



## la novità

Coreana tutta europea: prende il meglio di berlina e monovolume

DI GIAN PIERO PIAZZA

Sarà un vezzo tutto levantino quello di dare fondo alla più stravagante fantasia nell'imporre il nome a un'automobile. Sta di fatto che l'ultima nata di casa Kia hanno voluto chiamarla Venga, e anche se nella nostra lingua quell'appellativo contiene un implicito invito all'acquisto, la stranezza rimane. In buona sostanza, Kia Venga è un altro asso nella gamma dell'azienda coreana che ha saputo ampliare i consensi della clientela europea attraverso l'applicazione di una strategia costruttiva e commerciale di una lungimiranza anticrisi, confermata dalle 22.400 unità vendute nel 2009 sul mercato ita-



La Kia Venga in vendita a partire da 13.900 euro

liano con un trend positivo del 12%. L'adozione tempestiva dell'impianto a GPL, l'offerta di modelli competitivi sul piano tecnologico e del design (basti citare la Soul e il nuovo Sorrento), sono state le carte vincenti di un'evoluzione che ora prosegue con una vettura nata sotto la spinta di un concetto rivoluzionario. Disegnata e prodotta in Europa, Venga è frutto di attente analisi di mercato e della volontà di

Kia Motors di proporre un modello capace di andare incontro alle più attuali esigenze della mobilità intesa in senso familiare. Questa singolare autovettura supera la distinzione fra berlina e monovolume per proporre in un'unica soluzione il meglio delle due varianti. Con un pregio adeguato ai tempi: la comodità e la capienza di un modello di categoria superiore in appena 4 metri e 7 centimetri di lunghezza. Dunque u-

## Si chiama Venga e... arriva bene Kia rilancia la piccola da famiglia

na vettura di segmento B in grado di offrire consumi, costi di esercizio e di manutenzione più contenuti ma con dimensioni interne comparabili a quelle delle berline di segmento C. Linea slanciata e intrigante con lo sviluppo a cuneo ormai diffuso che qui si distingue tuttavia per il perfetto equilibrio delle proporzioni, muso spiovente illeggiadrito da affusolati gruppi ottici a goccia, la Kia Venga dispone di un abitacolo ampio e luminoso con cinque posti veri, sedili posteriori scorrevoli, un vano bagagli extralarge (da 440 a 1.486 litri) e allestimenti interni sportivi realizzati con materiali di buona qualità. Ma il punto di forza è la generosissima dotazione di serie che contempla fin dalla versione base quattro freni a disco, sei airbag, il climatizzatore manuale, l'impianto audio con CD/MP3 e presa Aux oltre a un supporto elettronico

completo con tanto di ESP integrato nei dispositivi di assistenza alle frenate di emergenza e alle partenze in salita. Pochi difetti rilevati al nostro test: lo sterzo, servoassistito, è di una leggerezza addirittura eccessiva con un effetto iniziale sconcertante e l'assetto risulta fin troppo rigido. La problematica visibilità posteriore è facilmente rimediabile con la possibilità di richiedere i sensori di parcheggio e persino la telecamera di retromarcia. Kia Venga è disponibile in tre livelli di allestimenti, quattro evolutive motorizzazioni benzina e diesel tutte Euro 5 con potenze da 77 a 125 cv, cambio manuale a 5 o 6 marce e automatico a 4 rapporti ed è coperta da una supergaranzia di 7 anni o 150.000 km. Prezzi in fase di lancio a partire da 13.900 euro. A breve seguirà anche la versione 1.4 a benzina/GPL.

La Citroën DS3 in vendita dal 21 marzo



## il caso

Il possibile problema ai freni anche sulla Prius



## Toyota "richiamate": in Italia sono 262.500

Nuovi sviluppi sul caso Toyota: dopo il maxi richiamo di otto milioni di auto per il problema al pedale dell'acceleratore, ora la casa giapponese fa sapere che sospenderà le vendite in Giappone di due modelli ibridi che hanno lo stesso problema ai freni riscontrato sulla Prius. Nel frattempo Toyota Italia fa un po' di chiarezza, spiegando di aver attivato due differenti e distinte campagne di richiamo, che nel mercato italiano sono: 1) Campagna di richiamo per il pedale dell'acceleratore. Sono coinvolte circa 260 mila vetture (appartenenti ai modelli Aygo, iQ, Yaris, Auris, Corolla, Verso, Avensis e Rav4). A partire da questa settimana saranno inviate

ai clienti potenzialmente coinvolti le lettere per prendere appuntamento presso il concessionario e sottoporre la propria auto ad un intervento di circa 30 minuti. 2) Campagna di richiamo Prius, sistema frenante ABS. Le vetture coinvolte in Italia sono circa 2.500. Toyota sta procedendo all'individuazione dei telai per informare tempestivamente i clienti. L'intervento in assistenza, relativo al sistema frenante dell'ABS ha una durata di circa 40 minuti. Attraverso il numero verde Toyota 800 869 682, attivo 7 giorni su 7, è possibile sapere se la propria auto è coinvolta nelle campagne di richiamo indicate, e l'iter da seguire. (F.S.)

# Citroën DS3 Ritorno al futuro

DAL NOSTRO INVIATO A PARIGI  
ALBERTO CAPROTTI

Quando nasce un'auto nuova, ma nuova davvero, bisogna rallegrarsi a prescindere. È un pugno in faccia all'impigrimento generale, all'omologazione delle linee e dei cervelli. E magari serve a svegliare anche chi, invece di investire sulle idee, ha il tempo e il coraggio per dire senza arrossire che degli incentivi non sa che farsene.

Citroën le sue energie le sta usando diversamente. Almeno a guardare questa nuova DS3, capostipite di una generazione di auto studiate con la strategia del dinamismo, del design e della qualità anziché quella delle parole inutili.

Innovativa nel cuore, simpatica da vedere e bella da guidare. Ecco la DS3 in arrivo nelle concessionarie italiane il 21 marzo prossimo. Già nel nome un ritorno al futuro, con quella sigla da vecchia gloria che riporta inevitabilmente alla mitica DS, lo "Squalo" degli anni '70, che segnò la diversità stilistica del marchio francese. Ma guai a parlare di rétro: per Citroën, le DS contemporanee sono «tecnologia creativa». Sono anti-rétro. Sono i ricordi di domani. «Non guardate al passato, inventate il vostro stile, cogliete l'attimo, vivete il presente», recita il messaggio del claim pubblicitario che presto vedremo in tv. Detto con Marilyn Monroe e John Lennon sullo sfondo fa un certo effetto.

La neonata comunque in quasi nulla assomiglia all'augusta progenitrice, a parte le suggestioni marine della "pinnetta" dorsale sotto forma di montante centrale. E la firma del suo stile ed è la base dell'effetto galleggiante del tetto, appoggiato su una fascia continua di vetri. La coda è esteticamente il pezzo forte, bassa e sportiva, completata da belle luci tridimensionali. Riuscito anche il frontale, sportivo e segnato ai lati dai paraurti da "branchie" illuminate dai led delle luci diurne, ma simile a tutte le altre Citroën di ultima generazione.

La vera impresa dei progettisti Citroën è stata quella di inventarsi un'auto nuova e diversa costruendola sulla C3 esistente, con la quale la DS3 condivide il 70% delle componenti. «Non ci sarà la 5 porte per non rischiare di togliere mercato alla nostra C3 - spiega infatti Jean-Philippe Imparato, direttore generale di Citroën Italia - ma arriveranno la DS4 e la DS5 già il prossimo anno, varianti che si affiancheranno nella gamma a C4 e C5».

La DS3 nasce invece con il dichiarato obiettivo di togliere clienti alla Mini (il mo-

lore tra l'altro è lo stesso, frutto dell'accordo con il Gruppo Bmw) e alla Fiat 500. Impresa non facile, visto la forza delle concorrenti, ma lo spirito sportivo e l'indole modaiola sono gli stessi, e i contenuti qualitativi assolutamente in linea. L'altra rivale apparentemente nel mirino invece, l'Alfa MiTo, rischia di perdere subito il confronto con la nuova arrivata, specie alle voci prezzo e contenuti. Anche gli interni della DS3 infatti rappresentano un deciso salto di qualità rispetto agli standard Citroën. Abbastanza comode e non sacrificate in altezza le sedute posteriori, come troppo spesso accade invece alla concorrenza. Un centinaio di chilometri al volante della DS3 equamente divisi tra il traffico parigino e strade di campagna ha permesso di apprezzare l'assetto ben tarato, lo sterzo diretto e preciso, un cambio a sei rapporti docile e rapido e la riuscita ergonomia del posto di guida. L'esemplare in prova, una 1.6 turbo benzina da 155 cv ci ha lasciato buone sensazioni di guida, sempre rilassante e facile malgrado l'accelerazione da sportiva di classe. Moderna e assolutamente innovativa anche la strategia di vendita, con il cliente che al computer in concessionaria potrà

configurare personalmente e su misura la DS3 scelta, scegliendo tra 38 combinazioni di colore esterno e di abbinamenti alle tinte del tetto, tre allestimenti e sette varianti di interni. Cinque i motori offerti: tre benzina (1.6 da 155 o 120 cv. e 1.4 da 95 cv) e due diesel con filtro antiparticolato

(1.6 da 112 o 92 cv), alle quali seguirà una versione ecologica con cambio robotizzato e sistema Stop&Start. I prezzi sono compresi tra 14.470 e 20.170 euro. Diecimila immatricolazioni in Italia entro la fine del 2010, l'obiettivo dichiarato da Citroën.

## CRASH TEST

### L'EuroNCAP premia Volkswagen

### La Golf è l'automobile più sicura

La Volkswagen Golf non è solo l'auto più venduta in Europa. Per la prima volta, l'istituto autonomo EuroNCAP ha stilato una classifica di fine anno relativa ai risultati dei crash test condotti, e ha nominato la Golf «Auto più sicura del 2009». Conquistando le 5 stelle e un totale di 103 punti, la bestseller di Wolfsburg è risultata la migliore tra le 33 auto testate nei 12 mesi. Già nel 2008 la Golf aveva ottenuto il numero massimo di stelle e, dopo che l'EuroNCAP ha definito criteri di

verifica ancora più severi, è stata sottoposta nuovamente ai test conseguendo ottimi risultati nelle quattro categorie considerate: protezione degli occupanti adulti, protezione dei bambini, protezione dei pedoni e dotazione di sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida. Dietro alla Golf si sono classificate nell'ordine Honda Insight, Toyota Prius, Hyundai i20 e (a pari merito) Toyota Avensis, Volvo XC60 e Opel Astra. Curiosità finale: chi c'è agli ultimi posti? Solo 3 stelle di merito per due auto giapponesi: la Suzuki Alto e la Toyota Urban Cruiser.

## Impari e risparmi: Mercedes insegna a guidare

**VAIRANO (PAVIA).** «Le persone sono al centro della nostra azione come azienda. La nostra filosofia sulla mobilità è fondata su sicurezza, leadership nell'innovazione e sostenibilità in termini di impatto ambientale». Ecco, in sintesi, gli obiettivi principali di Daimler espressi da Vittorio Bragaglia, direttore generale Mercedes-Benz Cars, in occasione dell'annuncio ufficiale della partnership che il costruttore della Stella ha stipulato con ASC (Automotive Safety Centre), il centro prove di "Quattro ruote" sul circuito di Vidigrafo (Pavia). L'accordo di collaborazione ha come obiettivo di rafforzare l'impegno nella divulgazione della cultura della sicurezza stradale e dell'ecosostenibilità, e prevede che i corsi di guida sicura di ASC si svolgano proprio con vetture

Mercedes. Precisamente 35, di cui 4 destinate ai corsi dedicati a persone diversamente abili. Aiutare le persone che hanno delle difficoltà fisiche a tornare alla guida di un veicolo in maniera efficace e sicura rappresenta un progetto innovativo ed interessante, al quale si aggiungono il Corso di Guida Ecologica e il Corso di Guida Percettiva. Il primo insegna uno stile di guida che permette di risparmiare fino al 23% di carburante, mentre il secondo consente di acquisire al volante le tecniche necessarie per mantenersi sempre lontano dalla situazione di pericolo. Se poi queste lezioni vengono fatte a bordo di una Classe E, tutto diventa più... sicuro. Soprattutto perché la famiglia di Classe E in fatto di sistemi di assistenza alla guida (nuovi o perfezionati) non è seconda a nessuno, a

partire proprio dal PRE-SAFE, tra l'altro di serie, che protegge i passeggeri ancor prima dell'impatto. In caso di pericolo di incidente, infatti, il sistema attiva delle misure di sicurezza preventive, in modo tale che le cinture di sicurezza e gli airbag possano lavorare al meglio nel momento della collisione. Sempre di serie, sulla Classe E, sono previsti l'ABS, l'ESP, il Brake Assist (aiuta in caso di frenate di emergenza), le luci di stop adattive (si accendono quando si frena bruscamente avvertendo quindi chi sta dietro del pericolo) e l'Attention Assist (rileva quando il conducente è stanco e lo avverte del pericolo). La gamma della Classe E si arricchirà a marzo con la cabriolet che andrà ad affiancare berlina, coupé e station wagon.

Ferdinando Sarno

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## La patente? Non è più sicura

Dal 21 gennaio non si può più. È stata vietata per legge la possibilità di dare assistenza assicurativa e legale sulle patenti auto. In pratica chi (piede pesante o guidatore distratto) temeva di vedersi sottratto il permesso di guida, poteva stipulare una bella polizza che garantiva soldi e tutela per il periodo di sospensione del documento. Ebbene, con la nota numero 29/2009, l'Isvap, l'istituto che coordina le compagnie assicuratrici, ha confermato che non si può assicurare la patente, tanto meno (per le persone fisiche) sofferire economicamente a chi infrange la legge. Giusto. Diversamente sarebbe come dire che se rubi, hai chi ti rimborsa quello che rubi. Il problema semmai sorge per chi aveva sottoscritto una polizza del genere prima del divieto e non si vedrà restituire i soldi. Solo un'ingiustizia all'italiana? Qualcuno intanto ha fatto cassa lo stesso... (P.Cic.)