

Citroën C4 Cactus L'auto che non c'era

La novità

Via il superfluo, resta il design. Il marchio francese inaugura una formula rivoluzionaria di vetture con motori piccoli, tanta razionalità e soluzioni innovative. Come le protezioni gommose sulle fiancate

DI ALBERTO CAPROTTI

Finalmente. Riassumere con un avverbio il senso di un'autovettura al debutto è insolito, ma in questo caso rende esattamente l'idea. In un mercato bloccato, annoiato e standardizzato da vetture sempre più simili tra loro e sempre meno emozionali (specie nel segmento delle medie), Citroën lancia finalmente qualcosa di veramente nuovo. Un'auto "facile", priva del superfluo, accessibile nel prezzo, vagamente ispirata ad una sua icona del passato (l'indimenticabile 2CV) e con tanti elementi di originalità distintiva. Insomma, un'auto che non c'era. Eccola invece: la C4 Cactus originale lo è già nel nome e la sua unicità sta nella filosofia costruttiva, più che nelle forme. I fanali anteriori su due livelli le regalano uno sguardo aggressivo e insolito, mentre le ruote grandi e gli inserti protettivi in gomma nelle fiancate - si chiamano Airbump e rappresentano una vera rivoluzione estetica - le aggiungono le fattezze di un Suv di dimensioni contenute, ma con la linea liscia e pulita di una berlina. La rivoluzione continua all'interno, dove la parola d'ordine è leggerezza. E risparmio. Su tutto, o quasi. In qualche caso in maniera geniale e privilegiando il design (il tetto in vetro ad alta protezione termica di serie ad esempio o le maniglie simili a quelle della valigie), oppure insistendo sul senso retrò (la seduta unica anteriore), o ancora eliminando tutto ciò che non è indispensabile. Il risultato più evidente è quello della plancia, che non incombe più davanti a pilota e passeggero ma risulta minimalista e chic, liberata da tutti i tasti e le rotelle cui siamo abituati. Ad iniziare dal contagiri, oggetto che specie su una berlina è francamente inutile. Il visore digitale rettangolare regala spazio solo all'indicatore della velocità, di olio, acqua e benzina, mentre tutti i comandi secondari sono concentrati sul touch screen da 7" al centro della plancia. Tutto

molto semplice e intuitivo, come i tre tasti circolari che sostituiscono la leva del cambio nella versione automatica.

La razionalizzazione dei costi - operazione che Citroën preferisce definire, "mettere il valore dove conta per il cliente" - ha in verità qualche limite. Lo schienale della panchetta posteriore non frazionabile, il volante non regolabile in profondità, i finestrini posteriori apribili solo a compasso (per non dire della mancanza dello specchietto di cortesia sotto l'aletta parasole del passeggero, dettaglio fufu ma appunto per questo irrinunciabile), testimoniano la volontà di risparmiare sino al centesimo. Ma anche che si tratta di una scelta consapevole e convinta, visto che a questi difetti non si può rimediare nemmeno pagando un sovrapprezzo.

La Cactus è così. Low-cost senza essere povera, confortevole senza essere un salotto, tecnologica ma accessibile a chiunque, brillante sull'asfalto senza essere un fulmine, anticonformista senza essere eccessiva. Certamente diversa, capace di catturare l'occhio e persino piacevole con quelle fiancate gommose in poliuretano termoplastico in contrasto con i colori della carrozzeria che non fanno solo estetica ma proteggono dai piccoli urti. Per il resto motori piccoli, cilindrate ridotte e pesi diminuiti (200 kg in meno della C4 normale) che incidono positivamente sui consumi. Ecco il futuro, e non solo di Citroën. Ma la Cactus è già il presente, e non è un dettaglio da poco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA

Due diesel e 4 benzina
C'è anche per neopatentati

Com'è. La C4 Cactus si affianca alla C4 "normale" ma è costruita sul pianale delle vetture più piccole del Gruppo Psa (quello cioè di C3 e Peugeot 208).

Concorrenti: Fiat 500L, Peugeot 2008, Renault Captur, Nissan Juke.

Dimensioni: lunghezza 4,16 metri, larghezza 1,73, altezza 1,49.

Bagagliaio: da 348 a 1.170 litri.

Motori benzina: quattro unità a tre cilindri di 1.2 litri: il 1.2VTi da 75 CV (Euro 5, versione guidabile anche dai

neopatentati), il 1.2VTi da 82 CV (Euro 5), il 1.2 e-VTi 82 CV con cambio automatico ETG (Euro 6), e il 1.2 e-THP da 110 CV (Euro 6).

Motori diesel: due unità a quattro cilindri di 1.6 litri: il 1.6 e-HDi 92 CV con cambio automatico ETG6 (Euro 5) e il 1.6 BlueHDi da 100 CV (Euro 6).

Trazione: solo anteriore.

Cambio: manuale a 5 marce o automatico (pilotato) a 6 marce.

Consumi: fino a 28 km/litro per la 1.6 diesel (dati Citroën). Circa 18 Km/litro nel nostro test.

Prezzi: in vendita da inizio settembre. Il listino va da 14.950 a 21.750 euro.



Mercato Dalle nuove Smart alla Fiat 500X Il volante piace fuori dal banale

DI CORRADO CANALI

In attesa che sul mercato dell'auto torni il sereno, magari grazie a qualche "aiutino" come gli incentivi da tempo promessi ma sempre rimandati, o a eventi come il Salone dell'auto a Milano del prossimo dicembre, che facciano il miracolo di risvegliare l'interesse degli italiani per le quattroruote, a correre ai ripari sono sempre e solo i costruttori. Non tutti, ma i più lungimiranti che hanno deciso di puntare su modelli magari insoliti o comunque capaci di non passare inosservati.

Stile e novità nelle forme: i costruttori hanno capito che senza originalità non si vende. Molti modelli al debutto entro fine anno si adeguano a questa tendenza

Una "ricetta" che ha funzionato sino ad ora soprattutto ai piani alti dell'offerta automobilistica. Un paio di esempi? La Range Rover Evoque, diventata in breve un oggetto di culto con tempi di attesa da sfinitimento. Motivo? Era diversa da tutte gli altri SUV di lusso in circolazione, tranne che nel prezzo. Ma anche la nuova Mercedes Classe A, comprese le due varianti sino ad ora disponibili la CLA e la GLA che vanno letteralmente a ruba, nonostante listini non proprio popolari. Insomma, meglio se le "fame strane" che, forse, qualcuno in più le apprezzerà. E allora perché non estende-

re la formula anche ai modelli accessibili?

Ecco, dunque, alcune proposte non proprio allineate ai soliti canoni estetici e funzionali in arrivo da qui a fine anno. In testa a tutte, naturalmente, la Citroën C4 Cactus, ma non sarà la sola. Cominciamo con la nuova Smart ForFour, la quattro porte, con due posti in più sempre, però, nello stile Smart, sia pure rivisto e corretto: più larga e più spaziosa, oltre che meglio equipaggiata, punta ad offrire qualcosa di diverso o meglio di "smart" agli acquirenti delle cosiddette auto compatte, e cittadine di vocazione. Particolare non trascurabile: costerà solo 650 euro in più della due posti. In Mercedes la proporzione come erede ideale della "vecchia" Classe A e, dunque, a chi non ha ancora digerito il cambio: molte mamme con bambini, o chi ne apprezzava soprattutto la versatilità a bordo. Potrebbe essere la ricetta giusta. L'appuntamento è a novembre. Un altro modello di auto che potrebbe diventare di culto nei prossimi mesi è la Fiat 500X, la versione crossover del "cinquino" che pur condividendo la meccanica con la "sorellina" Jeep Renegade, si preannuncia come un modello ancora più pratico e modaiolo, grazie ad uno stile che strizzerà l'occhio ai più giovani. Il condizionale è d'obbligo, visto che sino ad ora non sono ancora trapelate le immagini definitive della vettura che debutterà ai primi di

ottobre al Salone di Parigi per essere messa in vendita entro fine anno. Si sa per certo, però, che verrà proposta sia con la trazione a due ruote motrici, la più gettonata, ma anche a quattro per i più esigenti e con una scelta di motori a benzina di 1600 cc da 100 CV e 1400 cc Turbo MultiAir da 140 o 170 CV, più gli immancabili diesel, il 1600 cc da 105 e 120 CV o 2000 cc da 140 o 170 CV. Realizzata sul pianale della 500L richiamerà nel frontale quello della 500 normale, ma adatterà i tipici paraurti bombati in stile SUV, abbinati ad un lunotto posteriore molto inclinato, quasi da coupé, in sintonia con la tendenza ad offrire un pizzico di dinamismo in più anche ai SUV. Infine il prezzo che si annuncia interessante, visto che dovrebbe partire da meno di 20 mila euro. Altra "chicca" da non lasciarsi sfuggire è la nuova Mazda MX-5, la vettura scoperta più venduta al mondo visti i ben 945.000 esemplari prodotti dal 1989 ad oggi che dopo 25 anni di onorata carriera si rinnova in toto per continuare una striscia di successo che ha del clamoroso. Ma l'interesse è doppio, visto che oltre al modello della Casa giapponese, è prevista una variante col marchio Fiat sul cofano che potrebbe far rinascere la mitica 124 Spider.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le nuove ForFour e FortTwo (a destra) di Smart

NUOVI CRITERI

Crash test, meno stelle
Ma la sicurezza cresce

Meno stelle alle auto testate, ma un aumento della sicurezza per i cittadini. È questo, secondo l'Automobile Club d'Italia, l'effetto dell'introduzione dei nuovi crash test di EuroNCAP. I test confermano che non tutti i veicoli analizzati ottengono risultati soddisfacenti a fronte dei nuovi e più restrittivi criteri di valutazione introdotti quest'anno. Dei cinque modelli testati in questa sessione, solo la Mercedes GLA ottiene le 5 stelle: Peugeot 108, Citroën C1, Toyota Aygo e Renault Twingo si fermano a 4, mentre a 3 sono la Citroën Berlingo e la Nissan e-NV200 Evalia. I rinnovati sistemi di valutazione di sicurezza offerti dalle automobili in commercio hanno avuto come effetto immediato un peggioramento in senso relativo dei risultati con, tuttavia, un innalzamento effettivo degli standard di sicurezza per gli utenti della strada. Tra le novità introdotte dal nuovo protocollo EuroNCAP, l'AcI segnala innanzitutto la rinnovata attenzione alla protezione dei bambini che viaggiano come passeggeri sui sedili posteriori, allacciati agli appositi seggiolini prescritti dalle normative europee e nazionali, per cui sono stati previsti specifici test.



ControMano

La BreBeMi senza sosta

È stata aperta il 23 luglio, è costata 1,6 miliardi di euro e dicono sia un'autostrada. Quelle cioè dove paghi un pedaggio per ricevere un servizio. Primo fra tutti: poter far rifornimento. Sulla nuova A35, detta BreBeMi perché collega Milano a Brescia passando per Bergamo, infatti sono state costruite due aree di ristoro e rifornimento. Sono pronte. Peccato che siano anche chiuse. Nessuno vuole prenderle in gestione dopo tre gare d'appalto, tutte andate deserte: i gestori lamentano che i margini di guadagno siano troppo stretti, soprattutto sul carburante. Così chi deve percorrere quell'autostrada non può fermarsi per far benzina, né per andare alla toilette, mangiare un panino o prendere un caffè. Ultimo dato: non essendoci autovelox né Tutor, il rispetto del codice della strada qui è un optional. Però si paga: 12,50 euro per 62 chilometri. Farli in aereo costa meno. Viva l'Italia.