

Nel mare magno delle nuove auto, tutte purtroppo molto uguali tra di loro e apparentemente in competizione solo per vedere quale è più "connessa" dell'altra, arriva finalmente un prodotto gradevole da vedere e bello da guidare, che nuovo lo è davvero. Nel senso di diverso, di "avanti" rispetto alla concorrenza, pur in un segmento affollato a livello globale come quello dei Suv, le vendite dei quali in Europa sono aumentate di due volte e mezzo negli ultimi sette anni. Il nuovo 3008 per Peugeot è una tappa importante del processo di "svizzazione" iniziato dal marchio con la 2008 e che proseguirà con la nuova 5008 attesa a inizio 2017, ma 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 in basso "tagliato" sopra e sotto, sulla nuo-

## Volante "tagliato" e cruscotto innovativo Peugeot 3008, tutto tranne che il solito Suv

va 3008 passa alla seconda generazione. Sembra solo una scelta originale, ma cambia la percezione della guida e (opinione personale) decisamente in meglio. All'interno la qualità costruttiva e i materiali dell'abitacolo, moderno ma elegante, fanno pensare a una vettura tedesca "premium" piuttosto che a una francese generalista, altro sintomo del salto in alto di Peugeot. Anche l'estetica esterna è completamente diversa da quella del modello che va a rinvendire: più filante e proporzionata, nonostante gli 8 cm. in più di lunghezza (ora arriva a 4,45 metri). Tutti gli elementi caratterizzanti di questo tipo di veicoli (bagagliaio da 520 litri, ruote di grande diametro, elevata altezza da terra, fiancata con finestratura meno sviluppata rispetto alla lamiera,

protezioni anteriori e posteriori e il cofano motore orizzontale), fanno del nuovo 3008 un'alternativa originale per entrare nella nuova generazione delle auto da famiglia. Poiché non è solo l'occhio a volere la sua parte, anche il nostro test ha offerto ottime impressioni: precisa la tenuta di strada, davvero sorprendenti l'assetto e la silenziosità: insomma, una "stradista" nata. Che si comporta bene anche in assenza di asfalto, nonostante non sia disponibile una versione a 4 ruote motrici: l'Advanced Grip Control basta e avanza per risolvere le situazioni più difficili. Unico neo, la trasmissione automati-

ca EAT6 non è un fulmine di guerra durante le cambiate: ci si aiuta con le "palette", che però sono piccole e montate sul piantone dello sterzo e quindi inutilizzabili in curva se non

turbodiesel BlueHDi 1.6 da 100 e 120 Cv e il 2.0 da 150 e 180 Cv. Completa la dotazione dei sistemi elettronici di assistenza alla guida: di serie o a richiesta a seconda degli allestimenti, l'allarme anti-collisione, la frenata automatica di emergenza, l'avviso di superamento della linea della carreggiata con correzione di traiettoria, gli abbaglianti automatici, la funzione che legge i cartelli stradali e quella che adegua la velocità all'auto che precede. Nuovo 3008 è già in vendita con prezzi a partire da 23.150 euro. La versione che andrà per la maggiore in Italia (il 1.6 BlueHDi Allure da 120 CV) costa 31.500 euro. Indubbiamente li vale, ma la cifra è un po' alta rispetto a quanto offre la concorrenza.

Alberto Caprotti

La nuova generazione della Volvo S90. Prezzi da 46.900 euro



## L'esperienza

Abbiamo provato la nuova S90 con Pilot Assist, sistema di assistenza che sfrutta le linee di carreggiata: fino a 130 km/h segue la rotta, curva, rallenta o frena automaticamente in caso di emergenza. Ma solo se si tengono le mani sul volante

# Io guido (quasi) da sola Volvo, anticipo di futuro

ALBERTO CAPROTTI

Guida da sola, o quasi. Perché senza l'intervento del pilota "vero" (per fortuna) non fa niente, e non va da nessuna parte. Si chiama Volvo S90, rappresenta per il marchio l'ingresso nel segmento delle berline di lusso, e insieme alla sorella maggiore V90 - che invece rinnova la tradizione delle grandi station wagon - è la prima vettura del Gruppo a ereditare nella sua dotazione di serie il sistema elettronico di assistenza alla guida (Pilot Assist) sviluppato da Volvo e già introdotto sulla XC90. L'abbiamo provato sui due nuovi modelli in condizioni reali di traffico, per verificarne limiti e pregi. Ricordando sempre che in un momento in cui si parla tanto di guida autonoma, la soluzione proposta da Volvo, al momento, è ben altro. Solo un aiuto alla guida cioè, attraverso una serie di dispositivi di sicurezza gestiti unicamente

tramite un pulsante al volante. La sicurezza dunque qui passa per una stretta collaborazione tra la tecnologia dell'auto e la perizia del conducente che deve comunque tenere le mani sul volante intervenendo, quando richiesto, e restando sempre al "comando delle operazioni". Rispetto a quello introdotto sul Suv XC90, il sistema di cui sono dotate le nuove berlina e station wagon beneficia di alcune migliorie che consentono il funzionamento contemporaneo, a seconda delle preferenze dell'automobilista, di sistemi come la frenata automatica, il mantenimento della distanza di sicurezza dal veicolo che precede, il mantenimento costante della velocità e ancora il "lane assist" per tenere l'auto all'interno della propria corsia. Il sistema, ottimizzato per la guida autostradale, è attivo solo fino alla velocità massima consentita (130 km/h), oltrepassata la quale si disinserisce automaticamente. Quando è attivo, legge i segna-

li orizzontali evidenziando i limiti di velocità in tempo reale. E soprattutto, se la segnaletica sull'asfalto offre linee ben disegnate, tiene la rotta, rallenta o frena con decisione in caso di emergenza, e riprende la marcia quando la strada è libera. Un'altra funzione verifica invece se ci si avvicina troppo al ciglio della carreggiata, e riporta l'auto verso il centro della strada. Sono tutti sistemi che fanno parte di IntelliSafe, l'insieme di tecnologie dedicate alla sicurezza di guida per raggiungere l'obiettivo 2020 di Volvo: l'eliminazione totale cioè di morti o feriti gravi degli incidenti. Fa parte della famiglia anche l'ultima versione del City Safety, che fino a 50 km/h "vede" anche di notte e verifica eventuali rischi di incidente con veicoli, pedoni e animali allertando il guidatore o frenando autonomamente. Come detto, è necessario appoggiare sempre le mani (o almeno una mano) sul volante, che si muove da solo: il Pilot Assist segue bene le li-

nee bianche sulla strada (se non ci sono, avvisa e si disattiva), ed è graduale nelle sterzate per tenere la rotta. Abbinato al cruise control adattivo, è pronto a rallentare, a frenare con decisione nelle emergenze e a ripartire appena la strada si libera. Riassumendo: il Pilot Assist di Volvo all'inizio lascia un po' perplessi ma funziona bene, e può essere molto utile in caso di distrazione o colpo di sonno del pilota. Ma soprattutto anticipa il futuro, abituandoci gradualmente alla rivoluzione che (purtroppo, per chi ama guidare) porterà al vero pilota automatico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Un paraschiene da sgrovare

Ventuno milioni di euro in meno di costi sociali: esistono provvedimenti che salvano la vita, e al tempo stesso fanno risparmiare. Però non si prendono. Forse perché nessuno tra chi potrebbe decidere di applicarli lo sa. Proviamo a segnalare allora il conto fatto da Confindustria Ancma che chiede al Governo sgravi fiscali per l'acquisto dei dispositivi di sicurezza passiva (paraschiene e airbag) per i conducenti e passeggeri di moto e scooter. Le vittime su due ruote negli ultimi cinque anni sono diminuite del 30%, ma i morti nel 2014 sono stati 814, e i 55mila i feriti: una strage. L'utilizzo del paraschiene (dati Istituto superiore di Sanità) riduce del 40% il rischio di riportare lesioni alla colonna: secondo Ancma poter detrarre il 50% del prezzo di acquisto di questi capi tecnici nella Legge di Bilancio costerebbe alla casse pubbliche solo 2,5 milioni. Così, tanto per saperlo.

## La novità

Per il suo crossover, Kia sceglie esclusivamente la doppia alimentazione, assecondando anche nelle forme estetiche la tendenza del momento

CORRADO CANALI

Se è vero che l'ibrido sta prendendo piede, in tutto il mondo e anche in Italia, tanto che le vetture con la doppia alimentazione (benzina+elettrico) scalano le classifiche di vendita, ci si chiede spesso se è questa l'alternativa più logica, al momento, ai motori tradizionali a benzina o a gasolio. Di sicuro negli ibridi l'unità elettrica aiuta a consumare meno in tutte

## Ibrida per forza: Niro, l'alternativa intelligente

quelle situazioni dove sono frequenti le frenate o le ripartenze, le accelerazioni o le decelerazioni. In questi casi infatti il motore termico consuma di più, mentre le decelerazioni e le frenate consentono al sistema ibrido di ricaricare la batteria dell'elettrico, recuperando un'energia che verrebbe comunque consumata per muovere l'auto, ma che normalmente finisce sprecata sotto forma di calore. Di conseguenza la città è l'ambiente preferito di un motore ibrido, così come lo è anche di un elettrico. Altro vantaggio delle auto ibride sta nella gestione della doppia alimentazione che consente, se chi guida è rispettoso dei parametri suggeriti dal sistema, livelli di consumo paragonabili a quelli di un diesel, ma col vantaggio che le emissioni sono quelle tipiche di un benzina. Tutto ciò a discapito, in parte, delle prestazioni che devono mantenersi

in certi limiti. Insomma se in città i vantaggi sono evidenti, nei viaggi l'ibrido funziona al meglio adattando il proprio stile di guida alle esigenze di ridurre consumi ed emissioni. Uno degli ibridi più interessanti presentati negli ultimi mesi è la Kia Niro. Il

nuovo crossover da famiglia del marchio coreano infatti oltre a disporre solo della doppia alimentazione - un motore a benzina 1600 cc da 105 CV e un elettrico da 43,5 CV per una potenza di "sistema" pari a 141 CV totali - strizza l'occhio ai Suv di medie dimensioni

(4,35 metri di lunghezza), cioè la tipologia di auto sempre più gradita sia per l'uso in città che per i viaggi fuori porta. Senza contare l'accessibilità della Niro, che costa 27.000 euro, ma che per la fase di lancio è offerta con uno sconto di 2.100 euro, che si incrementa in caso di permuta o rottamazione. Il prezzo di listino pertanto può scendere a fino a 22.900 euro. In aggiunta la Niro offre una dotazione di tutto rispetto che comprende i cerchi in lega 18", luci diurne e posteriori a Led, mentre all'interno standard sono il climatizzatore automatico e l'infotainment con schermo da 7 pollici con DAB, Kia Connected Services, AndroidAuto, Apple CarPlay, presa USB, comandi al volante, bluetooth, retrocamera e in aggiunta il navigatore. E in più la garanzia è di 7 anni o 150.000 km, come tutte le Kia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il test drive completo nella sezione Motori vai sul sito [www.avvenire.it](http://www.avvenire.it)