Peugeot 3008, lo sdoganamento del Suv urbano

Quelli che parlano bene, le definiscono "iconiche", perchè hanno segnato un'epoca. Belle, a volte strane, comunque amatissime. Sono poche invece le vetture che nella storia dell'auto hanno cambiato l'immagine di un marchio. Nel caso di Peugeot, ora tocca alla 3008 – vettura che il marchio francese è una tappa importante del processo di "suvizzazione" iniziato con la 2008 e che prosegue con la nuova 5008 – che rappresenta in assoluto anche una delle più interessanti espressioni della mutata visione del concetto di automobile.
L'innovativa soluzione per il posto di guida ad esempio, l'i-Cockpit, con il cruscotto in alto e il volante piccolo "tagliato" sopra e sotto, che sulla nuova 3008 passa alla seconda generazione: sembra solo una scelta originale, ma cambia la percezione della guida, e decisamente in meglio. Questo, sommato alla linea filante, l'eleganza d'insieme e il profilo tutt'altro che invadente della vettura, contribuisce a sdoganare definitivamente l'immagine dei nuovi Suv da città, e a convincere anche chi li ha sempre guardati con avversione e sospetto.

Il moderno i-Cockpit della nuova Peugeot 3008

Con la 3008, nella versione 1.6 turbodiesel da 120 Cv abbiamo percorso circa 500 km in una settimana apprezzandone i consumi moderati, il sistema che grazie a un sensore riporta in traiettoria in caso di distrazione ed evita le collisioni a bassa velocità, e la complessiva sensazione di qualità dei materiali che rendono piacevole la vita di bordo. Il suo limite? Il prezzo, che per le versioni a gasolio con questa potenza parte da 25 e arriva a 32 mila euro: non pochi. Ma nel mare magno delle nuove auto, tutte purtroppo molto uguali tra di loro e apparentemente in competizione solo per vedere quale è più "connessa", c'è finalmente un prodotto gradevole da vedere e bello da guidare. **(A.C.)**

Scatola nera, dubbio scontato

Alberto Caprotti

Cresce sempre di più in Italia il numero di chi sceglie di far installare sulla propria vettura la cosiddetta "scatola nera". Il nome, che richiama i disastri aerei, è inquietante. Ma in attesa che il suo utilizzo diventi obbligatorio per legge, sta diventando molto meno "sinistro" per gli automobilisti, come tutte le cose che consentono di risparmiare.
Il dispositivo satellitare che ad uso assicurativo monitora e registra tutte le informazioni sul veicolo e sul comportamento del conducente, ha fatto segnare un incremento del 300% dal 2012 a oggi, diventando protagonista delle polizze Rc auto: stando ai dati Ivass (Istituto di vigilanza sulle assicurazioni) resi noti pochi giorni fa, nel 2016 il trend di crescita della "black box" si è rafforzato fino a essere presente nel 19% dei contratti stipulati nel quarto trimestre. A Caserta e Napoli addirittura più del 50% dei contratti prevede la "scatola nera"; e a Catania, Reggio Calabria, Salerno, Foggia, Crotone, Barletta-Andria-Trani, Palermo, Siracusa, Catanzaro, Bari e Ragusa raggiunge il 40% dei contratti.
Non è un caso che il fenomeno riguardi soprattutto il Sud, dove il costo delle polizze è decisamente più elevato, mentre in altre zone dove i prezzi sono più contenuti, come nel Nord Italia, la loro crescita è decisamente minore. Il primo, fondamentale vantaggio che comporta infatti è quello del contenimento dei costi assicurativi qualora sia installata a bordo: secondo le stime di settore, la scatola nera può far risparmiare fino al 38% sul premio per i residenti di Roma, fino al 40% a Bologna e addirittura del 60% a Napoli. Gli sconti sulla sola Rc auto, in linea generale, oscillano invece tra il 10 e il 20%.

COME FUNZIONA
La scatola nera è un dispositivo elettronico mobile dotato di un localizzatore Gps collegato ad una centrale remota con una scheda telefonica capace di registrare la posizione e la velocità del veicolo. Grazie a un "accelerometro" è in grado di misurare in G (accelerazione gravitazionale) la forza dell'impatto di un veicolo a seguito di un incidente. Quindi offre la possibilità di ricostruire la dinamica esatta del sinistro, mentre in caso di furto dell'automobile ne agevola il ritrovamento. Gli automobilisti che acconsentono all'installazione del dispositivo dichiarano anche il consenso ad essere monitorati, seppur con dei limiti imposti dal Garante sulla Privacy.

STRUMENTO ANTI-FRODE
La scatola nera può registrare in maniera oggettiva una grande quantità di dati inerenti la condotta e lo stile di guida dell'assicurato. Può essere installata sulle automobili con un contratto di comodato d'uso gratuito entro 15 giorni dalla stipula del contratto assicurativo ed è progettata per resistere anche a condizioni estreme. Grazie all'enorme quantità di dati registrati, l'adozione della scatola nera viene caldeggiata dalle compagnie assicurative come misura di contrasto per le frodi e, di conseguenza, come strumento per abbassare i prezzi delle polizze Rc Auto.

OBBLIGATORIA, MA QUANDO?
Dopo oltre un anno e mezzo di discussioni, a inizio maggio il Senato ha approvato il cosiddetto "ddl concorrenza": il provvedimento che a Montecitorio dovrà tornare per il via libera definitivo, contiene alcune novità di rilievo per gli automobilisti, e punta a rendere obbligatoria l'installazione delle scatole nere "in maniera progressiva - si legge nel testo - con priorità sui veicoli che svolgono un servizio pubblico o che beneficiano di incentivi pubblici e, successivamente, sui veicoli privati".

COSA DICE LA NUOVA LEGGE
Fortunatamente non è una delega in bianco. Nella legge che scriverà, il governo dovrà infatti ispirarsi ad alcuni principi fondamentali: non dovranno esservi oneri per i cittadini; le black box dovranno essere "portatili e interoperabili" e il governo dovrà stabilire "le caratteristiche tecniche" e le modalità di "raccolta e gestione di dati"; i dispositivi dovranno avere "valore di prova nei procedimenti amministrativi e giudiziari"; dovrà essere garantita "una efficace ed effettiva tutela della privacy". Il decreto parla genericamente di "sconti significativi" sull'Rc auto che le compagnie dovranno offrire ai propri clienti nel caso in cui si decida di installare, appunto, una scatola nera (o se tale dispositivo è già presente). E specifica che i costi di installazione, disinstallazione, funzionamento, sostituzione e portabilità delle scatole nere sono comunque a carico dell'assicurazione.

LO SCONTO? LO DECIDE L'IVASS
Lo sconto dunque sarà calcolato sulla base di un regolamento che l'Ivass, l'Autorità che vigila sulle assicurazioni, dovrà emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge. Da notare che gli automobilisti virtuosi residenti nelle province a maggiore sinistrosità, che saranno rese pubbliche dall'Ivass con un apposito elenco, potranno godere di uno sconto "aggiuntivo e significativo" nel caso in cui non abbiano provocato incidenti negli ultimi quattro anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

Piace alle assicurazioni e il 20% delle auto nuove già la scelgono per risparmiare sulla polizza. Ma in attesa della legge che la renderà obbligatoria, è a rischio la privacy
E pure la beffa

Perché SI

- In caso di furto, tramite la "scatola nera" l'autovettura viene immediatamente localizzata, facilitando così il recupero della stessa.
- Sconto (variabile) sul premio polizza e per coloro che ottengono un buon punteggio come qualità di guida
- Localizzazione della vettura e assistenza 24 ore su 24 con possibilità di intervento immediato e automatico del carro attrezzi
- Possibilità di ricostruire la reale dinamica in caso di incidente (evitando così frodi e liti tra i conducenti)
- Velocizzazione delle pratiche per il rimborso del sinistro.
- Personalizzazione del preventivo assicurativo in base al proprio stile di guida e possibilità di pagamenti rateizzati del premio

Perché NO

- Non esiste una scontistica uguale per tutti. E questo rende aleatori i vantaggi promessi.
- In qualche caso, denunciato anche dal Codacons, i servizi accessori all'installazione della scatola nera comportano costi che addirittura annullerebbero gli sconti
- La black box, una volta a bordo, detta legge (e annulla la privacy). In caso di incidente può aiutare a dimostrare la totale responsabilità altrui, ma una propria minima irregolarità al momento del sinistro (un lieve eccesso di velocità, in particolare), può compromettere il rimborso.
- In caso di danneggiamento della scatola stessa, l'assicurato deve rimborsarne il costo all'assicurazione, così come a suo carico sono i costi di disinstallazione in caso di vendita del veicolo.

Il restyling della monovolume Fiat

Diventa più bella e frena da sola La 500L cambia faccia e si fa in tre

Ferdinando Sarno

A ciascuno la sua 500L, verrebbe da dire. Per uso esclusivamente cittadino? Ecco la versione Urban. Un week end con pic-nic in fuori strada? C'è la versione Cross (che sostituisce la Trekking). Si va al mare per una vacanza, portandosi anche i nonni? Ecco la Wagon, che di posti ne ha addirittura 7. Così, dopo 5 anni e 430 mila unità vendute nel mondo, la Fiat 500L si rinnova migliorando ancor più l'offerta della famiglia 500 composta anche dalla mitica 500 berlina (ha appena compiuto 60 anni) e dalla 500X lanciata nel 2014.
«È nuovo il 40% dei componenti», spiega Luca Napolitano, capo del brand Fiat. Davvero tanto per un semplice restyling, e dovrebbe notarsi all'istante. In realtà, i rinnovamenti sono molto discreti e, a prima vista, non sembra abbiano stravolto la vettura. Anzi, bisogna essere dei grandi esperti (o possederne una) per accorgersi che sono cambiati, per esempio, il frontale, i gruppi ottici (che sfruttano la tecnologia a led per le luci diurne) e il paraurti anteriore. La vera rivoluzione è all'interno, con la nuova plancia (più "pulita" e intuitiva), il volante multifunzione ridisegnato e il cruscotto con i due strumenti circolari (contagiri e contachilometri) nel mezzo dei quali si trova un display a colori da 3,5" dove vengono visualizzati i dati relativi alla vettura e del navigatore. Inalterati i pregi che hanno decretato il successo di questa vettura: lo spazio interno (davvero enorme), la funzionalità tipica di un MPV, la visibilità, l'accessibilità e il comfort, apprezzabile soprattutto nei lunghi viaggi.
Motori e trasmissioni, checchè ne dicano americani e tedeschi in fatto di emissioni, sono prestazionali e affidabili; curata la sicurezza attiva e passiva con l'Autonomous City Brake. Si tratta di un ausilio alla guida dotato di un sensore laser posizionato nella parte superiore del parabrezza, capace di rilevare la presenza dei veicoli che precedono. Viaggiando al di sotto dei 30 km/h, in caso di potenziale collisione imminente, il sistema frena in automatico la vettura. Migliorato infine l'infotainment: pratico e di semplice utilizzo il nuovo sistema Uconnect™ HD Live touchscreen da 7".
Un difetto? L'impostazione dei sedili posteriori che, a causa anche di un poggia-testa invadente, costringe il passeggero a viaggiare leggermente piegato all'indietro. La nuova Fiat 500L, in tre allestimenti, è già ordinabile e debutterà in concessionaria il 17 giugno. Tra quel 40% di cambiamenti non c'è il listino che, con un prezzo di partenza di 15.900 euro (14.900 in caso di finanziamento "Menomille"), è rimasto invariato.

La nuova Fiat 500L, arriva a metà giugno
Prezzi da 15.900 euro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Test, notizie e approfondimenti nella sezione Motori: vai sul sito
www.avvenire.it

AUTO&

Pagina a cura di Alberto Caprotti

ControMano

Europa, guida a senso unico

Negli ultimi anni i costruttori automobilistici hanno ottenuto in Germania 11 miliardi l'anno di finanziamenti per ricerca e sviluppo, come incentivi per gli investimenti e sotto forma di sgravi fiscali e bonus per la rottamazione. Lo ha ammesso lo stesso governo tedesco in seguito a un'interrogazione parlamentare. Su quelli che odorano di aiuti di Stato illegittimi in base alle regole sulla concorrenza, per ora non si ha notizia di reazioni da parte della Commissione Ue, impegnatissima invece con la procedura di infrazione aperta (ovviamente su pressione tedesca) contro il governo italiano per le presunte reticenze e mancati controlli sui motori diesel di Fiat-Chrysler. Ma si sa: l'Europa della signora Merkel guida sempre a senso unico.