: dal punto di vista estetico, infatti, la vettura cambia poco rispetto al modello precedente, tanto da avere moltissimo in comune con la famiglia Megane. Nell'abitacolo, una delle novità più interessanti è il nuovo Carminat Tom-Tom (in opzione a 490 euro), che unisce le qualità

di un navigatore integrato con quelle di un navigatore portatile (prezzo competitivo, aggiornamento attraverso una memory card SD da 2 GB delle mappe e della posizione degli autovelox).

Semplice la vettura, semplice la gamma. Che infatti si basa su tre livelli di equipaggiamenti (Confort, Dynamique e Luxe), un motore GPL (1.2 16V 75 CV), due motori benzina (un 1.2 litri 16V 75 CV e un 1.2 TCE da 100 CV) e 3 diesel (1.5 dci 70 CV, un altro 1.5 dci da 85 CV e il più potente da 105 CV). Infine i prezzi: per il livello Confort, vanno da 12.000 a 13.500 euro; per il Dynamique partono da 13.000 e arrivano a 16.000 euro mentre per il top di gamma Luxe vanno da 14.500 a 17.500 euro. La Clio GPL costa 13.500 euro nell'allestimento Confort e 14.500 in quello Dynamique. Per la Sport Tour, la versione familiare, occorre aggiungere 1.200 euro mentre, fra le 3 e le 5 porte la differenza è di 600 euro. Per gli amanti dell'adrenalina pura, ricordiamo che la nuova Clio 2.0 16V da 200 CV, nella versione Light costa 21.500 euro, in quella RS, costa 23.500.

LA CURIOSITÀ

Tre città con più auto che abitanti In Italia succede anche questo

Le grandi città italiane contano un numero di veicoli che sfiora quello degli abitanti. In testa c'è Roma, con 2.504.360 mezzi a fronte di 2.705.603 residenti. Lo rivela il rapporto annuale sulla polizia locale diffuso dalla Fondazione Automobili club italiano. Al secondo posto Milano, con 965.357 auto su 1.303.437 abitanti. Tre città hanno addirittura più auto che residenti: Viterbo, con 69.706 (su 60.459 abitanti), Imperia, con 69.817 (41.055 i residenti), e Aosta, con 96.051 veicoli e 34.672 abitanti. Dato quest'ultimo «dovuto al fatto che molte società di leasing e autonoleggio iscrivono i propri veicoli in Province nelle quali la pressione fiscale sull'auto è inferiore, alterando il reale rapporto tra autovetture e residenti».

Non saranno comunque solo queste le Clio che vedremo su strada. Sulla falsariga di quanto già fatto da Fiat con la Punto e da Peugeot con la 206, anche Renault non ne vuol sapere di mandare in pensione la versione originaria, denominata Clio Storia, e anzi la rilancia con un deciso restyling. Sarà disponibile da luglio continuando ad affiancare la nuova Clio.



Polo d'attrazione

DALL'INVIATO A OLBIA ALBERTO CAPROTTI

«S e non realizzi un prodotto facile e responsabile, il futuro è difficile...». Lo dice Walter de' Silva, lo pensano in tanti, lo fanno in pochi. Eppure lo slogan che il capo del design del Gruppo Volkswagen ripete da tempo dovrebbe diventare una religione per l'industria dell'auto, illusa da una timida ripresa del mercato che già sta evaporando e alle prese con scelte difficili riguardo al futuro. Coltivare le certezze può essere il ripiego migliore: questo il primo pensiero che viene guardando e provando la nuova Polo, piccola icona delle quattro ruote arrivata ormai alla quinta generazione. Dal 1975 ad oggi Volkswagen ne ha venduti 10,6 milioni di esemplari nel mondo e anche la nuova versione, in arrivo a fine giugno nelle concessionarie italiane in attesa del vero lancio previsto per settembre, non avrà certo problemi a farsi piacere se ne sono già state ordinate 14.000 prima ancora di vederla dal vivo. Disponibile a 5 porte (e a 3 da ottobre),

tempo - spiega de' Silva - e non è stato facile perché significa uscire dalle mode, badare solo alle proporzioni, alla personalità, agli equilibri di un prodotto che vuole essere elegante ma anche estremamente semplice. Ecco, disegnare la semplicità è sempre difficile ma è la linea che abbiamo scelto anche per il futuro. La nuova Polo ha tanta personalità ed è immediatamente riconoscibile: questo credo, sia il valore aggiunto di un'auto». In effetti, basta sedersi al volante per apprezzare il confortante senso della normalità: nel senso che sembra di guidare una vettura che pare tua da tempo. Intuitivi i comandi, piacevole la guida, comoda la posizione. Senza fronzoli,

ma con il valore aggiunto di una qualità costruttiva di segmento superiore. Martin Winterkorn, numero uno del gruppo Volkswagen l'ha definita «l'auto giusta al momento giusto». Massimo Mazza, direttore di Volkswagen Italia, «una vettura trasversale, anche per l'abbondanza di motorizzazioni offerte», addirittura 7 (4 benzina e 3 diesel), tutte Euro5. Completamente nuove quelle a gasolio (1.6 Tdi da 75, 90 o 105 cv) grazie all'iniezione diretta common rail che debutta sulla Polo. Divertente e grintosa la versione con cambio robotizzato Dsg a 7 marce e doppia frizione,

autentica novità per questo segmento. Solo indicativi per il momento i prezzi: si parla di 12.500 euro per la versione base (il 1.2 a benzina), cifra interessante se si considera che la Polo attualmente in commercio parte da 12.100 e non ha l'indispensabile Esp di serie come invece la nuova. La grande novità invece debutterà a primavera 2010, la versione ecologica BlueMotion, con consumi (3,3 litri per 100 km) ed emissioni (87g/km di Co2) da record, dotata di sistema start/stop e quello per il recupero di energia in frenata. Perché la semplicità è un lusso, ma la tecnologia sostenibile resta una necessità.



La nuova BMW Z4, ora con capote rigida a scomparsa: si apre in 20 secondi

DA TRAPANI PAOLO CICCARONE

Dedicata agli uomini sportivi, dinamici, che vogliono sembrare giovani ma che hanno più di 40 anni. È il controsenso della nuova BMW Z4, una roadster per intenditori, per coloro che da una vettura vogliono prestazioni ed emozioni. E chi meglio di una donna può capire i desideri di un uomo? Devono averlo pensato anche alla BMW visto che lo staff stilistico che ha curato la nuova Z4 è diretto da due donne: Juliane Blasì per la parte esterna e Nadya Arnaout per gli interni. In questo segmento più che la sostanza conta lo stile e anche se le forme ricordano molto la matita di Chris Bangle, geniale e discusso designer che dopo 17 anni ha da poco lasciato il marchio tedesco, ci hanno pensato le due donne del centro studi BMW a ritoccare il tutto. Molti dettagli

Bmw Z4, un sogno maschile "inventato" da due donne

sono stati pensati in maniera più logica e razionale, come i pulsanti per i comandi del cruscotto, ma questa attenzione allo stile esterno e interno ha già portato a due prestigiosi riconoscimenti: l'Eyes on Design del salone di Detroit 2009 e il Red Dot Award tedesco, sempre del 2009. Insomma, è appena nata e ha già conquistato gli esperti, ora la parola spetta al pubblico. La grande novità della nuova Z4 sta nella capote rigida a scomparsa invece del tettuccio in tela. Inutile dire che questa soluzione ha aumentato il confort di marcia, ridotti gli spifferi e dato una personalità nuova alla vettura. Avere una coupé che di-

venta cabrio in appena 20 secondi è il sogno di molti, in questo caso si assiste a una trasformazione che esalta le due anime della Z4, il tutto conservando un bagagliaio degno di questo nome. Si passa da 310 litri, a capote alzata, ai 180 abbassata. Insomma, nel week end o nei viaggi brevi, oltre allo spazzolino da denti ci sta di più. Se lo stile affascina, i motori incantano. Specie il 35i, ovvero il tre litri sei cilindri turbo da 306 CV. E' un motore potente, elastico e in regola con le norme Euro 5, ma i consumi sono ridotti grazie anche al nuovo cambio automatico a 7 rapporti doppia frizione che fa molto

"racing", ma se volete gli stessi brividi a prezzi inferiori, ci sono altre due versioni: la 2.3 i con motore 2500 e 204 CV (bastano e avanzano), la 3.0i da tre litri e 258 CV oltre a quella versione turbo. Ottimo il confort di marcia, più sopportabile anche per le schiene di utenti che i 40 li hanno passati da un pezzo. Interessanti (per la categoria) i prezzi, a partire da 39.400 euro per la 2.3i, 44.800 euro per la 3.0 e 50.400 per il top di gamma. Fra le chicche, un particolare tipo di rivestimento in pelle che non si surriscalda ai raggi del sole. Per una spider è un optional più importante dell'impianto stereo.

*Tecnica tedesca e stile italiano: ecco la nuova Volkswagen
Walter de' Silva: «Com'è difficile disegnare auto semplici»*

disegno pulito, dimensioni leggermente aumentate (ora la lunghezza sfiora i 4 metri), un immediato richiamo alle forme della Golf, motori ecologici e consumi ridotti dal 10 al 15% rispetto alla versione precedente: questa la carta d'identità della nuova Polo. Il frontale è di chiara derivazione Volkswagen, con la griglia che unisce i fari e l'ampio nido d'ape scuro sotto il fascione portatarga. Lateralmente la linea di cintura molto alta le conferisce una robustezza non indifferente; nel posteriore uno spoilerino sullo spiovente del tetto, fari piccoli e quadrati e un look globale che non colpisce certo per originalità. Il che alla fine, viste le tendenze del momento, potrebbe non essere un difetto. Dentro e fuori tecnologia tedesca e stile italiano, visto che è la prima auto interamente firmata da Walter de' Silva e Flavio Manzoni, mente e braccio creativo del Gruppo: «Volevo disegnare un'auto senza