

DI PAOLO CICCARONE

**Q**uattro modelli da lanciare, un bilancio da festeggiare: il Salone di Ginevra per Peugeot rappresenta un momento importante al giro di boa dei 200 anni del marchio. E non si può dire che gli ultimi 12 mesi non abbiano lasciato il segno: record di vendite mondiali, passate a 2.142.000 unità, con un incremento del 16,3%, ma soprattutto tassi di crescita sul mercato cinese da far paura: dalle poco più che 600 mila auto del 2000, l'anno scorso il settore ha segnato quasi 1.590.000 auto, ovvero quasi il triplo: e su questo mercato Peugeot ha piazzato altri colpi vincenti. Per far durare questo trend positivo, la scelta di modelli spazia dalla tradizionale berlina tre volumi e station wagon, adatta anche alle flotte aziendali, come la nuova 508, alla media per famiglie, come la versione restilizata della 308 (anche in versione coupé), per non dimenticare il salto nel futuro, con la nuova e finora unica ibrida elettrico-diesel: la 3008. Infine, tanto per strizzare l'occhio allo sport, ecco la nuova RCZ Asphalt con un motore 1600 Thp da oltre 200 CV.

**Con un'offerta mai così completa di modelli va alla conquista della Cina e di nuovi mercati. Ecco la nuova 508, ideale per le flotte aziendali e il restyling della 308 che fa il suo debutto a Ginevra in versione berlina e station wagon**

Insomma, la carne al fuoco è tanta, la scelta pure, il mercato farà il resto. E proprio come prima pedina di questo mercato in evoluzione, Peugeot ha da poco lanciato la nuova 508, una berlina alto di gamma ma non troppo, spaziosa e parsimoniosa, specie nelle spese di gestione che ne faranno poi il punto di forza. Sul mercato italiano le auto di questo segmento sono penalizzate da scelte che non hanno niente che spartire con la qualità delle vetture. Da noi l'automobilista cerca carrozzerie SUV, Crossover, due volumi e altro ancora, ma la tradizione non va più molto. Ed è un vero peccato perché il commercio ci sono modelli a costi competitivi, con spazi, consumi e tanto altro ancora che farebbero impazzire un automobilista sensato. Infatti all'estero così avviene, da noi no, per cui il segmento è in crisi e a parte un paio di marchi tedeschi, che la fanno da padrone, il resto sono piccoli numeri che danno più prestigio che guadagno. Qui la 508 potrebbe giocare un ruolo importante, perché, specie per le flotte aziendali, pare davvero il modello giusto. Di rappresentanza, comodo e spazioso, ma a costi abbattuti ri-

**Mini Rocketman  
Tanto carbonio,  
led e bagagliaio  
estraibile**

La Mini Rocketman è la concept car che anticipa la possibile futura citycar del marchio anglo-tedesco in arrivo entro il 2014. Colpisce l'uso dei led, l'architettura in fibra di carbonio che riduce la massa, e le soluzioni di grande impatto scenico, come il sistema di apertura delle portiere con cerniere a vista o il bagagliaio a sollevamento e a cassetto estraibile nella parte inferiore che fuoriesce di 350 millimetri.



**ESERCIZI DI STILE**



**Ford B-Max  
senza montanti  
La rivoluzione  
è alle porte**

Costruita sulla stessa piattaforma della Fiesta, la B-Max è lunga 4,05 metri e anticipa una futura monovolume compatta. Del tutto inedito il sistema di apertura delle porte: manca il montante centrale e le portiere posteriori sono scorrevoli. Con le porte anteriori e posteriori spalancate, l'apertura è impressionante: più di 1,5 metri di larghezza. Sembra solo una show car, ma Ford assicura: «La B-Max è pronta e pronta per la produzione».

**IL CONVEGNO**

**Allarme sicurezza  
Il 60% dei bimbi  
viaggia senza protezioni**

Anche in una piccola città di provincia, come Morbegno nella provincia di Sondrio che si classifica sempre ai vertici della vivibilità, il problema della sicurezza stradale e dell'educazione dei giovani a comportamenti di guida responsabili rimane di difficile soluzione. È quanto emerso dall'interessante convegno organizzato dal Soroptimist Club di Sondrio, con il patrocinio del Comune di Morbegno, dal titolo «La sicurezza stradale comincia in famiglia». Anche attraverso le proiezioni di filmati di forte impatto, è stata spiegata l'importanza della prevenzione a tutti i livelli, a partire dal controllo delle gomme, alla corretta manutenzione del mezzo, alla scelta di vetture dotate di sistemi di sicurezza quali l'ESP, vero "angelo custode" degli automobilisti. Ma per ottenere risultati significativi in termini di riduzione della mortalità sulle strade, ancora lontana dagli obiettivi indicati dalla Comunità Europea, il fattore più importante resta l'educazione e la sensibilizzazione dei giovani. Come ha ricordato la presidente del Soroptimist Club di Sondrio, Maria Luisa Corno, i numeri parlano chiaro: 4700 morti l'anno, 1 milione di feriti, di cui 300 mila gravi, 10.000 bambini all'anno coinvolti in incidenti stradali (30 al giorno) e ogni 3 giorni muore un bambino in auto, con costi per la collettività di 30 miliardi di euro. Per quanto riguarda i bambini i dati sono altrettanto allarmanti: in Italia più del 60% viaggia in auto senza alcuna protezione. Tutto ciò fa comprendere quanto ancora ci sia da lavorare in termini di coinvolgimento delle famiglie e della scuola per educare i giovani su questi temi. (E.S.)

# Peugeot, voglia di grandeur



**LA NUOVA 308**

**Restyling per luci e frontale  
In più la tecnologia micro-ibrida**

Debutta a Ginevra la nuova Peugeot 308, restilizata e aggiornata nella meccanica, che sarà in vendita da aprile. Rispetto all'attuale modello cambia soprattutto il frontale: ridisegnate la griglia centrale, parte del cofano che ora è meno sporgente e i fari anteriori. Inoltre, le nuove luci diurne a led modificano in modo netto l'impatto estetico della 308. Con il restyling debutterà anche la versione a basso impatto ambientale che è equipaggiata da un 1600 cc turbodiesel da

112 CV abbinato alla tecnologia micro-ibrida e-HDi e allo Stop & Start evoluto: emette appena 98 g/km di CO2. Un risultato possibile grazie a numerosi accorgimenti, tra i quali l'impiego di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, a interventi di riduzione del peso e di miglioramento dell'aerodinamica. Per quanto riguarda la gamma motori, quattro sono a benzina: il 1400 cc da 98 CV, il 1600 cc aspirato da 120 CV e il 1600 cc turbo da 156 e 200 CV. I turbodiesel vanno dal 1600 cc HDi (92 e 112 CV) al 2 litri da 150 e da 163 CV.

rispetto alla concorrenza. Forse proprio per non dare un forte segnale di personalità, rispetto alla 407 che l'ha preceduta, la nuova 508 appare più anonima, con un frontale poco marcato. Potrebbe essere una Volvo S60 o una Opel Insignia, tanto per citarne un paio. Dietro, invece,

il discorso diventa intrigante, con una coda che ricorda la 407 coupé (nella versione berlina) e una Audi A4 station nella versione familiare. L'insieme è gradevole, intrigante, le manca forse un colpo che la renda irresistibile. Poco importa, qui conta la qualità costruttiva. E sulla 508 non manca di certo. Al limite alcune scelte sono discutibili, come il pulsante d'accensione spostato sulla sini-



stra della plancia (a destra o al centro del cruscotto c'era pure il posto...), o il poggia braccio centrale che si apre a libro, per cui il passeggero non riesce a metterci le mani o ad aprirlo. Ampio invece lo spazio ricavato nelle portiere. In quanto ai motori, poco da dire: il 140 CV diesel da due litri sarà quello più venduto, ma anche il 1600 da 112 CV va benissimo, consuma poco e non si sente affatto, se poi volete il brio, i 163 CV del due litri fanno al caso vostro e se siete impallinati, la GT con motore 2.2 Hdi da 204 CV solletica anche i più scettici. Buoni anche i motori benzina, da 120 fino a 150 CV, anche se la coppia del diesel si sposa meglio con la massa della vettura che, tra l'altro, ha una guidabilità molto onesta, sincera e per niente traditrice, da "gran routier", insomma, da stradista di lungo corso. Tre gli allestimenti disponibili, cinque i motori diesel tre i benzina, 2 carrozzerie, berlina e station e prezzi a partire da 23.400 euro per la base 120 CV benzina, berlina (24.200 la SW). In linea con la concorrenza (di segmento), forse leggermente più caro rispetto alla tradizione Peugeot ma giustificato dalla sostanza di un prodotto complessivamente più che apprezzabile.



*Le principali anteprime*

**MERCEDES CLASSE C COUPÈ**

*L'erede della CLC, più bella e filante*

Per sostituire la CLC (che di certo non è stata un successo), e andare all'assalto delle rivali di sempre, Bmw Serie 3 in testa, Mercedes cambia tutto: l'erede si chiama Classe C Coupé ed è uno dei debutti assoluti più attesi a Ginevra. Muso basso, linee affusolate, coda incattivita dal diffusore centrale. In Italia arriverà a giugno. Al Salone c'è spazio anche per la nuova SLK



**MASERATI GRANCABRIO SPORT**

*Sempre più potente ed esclusiva*

Anche per Maserati un debutto assoluto a Ginevra con la GranCabrio Sport, nuova versione della pluri-premiata cabriolet della Casa del Tridente che esalta la guida sportiva a cielo aperto. La potenza del V8 da 4,7 litri è stata aumentata a 450 CV e la velocità massima è pari a 285 km/h. I consumi sono al tempo stesso stati ridotti di un ulteriore 6%. Arriverà ad inizio estate.



**KIA RIO**

*Coreana sportiva ma elegante*

Design moderno ed elegante, la nuova Kia Rio sbarca a Ginevra in anteprima mondiale con la patente di "global car", modello cioè commercializzato in tutto il mondo. In Europa, la vedremo in versione 3 e 5 porte. Rispetto all'ultima Rio del 2005, la compatta coreana è cresciuta nelle dimensioni, seppur di pochi centimetri. «Sportiva ed elegante», la definisce il responsabile del design Kia, Peter Schreyer.



**LAMBORGHINI AVENTADOR**

*Un sogno per pochi da 700 CV*

Lamborghini, dopo Diablo, Gallardo e Murcielago sceglie ancora il nome di una razza di tori per battezzare l'ultima novità. La Aventador LP 700-4 nasce da un progetto tutto italiano, ha un'inedita monoscocca in fibra di carbonio, un nuovo motore 12V da 6,5 litri e 700 CV, e quattro ruote motrici. Velocità massima: 350 km/h. Il prezzo? 255.000 euro, tasse escluse. E quelle prodotte nei prossimi 12 mesi sono già vendute.

