

LA PROVA/RENAULT

Clio, estetica e sostanza Un successo non per caso

Le serie speciali, certo, vanno bene per attrarre anche il pubblico più giovane e attento alla moda. Ma che la Clio non abbia bisogno di particolari operazioni di *fashion* per risultare vincente lo dicono prima di tutti i numeri. A due anni dal lancio sul mercato l'ultima generazione della berlina di Renault con 22.287 vetture immatricolate è stata nei primi sei mesi del 2014 l'auto straniera in assoluto più venduta in Italia. E non per una questione di moda o di suggestioni: con i tempi che corrono chi può permettersi l'acquisto di un'auto lo fa usando la zucca, soppesando prezzo e sostanza. Dinamica e armoniosa nelle linee, ben più originale nell'estetica rispetto al modello che l'ha preceduta, la Clio ora strizza l'occhio agli sportivi: ha una linea filante, quasi da coupé, con le maniglie delle porte posteriori "nascoste" nelle portiere, e piace per le sue doti di versatilità e per un contenuto tecnologico accessibile a tutti. Su strada ne abbiamo apprezzato stabilità e sicurezza grazie alle sospensioni rigide, l'ottima ripresa del 1.5 a gasolio da 75 CV sotto il cofano nel nostro test e i consumi davvero bassi, circa 25 km/litro di media percorsi tra città e autostrada, altro vero punto di forza della Clio. L'esemplare della nostra prova era "targato" Costume National, nuova serie limitata di Clio, caratterizzata dal design con personalizzazioni concepite da Renault insieme a Ennio Capasa, direttore creativo della celebre maison di moda italiana, e contenuti tecnologici esclusivi come la telecamera di parcheggio posteriore, per la prima volta di serie su un'auto di questa categoria. Cura dei dettagli, cromature, stile giovanile e minimalista: tutta la personalizzazione di questa versione è ispirata al colore grigio del logo Costume National ed alla trama di un esclusivo pelame di vitello laminato ad effetto tridimensionale. Così "vestita", la Clio è disponibile sia nella versione berlina che Sporter con le motorizzazioni benzina 1.2 75cv (solo berlina) e TCe 90cv e con il motore diesel 1.5 dCi nelle potenze da 75 e 90 CV. I prezzi partono da 17.300 euro. (A.C.)



La Renault Clio "Costume National" e, sotto, la Citroën Grand C4 Picasso



IL MERCATO

Motori "puliti": nessuno come l'Italia

A settembre le vendite di auto a GPL in Italia sono cresciute del 13,2% rispetto a settembre 2013, mentre quelle a metano e le ibride hanno registrato incrementi rispettivamente del 29,6% e del 16%. Nel cumulo, le vetture "ecofriendly" sono state 158.700 (+4%) e pesano per il 15,3% sul totale venduto. L'Italia oggi ha il mercato auto a trazione alternativa più grande d'Europa, per volumi (200 mila vetture nel 2013) e quota (15,3% del totale mercato), davanti all'Olanda (11,7%).

LA PROVA/CITROËN

Con Grand C4 Picasso un viaggio nello spazio

Nata per viaggiare. Più comoda che emozionante, ideale per chi "tiene" famiglia extralarge: fra le 7 posti presenti oggi sul mercato, la Citroën Grand C4 Picasso è una delle scelte più apprezzabili per chi cerca un giusto compromesso tra dimensioni e praticità. E probabilmente la migliore in assoluto per chi pretende da una vettura di questo tipo massima comodità e una terza fila di sedili "vera" e abitabile. La peculiarità dell'ultima generazione della sorella maggiore della C4, in commercio da meno di un anno con prezzi che vanno da 24.500 a 35.250 euro, sta proprio nel nome: quel "Grand" posto davanti alla sigla che significa 17 centimetri di carrozzeria in più, che la differenziano non solo per la maggiore lunghezza (4,59 m) totale ma anche per un diverso stile esterno nella fiancata e in coda, con un equilibrio tra ingombri e fluidità delle linee più apprezzabile rispetto alla Picasso "corta". Spiccano nel design gli archi del tetto che dalla base del parabrezza si spingono fino alla coda, valorizzando la spaziosità dell'abitacolo e la notevolissima ampiezza delle superfici vetrate. Da "Grand" famiglia anche lo spazio per i bagagli, che arriva a 645 litri con la terza fila di sedili non utilizzata (700 con le tre poltroncine avanzate al massimo), sfruttando l'escursione record in senso longitudinale (15 cm) di questi sedili. Sotto il cofano oltre all'1.6 e-HDi, forse un po' sotto-dimensionato per questa vettura (ma disponibile, per chi vuole risparmiare 2.500 euro), c'è il nuovo 2.0 BlueHDi, un ottimo motore più votato alla riduzione di emissioni e consumi che alle prestazioni. La Citroën Grand C4 Picasso, infatti, risulta decisamente più turistica rispetto alla versione compatta, anche per quanto riguarda l'assetto. La levetta del cambio automatico, assurdamente corta e mal posizionata dietro il volante, è in definitiva l'unico neo di una vettura adulta, ricca di tutti i sistemi di assistenza alla guida di ultima generazione - dall'avviso di superamento della linea di corsia al monitoraggio con telecamera a 360° - che contribuiscono a rendere la monovolume francese ideale per divorare asfalto e chilometri. (A.C.)

Storica, nulla di più attuale

Passione, fascino e affari al Salone dell'Auto d'Epoca di Padova

DI ALBERTO CAPROTTI

Nuova piace sempre meno, "datata" è meglio. Il successo crescente che le "veterane" stanno riscuotendo in questi ultimi anni si deve all'incidenza di più fattori: l'auto storica "distingue" sempre, esprime la personalità e il gusto di chi la guida e la possiede, conserva una propria anima che resiste ai generi e alle mode, e il suo acquisto spesso diventa un investimento economico. In sintesi: una realtà che non conosce crisi e che appassiona anche i giovani. Lo dimostrano anche le manifestazioni che ruotano intorno al mondo delle auto storiche, sempre più vicine al grande pubblico. Fra queste, "Auto e Moto d'Epoca", kermesse che ogni anno richiama nel quartiere fieristico di Padova decine di migliaia di visitatori. L'edizione 2014 parte domani (giornata riservata agli operatori di settore) per concludersi domenica 26. La manifestazione, una delle più importanti a livello internazionale nel settore, quest'anno sarà animata da più di 2.000 espositori provenienti da mezza Europa, da centinaia di spazi espositivi di ricambi, accessori e collezionismo, club, scuderie e associazioni, e ovviamente da circa 4.000 auto storiche in esposizione e in vendita. In più l'indotto: oltre a ricambi e accessori, una voce di rilievo sarà data al modernariato "extra - settore". Interessante, dal punto di vista tecnico e di costume, l'accostamento



La Maserati 3500 GT Vignale, una delle protagoniste del Salone di Padova

DA SAPERE

Legge Stabilità: esentate dal bollo solo le ultra 30enni

È definita "auto d'epoca" una vettura con più di 20 anni d'età che possiede gli attestati di storicità o di rilevanza storica, documenti rilasciati dall'Automotoclub storico italiano (Asi) in base alle caratteristiche economiche, culturali e di conservazione del singolo mezzo. Di conseguenza, non basta che abbia più di 20 anni per essere definita "storica" e per godere automaticamente di speciali sconti su bollo e assicurazione. Fino ad oggi, Perché il ddl Stabilità ora abroga il comma 2 della legge 21/11/2000 che prevedeva l'esenzione dal pagamento delle tasse per i veicoli storici dopo 20 anni dalla fabbricazione, mantenendo l'esenzione solo per le ultra 30enni.

tra "vintage" e moderno, che ad Auto e Moto d'Epoca 2014 sarà a cura delle Case auto stesse: in esposizione alcuni dei modelli che hanno contribuito a costruire l'immagine dei marchi che saranno presenti in forma ufficiale (da Aston Martin a Bmw, da Maserati a Mercedes, Peugeot, Porsche, Toyota, Volkswagen e Volvo), insieme alle rappresentanze di ultima generazione. Come nel caso di Abarth (che esporterà, fra le altre, una 695 SS d'epoca e una attuale Abarth 695 Biposto, cioè la Abarth più veloce - 230 km/h - mai costruita dallo Scorpione per circolare su strade aperte) e Alfa Romeo, che ol-

tre ad esporre una P2 del 1925, una 8C Le Mans del 1931 e la 6C 1750 GS Zagato (anch'essa datata 1931, "pezzo unico" e vincitore lo scorso maggio del Concorso d'Eleganza Villa d'Este), celebra i 60 anni di Giulietta con un esemplare di Giulietta Sprint del 1954 - uno dei primi prodotti - e una Giulietta attuale. Fra gli altri anniversari che saranno celebrati, i 100 anni di Maserati, i 50 di Ford Mustang, i 30 di Lancia Thema, i 40 di Volkswagen Golf e di Porsche 911 Turbo e i 30 di Audi dalla conquista del campionato del mondo rally Costruttori e Piloti. «La globalizzazione funziona nei due sensi e Auto e Moto d'Epoca dimostra come si possano portare in Italia appassionati, espositori e acquirenti da ogni parte del mondo, facendo del nostro paese un punto di riferimento del mercato internazionale - spiega Mario Carlo Baccaolini, organizzatore del Salone padovano - Abbiamo prenotazioni anche dagli Stati Uniti: un parterre internazionale che testimonia come Auto e Moto d'Epoca sia divenuta uno degli appuntamenti di rilievo nel calendario Automotive mondiale. Gli espositori esteri - 30% del totale quest'anno - e i grandi acquirenti internazionali sanno che l'Italia è il bacino più ricco per le auto d'epoca e che il Salone padovano è il luogo giusto dove trovare il meglio della domanda e dell'offerta. L'anno scorso più del 40% delle auto esposte ha trovato un compratore».

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Guidi ancora? Allora sei ricco

C'è un settore, quello delle quattro ruote, dove la matematica non è una scienza esatta. Lo dimostra il fatto che anche se il mercato italiano segna un complessivo +3,6% di vendite nei primi nove mesi dell'anno, tutti gli addetti ai lavori parlano di "stagiazione". Capita cioè che la risalita delle vendite sia causata soprattutto dall'azione delle società di noleggio, mentre solo il 62,9% delle auto nuove in Italia sono acquistate dai privati, frenati dal timore di spendere i risparmi a causa delle troppe incertezze che si hanno davanti, e dal fisco che continua a tartassare il settore e i suoi utenti. Secondo i calcoli del Codacons, mantenere un'autovettura di media cilindrata oggi costa 4.500 euro l'anno, ovvero il 25% del reddito di una famiglia media. Possiedi un'utilitaria? Allora sei ricco: equazione strana, vera, ma al limite della follia.

È di Pirelli la gomma che legge e parla



Pirelli apre una nuova era per gli pneumatici con il Cyber Tyre: una gomma intelligente che "legge" la strada e "parla" con l'auto, prevenendo i pericoli. Nato dalla collaborazione con il Politecnico di Milano, l'elemento caratterizzante del Cyber Tyre è un sensore elettronico in grado di fornire informazioni essenziali, sia al guidatore che alla centralina dell'auto, sullo stato dello pneumatico, sulle condizioni della strada e sulle prestazioni del veicolo, contribuendo a renderlo più efficiente e sicuro. In pratica, il Cyber Tyre permette allo pneumatico di diventare una sorta di copilota e di sostituirsi in caso di pericolo al guidatore. Il modello è allo studio delle principali case automobilistiche.

Tre tedesche regine dei consumi "falsi"



Le auto nuove messe sul mercato nel 2013 consumano in media il 38% in più di quanto dichiarato dai loro produttori. Lo sostiene uno studio dell'International Council on Clean Transportation, secondo cui la distanza tra i dati dichiarati e la realtà è in continuo aumento (nel 2001 era pari all'8%). La maggiore discrepanza è stata riscontrata per alcuni modelli di tre marchi tedeschi: Audi, con una differenza tra dichiarato e reale del 50% per l'A6; Mercedes, con il 45% per la nuova Classe E; e Bmw, con il 40% per la Serie 5. La differenza, spiega lo studio, è andata in crescendo dall'introduzione, nel 2007, della normativa europea che limita le emissioni. I dati diffamati dalla realtà derivano dalle misurazioni: le Case costruttrici adottano infatti un ciclo di omologazione in condizioni molto diverse (per condizioni di traffico, stile di guida, tipo di strade affrontate) da quelle dell'utilizzo reale. Ora la Commissione Europea sta mettendo a punto un nuovo capitolo per rilevare i consumi che obbligherà i costruttori a fornire dati più obiettivi.