

Citroën Stop&Start rivoluzionario La C4 è nata per stupire

DI ALBERTO CAPROTTI

Non avevano torto i latini: guidavano le bighe ma già sapevano che la virtù sta nel mezzo. Oggi è il mercato a dirlo, e basta salire su un'auto considerata di livello medio per rendersene conto. La concorrenza sposta sempre più in là l'ingegno. E la tecnologia per tutti è la vera democrazia (non solo al volante).

È questa la prima considerazione che viene in mente mettendo in moto la nuova Citroën C4. Nella versione e-Hdi con motore diesel 1600, la berlina francese è dotata infatti di un sistema Stop&Start inedito per il mercato. Ad ogni sosta al semaforo o per traffico, la C4 e-Hdi spegne il motore a gasolio, per riavviarlo con grande immediatezza al rilascio del pedale del freno grazie ad un alternatore reversibile alimentato da super-condensatori, novità assoluta del sistema. Vederli arrivare su un'auto di serie è un segnale importantissimo per l'evoluzione verso una crescente elettrificazione della trazione.

L'altra novità dello Stop&Start abbinato al motore diesel di Citroën è che si attiva anche in fase di decelerazione, al di sotto degli 8km/h, permettendo di ridurre i consumi di carburante e le emissioni di CO2 fino al 15%. Crescere, distinguersi, conquistare il quarto posto nella classifica dei costruttori in Italia e riuscire a migliorare le performance nel segmento C. Questi i traguardi che Citroën intende raggiungere nel breve periodo sul nostro mercato. Un programma ambizioso che parte appunto anche dal lancio della nuova C4, vettura con la quale la casa automobilistica (primo marchio francese sul mercato italiano grazie al sorpasso su Renault a fine settembre) intende raggiungere una quota del 5% nel segmento, sgomitando con rivali del calibro di Ford Focus, Fiat Bravo, Peugeot 308 e Opel Astra. Al lancio sono previste tre motorizzazioni benzina VII (da 95 e 120 Cv) e THP da 156 Cv), mentre per il diesel la gamma prevede quattro propulsori HDi (da 90 fino a 150 Cv). In vendita dalla fine dell'anno ad un prezzo di partenza di 16.300 euro (per la versione a benzina) e di 18.600 euro (per la diesel), la C4 ha ottenuto le cinque stelle nei test Euro Ncap sulla sicurezza, so-



La nuova Citroën C4 in vendita a partire da 16.300 euro. Sotto, la settima generazione della Volkswagen Passat



Volkswagen La Passat che ritorna: ha tutto e frena da sola

DI GIAN PIERO PIAZZA

Con i suoi 4 metri e 77 di lunghezza e quella rassicurante sensazione che la sua corposa presenza al suolo sa trasmettere, la Volkswagen Passat attualmente in commercio ha saputo tramandare l'eredità delle cinque precedenti generazioni. Un cammino trionfale iniziato nel luglio del 1973, quando la prima Passat, stilisticamente firmata da Giorgetto Giugiaro, irrompe sul mercato registrando nel primo anno 133 mila immatricolazioni. Da allora le Passat acquistate in tutto il mondo hanno superato i 15 milioni di esemplari.

Oggi la Passat di settima generazione ripropone i temi che l'hanno resa celebre con il sostanzioso valore aggiunto di ben 30 innovazioni tecnologiche. L'automobile preferita dai rappresentanti di commercio, ideale per gli infaticabili macinatori di chilometri, ora possiede una marcia in più per innescare la propensione all'acquisto: un ottimo rapporto prezzo/qualità/equipaggiamenti. La Passat, in soldoni, è una fra le poche vetture medie non solo per ingombro esterno ma anche per abbordabilità economica a offrire un pacchetto di dotazioni davvero esteso.

Più elegante nel design, alleggerito dal tocco italiano di Walter de' Silva ma sempre fedele a quella concretezza estetica che supera i confini del bello, la nuova Passat offre tra l'altro di serie già sulla versione d'ingresso 6 airbag, l'ESP, il climatizzatore automatico, l'impianto audio con sintonizzatore CD/MP3 e il freno di stazionamento elettronico. Grande novità, il sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore (di serie già sull'allestimento intermedio), che analizza il comportamento di guida e segnala l'eventuale diminuzione di concentrazione con ripetuti avvertimenti acustici fino a indurre chi è al volante a fermarsi. In più, la nuova Passat può essere arricchita con dotazioni di livello superiore, dal sistema di parcheggio automatico, a quello che in caso di distrazione provvede a rallentare e se necessario fermare l'auto evitando la collisione con ostacoli fermi. Novità assoluta, il sensore sotto il paraurti posteriore (solo sulla berlina) che consente di azionare automaticamente l'apertura del bagagliaio con un movimento del piede. La nuova Passat - già ordinabile - sarà disponibile da gennaio con una gamma di motori benzina, diesel e anche a metano da 105 a 170 cv nelle versioni Berlina e Variant (ovvero station wagon) con prezzi a partire da 25.100 euro (26.200 per la Variant).

La media cresce

La tecnologia più avanzata ora anche su modelli "popolari"

prattutto per quanto riguarda i sistemi di assistenza come il Citroën e-Touch (serie di servizi che comprendono la chiamata d'emergenza tramite il pulsante Sos), l'assistenza localizzata 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, il libretto di manutenzione virtuale e un servizio EcoDriving a cui si accede attraverso lo spazio personale MyCitroën su Internet. Utilissimo poi - e ancora una volta sorprendente su una vettura di que-

sta categoria - il sistema di sorveglianza dell'angolo morto, funzione che segnala al conducente tramite l'accensione di un led nello specchietto retrovisore esterno, la presenza di un veicolo nell'angolo cieco grazie a 4 sensori posti nei paraurti. Lo slogan scelto («positive power»), richiama la capacità della C4 di trasmettere energia positiva a passeggeri e guidatore. In realtà, sapendo di puntare a gran-

di volumi di vendita, i designer francesi le hanno dato una fisionomia classica e una linea tutt'altro che originale, il che ricordando certi eccessi del marchio in passato, può non essere un male. Tra i pregi, il bagagliaio davvero capiente per la categoria (408 litri, +30% rispetto alla versione precedente). Tra i difetti, l'abitabilità posteriore decisamente sacrificata per una vettura a cinque porte lunga più di 4,30 metri.

Bimbi a bordo sempre più a rischio Due su tre viaggiano non protetti

ROMA. Il 63% dei bambini viaggia in auto senza alcun sistema di sicurezza, senza avere a bordo il seggiolino o usando erroneamente la cintura di sicurezza. È quanto emerge da un'indagine condotta da "Bimbisicurezza" e promossa da Fiat e dall'associazione dei suoi concessionari con il patrocinio del Ministero della Gioventù e la collaborazione di Bosch. «Un'incoscienza che costa cara - sottolinea la project manager dell'iniziativa, Elisa Giachelle - Oltre 10.000 bambini all'anno sono coinvolti in incidenti stradali e ogni tre giorni muore un bambino in auto. Mentre i sistemi di ritenuta dei bambini, se correttamente installati ed utilizzati, possono ridurre del 70% la probabilità di decesso in caso di incidente». Secondo la ricerca, Napoli è la più incoscienza nel trasporto sicuro dei più piccoli: l'83% degli automobilisti non usa il seggiolino e il 66% fa a meno della cintura di

sicurezza. La città più virtuosa è invece Venezia con il 53% di utilizzatori. Bene anche Milano (47%), prima nell'allaccio della cintura di sicurezza (86%). Prudente pure Torino dove l'84% indossa la cintura e il 44% usa il seggiolino. A Roma il 41% utilizza il seggiolino e il 61% la cintura. I motivi per la rinuncia al seggiolino, sottolinea la ricerca, sono i più disparati e disarmanti tipo «non l'ho ancora acquistato» o «sono solo pochi minuti di viaggio». Ora "Bimbisicurezza" entrerà nelle scuole con una campagna di sensibilizzazione promossa presso gli studenti e gli insegnanti con kit didattici e un concorso dedicato mentre in tutte le concessionarie Fiat è in corso "BimbiAmbiente", campagna di sensibilizzazione e informazione sui temi legati alla sostenibilità con angoli informativi e un libricino illustrato e gadget sul rispetto ambientale e la mobilità sostenibile.

Ferdinando Sarno

IL PREMIO UIGA



L'Alfa Giulietta promossa Auto Europa 2011

È l'Alfa Romeo Giulietta, con 349 voti, la vincitrice del premio Auto Europa 2011 - giunto alla 25ª edizione - e assegnato nei giorni scorsi a Firenze dall'Unione italiana giornalisti dell'Auto (Uiga), durante la kermesse «Viva l'Auto». Seconda classificata la Citroën DS3, seguita dalla Peugeot RCZ. Quarto posto per la Volvo S60 davanti a BMW Serie 5 berlina e BMW X1. Il riconoscimento viene assegnato selezionando la miglior vettura prodotta in almeno diecimila esemplari (mille per le auto sportive) nei 27 Paesi dell'Unione Europea fra il primo settembre ed il 31 agosto dell'anno precedente.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Ridotti in catene

Dal 15 novembre al 31 marzo sulle strade della Provincia di Milano sarà possibile circolare solo con pneumatici invernali o catene da neve a bordo, a prescindere dalla presenza o meno di neve, pena una multa di 78 euro.

Chi ritiene vessatorio e demenziale il provvedimento sbaglia, perché come d'estate i bipedi indossano le ciabatte infradito e d'inverno passano agli scarponcini, è doveroso che anche le loro auto si adeguino a clima e stagioni.

Vessatorio piuttosto è comunicarlo solo un mese prima. Demenziale invece è equiparare i pneumatici da neve (d'inverno utili a prescindere) alle catene (utili solo con neve fresca e oggetto misterioso per 8 italiani su 10 che non sanno montarle). Così basterà infilare nel baule un sacco di ferraglia (anche arrugginito e fuori taglia) per essere in regola. Dimenticando che la vera sicurezza si ottiene con strade pulite e in buono stato. Per avere quelle, purtroppo, una legge non si farà mai. (A.C.)

oltre la crisi

Il nuovo che si svaluta oltre ogni logica e le auto rottamabili che finiscono invece nei mercati dell'Europa dell'Est: qualcosa non quadra...

DI PAOLO CICCARONE

Chiederà certamente in calo il mercato dell'auto a fine 2010 (-10% rispetto al 2009 secondo le stime). Colpa della mancanza di incentivi, dicono alcuni. Colpa delle ristrettezze economiche delle famiglie, dicono altri. Di sicuro c'è che il mercato auto, specie in Italia, è fatto da una giungla di situazioni in cui, alla fine, incentivi o meno,

L'usato di sicuro ha molte lacrime e sospetti

qualcosa non torna. Prendete ad esempio il settore dell'usato. Nel momento in cui non circolano più tanti soldi, comprare una vettura d'occasione, magari di pochi mesi, potrebbe dare una scossa per quei venditori e concessionarie che hanno i piazzali pieni di auto invendute. Eppure, nonostante un segnale positivo nei mesi scorsi, l'auto usata è quella che ha pagato di più la crisi. Prendete ad esempio modelli di classe media, segmento C e D per intenderci, le famose quattro porte berline di medio livello. Se una nuova costa circa 20-25 mila euro, un usato con meno di sei mesi è deprezzato (fonte Euro Tax blu) a 12-15 mila euro che diventano ancora meno entro un anno. Non solo: vetture

Euro 4 diesel col filtro antiparticolato, ovvero quelle auto che potrebbero circolare nelle zone a traffico limitato, dopo cinque anni di vita passano da 25 mila euro a meno di 5 mila di valore. Al contrario, comprare una vettura nuova, dello stesso tipo, ha visto un leggero incremento di listino: se, per fare un esempio, cinque anni fa acquistavi una Peugeot 407 a 23.800 euro, adesso ce ne vogliono 28 mila. Insomma, le Case e i concessionari sono molto attenti a vendere il nuovo, ma ci si dimentica che l'usato deve essere smaltito: in mezzo c'è il cliente che viene deprezzato due volte: da quotazioni del nuovo sempre in rialzo, o quasi, e dell'usato che viene svalutato oltre la logica. E

spesso non siamo di fronte a vetture da rottamare o da buttare, ma ad auto che hanno le stesse caratteristiche delle nuove che, per questioni commerciali, vengono svalutate oltre il dovuto. In Italia almeno, perché poi l'altra faccia della questione è che molte auto datate 1999-2000, ovvero quelle che dovrebbero essere rottamate, molto spesso finiscono all'estero. Non è raro incontrare bisarche con targhe rumene o bulgare cariche di queste vetture che prendono una nuova vita ad Est. Come è possibile che queste auto, ritirate dalla circolazione per essere rottamate, finiscano nel giro commerciale? C'è qualcosa che non torna, segno forse che qualcuno, sul doppio binario

della rottamazione e dell'esportazione, deve aver fatto un nuovo business. E sempre a danno dell'utente: ti compro l'auto usata a prezzo ridicolo, altrimenti te la tieni. Ti vendo la nuova a prezzo più alto, la vecchia ufficialmente viene rottamata (e quindi non diventa fonte di reddito) mentre in realtà viene ceduta in quei mercati dove le regole e le leggi lo favoriscono, come in Bulgaria dove sulle auto usate non è prevista l'iva. Le bisarche cariche di auto che vanno all'estero le vediamo tutti: se si viaggia nei paesi dell'Est spesso si scopre che alle auto non vengono nemmeno cambiate le targhe italiane con quelle locali. Ma qualcuno controlla quello che sta accadendo?