

Per Peugeot sono tre le date importanti prima del passaggio definitivo all'elettrico: il 2023 (entro la fine del quale tutti i modelli avranno almeno una versione elettrificata), il 2025 (tutti i modelli disponibili anche in versione 100% elettrica) e il 2030 (quando tutte le auto vendute in Europa saranno esclusivamente a batteria). Questo percorso si inserisce all'interno del progetto E-Lion che rappresenta la visione di Peugeot sull'elettrificazione e si basa su 5 pilastri. 1) Un ecosistema di prodotti e servizi, basato sulle soluzioni Stel-

Il Progetto E-Lion e un percorso fondato su 5 pilastri



lantis; 2) Un'esperienza cliente completa, dalla ricarica alla connettività; 3) L'impegno ad avere entro il 2025 ogni modello in gamma disponibile in versione 100% elettrica; 4) Efficienza, cioè massima performance con consumi minimi (12,5 kWh/100 km per la E-208); 5) Ambiente: con l'obiettivo della sostenibilità e l'impegno a raggiungere la neutralità da carbonio entro il 2038. Peugeot lancerà 5 nuovi modelli 100% elettrici entro il 2024 con motori di ultima generazione in grado di offrire un'autonomia di oltre 400 km. (F.S.)

«Peugeot sa guidare il cambiamento»

Lonciano: l'automobile deve reinventarsi nel passaggio all'elettrificazione. Offrire soluzioni e spiegare cosa conviene acquistare è il nostro compito

ALBERTO CAPROTTI

«L'automobile elettrica non è, e non deve essere, un oggetto misterioso o complicato: il compito di noi costruttori è di spiegare alla gente questa e le altre nuove tecnologie di mobilità per consentire a chi acquista la scelta più adeguata alle proprie necessità...». Da venditori a divulgatori insomma, è questa la strategia indicata da Thierry Lonciano, direttore di Peugeot Italia, marchio che festeggia in questi giorni il compleanno numero 130 della Type 3. Pochi sanno che la prima vettura in assoluto a circolare in Italia sia stata una Peugeot... Era il 2 gennaio 1893, e per noi

è un motivo di grande orgoglio. E' curioso sapere che pochi mesi dopo la guidò anche il senatore Giovanni Agnelli, cinque anni prima di creare la Fiat. La Type 3 ha segnato l'inizio di una storia lunga 130 anni ma che in realtà dura da 213, prima che Peugeot producesse automobili.

Il direttore per l'Italia del marchio francese: «Noi siamo pronti, l'Italia non ancora ma è in grado di farlo»

Ed è una storia fatta di valori, autenticità, qualità e innovazione. La riprova che reinventarsi e adattarsi al cambiamento è sempre stata una nostra caratteristica. Lo deve essere soprattutto ora, in piena trasformazione verso la mobilità 100% a batteria. Voi siete pronti? Ed è pronta l'Italia? Peugeot ha già annunciato che già 5 anni prima del termine fissato dall'Europa per il 2035 ven-

derà solo auto elettriche: saranno pronti perché abbiamo un progetto preciso, chiamato "E-Lion", e programmato un avvicinamento progressivo con vari sistemi di elettrificazione, dal mild-hybrid al Plug-in, fino al 100% elettrico che già da tempo è a disposizione su 4 dei 10 modelli della nostra gamma autovetture. Ma non è solo una questione di prodotto: c'è un ecosistema elettrico da creare e migliorare. L'Italia è in ritardo, ma sono fiducioso perché questo Paese spesso parte lentamente e poi è capace di correre in fretta.

Proprio in questi giorni arriva nelle concessionarie la 408, il vostro ultimo modello che, oltre a rinunciare alla versione diesel, è davvero originale nel design...

E' una vettura molto moderna nella concezione e nell'aspetto che, appunto, dimostra la vo-



Thierry Lonciano

lontà e la capacità che ha Peugeot di reinventarsi in base ai tempi che affronta. La 408 offre proporzioni nuove e si rivolge a clienti nuovi che arrivano da segmenti più tradizionali e troveranno un'autovettura bella, diversa, innovativa e prestazionale che unisce ai vantaggi di

un Suv il design e il piacere di guida di una berlina.

Peugeot arriva da un 2022 positivo, con la 208 che è risultata l'auto in assoluto più venduta in Europa, e i grandi numeri in termini di immatricolazioni della 2008 in Italia...

Credo di poter dire che dal segmento B a quelli superiori oggi abbiamo la gamma più completa e moderna in termini di modelli e motorizzazioni che risponde ai gusti ma anche al budget di spesa della clientela italiana, che dopo quella della Francia, rappresenta per il nostro marchio il secondo mercato al mondo. Nel corso del 2023 puntiamo a immatricolare più di 100mila auto e di essere tra i primi brand per vendite elettriche. **A proposito di Italia, che scenario immaginate a breve termine in attesa della rivoluzione del 2035?**

I numeri sono calati, il mercato

soffre e cambia, ma quello italiano anche con immatricolazioni calate nel 2022 resta tra i primi in Europa. L'automobile piace ancora molto, a patto di offrire stabilità: la politica degli incentivi invece non convince, la variazione dei costi energetici non dà serenità, le infrastrut-

ture carenti rallentano la transizione. La cliente la vuole soluzioni, vuole capire e soprattutto vuole spiegazioni su cosa le convenga scegliere in un momento in cui esistono fino a 6 tipi di alimentazione sul mercato per la medesima auto.

Peugeot cosa propone in questo senso?

Assistenza, nuovi servizi e soluzioni di mobilità e di ricarica per semplificare la vita. Ad esempio

il Peugeot As You Go, un sistema di noleggio per le vetture elettriche con una bassa rata mensile e una spesa calcolata sui chilometri percorsi che consente di provare questa tecnologia senza vincolarsi a lungo.

Ci sono novità importanti anche relativamente alle w-

box casalinghe?

Tra poco partiranno gli incentivi statali (fino a 1.500 euro) per chi vuole acquistare e installare colonnine di ricarica private: Peugeot interverrà coprendo quasi

«Ci faremo carico della spesa non coperta dai prossimi incentivi per acquistare e installare le colonnine private»

per intero la spesa rimanente per agevolare questo tipo di scelta. Pensiamo inoltre di incrementare la vendita a distanza, prevedendo di immatricolare quest'anno 5.000 auto online.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANNIVERSARIO

Type 3, la prima italiana 130 anni fa era francese

Sempre pronti a guidare il futuro, ma non c'è un futuro senza passato. Mettersi al volante di un'automobile e guidare per 130 anni senza mai invecchiare non è da tutti. Oggi, in tempi di transizione ecologica, è lecito chiedersi: qual è stata la prima auto a circolare in Italia? Che modello era? Chi l'ha acquistata? E quanto costava? Bene, la risposta è: Type 3. Una Peugeot. Il 2 gennaio 1893 infatti, entrò in Italia dalla dogana di Chiasso una Peugeot Type 3, telaio 25, ordinata il 30 agosto precedente dal conte Gaetano Rossi di Schio. Il prezzo? 5.500 franchi. In pratica, l'equivalente di 10-11 anni di lavoro di un operaio di allora. Ecco come è iniziata la mobilità nel nostro Paese.

Che nel vicentino circolasse un "oggetto strano" non passò inosservato. Un certo Giovanni Agnelli di Villar Perosa, Torino - che stava facendo il servizio militare in cavalleria a Verona - incuriosito si mise in contatto con Gaetano Rossi per provare un anno dopo questo nuovo mezzo meccanico. Solo 5 anni dopo, nel 1899, fondò la Fabbrica Italiana Automobili Torino (Fiat).

Peugeot quindi ha segnato 130 anni di storia caratterizzati da tante innovazioni, tra le quali la prima auto coupé cabriolet della storia, la 402 Eclipse. Ma anche l'invenzione del filtro antiparticolato FAP, del primo ibrido Diesel della storia, o del rivoluzionario Peugeot i-Cockpit. Uno spirito di innovazione che fonda le radici nel passato, ma che trova massima espressione oggi con il debutto (previsto nel prossimo weekend) di una delle Peugeot più belle di sempre, la nuova 408.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Peugeot Type 3, prima automobile in assoluto a circolare in Italia nel 1893. A destra, la nuova 408 e sotto la concept-car Inception



IL PROTOTIPO
Volante rettangolare che scompare
Inception è il manifesto di domani

Inception, ovvero inizio. Evidente che il ruolo del prototipo presentato al Ces di Las Vegas da Peugeot sia quello di anticipare alcuni contenuti che vedremo sui modelli del futuro, tutti orientati al mondo della tecnologia e della sostenibilità. La Inception, lunga 5 metri e alta 1,3, è costruita sulla piattaforma Stla Large di Stellantis, dedicata esclusivamente alle auto elettriche del Gruppo, ha due motori a zero emissioni per una potenza complessiva di 680 cavalli e uno stile da berlina sportiva grazie alla linea del tetto discendente sul posteriore. Con 100 kWh di batterie promette un'autonomia di 800 km. Novità

assoluta è l'Hypersquare, il nuovo volante rettangolare che, assicura Linda Jackson, Ceo della Casa del Leone, arriverà sulle auto di serie nel 2026. Hypersquare ha una gestione completamente elettronica (spariscono il piantone dello sterzo e i collegamenti meccanici con le ruote) e ha al centro un tablet da cui gestire diverse funzionalità della vettura senza togliere le mani dal volante. L'ispirazione è arrivata - non è la prima volta nell'automotive - dai videogiochi e dal mondo aeronautico e, secondo Peugeot, consente una migliore ergonomia e una presa più salda e naturale. Tornando al futuro, Inception

può viaggiare a guida autonoma (livello 4): in questa modalità il volante scompare nella plancia e lascia il posto a un grande display per l'intrattenimento dei passeggeri. In tema di sostenibilità, la verniciatura monostrato consente di risparmiare energia durante la sua applicazione e i materiali degli interni sono riciclati: i rivestimenti sono realizzati in velluto di poliestere, mentre l'imbottitura dei sedili utilizza vecchie tasche dei sedili di auto usate. Infine, l'acciaio all'interno dell'abitacolo non è trattato con vernici.

Maurizio Bertera

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AL DEBUTTO NELLE CONCESSIONARIE

Nuova 408, originalità e design per cambiare le regole del gioco

La nuova Peugeot 408 arriva sul mercato per cambiare le regole del gioco. Un po' berlina e un po' Suv, rialzata ma con tutte le caratteristiche di una sedan, la nuova arrivata della casa del Leone punta sul fascino tutto francese e su un design concepito per lasciare il segno o, come dicono in Peugeot, aprire una nuova strada.

Al centro del progetto, una nuova silhouette, collegata in qualche modo al mondo delle fastback di vertice nel segmento C, ma anche di rottura all'interno dell'attuale offerta automobilistica. A condire il tutto, un'ingegneria incentrata sull'efficienza, sull'elettrificazione intelligente e sul piacere di guida. Esteticamente le linee sono affilate, la calandra è in tinta carrozzeria per integrarsi con il frontale. Il paraurti posteriore ha un taglio rovesciato per dare l'idea di un aspetto deciso al profilo. La 408 poggia su grandi

ruote da 720 mm di diametro e particolari cerchi da 20 pollici che presentano un design geometrico pensato appositamente. Nella parte frontale, la firma luminosa tipica del marchio colloca la 408 nella famiglia Peugeot, così come i proiettori posteriori a Led con i caratteristici tre artigli.

Il design sarà probabilmente uno dei principali motivi d'acquisto di una vettura che non sostituisce alcun modello della gamma Peugeot esistente ma punta ad attirare clienti sia dal segmento C sia da quello dei Suv. Costruita sulla piattaforma multielettrica Emp2, in attesa della versione elettrica, la 408 è offerta con due versioni ibride Plug-in da 180 e 225 CV, oltre ad una PureTech a benzina da 130 CV. Tutte e tre sono abbinata di serie ad un cambio automatico Eat8 a 8 rapporti. Il listino della 408 parte da 33.800 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA