

Q SUV & **CROSSOVER**

HONDA **CR-V**



+
AUDI SQ2
DACIA DUSTER
DR6



SUZUKI VITARA



VOLKSWAGEN T-ROC

IMPRESSIONI DI GUIDA
FORD TOURNEO
MERCEDES-BENZ CLASSE X
RENAULT KADJAR

LE TENDENZE DEL 2019
DALLA FORD FOCUS ACTIVE
ALLA OPEL INSIGNIA
COUNTRY TOURER
È IL MOMENTO
DELLE VERSIONI RIALZATE

DR6

Marchio italiano, meccanica cinese. Eppure riesce a sorprendere, non solo grazie al prezzo. Perché l'abitacolo è ben strutturato e l'autonomia super. Sterzo e infotainment, però, sono deludenti

di Matteo Valenti • foto di Alejandro Gil Delgado

**SPORT 1.5 BIFUEL GPL**

PREZZO (listino)	MOTORE	POTENZA MAX	CONSUMI (Cpl)		EMISSIONI CO ₂ (Cpl)	
€ 21.000	L4 turbobenz./Gpl 1.498 cm ³	110 kW (150 CV) benzina 103 kW (140 CV) Gpl.	Omologato	Rilevato	Omologato	Rilevato
			10,0 km/l	7,7 km/l	164 g/km	208 g/km

In passato le DR venivano modificate leggermente nell'estetica, con l'applicazione di nuovi paraurti, che avveniva nello stabilimento di Macchia d'Isernia (IS). Oggi, invece, rimangono praticamente identiche ai modelli cinesi da cui derivano. A esclusione del marchio applicato davanti, sulla calandra, e dietro, sul portellone

Ottenerne tutto quello di cui si ha realmente bisogno, limitando al massimo le spese. Per molti, un'utopia, per altri una sfida irresistibile. La dr6, per esempio, è una Suv di quattro metri e mezzo che costa 21.000 euro. Con un allestimento completo di tutto (o quasi) e un impianto a Gpl perfetto per risparmiare anche al distributore. Impossibile trovare qualcosa di simile tra le concorrenti: a parità di dotazioni, infatti, costano tutte molto di più. Il segreto sta nel fatto che, sotto i vessilli del marchio italiano DR, si nasconde un'auto cinese, la Chery Tiggo 5. Quindi bisogna essere disposti ad accettare qualche piccolo compromesso. Quanto piccolo? Inizio ad accorgermene non appena mi metto al volante. La posizione di guida è turistica, ma si sta veramente in alto, come piace a chi cerca un'autentica Suv. Il sistema multimediale, però, è a dir poco basilare. C'è soltanto il MirrorLink, non c'è traccia della radio DAB (ma nemmeno dell'Rds) e le chiamate via Bluetooth sono disturbate. In compenso, i materiali non risultano così dozzinali come si potrebbe immaginare. Le plastiche si dimostrano dure, ma ben assemblate. E i sedili di pelle sono rifiniti piuttosto bene, anche se restano un po' troppo rigidi.

UN MOTORE MIGLIORE

Ma è il motore la vera sorpresa. Un 1.5 turbobenzina davvero gradevole per muoversi in città. Questo quattro cilindri riesce a spostare con il giusto brio la dr6, nonostante il peso, grazie a 205 Nm di coppia già disponibili a 2.000 giri. Merito della sovralimentazione, che lo rende molto più godibile rispetto all'1.6 aspirato della sorella minore dr4. Ma non aspettatevi un grande allungo e, soprattutto, una ripresa che incoli al sedile. Anche in questo caso, per trovare la giusta verve, occorre manovrare spesso la leva del cambio: un classico manuale a cinque marce un po' troppo contrastato, ma abbastanza preciso negli innesti. Non convince, invece, lo sterzo. Poco sensibile, subisce molte reazioni in accelerazione e continua a variare il carico. Un punto di forza della vettura è, invece, l'autonomia. Non tanto per i consumi, che sono piuttosto elevati, quanto per la capacità dei due serbatoi, che permette di percorrere più di 1.000 chilometri. La dr6 nasce per fare tanta strada, quindi, grazie anche all'abitacolo confortevole. A patto di non avere troppi bagagli, perché il vano di carico è sotto le attese. **6/10**

SCHEDA

Dati dichiarati dalla Casa relativi alla vettura in prova

Motore

- 4 cilindri turbobenzina/Cpl
- Cilindrata 1.498 cm³
- Potenza max 110-103* kW (150-140* CV) a 5.500 giri/min
- Coppia max 205 Nm da 2.000 a 4.000 giri/min

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio manuale a 5 marce

Pneumatici

- Michelin CrossClimate SUV Ant. 245/45R20 103V
- Kit di riparazione

Dimensioni e massa

- Passo 261 cm
- Lunghezza 450 cm
- Larghezza 184 cm
- Altezza 174 cm
- Massa 1.573 kg

*Valori riferiti al Gpl



TECNICA

CUORE AUSTRIACO (E CINESE)

Il motore Acteco della dr6 è sviluppato dall'austriaca Avl e costruito in Cina dalla Chery nello stabilimento di Anhui, 400 km a est di Shanghai. Il nome non è altro che un acronimo dove la "A" identifica l'azienda austriaca, la "c" sta per Chery, "tec" per technology e "co" per cooperation. Di fatto, l'Acteco è la divisione powertrain della Chery, che fornisce propulsori all'intera gamma del marchio cinese e quindi, indirettamente, alla DR. Un colosso con una capacità produttiva di 900 mila unità l'anno, con alle spalle 6 milioni

di motori usciti dalla fabbrica. L'impianto a Cpl, invece, viene realizzato dall'italiana BRC e installato direttamente dalla DR. Anche il sistema bifuel, quindi, è coperto dai due anni di garanzia fornita dal costruttore. La bombola del gas prende il posto della ruota di scorta, sotto il pianale del vano di carico. A bordo, quindi, si trova solo il kit di riparazione, ma, in compenso, la bombola offre una capacità di 60 litri, che garantisce un'autonomia a Cpl superiore a 450 km. Niente male, considerando che, con il pieno di benzina, si possono fare altri 550 km.



La plancia riserva una serie di sorprese.

1. Il computer di bordo è avaro d'informazioni e non dialoga con il display centrale.
2. Il sistema multimediale è in lingua inglese (o cinese) e le traduzioni, tra l'altro, non sono sempre precise.
3. Il climatizzatore costringe a selezionare temperature molto più alte (o più basse) del necessario per creare l'ambiente adeguato



L'abitacolo della dr6 è sorprendente rispetto agli standard a cui ci hanno abituato i modelli cinesi. Le plastiche sono dure, ma assemblate piuttosto bene e non producono vibrazioni o rumori anomali. Colpiscono, in particolare, i sedili di pelle, forse un po' troppo rigidi, ma realizzati con cura e con tanto di piacevoli cuciture a vista. Così come i vari comandi, che trasmettono una sensazione di qualità



PRESTAZIONI

VELOCITÀ km/h

	Benzina	Gpl
Massima	177,0	174,0

ACCELERAZIONE secondi

0-60 km/h	4,6	4,7
0-100 km/h	10,9	11,2
0-120 km/h	15,3	15,6
0-130 km/h	18,3	18,5
400 metri da fermo	17,5	17,6
Velocità d'uscita (km/h)	127,7	127,4
1 chilometro da fermo	32,6	32,8
Velocità d'uscita (km/h)	156,5	155,2

RIPRESA IN V

70-90 km/h	7,8	7,9
70-120 km/h	21,2	22,1
70-130 km/h	26,7	28,4
30-60 km/h in ill	6,0	6,4

FRENATA metri g

100 km/h a minimo carico	38,9	1,01
130 km/h a minimo carico	65,3	1,02
100 km/h su asfalto asciutto + pavé	45,6	0,86
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio	112,3	0,35

CONSUMI

PERCORRENZE IN V km/litro

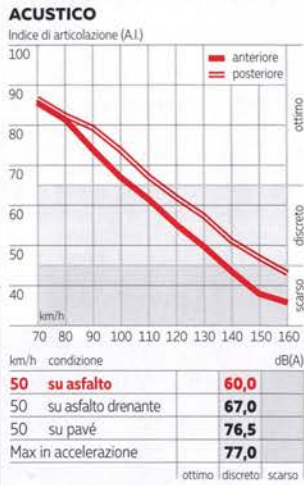
	Benzina	Gpl
90 km/h	14,1	10,9
100 km/h	12,5	9,6
130 km/h	9,1	7,0
140 km/h	8,3	6,4

PERCORRENZE MEDIE E AUTONOMIA

Percorso	km/litro	Benzina	Gpl
Città	9,1	7,0	
autonomia	502	423	
Statale	12,1	9,3	
autonomia	663	558	
Autostrada	9,6	7,4	
autonomia	526	443	
Media rilevata	10,0	7,7	
autonomia	552	465	
Media omologata	12,3	10,0	
autonomia	677	602	

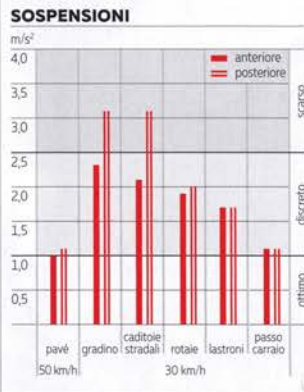
Conviene viaggiare a gas, sempre e comunque. Il consumo aumenta, a causa del minore potere calorifico del Gpl, ma il costo di questo combustibile è così vantaggioso da consentire lo stesso ingente risparmio al distributore.

CONFORT



START&STOP (vibrazioni sedile guida) m/s²

Avviamento	0,16
Arresto	0,09
Minimo	0,03



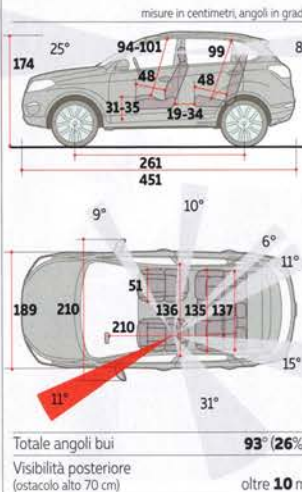
DATI VETTURA

MASSA
In condizioni di prova (kg) **1.706**
Ripartizione massa

AERODINAMICA
Cx stradale **0,414**
Superficie frontale (m²) **2,684**

ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Si viaggia comodi in quattro, sulla dr6. Dietro, però, mancano le bocchette di ventilazione e il pavimento, nonostante l'assenza della trazione integrale, non è perfettamente piatto. La visibilità è limitata dal montante anteriore sinistro.



Visibilità montante anteriore sinistro

Uomo	★★★★
Bambino	★★★
Bicicletta	★★★
Giudizio complessivo	★★★

VANO DI CARICO

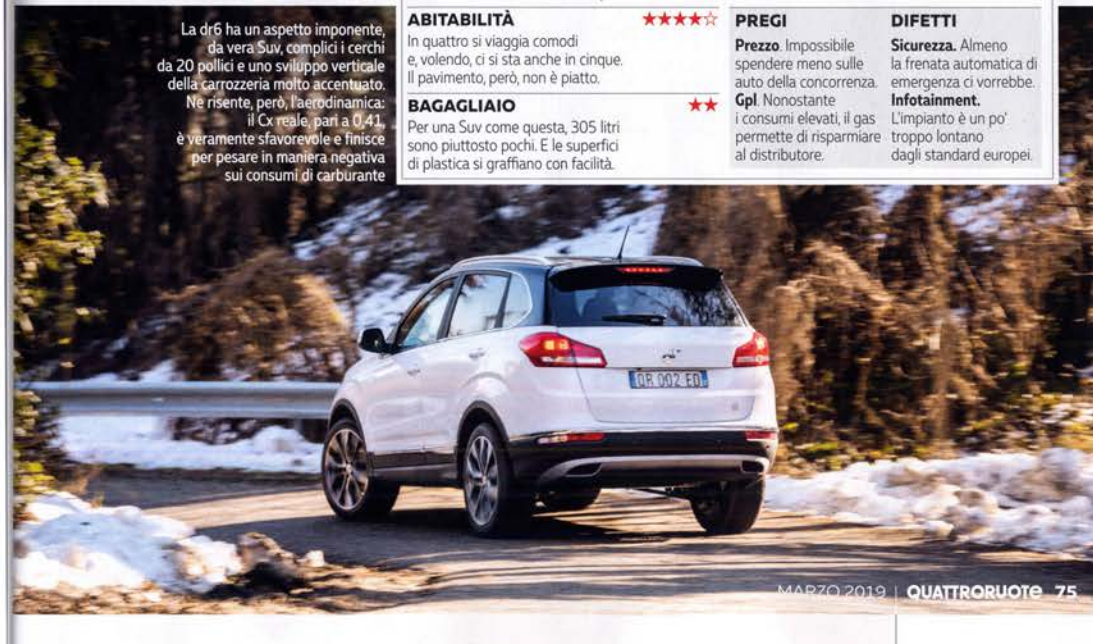
Il bagagliaio è senza dubbio uno dei talloni d'Achille della vettura. Nonostante le dimensioni esterne siano generose, mette a disposizione soltanto poco più di 300 litri. Un risultato molto al di sotto delle aspettative, visto che la Dacia Duster, più corta di 16 cm, di litri ne offre 436: oltre 130 in più dell'italo-cinese.

Capacità complessiva (litri) 305
di cui sotto il pavimento (litri) **-**
Altezza soglia di carico (cm) **80**



PAGELLA

POSTO GUIDA Si sta seduti veramente in alto, come piace a chi cerca una vera Suv. Regolazioni elettriche lato guida.	★★★★	CONFORT L'insonorizzazione è abbastanza curata. Però l'assetto, a causa dei cerchi da 20 pollici, è troppo rigido.	★★★
COMANDI E STRUMENTI La strumentazione è ben leggibile, l'impostazione è classica e i comandi fisici non sono troppo numerosi.	★★★★	MOTORE Una piacevole sorpresa: grazie al turbo, l'1.5 riesce a dare il giusto brio, nonostante il peso elevato.	★★★★
INFOTAINMENT Un sistema che riporta indietro nel tempo. Radio Fm senza Rds e un Bluetooth da perfezionare.	★★	ACCELERAZIONE Non ha valori da capogiro, ma si difende bene. E a Gpl non si avvertono cali di prestazione.	★★★
CLIMATIZZAZIONE Difetta di puntualità e costanza: costringe a continui aggiustamenti. Mancano le bocchette posteriori.	★★	RIPRESA Per fare un sorpasso, meglio scalare. I tempi sono lunghi, ma non così letargici come quelli della dr4.	★★★
VISIBILITÀ Il montante anteriore sinistro limita la visibilità in curva. In manovra aiutano retrocamera e sensori.	★★★	CAMBIO Ha solo cinque marce e in autostrada la mancanza di una sesta di riposo si sente. Inneisti un po' contastati.	★★★
FINITURA Materiali plastici semplici, ma assemblaggi ben eseguiti. I sedili di pelle sono realizzati con cura.	★★★★	STERZO In accelerazione trasmette troppe reazioni e continua a variare il carico. Manca di precisione.	★★
ACCESSORI Sulla dr6 è tutto di serie: dal tetto apribile alla selleria di pelle, fino ai cerchi di lega da 20 pollici.	★★★★	FRENI Tutto bene in condizioni normali, un po' lunga sul bagnato-ghiaccio. L'impianto si affatica facilmente.	★★★★
DOTAZIONI DI SICUREZZA Servirebbe uno sforzo in più. La frenata automatica non è prevista e gli airbag sono soltanto quattro.	★★	COMPORTAMENTO DINAMICO Il rollio evidente non la rende l'auto ideale per affrontare curve in velocità. Puntuali gli interventi dell'Esp.	★★★
ASSISTENZA ALLA GUIDA Il cruise control c'è, ma non è di tipo adattivo. In manovra si può contare sulla retrocamera, ma niente di più.	★★	CONSUMO Percorrenze non entusiasmanti, per colpa di un'aerodinamica sfavorevole. Autonomia da record.	★★★
ABITABILITÀ In quattro si viaggia comodi e, volendo, ci si sta anche in cinque. Il pavimento, però, non è piatto.	★★★★	PREGI Prezzo Impossibile spendere meno sulle auto della concorrenza. Gpl Nonostante i consumi elevati, il gas permette di risparmiare al distributore.	★★★★
BAGAGLIAIO Per una Suv come questa, 305 litri sono piuttosto pochi. E le superfici di plastica si graffiano con facilità.	★★	DIFETTI Sicurezza. Almeno la frenata automatica di emergenza ci vorrebbe. Infotainment. L'impianto è un po' troppo lontano dagli standard europei.	★★★



Legenda (vale per tutte le tabelle della prova): ★ Insufficiente ★ Sufficiente ★ Sufficiente ★ Discreto ★ Buono ★★★★★ Ottimo ★ Vale 5 stelle ★★★★★ Con bode

© Riproduzione riservata
© Riproduzione rta