

Citroën

Tradizionale vettura da lavoro ma anche da svago: la "furgonette" francese che ha sdoganato le multispazio, ora guadagna carattere, abitabilità e tecnologia



Il nuovo Berlingo di Citroën: in vendita a partire da 20.400 euro

Solo Citroën da sempre precursore di nuove tendenze e in grado di intercettare, prima di altri, le esigenze emergenti, avrebbe potuto inventare il Berlingo. Nel 1996 quanto la Casa francese lo propose per la prima volta come la "furgonette" dell'era moderna (così da sempre i francesi identificavano una tipologia di vetture dalla doppia personalità, da svago e da lavoro), pochi pensarono che quella vettura pratica, ma anche simpatica avrebbe inventato una formula, quella dei multispazio, o anche dei Van, la versione per l'utenza più professionale che anche oggi ha un suo perché.

Da allora Citroën ne ha venduti nel mondo oltre 2,9 milioni unità, di cui 130.000 in Italia, numeri di successo che ora col restyling in arrivo, si

potrebbero ulteriormente incrementare. Già perché il nuovo Berlingo pur conservando i valori che lo hanno da sempre caratterizzato è oggi ancora più moderno grazie al nuovo frontale con luci a Led ricolocate e una griglia più elegante nella calandra. E ancora con due inedite tonalità di grigio in arrivo, ha rafforzato il carattere. Ma è anche più facile da "vivere" grazie a soluzioni come il Modultop che offre a tutti gli occupanti uno spazio dove riporre

a bordo le proprie cose, raggiungibile anche attraverso il lunotto posteriore, apribile separatamente. E infine più intelligente con il nuovo Touch Pad 7" che mette a portata di mano tutte le funzioni multimediali e la navigazione, oltre alla possibilità di utilizzare il proprio smartphone con la funzione Mirror Screen. O ancora con la tecnologia dell'Active City Brake, la telecamera utile in retromarcia e i sensori di parcheggio anteriori, rendere più fa-

Berlingo ritorna e ha di più

cile la vita a chi guida. Una «intelligenza tecnologica» come l'hanno ribattezzata in Citroën completata da motorizzazioni ancora più efficienti, grazie all'introduzione della tecnologia BlueHDi e anche di un cambio manuale a 6 rapporti che migliora il confort, ma contribuisce anche a ridurre consumi ed emissioni. Quanto agli allestimenti, la gamma della nuova Berlingo ne prevede due: Feel e XTR. Già il livello Feel mette a disposizione un sistema elettronico di frenata e dispositivo per l'assistenza per le frenate d'emergenza, utile soprattutto in città per evitare i micro tamponamenti e ancora il sistema elettronico di stabilità, l'Esp o i sensori per rilevare la pressione dei pneumatici e il cruise control. Ampia come sempre l'offerta di motori, tutti 1600 cc, disponibili per il Berlingo: due benzina da 95 e 120 CV in

vendita a prezzi compresi fra 18.750 e 20.550 e altrettanti turbodiesel BlueHDi da 75 e 100 CV a prezzi di listino da 20.400 a 23.850 euro. Insieme al nuovo Berlingo, Citroën fa debuttare anche un inedito cambio automatico per la C4 Picasso, il monovolume più venduto in Europa. I vantaggi? Inserirli nei rapporti fino al 40% più rapidi per migliorare il piacere di guida indispensabile su una vettura a vocazione familiare come la Picasso, ma anche consumi ed emissioni ridotti ai minimi termini, anzi gli stessi di un analogo trasmissione manuale. I prezzi della Picasso col nuovo automatico offerto solo col diesel da 120 o 150 CV partono da 27.950 euro per la versione a cinque posti e da 29.650 euro per il Grand Picasso a 7 posti.

Corrado Canali
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Kadjar, la stirpe

L'auto globale di Renault vuole superare gli schemi

DI CORRADO CANALI

S è vero che i Suv-crossover piacciono perché scatenano quelle suggestioni che solo un'auto in grado di affrontare indifferentemente il deserto del Gobi o il traffico metropolitano possono dare, allora anche il nome è importante. Non deve essere stato facile per Renault individuare uno che smarcasse il loro primo modello "medio" dal resto dei concorrenti, ma che potesse anche essere all'altezza di quello da cui trae spunto, il Qashqai dei "cugini" di Nissan.

Alla fine ne è uscito Kadjar, nato dall'assonanza di due parole: "quad" che è la moto a quattro ruote ideale nell'off-road e "jaillir" che in francese significa uscire rapidamente. Perfetto per il nuovo Kadjar prodotto in 150.000 unità, sulla stessa piattaforma del Qashqai, col quale il Kadjar condivide oltre che il 60% degli elementi anche il 95% del powertrain, cioè pignale, motore e sospensioni. Proprio la scelta del nome sembra essere uno dei tanti colpi di genio di cui ha abitato Carlos Ghosn, il top manager del Gruppo Renault-Nissan che al Kadjar ha pronosticato un raggio d'azione planetario: nel 2016 sbarcherà in Cina, dove il 30% delle auto vendute sono Suv. «Il settore dei crossover e dei Suv - spiega Ghosn - è il più strategico. In Europa l'anno scorso ne sono stati venduti 18 milioni di unità. Una tipologia che vede già protagonista Renault con Captur, ma non poteva bastare. Kadjar è l'auto che guiderà sviluppo globale e profitti del nostro marchio nei prossimi anni». Non solo una nuova vettura dunque ma la bandiera di una stirpe che vuole superare gli schemi. Kadjar ha le stesse dimensioni o quasi, del Qashqai: 4,45 metri, cioè 7 cm più lungo del modello Nissan, 1,84 metri di larghezza (3 cm più largo) e 1,60 metri di altezza. La capacità di carico base è di 527 litri. Tre i motori a disposizione al momento lancio, previsto per il prossimo 19 settembre: un benzina di 1200 cc TCe turbo da 130 CV e due diesel, il 1500 cc dCi da 110 CV e il 1600 cc dCi da 130 CV, entrambi sovralimentati. Il cambio automatico a 6 rapporti è disponibile solo sul 1500 dCi. Così come la trazione integrale è prevista unicamente per la motorizzazione 1600 dCi da 130 CV. Per chi proverà ad avventurarsi in fuoristrada, il Kadjar un'altezza da terra di 20 cm. Ottima guidabilità e sistemi di sicurezza di prim'ordine i principali pregi del nuovo crossover Renault, che dispone tra l'altro della frenata d'emergenza automatica, dell'avviso di superamento della linea di carreggiata e dei limiti di velocità, oltre a quel-

lo del riconoscimento dei segnali stradali. La Renault Kadjar è offerta con un listino che parte da 20.250 e arriva a 31.700 euro. Quattro allestimenti, Life, Zen, Intens e Bose, cui si aggiunge la Premium Edition ordinabile su www.kadjarclub.it fino al prossimo 31 agosto: motore 1500 cc e dotazione completa a 27.400 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NOME

Tra antiche dinastie e giochi di parole
Come accadde per la Qashqai di Nissan, che scelse per il suo fortunato crossover il nome di una tribù dell'Iran meridionale, anche Kadjar richiama il nome di un'antica dinastia iraniana, estintasi nei primi anni del Novecento. Renault però spiega la scelta come un gioco di parole tra Kad e Jar. Kad si ispira direttamente al mondo dei "quad", Jar riprende le parole francesi "agile" e "jaillir", sintesi di agilità e reattività.

Il Salone di Torino

"Parco Valentino", rivincita di passione

DI PAOLO CICCARONE

Non era un Salone dell'auto, nè un'esposizione classica. E nemmeno una semplice esibizione. Ma il "Parco Valentino Salone & Gran Premio", conclusosi a Torino domenica con 300 mila visitatori, è stata la dimostrazione di come, nell'Italia in cui Milano non riesce a organizzare un vero Salone e dove il Motor Show di Bologna è alla ricerca di una nuova connotazione, la passione per le auto è ancora viva. Difficile spiegare diversamente la presenza di decine di migliaia di appassionati lungo le strade dell'esibizione per la carovana delle 350 vetture dal Parco del Valentino fino alla Reggia di Venaria. Che Torino sia ormai la capitale dell'auto è chiaro a tutti, forse però nessuno osava pensare che si potesse scatenare un entusiasmo popolare nel vedere tutte insieme una decina di Paganì Zonda da 1,2 milioni di euro cadauna, una ventina di Lamborghini, da Aventador all'ultima Huracan alle mitiche Countach e Miura, Ferrari a profusione, ma anche Bentley, Rolls, Fiat Barchetta e Alfa Spider, oltre che 4 C.

Nei giorni in cui le amministrazioni comunali vedono l'auto solo come un bene da tassare, gli automobilisti come esseri da mungere in funzione delle esigenze delle casse comunali, è arrivata la ventata di entusiasmo e di passione per le auto. Quelle belle, costose, sportive, perché rappresentano un sogno, la summa della tecnologia e una sfida al futuro. Tutto questo con la pioggia che cadeva intensa e genitori coi figli bagnati intenti a immortalare uno scatto, una foto ricordo con l'auto da sogno e gente che lungo la strada ti chiedeva di accelerare, di dare un colpo di gas per sentirne il suono degli scarichi. Che sia giunta la fine della politica delle vessazioni? Difficile, le esigenze di cassa hanno la precedenza. Ma da Torino si è capito che l'auto è passione, mobilità, industria, posti di lavoro, palestra di stile (vedi l'85° di Pininfarina) e che l'Italia ha ancora tanto da dare e insegnare in questo settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Ibridamente fuorviante

Va bene l'ibrido. Nel senso che al momento - pur non essendo quella più conveniente - pare davvero la forma di motorizzazione più intelligente, "pulita" e sostenibile. Ma esagerare è controproducente. Toyota invece, con uno spot radiofonico in onda da giorni, per promuovere la sua gamma ibrida demonizza ironicamente il diesel, ipotizzando anche per l'Italia scenari simili a quelli previsti per Parigi che ha programmato il divieto di circolazione per i mezzi a gasolio a partire dal 2020. Ora, tralasciando il fatto che i diesel moderni inquinano quasi nulla, pare folle che proprio una casa automobilistica contribuisca a fomentare i nemici dell'auto e l'ignoranza generale, anziché aiutare a far conoscere i dati reali. C'è una nota sulla torta: Toyota Italia ha lanciato un appello alle istituzioni del nostro Paese per «creare e implementare una rete autostradale a idrogeno». Torniamo sulla terra, per favore. Per le favole non siamo ancora attrezzati.

Il test

Ecco Karl, la nuova Opel per tutti

Pratca, razionale, perfetta per chi a un'auto non chiede per forza di "farsi vedere". E non vuole (o non può) spendere una follia per acquistarla. Il listino partirebbe da 9.900 euro ma in fase di lancio, e avendone un'altra da rottamare, con 8.500 euro (o 9.300 per la versione un po' più accessoriata) Opel consente di portarsi a casa una vettura facile da parcheggiare e perfetta in città, piccola ma con 5 posti, sobria ma ricca di sistemi tecnologici. E se non ruba l'occhio, pazienza: non è più tempo per avere tutto. Tantomeno con poco.

Si chiama Karl, come il figlio di Adam Opel, il fondatore del marchio che già ha dato il suo nome alla seconda delle tre city-car del Gruppo (l'altra è la Corsa) e sostituisce l'Agila, modello che va in pensione dopo otto anni di onorata carriera. Tedesca di facciata (è costruita in Corea)

e di impostazione, punta prima di tutto sul nuovo motore da 1.0 litri a 3 cilindri da 75 CV creato appositamente per lei. Quando viene dotata del pacchetto Eco-Flex (quindi con spoilerini anteriori e posteriori e pneumatici con bassa resistenza al rotolamento), la Karl si accontenta di un litro di "verde" ogni 22 km. Altre motorizzazioni? Non cercatela, perché non ci sono. Una per tutti e basti.

cinque marce manuali e stop, cambio automatico non prevedibile. Semplice, razionale. Appunto. L'estetica esterna, come detto, non vincerà mai un premio per l'originalità, ma una volta a bordo l'ambiente è accogliente e spazioso. E l'offerta tecnologica sorprendente per la categoria, con i suoi siste-

mi di assistenza alla guida e che grazie al trasferimento sul display di tutte le funzioni del cellulare, rende superato il navigatore. Operazione furba, a patto ovviamente di possedere uno smartphone di ultima generazione, il che non è per forza scontato.

Come per tutte le Opel, anche sulla piccola Karl sarà disponibile dal prossimo autunno il sistema OnStar che, a fronte di un abbonamento annuale (il costo non è stato ancora comunicato), permette di mettersi in comunicazione con una centrale operativa premendo un pulsante: si potrà così chiedere informazioni, assistenza stradale. Inoltre, in caso di incidente (con attivazione degli airbag), il sistema provvederà a inoltrare una chiamata di emergenza automatica per richiedere soccorso.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

