

Con il restyling della sua station wagon media e il bagaglio di tecnologia ed esperienza mutuato dal mondo delle corse per le vetture di tutti i giorni, Peugeot supporta la sua strategia di marchio generalista di fascia alta



Due vetture, stessa "genetica"

Dal rally alla strada, è il momento della 208 Andreucci: «Potente e facile da guidare»

DI FERDINANDO SARNO

Che sia un gran momento per la Peugeot 208 lo testimoniano due indicatori impossibili da smentire. In questo periodo infatti la casa francese festeggia il superamento del traguardo di 10.000 esemplari della 208 Gti stradale, con motore 1.6 turbo da 200 cv, prodotti in meno di un anno nello stabilimento di Poissy, e rinverdisce nei rally la tradizione ultratrentennale di auto vincenti con la nuova 208 T16 R5, che ha fatto il debutto mondiale con un terzo posto al Rally del Ciocco in Toscana, ha poi colto la prima vittoria al Rally dell'Acropoli in Grecia. Solo uno sfortunato inconveniente tecnico infine ha costretto al ritiro al Rally di Sanremo l'equipaggio Andreucci-Andreucci che va comunque decisamente a caccia del campionato tricolore. Le due vetture, la stradale e quella da corsa, hanno la stessa "genetica", non solo lo stesso marchio. Spiega il pilota Paolo Andreucci, sette volte campione italiano e considerato uno dei primi dieci rallyisti più forti al mondo: «La 208 stradale ha le caratteristiche di telaio e di freni come la T16 R5 da gara. Inoltre è molto bilanciata sul posteriore, per essere una trazione anteriore.

È una vettura semplice, facile da guidare, ma che - avvisa chi la compra - può andare molto forte». Quanto al motore della 208 Gti «ti fa divertire con potenza» ma in particolare «l'assetto, e soprattutto i freni, sono eccezionali», dice ancora Andreucci. C'è una naturale osmosi fra prodotto stradale e vetture racing in casa Peugeot. Peraltro il marchio T16 (che sta per turbo 16) è fatto per richiamare la Peugeot 205 T16, uno dei 'mostri del famigerato gruppo B che negli anni '80 spopolò nel Mondiale Rally. Oggi, per svezzare la nuovissima 208 T16 il pilota toscano è stato impegnato mesi in innumerevoli test sulle strade di Francia, Toscana, Sardegna e Liguria. La 208 T16 da corsa, che ritrova il turbo su vetture Peugeot da gara dopo anni di successi della 207 S2000 aspirata, ha il compito di proseguire la tradizione vincente. «Peugeot - dice Andreucci - è sempre stata presente nei rally, oggi possiamo avere una bellissima auto con prestazioni molto buone al costo di circa 200 mila euro contro i circa 300 mila di quanto costavano quelle precedenti. Inoltre lo spettacolo può migliorare grazie al turbo che rende la guida in gara più facile proprio perché ti toglie dalle situazioni di "sotto coppia" che purtroppo emergono con l'aspirato». Decisive le gomme Pirelli, anch'esse protagoniste dei test su asfalto e sterrato: «Abbiamo dovuto adattare l'assetto alle Pirelli, che sono andate molto bene. Sulla terra dobbiamo iniziare il lavoro, in vista del Sardinia Rally. La Pirelli è un'ottima gomma su tutti i fronti e i risultati lo dimostrano. Conosco il lavoro e come è migliorato in questi ultimi anni. Siamo al top e anche la Formula Uno ci ha portato qualcosa in più in fatto di qualità».

La 208 T16 R5 dell'equipaggio Andreucci-Andreucci che partecipa al Campionato Italiano rally



Peugeot 308 SW

L'altra idea di familiare

DI CORRADO CANALI

In un mercato come il nostro dove tengono banco solo city-car, Suv e Crossover, Peugeot punta anche sul classico, reinterpretando la station wagon e lanciando la nuova versione "lunga" della sua 308 con l'obiettivo di venderne 2.500 unità quest'anno, e altre 6.000 nel 2015. Segni distintivi: silenzio, comfort, prestazioni brillanti e consumi sorprendenti grazie al nuovo 3 cilindri 1.2 turbo Pure Tech. Stilisticamente invece il punto di partenza è sempre la berlina. Come per tutte le station è la versione più corta a dettare le regole. La nuova 308 SW sembra, però, smarcarsi dal ruolo di modello derivativo e basta, se non altro perché è molto più grande della 5 porte: 34 cm in più in lunghezza per un totale di 459, dei quali 23 dietro le ruote posteriori. Un'altra auto insomma: una "familiare" moderna, ma anche elegante. La parte anteriore della 308 SW, invece, è identica alla della berlina così come, passando all'abitacolo, la plancia è la stessa: scelta intelligente, visto che si tratta dei due "plus" della berlina. Tornando alla plancia, per ridurre al minimo lo spostamento degli occhi tra la strada e gli strumenti, il cruscotto è più in alto del solito, mentre il volante, più piccolo è in posizione bassa. In generale la plancia è semplice perché funzioni come il "clima", la radio e il telefono Bluetooth si gestiscono dallo schermo a sfioramento di 9,7 pollici del navigatore. Bene le finiture: qualità dei materiali e assemblaggi sono buoni. Notevole la luminosità, specie se si dispone dell'enorme tetto in vetro da 1,69 metri quadri, un optional da 550 euro.

Discreta la manovrabilità, merito dalla dotazione di serie che include fari interamente a led, fendinebbia, retrovisori esterni sbrinabili e sensori di parcheggio anteriori e posteriori. Se, poi, la berlina offriva già un discreto spazio ai passeggeri posteriori, la 308 SW va ben oltre: le porte sono più ampie e il divanetto dietro è stato arretrato di 3 cm, lasciando più spazio alle gambe. Notevole il bagagliaio: a schienali su, la capienza è di ben 610 litri: 190 più della berlina. Se, invece, reclinati, tramite pratiche levette, la capacità sale a 1660 litri. Tutto bene per quanto riguarda la praticità d'uso: la soglia, a soli 61 cm da terra, limita gli sforzi quando si deve caricare, il tendalino si aziona facilmente e trova posto sotto il pianale, il portellone si apre

e chiude senza fatica. Di serie ci sono la botola passante nello schienale del divano e le guide in alluminio sul pianale, con i ganci per fissare i bagagli. Nel nostro test, abbiamo guidato la 1200 cc a 3 cilindri a benzina da 130 CV: brillante e pronta, si porta a spasso senza sforzi la wagon. Merito anche della cura dimagrante che ha portato a ridurre il peso di 140 kg rispetto alla precedente 308 SW. L'impressione è che la spinta sia adeguata anche a pieno carico e le prestazioni dichiarate realistiche: 205 km/h, da 0 a 100 km/h in 12 secondi e consumi medi di 4,7 l/100km. Numeri insomma da motore

diesel. Il tre cilindri è silenzioso e non lascia filtrare vibrazioni nell'abitacolo al punto che non ci si rende conto dell'intervento dello Stop&Start. Grazie al buon lavoro delle sospensioni il confort è notevole. Infine i prezzi, superiori di 800 euro rispetto alle 308 berline equivalenti: vanno dai 19.300 euro della 1200 cc e-THP Access da 110 CV ai 28.550 della 2000 cc BlueHDI "automatica". Allure, a gasolio da 150 CV, ma la gamma diesel include anche le 1600 da 92 e 115 CV. La 308 SW sarà disponibile in Italia dal 9 giugno.



La nuova 308 SW in vendita da giugno con prezzi a partire da 19.300 euro

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

L'autostop che si paga

Una volta non esisteva un altro modo di chiamarlo. L'autostop era un sistema economico per viaggiare e fare anche nuove conoscenze. Ora, in tempi di tecnologia spinta, il nome è "ride sharing", ma il concetto è lo stesso. Tranne che il trasportato paga per salire in auto. Tramite una piattaforma online infatti automobilisti e viaggiatori che hanno in comune la stessa destinazione, si incontrano sul web per condividere la vettura e le spese di viaggio. A metterli in contatto è BlaBlaCar, 6 milioni di iscritti in Europa, decine di migliaia di destinazioni e 700.000 passeggeri trasportati ogni mese. In Italia BlaBlaCar esiste da maggio 2012 e in queste vacanze pasquali l'offerta di passaggi è aumentata del 310% rispetto a Pasqua 2013. Effetto della crisi economica più che di un reale desiderio di socializzare, ma viaggiare da soli in futuro sarà sempre più un lusso per pochi.

NUOVO RECORD SULLA 308

Con un pieno di benzina 1.810 km

Il titolo di "Auto dell'Anno" la Peugeot 308 l'ha già vinto, ora il marchio del Leone offre sulla sua berlina media una nuova motorizzazione, il turbo benzina PureTech da 130 Cv, con consumi ed emissioni da primato. Con una versione rigorosamente di serie della Peugeot 308 è stato stabilito un nuovo record in materia di consumi con 2,85 litri di carburante per 100 km e 1.810 chilometri percorsi con un pieno di carburante. I brillanti risultati sono stati ottenuti sul circuito spagnolo di Almeria sotto il controllo delle autorità francesi dell'Unione Tecnica dell'Auto. La 308 dotata del nuovo motore tre cilindri turbo benzina PureTech, equipaggiata con cambio manuale a sei rapporti, ha viaggiato per più di 32 ore consumando in tutto 51,4 litri. Al raggiungimento del record di consumi e di distanza con un solo pieno ha contribuito uno staff di piloti alternatosi alla guida della vettura senza che venissero effettuati interventi sull'auto.

SALONE DI PECHINO 2014

Alla conquista della Cina con la 2008 ibrida e la futuristica Exalt

La Cina non è mai stata così vicina, e non stupisce che il Salone di Pechino diventi di questi tempi una delle rassegne più strategiche per molti marchi automobilistici. Così con 16 veicoli tra modelli di serie e concept car, Peugeot espone la gamma più ampia della sua storia in Cina, partendo dal Crossover 2008, a cui farà seguito un'offerta completa di veicoli firmati Roland Garros, la concept car Exalt e la 2008 Hybrid Air. Quest'anno fra l'altro il Salone di Pechino, in programma fino al 29 aprile, si tiene in un contesto di conquista commerciale senza precedenti per Peugeot, che nel primo trimestre 2014 ha immatricolato più di 85.000 vetture (+18,6% rispetto al primo trimestre 2013 in un mercato

globale in aumento del 13,3% nel medesimo periodo) stabilendo un nuovo record storico di vendite in Cina. Lanciata in Europa un anno fa, la 2008 ha già totalizzato più di 130.000 ordini e lo sbarco in un mercato dei SUV compatti in piena crescita, permetterà alla vettura di raggiungere il suo obiettivo di vendite mondiali di 221.000 unità nel 2015. Più futuristica ma esteticamente di grande impatto invece la Exalt, concept car che integra materiali tradizionali e tecnologici, e un know-how frutto delle culture francesi e cinesi. Rendendo omaggio all'arte dell'automobile francese degli anni 1920-1930, la sua carrozzeria in acciaio grezzo è sagomata a mano da un artigiano, maestro nella lavorazione delle lamiere.

LA NUOVA CITY CAR

La 108 parte sotto i 10 mila euro

Peugeot ha comunicato i prezzi per l'Italia della nuova 108, mantenendo quello della versione di ingresso sullo stesso valore di quello della "sorellina" Citroën C1, cioè 9.950 euro. La rinnovata 108, presentata al Salone di Ginevra, condivide con l'altra francesina la carrozzeria a 3 o 5 porte, e una variante con tetto in tela, che prende il nome di Top!. Leggera, tecnologica e personalizzabile con i suoi 3,47 m di lunghezza, la 108 porta al debutto un nuovo sistema di infotainment con schermo touch da 7", e soprattutto compie un significativo passo in avanti rispetto alla precedente 107 per quanto riguarda il contenimento del peso: 840 kg in tutto, 80 in meno rispetto all'antenata, che aiutano i tre cilindri in gamma - il 1.0VTi 68 CV, disponibile anche col cambio robotizzato, e il 1.2VTi 82 CV - a ridurre ulteriormente consumi ed emissioni.

il mondo Peugeot