

Come annunciava la presentazione del **concept** in stile reporter, ecco che Renault ha alzato finalmente il sipario sul ALASKAN pick-up in versione definitiva per il mercato mondiale.



Un programma ambizioso per questo pick-up del segmento da una tonnellata di carico utile, il primo prodotto dalla Casa francese, che vuole farne un rappresentante di modernità nel suo campo.

Non solo questione di stile o di un frontale energico. Anche la guida e le prestazioni vogliono mettersi in luce. Ovviamente c'è un robusto telaio a longheroni, ma per la versione doppia cabina è stata preparata anche una raffinata sospensione posteriore a cinque bracci, più confortevole e reattiva delle classiche balestre. Per Mitsubishi L200 e Nissan Navara un bel rivale in fatto di prestazioni stradali e capacità in fuoristrada.

Nel cofano, Renault monta il **propulsore 2,3 litri dCi** (montato longitudinale) dall'elevato rendimento. Un quattro cilindri Diesel con tecnologia twin-turbo proposto nelle varianti da

**160 e 190 cavalli** che mostra ottime doti nelle accelerazioni con consumi ed emissioni di CO2 di riferimento.

La **tecnologia twin-turbo** sfrutta un piccolo turbo a favorire l'agilità dello spunto ai bassi regimi e uno più grosso demandato alle performance agli alti regimi. Per alcuni mercati è previsto pure il 2.5 litri benzina 160 cavalli e il 2.5 Diesel 160 o 190 cavalli.

A seconda degli allestimenti sono abbinati il cambio manuale sei rapporti o automatico a sette rapporti. La trasmissione 4WD è ovviamente nel naturale DNA di questo veicolo professionale con evidenti istinti da multiruolo, specie in versione **Doppia Cabina**.

**Da 2WD** (trazione posteriore) si può passare in marcia fino a 60 km/h a **4H**, che rende solidali i due assali per incrementare notevolmente il grip su terreni a scarsa aderenza. Un po' strana però la scelta di rendere utilizzabili le 4 ruote motrici con marce alte fino alla velocità massima di 100 km/h. Con **4LO** (attivabile da fermo) si innestano i rapporti corti, le ridotte, soluzione sempre magica quando il gioco si fa duro (in un servizio dedicato parleremo presto delle reali funzionalità delle ridotte).

C'è poi il sistema **eLSD, detto differenziale a slittamento limitato elettronico**. In **realtà** utilizza i sensori di frenata per sorvegliare la velocità di rotazione delle ruote ed eventualmente realizzare una breve frenata per ripristinare aderenza e stabilità.

Non manca tuttavia un **vero differenziale autobloccante** al posteriore, meccanico e adatto a incrementare la trazione in condizioni di guida impegnative.

Affidati all'elettronica sono l'assistenza nelle partenze in salita (HSA), il controllo rallentamento in discesa (HDC) su strada in forte pendenza e ovviamente il controllo elettronico stabilità (ESP).

**Tra le dotazioni di bordo** si possono citare l'avviamento con pulsante di start e lo schermo a colori TFT 3D 5 pollici. Dove presente il Navigatore tattile sfrutta lo schermo 7 pollici. L'impianto multimedia prevede la compatibilità con gli smartphone, vivavoce, connettività Bluetooth con riconoscimento vocale, lettore CD, impianto audio a quattro o sei altoparlanti e comandi al volante. Interessante la funzione "Visibilità a 360°" grazie alle quattro telecamere (installate sul paraurti anteriore, sui retrovisori esterni e sulla sponda posteriore) per facilitare le manovre ed evitare gli ostacoli, su strada come off-road.

**Il nome ALASKAN** si ispira alla parola "ALASKA" della lingua inuit, che significa "Grande Terra". Evoca ampie distese e viaggi coraggiosi. Anche il design ha quindi il compito di seguire tale filosofia. E per farlo segue quasi completamente le direzioni stilistiche del concept. Lo si vede dal frontale muscoloso, con le forti nervature sul cofano in risalto. Prominente il logo, come fossero gradi conquistati in battaglia. Si fa notare la firma

luminosa **full-LED** dei gruppi ottici C-Shape, che piace tanto a Laurens van den Acker - Direttore del Design.

I gruppi ottici posteriori mantengono anch'essi le forme di quelli esibiti dal concept, ma perdono un pizzico di aria techno senza quell'effetto trasparenza Led Pure Vision che li caratterizzava.

I larghi passaruota ospitano cerchi in lega da 16 o 18 pollici con effetto diamantato. Altezza libera dal suolo apprezzabile: 230 millimetri. Lo stesso si può dire della capacità di traino: 3,5 tonnellate.

Non manca una gamma di accessori dedicata: protezioni esterne, sistema di ancoraggio C-CHANNEL con 3 ganci ai lati della benna, un vano bagagli chiuso e diverse altre personalizzazioni. Un altro piano importante è quello del marchio Renault Pro+, un programma di servizi e prodotti su misura per professionisti.

Dopo Duster Oroch, pick-up da mezza tonnellata di carico il cui lancio è avvenuto in America Latina, Renault ha puntato sullo stesso mercato per far debuttare ALASKAN, evidentemente contando molto sulle solide basi che vi ha sviluppato. La Colombia è stata scelta quale primo Paese a lanciare il veicolo. Quindi la commercializzazione si allargherà ai principali mercati mondiali.

Il nuovo pick-up ALASKAN è oggi prodotto a Cuernavaca, in Messico, e lo sarà poi a Barcellona, in Spagna, e a Cordoba, in Argentina.

Fabrizio Romano

