

## il nostro test

Un netto salto generazionale per l'edizione rinnovata della classica monovolume Citroën: perde peso, acquista ancora più comfort, abitabilità e piacere di guida. Arriverà ad ottobre con prezzi a partire da 22.600 euro



La nuova Citroën C4 Picasso

# C4 Picasso regina di spazio

DI GIAN PIERO PIAZZA

**S**tile distintivo con un sguardo al futuro ma soprattutto con un tocco di creatività in più e un occhio di riguardo rivolto al massimo sfruttamento dello spazio. In casa Citroën la linea Picasso è nata per diventare l'alternativa più allettante nella categoria delle auto destinate a un utilizzo familiare. Dal 1999 i modelli della gamma Picasso, dalla Xsara in poi, hanno registrato 3 milioni di consensi nel mondo, con 800.000 esemplari venduti in Europa e oltre 250.000 in Italia, segno inequivocabile di una scelta strategica basata su un'intuizione vincente. Oggi la specie si evolve con la nuova versione della C4 Picasso, una vettura che rappresenta un salto generazionale nel segmento delle monovolume. «Con questa evoluzione - ha

detto Pablo Puey, direttore generale di Citroën Italia - diamo un segnale forte sulla nostra capacità di innovare in questo segmento. C4 Picasso è anche il punto di partenza per i nostri futuri modelli, in cui ritroveremo, già dal prossimo Salone di Francoforte, molti degli elementi di design e dei contenuti che la caratterizzano». Direttamente derivata dal prototipo, la C4 Picasso 2013 propone nuove proporzioni stilistiche per coniugare in modo ottimale abitabilità e compattezza. Con i suoi 4,43 metri di lunghezza il nuovo modello è addirittura più corto di quello precedente, ma grazie ai rivoluzionari criteri costruttivi risulta ancora più spazioso all'interno e dispone di un vano bagagli con un volume di carico minimo di ben 537 litri (630 con la seconda fila scorrevole dei tre "veri" sedili spostata in avanti). Esteticamente molto

più gradevole specie nel modulo posteriore - il portellone verticale a muro è stato opportunamente sostituito con un'appendice avvolgente e aerodinamica - questa Citroën di ultima generazione è anche un'auto concepita all'insegna delle tecnologie più avanzate. Al volante pare un salotto su ruote - come negli Anni '60 e '70 era l'iconica DS Pallas - che appaga il guidatore con la sportività della meccanica e i passeggeri con la comodità delle poltrone (tutte singole) e i molti dispositivi di infomobilità e intrattenimento. Il nuovo equilibrio tra comfort e tenuta di strada propiziato dall'assetto ribassato e dall'innovativo servosterzo elettrico (fin troppo morbido alle basse velocità) che conferiscono un'agilità e una maneggevolezza da city car, e il peso alleggerito di 140 kg grazie al nuovissimo

pianale modulare, sono secondi soltanto al bagaglio tecnologico di cui la vettura è corredata. Si va dallo scenografico cruscotto "touch screen" a doppio display (ma quello panoramico da 12 pollici è optional), al regolatore di velocità attivo che mantiene una distanza costante dal veicolo che precede, al sistema di sorveglianza dell'angolo morto, fino a quello di assistenza al parcheggio con visibilità a 360 gradi fornita da quattro telecamere. Peccato che gran parte di queste dotazioni, inclusi gli indispensabili sensori di parcheggio, sia presente soltanto nell'allestimento più lussuoso. La nuova C4 Picasso sarà disponibile dal prossimo ottobre con una gamma di motori benzina e diesel da 120 a 150 cv e prezzi da 22.600 a 31.600 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Fiat, affari di famiglia

*Ecco Living e Trekking  
La 500L ora è per tutti*

DI ALBERTO CAPROTTI

**C'**è stato un tempo (nemmeno tanto lontano) in cui uno striscione crudele degli ultras della Fiorentina insultava così i rivali della curva della Juventus: «Siete più brutti della Multipla...». Questione di tifo (e di gusti), ma oggi che l'erede della Multipla è arrivata, tutto si può dire tranne che ironizzare sulle sue fattezze. Si chiama 500L Living, ed è la variante allungata della 500L che ha debuttato giusto 12 mesi fa. Una svolta vera per Fiat che contemporaneamente lancia anche la versione Trekking (più grintosa e quasi fuoristradista) e allarga ancora la famiglia della 500, senza ombra di dubbio la creatura meglio riuscita della sua produzione recente. E soprattutto dimostra di avere ancora idee, entusiasmo e voglia di investire in modelli che (purtroppo) non costruisce in Italia ma che onorano il made in Italy nel mondo. «Se in assoluto dal 2007 ad oggi la 500 berlina ha venduto 1 milione e 100 mila esemplari senza mai accusare cali, in Europa a un anno dal lancio - spiega Gianluca Italia, responsabile del brand Fiat per la regione EMEA - la 500L ha già consolidato una quota di mercato di circa il 17% ed è l'unica in continua crescita della sua categoria. A maggio ha addirittura raggiunto la leadership assoluta tra le monovolume compatte in Italia facendo meglio della Golf e di Mini Countryman».

Un successo insomma, al quale ora si aggiunge l'evoluzione con la Trekking (più alta di 145 mm. da terra e dotata di pneumatici Mud & Snow e del sistema di Traction+ che ripartisce in modo intelligente la trazione tra le ruote motrici). E soprattutto con la Living: 25 centimetri di lunghezza in più, tutti concentrati nello sbalzo posteriore per acccontentare famiglie numerose, grazie all'opzione di una terza fila di sedili (da pagare a parte, 750 euro la differenza) che la configura come una 5+2. Dire 7 posti sarebbe una presa in giro, perché per accomodarsi nella terza fila occorre essere più basso di un fantino o fare il contorsionista di mestiere. Ma la soluzione d'emergenza per due bimbi piccoli ci può stare, oltre che rappresentare una preziosa possibilità per chi cerca bagagliai extra large, visto che la Living con la terza fila abbassata regala da 560 a 1708 litri di capacità, contro i 412-1480 della 500L normale.

In verità i paragoni stretti con la Multipla sono per certi versi azzardati, ma il filo rosso della versatilità - e della potenziale utenza - lega le due vetture a distanza di anni. La 500L Living ha forme più aggraziate della progenitrice grazie alla diversa forma della coda, e offre un senso di

qualità percepita negli interni del tutto superiori, oltre all'affinamento delle soluzioni per ridurre la rumorosità, che permette ora viaggi molto confortevoli anche alle velocità autostradali, con una risposta delle sospensioni (gli interventi hanno riguardato il retrotreno, con ammortizzatori specifici, e l'avantreno che ha una barra rinforzata) davvero apprezzabili. La gamma motori ricalca quella della 500L, con la scelta più giusta - in rapporto al peso e alle dimensioni della vettura - rappresentata dal turbodiesel Multijet II 1.6 da 105 Cv, accreditato di un consumo nel combinato di 4,5 litri per 100 km. Molto interessanti anche il TwinAir 0.9 a benzina, anch'esso da 105 Cv, e la variante alimentata a metano di questo stesso motore, già disponibile al lancio.

Il prezzo dei due modelli (che saranno tra l'altro anche le auto ufficiali di Expo 2015) parte da 19.200 euro per la Living e 19.650 per la Trekking, ma Fiat ha studiato una formula di finanziamento innovativa pensata per le famiglie: in base al numero di membri che compongono il nucleo, varia il tasso di interesse, che è del 2,99%, ma con un figlio scende di un punto, mentre con due o più figli si paga lo 0,99%. Non farà certo aumentare la natalità del nostro Paese, ma è comunque una buona idea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I NUMERI

**19.200**

euro il prezzo base per la versione 5+2 posti della nuova 500L Living, mentre la versione Trekking parte da 19.650 euro.

**30.000**

unità, il traguardo di vendita all'anno in Europa fissato da Fiat per i due modelli 500L Living e Trekking messi insieme.

**58%**

la percentuale di clienti di 500L che proviene da altri marchi. Il 61% invece viene da tipologie di vetture molto diverse tra loro (35% dal segmento B, 15% dal C e 10% dal A).

**560**

litri, la dimensione minima del bagagliaio della 500L Living (a 5 posti) che arriva fino a 1740 litri a seconda della posizione dei sedili, contro i 343-1480 della 500L normale.

**75.000**

sono le 500L vendute dal lancio ad oggi (un anno esatto) nel mondo. Il vero record è però quello della 500 "berlina" che dal 2007, anno di nascita, ha immatricolato 1 milione e 100 mila esemplari.

**750**

euro, la differenza di prezzo per la versione a 7 posti rispetto a quella a 5 della 500L Living

**Interessante e inedita la formula di pagamento: più figli si hanno e più cala il tasso di interesse. Saranno le auto ufficiali di Expo 2015**



La nuova 500L Trekking e, in alto, il bagagliaio della 500L Living, entrambe già ordinabili e in arrivo in concessionaria nel mese di settembre

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Il ghiacciolo assicurato

**C**he a questo (come al precedente) governo l'automobile interessi meno di un ghiacciolo, è un fatto accertato dopo che anche per i frigoriferi ha provveduto a trovare sgravi fiscali, negati invece a chi ha la sventura di dover guidare. Qualcosa però forse sarebbe il caso di fare, dopo l'ennesimo allarme dell'ACI: sulle strade italiane oggi circolano circa 4 milioni di veicoli senza assicurazione (1 su 8) e il numero è in costante crescita. Scelta criminale per chi la compie (e per chi ha la sfortuna di incidentarsi con chi non è assicurato), spesso determinata dal folle costo delle polizze che, sempre secondo ACI, sfiora in media 740 euro l'anno, cioè un peso tre volte superiore a quello dell'Imu nei bilanci delle famiglie. I provvedimenti in grado di abbassare il costo della RCAuto ci sono e l'ACI da tempo li propone, nel totale disinteresse delle istituzioni. Qui non si tratta di ghiaccioli, ma della vita e della sicurezza della gente: speriamo che qualcuno lo capisca. E in fretta.