

Speciale 2008 Ginevra

78° SALONE INTERNAZIONALE dell'AUTO

IN FRANCIA DOMINA IL COMFORT DELLE AUTO VOLUMINOSE

Peugeot 308 SW DUE VARIANTI

La Casa del Leone rinnova la sua multispazio sfruttando in parte la base della 308. Più spaziosa e versatile, è attesa nelle concessionarie nel secondo trimestre 2008.

E' già certa la presenza anche di una versione Outdoor, a prova di sterzati.

Questo modello rappresenta l'evoluzione della Ranch (che in altri Paesi - guarda a caso - già si chiamava Partner), che non va comunque in pensione ma resta ancora a listino, pur se con una gamma rivista e corretta.

La nuova Partner sfoggia un aspetto più muscoloso. Il principale elemento distintivo sono i passaruota voluminosi uniti tra loro da un'altrettanto ridondante modanatura sotto-

porta. A rendere la Partner originale provvedono superfici vetrate dal taglio molto particolare. I finestrini anteriori sono un po' "a vela", con il bordo inferiore arcuato, mentre nella zona posteriore, due spigoli sono smussati.

In configurazione monoposto il volume utile può arrivare a un massimo di 3,7 metri cubi, mentre la lunghezza massima interna tocca i tre metri (viaggiando in tre i valori invece sono rispettivamente di 3,3 metri cubi e 180 cm). Davvero non male per un'auto che misura 438 cm di lunghezza totale. Molto interessante anche il valore della portata utile, che può raggiungere gli 850 kg.



Peugeot Partner MULTISPAZIO CON VISTA

Sulla scorta del successo della berlina, la famiglia 308 si allarga con l'introduzione della versione station wagon. La familiare francese arriverà nelle concessionarie in estate. Lunga 450 cm, 28 più della berlina, e dotata di un passo di 270, la 308 SW è attesa in due varianti, una più portata al carico degli oggetti, l'altra delle persone. Nel primo caso

i posti sono cinque e il bagagliaio è di 674 litri. Per i trasporti eccezionali si nota una soglia di carico quasi rasoterra e ribaltando in avanti anche il sedile del passeggero anteriore la lunghezza utile interna può arrivare a 310 cm.

Tra le soluzioni furbe spiccano anche le luci interne al bagagliaio asportabili e pronte a

trasformarsi in torce. L'altra versione della 308 SW è invece a sette posti e ha come fiore all'occhiello un tetto panoramico in cristallo da 1,68 mq, che porta la superficie vetrata a un totale di 5,58 mq. L'offerta di motori si annuncia come al solito ricca, come già anche con la 308 vulgaris.

Sul fronte a benzina apre le danze il 1.400 da 95 cv, segui-

to dal 1.600 sviluppato a braccetto con il Gruppo BMW e declinato in versione aspirata da 120 cv e turbo THP da 150 cv.

Per i seguaci di Diesel c'è invece il classico terzetto di HDi, a partire dall'1.6 da 90 cv, passando per il gemello da 110 cv e fino al 2.0 da 136 cv.

DALL'ORIENTE LE AUTO DEL FUTURO

Il paese del Sol Levante ci ha offerto due degli eventi più sensazionali di tutto il Salone: l'Honda ha fatto conoscere in Europa la prima auto a idrogeno di serie inoltre il Giappone ha debuttato con il marchio Infiniti, il brand di lusso di Nissan



Honda FCX Clarity, MOTORE A IDROGENO

La FCX, una vera auto a idrogeno, è pronta per la commercializzazione. Esce dai progetti pilota e per ora chi vive in California potrà usarla e guidarla tutti i giorni. Acquistandola in leasing e senza particolari limitazioni. Gli scettici avranno gioco facile ad enumerarne i limiti, legati alla mancanza di una rete di distribuzione dell'idrogeno su scala globale. Ma i passi avanti sono tangibili: l'autonomia si annuncia superiore ai 400 km, i costi accettabili.

La FCX ha il suo motore elettrico, le sue fuel cell, che tramite la reazione di idrogeno e aria producono energia elettrica, e le batterie dove accumularla. Niente di rivoluzionario se non fosse che il miglioramento di prestazioni e affidabilità rende possibile la commercializzazione in piccola serie. Vista da fuori rimangono le tipiche forme FCX, semplicemente raffinate e rifinite al punto giusto per la produzione.

Leggermente affusolata, quasi un monovolume schiacciato e con un tono vagamente futuristico. Mancano i tubi di scarico: emette solo vapore acqueo. I 400 km abbondanti di autonomia sono aiutati anche da frenata e decelerazione rigenerativa che ricarica le batterie diminuendo la dispersione energetica. Anche i limiti dinamici sono attenuati da una disposizione vicina al suolo e da ingombri minori per motore e componentistica rispetto al passato (-45%) che consentono l'abbassamento anche del pianale e della soglia del pavimento. Notevole miglioramento anche alla voce operatività alle basse temperature. Consueto punto debole per i veicoli ad idrogeno: la FCX Clarity può funzionare fino a -30 gradi centigradi. La punta velocistica supera i 160 km orari. Tutto ad emissioni zero.



Honda Accord 2008 GENERAZIONE SPORTIVA

La nuova generazione di Accord (l'ottava) al gran debutto di Ginevra si presenta con un look più sportivo, novità nei motori e tanta tecnologia in più.

La vettura, con quei passaruota, più bombati e pronunciati, che accentuano la carreggiata più larga voluta dai progettisti Honda, dà l'idea di essere più robusta fuori e spaziosa dentro. Le tre motorizzazioni si aggiornano, soprattutto per stare al passo con i dettami ecologici dei futuri parametri Euro5. In compenso, però, aumentano in potenza. I due i-VTEC 2.0 e 2.4 non mutano tanto nella sostanza, a parte il secondo che

acquista 10 CV in più e alza la coppia massima di altrettanti Nm. Accanto alle due unità a benzina, nel listino della Accord fa capolino un'evoluzione del motore 2.2 i-CTDi, già pluripremiato come uno tra i migliori turbodiesel in circolazione.

La sigla del nuovo diesel è i-DTEC e gli ingegneri promettono prestazioni superiori a quelle attuali, con consumi ed emissioni nocive inferiori. Più compatto e leggero, è stato progettato anche per garantire una guida più sportiva, con la potenza aumentata di 10 CV rispetto alla versione precedente (150 CV in totale) e la

coppia di 10 Nm (da 340 a 350). Le versioni top di gamma dei motori 2.2 i-DTEC e 2.4 i-VTEC, poi, sono dotate di sistemi tecnologici per rendere più agevole e sicura la guida.

Uno dei più interessanti è il "Lane Keeping Assist System", che si avvale di una telecamera per rilevare la deviazione dell'auto in corsia, fornendo una torsione correttiva della sterzata se necessario. ACC, invece, sta per "Adaptive Cruise Control", tecnologia dotata di un radar a onde millimetriche per mantenere una distanza di sicurezza costante rispetto al veicolo che precede. Anche il CMBS (Collision Mitigation

