

# Citroën C-Aircross Concept: il futuro dei SUV alla francese

Qualcuno avrà certamente notato che la nuova Citroën C3 ha un'estetica che richiama l'aspetto di un SUV, pur non disponendo di un assetto rialzato. Era quindi solo questione di tempo prima che dall'immagine si passasse ai fatti. Al **salone di Ginevra 2017** verrà presentato in anteprima mondiale il prototipo **Citroën C-Aircross Concept**. Senza mezzi termini, rappresenta la base per la prossima serie di **SUV** compatti del marchio francese. Parliamo quindi dei segmenti B e C, utilitarie e medie.

**UN VERO SUV CHE PARTE DALLA C3**



Il **design** di **C-Aircross** rivela in modo alquanto evidente, si potrebbe dire spiccicato, la parentela con la **Citroën C3** di nuova generazione, soprattutto nel frontale. A ciò si aggiungono le caratteristiche tipiche dei SUV: marcata altezza da terra, paracolpi imponenti che suggeriscono attitudine anche al fuoristrada impegnativo.

Ma poiché si tratta pur sempre di una Citroën, deve esserci qualcosa che **sfugge alle convenzioni**. In questo caso lo notiamo proprio nei fascioni che circondano la base della carrozzeria. Come a sottolineare la vocazione per i terreni difficili, i paracolpi sono "mimetici": sono infatti rivestiti con un tema "camouflage". Salta certamente all'occhio anche il disegno dei cerchioni (da 18 pollici), a dir poco originale. Le superfici vetrate sono ampie e in particolare i finestrini laterali sono decorati e retroilluminati, a formare una grande C. Lo stile è indubbiamente deciso.



Nel complesso il C-Aircross è compatto ma non striminzito, a giudicare dalle **dimensioni**: lunghezza 4,15 metri, larghezza

1,74 m, altezza 1,63 m. Le forme sono frutto anche di un attento studio aerodinamico, per ottimizzare l'efficienza nella resistenza all'avanzamento.

## INTERNI AVANZATI CON UN TOCCO CLASSICO



Passando ad osservare gli **interni** del concept **C-Aircross**, notiamo un ambiente vivace, **giovane**, ultramoderno. Però guardando più attentamente l'attenzione cade su un particolare assolutamente **classico**, un omaggio alla storia di questo marchio prestigioso. Ricordate la leggendaria Citroën DS? Fu lei ad inaugurare **il volante monorazza**, ripreso poi sulle berline successive (CX, GS, XM) fino al volgere del secolo.

Il dettaglio sarà rétro ma il resto guarda certamente **avanti**. Perché il volante, che ha una forma tra l'ovale e il rettangolare, include ai lati tutti quei comandi a cui siamo abituati. Il quadro strumenti **digitale** è concentrato in un **head-up display** collocato in posizione rialzata, sopra il

volante (un'impostazione che ricorda l'i-Cockpit di Peugeot, ma dall'implementazione completamente diversa).

La **plancia** è pulita, essenziale. Tutti i comandi sono concentrati sul grande display centrale, un **touchscreen da 12 pollici**; sul bordo della plancia, immediatamente sotto, trovano posto i pulsanti per le funzioni più immediate. La consolle centrale è di dimensioni piuttosto ampie. I rivestimenti in **tessuto**, anche sulla plancia, rendono l'ambiente più accogliente. Sono comunque i **colori** a catturare l'attenzione. E' un abitacolo allegro, grazie alle varie combinazioni cromatiche. Le foto parlano da sole.



L'accesso al divanetto posteriore è facilitato dall'assenza del **montante centrale** e dall'apertura **controvento** delle portiere posteriori. Si tratta di una scelta progettuale adottata sempre più spesso dai vari designer. Le tecniche industriali moderne consentono di fare a meno del montante grazie ai rinforzi applicati al resto della scocca, in materiali ad alta resistenza che non aggravano il peso. Ma

l'apertura controvento è tutt'altro che nuova, ci riporta più o meno agli anni '40.

## SUV NON SOLO NELL'ESTETICA



Che il **C-Aircross Concept** non sia solo un veicolo urbano con la faccia da fuoristrada, bensì un SUV a tutti gli effetti, lo dimostra il particolare importante della tecnologia **Grip Control**. E' il sistema del gruppo PSA per ottenere un'eccellente motricità sui terreni difficili, come fango e neve, anche in forti pendenze, senza ricorrere alla trazione integrale. Non si tratta di marketing: il Grip Control è alla base delle Peugeot a due ruote motrici che hanno dominato la Dakar nelle ultime due edizioni.