



# 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 <sub>2</sub> (Cpl)	
€ 21.000	L4 turbobenz./Gpl 1.498 cm <sup>3</sup>	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

Ottenere 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. 

**SCHEDA**

Dati dichiarati dalla Casa relativi alla vettura in prova

**Motore**

- 4 cilindri turbobenzina/Cpl
- Cilindrata 1.498 cm<sup>3</sup>
- 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)**

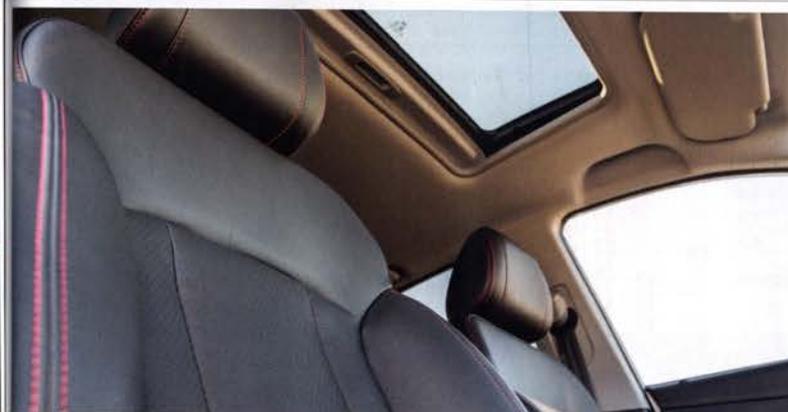
Il motore Acteco della dr6 è sviluppato dall'austriaca Avl e costruito in Cina dalla Chery nello stabilimento di Anhui, 400 km a est di Shanghai. Il nome non è altro che un acronimo dove la "A" identifica l'azienda austriaca, la "c" sta per Chery, "tec" per technology e "co" per cooperation. Di fatto, 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**

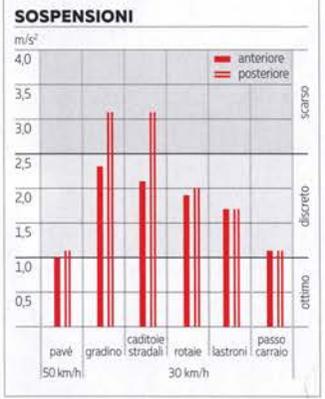
VELOCITÀ	km/h	Benzina	Gpl
<b>Massima</b>		<b>177,0</b>	<b>174,0</b>
<b>ACCELERAZIONE</b> secondi			
0-60 km/h		<b>4,6</b>	<b>4,7</b>
<b>0-100 km/h</b>		<b>10,9</b>	<b>11,2</b>
0-120 km/h		<b>15,3</b>	<b>15,6</b>
0-130 km/h		<b>18,3</b>	<b>18,5</b>
<b>400 metri da fermo</b>		<b>17,5</b>	<b>17,6</b>
Velocità d'uscita (km/h)		<b>127,7</b>	<b>127,4</b>
<b>1 chilometro da fermo</b>		<b>32,6</b>	<b>32,8</b>
Velocità d'uscita (km/h)		<b>156,5</b>	<b>155,2</b>
<b>RIPRESA IN V</b>			
70-90 km/h		<b>7,8</b>	<b>7,9</b>
<b>70-120 km/h</b>		<b>21,2</b>	<b>22,1</b>
70-130 km/h		<b>26,7</b>	<b>28,4</b>
30-60 km/h in ill		<b>6,0</b>	<b>6,4</b>
<b>FRENATA</b> metri g			
<b>100 km/h a minimo carico</b>		<b>38,9</b>	<b>1,01</b>
130 km/h a minimo carico		<b>65,3</b>	<b>1,02</b>
100 km/h su asfalto asciutto + pavé		<b>45,6</b>	<b>0,86</b>
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio		<b>112,3</b>	<b>0,35</b>

**CONSUMI**

PERCORRENZE IN V	km/litro	Benzina	Gpl
90 km/h		<b>14,1</b>	<b>10,9</b>
100 km/h		<b>12,5</b>	<b>9,6</b>
<b>130 km/h</b>		<b>9,1</b>	<b>7,0</b>
140 km/h		<b>8,3</b>	<b>6,4</b>
<b>PERCORRENZE MEDIE E AUTONOMIA</b>			
Percorso			
Città	km/litro	<b>9,1</b>	<b>7,0</b>
	autonomia	<b>502</b>	<b>423</b>
Statale	km/litro	<b>12,1</b>	<b>9,3</b>
	autonomia	<b>663</b>	<b>558</b>
Autostrada	km/litro	<b>9,6</b>	<b>7,4</b>
	autonomia	<b>526</b>	<b>443</b>
<b>Media rilevata</b>	km/litro	<b>10,0</b>	<b>7,7</b>
	autonomia	<b>552</b>	<b>465</b>
Media omologata	km/litro	<b>12,3</b>	<b>10,0</b>
	autonomia	<b>677</b>	<b>602</b>

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**

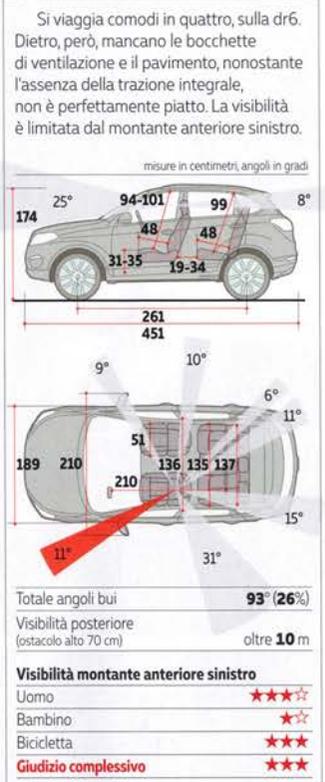


**DATI VETTURA**

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

**AERODINAMICA**  
Cx stradale **0,414**  
Superficie frontale (m<sup>2</sup>) **2,684**

**ABITABILITÀ E VISIBILITÀ**



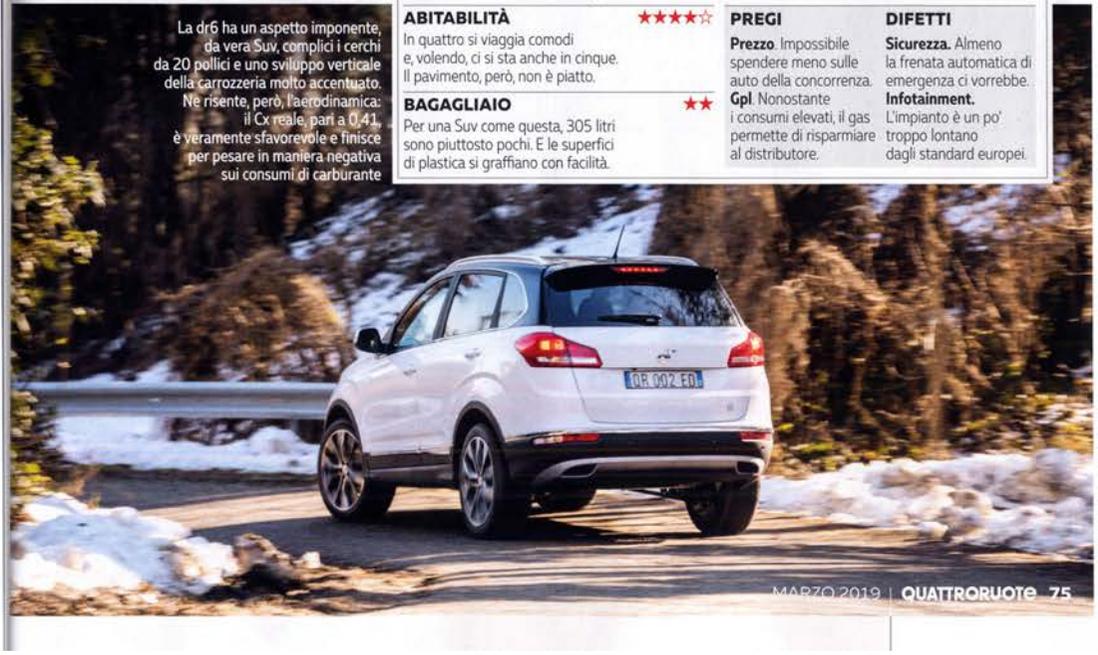
**VANO DI CARICO**

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.



**PAGELLA**

<b>POSTO GUIDA</b> Si sta seduti veramente in alto, come piace a chi cerca una vera Suv. Regolazioni elettriche lato guida.	★★★★	<b>CONFORT</b> L'insonorizzazione è abbastanza curata. Però l'assetto, a causa dei cerchi da 20 pollici, è troppo rigido.	★★★
<b>COMANDI E STRUMENTI</b> La strumentazione è ben leggibile, l'impostazione è classica e i comandi fisici non sono troppo numerosi.	★★★★	<b>MOTORE</b> Una piacevole sorpresa: grazie al turbo, l'1.5 riesce a dare il giusto brio, nonostante il peso elevato.	★★★★
<b>INFOTAINMENT</b> Un sistema che riporta indietro nel tempo. Radio Fm senza Rds e un Bluetooth da perfezionare.	★★	<b>ACCELERAZIONE</b> Non ha valori da capogiro, ma si difende bene. E a Gpl non si avvertono cali di prestazione.	★★★
<b>CLIMATIZZAZIONE</b> Difetta di puntualità e costanza: costringe a continui aggiustamenti. Mancano le bocchette posteriori.	★★	<b>RIPRESA</b> Per fare un sorpasso, meglio scalare. I tempi sono lunghi, ma non così letargici come quelli della dr4.	★★★
<b>VISIBILITÀ</b> Il montante anteriore sinistro limita la visibilità in curva. In manovra aiutano retrocamera e sensori.	★★★	<b>CAMBIO</b> Ha solo cinque marce e in autostrada la mancanza di una sesta di riposo si sente. Inneisti un po' contastati.	★★★
<b>FINITURA</b> Materiali plastici semplici, ma assemblaggi ben eseguiti. I sedili di pelle sono realizzati con cura.	★★★★	<b>STERZO</b> In accelerazione trasmette troppe reazioni e continua a variare il carico. Manca di precisione.	★★
<b>ACCESSORI</b> Sulla dr6 è tutto di serie: dal tetto apribile alla selleria di pelle, fino ai cerchi di lega da 20 pollici.	★★★★	<b>FRENI</b> Tutto bene in condizioni normali, un po' lunga sul bagnato-ghiaccio. L'impianto si affatica facilmente.	★★★★
<b>DOTAZIONI DI SICUREZZA</b> Servirebbe uno sforzo in più. La frenata automatica non è prevista e gli airbag sono soltanto quattro.	★★	<b>COMPORTAMENTO DINAMICO</b> Il rollio evidente non la rende l'auto ideale per affrontare curve in velocità. Puntuali gli interventi dell'Esp.	★★★
<b>ASSISTENZA ALLA GUIDA</b> Il cruise control c'è, ma non è di tipo adattivo. In manovra si può contare sulla retrocamera, ma niente di più.	★★	<b>CONSUMO</b> Percorrenze non entusiasmanti, per colpa di un'aerodinamica sfavorevole. Autonomia da record.	★★★
<b>ABITABILITÀ</b> In quattro si viaggia comodi e, volendo, ci si sta anche in cinque. Il pavimento, però, non è piatto.	★★★★	<b>PREGI</b> Prezzo impossibile spendere meno sulle auto della concorrenza. Gpl. Nonostante i consumi elevati, il gas permette di risparmiare al distributore.	★★★★
<b>BAGAGLIAIO</b> Per una Suv come questa, 305 litri sono piuttosto pochi. E le superfici di plastica si graffiano con facilità.	★★	<b>DIFETTI</b> 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 ★★★ Buono ★★★★ Ottimo ★★★★★ Vale 5 stelle ★★★★★ Con bode

© Riproduzione riservata © Riproduzione rta