

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Patenti facili
E cattivi
pensieri

Solo il 15% degli esaminandi in Italia viene bocciato all'esame per la patente. Forse perché i nostri candidati ci arrivano preparatissimi? Chissà. Il problema è che questa percentuale praticamente si azzerava in alcune province del Sud, dove la patente non si nega quasi a nessuno. È quanto emerge da un'elaborazione del Centro Studi di AutoScout24 sulla base dei dati 2018 del Ministero dei Trasporti. L'analisi mostra che i promossi in Puglia sono il 97,3%, in Cam-

pania il 97%, in Molise il 96,6%, e i valori di Calabria, Basilicata e Sicilia sono simili. Al contrario la scure degli esaminatori si abbatte in Sardegna (solo il 69,8% dei promossi), Trentino-Alto Adige (70,5%) e Liguria (72%). Se questa differenza geografica fa venire cattivi pensieri, di peggiori ancora ne suscita un altro dato: l'8% dei giovani la patente dichiara di non poterla prendere per una questione di costi. E questo non è sospetto ma umiliante. Per l'Italia, s'intende.

IL RESTYLING DELLA CROSSOVER FRANCESE

Nuova fuori, sorprendente dentro
Peugeot 2008 cresce in tutto

La nuova Peugeot 2008: il listino parte da circa 21mila euro

La Volkswagen Golf 8: arriverà a marzo sul mercato



AL VOLANTE DELLA NUOVA GENERAZIONE

L'ottava Golf eclettica sotto il cofano
L'icona di Volkswagen offre sempre di più

PAOLO CICCARONE

Di vecchio c'è rimasto solo il nome, 2008, applicato in bella evidenza sul cofano. Per il lancio del nuovo Suv di segmento B, Peugeot ha messo mano al design e chi si aspettava semplici ritocchi della 2008 precedente, è rimasto stupito. Ora nello spirito e nella linea assomiglia molto al fratello maggiore, il 3008. L'impatto visivo è forte, merito della cintura alta, della linea slanciata sul posteriore sapientemente nascosta da accostamenti di colore intelligenti e moderni. E poi la calandra: grande, chiaro segno di un veicolo che strizza l'occhio ai mercati orientali, dove certi stili piacciono. E infatti Peugeot 2008 è una global car, come si dice oggi, ovvero una vettura uguale per tutti i mercati. La rivoluzione è anche motoristica. Oggi con lo stesso pianale (la sigla è Cmp, ed è la base per altri modelli del gruppo PSA da 208 a Ds3 Crossback e Opel Corsa) si abbinano motori tradizionali, benzina e diesel, oltre un moderno elettrico che meriterebbe un capitolo a parte per essere spiegato e apprezzato. Di sicuro il concetto è vincente: stessa auto, motore a scelta.

Rinnovata nel design, rivoluzionata nei motori: la vettura resta identica anche nella versione elettrica

sposta dietro la seduta e si ritorna in posizione tradizionale, solo che quelli dietro potrebbero essere sacrificati. E poi al volante. Pensi di dominare la scena, come accade con 3008, invece sei circondato dall'abitacolo, con la cintura alta a far da protezione. L'iCockpit adotta il sistema 3 D, modernissimo, divertente e lunare, ma potrebbe non piacere a tutti guidare col piccolo volante basso e la strumentazione a vista poco più in alto. Questione di gusti e adattamento. Una volta presa l'abitudine, diventa poi difficile rinunciare. Su strada c'è molto sottosterzo, in curva si sente il carico sull'anteriore. Ma la 2008 non è nata per dedicarsi alle corse. I motori: vasta scelta a benzina. Tre potenze su una cilindrata di 1200 e tre cilindri. Si parte da 100 Cv per arrivare a 130 e 155. Diesel invece il classico 1.5 Hdi da 130 Cv e da febbraio arriva il 100 cv. Infine la versione elettrica da 310 km di autonomia, ma 3 quintali in più di peso. In questo caso, grazie alla coppia del motore elettrico, si sente la massa, ma il tipo di propulsione fa dimenticare il resto. Davvero intrigante. I prezzi partono da circa 21 mila euro per la 100 Cv benzina Active per arrivare a 23.050 della Hdi 100 Cv e i 30500 della EV.

2020
Un anno da guidare

Le tre sfide: l'elettrificazione difficile, il limite delle emissioni da rispettare per i costruttori (e le relative sanzioni da evitare), e le fusioni industriali

Mercato: i primi mesi si apriranno con un'offerta abbondante di "km zero" ibride ed elettriche a prezzi più abbordabili. Ecco perché

ALBERTO CAPROTTI

Per capire cosa (e come) guideremo nel 2020 occorre immaginare l'auto come un gatto che si mangia la coda. Deve necessariamente diventare più ecologica (per una questione di coscienza ma soprattutto perché se non lo fa, ora sarà soggetta a multe miliardarie) e quindi spingere le propulsioni elettriche al posto di quelle tradizionali, ma al tempo stesso sa che le vetture a batteria rappresentano una nicchia infinitesima del mercato. Che non decolla perché le vetture elettriche continuano a costare più delle altre, e le infrastrutture per caricarle sono carenti. L'unica certezza è che il limite delle emissioni da rispettare (e le relative sanzioni da evitare); le fusioni industriali - come quella in via di perfezionamento tra Fiat-Chrysler e Psa Peugeot-Citroen - in un quadro economico sempre più diviso a blocchi; e la trasformazione della mobilità attraverso l'elettrificazione sono le tre grandi sfide per l'anno che verrà.

Primo scoglio: da gennaio entra in vigore il regolamento che abbassa da 130 a 95 g/km il valore

medio delle emissioni di CO2 delle nuove auto vendute in Europa. I costruttori che sfioreranno i limiti pagheranno tra un anno una sanzione di 95 euro per ogni grammo di CO2 in eccesso moltiplicato per il numero delle auto vendute. Un salasso insostenibile per alcuni. Da qui l'obbligo di accelerare l'offerta di vetture a basse (o zero) emissioni per abbassare la media. Ma se in Italia a fronte di 1,77 milioni di veicoli immatricolati dall'inizio del 2019, quelli 100% elettrici sono meno di 10 mila (e in Europa la percentuale resta allo 0,7% sul totale), è inevitabile che l'operazione risulti impossibile in tempi brevi. A meno di ricorrere a scorciatoie consentite dalla normativa (come l'acquisto di crediti "puliti" da marchi che ne hanno in eccesso) o l'autoimmatricolazione di modelli ecologici per farli risultare comunque venduti: se l'anno nuovo inizierà con un'offerta abbondante di "chilometri zero" ibride ed elettriche a prezzi più abbordabili, non ci stupiremo affatto. Per i clienti sarà un vantaggio, per la salute del comparto una necessità con conseguenze comunque negative.

LA PROVA SU STRADA/1
Forester e-Boxer,
Subaru sposa l'ibrido

FERDINANDO SARNO

Una Subaru ibrida? Fino a qualche anno fa era un'eresia. Ora invece chi vuole acquistare una Forester ha un'unica scelta: l'e-Boxer. Dove la "e" sta per elettrico, ma rappresenta un mild hybrid. Mentre Boxer è tutta la tradizione, irrinunciabile, della casa delle Pleiadi. Cioè trazione integrale, piacere di guida e affidabilità. Prodotto sulla piattaforma Subaru Global Platform, la Forester e-Boxer (che adotta il sistema EyeSight di ultima generazione) è già disponibile nelle concessionarie in tre allestimenti: Free (da 35.500 euro), Style (da 38.500) e Premium (da 43.000). Rispetto al modello che sostituisce, la nuova Forester ha dimensioni dif-



La nuova Subaru e-Boxer: il listino parte da 35.500 euro

ferenti (il passo è aumentato di 29 mm) ma mantiene il raggio di sterzata di 5,4 m che garantisce la maneggevolezza della serie precedente. Sotto il cofano, il motore a benzina, 4 cilindri da 2 litri di cilindrata, ad iniezione diretta, aspirato, capace di erogare una potenza di 150 CV lavora insieme al motore elettrico da 16,7 CV, installato all'interno della scatoletta del cambio. Le batterie agli ioni di litio si trovano in un contenitore ven-

tilato (al posto della ruota di scorta). Il sistema e-Boxer consente, inoltre, di viaggiare scegliendo fra tre modalità di guida (EV Driving, Motor Assist Driving e Engine Driving) e utilizzando la funzione X-Mode (di serie) attivabile tramite una manopola posta sul tunnel centrale che offre due programmazioni differenti a seconda della tipologia di strada e di asfalto che si devono affrontare.

PROVA SU STRADA/2
Mercedes Classe A Sedan
Alla berlina piace la coda

GABRIELE VILLA

La domanda "cattiva" se la sono fatta loro, gli uomini di Mercedes. Aprendo la presentazione alla stampa della nuova Classe A Sedan: «C'era proprio bisogno di una berlina a tre volumi?» si sono chiesti, furbescamente, per anticipare le nostre perplessità. E allora, almeno, incalziamo: se ne sentiva così tanto la mancanza, nell'epoca in cui o sei Suv o sei fuori (dal giro)? C'è lo zampino, anzi la "coda", in questo caso, di un'emulazione americana dove, a quanto pare, le berline a tre volumi e, allargando il discorso, le compatte, sono particolarmente trendy in questo momento, soprattutto tra i giovani. Altro che Mercedes di un tempo che fu, gui-



La nuova Mercedes Classe A Sedan, disponibile con 10 varianti di motori

data dall'uomo col cappello in testa che fu. Non per nulla l'hanno già battezzata la "Baby Benz". Sulla Classe A Sedan la coda che fa la differenza non è poi così traumatizzante. Anzi, il lunotto inclinato e i passaruota contribuiscono a renderla più filante del modello "normale". Più spazio per tutti e per tutto è l'imperativo della Sedan: 12 i centimetri della lunghezza in più (per un totale di 4,56 metri) e 420 (contro 370)

litri del bagagliaio. I motori tra cui scegliere sono ben 10, due dei quali abbinati alla trazione integrale: 4 diesel con potenze tra 95 e 190 CV, e 5 benzina, da 136 a 224 CV. Con l'automatico la guida in città è decisamente piacevole ma il relax è garantito anche nei lunghi viaggi grazie al bel ventaglio di sistemi di sicurezza e di assistenza. Prezzi: da 28.600 euro della entry level diesel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA