

DI ALBERTO CAPROTTI

«S e non ci fosse, bisognerebbe inventarla». Le icone vivono di slogan, ma gli slogan da soli non bastano. Il tempo non fa sconti, per resistere ci vuole di più. Soprattutto per resistere senza cambiare, o quasi. Per questo Panda non è mai stata un'auto come le altre. Da 35 anni fa categoria a sé, ed è diventata un genere refrattario all'estinzione.

Per continuare ad essere la più amata dagli italiani (anche nel 2014 è stata in assoluto la vettura più venduta per il terzo anno di fila) la sua ricetta è sempre la stessa: semplicità e funzionalità. Certo, una rinfrescatina ogni tanto serve. Soprattutto per non far abbassare il livello d'attenzione. Ecco allora l'idea: l'abbinamento con K-

Fiat creativa

Matrimonio tra icone di praticità: l'auto più amata dagli italiani aggiunge una versione speciale "firmata" K-Way

Way, il marchio di giacche anti-pioggia per eccellenza, altra icona difficile da imitare e senza tempo.

Colori vivaci, dettagli divertenti, interni frizzanti e una ricca dotazione di serie: così la nuova Panda indossa l'impermeabile. Presentata all'ultimo Salone di Ginevra, la serie speciale si caratterizza oltre che per rivisitazione estetica, anche per la dotazione di sicurezza integrata da due giubbini di emergenza (quelli da indossare obbligatoriamente quando si resta "in panne" e si esce dall'auto) con cappuccio anti-pioggia impermeabile, color giallo fosforescente. I nuovi "Visibag" destinati solo alle vetture Fiat, sono omologati secondo il Codice della Strada e sono utilizza-

Inestinguibile Panda



La nuova Panda K-Way, serie speciale del modello che da più di tre anni è al vertice delle vendite in Italia

nabili a quattro tinte per le calotte degli specchietti e per i coprimozzo delle ruote (giallo, arancione, blu e titanio). In titanio, invece, sono verniciati la barra frontale porta logo e quelle longitudinali sul tetto. Sfiziosità le cinture di sicurezza, che riprendono la cromia delle zip delle famose giacche impermeabili.

«Con venti combinazioni diverse di colori, la Panda è diventata impermeabile alla noia», sottolinea Antonella Bruno, responsabile dei modelli funzionali di Fiat. Con la nuova Panda K-Way debutta anche una linea di accessori per il tempo libero con lo stesso brand, acquistabile su internet, tramite lo store.fiat.com, o in concessionaria. Per resistere, appunto, ci vuole altro. L'epoca in cui un'automobile era solo un'automobile, è finita per sempre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'interno con le tasche per i "Visibag"

I NUMERI

35 gli anni di Panda. La prima versione del fortunato modello di casa Fiat infatti esordì nel 1980: da allora ne sono state immatricolate 6 milioni e 500 mila esemplari

9.950 euro, è il prezzo di ingresso (valido per il periodo di lancio) della versione base della nuova Panda K-Way. Inclusi nel prezzo climatizzatore e radio CD/MP3, barre sul tetto, vetri elettrici anteriori e 4 airbag

13 giugno, la data del debutto nelle concessionarie italiane della Panda K-Way, che verrà venduta anche nei principali mercati europei.

bili anche in bici, in moto o per tutti i giorni. In auto sono alloggiati in due piccole borse poste dietro gli schienali anteriori.

La Panda K-Way debutta in concessionaria il prossimo 13 e 14 giugno e al lancio può contare su una promozione che per

la 1.2 benzina da 69 Cv taglia il prezzo dagli ufficiali 13.750 euro a 9.950 euro con finanziamento a tasso agevolato e mini-rata da 99 euro al mese.

Completissima la scelta di motorizzazioni: oltre al 1.2 benzina, le altre disponibili sono il TwinAir Turbo da 85 Cv (13.750

euro) e le alimentazioni bifuel a Gpl (1.2 69 Cv, 14.250 euro) e a metano (0.9 TwinAir da 80 Cv, 16.050 euro). A queste, in un secondo tempo si affiancherà la turbodiesel 1.3 Multijet. L'auto si può scegliere in sei colori di carrozzeria (blu, bianco, nero, rosso, giallo e arancione), abbi-

Peugeot

Il restyling della piccola francese che a 3 anni dal lancio ha conquistato il mercato. Ora con una versione diesel che batte tutti in fatto di consumi

DI CORRADO CANALI

Se Peugeot è "tornata" il merito è soprattutto della 208. In tre anni la più credibile fra le eredi della mitica 205 non ha solo guadagnato consensi unanimi che si sono tradotti, fra l'altro, in oltre tre milioni di unità vendute. Ma ha ridato impulso alla creatività della Casa del Leone, tanto che al seguito della 208 sono poi arrivati modelli come la 2008, la versione crossover che mancava e soprattutto una "media" come la 308 in grado di competere ad armi pari coi mostri sacri del settore più importante in Europa per numero di unità vendute.

Un'impresa riuscita con un'auto di grande personalità come la 208 e grazie al coraggio di Peugeot di rimettersi in gioco in termini di stile, ma anche con delle soluzioni originali come il volante di diametro ridotto abbinato ad una strumentazione raccolta in un cruscotto più sottile del solito che ha conquistato tutti sia pure dopo un'iniziale diffidenza.

Ora però per la 208 arriva il momento più difficile: cosa farà da grande? In Peugeot se lo sono chiesti e le risposte si sono concretizzate in un restyling che dà il via alla seconda generazione della citycar del Leone. Minime le modifiche estetiche concentrate nel frontale che ora è più elegante e importante, ma ha il pregio di non deludere i precedenti acquirenti della vettura tanto le differenze sembrano minime. L'apparenza, però, inganna. La 208 è cresciuta in fretta e potrebbe dare del filo da torcere anche ai modelli "premium" del settore. Già perché l'abitacolo è ora più completo, grazie ad un impianto multimediale perfezionato, tanto che nel grande schermo da 7 pollici visualizza anche le applicazioni del telefonino, con la funzione MirrorLink. E poi i nuovi colori, comprese le tonalità opache che fanno tanto tendenza. Ma le novità non mancano anche sotto al cofano e prevedono soluzioni l'Active City Brake che frena in automatico la vettura sopprimendo alla distrazione del guidatore specie quando è alle prese con le code da traffico sempre più congestionato. E poi i mo-

Il record della 208: la più astemia della città

tori con consumi ed emissioni ridotti ai minimi termini. Tre benzina, tutti 3 cilindri di 1000 cc da 68 CV e 1200 cc d 82 CV a cui si aggiungerà a breve anche il 1200 cc turbo da 110 CV abbinabili anche ad un pratico cambio automatico a 6 rapporti. Più il 1600 cc turbo da GTi e GTi by Peugeot Sport. Novità anche sul fronte dei diesel, tutti 1600 cc in tre varianti di potenza da 75, 100 e 120 CV con la versione da 100 CV che ha stabilito il record assoluto dei consumi sulla lunga distanza per un veicolo di serie, con soli 2,0 litri per 100 km. Un record che ne fa la vettura con motore termico più parsimoniosa disponibile in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Peugeot 208: in Italia arriverà a metà giugno con prezzi a partire da 12.300 euro

La storia

«Il mio giro del mondo in 26 anni»

DI GIAN PIERO PIAZZA

Per Gunther Holtorf, il desiderio di voltare pagina dopo 30 anni di lavoro presso una nota compagnia aerea dove era stato pilota e poi di manager, ha dato il via al primo chilometro di un leggendario giro intorno al mondo. Questo piccolo uomo animato da un'indomita voglia di avventura era partito da Amburgo con la moglie Christine e l'inarrestabile compagno di viaggio, un "rinoceronte" targato Mercedes-Benz, il fuoristrada della Classe G. Da allora, in un raid intercontinentale durato 26 anni e concluso nell'ottobre del 2014, la Mercedes 300 GD dei coniugi Holtorf, umanizzata con il soprannome di "Otto", ha percorso quasi 900.000 chilometri, una distanza equivalente al tragitto dalla Terra alla Luna e ritorno più due volte la circonferenza del globo. Per l'esattezza 897 mila chilometri di cui 250 mila lontano dalle strade asfaltate, con tratti disseminati di buche o sentieri di montagna in vertiginosa pendenza. «In più - spiega Gunther Holtorf al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, prima tappa di un lungo tour celebrativo fra i principali Paesi europei - "Otto" ha dovuto fare i conti con il carico: tra equipaggiamento e generi alimentari, taniche, utensili, verricello, ricambi e ruote di scorta, la vettura superava le 3,3 tonnellate, un sovraccarico di 500 kg rispetto al peso complessivo ammesso. Ma nonostante la potenza del 5 cilindri diesel di appena 88 cv quel portentoso



Gunther Holtorf e la sua Mercedes "Otto"

L'impresa di Gunther Holtorf: 900 mila Km al volante di "Otto", l'inarrestabile Mercedes Classe G

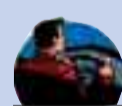
SUV non ha mai mostrato segni di fatica». Durante l'infinito viaggio che è stato annoverato nel Guinness dei primati, Holtorf ha varcato le frontiere di 215 Paesi in condizioni climatiche spesso proibitive, come i +50 gradi dell'Outback australiano e i 27 gradi sottozero dell'inverno siberiano e ha ottenuto il permesso di inoltrarsi, unico straniero al volante di una vettura straniera, in territori inaccessibili, come la Corea del Nord e la Cina.

Ora, il fuoristrada del 77enne pioniere delle quattro ruote è esposto a Torino fino al 7 giugno ed è l'apripista di una nuova sezione del museo dedicata ai grandi viaggi con una mostra aperta al pubblico fino al 27 settembre. In un apposito spazio a pianterreno sono esposti 14 veicoli diventati leggendari per aver compiuto imprese incredibili, tra cui figurano esemplari a 2 o 4 ruote come la Lambretta D che tra il 1956 e il 1959 fece il giro del mondo guidata da Cesare Battaglini e la Willys MB, una delle 640.000 Jeep costruite durante la seconda guerra mondiale, che nel 2013 ha percorso circa 1.200 km per fare ritorno nella fabbrica dov'era stata costruita 70 anni prima.

Nell'occasione, Mercedes ha celebrato i 35 anni di storia della Classe G, un'icona del fuoristrada che continuerà a essere prodotta fino al 2025, e i 30 anni della trazione integrale permanente 4Matic, con l'annuncio dell'arrivo imminente di quattro nuovi modelli nella gamma SUV della Stella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

La tecnologia c'è Manca la firma

Bollo scaduto, assicurazione assente, revisione saltata, targa falsa, multe non pagate. L'occhio elettronico non perdona e scova i trasgressori. Dove lo stanno usando, sta dando buoni risultati. Ma qualcosa non torna. Il sistema elettronico collegato alle telecamere di controllo che, leggendo le targhe, scopre se si è in regola con gli adempimenti di legge, ha un piccolo intoppo. Burocratico. Il codice della strada infatti per ora non prevede la sua natura sanzionatoria. Una piccola "dimenticanza" nel mare di norme e regolamenti. La tecnologia insomma c'è. Ma funziona dove non servono troppe firme e scartoffie. A Dubai, per esempio, le multe ti vengono segnalate in tempo reale con un SMS sul telefonino. Da noi dobbiamo aspettare che il parlamento legiferi, che la norma venga attuata, il regolamento emanato, il sistema omologato. Per cui una volta trovato chi sgarrà, lo si può solo invitare a presentarsi coi documenti in regola. Se la targa è falsa o l'auto rubata, di sicuro ci sarà la fila agli sportelli... (PCic.)