

e MOTION PEUGEOT



il magazine n. 6 - inverno 2015

208 GTI 30TH

IL MITO GTI ... TRENT'ANNI DOPO



DI MITO IN MITO

Cari amici,

eccoci pronti per un nuovo tuffo nel mondo Peugeot e dintorni. Come fa intuire la copertina, questo numero è per buona parte dedicato a quel mito GTi che il Leone ha contribuito a creare. Trent'anni fa – in un'Europa ben diversa dall'attuale – Peugeot lanciava la **205 GTi**, modello che avrebbe dato il via al mercato delle piccole berline con tanto pepe nel motore. Trent'anni dopo quel mito rivive nella **30th**, edizione speciale della 208 GTi “elaborata” dai tecnici di Peugeot Sport... in questo numero vedremo come, nei dettagli.

Da un mito dell'auto sportiva a un mito delle manifestazioni sportive: la **Dakar**. L'edizione 2015 ha segnato il rientro del Leone in questo massacrante rally-raid dopo 25 anni di assenza. Una partecipazione, quella di quest'anno, che è servita per “sgrossare” in gara la **2008 DKR** per poi puntare ai vertici della classifica nel 2016.

In questo numero di eMotion non c'è solo il rombo dei motori ma anche tanto silenzio ed ampi spazi liberi, sulle ali della storia e sull'onda dei ricordi, alla scoperta del **Gran Sasso d'Italia**. Nel nostro viaggio abruzzese avremo per compagna la **508 RXH**, la allroad ibrida di casa Peugeot. E, poi, un'escursione nel dorato mondo del cinema con Stefano Accorsi, voce e volto degli ultimi spot del Marchio, e tanto altro ancora da leggere e ovviamente da vedere.

Accendiamo i motori: si parte!

Eugenio Franzetti
Direttore Relazioni Esterne
e Competizioni



208 GTI 30TH

IL MITO GTI... TRENT'ANNI DOPO



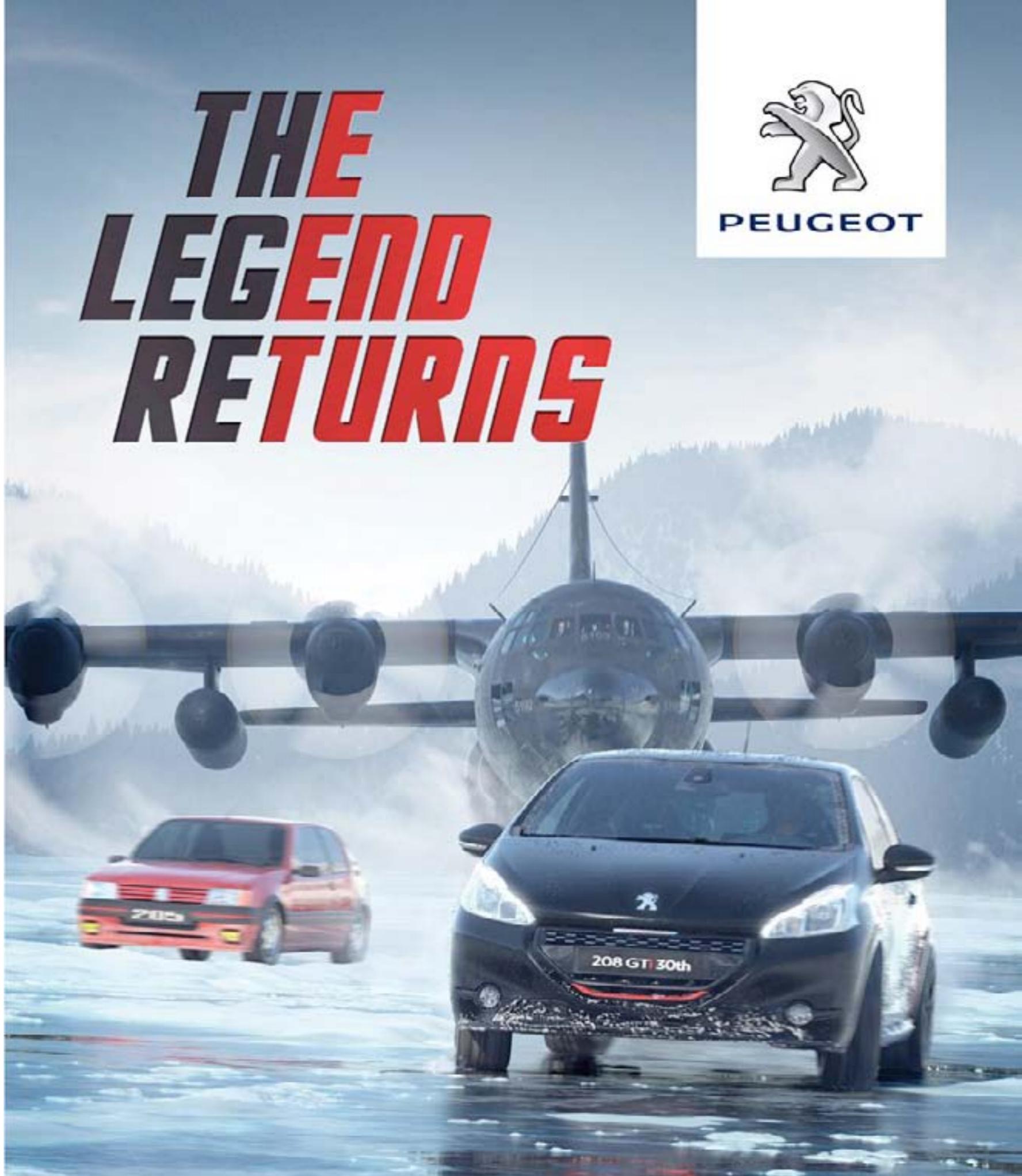
Un monogramma di tre semplici lettere ha siglato 30 anni fa la nascita di un mito.
Che merita di essere celebrato con una vettura eccezionale

Come si diventa un mito? È questa la domanda che ci poniamo di fronte ai riferimenti del passato che sembrano attraversare indenni le rughe del tempo. Ma il mito per definizione non nasce per caso, è frutto della dedizione di chi coltiva un'idea e la sviluppa fino all'ossessione. L'accoglienza degli appassionati fa il resto. Ed è così che le idee diventano un riferimento costante nel tempo, tramandate di generazione in generazione. L'oggetto diventa cult, ed il suo valore immateriale supera quello puramente materiale. Certo, nel tempo occorre sostenere l'idea originale attraverso elementi che alimentino il "mito" affinché nuove schiere di appassionati possano apprezzarlo. Con questa logica è stata sviluppata e realizzata l'edizione 30th

THE LEGEND RETURNS



PEUGEOT





di 208 GTi, che festeggia i trent'anni di quella 205 GTi di cui parliamo in altra parte del magazine.

Certo, i tempi sono cambiati. Se a metà degli anni Ottanta bastavano (si fa per dire) 130 CV e poche modifiche rispetto al modello base, oggi per chiamarsi GTi occorrono trasformazioni radicali (descritte nel dettaglio nella rubrica Tech) che si traducono in sensazioni di guida uniche.

A questo punto occorre chiarire che la 30th non è una versione speciale della 208 GTi bensì un modello con un carattere tutto suo che l'intervento degli uomini di Peugeot Sport ha saputo esaltare, soprattutto in fatto di trazione, grazie all'adozione del differenziale a slittamento limitato Torsen.

Una caratteristica non visibile ad occhio nudo, ma ben percepibile nella guida, che si avvantaggia anche di collegamenti al suolo specifici, in grado di



garantire una gestione ottimale della generosa potenza disponibile (208 CV). In particolar modo la fase di frenata beneficia di maggiore stabilità, mentre le traiettorie strette risultano più precise. Il resto lo fanno i 300 Nm a 3000 giri/min del quattro cilindri Twin Scroll Turbo che vanta 200 bar a livello di pressione di iniezione. Ne derivano numeri interessanti, come i 230 orari di velo-

cià massima o i 6"5 per passare da 0 a 100 km/h (26"5 sul chilometro con partenza da fermo) o i 6 secondi netti necessari per andare in sesta da 80 a 120 km/h.

Anche il volante ridotto contribuisce ad esaltare il piacere di guida, mentre il quadro strumenti in posizione rialzata fornisce tutte le informazioni che servono con una lettura istantanea, senza

distogliere lo sguardo dalla strada. Sono elementi comuni a tutte le 208, ma l'esaltazione della sportività di 208 GTi 30th li rende ancora più fruibili ed in linea con una guida adrenalinica completata da un sedile sportivo appositamente sviluppato da Peugeot Sport. La carrozzeria bicolore, con quel rosso che da sempre emblematicamente rappresenta il mondo GTi, porta un ulteriore

elemento distintivo grazie al taglio netto che separa i colori. Il rosso è posizionato posteriormente, quasi ad evocare le fiamme di una bruciante accelerazione. Osservando attentamente la vernice, emerge anche un sofisticato dettaglio visivo, realizzato rendendo la parte nera opaca e quella rossa lucida. Questo particolare trattamento è affiancato dalla disponibilità delle tinte Bianco

Perla Madreperlato e Rosso Rubino, due colori storici dell'allestimento GTi. Frontalmente, il rimando al colore rosso è proposto da una barra inserita nella calandra, e dalle generose pinze freno. Tutti i 4 cerchi sono impreziositi da una esclusiva etichetta commemorativa. Anche l'abitacolo, dominato dal nero, propone alcuni elementi in rosso strategicamente posizionati per ricor-

darci che siamo a bordo di una puro-sangue. Pomello del cambio e pedali in alluminio spazzolato sono d'obbligo, e si integrano perfettamente con la pregiata pelle dalle impunture rosse con cui è realizzata l'impugnatura del volante. Conferme della volontà Peugeot di rendere la sigla 30th non una semplice evocazione dell'Anniversario, ma un modello che vive di personalità propria.



208 GTI 30TH LA TECNICA DIVENTA ARTE

Grazie all'intervento del reparto corse di Peugeot, la 208 GTi 30th è diventata un esempio di raffinatezza tecnica esclusiva

Che la sigla 30th vada oltre l'aspetto commemorativo appare evidente non appena si scorre la lista delle caratteristiche tecniche di questa edizione speciale a confronto con la già importante dotazione della "tradizionale" GTi.

L'affidamento dello sviluppo a Peugeot Sport, reparto che segue tutte le competizioni agonistiche in cui il Leone è impegnato, è il primo segnale di una ricerca proiettata verso i contenuti, ancor prima della forma.

Da questa divisione d'avanguardia che ha la propria sede a Vélizy, alle porte di Parigi, è lecito attendersi solo il meglio, tanto più che 208 GTi 30th in fondo celebra proprio il successo di

una formula che negli ultimi trent'anni ha convinto una consistente schiera di appassionati, che si sono riconosciuti nel concetto di sportività applicato ad una vettura compatta e maneggevole. Nell'elencare le esclusive caratteristiche della GTi 30th, è d'obbligo iniziare dal motore, quel 1.6 THP ad iniezione diretta che ora raggiunge 208 CV e 300 Nm di coppia e che è abbinato ad un sei marce rigorosamente meccanico, come si addice ad una vettura con così tanta verve in corpo.

L'esuberanza del propulsore trova un giusto partner nel differenziale a slittamento limitato Torsen, una soluzione che segna un netto distinguo nel comportamento stradale sottoposto alle sollecitazioni di una guida al limite. L'introduzione di questo particolare differenziale ha imposto, tra l'altro, la





ricalibratura dell'Esp e dell'antipattinamento, ora meno "intrusivi" durante la guida proprio per liberare quella motricità che serve al Torsen per lavorare al meglio.

La guida beneficia anche della rivisitazione dello sterzo, alla luce degli effetti indotti dal Torsen. È abbinato a nuove leggi di ammortizzazione e rigidità delle molle, con una centratura della barra antirollio più arretrata per una maggiore precisione e agilità.

Rispetto alla 208 GTi, questa versione 30th si presenta con un assetto ribassato di 10 mm, una carreggiata allargata di 22 mm all'anteriore e 16 mm nel posteriore.

Tutte le finiture cromate della GTi diventano ora nero opaco, una caratteristica che ritroviamo anche negli inediti cerchi da 18" al cui interno sono

visibili le pinze rosse dei freni, con i dischi anteriori di 323 mm di diametro e 28 mm di spessore abbinati a pinze Brembo fisse a quattro pistoncini.

Anche gli pneumatici Michelin Pilot Super Sport 205/40 ZR 18 forniscono un apporto significativo nell'ottimizzare l'aderenza, garantendo una tenuta di strada a tutta prova. Sono in perfetta armonia con la nuova geometria ruote/sospensioni che ha coinvolto carreggiate, campanatura, incidenza e cerchi più larghi di 0,5".

La storia, quella del Marchio, è evocata dalla finitura dei vetri in omaggio alla gloriosa 205 GTi, mentre l'unica parte cromata si materializza nel nuovo scarico dal doppio terminale a forma arrotondata. E' stato rilavorato, e garantisce una "voce" inconfondibile a questa sportiva in edizione speciale.



I riferimenti colore esterni vengono portati anche nell'abitacolo, dove le maniglie delle porte nere con bordino rosso richiamano le cinture di sicurezza. Anche i tappetini supplementari ed i sedili sportivi anteriori sono firmati Peugeot Sport, con un esclusivo rivestimento Alcantara abbinato a Tep nero con impunture nere a vista, mentre il tessuto nero è punteggiato di rosso. Sulla plafoniera, una targa

numerata esalta l'esclusività di questa speciale edizione Anniversario a cui non manca certo il temperamento: si passa, infatti, da 0 a 100 all'ora in 6,5 secondi, mentre il chilometro da fermo viene coperto in appena 26,5 secondi. Anche la ripresa è garantita, con il passaggio da 80 a 120 orari in 6 secondi ed in quinta marcia.

Difficile chiedere di più, ad una compatta sportiva nata sotto il segno GTi.



DAKAR 2015 DURO APPRENDISTATO IN VISTA DEL 2016

Dopo 25 anni di assenza, il Leone è tornato a partecipare al più massacrante dei rally-raid. L'obiettivo era sviluppare la 2008 DKR in vista dell'attacco al primo posto dell'edizione dell'anno prossimo



Pietraie, deserti di sabbia, deserti di sale, salite fino ad oltre i 4mila metri, discese vorticose quasi a livello del mare, sterrati da percorrere ad oltre

200 orari sfiorando massi enormi e spesso con visibilità quasi nulla per la polvere sollevata dagli avversari. Poi caldo soffocante e freddo da neve nella stessa giornata.

Questa è la Dakar che, abbandonata ormai da tempo l'affascinante attraversata sahariana, si confronta da anni con le insidie di un percorso che si snoda tra Argentina, Cile e Bolivia, valicando le impervie Ande. Senza alcun risparmio per uomini e mezzi. Arrivare al traguardo finale è già una vittoria.

La novità dell'edizione 2015, disputata dal 4 al 17 gennaio (13 tappe, un giorno di riposo, 9112 chilometri, di cui 4601 cronometrati per definire la classifica



finale) è stata la partecipazione di Peugeot con tre 2008 DKR affidate allo spagnolo Sainz (campione del mondo rally 1990 e 1992, vincitore della Dakar 2010) e ai francesi Stéphane Peterhansel (cinque volte primo alla Dakar) e a Cyril Despres, alla sua prima esperienza con una vettura dopo aver primeggiato per ben cinque volte con le moto. Tre piloti, tre campioni che hanno accettato di mettersi in gioco con una vettura completamente nuova, da sviluppare direttamente in gara.

Erano 25 anni che il Leone era assente a questo rally-raid, che aveva dominato nella seconda metà degli anni Ottanta. Se il continente e le squadre sono cambiate nel frattempo, la gara è rimasta un'avventura straordinaria e una sfida estrema per gli uomini e le macchine.

Questa Dakar 2015, poi, è stata un vero concentrato di difficoltà su tutti i tipi di terreno e in condizioni meteo talvolta



temibili compresa, per la prima volta, una partenza spettacolare sul Salar di Uyuni, in Bolivia. Stéphane Peterhansel e Cyril Despres hanno rispettato le consegne, che erano quelle di “macinare” più chilometri possibile per sviluppare la vettura. Nonostante alcuni problemi di gioventù della 2008 DKR e gli spesso inevitabili incidenti di percorso, i due hanno

tagliato il traguardo finale di Buenos Aires, rispettivamente in undicesima e 34esima posizione. Ritiro per Carlos Sainz, vittima di uno spettacolare incidente mentre stava lottando per la vittoria di una tappa. Accecato dalla polvere sollevata da un quad che stava superando, lo spagnolo ha colpito con violenza un grosso masso ed ha capottato più volte

distruggendo la sua vettura.

«Il bilancio di questa prima Dakar è necessariamente contrastato. Come concorrenti, e tenuto conto dell’obiettivo finale conseguito – è il commento di Bruno Famin, Direttore di Peugeot Sport - non possiamo essere certo soddisfatti del risultato che appare sulla classifica finale. Ma conosciamo la portata del compito da realizzare















e l'obiettivo numero uno di questa prima partecipazione era accumulare esperienza. Con due 2008 DKR su tre al traguardo a Buenos Aires senza gravi problemi, possiamo dire di avere raggiunto l'obiettivo.

Abbiamo imparato moltissime cose in tutti i campi: tecnico, sportivo, logistico. È un'esperienza fondamentale per il prosieguo del progetto. Per riuscirci, i nostri piloti e copiloti, al pari di tutta la squadra tecnica, hanno fatto davvero un lavoro eccezionale. Durante la preparazione, ci eravamo concentrati esclusivamente sull'affidabilità.

Questo lavoro ha dato i suoi frutti. In termini di prestazioni, se la 2008 DKR ha mostrato un potenziale certo, lottando per una vittoria di tappa in due o tre occasioni, non è ancora al livello necessario per potere ambire alla vittoria finale. Le idee sullo sviluppo non ci mancano. Alcuni lavori sono già in corso.



Adesso dovremmo definire la nostra tabella di marcia in funzione di quest'esperienza del 2015. La Dakar 2016 è già iniziata, primo debriefing questa domenica!».

«Bisogna sapere sacrificare un anno per preparare bene il successivo. Alla partenza del rally – ha detto al traguardo Stéphane Peterhansel - non eravamo sicuri di superare il secondo giorno e adesso siamo arrivati al traguardo senza grossi problemi tecnici. Ho commesso anche qualche errore.

Avremmo dovuto avere un miglior piazzamento in classifica generale. La 2008 DKR ha un grossissimo potenziale ma in questi 15 giorni ho visto anche una squadra, dei meccanici e degli ingegneri davvero motivati per darci il massimo e questo è positivo per il futuro. Abbiamo un capitolato importante, un enorme margine di progresso. Saremo qui l'anno prossimo, a lottare per la vittoria. Questo è certo».

Da parte sua Cyril Despres ha detto che l'esperienza di quest'anno lo ha

riportato a quando debuttò in questa corsa nella categoria moto: «Ho fatto un apprendimento accelerato con quasi tutte le condizioni possibili e inimmaginabili! Penso di avere più aneddoti da raccontare in una Dakar in macchina che in quelle degli ultimi sette anni in moto! Non avevo valutato l'entità di tutto ciò. Ero partito da Buenos Aires con un'idea in mente: arrivare sino alla fine senza fare errori. Ne abbiamo fatto qualcuno, ma eccoci qua al traguardo».





D

a diversi anni Peugeot occupa stabilmente il secondo posto nel mercato dei veicoli commerciali, primo Marchio estero,

con una quota superiore al 8%.

Un contributo fondamentale a questo risultato viene dai veicoli MIX, un segmento che vale più di un quinto del totale dei commerciali; anche qui Peugeot è in seconda posizione, con una quota che sfiora il 13%.

Oggi Peugeot amplia ulteriormente la propria gamma di MIX, portandola da sette a dieci modelli. Infatti, ai sette prodotti direttamente dal Marchio in Francia, caratterizzati dall'assenza della paratia di divisione tra abitacolo e vano di carico, come previsto dalla





norma d'omologazione europea N1, si aggiungono 2008, Nuova 308 e Nuova 308 SW, offerti nell'allestimento MIX grazie alla trasformazione effettuata dagli specialisti di Focaccia Group di Cervia (Ravenna) secondo la normativa relativa all'omologazione nazionale N1 (autocarro): abitabilità massima quattro persone e montaggio della paratia divisoria tra abitacolo e zona di carico.

La 2008 Mix è disponibile con motorizzazioni: 1.4 HDi FAP® 68 CV; 1.6 e-HDi FAP® S&S 92 CV con cambio meccanico 5 marce; 1.6 e-HDi FAP® S&S 92 CV con cambio robotizzato 6 marce; 1.6 e-HDi FAP® S&S 115 CV con cambio meccanico 6 marce, a breve si aggiungerà anche il 1.6 BlueHDi 120 CV Euro 6.

La Nuova 308 Mix e la Nuova 308 SW Mix sono offerte con il 1.6 HDi FAP® 92 CV con cambio 5 marce (per gli allestimenti Access, Active e Business) e con il 1.6 e-HDi FAP® S&S 115 CV con cambio meccanico 6 marce, per gli allestimenti Active, Business e Allure.

I modelli già in gamma sono: 208 Mix 4 posti (1.4 HDi FAP® 68 CV); 3008 Mix 5 posti (1.6 HDi FAP® 115 CV); 5008 Mix 5 posti (1.6 HDi FAP® 115 CV o 2.0 HDi FAP® 150 CV); 508 Mix 5 posti (1.6 e-HDi FAP® 115 CV S&S con cambio meccanico o robotizzato 6 marce); Bipper Tepee Mix 4 posti (1.3 HDi FAP® 75 CV); Partner Tepee Mix 5 posti (1.6 HDi



FAP® 75 CV, 92 CV o 115 CV; 1.6 HDi FAP® 92 CV 4x4 Extreme Esp); Expert Tepee Mix 5/6 posti (1.6 HDi FAP® 90 CV; 2.0 HDi FAP® 125 CV o 163 CV). Quali i vantaggi per un cliente nell'acquisto di un Mix, ossia di un veicolo omologato autocarro N1 (preponderanza del carico sul numero dei passeggeri)? Soprattutto quello di abbinare le caratteristiche proprie di una moderna autovettura - sicurezza, prestazioni, design, comfort, economia, equipaggiamento - con i vantaggi connessi con la riduzione delle imposte, come deducibilità dei costi d'acquisto e di manutenzione, detraibilità dell'Iva.



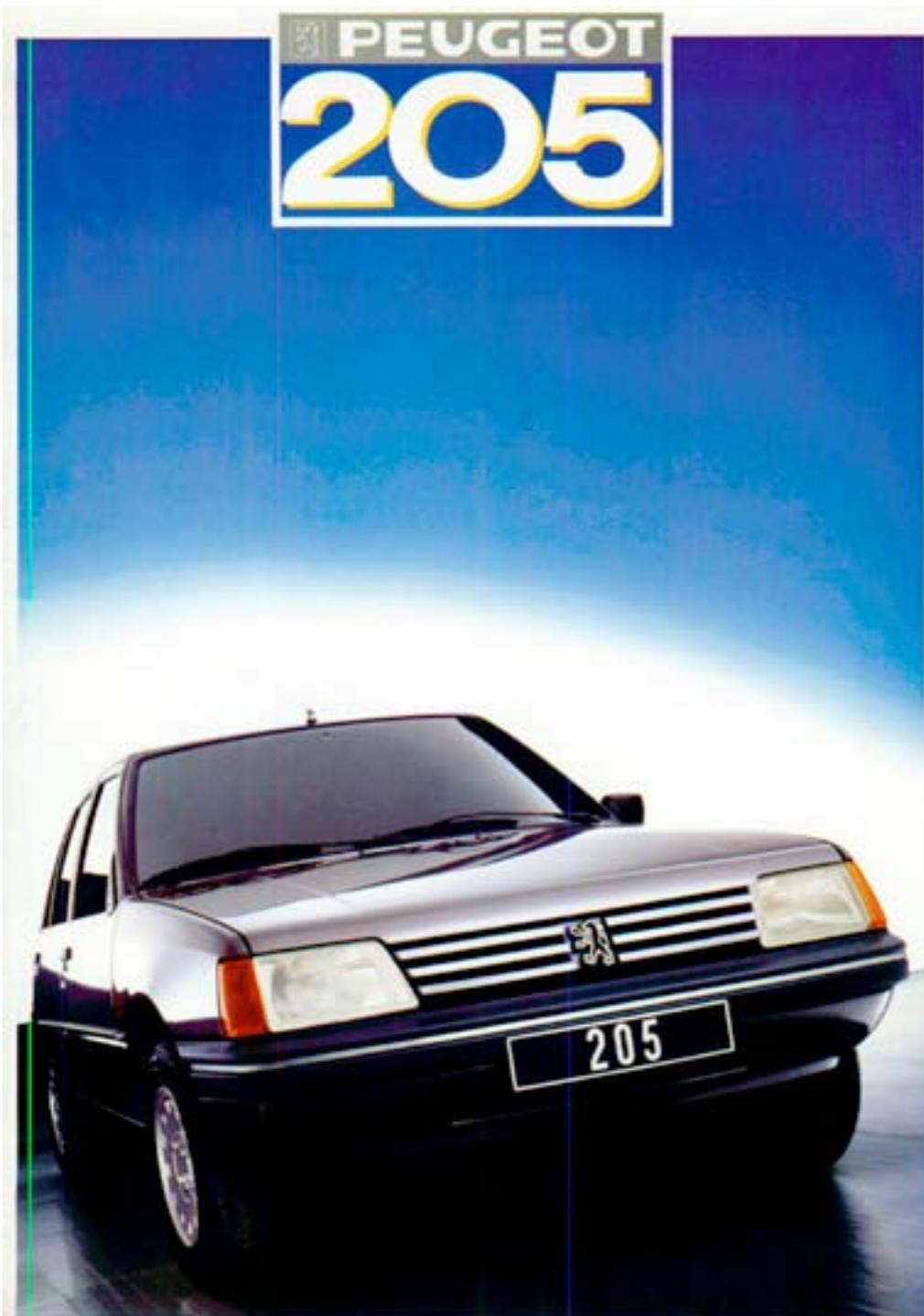
205 GTI ICONA DEGLI ANNI OTTANTA



Un numero seguito da tre lettere. Il risultato? Una sigla per una vettura che fu l'icona della sportività e della libertà dei giovani dei mitici Anni Ottanta

Ve li ricordate gli anni Ottanta, i mitici anni Ottanta? Per chi è giovane e per chi li ha vissuti ma li ha scordati, ecco un breve flashback. All'inizio di quel decennio sui quotidiani si cominciò a parlare di home computer, strani aggeggi che sostituivano la macchina da scrivere e facevano divertire con rudimentali videogiochi. Le prime console per giochi, per chi aveva genitori "evoluti", si chiamavano Vic20, Commodore 64, Amiga. Non c'era internet né ovviamente Google: per le ricerche scolastiche bisognava andare in biblioteca, sfogliare i libri e copiare. Non c'erano i telefonini: per chiamare di nascosto la ragazzina di turno bisognava ricorrere a una macchina stranissima che convertiva le monete in gettoni, e poi trovare una cabina telefonica libera. Per conoscere le ultime notizie occor





reva attendere il telegiornale serale. In compenso non c'erano grandi fratelli, isole dei famosi e si ballava sotto le stelle solo d'estate, nelle feste di paese. Ebbene, in quel decennio che oggi appare così strano e lontano avvenne un'autentica rivoluzione nei costumi, una ventata di libertà i cui influssi si avvertono anche ai giorni nostri.

Tra le Case automobilistiche Peugeot fu tra le prime a captare questi segni di cambiamento, di voglia di novità che influivano anche sulle scelte dei clienti. Così, con un atto di coraggio industriale, decise un netto cambio di rotta nell'impostazione della propria gamma. Non più, o almeno non solo, vetture pensate per la borghesia – robuste, affidabili, comode ma indubbiamente “severe”, progettate all'insegna del decennale motto “Peugeot c'est sérieux” - bensì modelli per così dire più sbarazzini, studiati per quella nuova fascia di clientela che iniziava a beneficiare quasi a piene mani degli effetti del benessere di cui godeva allora l'Europa, almeno nella sua parte occidentale: clientela costituita dai giovani e dalle donne.

Ed ecco la 205, o meglio le tante versioni della 205, ben 124 in tutta la sua storia. Su tutte, la Cabriolet, adorata dal pubblico femminile, e la GTi, preferita da quello maschile, oggi ricercata dai collezionisti. Fu il sogno di un'intera (e anche più) generazione di giovani per i quali quelle tre lettere furono sinonimo sì di sportività ma di conquista di spazi infiniti da percorrere nella spensieratezza di quegli anni.



La 205 nasce nel 1984 (nel settembre scorso ha festeggiato il suo primo trentennale con un grandioso raduno al Museo di Sochaux), ed è un parto tutto Peugeot, anche se all'inizio, nella fase di definizione del design, aveva partecipato anche la Pininfarina. Alla fine fu scelto il modello del centro stile interno, giudicato più moderno rispetto a quello del designer italiano. La vita della 205 durerà fino quasi al 1999. In mezzo, a partire dal 1984, arrivano le versioni sportive, denominate GTi. Prima, nel 1984, con

il motore 1.6 benzina da 105 CV, saliti a 115 due anni più tardi quando arrivò anche lo sportivissimo 1.9 da 130 CV. Aspirato, però, non come le sue dirette rivali che per raggiungere le sue prestazioni dovettero ricorrere al turbo. Certo, anche la 205 ebbe la sua versione sovralimentata, la T16 con motore 1.8 da 200 CV e trazione integrale, ma venne pensata per il campionato del mondo rally, che vinse per due anni consecutivi, nel 1985 e nel 1986, prima di dominare la Parigi-Dakar. Proprio per l'im-

portanza che ha avuto nel successo del Marchio anche nel nostro Paese, Peugeot Italia ha restaurato recentemente due esemplari di GTi 1.9, tra cui una rarissima 16v Gutmann, e per festeggiare i trent'anni di questo mito, a fine anno ha organizzato un concorso on-line tra gli appassionati e gli amanti del Marchio che aveva come premio proprio una gloriosa GTi riportata completamente a nuovo. Proprio il successo incredibile del concorso è il segno più evidente che il mito GTi è vivo più che mai!



GRAN SASSO D'ITALIA UN "SASSO" CARICO DI STORIA E DI STORIE

Un viaggio alla scoperta del Gran Sasso. Tra preistoria, storia e tradizioni, sempre con un pizzico di mistero



Su questo numero di eMotion Peugeot vi portiamo su uno dei gruppi montuosi più caratteristici, ma per certi versi tra i più ammantati di mistero del nostro Paese: il Gran Sasso, o Gran Sasso d'Italia. Simbolo "muscolare" d'Abruzzo, con i suoi quasi tremila metri d'altezza il Gran Sasso è il massiccio più alto di quella colonna dorsale della Penisola che sono gli Appennini, con due nevai perenni, alle pendici del Corno Piccolo e nei pressi del Monte Camicia. Massiccio aspro, selvaggio, in certe parti ostile, come testimoniano le tante disgrazie accadute sui suoi versanti, disgrazie che echeggiano ancora nella memoria locale. Come quella riportata dall'alpinista, geologo, ingegnere bolognese Francesco De Marchi nel suo *Il Monte Corno del 1573*: «L'anno mille cinquecento et sessanta nove, diciotto

uomini tornavano sù per la montagna, e così si staccò una palla di neve et gli affogò tutti. Son sepulti a Sercio». Eppure il Gran Sasso non è e non fu mai così inospitale come può sembrare osservandolo da sotto. Di sicuro, 80mila anni fa diede riparo ad un gruppo di cacciatori neandertaliani, cugini “separati” dell’*homo sapiens*, come testimoniano i frammenti di femore di un quattordicenne trovati a quota 670 metri in alcune anguste cavità rocciose dette Grottoni. Tra il 13° e l’11° secolo a.C., poi, alle pendici del Gran Sasso, più precisamente nella zona di Rocca Calascio, esisteva un vero e proprio insediamento di cacciatori-raccoglitori, come dimostra il rinvenimento di resti di ceramiche e di una punta di freccia in bronzo con due fori, unica in Italia. I numerosi passi che mettono ancora oggi in comunicazione il versante teramano con quello aquilano favorirono, fin dalla preistoria, un intenso scambio commerciale fra l’economia



prevalentemente agricola del versante settentrionale e quella basata sulla pastorizia del versante meridionale.

Dalla transumanza al commercio della neve

In epoca storica, vi sono numerose testimonianze di un intenso sfruttamento della zona come pascolo. Qui, dopo la ricompattazione del Sud Italia operata dai Normanni, furono aperti numerosi tratturi, vie di transito per la transumanza delle bestie utilizzate dai pastori per condurre le mandrie ai pascoli del Tavoliere delle Puglie prima dell'arrivo dei rigidi mesi invernali. Vi ricordate "Pastori d'Abruzzo" di D'Annunzio ... quella che fa «Settembre. Andiamo è tempo di migrare./Ora in terra d'Abruzzo i miei pastori/lascian gli stazzi e vanno verso il mare, ...»? Proprio sul Gran Sasso fu inventato nel 16° secolo quello che potremmo definire "sfruttamento industriale della neve". Questa, ricavata da





nevai presenti in quota, veniva stoccata in pozzi profondi anche 20 metri ed utilizzata d'estate per la produzione di sorbetti e per usi medicali. Il commercio della neve era così diffuso che fu regolamentato dai comuni interessati, che stabilirono apposite tariffe per le concessioni demaniali, e che stilarono tabelle di valutazione del prodotto. La neve era denominata "nera" (quella raccolta nei dintorni dei paesi, quindi senza garanzia di purezza) o "candida", se prelevata dalle zone di alta montagna. Questo tipo di attività commerciale è durato fino agli inizi del Novecento.

**Dal volo della cicogna
ai laboratori dentro la roccia**

E, per rimanere sempre nella storia ma più recente, come dimenticare il 12 settembre 1943, pochi giorni dopo la proclamazione dell'armistizio, quando un commando tedesco atterrò a Campo Imperatore per liberare Mussolini, fa

cedolo salire su un piccolo aereo Stork (Cicogna)? Una curiosità sull'episodio: il maggiore delle SS Skorzeny, che coordinò l'operazione, pretese all'ultimo minuto di salire anche lui sul piccolo aereo, sebbene con la sua stazza rischiasse di compromettere il decollo fra le rocce della montagna. Con qualche difficoltà – narrano i testimoni - il velivolo prese comunque quota, per poi raggiungere Monaco di Baviera, via Pratica di Mare e Vienna. Dalla storia alla scienza. Sotto, anzi dentro il massiccio del Gran Sasso, è stato ricavato uno dei più grandi laboratori sotterranei del mondo – con strutture che si snodano lungo un tunnel autostradale di dieci chilometri - in cui si realizzano esperimenti di fisica delle particelle, astrofisica delle particelle e astrofisica nucleare. Infatti, i 1400 metri di roccia che sovrastano i laboratori costituiscono una copertura tale da ridurre quasi a zero il flusso dei raggi cosmici; inoltre, il flusso di neutroni è migliaia di volte inferiore ri-



spetto alla superficie grazie alla minima percentuale di uranio e torio presente nella roccia di tipo dolomitico che costituisce la montagna. Fine della lezione!

A marzo! A marzo!

Per concludere il nostro viaggio sul Gran Sasso e vista la data d'uscita di questo numero di eMotion, vi raccontiamo di una tradizione ancora oggi in uso, sebbene molto ridimensionata. È "A marzo a marzo!". Si celebrava l'ultimo giorno di febbraio, a San Pietro, paesino nel territorio di Isola del Gran Sasso. Gli abitanti si disponevano intorno all'abitato, in modo da poter volgere lo sguardo verso i pae-

si vicini, cioè Fano a Corno e Cerchiara, Isola, Ceriseto e Pretara. Quando il sole tramontava dietro la parete del Monte Corno (la cima più alta del massiccio), tutta la valle veniva avvolta dal buio e si incominciavano a vedere le prime luci dei paesi circostanti, accese al lento rintocco dell'Ave Maria. A questo punto gli abitanti di San Pietro urlavano con quanto fiato avevano nei polmoni: "a marzo! a marzo!". Il loro grido riecheggiava nelle valli, fino agli altri borghi: era l'annuncio a tutti della fine del rigido inverno e dell'arrivo della dolce primavera, con lo scioglimento della neve e il benaugurante ritorno delle rondini.

508 RXH, LA GRANDE STRADISTA DEL LEONE

L'andare per le strade e le stradine che si snodano, spesso con andamento sinuoso, attorno a quella specie di gigante maestoso che è il Gran Sasso richiede una compagna di viaggio adatta. Paziente, riposante, affidabile, a suo agio su fondo stradale asfaltato e non si spaventa quando si affrontano quelli che agli occhi di un inesperto sembrano dei tratturi impervi. Una compagna come la 508 RXH. Anzi, come la Nuova 508 RXH, perché nell'autunno scorso la gamma della 508, di cui fa parte la RXH assieme alla SW, è stata rinnovata pur rimanendo sempre legata alla tradizione che fa parte della storia di Peugeot: quella delle grandi stradiste, cioè di vetture progettate per i lunghi viaggi, dove eleganza, comfort, comportamento stradale, polivalenza, robustezza, sicurezza sono caratteristiche inderogabili. Il segno distintivo più evidente di questo rinnovamento, che ovviamente sfoggia anche la RXH, è la nuova calan-



dra. È più verticale, integra al centro il Leone - emblema di Peugeot, e rimanda in modo evidente alle sue illustri antenate, quelle della serie 5. Questa calandra è talmente identificativa che la ritroveremo

anche sui modelli futuri del Marchio. Da grande stradista qual è, la Nuova 508 RXH mette a disposizione del guidatore una serie di aiuti innovativi, come la Retrocamera (per le manovre in retro

marcia) ed il “Blind Corner Assist”, che segnala la presenza di un veicolo nell’angolo cieco della vettura. Due dispositivi di cui abbiamo sperimentato la grande utilità proprio nel nostro tour per il Parco del Gran Sasso.

Rispetto alla precedente 508 RXH, sono stati rivisti anche gli interni per aumentare ulteriormente praticità, eleganza e comfort. Al centro della plancia è stato inserito un ampio touchscreen che incorpora diversi comandi, tra cui quello della navigazione assistita, permettendo così la riduzione del numero dei pulsanti e degli interruttori che spesso distraggono dalla guida. Nel tunnel centrale è stato inserito un nuovo e pratico vano portaoggetti per riporre oggetti di uso frequente, come l’ormai inseparabile smartphone.

La novità tecnica più rilevante su questo modello è l’introduzione del cambio automatico EAT6 (Efficient Automatic Transmission a sei rapporti) che si fa ap



PEUGEOT IN ABRUZZO

ENERGIE

Via Po 17/A
66020 San Giovanni Teatino (CH)
Tel.: 045 446971 – info.energie@
pasquarelliauto.it
www.energie.peugeot.it



PEUGEOT IN ABRUZZO

PIEFFE AUTO

Via A. Di Vestea 3,
S. Nicolò a Tordino 64100 Teramo (TE)
Tel.: 0861 232394 – info@pieffeauto.eu
www.pieffeauto.peugeot.it



STEFANO ACCORSI LA VOCE, IL VOLTO DEL LEONE

PEUGEOT

Da quasi tre anni il celebre attore “firma” con la sua voce e con il suo volto la comunicazione di Peugeot Italia. Ora la collaborazione si è estesa alla realizzazione di tre cortometraggi ora disponibili su Sky On Demand

Il protagonista di Portrait di questo numero del nostro magazine è un personaggio particolare, diverso da quelli che abbiamo incontrato sinora. È un attore (teatro, cinema, televisione) di fama internazionale, che ha prestato prima la voce e poi il volto in alcuni degli spot più recenti ed accattivanti del Leone. Il primo è stato quello del debutto sul mercato italiano della 208, quello del claim (lo ricorderete) Let your body drive. Per diffondere questo messaggio, Peugeot Italia voleva una voce che fosse riconoscibile dal grande pubblico, capace di creare empatia e di suscitare emozione. Proprio come quella del bolognese Stefano Accorsi, perché di lui stiamo parlando: una voce riconoscibile rapidamente, associata ad una storia professionale che indicava dinamismo,

Durante le riprese del corto "Ultimo Tango".



Stefano Accorsi, Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres.



ma anche credibilità e serietà, capace di creare empatia e dare emozione.

Nato il 2 marzo 1971, nel 1991 Stefano è co-protagonista del film *Fratelli e Sorelle* di Pupi Avati. Dopo il film, la Scuola di Teatro di Bologna, il diploma nel 1993, la Compagnia del Teatro Stabile dell'Arena del Sole con cui recita in diversi spettacoli classici, da Pirandello a Goldoni.

Tra i suoi film: *Jack Frusciante è uscito dal gruppo* regia di Enza Negrone, *Piccoli maestri* di Daniele Luchetti, *Ormai è fatta* di Enzo Monteleone (premio Grolla d'Oro miglior attore), *Un uomo perbene* di Maurizio Zaccaro (Grolla d'Oro), *Capitães de Abril* di Maria de Medeiros, *Come quando fuori piove* di Mario Monicelli, *Radiofreccia* di Luciano Ligabue (David Donatello, Premio Amidei e Ciak d'Oro), *L'ultimo bacio e Baciami ancora* di Gabriele Muccino, *Saturno contro* e *Le fate ignoranti* di Ferzan Ozpetek (Nastro d'Argento,

Ciak d'Oro e Globo d'Oro dalla Stampa Estera in Italia), La stanza del figlio di Nanni Moretti, Santa Maradona di Marco Ponti, L'amore ritrovato di Carlo Mazzacurati, Romanzo Criminale e Un viaggio chiamato amore di Michele Placido (Coppa Volpi miglior attore alla 59ª Mostra di Venezia), La vita facile di Lucio Pellegrini.

Nel 2006 torna a recitare in teatro nel dramma diretto da Sergio Castellitto Il dubbio scritto da John Patrick Shanley (Premio Pulitzer 2005 per la drammaturgia). Nel 2012, sempre in teatro, nel fortunato spettacolo Furioso Orlando e nella stagione 2013/14 in Giocando con Orlando, ambedue liberamente tratti dal poema cavalleresco Orlando Furioso di Ludovico Ariosto adattati e diretti da Marco Baliani.

Si divide tra Italia e Francia, dove ha

Stefano Accorsi, il critico cinematografico Gianni Canova e il Direttore Generale PSA Italia Olivier Mornet durante la presentazione alla stampa dei tre "corti."



fondato una sua casa di produzione: Stephen Greep. Recentemente è stato insignito, dal Ministero della Cultura francese, Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres (Cavaliere dell'Ordine delle Arti e Lettere).

In Francia ha lavorato, tra gli altri, nei film *La faute à Fidel* di Julie Gavras, *Les Brigades du tigre* di Jérôme Cornuou, *Un baiser s'il vous plaît* di Emmanuel Mouret ... tanto per citarne alcuni.

La collaborazione di Accorsi con Peugeot inizia nel 2012 con il già citato spot di lancio della 208, quello del claim *Let your body drive*.

Dopo la 208 è il turno della Nuova 308. Da semplice voce, Stefano diventa testimonial vero e proprio appearing in prima persona nello spot e diventando la firma conclusiva di tutta la comunicazione Peugeot, sia tele sia radio, crean

Stefano Accorsi in "Parking".



do empatia e riconoscibilità al Marchio. Poi di nuovo voce di chiusura di tutti i comunicati commerciali, TV e radio, del Leone. E quando un rapporto da professionale si trasforma in affiatamento e sintonia, porta a nuove sinergie, a nuove forme di collaborazione, impensate all'inizio. E così Peugeot e Stefano Accorsi sono assieme nei recenti Corti, tre cortometraggi di cinque minuti ciascuno trasmessi da Sky in dicembre e poi resi disponibili su Sky On Demand. Una 308 berlina, una 308 SW e una 3008 HYbrid4 sono le interpreti dei tre cortometraggi che vedono Stefano Accorsi come regista e protagonista. Prodotti da Peugeot Italia in collaborazione con la Stephen Greep, i tre cortometraggi esplorano tre diversi aspetti del viaggio: quello romantico di Ultimo Tango, che racconta l'inizio di una nuova vita con un



Ultimi preparativi per le riprese del corto "Autostop".

tocco surreale e leggero; quello misterioso di Parking dove un uomo immagina di vivere un'esperienza extrasensoriale; infine, quello "on the road" di Autostop, dove una coppia ritrova lo slancio dei

giorni migliori. Attualmente Stefano Accorsi è in tournée in vari teatri italiani fino ad aprile, con lo spettacolo Decamerone vizi, virtù, passioni da Giovanni Boccaccio, diretto da Marco Baliani.



GTI IS BACK I NUMERI DEL SUCCESSO





DAKAR 2015

RALLY DI MONZA

LA CONSEGNA DEL PREMIO

Lo scorso ottobre il mito di GTi ha compiuto 30 anni e Peugeot nel mondo ha voluto festeggiare la ricorrenza con un epico spot che rivisita e aggiorna quello storico del 1984, "Le bombardier". Per l'occasione in Italia è stato ideato un concorso che ha messo in palio una 205 1.9 GTi 130 CV Plus del 1992 completamente restaurata (nelle foto). Per vincerla gli appassionati dovevano seguire le varie fasi del restauro e partecipare rispondendo a cinque domande sul mito GTi attraverso il sito www.gtiisback.it.

Domande riguardanti le cinque clip hanno fatto vivere quasi in diretta le fasi del restauro conservativo della vettura. Uno storytelling che ha raccontato tutto il percorso della 205 1.9 GTi 130 CV Plus: la ricerca dell'auto, la trattativa per l'acquisto, passando per tutti gli interventi estetici in carrozzeria e i controlli meccanici fino ad arrivare al test finale su strada. Ad ogni clip, una domanda sul mito Gti. Gli interventi meccanici sulla 205 1.9 GTi 130 CV Plus in palio si sono li

mitati ad un accurato tagliando e alla sostituzione degli ammortizzatori e di tutti i manicotti di gomma perché, come verificato dai tecnici che hanno curato il restauro, “la vettura era in perfette condizioni”. Per precauzione, comunque, la GTi è stata interamente smontata e ogni singolo pezzo verificato. Poi è stata la volta della carrozzeria (che, eliminati i piccoli segni della “vita precedente”, è stata poi riverniciata completamente) e della tappezzeria, soprattutto il rivestimento in pelle dei sedili.

La promozione del concorso ha integrato i profili Facebook, Twitter, Google+ e Instagram di Peugeot Italia, generando più di 20.000 interazioni totali sui social.

Ecco gli altri numeri del successo: il sito ha registrato 148.681 utenti unici totali; oltre 4.000 persone hanno visto lo spot, con una permanenza media di 1 minuto e 39 secondi sul tota





le di 1 minuto e 56 secondi di durata del video; il concorso ha registrato 23.731 iscritti totali con più di 70.000 risposte globali alle cinque domande! Il fortunato vincitore si chiama Antonello Arcari ed è di Campobasso. Su <http://youtu.be/4kewmOobRXc> potete vedere la consegna dell'esclusivo premio.



TWEET

Le ultime notizie in diretta dal mondo Peugeot

*IN VIDEO DATI, FATTI, AVVENIMENTI,
ANTICIPAZIONI DAL MONDO
DI PEUGEOT ITALIA*

LA METAMORFOSI DELLE FARFALLE



A vederle in posa davanti all'obiettivo per le foto di rito sembrano delle modelle: belle, alte, quasi sempre bionde. Solo un certo imbarazzo tradisce la scarsa disinvoltura in queste situazioni. Un'ora dopo sono in campo per l'allenamento, completamente trasformate ed evidentemente a loro agio mentre scaraventano palloni al di là della rete o si lanciano per terra in salvataggi incredibili, con un'energia da vere "leonesse" del terreno da gioco. Sono le "farfalle" – così le chiamano affettuosamente gli oltre tremila fedelissimi che a ogni partita affollano il Palayamamy di Busto Arsizio (Varese) – che prendono parte alla nuova stagione del Campionato Italiano di volley femminile, con l'obiettivo di migliorare il secondo posto conquistato lo scorso anno. Anche quest'anno, le giocatrici della Unendo Yamamy e lo staff tecnico viaggiano in Peugeot: solo un adesivo che rappresenta appunto una farfalla contraddistingue le 108, 208 e 2008 a disposizione della squadra per tutti gli spostamenti. Si è rinnovato così per il secondo anno un sodalizio che prevede anche la presenza del Leone sulle maglie da gioco in due posizioni: sulla destra e dietro, in fondo alla maglia, una delle inquadrature "privilegiate" da fotografi e televisioni. Inoltre, l'accordo vive concretamente in tutte le partite casalinghe, con esposizione di auto e iniziative a favore dei tifosi, mentre continua su web e social network la creazione di nuovi spazi di comunicazione e condivisione dei contenuti con i followers.

QUANDO VINCERE FA BENE

Prima delle feste natalizie si è svolta a Milano la premiazione dei piloti del Leone che maggiormente si sono distinti nella stagione sportiva che si è appena conclusa. Primi a salire sul palco i vincitori dei due campionati organizzati in Italia dal Leone. Per la pista il giornalista Emiliano Perruca Orfei (nella foto con Eugenio Franzetti, Direttore Relazioni Esterne di Peugeot Italia), primo della classifica finale della RCZ Racing Cup Italia (il vicentino ha raccontato in diretta sulle "pagine" di automoto.it le emozioni delle sue gare in pista). Per i rally Simone Giordano, vincitore del Peugeot Competition 2014, il trofeo promozionale che da quasi quattro decenni soddisfa la passione per le competizioni della clientela sportiva del Marchio. Premiato anche il 25enne pavese Giacomo Scattolon, vincitore del Campionato Italiano Rally Junior al volante della 208 R2.

Ovazione poi per Paolo Andreucci ed Anna Andreussi per l'ottava volta campioni italiani rally, le ultime cinque con i colori Peugeot. Alla formidabile coppia tosco-friulana va il merito di aver portato prima al debutto internazionale poi alla vittoria la 208 T16, la nuova arma da assoluto del Leone. Nel corso della stagione 2014, su otto gare del CIR il trio Andreucci - Andreussi - 208 T16 si è imposto in quattro (Targa Florio, San Marino, Friuli e Due Valli) e per tre volte ha



conquistato il terzo gradino del podio: nella prova d'esordio al Ciocco, poi in Sardegna e all'Adriatico.

La serata ha offerto anche l'occasione alla dottoressa Raffaella Pannuti, presidente di Fondazione ANT Italia Onlus - il cui logo ha accompagnato la Peugeot 208 T16 nella sua lunga corsa verso i titoli Piloti e Costruttori 2014 - di consegnare al vincitore dell'asta on-line la tuta "Special Edition" utilizzata da Paolo Andreucci al MonzaRallyShow e messa in palio nell'occasione. Il ricavato dell'asta è stato devoluto al progetto Bimbi in ANT, il servizio gratuito di Fondazione ANT che offre ai piccoli malati oncologici di usufruire delle prestazioni mediche ed infermieristiche specializzate direttamente a casa.

LA 208 T16 PROTAGONISTA ANCHE AL MONZARALLYSHOW



La 208 T16 e la coppia Paolo Andreucci – Anna Andreussi hanno vinto nell'ultimo week-end di novembre il MonzaRallyShow 2014, celebrando nel migliore dei modi lo scudetto conquistato nel Campionato italiano rally.

Nell'ultima uscita stagionale a bordo della 208 T16 con livrea Tricolore hanno conquistato, infatti, la categoria R5 in una gara brianzola combattutissima. Per Paolo ed Anna anche la soddisfazione di vincere il Masters' Show, la sfida spettacolo uno contro uno sul rettilineo principale dell'autodromo brianzolo. Ottima la prova di Simone Giordano, il vincitore del Peugeot Competition il trofeo promozionale riservato ai piloti privati del Leone, che al debutto da ufficiale sulla 207 Super 2000 è riuscito a migliorare i propri tempi speciale dopo spe-

ciale, classificandosi undicesimo nella categoria S2000 – categoria che ha visto al via ha visto ben 29 vetture.

«Un finale perfetto per la nostra stagione. Una vittoria – ha dichiarato Paolo Andreucci al termine della premiazione - in una gara a cui tutti tenevamo molto. E soprattutto una vittoria sudata, fino all'ultima prova. Abbiamo fatto registrare degli ottimi rilievi cronometrici, lasciandoci dietro in molte speciali e nella classifica finale molte vetture della categoria WRC. Sono molto soddisfatto: le regolazioni sulla vettura e la scelta degli pneumatici Pirelli sono state perfette. In condizioni di umido e pioggia, con il fondo che cambiava molto spesso aderenza, siamo riusciti a trovare il miglior equilibrio tra prestazioni e tenuta».

RCZ BIMOTA, LA PASSIONE MOTOCICLISTICA A QUATTRO RUOTE



Quando la passione motociclistica incontra la passione automobilistica nasce RCZ Bimota. Sensazioni uniche, emozioni uniche per un modello irripetibile. Questa interpretazione “one shot” della sportiva Peugeot per eccellenza è un progetto voluto e sviluppato da Bimota, la Casa riminese che fa fatto dell’elaborazione sofisticata delle più prestigiose moto di serie europee e giapponesi il proprio marchio di fabbrica, con la fattiva collaborazione di Motorquality di Sesto San Giovanni (Milano). Per la prima volta Bimota (acronimo delle prime due lettere dei cognomi dei soci fondatori Bianchi, Morri e Tamburini) ha voluto mettere alla prova su una quattro ruote le sue riconosciute capacità di tuning. La scelta per questa sua nuova sfida è caduta sulla Peugeot RCZ R innanzitutto perché, spiegano i tecnici riminesi, rappresenta lo stato dell’arte per quanto riguarda il concetto di sportività applicato ad un’automobile di serie, poi perché ha una potenza specifica prossima a quei 200 CV/litro che contraddistinguono le moto più prestigiose e grintose. Proprio per sottolinearne la “proprietà intellettuale”, Bimota ha voluto denominare internamente questa RCZ R davvero particolare con lo stesso schema di sigla utilizzata per le sue realizzazioni

FED CUP 2015: ITALIA VS FRANCIA, IN CAMPO ANCHE IL LEONE

Il 7 ed 8 febbraio torna una classifica dello sport europeo: Italia vs Francia. Terreno di gioco, la terra rossa del 105 Stadium di Genova su cui si sfideranno le migliori "racchette" dei due Paesi per il primo turno della Fed Cup 2015, il più importante torneo tennistico tra squadre nazionali femminili. Peugeot sarà l'auto ufficiale della sfida. Una flotta di dieci sue vetture, infatti, assicureranno gli spostamenti delle atlete, dei loro staff e dei giudici di gara per l'intera durata dell'evento. Saranno ben identificabili nel traffico del capoluogo ligure per la scritta Italia vs Francia. La presenza del Leone all'importante incontro sarà poi sottolineata al 105 Stadium da uno stand espositivo posto all'ingresso riservato al pubblico, dai banner sui lati lunghi del campo e dalle panchi-

ne personalizzate delle giocatrici. Durante gli incontri, Peugeot sarà fisicamente anche in campo accanto alle

campionesse italiane e francesi con una 2008 bianco madreperla nell'allestimento Allure.



SI AMPLIA IL POZZO DI CARBONIO PEUGEOT



Dando corpo agli impegni presi durante l'operazione "Kick it to Brazil" - la campagna realizzata da Peugeot a marzo e aprile 2014 che ha organizzato e poi seguito il viaggio di un pallone da calcio dalla Francia al Brasile attraverso numerosi paesi, tra cui l'Italia - 15mila nuovi alberi saranno piantati nel Pozzo di Carbonio Forestale Peugeot nella Fazenda Sao Nicolau nello Stato del Mato-Grosso (Brasile).

Queste giovani piantine si aggiungeranno ai due milioni di alberi di oltre 50 specie diverse già a dimora nella Fazenda, nell'ambito del progetto iniziato nel 1998 e destinato a proseguire fino al 2038. Grazie al progetto Pozzo di Carbonio Forestale, Peugeot è l'unico Marchio automobilistico al mondo ad avere pensato e realizzato una politica "a monte - a valle" integrata per il controllo dei gas a effetto serra (principalmente anidride carbonica) lavorando con successo sulle emissioni alla fonte, sul suo core-business che è l'automobile, e finanziando e guidando un grande progetto di riforestazione finalizzato alla cattura del carbonio nell'Amazzonia brasiliana. Infatti, il pozzo di carbonio ha assorbito durante la crescita dei suoi due milioni di alberi piantati dall'inizio del progetto più di 385mila tonnellate di CO2.

Peugeot eMotion

Numero 6 - Gennaio 2015
Trimestrale di Peugeot Automobili Italia

Direttore responsabile: Fabrizio Piotti
Direttore editoriale: Bruno Brida

Redazione
Via Gallarate 199 - 20151 Milano
Telefono: +39 027745.351
email: emotion@peugeot.com

