# Ecco Stonic, la Kia di conquista

Quella dei B-Suv oggi è la fascia di mercato che accoglie chi non ha la necessità di scegliere un'auto dalle dimesioni impegnative, ma vuole cambiare e provare qualcosa di più moderno della classica berlina. Non esserci per un costruttore significa rinunciare al 7% del mercato totale (1,1 milioni di immatricolazioni l'anno). Con il lancio della nuova Stonic dunque, Kia si appresta a entrare in un territorio decisamente vasto e redditizio, definito "di conquista" poichè il 21% dei clienti di questo tipo di vetture provenie dalle utilitarie e un altro 15% arriva invece dai segmenti superiori. «Nel nostro Paese la situazione è ancora più interessante - spiega Giuseppe Bitti, amministratore delegato di Kia Motors Italia - e Stonic si troverà a competere in un mercato in cui la quota dei B-Suv rispetto agli altri segmenti salirà al 12-14% nei prossimi anni. Sarà dunque un elemento fondamentale per la nostra crescita: nel 2017, con Stonic commercializzato solo per 3 mesi, dovremmo chiudere con 50mila Kia vendute in Italia, ma nel 2018 saliremo a quota 55mila».
Il design della nuova Stonic, creato in Europa in collaborazione con il Centro Stile del marchio coreano, mescola linee orizzontali nette con superfici morbide e scolpite che compongono un look abbastanza originale. Realizzato sulla piattaforma Y-B della ultima generazione Rio, Stonic è proposta con la sola trazione anteriore e con sospensioni sviluppate per garantire una guidabilità su misura per i mercati europei e offrire la massima sicurezza attiva, con la tenuta di strada supportatata dalla presenza dell'ESC (Electronic Stability Control) e del VSM (Vehicle Stability Management).
Sotto al cofano, motori benzina e diesel di ultima generazione ispirati al downsizing per offrire la maggiore efficienza con il minimo peso e tutte equipaggiate con il sistema Stop&Go. Si parte dal tre cilindri 1.0 T-GDI da 120 Cv per passare al quattro cilindri 1.4 MPi da 100 Cv (sempre a benzina) e al 1.6 CRDi da 110 Cv. La gamma verrà poi completata con l'unità 1.2 MPi da 84 Cv, per i neo patentati.
Stonic si appresta così sfidare realtà forti come come Renault Captur, Nissan Juke, Fiat 500X e Peugeot 2008 e porterà in dote, come tutte le altre Kia, il valore aggiunto rappresentato dai 7 anni e 150mila chilometri di garanzia.
La prevendita inizia in questi giorni, accompagnata da un tour che toccherà la più celebri località balneari italiane: il listino dovrebbe posizionarsi tra 16.000 e 22.000 euro, mentre il debutto in concessionaria è previsto nella prima metà di ottobre. **(A.C.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Kia Stonic, prezzi da 16.000 euro

Approfondimenti, test e notizie nella sezione Motori vai sul sito **www.avvenire.it**

AUTO 8

**Alberto Caprotti**

# Vent'anni di ibrido Toyota guida la svolta

Con la Prius (un nome, un destino) ha fatto debuttare la tecnologia ibrida. Vent'anni esatti dopo, e con oltre 3,9 milioni di unità vendute nel mondo, quella vettura ai tempi visionaria nella concezione e poco gradevole nelle forme, ha fatto da apripista alla motorizzazione più razionale al momento disponibile con la quale Toyota ha da poco festeggiato 10 milioni di vetture ibride immatricolate nel mondo.
Questa tecnologia ormai presente con decine di modelli nel listino di quasi tutte le marche, a maggio ha raggiunto il record storico di vendite anche in Italia, con 6.700 unità e 3,3% di quota di mercato. Toyota resta la regina dell'ibrido, scelto dal 60% dei suoi clienti: in termini di immatricolazioni sono sue 6 delle prime 10 vetture vendute in Italia con motori benzina+elettrico, mentre il suo brand di lusso Lexus resta ancora l'unico marchio a offrire una gamma esclusivamente hybrid.
«Essenzialmente sono quattro le ragioni di questo successo – spiega Andrea Carlucci, amministratore delegato di Toyota Motor Italia –. Grazie all'ibrido, che non necessita di ricarica, riusciamo a colmare il vuoto determinato dall'assenza di infrastrutture necessarie per l'elettrico, oggi ancora poco accessibile. Inoltre la tecnologia ibrida di ultima generazione, nel caso di Prius, permette di circolare per più del 73% del tempo in modalità elettrica e quindi a "zero emissioni" in un normale percorso casa-lavoro, e di raggiungere l'eccezionale valore del 79,4%, in un percorso urbano. A ciò si unisce il piacere di guida che queste auto garantiscono e l'accessibilità, grazie ad un prezzo di listino ormai allineato a quello delle equivalenti vetture a motorizzazione tradizionale».
I risultati appena evidenziati coincidono con il lancio di una campagna celebrativa dei 20 anni dall'introduzione dell'ibrido, che prevede un'offerta ai clienti basata su nuove promozioni e la disponibilità di avanzate tecnologie di sicurezza attiva come il "Toyota Safety Sense", offerto di serie su tutti i modelli Toyota. La campagna rispecchia l'impegno intrapreso dal brand per stimolare la sostituzione di un parco auto italiano particolarmente anziano ed inquinante, promuovendo la diffusione su larga scala dell'ibrido.
A questo proposito il Primo Forum di Legambiente sulla mobilità ha visto confrontarsi un mese fa a Milano i principali operatori del settore e le aziende del mondo automotive, sul tema della transizione verso la mobilità del futuro a zero emissioni, proprio in prossimità della presentazione da parte del Governo del documento "Elementi per una Roadmap per la mobilità sostenibile 2030". Per Carlucci si tratta di «un'attività fondamentale portata avanti dal Governo italiano, la prima piattaforma di conoscenze condivise alla quale Toyota ha contribuito con il massimo impegno; ma le sue enormi potenzialità sono state attenuate dal riferimento inserito, in materia di possibili incentivi, oltre che ai veicoli a combustibili alternativi, anche all'Euro 6. Questo pone un limite nel settore automotive e non sembra riconoscere la fondamentale importanza dell'Innovazione, valore invece centrale nella visione della mobilità sostenibile di Toyota».
Proprio in tema di incentivi, l'ad di Toyota Italia ha ricordato l'esperienza positiva francese con il Piano Grenelle I varato nel 2009 che prevedeva, tra l'altro, una tassa sui consumi di energia fossile, associata ad una riduzione della pressione fiscale, per salvaguardare il potere d'acquisto delle famiglie: «Il Piano Grenelle – ha spiegato Carlucci – con il tempo ha portato vantaggi alle tecnologie alternative, soprattutto all'ibrido, e ha agevolato il rinnovo del parco auto francese nel giro di pochi anni. Situazione completamente diversa invece è quella in cui versa il parco auto italiano che vede ancora circolare milioni di vetture con più di dieci anni di anzianità. Ma il fatto che l'ibrido abbia superato il 3% di quota di mercato senza nessun incentivo, testimonia il forte interesse del pubblico e la necessità di un cambiamento nella normativa del nostro Paese per diffondere una nuova cultura energetica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Boom di vendite**

**Verso il raddoppio in un anno in Italia della quota di mercato delle auto a benzina+elettrico Carlucci: «Oggi la Prius viaggia per il 73% del tempo a zero emissioni»**

**IL TEST**

## Jeep Compass, la media che piace

La nuova Compass, Suv medio di Jeep: 25.000 euro il prezzo di ingresso alla gamma

**Per essere il piccolo di casa, tanto piccolo non lo è. Anche se le misure di Jeep Compass sono da vettura media, classico segmento C per dirla tecnicamente, lo spazio interno enorme fa a pugni col termine piccolo, per cui meglio dimenticarselo. Il Suv del Gruppo Fca ha tutte le caratteristiche per entrare di prepotenza in un settore redditizio, dove la concorrenza è molto forte. Ma qui per la nuova Compass giocano a favore alcuni fattori. La linea, bella, elegante e per niente ingombrante, che riprende i canoni del Cherokee, Suv di successo e di dimensioni maggiori. La semplicità della meccanica, nulla di sofisticato ma altamente affidabile e senza tanti fronzoli (ad esclusione del cambio automatico a 9 marce, uno dei migliori in circolazione): quindi una vettura pratica, essenziale ed economica, spazi interni sufficienti per portare a spasso la famiglia o usarla per lavoro, una linea gradevole, che fa molto coupè (e che a tratti ricorda vetture di categoria maggiore e più blasonate) e un prezzo di ingresso agguerritissimo: si parte da 25 mila euro per la versione da 140 cavalli dotata del motore a benzina 1.4 Multiair. Buone anche le sensazioni al volante, dall'acustica (solo il diesel ad alte velocità fa sentire le vibrazioni), al cambio automatico preferibile a quello manuale. Tanta l'elettronica di bordo, e confortevole la guida anche sullo sterrato. Motori: detto del benzina, ci sono due diesel: il 1.6 multijet da 120 Cv e due allestimenti per il 2.0, da 140 e 170 CV, ottimo compromesso.**

***Paolo Ciccarone***

# Peugeot ritocca in "verde" la 308

**Damiano Bolognini Cobianchi**

Un design più intrigante, interni rivisitati, vari aggiornamenti tecnologici e motori meno inquinanti: così Peugeot rinnova la gamma 308 senza stravolgerla, dopo tre anni e mezzo di carriera e 760mila unità vendute nel mondo, di cui 60mila consegnate in Italia.
L'aggiornamento di mezza età sarà ordinabile da settembre e i principali cambiamenti nello stile della compatta transalpina riguardano il frontale: il paraurti presenta tre prese d'aria nella parte inferiore, al posto dell'attuale unica bocca. Il cofano è stato ridisegnato. Differenti sono anche i fendinebbia e i proiettori, con la linea integrata di LED sempre accesi, ora prevista per tutte le versioni, mentre al posteriore spicca un nuovo fascione paracolpi.
All'interno, si apprezzano tessuti di qualità superiore e la disponibilità di un sistema di intrattenimento con schermo di tipo "capacitivo", dotato di Mirror Screen, per replicare in plancia le informazioni contenute nel telefonino. Il navigatore satellitare offre in più mappe 3D e le informazioni su traffico e Autovelox.
Tra i tre motori a benzina della futura gamma, il PureTech 130 S&S è stato dotato di filtro antiparticolato. Tra i cinque a gasolio, il 2.0 da 180 Cv ha visto abbassare i propri consumi del 7%, grazie all'abbinamento con un cambio automatico a otto rapporti della giapponese Aisin. Debutta, poi, un BlueHDI 1.5 da 130 Cv, alla prima applicazione su un modello del gruppo PSA: presenta l'80% di componenti modificate rispetto al 120 Cv 1.6 da cui deriva e, come il "duemila", è già in regola con la normativa Euro 6c sui gas di scarico (in vigore per i nuovi modelli dal prossimo settembre e per tutte le vetture da targare da settembre 2018). L'ingegnere Enzo Strusi, responsabile della sua efficienza, chiarisce: «Adotta una nuova testata a sedici valvole. I filtri sono stati raggruppati vicino al motore così lavorano a temperature più alte e non serve aggiungere additivo a base di cerina per bruciare il particolato. L'AdBlue permette invece di far rientrare le emissioni di ossidi di azoto nei valori previsti dal 2020».
Alla guida, questo quattro cilindri dimostra di essere silenzioso, elastico e rapido nel salire di giri. In montagna la coppia di 300 Nm permette spesso di "dimenticarsi" la marcia inserita. Nel complesso esalta le qualità dinamiche della 308, auto stabile e ora più sicura, grazie ai numerosi dispositivi elettronici di ausilio alla guida, come il sistema di mantenimento automatico della vettura in corsia che, in caso di distrazione del guidatore, può intervenire applicando leggere correzioni sul volante, per mantenere il veicolo in traiettoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Peugeot 308, qui in versione SW

Pagina a cura di Alberto Caprotti

*ControMano*

## Il popolo dell'infradito

Zoccoli e canottiera alla Fantozzi (quando va bene): sta prendendo definitivamente possesso anche delle autostrade il popolo ciabattante dell'infradito. Quello che guida, e pure quello che viaggia a fianco, spesso con gambe e piedi nudi appoggiati sul cruscotto, dimenticando le devastanti conseguenze in caso di collisione e di apertura dell'airbag. Il codice della strada in questo non aiuta: parla genericamente di "autodisciplina nello scegliere l'abbigliamento" ma (incredibile) non esiste più alcun divieto dal 1993 circa l'uso di calzature aperte per chi guida, né è vietato farlo a piedi nudi malgrado l'evidente pericolosità della scelta. Ma dove il decoro personale non arriva, dovrebbe soccorrere la logica. È vero, fa caldo. Ma non abbastanza per disinserire il cervello.