

Ceed e le altre, la qualità Kia sorprende ancora

Arriva dagli Stati Uniti l'ennesima conferma della fama di qualità che accompagna le vetture Kia. L'ultima edizione del JD Power Initial Quality Study (IQS) ha attribuito al marchio coreano - per la quarta volta consecutiva - il primo posto fra tutti i costruttori presenti sul mercato. Ed è ormai una regola che ogni nuova Kia alza l'asticella delle ambizioni del costruttore asiatico. Prendiamo la Ceed di terza generazione che sarà in vendita ad ottobre insieme alla versione familiare, la Sportwagon. Migliora in tutto: alla qualità percepita che pure era già buona, aggiunge dei motori più efficienti, affina lo stile oltre a offrire un pacchetto di dotazioni tecnologiche



La nuova Kia Ceed, in vendita dal prossimo ottobre

che da fare invidia ai modelli di punta del suo settore, a cominciare da sua maestà la VW Golf. Cambia anche il nome, che perde quell'apostrofo pri-

ma della d finale di cui non si era mai capito il senso. La Ceed oltre ad essere tutta nuova fuori, lo è anche di più nel sottopelle dove debuttano

motorizzazioni inedite, come il 1.600 cc turbodiesel nelle versioni da 115 CV o 136 CV. Oltre ai gasolio, nella gamma della nuova Ceed ci sono tre

Il premio

Il marchio coreano ancora una volta primo in Usa nella JD Power

benzina, tutti rinnovati a partire dal 1.400 cc da 140 CV che va a sostituire il 1.600. Così come rivisto è il 1.000 cc 120 CV dotato di filtro antiparticolato per rispondere alle richieste delle nuove omologazioni. La gamma a benzina comprende poi un 1.400 cc da 100 CV, ora unica unità aspirata della Ceed. A partire dal prossimo anno la Ceed diventerà per la prima volta anche ibrida: in gamma, infatti, debutterà un motore elettrificato EcoDynamics mild hybrid a 48 volt prima per il diesel e poi anche per i benzina. Gli interni sono quelli di sem-

pre: lo schermo da 7 o 8 pollici dell'infotainment però è stato riposizionato. E poi in quattro metri e 31 cm la Ceed offre una buona abitabilità, visto che i passeggeri anteriori e posteriori beneficiano di più spazio nonostante il profilo del tetto sia stato abbassato. Cresce anche il bagagliaio che riduce la soglia di carico e guadagna in spazio: 395 litri di base, ma fino a 1.291 se si abbassano gli schienali. Ancora non ufficiali i prezzi, ma saranno una sorpresa come spesso capita con le novità di Kia.

Corrado Canali

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SCENARI

Bmw e Mini, la scossa è appena iniziata

È tempo di cambiamenti epocali nell'industria automobilistica, con l'arrivo di nuove tecnologie digitali e di cooperazioni con aziende fino ad ora estranee al mondo dell'auto che - per contro - posseggono le giuste conoscenze informatiche e possono offrire opportunità inaspettate agli utenti. Bmw Group ha da tempo identificato come proprio obiettivo la guida di questi cambiamenti sfruttando la flessibilità dei propri prodotti e della propria struttura aziendale, utilizzando i massimi livelli della tecnologia già posseduta. In particolare la strategia "Number One Next" di Bmw Group vede la mobilità elettrica, la digitalizzazione, la guida autonoma e i servizi come punti chiave del suo sviluppo. La vera grande rivoluzione sarà l'abbandono di propulsori con cilindri e pistoni in favore di motori più piccoli e a emissioni zero. Bmw con il brand i e le sue i3 e i8 ha iniziato nel 2013 e da lì ha fatto tanti altri passi verso l'elettrificazione, con modelli ibridi e ibridi plug-in entrati a listino. Proprio questi ultimi verranno ulteriormente sviluppati, mettendo invece in soffitta auto ibride normali. La vera svolta però la si avrà nel 2019 quando uscirà la Mini electric, versione a emissioni zero della 3 porte britannica, cui seguirà nel 2020 la Bmw iX3, il primo Suv elettrico firmato Bmw. Due pietre miliari che daranno il via a una vera "invasione" silenziosa fatta di modelli diversi come le i4 e soprattutto la iNext. Si tratterà di un'ammiraglia vera e propria, a trazione 100% elettrica capace di percorrere circa 700 km con una ricarica e infarcita di tutte le ultime tecnologie per la guida autonoma. Diversi modelli nasceranno su una stessa piattaforma modulare, in grado di adattarsi a seconda del tipo di auto, sia essa classica, ibrida o elettrica, con batterie costruite direttamente da Bmw.

Ritocchi stilistici e interventi sostanziali a livello di motorizzazioni per la Jeep Renegade: la nuova sarà in vendita tra pochi giorni a partire da 22.000 euro



La prova

Propulsori inediti benzina e diesel a due e quattro ruote motrici con emissioni ridotte e consumi diminuiti del 20% per la versione rinnovata del Suv compatto che dal prossimo anno avrà anche una variante ibrida

Il futuro sotto il cofano

Jeep Renegade con i nuovi motori guida la svolta di Fca

Ferdinando Sarno

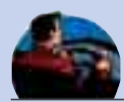
Interfaccia uomo-vettura, guida autonoma, ibrido plug-in, elettrificazione: ormai non si parla d'altro ed è un vero piacere quando, come nel caso della presentazione del nuovo Renegade, ci si focalizza invece sul cuore della vettura: il motore. Perché l'estetica e le nuove tecnologie contano, ma un motore prestazionale, pulito, affidabile e parsimonioso nei consumi e nelle emissioni, conta ancora di più. Così Jeep, sulla Renegade MY 2019, mette a disposizione le nuovissime motorizzazioni a benzina turbo, sviluppate sulla base di una struttura modulare. Sono proposte nella configurazione da 1 litro a 3 cilindri da 120 CV di potenza massima e 190 Nm di coppia massima con trasmissione manuale a sei marce e trazione anteriore; e 1.3 litri a 4 cilindri da 150 CV in abbinamento al cambio a doppia frizione DDCT e alla trazione anteriore. In più, con il brillante propulsore turbo da 1.3 litri e 180 CV è offerto anche un cambio automatico a 9 rapporti con convertitore di coppia e con la trazione 4x4. Per gli amanti del diesel invece in gamma ci sono due nuovi potenti Multijet II con tecnologia Stop&Start da 1.6 e 2.0 litri.

I nuovi propulsori a benzina pesano solo 93 kg (20 in meno rispetto a quelli che sostituiscono), sono interamente realizzati in lega d'alluminio, rispondono alla normativa anti inquinamento Euro 6/D e sono dotati di filtro antiparticolato GPF. Per capire quanto siano stati "lavorati", anche dal punto di vista della robustezza e dell'affidabilità, bastano questi numeri: più di 75.000 ore di analisi virtuali, 60.000 ore di test sul banco prova e 5 milioni di chilometri percorsi in tutto il mondo su strada e in off-road. Noi abbiamo provato la Renegade meno potente, spinta dai tre cilindri da 120 CV abbinato al cambio manuale a 6 rapporti. Brillante, grintoso, aggressivo e, soprattutto, molto silenzioso (tenendo conto che si tratta di un tre cilindri), si disimpegna molto bene in strada garantendo una buona accelerazione e un'altrettanto apprezzabile ripresa, il tutto senza compromettere i consumi che Jeep dichiara diminuiti del 20% rispetto ai motori che sostituiranno. Siamo passati quindi alla benzina quattro cilindri da 180 CV abbinato al cambio automatico: brillante, comodo, pratico e pungente quanto basta, questa trasmissione rende ancor più piacevole il comfort

di viaggio, soprattutto nel grande traffico cittadino garantendo quasi gli stessi consumi del manuale. Cosa che, in passato, era assolutamente impensabile. Lo sterzo è pronto e rapido, la tenuta di strada ottima mentre una bella sorpresa è l'impianto frenante, sicuro e affidabile in qualunque tipo di situazione. Buona davanti ma sacrificata dietro la visibilità a causa del lunotto piccolo e leggermente inclinato e dei tre poggiatesta. Quanto all'estetica, spiccano i nuovi fari led, gli interni più rifiniti e di qualità rispetto al modello precedente e tanti sistemi di assistenza alla guida, molti di quali di serie. La commercializzazione del nuovo Renegade inizierà a metà luglio in Italia; gli allestimenti disponibili sono quattro e il listino parte da 22.000 euro. Circa le strategie Jeep per i prossimi anni, «vogliamo diventare da un brand di nicchia a un brand full liner, offrendo 1 modello per ogni segmento nel pianeta Suv, e una versione ibrida plug-in per ogni modello», spiega Gianluca Italia, direttore generale di Fiat-Chrysler. Si va quindi verso l'elettrificazione completa del brand, come d'altronde anticipato da Sergio Marchionne che entro il 2015 intende eliminare definitivamente i motori diesel dal Gruppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Quel tanto di Cap che fa la differenza

Che i costi assicurativi della polizza Rc auto in Italia cambino da città a città, è un'anomalia ben nota. Ma scoprire - grazie a un'indagine del sito di comparazione facile.it - che nella stessa città si può dover pagare anche il 36% in più a seconda della via in cui si abita, ha qualcosa di paradossale. Il primato del maggior divario del prezzo della polizza in base al Cap tocca a Napoli, ma anche a Bari (18%), Torino (12%), Roma (11%), Milano (10%) avviene lo stesso. Molte compagnie assicurative considerano nei loro parametri anche l'indirizzo dell'assicurato perché, dicono, i tassi di sinistrosità variano a seconda delle zone anche all'interno dello stesso comune. A Trento, Perugia, Venezia, Bologna, Cagliari e Palermo però queste differenze non ci sono. Il motivo resta uno dei tanti misteri di questo Paese straordinario.

L'intervista/Chris Bangle

«La forma al servizio della funzione Solo così l'auto avrà ancora senso»

Edoardo Nastri

Ossessione per la ricerca della forma perfetta, linee scolpite e massima attenzione a qualsiasi dettaglio stilistico. Sembra essere questa la direzione presa dalla quasi totalità delle case automobilistiche che, ormai da qualche anno, offrono prodotti con superfici sempre più curate e altamente tecnologici a prescindere dal segmento di appartenenza. La parola d'ordine "la forma segue la funzione" viene ripetuta come un mantra ma, se osserviamo le vetture presenti nelle nostre città, viene spontaneo chiedersi quale sia la funzione reale di una citycar, con una percorrenza media giornaliera al di sotto dei 30 km e che difficilmente supererà i 100 km/h di velocità. Chris Bangle ha provato a rispondere a questa domanda con Reds, citycar anticonvenzionale presentata all'ultimo salone di Los Angeles.

«Le statistiche parlano chiaro. Se una vettura rimane parcheggiata per il 90% del suo tempo, perché non progettare un mezzo che sia interamente dedicato al rimanente 10%?», ha detto Bangle durante un incontro con gli studenti dello IAAD in occasione del Salone dell'Auto di Torino. Dimentichiamoci aerodinamica e prestazioni, questa tipologia di vettura nasce con una vocazione specifica: offrire confort e praticità agli occupanti. Questa, secondo Bangle, sarebbe sia l'auto del presente sia quella del futuro, perché segue in tutto e per tutto le esigenze di chi la compra. «Non è per voi, ma è su di voi. Reds parla della vita quotidiana delle persone. In quanto automobili circolanti oggi noi possiamo, con le portiere chiuse, girare i sedili di 180 gradi per mettere, ad esempio, nostro figlio nel seggiolino? Credo nessuna...». La citycar del futuro è quella che non segue regole

prestazionali inutili, perché la sua funzione è quella di trasportare quotidianamente da un punto a un altro i suoi passeggeri in totale confort. L'idea di fondo la si intuisce anche osservando i particolari di Reds. Ad esempio, quando è parcheggiata, il piantone dello sterzo si può muovere in avanti contro il parabrezza, una mossa che fa guadagnare ulteriori centimetri di spazio interno. La forma, in effetti, è perfettamente squadrata con il parabrezza retroverso e le portiere verticali. «Reds non è piena di oggetti da usare, ma è piena di spazio da sfruttare per gli oggetti che parlano del proprietario». Il compito di un designer è quello di disegnare un oggetto per una determinata funzione, qualsiasi essa sia. «Che sia un'automobile, una barca, una casa o semplicemente una matita, dobbiamo sempre chiederci perché la stiamo disegnando».



Solo seguendo questo principio si può essere buoni designer, poco cambia che si parli di presente o di futuro, di guida tradizionale o autonoma. E, a proposito di guida autonoma, sottolinea ancora Chris Bangle, «dobbiamo fare i conti con quello che porterà, perché prendere la patente potrebbe diventare inutile. Siamo però proprio sicuri che le vecchie generazioni vorranno smettere di guidare?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BANGLE, UNA VITA PER IL DESIGN

Chris Bangle, americano 62 anni, ha lavorato per Opel, Fiat e Alfa Romeo. Fino al 2009 è stato capo del design di Bmw. Oggi a Clavenna, nelle Langhe, dirige la Chris Bangle Associates Srl ed è direttore strategico del Dipartimento di Transportation design dello IAAD di Torino. Nella foto la Reds, la sua ultima creazione