

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

**Lo sconto sull'autobus che inquina come l'auto**

Secondo un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro, l'80,4% degli autobus in circolazione in Italia è stato immatricolato prima del 2012. I dati Aci segnalano anche l'età degli autobus italiani: circa 11,4 anni di media, a fronte dell'età media europea attorno ai 7,5 anni. Le conseguenze sono intuitive, in termini di minore sicurezza e di maggior impatto ambientale. Gli autobus più vecchi ancora in circolazione infatti hanno dispositivi non aggiornati con le tecnologie più recenti e allo stesso tempo presentano livelli di emissioni di sostanze inquinanti più alti rispetto ai mezzi di ultima generazione. Per questo lascia perplessi la mossa del governo che prevede, in cambio della rottamazione delle vetture fino ad Euro 3, l'elargizione di 1.500 euro da utilizzare in abbonamenti ai mezzi pubblici. Il provvedimento fa parte del "decreto clima", ma di ecologico qui rischia di esserci molto poco.

LA NOVITÀ/1

**Eleganza e spazi Serie 3 Touring, altra conferma dello stile Bmw**

Tutto il buono della berlina, e tanto spazio per il carico. Con stile ed eleganza, quello che si chiede a una Bmw che deve essere usata per lavoro o rappresentanza. Nell'era dei Suv, trovare una station wagon attraente è raro, ma con la nuova Serie 3 Touring entriamo in un mercato dove l'Italia dimostra di apprezzare questo tipo di carrozzeria. Infatti a livello mondiale siamo il terzo mercato, dopo Germania e Gran Bretagna.

Quanto ai contenuti, sono i soliti di Bmw, ovvero alto livello di dotazioni anche se spesso optional. Aumentano anche le misure: più lunga di 76 mm, più alta di 8 e più larga di 16 rispetto alla precedente, quel tanto che basta per dare più abitabilità. Il bagagliaio, che parte da una misura minima di 500 litri, si apre in due modi diversi. Solo col lunotto alzato, oppure con tutta la sponda abbassata, quindi due tipologie di carico che a seconda degli usi aiuta a sfruttare al meglio la vettura.

Per i motori, solita ampia scelta fra diesel e benzina, con la 320 D da 190 cavalli diesel che la farà da padrona anche se la 318 D di ingresso alla gamma, con 150 cavalli, potrebbe essere una buona soluzione per chi vuole una Bmw ma non può spingersi oltre. E poi motori a benzina di alto livello, biturbo con tanta potenza e coppia, col top rappresentato dalla 340iDrive da 374 cavalli. Dal prossimo luglio ci sarà anche una 330 e ibrida plug in da 292 cavalli e 63 km di autonomia elettrica. I prezzi: si parte da 41.600 euro per la 318 D fino ad oltre 71.000 per le versioni più potenti e accessoriate. Quattro gli allestimenti: Business, Sport, M Sport e Luxury.

Paolo Ciccarone

La nuova Bmw Serie 3 Touring



La nuova Peugeot 208: sarà in vendita in Italia dal 4 novembre a partire da 14.950 euro, o con innovative formule di noleggio

**In un'auto tre mondi diversi L'equivalenza di Peugeot 208**

ALBERTO CAPROTTI

I conica, trivalente e anticipatrice della nuova era della mobilità: ha un ruolo importante per Peugeot, ma anche per tutto il mondo dell'automobile, la nuova 208, con la quale il marchio francese inaugura non solo la nuova generazione di un modello popolarissimo (22 milioni di esemplari venduti dal 1983 ad oggi), ma soprattutto un approccio diverso e aperto nei confronti dell'auto per quanto riguarda le formule di utilizzo e la scelta delle propulsioni.

La svolta fondamentale è la possibilità di disporre di una gamma completa di motori endotermici diesel e benzina (rispondente alle normative più

restrittive in materia di emissioni) affiancata in concomitanza da una versione 100% elettrica che pone Peugeot 208 un passo avanti rispetto alla concorrenza nel segmento B

Benzina, diesel oppure elettrica: la nuova berlina francese anticipa la svolta della mobilità in tema di formule di utilizzo e scelta delle propulsioni

ma all'uso che se ne fa di essa, con tariffe mensili di costo d'esercizio equivalenti tra benzina, diesel ed elettrico grazie alle quali i clienti possono scegliere allestimenti e motori più adatti alle proprie esigenze.

Due le formule previste per l'utilizzo: iMove (finanziamento) e Free2Move (noleggio). Per quest'ultima possibilità, a fronte di un anticipo di 3.500 euro e una rata variabile, il costo mensile - se si considera il carburante - resta uguale per tutte le versioni

(399 euro), dando la possibilità di scegliere quella che si preferisce spendendo la stessa cifra. Un programma questo che in realtà è influenzato da troppe variabili per risultare matematicamente ineccepibile, ma la provocazione è corretta per abituare ad una nuova mentalità. La 208 nello slogan che la accompagna "non si compra, ma si guida" ovviamente è però disponibile anche per l'acquisto

tradizionale, compreso tra i 14.950 euro (prezzo d'attacco) per la gamma con motori termici ed i circa 33.000 della elettrica in versione base, che gode però degli incentivi che in regioni come la Lombardia consentono di dimezzare la spesa. Rivoluzione concettuale a parte, la nuova 208 è anche molto intrigante dal punto di vista del design e del piacere di guida: costruita sulla piattaforma di ultima generazione CMP del Gruppo Psa, con il pacco batterie dell'elettrica sistemato sotto il pianale in modo che l'abitacolo offra identico spazio a

passaggeri e bagagli per tutte le versioni, è più lunga (4,05 metri), più larga e più bassa rispetto al passato. I motori previsti sono tre benzina 3 cilindri 1.2 PureTech da 75 a 130 Cv, un diesel 4 cilindri 1.5 BlueHDi e l'elettrica e-208 dotata di un'unità da 100 kW equivalenti a 136 Cv dotata di una batteria da 50 kWh che permette un'autonomia (dichiarata) fino a 340 km. La ricarica può essere effettuata con presa domestica in 14 ore, o in mezz'ora collegandosi ad un sistema rapido per avere l'80% del "pieno".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Audi Q3 Sportback

LA NOVITÀ/2

**Q3 Sportback, la bellezza dell'equilibrio firmato Audi**

I gusti personali sono sempre opinabili. Ma l'ultima nata di casa Audi, la Q3 Sportback, è indubbiamente bella da vedere e di grande personalità, perché riesce a innestare - con grande equilibrio - elementi da coupé su una base Suv per offrire prestazioni da berlina. Un lavoro esemplare quello svolto dal centro stile Audi in nome della sportività: tutto fa apparire la Sportback più lunga della "sorella" Q3, sebbene l'ingombro delle due vetture sia praticamente identico. E la sua maggiore dinamicità non ha compromesso l'ambiente interno: stessa cubatura per il baule (530 litri) e medesima abitabilità posteriore, ben fruibile grazie al divano scorrevole e schienali inclinabili. Sul fronte dell'infotainment la Q3 Sportback porta al debutto sulle "Q" l'assistente vocale Amazon Alexa. Capitolo propulsori: al lancio sul mercato sono disponibili i 2.0 litri TDI e TFSI con potenze di 150 e 230 Cv. La gamma si amplierà con le 2.0 TDI quattro S tronic da 150 e 190 Cv e ancora la 1.5 TFSI da 150 Cv, disponibile anche con tecnologia mild-hybrid su cui il brand di Ingolstadt conta molto. Quattro gli allestimenti per un listino che parte da 41.400 euro. Fermo restando che vedendo la lista degli optional a 360° (vedi i proiettori a Led Audi Matrix), la cifra ovviamente lievita a dismisura per gli allestimenti più ricchi. Comunque sia, la nostra sensazione è che la Q3 Sportback piacerà non solo a chi ne ha seguito in diretta la "prima" italiana, al Teatro Armani di Milano. Un debutto da vera star prima che la parola passi al (piccolo) mercato del segmento C-Suv.

Giorgio Ascorti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA

**Arriva Xceed, una crossover di carattere: Kia non smette di stupire**

Dopo berlina, shooting brake e station wagon, Kia aggiunge un crossover alla famiglia Ceed: la Xceed. Progettata, disegnata e costruita in Europa, arriva in un momento di grande successo dei Suv che nel Vecchio continente detengono il 35% di quota di mercato. «Xceed ci darà l'occasione di allargare i nostri orizzonti di vendita, offrendo agli acquirenti un'ampia gamma di modelli in questa fascia di mercato. L'obiettivo è venderne circa 10mila all'anno», spiega Giuseppe Bitti, amministratore delegato di Kia Italia. La nuova crossover coreana misura 4,39 metri di lunghezza, 1,82 di larghezza e 1,48 di altezza. Rispetto alla Ceed berlina ha più ca-

rattere estetico, merito di un cofano allungato, di un frontale in parte ridisegnato e di una linea del tetto che scende velocemente verso il basso ricordando quella di una coupé. L'abbiamo provata intorno a Marsiglia in un percorso fatto di strade urbane ed extraurbane, spinta dal 1.4 TGD i a benzina da 140 cavalli con cambio automatico a doppia frizione e sette rapporti. La prima impressione è quella di un'auto solida e compatta con una dinamica ispirata al confort e ideale anche per lunghi viaggi. Nelle vie strette e trafficate della città la visibilità è molto buona perché si sta seduti in alto e i montanti sono sottili. Il motore è pronto e scattante soprattutto ai bassi regimi e

140 Cv sono più che sufficienti per cavarsela in ogni situazione. All'interno le differenze con una vettura premium di pari segmento

sono ridotte, merito dei materiali di qualità, di assemblaggi precisi e dell'assenza di scricchiolii. Al centro della plancia debutta il nuovo

schermo touch da 10,24 pollici da cui si controlla il sistema di infotainment, veloce e intuitivo. Anche il cruscotto è digitale con un display da 12,3 pollici. Bagagliaio non dei più capienti e visibilità posteriore scarsa, i difetti che abbiamo riscontrato. La vettura è disponibile anche con un 1.0 litri tre cilindri turbo benzina da 120 cavalli e, per chi cerca le prestazioni, c'è un 1.6 da 204 Cv. Previsto un solo diesel: il 1.6 CRDi da 115 o 136 Cv. Nel corso del 2020 arriverà anche una versione ibrida plug-in (abbinata a un motore 1.6 a benzina) e una mild hybrid diesel. Prezzi a partire da 22.750 euro.



Canale motori  
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



Edoardo Nastro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OGGI E DOMANI LA IX EDIZIONE

**"La sostenibilità è un dovere" A Palermo torna No Smog Mobility**

La sostenibilità è un dovere che non può più essere rimandato. È da questo assunto che parte oggi a Palermo la IX edizione di "No Smog Mobility". La rassegna, l'unica dedicata alla mobilità sostenibile - privata e pubblica, individuale e collettiva, di persone e merci - nata da un'idea di Gaspare Borsellino e Dario Pennica coinvolge esperti del settore, case costruttrici di veicoli e componenti, associazioni di categoria e soprattutto i giovani. Anche quest'anno infatti, la manifestazione si svolgerà al Dipartimento di Ingegneria con la partecipazione di studenti liceali e universitari. Domani, dopo l'assegnazione dei "Green Prix", per le migliori idee e soluzioni a favore della mobilità sostenibile (il premio: nuovi alberi da piantare per infoltire il bosco di No Smog Mobility all'interno della città universitaria) si avvieranno i forum. "Qualità dell'aria: è tutta colpa del diesel?" con la partecipazione del sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, seguito da "Zero emissioni, condivisione, autonomia: i veicoli, i sistemi, i servizi", a cui parteciperanno rappresentanti e dirigenti di Ford, Fca, Ikonity e Free2Move. I lavori si concluderanno con un focus su "Sicurezza attiva e passiva: lo stato dell'arte". (E.S.)