



COUNTRYMAN

# La Mini si è fatta in 4

## il viaggio

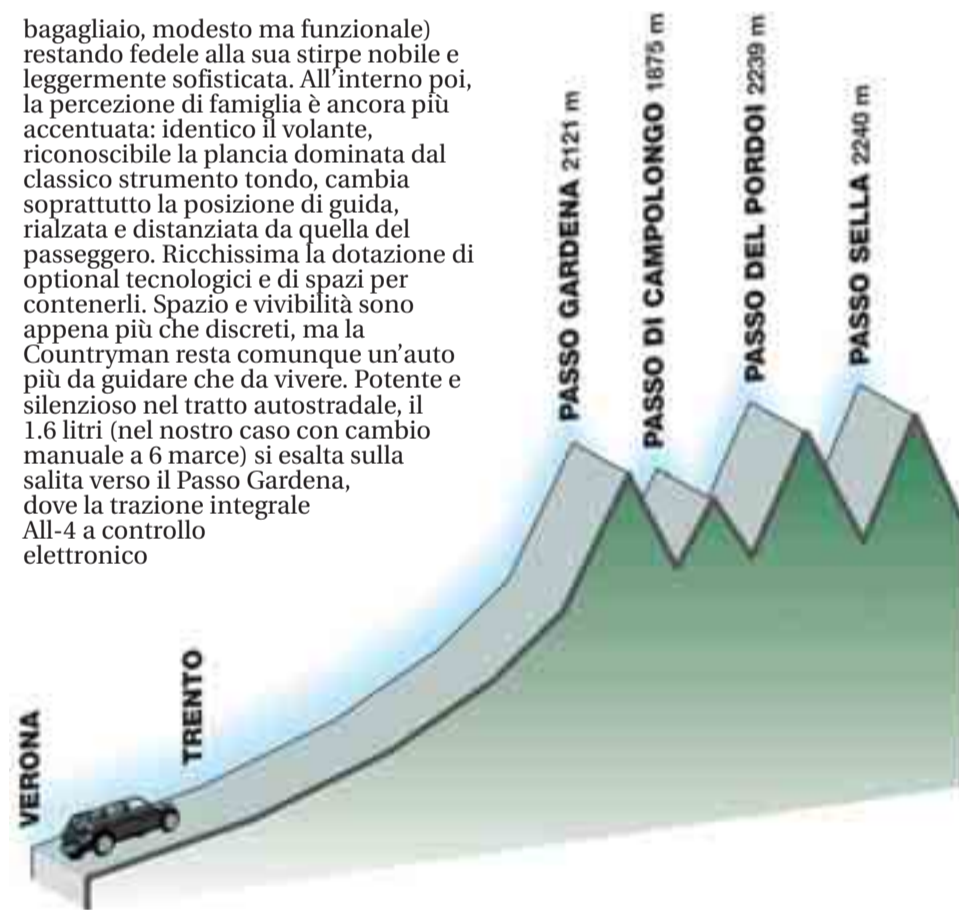
Rivoluzionaria nelle forme ma sempre fedele alla filosofia del marchio: arriva la prima Mini della storia più lunga di 4 metri, a quattro porte e con trazione 4x4: l'abbiamo provata, ovviamente... sui 4 Passi dolomitici

DA CORVARA (BOLZANO)  
 ALBERTO CAPROTTI

**H**anno deciso di osare, e la scommessa è di quelle forti. Come la taglia, cresciuta oltre ogni immaginazione. Perché di tutto ti aspetti da una Mini, tranne che diventi maxi. Invece è successo. Trasformarsi, crescere, stupire. Senza mai cambiare filosofia. Questo hanno pensato i progettisti del marchio britannico (da dieci anni di proprietà Bmw) nel disegnare la nuova Countryman, la prima Mini della storia a quattro porte, la prima disponibile anche con 4 ruote motrici e con 4 posti separati, la prima più lunga di 4 metri (4,11). Se la si confronta con la Mini originaria, si scopre che la geniale vetturessa inventata da sir Alec Issigonis 51 anni fa era addirittura un metro e 6 centimetri più corta e 21 cm. più bassa. Basterebbe questo per capire la portata di una rivoluzione che non si fermerà qui, perché la famiglia nata nel 1959 e che sinora ha declinato il suo grande successo in tre versioni (Mini, Mini Cabrio e Mini Clubman), dopo questa novità ha già in cantiere una coupé in arrivo nel 2011 e una roadster, attesa per

l'anno successivo. Prodotta a Graz, in Austria (mentre i motori continueranno ad uscire dalla fabbrica di Oxford, come tutto il resto della gamma), la nuova Countryman appena approdata in questi giorni nelle concessionarie italiane, intriga soprattutto per un dubbio: cioè se, malgrado fattezze tanto diverse, riesca a conservare lo spirito originario che hanno reso le Mini un mito più che semplici automobili. Questioni di dettagli stilistici ma anche di sensazioni di guida, quel "go-kart feeling" insomma che ogni possessore di Mini conosce bene e al quale non rinunciarebbe di certo. Per capirlo, l'abbiamo provata in versione Cooper S da Verona ai Passi Dolomitici del Sella Ronda e ritorno, asfalto ideale per testare le quattro ruote motrici e il comportamento su diverse tipologie di percorso. L'estetica prima di tutto, perché questa Mini che pare cresciuta ad estrogeni e gonfiata come un canotto, mantiene le linee parallele, i muscoli e gli elementi circolari di sempre. Può non piacere insomma, ma non ha certo perso il senso delle proporzioni. Tetto a casco, muso a squalo (per rientrare nelle normative europee sulla sicurezza dei pedoni), sbalzi anteriori e posteriori più accentuati. Non è un'altra auto insomma, è solo cresciuta per adeguarsi al cliente Mini che cerca qualcosa di nuovo e di più comodo (e finalmente un

bagagliaio, modesto ma funzionale) restando fedele alla sua stirpe nobile e leggermente sofisticata. All'interno poi, la percezione di famiglia è ancora più accentuata: identico il volante, riconoscibile la plancia dominata dal classico strumento tondo, cambia soprattutto la posizione di guida, rialzata e distanziata da quella del passeggero. Ricchissima la dotazione di optional tecnologici e di spazi per contenerli. Spazio e vivibilità sono appena più che discreti, ma la Countryman resta comunque un'auto più da guidare che da vivere. Potente e silenzioso nel tratto autostradale, il 1.6 litri (nel nostro caso con cambio manuale a 6 marce) si esalta sulla salita verso il Passo Gardena, dove la trazione integrale All-4 a controllo elettronico



regalano sensazioni molto positive: in accelerazione rimandano buona parte della coppia al retrotreno a vantaggio di un comportamento ancora più reattivo e brillante di quello già molto dinamico delle Mini "normali". La sorellona Countryman anche nella discesa nervosa verso Corvara, consente una guida precisa sino al limite, grazie ad uno sterzo molto diretto e una frenata sempre efficace. La pista di curve che portano al Passo Campolongo e poi ai 2238 metri del Pordoi e ai 2240 del Sella, è la palestra ideale per esaltare il piacere di guida, sempre agile e leggera nonostante i 1.800 kg complessivi della Countryman che giustificano alla fine il consumo medio di poco superiore ai 13 km/litro, di certo non indifferente.



### Cinque motori, un inedito "binario" tra i sedili e prezzi a partire da 24.700 euro

**P**er la nuova Countryman vengono proposti tre motori benzina e due motori diesel. La scelta a benzina comprende la One Countryman da 98 CV, la Cooper Countryman (122 CV) e il motore della potente Cooper S Countryman da 184 CV, che con i suoi quattro cilindri da 1.6 litri è il propulsore più efficiente al mondo nella sua classe di cilindrata. Sono inoltre disponibili i diesel

One D Countryman (90 CV) e Cooper D Countryman (112 CV). Tutti i modelli rispettano la norma antinquinamento Euro5. Cambio manuale a sei marce per tutte o, optional, automatico a sei marce Steptronic con palette al volante per la Cooper S. La trazione integrale è disponibile sulla Countryman D e sulla Cooper S. Lo schema All-4 distribuisce la potenza equamente sui due assi al 50%. In

caso di necessità la distribuzione cambia, per spostarsi fino al 100% sulle ruote anteriori. Si possono scegliere undici tinte per la carrozzeria e tre configurazioni differenti per i posti posteriori: con due poltrone separate e indipendenti e il Center Rail (un inedito "binario" che si prolunga fino ad arrivare in mezzo alle poltrone anteriori e funge da portaoggetti personalizzabile), oppure - ed è la

versione standard per l'Italia - con i tre classici posti. Lo spazio per i bagagli varia da 350 a 450 litri (1170 litri ripiegando completamente i sedili posteriori). **I prezzi.** Vanno da 21.000 a 28.950 euro: per una Countryman Cooper D si spendono 24.700 euro, mentre ne servono 26.400 per la versione con trazione All-4. Il cambio automatico costa 1650 euro.

**G**ioca in casa, e anche per questo è obbligata a vincere. Citroën a Parigi si presenta forte di una doppia sfida che, oltre che sul piano tecnologico, impegna la Casa del Double Chevron su quello stilistico. Tutte le sue recenti novità sono improntate ad un profondo rinnovamento del design, che riguarda ovviamente anche l'attesissima C4, pronta a svelarsi al pubblico in anteprima mondiale. Un modello molto importante per il marchio francese, che si troverà a lottare in una categoria dove Volkswagen Golf è da anni la regina incontrastata delle vendite. A Parigi debutta anche la DS4, seconda nata della famiglia DS, che rappresenta la versione più "modaio-la" della C4: da noi arriverà nel secondo semestre 2011. Francois Guieysse, da sei mesi direttore generale di Citroën Italia non ha dubbi: «Il mercato ha imposto a tutti nuove cifre e una nuova realtà: dai 2,3



La Citroën C4, al debutto mondiale al Salone di Parigi

milioni di veicoli immatricolati nel 1997, si è passati ai 1,9 attuali. Per Citroën significa 25.000 auto in meno, ma è proprio in un momento di crisi globale come questo che occorre una politica aggressiva». Dopo il recente restyling di C4 Grand Picasso, ecco allora le nuove C4 e DS4, con l'aggiunta dell'elettrica C-Zero, cui seguirà la sorella DS-Zero. «In pochi mesi presenteremo una gamma

innovativa come forse mai in passato - continua Guieysse - e investiremo molto sui concessionari e sulla qualità del servizio al cliente. I numeri più recenti ci danno ragione, visto che con 86.065 auto vendute, la quota di mercato di Citroën nel primo semestre del 2010 è passata dal 5,7 al 9%». La nuova C4 diventa così una scommessa fondamentale: lunga 433 cm,

larga 179 e alta 149, ha un bagagliaio decisamente ampio (408 litri, contro i 350 in media delle rivali), particolare determinante per la scelta della clientela in questo segmento che oltre alla Golf comprende Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308 e Renault Megane. Secondo Citroën, la C4 sarà in grado di offrire un comfort da auto di categoria superiore grazie ad un attento uso di ma-

teriali che permettono di isolare l'abitacolo da rumori e vibrazioni. L'elettronica avrà anche qui un ruolo decisivo per sicurezza e consumi. Con la nuova C4, Citroën porta al debutto il servizio "eTouch", attivo 24 ore su 24, che invia una chiamata d'emergenza alla centrale operativa e permette di localizzare la vettura in caso di incidente con apertura degli air-bag. Inedito anche il sistema Stop&Start di nuova generazione che garantisce fino al 15% di risparmio nei consumi spegnendo il motore quando l'auto è in sosta momentanea. Citroën, che per prima montò lo Stop&Start su una vettura di serie (la C3), ha calcolato che bastano tre secondi a motore spento per guadagnare sui consumi, specie nel traffi-

co di una metropoli dove l'auto (e la nuova C4 lo potrà dimostrare grazie ad un contatore apposito nella strumentazione) rimane ferma in media per il 30% del tempo del tragitto. La seconda generazione della C4 sarà dotata del nuovo 1.6 e-HDi, il turbodiesel da 110 CV abbinato a un cambio robotizzato. Questo motore sarà affiancato dai già conosciuti 1.6 diesel da 90 e 100 CV e dal 2.0 da 150 CV. Tre i motori a benzina, da 1.6 litri in due livelli di potenza, 95 e 120 CV, e il THP turbo a iniezione diretta, da 155 CV. Ovviamente, tutti rispondono alla normativa antinquinamento Euro 5. I prezzi della C4 partiranno da 16.300 euro per i benzina e da 18.600 per i diesel.

Alberto Caprotti

## Svolta di stile, Citroën senza freni

### le nuove C4 e DS4

Guieysse: «C'è crisi ma è vietato fermarsi: pronta una gamma innovativa come mai in passato»