



# DS 3 - SMART FORTWO PICCOLE SCOPERTE

Diverse nella configurazione dell'abitacolo, ma analoghe per molti aspetti, dal tetto ripiegabile al tre cilindri turbo, si sfidano quasi alla pari anche per dotazioni e infotainment

di Andrea Sansovini - foto di Massimiliano Serra





	<b>PureTech 110 Eat6 Sport Chic</b>	<b>Fortwo 90 Turbo Urban</b>
PREZZO	€ 26.400	€ 19.840
BOLLO	€ 208,98	€ 170,28
MOTORE	L3 turbobenzina 1.199 cm <sup>3</sup>	L3 turbobenzina 898 cm <sup>3</sup>
POTENZA MAX	81 kW (110 CV)	66 kW (90 CV)
CONSUMI	<b>Omologato 20,4 km/l</b> <b>Rilevato 14,2 km/l</b>	<b>Omologato 23,8 km/l</b> <b>Rilevato 16,0 km/l</b>
EMISSIONI CO <sub>2</sub>	<b>Omologato 112 g/km</b> <b>Rilevato 167 g/km</b>	<b>Omologato 97 g/km</b> <b>Rilevato 149 g/km</b>



C

he questo sia un confronto un po' anomalo, ai limiti dell'impossibile, lo si intuisce a prima vista, dalle dimensioni delle sfi-

danti. Da una parte, la Smart fortwo, ovvero la cabrio più piccola al mondo (eventuali microcar o quadricicli esclusi, naturalmente), con i suoi 2,7 metri di lunghezza e due posti secchi. Dall'altra, la DS 3: categoria quattro metri, parigina chic di fatto e di nome (tutti gli allestimenti riportano la parola francese, con piccole varianti), nata come concorrente della Mini, con uno stile tutto suo e diventata capostipite di quello che oggi è un marchio a sé.

In realtà, indipendentemente dalla presenza o meno dei posti dietro (una versione cabrio della forfour non è all'orizzonte), nella sostanza queste due cabrio si somigliano parecchio. A partire proprio dall'idea di cabriolet. Le capote ci sono, ben fatte e riavvolgibili fino alla base del lunotto in una ventina di secondi e persino ad alte andature (quando normalmente le operazioni di apertura e, soprat-



tutto, di chiusura richiedono di fermarsi o di rallentare a 40-50 km/h), ma osservandole di profilo non se ne accorgerebbe nessuno, se non per le falde ripiegate dietro. Il trucco di entrambe, in effetti, è proprio quello: sfruttare la carrozzeria della coupé e mantenere l'inconfondibile design laterale delle sponde (della cellula Tridion, nella caso della Smart), scopren-

dosi completamente soltanto nella parte centrale del tetto e, volendo, abbattendo anche il lunotto.

In sostanza, come cabrio, sono una furba e pratica via di mezzo tra quelle "vere", come la Mini, che si scopre per intero ed è ovviamente dotata di rollbar (con l'ultima versione invisibili, nella carrozzeria, ma pronti a "esplodere" in caso di ribal-

## RISPARMI AD AMPIO RAGGIO

● **NEL CASO** della Smart, grazie al finanziamento al Tan 5,95% in 36 mesi, con anticipo di 3.250 euro e rate mensili di 130 euro, si può scegliere fra tre tipologie di servizi in omaggio: l'estensione della garanzia al terzo anno con tre anni di manutenzione base oppure tre anni di polizza incendio e furto o, ancora, l'assicurazione furto e incendio completa di Rca per il primo anno. In più ci sono 1.700 euro per supervalutazione dell'usato. Chi paga in contanti beneficia gratuitamente di tre anni di garanzia e altrettanti di manutenzione, per un valore di 1.000 euro, oltre che - in media - di 1.500 euro di contributo permuta. Più tradizionale l'offerta messa in campo dalla DS per la piccola con il tetto di tela: al 9% di sconto (5% per la serie speciale Performance), si aggiunge un extra bonus di 1.500 euro che consente di proporla allo stesso prezzo della berlina, con un risparmio complessivo di 3.800 euro. Che sale a 4.800 euro con il finanziamento SimplyDrive in 36 mesi al Tan 4,75%. Chi ha in famiglia una DS, inoltre, riceve un extra sconto di 500 euro.

M.S.

### TENUTA DELL'USATO

**110 EAT6 SPORT C. 26.400** **FORTWO 90 URBAN 19.840**

Prezzo di listino senza accessori



Si considera una percorrenza di 43.000 km nei primi tre anni e di 65.000 km in cinque anni.

### MANUTENZIONI E RICAMBI

Prezzi in euro

	DS 3	SMART
<b>PRIMO TAGLIANDO</b> (a km/anni)	20.000/1	20.000/1
PROIETTORE ANTERIORE	1.271,10	319,60
PARAFANGO ANTERIORE	154,00	96,50
SCUDO PARAURTI	444,30	211,20
PASTIGLIE FRENO ANTERIORI	80,80	63,10
DISCHI FRENO ANTERIORI	321,30	277,10

### ACCESSORI PRINCIPALI

Prezzi in euro

	DS 3	SMART
<b>PREZZO DELLA VETTURA IN PROVA</b>	29.900	23.532
AIRBAG ANTERIORI E LATERALI	di serie	di serie
AIRBAG GINOCCHIA GUIDATORE	-	di serie
AUTORADIO CON PRESE USB E AUX	di serie	di serie
CAPOTE MARRONE (DS) O ROSSA (SMART)	400	154
CELLULA TRIDION COLORE GRAFITE	-	359
CERCHI DI LEGA	100	97
CLIMATIZZATORE AUTOMATICO	di serie	di serie
CONTAGIRI	di serie	154
FUNZIONE MIRROR SCREEN	250	-
LED E PACCHETTO SENSORI	di serie	523
LUCI AMBIENTE	(2)	154
PACCHETTO COOL AND MEDIA	-	738
PACCHETTO CONFORT	-	277
PACCHETTO NAVIGATORE E RADIO DAB	800	-
PACCHETTO SELECT CONFORT	500	-
PACCHETTO VANI PORTAOGGETTI	-	62
PLANCIA IRRESISTIBILE PARIS STYLE	150	-
REGOLATORE/LIMITATORE DI VELOCITÀ	di serie	di serie
RETROVISORI REGOLABILI ELETTR.	di serie	(4)
SEDILE GUIDA REGOLABILE IN ALTEZZA	di serie	(4)
SEDILE POSTERIORE RIBALTABILE (60/40)	di serie	-
SENSORI PARCHEGGIO E RETROCAMERA	500	661
VERNICE METALLIZZATA (TITANIO SMART)	800	513
VOLANTE REGOLABILE IN ALTEZZA	di serie	(4)

In rosso: presente sulla vettura provata. Note: 1) da 17" su DS 3 e 16 su Smart; 2) comprende climatizzatore automatico, bracciolo, luci e tergicristalli automatici e illuminazione soft. 3) comprende climatizzatore automatico, touch screen da 7" e navigatore; 4) sedile guida e volante regolabili in altezza, specchi retrovisori regolabili elettricamente; 5) e in profondità.

Il servizio fotografico è stato realizzato sulle strade della Val Brembana, in provincia di Bergamo



tamento) e la 500, che ha un meccanismo più semplice per l'abbassamento del lunotto insieme con la capote.

La sensazione di vento nei capelli e il panorama sopra la testa sono simili, ma non mancano significative differenze: sulla DS 3 si nota immediatamente il frangivento all'estremità anteriore del tetto, che scatta a molla non appena inizia l'apertura

Per completare la strumentazione della Smart, si può acquistare l'optional degli indicatori supplementari sul cruscotto: in realtà, si tratta del semplice contagiri e di un orologio in aggiunta

→ della capote. Ovviamente, serve a eliminare le turbolenze nell'abitacolo, fastidiose soprattutto alle alte velocità. Sulla Smart l'appendice manca, ma l'area da proteggere è minore e risulta comunque ben ripartita, oltre che abbastanza silenziosa.

Considerando i posti davanti, si potrebbe quasi dire che una vale l'altra. Si sta molto comodi su entrambe, grazie ai sedili ben profilati e di dimensioni abbondanti.

Quello che manca alla Smart è la regolazione in profondità del piantone: il volante va esclusivamente su e giù (e comunque solo se si acquista il pacchetto Comfort da 277 euro), mentre quello della DS 3, di categoria superiore, è pure telescopico.

Per il resto, le plance sono più che soddisfacenti: buoni materiali, comandi ben disposti e, soprattutto, su entrambe fanno scena i touch screen da 7 pollici, con un'ap-

prezzabile dotazione per l'infotainment e la navigazione (optional che approfondiamo nel riquadro a fianco).

### AUMENTA IL LIVELLO

In occasione del restyling, la DS 3 ha deciso di puntare su un maggiore sfarzo (persino nei tessuti personalizzati e nelle serigrafie dei vetri laterali posteriori) e di arricchire la dotazione con alcune innova-



DS 3



DS 3



SMART

← Omologata per cinque, la DS 3 è più comoda per quattro, possibilmente con passeggeri posteriori non troppo alti. Comunque, il divano è più utilizzabile rispetto a quelli di 500 e Mini. La Smart cabrio, invece, è solo fortwo, cioè per due: dietro c'è subito il bagagliaio, diviso da una rete rimovibile



# COME TI INTEGRO LO SMARTPHONE

zioni tecnologiche. Come i fari DS Led vision, che includono proiettori allo xeno orientabili e Led con indicatori di direzione incrementali. Sono poi cambiati altri componenti, dai fari posteriori ai cerchi di lega, ma sostanzialmente la francesina resta identica: una due porte slanciata, con una personalità sportiveggiante. La Smart, invece, è la cabrio derivata dalla terza generazione, nata un paio di anni fa.



**A PARTIRE** dall'allestimento So Chic, sulle DS 3 si trova il sistema d'infotainment Touch Pad 7". Cambiano, però, le funzioni al suo interno. Con il pacchetto Navigation dab (800 euro sulla Sport Chic, 1.200 sulla So Chic, non disponibile sulla Chic), oltre alle funzioni base, come le impostazioni vettura, l'autoradio, il trip computer e le regolazioni del climatizzatore, il sistema si arricchisce con funzioni di livello superiore. Ottima qualità e facile utilizzo per il Bluetooth, con accesso alla rubrica del telefono e inserimento di fotografie, navigazione satellitare con mappe europee e visualizzazione dei limiti di velocità. La nuova funzione Mirror screen, poi, consente d'integrare al meglio il proprio smartphone (iOs o Android) per visualizzarlo sul display. E app dedicate, come MyDS, consentono controlli a distanza come per esempio la verifica del livello del carburante. Anche la Smart sfrutta le potenzialità dei telefonini con audio streaming e porte Usb e Aux. La Urban è dotata del pacchetto Cool and media (738 euro), che include il touch screen con comandi vocali, l'interfaccia Bluetooth e tre anni di aggiornamento per le mappe del navigatore. Con il display optional, si può ordinare anche la telecamera posteriore: assieme ai sensori di parcheggio, costa ulteriori 661 euro.

	DS 3	SMART
<b>CARATTERISTICHE GENERALI</b>		
DIMENSIONI SCHERMO	7 pollici	7 pollici
TOUCH SCREEN	SÌ	SÌ
POSIZ. E VISIBILITÀ SCHERMO	★★★★	★★★★★
DEFINIZIONE SCHERMO	★★★★	★★★★★
ACCESSIBILITÀ COMANDI	★★★★	★★★★☆
<b>TELEFONO</b>		
COLLEGAMENTO BLUETOOTH	SÌ	SÌ
RICONNESSIONE AUTOMATICA	SÌ	SÌ
COMPOSIZIONE VOCALE	★★★★☆ <sup>1</sup>	★★★★☆
CONTROLLO SUL VOLANTE	SÌ	SÌ
QUALITÀ AUDIO E MICROFONO	★★★★	★★★★☆
<b>NAVIGAZIONE</b>		
IMMISSIONE INDIRIZZO	★★★★	★★★★☆
IMMISSIONE VOCALE	★★★★ <sup>1</sup>	★★★★
INTERRUZIONE GUIDA	★★★★☆	★★★★
CONTROLLO VOLUME	★★★★	★★★★
SUPPORTO MAPPE	MEM. INT.	MEM. INT.
RIPETIZIONI INDICAZIONI	DISPLAY	-
PRECISIONE E CHIAREZZA	★★★★☆	★★★★★
<b>RADIO E AUDIO</b>		
RICERCA FREQ. MANUALE	★★★★	★★★★★
MEMORIZZAZIONE STAZIONI	★★★★☆	★★★★★
CONTROLLI AL VOLANTE	SÌ	SÌ
LETTORE CD	SÌ	NO
QUALITÀ SUONO	★★★★☆	★★★★☆
STREAMING MUSICA DA CELL.	SÌ	SÌ
<b>CONNETTIVITÀ</b>		
COLLEGAMENTO A INTERNET	NO <sup>2</sup>	NO
APP DEDICATE	SÌ	NO
<b>INDICE DI SICUREZZA</b>	★★★★	★★★★★

**Note:** 1) si può sfruttare la funzione vocale del proprio smartphone, con il MirrorLink o l'Apple CarPlay; 2) mediante hot-spot wi-fi e collegamento Bluetooth.



ANALISI CONNETTIVITÀ



## DIVERSE IN (QUASI) TUTTO

**LE SIMILITUDINI** tra le due vetture in prova stanno nei motori, entrambi a tre cilindri di piccola cubatura e sovralimentati con un turbo. Quello della DS 3 è pure a iniezione diretta e si trova nel cofano di vari modelli del gruppo PSA, mentre quello della fortwo è di origine Renault ed è montato anche sulla Twingo, che condivide la meccanica con la biposto tedesca. Il resto è alquanto diverso, a partire dalla disposizione del propulsore: tradizionale, e quindi anteriore, sulla francese, posteriore sulla Smart. Quest'ultima ha poi abbandonato il cambio manuale robotizzato, che è stato uno dei punti deboli delle serie precedenti, per passare a un doppia frizione che annulla lo sgradevole "buco di coppia" tipico delle trasmissioni elettroattuate, abbandonate pure dalla Citroën, in favore dell'automatico Eat6. Per il resto, la cabrio transalpina segue uno schema tecnico convenzionale, con sospensione posteriore a ponte torcente, mentre la Smart fa ricorso a un assale rigido con articolazione De Dion. La scelta è stata dettata dalla necessità di migliorare il comportamento stradale, reso critico dalla disposizione del propulsore e dal passo molto corto. Il solito ponte a ruote interconnesse, infatti, non garantisce la costanza della campanatura e della convergenza della ruota esterna alla curva, innescando una lieve sterzata



DS 3



SMART

che compromette la stabilità, a maggior ragione se il motore è posteriore. Con l'assale rigido (che sulla fortwo ha un'inedita forma a U), invece, le ruote restano sempre parallele al terreno e le spinte trasversali che tendono a far sterzare quella esterna vengono compensate da due bracci trasversali.

Roberto Boni

### DS 3

#### Motore

- Anteriore trasv. benzina
- 3 cilindri in linea
- Alesaggio 75,0 mm
- Corsa 90,5 mm
- Cilindrata 1.199 cm<sup>3</sup>
- Potenza max 81 kW (110 CV) a 5.500 giri/min
- Coppia max 205 Nm a 1.500 giri/min
- Blocco cilindri e testa di lega leggera
- 2 assi a camme in testa, doppio variatore di fase, 4 valvole per cilindro (cinghia dentata)
- Iniezione diretta, turbo e intercooler

#### Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio automatico a 6 marce

#### Pneumatici (misura base)

- 205/45R17 88V
- Kit di riparazione

#### Corpo vettura

- Cabriolet, 2 porte, 5 posti
- Avantreno MacPherson, molla elicoidale, barra stabilizzatrice
- Retrotreno a ruote interconnesse
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp
- Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
- Serbatoio 50 litri.

#### Dimensioni e massa

- Passo 245 cm
- Carreggiata ant. e post 147 cm
- Lungh. 396 cm
- Largh. 172 cm - Alt. 146 cm
- Massa 1.225 kg, a pieno carico 1.635 kg, rimorchiabile 1.150 kg
- Bagagliaio 254 dm<sup>3</sup>

#### Prodotta a

- Poissy (Francia)

### SMART

#### Motore

- Posteriore trasv. benzina
- 3 cilindri in linea
- Cilindrata 898 cm<sup>3</sup>
- Potenza max 66 kW (90 CV) a 5.500 giri/min
- Coppia max 135 Nm a 2.500 giri/min
- Blocco cilindri e testa di lega leggera
- 2 assi a camme in testa, doppio variatore di fase, 4 valvole per cilindro (catena)
- Iniezione elettronica, turbo e intercooler

#### Trasmissione

- Trazione posteriore
- Cambio automatico a doppia frizione a 6 marce

#### Pneumatici (misura base)

- Anteriori 185/50R16 81H
- Posteriori 205/45R16 83H

#### Corpo vettura

- Cabriolet, 2 porte, 2 posti
- Avantreno MacPherson, molla elicoidale, barra stabilizzatrice
- Retrotreno ad assale rigido (schema De Dion) molla elicoidale
- Ammortizzatori idraulici
- Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, Abs ed Esp
- Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
- Serbatoio 28 litri.

#### Dimensioni e massa

- Passo 187 cm
- Carreggiata ant. 147 cm post. 143 cm
- Lunghezza 270 cm
- Larghezza 166 cm
- Altezza 155 cm
- Massa 995 kg, a pieno carico 1.225 kg
- Bagagliaio da 190 a 340 dm<sup>3</sup>

#### Prodotta a

- Hambach (Francia)



## LA QUALITÀ

● **LA CARATTERISTICA** costruzione della Smart, con telaio di acciaio e carrozzeria di plastica, si traduce in un assemblaggio non inappuntabile, con giochi ampi e non del tutto uniformi tra i diversi pannelli. In compenso, la verniciatura opaca (più difficile da ripristinare nelle riparazioni) è stesa bene anche nelle parti nascoste. Lo stesso non può dirsi di quella della DS3, che mostra qualche imperfezione nello strato di trasparente in corrispondenza delle cerniere delle porte e nel vano motore, dove manca la tinta nelle zone meno in vista. Nell'abitacolo della cabrio francese si nota qualche allineamento non impeccabile della plancia: sotto la bocchetta di ventilazione, all'estremità sinistra e tra cassetto portaoggetti e

console centrale. Sotto questo aspetto, è più curata la fortwo, il cui cruscotto è impreziosito dal rivestimento di tessuto, ben applicato. Soltanto nella parte inferiore qualche accostamento potrebbe essere migliore. Entrambe le vetture sono provviste di sedili di buona fattura; qui la DS è in vantaggio, soprattutto per merito del rivestimento di stoffa e microfibra, più pregiato di quello della Smart, di semplice tessuto. La funzionalità di entrambi gli abitacoli è condizionata dal tipo di corpo vettura, che limita l'abitabilità e, soprattutto, la capienza e la sfruttabilità del bagagliaio. Anche sulla DS 3 che, pur più capiente, sconta le piccole dimensioni del portello di accesso al vano.

R.B.



E si ritrova quasi identico il suo stile, con il musetto sporgente e non più da "mini-monovolume", il corpo vettura allargato e, in generale, la sensazione di auto sempre più "vera", salita a un livello superiore rispetto alle prime generazioni modaiole, ma spartane, della Smart.

### ROBOTIZZATI, ADDIO

La DS 3 cabrio l'avevamo provata tre anni fa (vedere il fascicolo di aprile 2013) con il tre cilindri 1.2 da 82 cavalli. Nel frattempo, sono arrivati i turbo e il nuovo automatico con convertitore di coppia. E la scelta è inevitabilmente caduta sulla 1.2 110 CV Eat6, che in pochi istanti conquista per la sua prontezza e gradevolezza: niente a che vedere con il precedente robotizzato, piuttosto lento e poco in sintonia con la dinamicità del modello. Per la Smart, vale un discorso molto simile: in questa prova, debutta il 900 turbo (già apprezzato sulla cugina Renault Twingo) e, soprattutto, c'è un "doppia frizione" all'altezza della situazione. Anche in questo caso, infatti, rispetto alle lentezze e alle titubanze del robotizzato delle vecchie Smart, si trova un comando rapido ed efficace. In più, la nostra Urban è persino dotata di paddle al volante, per godersi le potenzialità del sequenziale nei percorsi più impegnativi.

Fin dalla partenza, si apprezza la notevole silenziosità del tre cilindri francese, che anche al minimo non lascia avvertire nessuna vibrazione e sale di giri, se si dà

	DS3	SMART
<b>ESTERNO</b>		
SUPERFICI CARROZZERIA	★★★★☆	★★★★★
GIOCHI E PROFILI	★★★★★	★★★
SCocca	★★★★★	★★★★★
INSONORIZZAZIONE E GUARNIZIONI	★★★★★	★★★★☆
<b>INTERNO</b>		
MATERIALE E ACCOPPIAMENTI	★★★★★	★★★★☆
SEDILI	★★★★★	★★★★☆
FUNZIONALITÀ	★★★★☆	★★★★☆

#### DS3



**1) Guarnizioni** delle porte estese e di buona fattura: sigillano efficacemente gli spifferi aerodinamici.



**2) Sedili** di stoffa e microfibra costruiti con cura: le fodere sono applicate bene, idem i carter accanto alla seduta.



**3) Rinforzo** di lamiera sul montante poco elegante e vernice non ben distesa.

#### SMART



**1) Plancia** rivestita di stoffa e assemblata bene nella parte superiore, con giochi minimi tra le varie parti.



**2) Comandi** del clima intuitivi; pratica, in particolare, la regolazione a cursore della temperatura.



**3) Giochi** tra i pannelli di plastica della carrozzeria ampi e non sempre uniformi.



DS 3



SMART



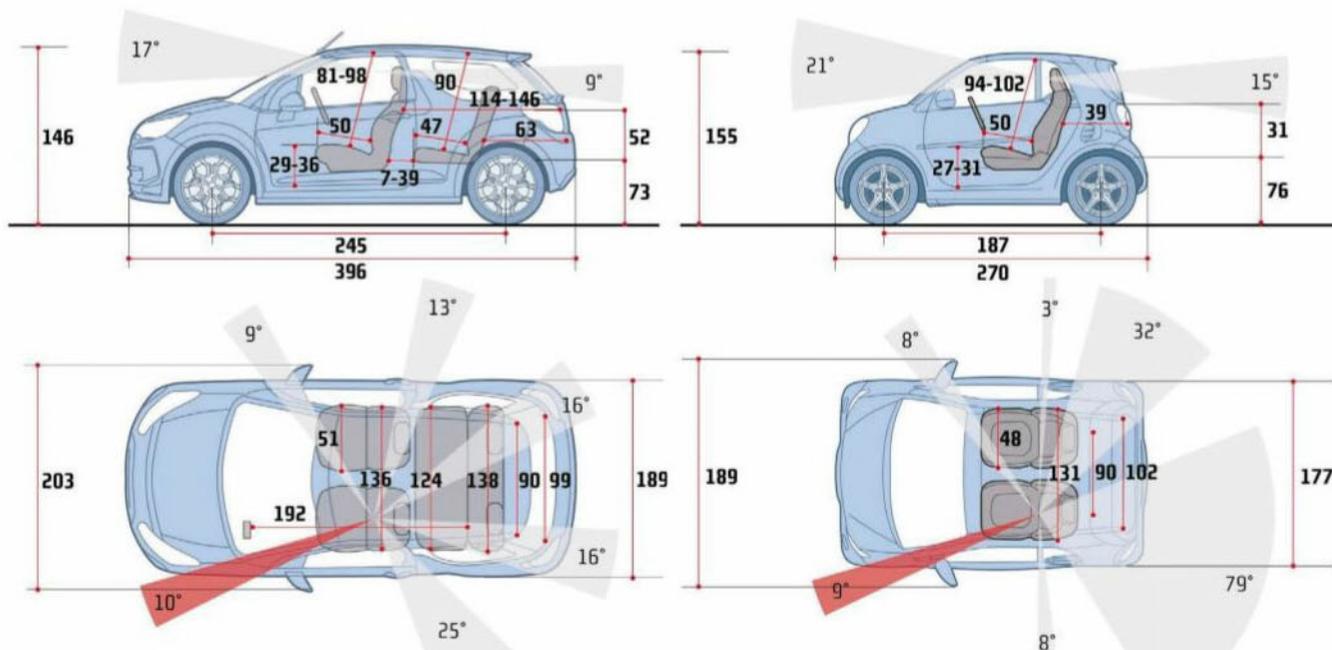
Le capote di tela si ripiegano in modo molto simile: quando sono del tutto abbassate, la visibilità posteriore, dallo specchietto interno, è praticamente nulla

→ gas, con rapidità e senza alzare troppo la voce. I cambi marcia sono morbidi, con selezione veloce dei rapporti. Un po' più "vibrante" il tre cilindri della Smart, soprattutto all'avviamento e al minimo.

Nessuna delle due si presta a una guida esageratamente sportiva, ma divertente sì. La tedeschina, in particolare, convince per la grande dinamicità, la caratteristica spinta della trazione posteriore e l'incredibile agilità nel traffico, data da un diametro di sterzata da record (gira quasi su se stessa). Le prestazioni, alla fine, premiano la più potente DS 3, ma non poi di tanto. La differenza vera la fa la stabilità maggiore dell'auto più massiccia e con il passo più lungo, per sua natura più adatta anche per i lunghi viaggi. Sul fronte consumi, invece, vince ovviamente la leggerezza della Smart. Ma attenzione: l'1.2 da 110 cavalli fa tanta strada se non lo si sprema e, alla fine, le percorrenze, soprattutto quelle autostradali, quasi si pareggiano. 🚗

## ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Misure in centimetri, angoli in gradi



Uno dei punti di forza della DS 3, rispetto ad altre piccole cabrio, è l'abitabilità: lo spazio disponibile a bordo è praticamente identico a quello della berlina. Le misure sono piuttosto generose, visto che di base c'è una Citroën C3, ovvero una delle auto più comode nella sua categoria. In realtà, sulla cabrio si deve tenere presente il minore spazio in altezza, dovuto alla linea della carrozzeria e alla presenza della capote riavvolgibile: due adulti, dietro, non stanno comodi, ma il divano si rivela perfetto per due bambini (oltre un metro e 75 di statura, si tocca il tetto

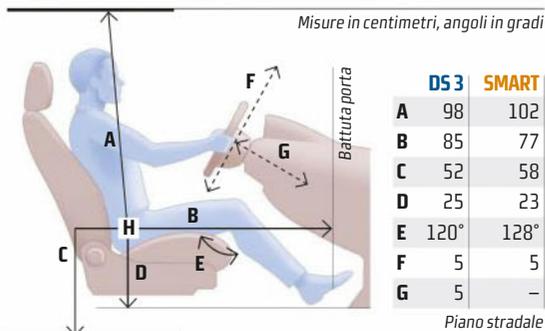
con la testa). La Smart fortwo meriterebbe il massimo dei voti per i posti anteriori, ma ovviamente non può competere con l'abitabilità e la versatilità della francese. In ogni caso, la terza generazione ha visto un incremento di 10 centimetri nella larghezza dell'abitacolo: salendo a bordo si nota una grande differenza rispetto alle generazioni precedenti. Le ampie porte garantiscono una buona accessibilità su entrambe. La superficie vetrata è inferiore, in rapporto alla carrozzeria, sulla Smart. In retro, la compattezza favorisce la visibilità degli ostacoli.

INGOMBRO MONTANTE SINISTRO	<b>DS 3</b> ★★★★☆
ANGOLI BUI	<b>89° (25%)</b>
VISIBILITÀ POSTERIORE OSTACOLO ALTO 70 cm	<b>6,4 m</b>
INGOMBRO MONTANTE SINISTRO	<b>SMART</b> ★★★★★
ANGOLI BUI	<b>139° (39%)</b>
VISIBILITÀ POSTERIORE OSTACOLO ALTO 70 cm	<b>4,3 m</b>

## POSTO GUIDA

Statura del guidatore	DS 3	SMART
ALTO (più di 180 cm)	★★★★☆	★★★★
MEDIO (da 170 a 180 cm)	★★★★★	★★★★
BASSO (meno di 170 cm)	★★★★★	★★★★

La capote sottrae qualche centimetro sopra la testa, soprattutto in seconda fila (sulla DS 3). Le regolazioni permettono di sistemarsi bene. Sulla Smart, manca quella in profondità del volante.



## BAGAGLIAIO

Misure in centimetri



CAPACITÀ COMPLESSIVA (litri) **232**  
DI CUI SOTTO IL PAVIMENTO (cm³) -



CAPACITÀ COMPLESSIVA (litri) **101**  
DI CUI SOTTO IL PAVIMENTO (litri) -

**DS 3** Le misure del vano sono discrete e la possibilità di abbattere gli schienali garantisce un' apprezzabile versatilità. L'apertura dello sportello posteriore, però, è bassa e angusta: persino caricare un trolley diventa complicato. Intelligente il meccanismo di chiusura automatica del tettuccio elettrico: basta sfiorare il tasto del portellone e la capote, se è aperta, risale da sola.

**SMART** Sulla cabrio, ovviamente, il lunotto apribile non c'è. Resta invece al suo posto la classica ribaltina della citycar tedesca: come base di appoggio per il carico è comoda, ma poi, all'interno, si trova un vano ridotto ai minimi termini (30 litri in meno rispetto alla versione berlina). In caso di bisogno, si può rimuovere il divisorio e abbattere lo schienale del passeggero.



DATI VETTURA IN PROVA

	DS 3	SMART
MASSA (kg)	1.310	1.078
RIP. MASSA ANT. (%)	62	45
RIP. MASSA POST. (%)	38	55
PNEUMATICI	MICHELIN PILOT SPORT 3 205/45R17 88V	
	CONTINENTAL CONTIECONTACT 5 ANT. 185/50R16 81H POST. 205/45R16 83H	

VELOCITÀ

	DS 3	SMART
MASSIMA (km/h)	183,897	155,870
REGIME (giri/min)		
• A VELOCITÀ MAX IN V	5.100	4.800
• A 130 km/h IN VI	2.850	3.250
SCARTO TACHIMETRO A 130 km/h (%)	1,8	3,0

CONSUMI IN D

Velocità in km/h	DS 3	SMART
90	18,8	24,3
100	17,4	20,9
130	12,8	13,0
140	11,4	11,2
RESISTENZA A 100 km/h	kW 15,2 CV 20,6	14,0 19,1

CONSUMI MEDI

Percorso	DS 3	SMART
CITTÀ	km/l 13,0 km 649	15,4 431
STATALE	km/l 17,1 km 856	19,6 548
AUTOSTRADA	km/l 13,5 km 675	14,1 394
MEDIA RILEVATA	km/l 14,2 km 712	16,0 448
MEDIA OMOLOGATA	km/l 20,4 km 1.020	23,8 666

AGILITÀ DI MANOVRA

	DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	DS 3 10,7 m SMART 7,4 m
	GIRI DEL VOLANTE	DS 3 3,1 SMART 3,4
	SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	DS 3 1,9 kg SMART 1,6 kg
	SFORZO FRIZIONE	DS 3 - SMART -

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	DS 3	SMART
0-60	4,5	5,2
0-100	11,0	11,7
0-130	19,1	20,2
0-150	27,3	31,0
400 METRI DA FERMO	17,6	18,2
VEL. D'USCITA (km/h)	125,3	123,8
1 KM DA FERMO	32,6	33,5
VEL. D'USCITA (km/h)	158,9	152,6

RIPRESA IN D

Velocità in km/h	DS 3	SMART
70-90	4,5	5,1
70-100	6,3	7,0
70-120	11,1	12,3
70-140	17,8	19,9
1KM DA 70 KM/H	28,9	29,7
VEL. D'USCITA (km/h)	160,1	153,6
30-60 km/h IN III	4,7	5,5

FRENATA

Condizione	DS 3	SMART
100 KM/H A MINIMO CARICO	m 42,1 g 0,93	43,7 0,90
100 KM/H A MASSIMO CARICO	m 43,0 g 0,91	44,9 0,88
130 KM/H A MINIMO CARICO	m 69,6 g 0,96	74,7 0,89
100KM/H SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	m 48,4 g 0,81	51,6 0,76
100 KM/H SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	m 111,7 g 0,35	136,9 0,29

GIRO PISTA

	DS 3	SMART
DS 3	1' 32" 05	
SMART		1' 36" 75

PROVE DINAMICHE

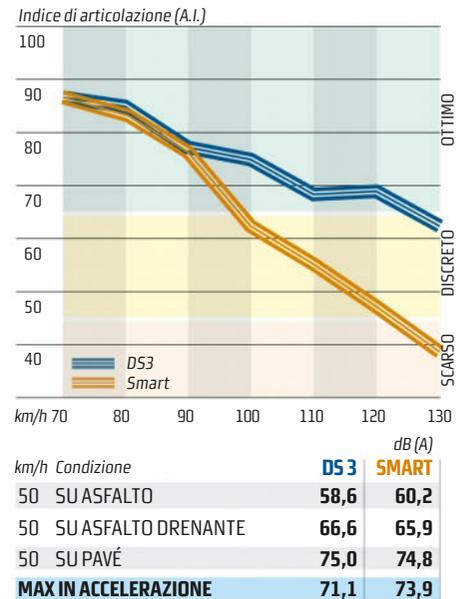
Tenuta di strada e stabilità	DS 3	SMART
ACCELERAZ. LATERALE	0,96 g ★★★★	0,92 g ★★★★☆
CAMBIO DI CORSIA		
SUL BAGNATO	91 km/h ★★★★	84 km/h ★★★★
IN RETTILINEO	160 km/h ★★★★☆	130 km/h ★★★★☆
IN CURVA	105 km/h ★★★★☆	102 km/h ★★★★

DS 3 con inserimenti rapidi e reazioni ben frenate dall'Esp. Che sulla Smart a volte è molto deciso.

AERODINAMICA

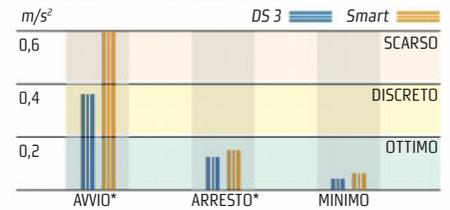
	DS 3	SMART
CX STRADALE	0,376	0,368
SUPERFICIE FRONTALE	m² 2,130	2,132
CX PER SUPERFICIE	m² 0,801	0,784

CONFORT ACUSTICO

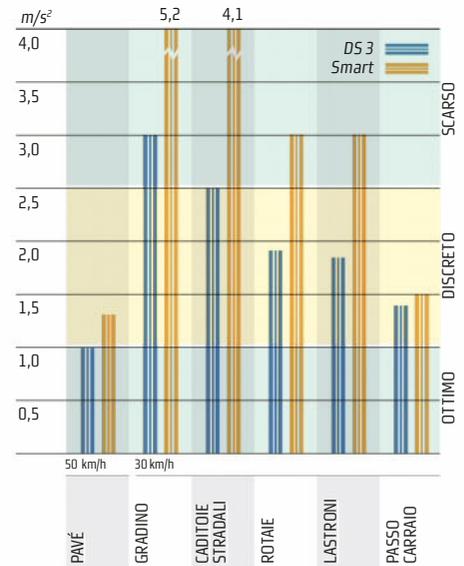


A capote chiusa, i valori sono vicini alle berline dalle quali derivano: ai limiti autostradali il confort è buono sulla DS 3, meno sulla Smart.

VIBRAZIONI SEDILE GUIDA



CONFORT SOSPENSIONI





# BENTLEY BENTAYGA

Anche la Casa inglese si arrende ai tempi e propone la sua sport utility. Un modo per reinterpretare e aggiornare le tradizioni. Senza snaturarle, of course

di **Alessio Viola** - foto di **Massimiliano Serra**

## Bentayga

PREZZO	€ 217.500
BOLLO	€ 8.540,89
MOTORE W12 turbobenzina	5.950 cm <sup>3</sup>
POTENZA MAX	447 kW (608 CV)
CONSUMI	<b>Omologato 7,6 km/l</b> <b>Rilevato 6,3 km/l</b>
EMISSIONI CO <sub>2</sub>	<b>Omologato 296 g/km</b> <b>Rilevato 380 g/km</b>
CONCORRENTI	Mercedes-AMG GLS Range Rover

Le immagini sono state  
realizzate sulla sponda  
lombarda del Lago Maggiore





C

i sono voluti quasi cento anni, 97 per la precisione, per arrivare a una Bentley come questa. E magari i puristi storceranno il naso, ma la Bentayga è destinata a ritagliarsi un posto importante nella storia della Casa inglese, perché sarà prodotta a ritmi finora sconosciuti dalle parti di Crewe. Già soltanto per quest'anno si parla di oltre 5 mila esemplari: non pochi, per una macchina che, al confronto, fa sembrare l'acquisto di una Range Rover puro buon senso e razionalità.

La Bentayga (che riprende il nome da una formazione rocciosa nell'isola di Tenerife e si pronuncia "Bentéga"), da un punto di vista estetico, ha tutto quello che serve per essere una Bentley: il linguaggio stilistico è quello al quale siamo ormai abituati

ti dai primi anni Duemila, anche se le inevitabili novità sotto il profilo delle proporzioni riducono (e non di poco) la sensualità delle linee e, in definitiva, bisogna ammettere che siamo lontani dalla grandiosità immortale di una Continental GT.

**TANTI CAVALLI, TANTA MASSA**

Dentro, basta un gesto minimo come aprire e chiudere le bocchette dell'aria, con quei piccoli stantuffi cromati senza tempo, e ci si trova calati nella più profonda e radicata tradizione british. Da lì in avanti, gli aggettivi li lascio scegliere a voi: da sontuoso a esclusivo, passando per principesco, vanno bene tutti. Anche se alcuni tasti sulla plancia hanno un aspetto economico e se le maniglie sul tetto sono di tipo non frenato e tornano in posizione di riposo in modo un po' frettoloso e rumoroso. O, ancora, se l'impianto multimediale

**TANTI CAVALLI, TANTA MASSA**

Dentro, basta un gesto minimo come aprire e chiudere le bocchette dell'aria, con quei piccoli stantuffi cromati senza tempo, e ci si trova calati nella più profonda e radicata tradizione british. Da lì in avanti, gli aggettivi li lascio scegliere a voi: da sontuoso a esclusivo, passando per principesco, vanno bene tutti. Anche se alcuni tasti sulla plancia hanno un aspetto economico e se le maniglie sul tetto sono di tipo non frenato e tornano in posizione di riposo in modo un po' frettoloso e rumoroso. O, ancora, se l'impianto multimediale





↓ Lo schermo dell'impianto multimediale riporta anche indicazioni legate alla meccanica. In basso, uno dei due tablet (con sistema operativo Android) dedicati ai passeggeri posteriori



↓ L'impostazione e la grafica della strumentazione sono quanto di più Bentley si possa immaginare. Da notare che il vetro di protezione (che di solito è di materiale plastico) qui è realmente di cristallo minerale



## ACCESSORI PRINCIPALI

Prezzi in euro

BENTAYGA	217.500
<b>PREZZO DELLA VETTURA IN PROVA</b>	<b>273.065</b>
AIRBAG ANTERIORI, LATERALI E A TENDINA	di serie
AUTORADIO DIGITALE (DAB) E TV	1.130
CUCITURE SEDILI A CONTRASTO	1.815
CUCITURE VOLANTE A CONTRASTO	200
CERCHI DI LEGA DA 22"	3.075
GESTIONE REMOTA DEL RISCALDAMENTO	2.135
IMPIANTO HI-FI NAIM	7.690
MULTIMEDIA POSTERIORE	6.550
PACCHETTO ALL TERRAIN	5.525 <sup>1</sup>
PACCHETTO CITY	4.790 <sup>2</sup>
PACCHETTO FUMATORI	545
PACCHETTO TOURING	7.205 <sup>3</sup>
PANCHETTA NEL BAGAGLIAIO	2.930
PORTellone ELETTRICO AUTOMATICO	800
RETROV. REGOLABILI E RIPIEGABILI. ELETT.	di serie
SEDILE POSTERIORE RIBALTABILE (60/40)	di serie
SEDILI ANTERIORI CLIMATIZZATI	3.260
SEDILI ANTERIORI REGOLABILI ELETT.	di serie
SOSPENSIONI A CONTROLLO ELETT.	di serie
TELECOMANDO GARAGE	325
TENDINE POSTERIORI	1.900
VERNICE METALLIZZATA	5.230
VERNICE PERLESCEnte	11.470
VERNICE SU CAMPIONE	da 8.800
VETRI POSTERIORI SCURI	1.810
VOLANTE A TRE RAZZE RISCALDATO	460
VOLANTE REGOL. IN ALT. E PROFONDITÀ	di serie

In rosso: presente sulla vettura provata.

**Note:** 1) 4 settaggi off-road per il Drive dynamic control, pacchetto bagagliaio, Top view camera e protezioni sottoscocca; 2) frenata automatica, park assist, avviso pedoni e traffico posteriore, riconoscimento segnali stradali; 3) regolatore di velocità attivo, head-up display, dispositivo per il mantenimento della corsia, telecamera per la visione notturna, assistenza al traffico.



Oltre alla classica configurazione a cinque posti, dietro è possibile avere anche due sedili singoli con un'ampia console centrale: una dotazione optional da ben 10.080 euro

→ è vecchiotto e, dunque, datato nelle logiche di funzionamento. Queste cadute di tono, però, non incrinano l'atmosfera generale, che resta altrettanto straordinaria anche quando la Bentayga comincia a muoversi.

Per disimpegnarsi nella vita di tutt'i giorni, bastano i primi 2.000-2.500 giri, un campo di utilizzo nel quale il dodici cilindri di origine Audi-Volkswagen risulta talmente vellutato da dare l'impressione che la Bentayga si muova in virtù di un invisibile elastico che la traina. Se, invece, s'insiste sull'acceleratore, c'è la cattiveria più confortevole che possiate immaginare: l'allungo è splendido e, nel più totale silenzio, ci si trova a velocità innominabili. E osservare tutto questo stando seduti al primo piano contribuisce ad amplificare la sensazione di andare forte come non si immaginerebbe. Il W12 biturbo non è figlio del downsizing né annovera la parsimonia tra le sue virtù più spiccate, ma è quel che serve per far dimenticare la monumentalità del corpo vettura. Ed è così che la Bentayga, al semaforo, riesce a lasciare indietro persino una Cayenne Turbo S.

D'altra parte, 5 metri e 14 di lunghezza e un peso di 2.673 chili non sono grandi premesse per l'handling. Sono numeri che rischiano di far sorgere qualche dubbio



sul dinamismo generale, sulla capacità di affrontare le curve in maniera, per così dire, attiva piuttosto che di subirle. Invece no. Nonostante tutto, la Bentayga riesce a non trascurare completamente la tradizione di famiglia in materia di sportività. Non è la leggerezza fatta automobile, ovviamente, ma non dà neppure la sensazione che i cambi di direzione siano un'operazione contro natura: si sente sempre una certa inerzia, tuttavia ciò non impedisce alla Suv inglese di percorrere le curve in modo saldissimo, che è poi la cosa più importante, su un'auto del genere. Anzi, in questi momenti si comincia a desiderare uno sterzo dotato di maggiore prontez-

za, cosa che non verrebbe in mente se il telaio desse la sensazione di non avere molto altro da dire. La massa mette invece a dura prova i freni: hanno resistito a tutte le nostre prove in pista, ma un po' più di mordente ci starebbe bene, visto che parliamo di un'automobile capace di superare i 300 orari.

Per godere con la Bentayga, però, non c'è bisogno di andare forte, perché il comfort, ci fosse bisogno di dirlo, è principe-sco. Un giudizio al quale si arriva non soltanto moltiplicando in maniera aritmetica la silenziosità per la morbidezza dell'assetto. Anzi, sullo sconnesso, la sensazione da tappeto volante a volte è leggermente

# TENSIONE ALTA ROLLIO RIDOTTO

## SCHEDA (dati dichiarati)

### Motore

- Ant. longitud., benzina
- 12 cilindri a W
- Alesaggio 84,0 mm
- Corsa 89,5 mm
- Cilindrata 5.950 cm<sup>3</sup>
- Potenza max 447 kW (608 CV) a 5.000 giri/min
- Coppia max 900 Nm da 1.350 a 4.500 giri/min
- Blocco cilindri e teste di lega leggera
- 2 assi a camme in testa per bancata, doppio variatore di fase, 4 valvole per cilindro (catena)
- Iniezione diretta e indiretta, due turbo e intercooler

### Trasmissione

- Trazione integrale permanente
- Cambio autom. a 8 marce

### Pneumatici (misura base)

- 275/50ZR20
- Kit di riparazione

### Corpo vettura

- Crossover, 5 porte, 5 posti
- Avantreno a doppi quadrilateri, molla pneumatica, barra stabilizzatrice
- Retrotreno multilink a quattro leve e mezzo, molla pneumatica, barra stabilizzatrice
- Ammortizzatori idraulici
- Freni a disco autoventilanti, Abs ed Esp
- Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
- Serbatoio 85 litri

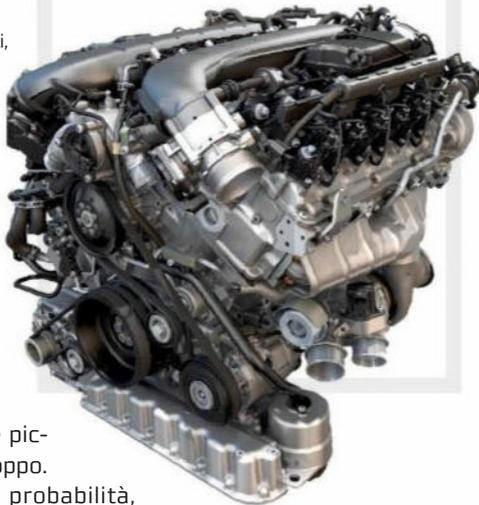
### Dimensioni e massa

- Passo 300 cm
- Carreggiata anteriore e posteriore 169 cm
- Lungh. 514 cm
- Largh. 200 cm - Alt. 174 cm
- Massa 2.440 kg, a pieno carico 3.250 kg
- Bagagliaio da 484 a 1.445 dm<sup>3</sup>

### Prodotta a

- Crewe (Gran Bretagna)

● **PER LA SUA PRIMA** sport utility, la Bentley si è basata sulla piattaforma da cui è nata anche l'Audi Q7, con la quale quindi condivide varie componenti. Debutta l'impianto elettrico a 48 Volt, che alimenta le barre antirollio attive (optional) ad azionamento elettrico. In curva, la parte collegata alla ruota esterna viene abbassata, mentre quella del lato opposto si alza, contrastando efficacemente il coricamento della vettura. Il motore è un W12: comprende due bancate di sei cilindri a V stretto ed è caratterizzato dalla doppia iniezione (diretta e indiretta) per ottimizzare l'erogazione di potenza e le emissioni, dalla sovralimentazione con due turbo twin scroll e dalla possibilità di disattivare sei dei dodici cilindri quando si viaggia ai bassi carichi e regimi, aumentando il rendimento. Il sistema funziona dalla terza all'ottava marcia, a regimi inferiori a 3.000 giri e fino a 300 Nm di coppia erogata, tenendo chiuse le valvole e disabilitando accensione e iniezione dei cilindri corrispondenti. **R.B.**

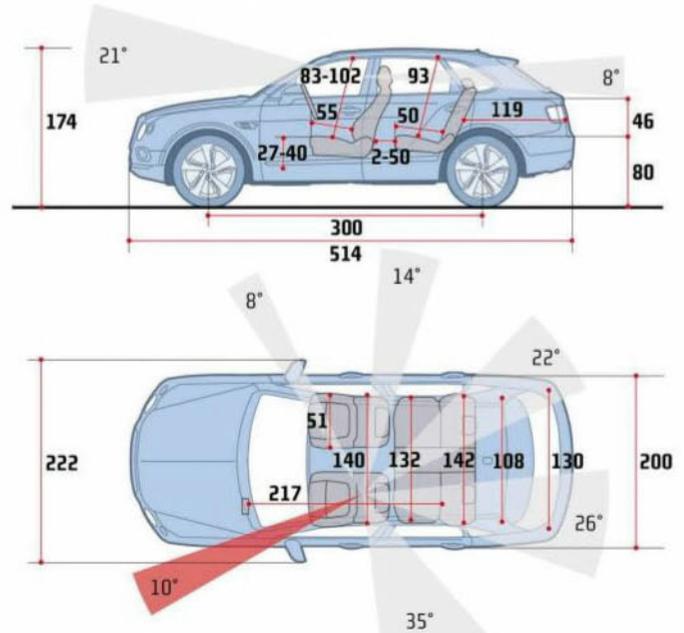


velata da qualche piccolo saltello di troppo. Colpa, con tutta probabilità, della gommatura optional presente sul nostro esemplare, che prevede cerchi da ben 22 pollici. Poi, per proseguire con i lati meno esaltanti, aggiungerò che dietro si sta bene soprattutto in due e che la distanza dei sedili anteriori non è proporzionale alle dimensioni della vettura e al suo rango. Ma poco male, perché tutto questo non influisce sulla verità più importante e incontrovertibile: stare a bordo della Bentley è qualcosa di assolutamente peculiare rispetto al resto del creato automobilistico.

## ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Misure in centimetri, angoli in gradi

Dimensioni, impostazioni, marchio: tutto porta a immaginare grandi qualità dal punto di vista dello spazio a bordo. E così è, in effetti, soprattutto davanti, perché dietro, invece, i centimetri per le gambe possono cominciare a scarseggiare, quando il sedile anteriore è molto arretrato.



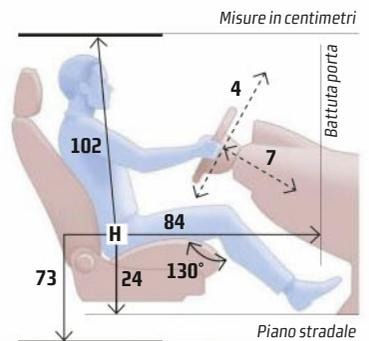
INGOMBRO MONTANTE SINISTRO	★★★★★
TOTALE ANGOLI BUI	115° (32%)
VISIBILITÀ POSTERIORE OSTACOLO (ALT. 70 cm)	maggiore di 10 m

## POSTO GUIDA

Statura del guidatore

ALTO (più di 180 cm)	★★★★☆
MEDIO (da 170 a 180 cm)	★★★★★
BASSO (meno di 170 cm)	★★★★☆

Piuttosto ben impostato: si guida alti sulla strada, ma vicini al pavimento. E i comandi principali sono allineati con apprezzabile cura.



## BAGAGLIAIO

Misure in centimetri



CAPACITÀ COMPLESSIVA (litri)	436
DI CUI SOTTO IL PAVIMENTO (litri)	-



Dimensioni ampie, ma in altezza qualcosa in più non ci sarebbe stato male. Grazie al divano scorrevole, si arriva a una capacità di 566 litri. La panchetta ripiegabile è da prendere seriamente in considerazione, specie se siete degli habitués di Ascot...



ANALISI DINAMICA

DATI VETTURA IN PROVA

MASSA (kg)	2.673
RIPARTIZIONE MASSA	
PNEUMATICI	PIRELLI P ZERO 285/40ZR22 110Y

VELOCITÀ

MASSIMA (km/h)	302,010
----------------	---------

REGIMI

Giri/min	
5.000	1.650
A VELOCITÀ MAX (in VII)	A 130 km/h (in D)
SCARTO TACHIM. A 130 km/h (%)	0,2

CONSUMI MEDI

Percorso	Percorrenze e autonomia	
	km/litro	km
CITTÀ	4,3	366
STATALE	8,3	708
AUTOSTRADA	8,7	736
MEDIA RILEVATA	6,3	532
MEDIA OMOLOGATA	7,6	680
SCARTO TRIP COMPUTER (%)		-

GIRO PISTA

ESP INSERITO	n.d.
ESP DISINSERITO	1'21"73

Le grandi virtù del motore riescono a gestire la massa a dir poco importante, che mette invece a dura prova l'impianto frenate. Neutra o appena sovrasterzante, secondo le situazioni.

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	2,0
0-100	3,9
0-130	6,0
0-160	8,8
400 METRI DA FERMO	12,1
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	187,8
1 CHILOMETRO DA FERMO	22,0
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	241,0

RIPRESA IN D

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	2,2/2,2
70-100	2,7/2,7
70-120	4,2/4,2
70-140	5,7/5,9
1 CHILOMETRO DA 70 KM/H	20,9
VELOCITÀ D'USCITA (km/h)	240,6
30-60 km/h IN III	-

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità	
ACCELERAZ. LATERALE	0,97 g ★★★★
CAMBIO DI CORSIA	
SUL BAGNATO	86 km/h ★★★★
IN RETTILINEO	200 km/h ★★★★
IN CURVA	98 km/h ★★★★☆

Qualità meccaniche e taratura dell'elettronica cooperano per contenere le reazioni di un corpo vettura da 2,5 tonnellate. Nel complesso, l'obiettivo viene raggiunto, perché i movimenti sono tutto sommato contenuti. Il controllo elettronico della stabilità ha interventi a volte evidenti: non violenti, ma capaci comunque di limitare la direzionalità.

AGILITÀ DI MANOVRA

DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	13,4 m
GIRI DEL VOLANTE	2,3
SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	1,1 kg
SFORZO FRIZIONE	-

FRENATA

km/h	Condizione	metri	g
100 A MINIMO CARICO		41,7	0,94
100 A MASSIMO CARICO		42,8	0,92
200 A MINIMO CARICO		160,9	0,98
100 SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ		46,8	0,84
100 SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO		109,8	0,36

L'impianto è chiamato a un super lavoro: nel complesso, riesce a garantire spazi corretti, ma non certo da primato.

RESISTENZA FRENI

	Spazio d'arresto in metri		
1	42,8	DISCRETO	OTTIMO
2	42,7	DISCRETO	OTTIMO
3	43,0	DISCRETO	OTTIMO
4	43,2	DISCRETO	OTTIMO
5	42,9	DISCRETO	OTTIMO
6	42,5	DISCRETO	OTTIMO
7	42,9	DISCRETO	OTTIMO
8	43,7	DISCRETO	OTTIMO
9	43,7	DISCRETO	OTTIMO
10	42,9	DISCRETO	OTTIMO

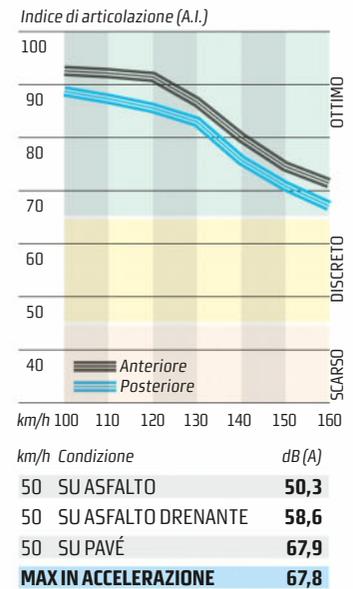
10 frenate da 100 km/h a pieno carico

In un certo senso, per la Bentayga questa è la prova più difficile, perché tenere a bada una massa del genere non è uno scherzo. I quattro dischi ce la fanno, ma arrivano a fine prova senza grosso margine. È in arrivo, a richiesta, l'impianto carbonceramico.

AERODINAMICA

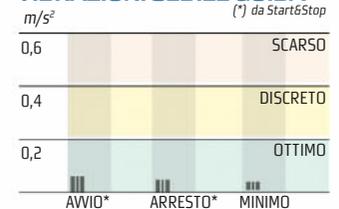
CX STRADALE	0,335
SUPERFICIE FRONTALE (m <sup>2</sup> )	2,916
CX PER SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	0,977

CONFORT ACUSTICO

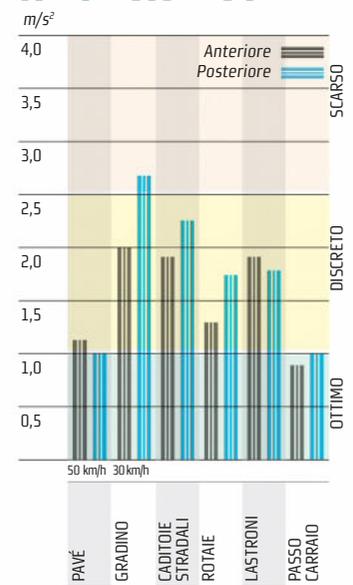


Gli strumenti e le orecchie sono pienamente d'accordo: si viaggia nel più totale silenzio.

VIBRAZIONI SEDILE GUIDA



CONFORT SOSPENSIONI





è il carburante utilizzato nelle prove di Quattroruote

## LA PAGELLA

<b>POSTO GUIDA</b>	Sedile comodissimo, che assicura una posizione non troppo dissimile da una berlina. A parte, ovviamente, l'altezza da terra...	★★★★☆
<b>COMANDI E STRUMENTI</b>	Piena di fascino, ma dal punto di vista ergonomico non segna nuovi standard. La strumentazione è un mix tra classicità e modernità.	★★★★
<b>AUDIO E NAVIGATORE</b>	Si è portati a immaginare che qui ci sia un impianto fantasmagorico. La Bentayga, invece, propone un touch screen non particolarmente moderno.	★★★
<b>CLIMATIZZAZIONE</b>	Un automatico che fa bene il suo dovere, preciso e puntuale nel mantenere la temperatura. Discorso valido, ovviamente, anche per chi sta dietro.	★★★★★
<b>VISIBILITÀ</b>	Bene quando si è in marcia, grazie anche alla posizione rialzata e ai montanti non troppo massicci. In retro, ci si aiuta con l'elettronica.	★★★★
<b>FINITURA</b>	Molto ben fatta, per cominciare. E lussuosa come soltanto le inglesi aristocratiche sanno essere. Ciò detto, qualche cosuccia che non va c'è.	★★★★☆
<b>ACCESSORI</b>	Molto è di serie, molto altro a richiesta. E il regno delle personalizzazioni, qui, è un territorio sterminato dove tutto (o quasi) è possibile.	★★★★★
<b>DOTAZIONI DI SICUREZZA</b>	Anche in questo settore, il travaso di tecnologie dal gruppo Volkswagen è evidente. C'è tutto quel che serve per stare al passo con i tempi.	★★★★☆
<b>ABITABILITÀ</b>	Davanti c'è spazio a volontà. E pure dietro non è male. Viste le dimensioni, però, le gambe dei passeggeri posteriori avrebbero meritato più agio.	★★★★
<b>BAGAGLIAIO</b>	Un vano importante, senza dubbio, più per la versatilità dei sedili scorrevoli che per la capacità di base, non proprio eccelsa.	★★★★☆
<b>CONFORT</b>	Si è molto ben isolati dal mondo esterno, con le sospensioni che filtrano le brutture della strada e una silenziosità di altissimo livello.	★★★★★
<b>MOTORE</b>	Ha qualità notevolissime: i dodici cilindri lo rendono vellutato, mentre le due turbine gli regalano una veemenza davvero fuori del comune.	★★★★★
<b>ACCELERAZIONE</b>	Da non credere. I 600 cavalli azzerano la monumentalità della Bentayga e i numeri (oltre alle sensazioni) sono lì per testimoniare.	★★★★★
<b>RIPRESA</b>	Con 900 Newtonmetro, non c'è granché di cui preoccuparsi. E se poi si aggiunge il kick down, l'effetto fronda è assicurato.	★★★★★
<b>CAMBIO</b>	L'ormai onnipresente otto marce con convertitore è pure qui. E ripropone le sue ottime doti: veloce, morbido, efficace in tutte le situazioni.	★★★★★
<b>STERZO</b>	Quel che serve su un'auto del genere, con un buon mix tra prontezza, precisione e progressività. Gradevole la leggerezza a bassa velocità.	★★★★
<b>FRENI</b>	Tenere a bada la massa sostanziosa di questa Bentley non è semplice. L'impianto ce la fa, ma non è certo l'aspetto più esaltante della vettura.	★★★
<b>SU STRADA</b>	Gradevole, piacevole, capace di muoversi con una scioltezza che fa dimenticare, almeno in parte, la mole. Tutto bene nelle manovre d'emergenza.	★★★★
<b>CONSUMO</b>	Non c'è un motivo che sia uno per aspettarsi valori contenuti. E, in effetti, questa Bentley consuma veramente molto, in tutte le situazioni.	★★☆
<b>PREZZO</b>	Costosa già di base, perché siamo oltre i 215 mila euro. Con gli accessori la cifra cresce, e non di poco: il nostro esemplare costa più di 270 mila euro.	★★
<b>GARANZIA</b>	Più di quanto imponga la legge, visto che la Casa inglese prevede una copertura di tre anni sull'intera vettura.	★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★  
Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★  
Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★  
Insufficiente ★★★★★

Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

Insufficiente ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Con lode ★★★★★  
Vale ½ stella ★★★★★

Ottimo ★★★★★  
Buono ★★★★★

Discreto ★★★★★  
Sufficiente ★★★★★

# AUDI Q2

Test in anteprima, in collaborazione con i colleghi di Auto Motor und Sport, per la crossover in versione 2.0 TDI. Che si fa apprezzare per confort e agilità. E che consuma poco anche con la trazione 4x4



# C

ompatta sì. Ma piccola proprio non è, la Audi Q2, soprattutto in virtù del passo relativamente lungo e della carreggiata posteriore, allargata di 27 millimetri rispetto alla A3. Così questo primo test comincia con il rilevare le buone doti di abitabilità, anche nella zona posteriore:

anzi, qui i centimetri a disposizione per le gambe dei passeggeri sono addirittura più numerosi che sulla Q3. Inoltre, il divano è ben sagomato, con lo schienale frazionato in tre parti. Ripiegando in avanti solo quella centrale, si ottiene una quattro posti comoda, con un ampio varco perfetto per trasportare attrezzature sportive. Non è previsto, invece, il divanetto scorrevole.

## UN VANO SORPRENDENTE

In relazione agli ingombri esterni, i 405 litri del bagagliaio possono bastare per rendere la Q2 l'unica vettura in famiglia. E la larghezza del portellone lo rende anche facile da sfruttare. Numerose reti, le nicchie ricavate sui lati dove riporre gli oggetti di piccole dimensioni e un ampio vano aggiuntivo sotto il pianale permettono di sistemare tutto in modo ordinato.



### 2.0 TDI S tronic quattro

PREZZO	n.d.
BOLLO	€ 296,70
MOTORE	L4 turbodiesel 1.968 cm <sup>3</sup>
POTENZA MAX	110 kW (150 CV)
CONSUMI	Omologato n.d. Rilevato 14,5 km/l
EMISSIONI CO <sub>2</sub>	Omologato n.d. Rilevato 185 g/km
CONCORRENTI	Mercedes-Benz GLA Mini Countryman

La plancia, come ormai d'abitudine in casa Audi, può essere equipaggiata con un monitor Tft ampio e nitido, che sostituisce la classica strumentazione analogica. Al suo interno si può visualizzare la mappa del navigatore, tenendo al contempo sotto controllo le informazioni più importanti. Di conseguenza, si può fare tranquillamente a meno dell'head-up display, anch'esso disponibile a richiesta.

La plancia si fa apprezzare per la posizione rialzata di otto centimetri rispetto alla A3, per i numerosi scomparti portaoggetti e per la qualità percepita di quasi tutti i materiali. Laddove il quasi è riferito agli inserti sui rivestimenti delle porte di materiale sintetico (e non di pelle o tessuto) o alla parte interna del cassetto portaoggetti, anch'essa di plastica.

Dopo avere toccato e ribaltato ogni

cosa, è finalmente l'ora di premere il pulsante per avviare il motore, il 2.0 TDI da 150 cavalli. È il propulsore top di questa Suv, che fa segnare un peso di oltre 1,5 tonnellate, se dotata di 4x4 e in versione pressoché full optional come l'esemplare in prova. La trazione quattro riesce così a scaricare a terra la cavalleria senza alcun pattinamento, mentre il traguardo dei 100 km/h viene raggiunto



→ dopo appena 8,6 secondi. Quanto ai consumi, si attestano mediamente sui 6,9 l/100 km, ma con un po' di attenzione possono rientrare facilmente nella fascia compresa tra 5 e 5,9. Valori inferiori del 5% rispetto alla Skoda Yeti con identico motore, grazie sia all'eccellente Cx (0,30) sia al nuovo cambio a sette rapporti con doppia frizione a bagno d'olio. La spaziatura dei rapporti ha consentito di preve-

dere anche una settima "di riposo": viaggiando a 130 all'ora, il motore gira a meno di 2.000 giri. Da segnalare poi che, in rilascio, in modalità Efficiency, la frizione si disinnesta e la Suv di Ingolstadt prosegue veleggiando. E lo Start&Stop spegne il propulsore non appena la velocità scende sotto i 7 km/h.

La Q2 si comporta bene anche nei test di stabilità: nel doppio cambio di corsia,

risulta facilmente controllabile e presenta reazioni prevedibili. La sensazione è di guidare un'auto brillante, anche se i risultati ottenuti nello slalom non lo sono altrettanto: qui l'impossibilità di disattivare l'Esp non le ha giovato.

Le doti dinamiche di questa sport utility, a ogni modo, paiono più che adeguate per la maggior parte degli automobilisti e non impongono rinunce in termini di confort: gli ammortizzatori adattivi assorbono bene le piccole irregolarità del fondo stradale e mantengono il corpo vettura ben saldo a terra anche quando si passa sui dossi. Sullo sconnesso, si possono poi apprezzare le doti di rigidità della carrozzeria. La sensazione di tranquillità che si gode al volante è anche merito della ridotta rumorosità interna e dell'ottimo impianto frenante, che non mostra alcun segno di affaticamento, neanche se sottoposto a forti sollecitazioni. 



↑ La plancia è contraddistinta da uno sviluppo orizzontale e offre gli abituali standard qualitativi. Ricco d'effetto pure il quadro strumenti

**SCHEDA**

**Motore**

- Cilindrata 1.968 cm<sup>3</sup>
- 4 cilindri in linea
- Potenza max 110 kW (150 CV) a 3.500 giri/min
- Coppia max 340 Nm a 1.750 giri/min

**Trasmissione**

- Trazione integrale
- Cambio doppia frizione a 7 marce

**Dimensioni e massa**

- Passo 260 cm
- Lunghezza 419 cm
- Larghezza 179 cm
- Altezza 151 cm
- Massa 1.553 kg





## VELOCITÀ

**MASSIMA IN D** 209,0 km/h

**CONSUMI MEDI** *Percorrenze e aut.*  
km/litro km

**MEDIA RILEVATA** 14,5 728

## ACCELERAZIONE

*Velocità in km/h Tempo in secondi*

0-80 5,6

**0-100** 8,6

0-130 15,0

**400 METRI DA FERMO** 16,1

**RIPRESA IN D** *A min carico*

*Velocità in km/h Tempo in secondi*

60-100 5,2

**80-120** 6,8

## RUMOROSITÀ

*km/h dB (A)*

80 65

100 67

130 71

**MAX IN ACCELERAZIONE** 72



## + PREGI

**Abitabilità.** Rilevante a dispetto delle dimensioni compatte. Bene anche il vano di carico, che offre una capacità dichiarata di 405 litri.

**Confort.** Rumorosità contenuta su tutti i fronti, ammortizzatori molto efficaci sia sullo sconnesso sia sui dossi.

## - DIFETTI

**Visibilità.** Risente dell'ampiezza del terzo montante, così come del ridotto sviluppo in altezza del lunotto.

**Interventi dell'Esp.** Sono fin troppo decisi e talvolta finiscono per penalizzare il comportamento nei rapidi cambi di direzione.

## LA TECNICA

● **LA SUV TEDESCA** è costruita sul pianale Mqb, utilizzato già su molte auto del gruppo VW. Il motore, pertanto, è davanti, in posizione trasversale, mentre la trazione integrale è realizzata tramite una frizione Haldex, controllata elettronicamente, che trasferisce la coppia in eccesso sulle ruote posteriori. Il propulsore è il due litri turbodiesel della famiglia EA 288 (non implicata nel dieseltgate). In questa versione eroga 150 cavalli con una coppia di ben 340 Nm, che si mantiene pressoché costante tra i 1.750 e i 3.000 giri. È abbinato a un cambio manuale a sei marce, ma, a richiesta, si può avere il sette marce S tronic a doppia frizione (a bagno d'olio) che, per l'occasione, è stato reso ancora più rapido ed efficiente. Ha i primi rapporti ravvicinati per favorire l'accelerazione e la guidabilità

e gli ultimi più lunghi e spaziosi in modo da contenere il rumore e i consumi. Le sospensioni anteriori sono MacPherson, mentre dietro lo schema cambia secondo il tipo di trazione. Per le due ruote motrici, c'è un semplice ponte torcente, mentre per le integrali è stato previsto un più raffinato multilink con quattro bracci. La Q2 è equipaggiata con uno sterzo progressivo, cioè con il passo della cremagliera che varia in funzione dell'angolo di sterzo, ed è servoassistito elettricamente.

## IN SINTESI

● **LA POTREMMO** definire una Suv particolarmente pragmatica, non appesantita da inutili zavorre tipiche della categoria, ma capace di abbinare i vantaggi di una compatta di stampo tradizionale con una posizione di guida rialzata. Il tutto mantenendo intatto il confort e assicurando consumi nel complesso contenuti, oltre a un'agilità non comune, grazie anche al contributo offerto dallo sterzo a rapporto variabile.



# RENAULT KADJAR

Diesel più potente, con i suoi 130 cavalli, trazione 4x4 e un allestimento particolarmente ricco: così si ripresenta la crossover francese. Niente cambio automatico

di **Carlo Bellati** - foto di **Matteo Cozzi**





### 1.6 dCi 4x4 Energy Hypnotic

PREZZO € 32.150

BOLLO € 247,68

MOTORE turbodiesel 1.598 cm<sup>3</sup>

POTENZA MAX 96 kW (131 CV)

CONSUMI Omologato 20,4 km/l

Rilevato 14,9 km/l

EMISSIONI CO<sub>2</sub> Omologato 128 g/km

Rilevato 175 g/km

CONCORRENTI Hyundai Tucson  
Kia Sportage  
Nissan Qashqai

O

gni tanto nei listini fanno la loro comparsa i cosiddetti modelli a tiratura limitata: proprio come questa serie

Hypnotic della Kadjar, la Suv di ragguardevoli proporzioni made in Renault (e l'iniziativa coinvolge anche la Captur, di taglia più piccola). L'abbiamo messa alla prova nella versione spinta dal diesel più potente della gamma (1.6 litri da 131

cavalli), abbinato alla trazione integrale e a una serie di equipaggiamenti e finiture di alto livello, che vanno dagli interni di pelle con le impunture rosse ai fari full Led, alle ruote da 19 pollici.

Questo moderno motore non può che ben figurare, visto che anche il 110 cavalli con cambio automatico, provato giusto un anno fa, aveva lasciato un bel ricordo, quanto a consumi. Qui però, per un non meglio specificato inghippo tecnico, trazione integrale, 131 cavalli e automatico



**SCHEDA**

**Motore**

- Cilindrata 1.598 cm<sup>3</sup>
- 4 cilindri turbodiesel
- Potenza max 96 kW (131 CV) a 4.000 giri/min
- Coppia max 320 Nm a 1.750 giri/min

**Trasmissione**

- Trazione integrale
- Cambio manuale a 6 marce

**Dimensioni e massa**

- Passo 267 cm
- Lunghezza 445 cm
- Larghezza 184 cm
- Altezza 161 cm
- Massa 1.611kg



non sono compatibili: così ci si deve affidare a una leva alta a corsa lunga, dagli innesti non particolarmente definiti e con una frizione piuttosto pesante. Quindi, nel complesso, il voto sul cambio non va oltre le tre stelle.

**LUNGA AUTONOMIA DI VIAGGIO**

Con una media generale rilevata di 14,9 km/litro e un serbatoio da 65 litri, la Kadjar Hypnotic si qualifica ufficialmente come una sport utility a lungo raggio, la migliore di tutte, sotto questo profilo, visto che in autostrada l'autonomia su-

pera i 900 km. E sono chilometri che non pesano, perché il confort delle sospensioni, le vibrazioni del volante e l'atmosfera di bordo sono di buon livello. Semmai ci si può lamentare di qualche decibel di troppo, causato dai fruscii aerodinamici che arrivano dal tetto e dagli specchi esterni, oltre che, in parte, dalla gommatura superdimensionata.

**CONNESSA E CONTROLLATA**

Dopo poche ore s'impara anche a destreggiarsi con R-Link2, l'unità centrale posta sulla plancia – un po' bassa, a dire

il vero – e che forse avrebbe meritato un pollice in più di diagonale. Comunque, i servizi offerti sono tutti efficaci e il passaggio fra le pagine è esattamente quello che ti aspetti da un tablet di buon livello. Anche gli strumenti di guida sono realizzati in grafica con pannelli Lcd e, quindi, riconfigurabili a piacere. Sul piano della visibilità, non mancano sensori e telecamera posteriore, mentre va segnalato che il lunotto è piccolo e ostruito in parte dagli appoggiatesta posteriori.

Tra gli altri comandi sul tunnel c'è anche il selettore della modalità di guida proprio delle versioni 4x4, che prevede tre posizioni. La prima, 2WD, è quella di uso più comune e mette in gioco le sole ruote anteriori: va benissimo su asfalto asciutto. La Auto fa funzionare le quattro ruote motrici sotto la guida delle centraline elettroniche ed è ideale per le strade bagnate, mentre la Lock serve per togliersi dai guai se una ruota scivola sulla neve o sullo sterrato, portando la coppia al 50% davanti e al 50% dietro, per poi disinserirsi automaticamente se la velocità supera i 40 km/h oppure se si sterza molto.

Infine, un plauso per la capacità di carico, che risente poco della presenza della trazione 4x4, anche se la soglia d'accesso del bagagliaio è alta. 