Febbre B-SUV Per moda e per piacere

Kia
In città senza banalità, ecco Stonic

Il nome dice già molto: Speedy+Tonic uguale Stonic. Giovane, grintoso, con una personalità che può non piacere particolarmente ma che banale non è di certo, il nuovissimo B-Suv di Kia ha appena esordito nelle concessionarie italiane aggiungendosi alla lista ormai debordante di questo genere di veicoli essenzialmente cittadini, e si è presentato giocando subito le sue carte migliori. Ovvero linee originali, un'infinità di personalizzazioni e sistemi di pagamento innovativi e incentivati da un forte sconto in fase di lancio.

Com'è. In 4,14 metri di lunghezza e 1,76 metri di larghezza, Stonic eredita dal mondo dei Suv tradizionali la guida rialzata, le linee ben piantate sul terreno e l'immagine robusta e proporzionata. Basato sulla piattaforma dell'ultima Rio, unisce l'equilibrio fra piacere di guida e agilità e offre soluzioni tecnologiche degne di un modello superiore. Le plastiche degli interni sono un po' "croccanti" ma quella che sembra essenzialmente una vettura giovane per i giovani può permettersi di puntare di più sull'estetica esterna. Ecco allora 23 combinazioni bi-color per tetto e carrozzeria che la possono rendere molto personale, allegra e simpatica. Ariosa la visibilità, capiente il bagagliaio da 352 litri, pratici i sedili che si abbattono 60/40 e bello il display da 7" (di serie) che domina il cruscotto.

Come va. Guidata in autostrada come nel misto extraurbano, Kia Stonic ha un comportamento neutro e sincero. Il tre cilindri benzina turbo 1.0 T-Gdi da 120 Cv non dispiace, anche se il diesel 1.6 da 110 Cv si fa preferire quando si può spingere un po' di più. Particolare in controtendenza: non è prevista alcuna versione "eco" per ora, anche se più avanti debutterà anche un motore a GPL. Per i neopatentati invece c'è il 1.2 da 84 Cv, ma a benzina c'è anche l'aspirato 1.4 da 100 Cv. Il cambio a 6 marce non è male, mentre non apprezzeremo mai le sensazioni date dalla trasmissione automatica, visto che non esiste su Stonic e non è nemmeno prevista. Un peccato, perché è sempre più inevitabile in città, terreno ideale della Stonic.

La tecnologia. Dal serbatoio delle innovazioni del Gruppo coreano arrivano - per gli allestimenti City e Urban - il sistema di frenata automatica con riconoscimento del pedone, il controllo del sottosterzo in curva, e il sistema che facilita il mantenimento della traiettoria. A questo si aggiunge l'Hill Start Assist che tiene il veicolo fermo negli arresti in pendenza.

Quanto costa. La versione di ingresso sino a fine anno si porta via con 13.950 euro (grazie ai 2.300 euro di sconto) con i 7 anni (o 150mila km) di garanzia tipici di Kia, valore aggiunto che nessuna concorrente sul mercato oggi può offrire. Agguerrito anche il profilo dell'offerta finanziaria, con il noleggio a lungo termine Kia Renting previsto anche per i privati: prevede 3.600 euro di anticipo e 36 rate da 275 euro al mese (per 10.000 km l'anno) e parecchi servizi accessori inclusi (Rc, tagliandi con auto sostitutiva, cambio gomme).

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Citroen C3 Aircross, in vendita da pochi giorni: il listino parte da 15.500 euro
Sotto a sinistra, la Kia Stonic: come tutti i modelli del marchio coreano offre 7 anni di garanzia

Citroën
C3 Aircross, il bello di essere diverso

La domanda è una sola: come inventare un Suv compatto così nuovo e diverso da farsi preferire alle altre concorrenti molto simili tra loro in un segmento di mercato affollatissimo (174mila immatricolazioni nella prima metà del 2017)? Creare una vettura di grande personalità, ecco la risposta di Citroen. Che ha mandato in pensione la C3 Picasso e insieme a lei la monovolume classica, per modernizzarne il concetto di vetture come queste, che in realtà – essendo dotate di sola trazione anteriore – andrebbero meglio definite crossover anziche Suv.

Com'è. Ecco allora le diverse anime della C3 Aircross: estetica da rettagolo smussato, parentela meccanica con la C3 "normale", misure contenute adatte all'uso cittadino (4,15 metri di lunghezza e 1,76 di larghezza) e caratteristiche che la rendono compatibile anche al fuoristrada leggero. Il tutto condito con un design giovane, di grande impatto e personalizzabile co 85 combinazioni differenti di colori per interni ed esterni. La C3 Aircross fa del comfort e della grande luminosità di bordo (grazie al tetto panoramico opzionale) i suoi fiori all'occhiello. Insieme alla modularità: il volume di carico del bagagliaio va dai 410 ai 520 litri, e ripiegando il sedile del passeggero anteriore, che può diventare un tavolino, è possibile caricare a bordo oggetti per una lunghezza massima di 2,40 metri.

Motori e prezzi. La nuova C3 Aircross è già in vendita in Italia da pochi giorni, con una forbice di prezzi che varia dai 15.500 fino ai 22.500 euro del top di gamma. Tutti da 1.2 litri PureTech i motori benzina disponibili, da 82, 110 o 131 Cv (anche con cambio automatico). Due invece i diesel 1.6 BlueHDi (da 100 e 120 Cv) sui quali però non è previsto il cambio automatico, chiaro segno della tendenza che non porta più ad investire tecnologia sui motori a gasolio.

Come va. Divertente e sicura grazie alla guida alta, gli spazi interni e la sua trasversalità la rendono abile per essere valutata anche come prima auto di famiglia. Utile il Grip Control (purtroppo solo opzionale, a 500 euro) con i suoi 5 programmi di guida (sabbia, fuoristrada, neve, Esp spento, asfalto), selezionabili con una rotella nella plancia: l'elettronica così modifica le risposte di motore, freni, controllo di trazione ed Esp per massimizzare la trazione.

La tecnologia. Disponibile la connettività Android Auto e Apple CarPlay. Per il resto, l'infotainment è realizzato con la stessa logica di C4 Cactus e C3, ovvero poche rotelle o pulsanti e comandi quasi esclusivamente "touch". Abbondante la dotazione dei sistemi di assistenza alla guida: a bordo sono disponibili 12 differenti dispositivi che vanno dall'avviso di invasione di corsia, alla frenata d'emergenza, fino al rilevamento della stanchezza del conducente: per lo più a pagamento, o compresi in "pacchetti" di sicurezza o comfort. **(A.C.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Seat
Giovane spigolosa Arona fa la furba

Dopo l'Ateca, il suo primo SUV, Seat lancia la più compatta Arona che precede di un anno un modello più grande destinato a completare l'offerta di tre versioni a guida alta. Caratterizzata dalle sue linee spigolose, si inserisce in un settore fra i più competitivi con concorrenti del calibro di Renault Captur, Nissan Juke e Fiat 500X, oltre alle debuttanti Citroen C3 Aircross, Hyundai Kona, Kia Stonic e la Volkswagen T-Roc.

Com'è. L'Arona sfrutta le sinergie del Gruppo Volkswagen di cui fa parte, utilizzando la piattaforma base delle ultime generazioni di Ibiza e Polo, ma punta su design e dinamica affini all'immagine e ai contenuti tipici di tutte le Seat più recenti. La formula crossover della nuova Arona propone tratti personali con 68 possibilità di abbinamenti, compresi i bicolore, e uno spazio per passeggeri e bagagli superiore a quello di tante berline. La lunghezza complessiva è di 4,14 metri: dimensioni "'furbe'", perfette per la caccia al parcheggio in città ma anche per assicurare una buona abitabilità interna.

Come va. Nonostante l'impostazione da auto di famiglia, uno dei punti forti della Arona è la guidabilità: lo sterzo è pronto e progressivo e nella modalità di guida più sportiva l'auto diventa anche divertente. L'abbiamo provata col motore 1.000 cc TSi a benzina da 115 CV. Le sospensioni non sono troppo rigide e in velocità l'abitacolo è ben insonorizzato. In ripresa invece, il motore si fa sentire mostrando un po' di "ruvidità", mentre la trasmissione dà qualche strappo nei cambi di marcia. Buoni i consumi, con 20 km/litro di media.

Tecnologia e motori. Allestimenti e dotazioni offrono il meglio con l'assistenza alla frenata di serie su tutte le versioni oltre al cruiser control adattivo, al riconoscimento per la stanchezza del guidatore, più un infotainment compatibile con AppleCarPlay, Android e Mirror Link. Di grande effetto è schermo da 8" al centro della plancia, incorniciato da un elegante pannello nero. L'Arona è offerta solo a trazione anteriore. Il motore base è il 3 cilindri 1.000 cc a benzina nei due livelli do 95 o 115 CV. Seguono un 1500 cc da 150 CV e il turbodiesel 1600 cc da 95 o 115 CV oltre ad un 1000 cc a metano da 90 CV, in arrivo nel 2018.

Quanto costa. La nuova Seat Arona è già ordinabile a prezzi a partire da 16.950 euro per la 1.0 TSI da 95 CV in allestimento Reference, ma questa versione è in offerta lancio a 14.500 euro. La Style, per 1.920 euro in più, ha i cerchi in lega e il cruise control. Altri 2.000 euro e si arriva alla versione Xcellence, con la verniciatura bicolore, il display centrale da 8", il climatizzatore automatico bizona e l'accesso senza chiave. La Xcellence offre molti optional: i fari full led (600 euro), il cruise control adattativo (200 euro). I prezzi dei diesel saranno comunicati in seguito, si sa però che la 1.600 cc TDI Reference 95 CV costerà 19.570 euro, 2.620 più della versione benzina.

Corrado Canali

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Seat Arona: in fase di lancio la versione base a benzina parte da 14.500 euro
Sopra a destra, la Volkswagen T-Roc che debutterà in Italia a gennaio 2018

Volkswagen
Arriva T-Roc, la Golf a ruote alte

Primo crossover compatto di Volkswagen, il T-Roc nasce in Portogallo, a pochi chilometri da Lisbona, nella fabbrica di Setubal. Progettato sul pianale MQB, lo stesso utilizzato per l'attuale Golf, ha ingombri paragonabili a quelli di una Jeep Renegade. Più corto di 25,2 centimetri del Tiguan, è quindi di fatto un C-Suv "travestito" da B-Suv. A questo modello la Casa tedesca affida il compito di presidiare il segmento più effervescente del mercato, in attesa dell'arrivo il prossimo anno di un vero B-Suv, il T-Cross, realizzato come la Seat Arona sulla più stretta piattaforma MQB A0.

Com'è. Lungo 4.234 mm, largo 1.819 mm, con un passo di 2.590 mm, T-Roc spicca sui diretti concorrenti per l'abitabilità e sfoggia un design dalla personalità decisa, sottolineata dalla vernice bicolore, proposta di serie. La plancia prevede uno schermo da 8" e c'è la disponibilità del cruscotto digitale. L'interno è ben realizzato, anche se alcune plastiche risultano sottotono per lo standard del marchio. Con 445 litri di volumetria utile, il vano bagagli è promosso.

Come va. Stabile e sicuro, il T-Roc specie nel misto si guida proprio come una Golf. Con i cerchi da 18" (di serie sulla Advanced) le buche sull'asfalto però si "contano" tutte. La situazione migliora con quelli da 17", previsti sulle "base" Style. Il motore a gasolio 2.0 T-DI da 150 Cv è brillante e spinge bene, ma quando sale di giri risulta molto meno educato del benzina 1.5 da 190 Cv. Sopra i 4.000 giri, infatti, la sua voce diventa fastidiosa e alla lunga può far passare la voglia di divertirsi a spingere tra le curve.

Tecnologia e motori. La scelta di un pianale di segmento superiore, implica vantaggi in termini di abitabilità e di piacere di guida, comporta però un maggior peso che si paga anche a livello di consumi. A parità di trasmissione e propulsore, con il tre cilindri turbo 1.0 a benzina da 115 Cv abbinato alle due ruote motrici, il T-Roc brucia in media 5,2 litri/100 km, circa 0,3 litri/100 km in più rispetto alla più stretta (di 3,9 cm) e corta (di 9,6 cm) Seat Arona.

Quanto costa. Il crossover tedesco è già ordinabile ma arriverà nelle concessionarie a gennaio 2018. Il listino prevede al lancio due allestimenti (Style e Advanced), tre motori, trazione anteriore o 4x4 e la disponibilità del cambio automatico DSG. Il prezzo d'ingresso è di 22.850 euro per il benzina 1.0 TSI da 115 Cv. Si sale a 25.250 euro per il TSI 1.5 ACT da 150 Cv, a 30.400 euro per il Diesel 2.0 TDI da 150 Cv 4Motion, l'unico per il momento a offrire le quattro ruote motrici. Già annunciato l'arrivo di un 1.6 TDI da 115 Cv mentre è ancora in fase di valutazione l'opportunità di una variante a metano.

Damiano Bolognini Cobianchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura
di Alberto Caprotti

ControMano

Il conto (iniquo) dello smog

A Londra, il sindaco Sadiq Khan oltre alla "Congestion Charge" in difesa dell'ambiente ha introdotto la "T-Charge", una tassa di 10 sterline per le auto immatricolate prima del 2006. Chi ha una vettura anziana (circostanza che di solito accade non per scelta ma per necessità), per accedere al centro città ora in tutto deve pagare l'equivalente di 24 euro al giorno. Anche in molte città italiane per parcheggiare occorre accendere un mutuo. E le vie del centro, grazie a blocchi e gabelle, sono percorribili in auto solo all'élite che può permettersene una nuova e possibilmente elettrificata, o di lasciare in garage la propria e andare in ufficio in bici o con il car sharing. Esistono (dove esistono) anche i mezzi pubblici, certo. E difendere la pulizia dell'aria è sacrosanto. Ma questo concetto dilagante che a pagare per lo smog di tutti siano tutti ma i poveri un po' di più, è un messaggio poco edificante. E molto inquinante.