



Se esiste un confine tra il normale e la creatività, questa nuova C4 Picasso riesce a esprimere algoritmi tecno-design fuori dalla norma. Alcuni geniali, altri magari un po' forzati ma sempre belli.

Ed ecco il sole portoghese, che con le sue luci romantiche ha incorniciato la prova stampa della nuova Citroën C4 Picasso, commercializzata in Italia a partire dal mese di Giugno 2013.

Per parlarne bisogna partire da un punto fondamentale: è la nuova **piattaforma modulare EMP2** (Efficient Modular Platform 2) del gruppo PSA Peugeot Citroën, che ha il compito di segnare il salto generazionale. Ovvero, proporzioni compattate (L: 4,43 m / l: 1,83 m / H: 1,61 m), abitabilità evoluta e volume del bagagliaio notevole (537 litri VDA).

Da considerare anche che il peso è ridotto di 140 kg rispetto alla precedente generazione, e l'aerodinamica segna un SCx 0,71.



Ricerca nei dettagli - La forma non ricorda un compatto monovolume, ma qualcosa di diverso. Forse la definizione Tecnospace enfatizzata da Citroën può essere considerata centrata.

Gli sbalzi ridotti (-70 mm all'anteriore) e le carreggiate allargate (+82 mm nella parte anteriore, +31 mm nella parte posteriore) sono l'inizio di uno stile che vuole dimostrarsi dinamico.

La sezione più creativa, a nostro avviso è il frontale, forse anche per la linea degli chevron che si allungano fino a fondersi con il design dei fari, che creano davvero uno sguardo tecnologico che resta impresso. Gli affusolati fari diurni a LED prolungati come ciglia di una pink-lady a caccia di visibilità, sono accompagnati dai proiettori e i fari fendinebbia subito sotto.



Fiancate apprezzabili, vuoi per la linea del padiglione, vuoi per gli inserti plastici cromati che circondano le forme con la cornice che si fa notare nel disegno laterale.

Con queste formule di design, il posteriore diventa quasi scontato, con meno brio, nonostante l'adozione delle gruppi ottici 3D (quando sono accesi). Ma a quanto appare qui l'iniziativa è stata limitata da necessità funzionali: creare un piano di carico ribassato e coinvolgere gli stilemi alla funzionalità.

La Guida - La versione **e-HDi** in allestimento Intensive monta per noi la versione da **115 CV**. Quindi scordatevi i fulmini ma assaporate un andamento fluido, morbido. La 5° e la 6° sembrano i effetti un po' lunghette come rapporto al cambio, e il leveraggio per cambiare sembra fatto per la "siora" che va al market per quanto è lungo e contrastato il passaggio tra le marce. Tutt'altra cosa rispetto alla DS3, concettualmente più cattiva.



L'alluvione di tecnologia multimediale è comunque il primo impatto emozionale quando si sale a bordo. La figura della strumentazione digitale, lo schermo in plancia 7 e lo schermo superiore 12" vogliono fare meraviglie. Ma non tutto è semplice rapportato all'utenza. C'è tanto, ma non sempre intuitivo da utilizzare per chi non è confortato da sapienze interattive. Poco male: all'acquisto dell'auto Citroën fornisce ogni dettaglio sull'uso del nuovo programma multimedia.

Tante funzionalità sono disponibili a bordo, ne citiamo alcune:

Memorizzazione e regolazione della velocità - Inizializzazione del sistema bassa pressione pneumatici. Funzione Park Assist. Le funzioni multimediali, audio e telematica. Il sistema di navigazione. Il telefono.



Vision 360 ° - La funzione di visualizzazione e 360° permette di vedere gli oggetti e gli ostacoli che si trovano attorno a Nuova C4 Picasso, per facilitare le manovre ed evitare gli urti. Si avvale di 4 telecamere tra anteriore, posteriore, e retrovisori esterni, La funzione è attiva da 15 km/h, fino al superamento dei 30 km/h.

Il Park Assist è un aiuto attivo per il conducente durante i parcheggi, sia lato strada che a pettine. L'assistenza gestisce totalmente il volante, mentre il conducente si occupa dell'accelerazione, della frenata e dell'inserimento delle marce.

Con il radar situato nella parte anteriore di Nuova C4 Picasso, usato per il regolatore di velocità attivo, questa funzione di sicurezza attiva aiuta il conducente a rispettare la distanza di sicurezza con il veicolo che precede.

Quanto al display panoramico HD 12", qui possono essere selezionati 2 temi grafici, uno dei quali a stretto ricordo della famosa DS. I due universi grafici disponibili (ma ne arriverà un terzo) è possibile impostare anche dal comando a sinistra del volante, i quadranti, i supporti multimediali, la navigazione: visualizzazione delle informazioni relative alla navigazione.



A qualcuno farà piacere annotare anche le funzione servocomandate per il sedile passeggero, il quale facendo uscire il poggia-gambe, si può sentire come su un lettino di una SPA, lasciando il guidatore al suo destino, solo.

La funzione che Citroën ritiene una "genialata" è la possibilità di caricare una foto personale e renderla una specie di salvaschermo.

Ma torniamo alla guida. Il servosterzo elettrico è sveglio, diretto e ben concepito per un buon feedback di guida. L'assistenza variabile riesce anche ad adeguare la sensibilità in relazione all'aumento della velocità.

Il raggio di sterzata è quasi una sorpresa per come è contenuto (10,8 m tra marciapiedi).



Se poi si devono andare a guardare i particolari techno, ecco l'avviso di "superamento involontario della linea di carreggiata" (ASL): quello che accade è che a partire da 80 km/h, qui è la vibrazione della cintura di sicurezza ad avvisare come un frullatore chi è al volante di riprendere la retta via.

Quanto al motore, fa quello che deve; riguardo al cambio abbiamo già detto, ma all'e-HDi 105 CV poco importa: per viaggiare, inserirsi nel traffico, c'è forza e compostezza sufficienti. Con consumi davvero contenuti.

La seconda versione provata riguarda il benzina **1.6 THP forte di 155 CV**. Evitando di ripetere le numerose opzioni a disposizione, la differenza è la potenza in salita. Ma non cattiva come sulla DS3, ad esempio. Qui i rapporti alla trasmissione finale, fanno quasi sembrare che fino alla terza ci sia un comportamento da diesel, quindi più favorita la coppia fino ai medi giri, e poi dai 3000 del contagiri una spinta più forte e vigorosa. Come dire: puoi passeggiare, ma puoi in fondo anche incattivirti.

Prossimamente arriveranno nuove versioni. Come la 2.0 BlueHDi 150 CV, quindi con maggiore potenza ma emissioni non distanti da quelle del 1.6 e-HDi, e la versione con cambio robotizzato-pilotato, inizialmente per la e-Hdi 90 CV.

Fabrizio Romano

Photogallery



