

L'analisi di **MISSION *Fleet***



Il Made in Germany continua a piacere alle flotte italiane, anche con modelli meno “classici” rispetto alla tradizione teutonica fatta soprattutto da berline e station wagon o da grandi Suv. Mercedes infatti rilancia la sua Classe B, reinventando l’idea di piccolo monovolume, che prende sempre più le linee di una coupé. Piena di tecnologie e di innovativi sistemi di intrattenimento, come il MBUX. Audi invece rilancia il suo Suv medio, il Q3, contaminandolo come se fosse una berlina o uno station wagon. Una scelta che sicuramente premierà nelle flotte, sempre alla ricerca di auto sicure, con un ottimo valore residuo, dopotutto è un’Audi, ma anche con un design accattivante che piacerà sicuramente ai driver. Così come le dotazioni tecnologiche. In attesa, per entrambi, dei modelli elettrificati.



Profondamente rinnovata a furor di popolo **La Mercedes Classe B**

Senza dare troppo nell'occhio, la Mercedes-Benz Classe B è stata venduta in un milione e mezzo di esemplari, di cui 138mila circolanti in Italia: buona parte della clientela è quella femminile, spesso proveniente dalla Classe A delle prime due generazioni, le originali monovolume compatte. In tempi di "Suv-mania", fa piacere vedere l'impegno di una Casa nel rinnovare un modello non banale, di indubbia nobiltà e di noto appeal. La terza generazione della Classe B, esposta all'ultimo Salone di Parigi, è realizzata sulla piattaforma MFA, quella di Classe A per intenderci, e dalla 'sorellina' ha preso evidentemente la grande mascherina anteriore e la linea a salire dei vetri laterali. Ma il tetto rialzato fa capire subito che l'abitacolo è più funzionale: il guidatore siede 9 cm più in alto rispetto alla berlina e questo migliora la sensazione di "dominare" la strada.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

La novità più importante della Classe B è sicuramente l'adozione del due litri diesel già montato su varie Mercedes-Benz delle categorie superiori. Qui è stato adattato per la

disposizione trasversale ed è abbinato a un nuovo cambio automatico a doppia frizione a otto marce. Il due litri è disponibile in due versioni: 150 CV sulla B200d e 190 CV sulla B220d. Grazie al complesso sistema di depurazione dei gas di

scarico, che comprende anche un doppio catalizzatore Scr, rispetta le norme Euro 6d-temp. La gamma annovera anche l'1,5 litri a gasolio da 116 CV della B180d e l'1.3 turbo benzina da 136 o 163 CV (B180 e B 200), tutti, per ora, solo con la doppia frizione a sette rapporti. Gli allestimenti sono Executive, Sport, Sport Plus e Premium con prezzi che partono da 27.140 euro.

LA PREFERITA

Logico indicare nelle versioni con la nuova motorizzazione da 190 CV quelle più interessanti.

Nell'allestimento Executive, vi sono di serie il sistema di infotainment MBUX con doppio display da 7" (quello a destra è anche *touch*) e il modulo LTE integrato per godere dei servizi connessi Mercedes me. La vettura ha luci diurne a LED, alloggiamenti dei retrovisori in tinta con la carrozzeria, cerchi da 16", volante sportivo, clima automatico e

inserti in carbon look. Presenti anche alcuni ADAS, tra cui il sistema di rilevamento automatico del limite di velocità, il lane assist con vibrazione del volante, il Brake Assist attivo, l'Attention Assist e il cruise control. I sistemi più sofisticati si trovano salendo di allestimento. In versione Executive, la Classe B 220d costa 40.380 euro.

IN ARRIVO

Entro fine anno potrebbero debuttare altri motori tra cui ovviamente una versione ibrida. Magari anche Diesel.

I TEMPI DI CONSEGNA

Vanno da quattro a sei mesi, a meno di promozioni particolari.

IL VALORE RESIDUO

Non è sicuramente il tempo delle monovolume ma la Classe B è capitolo a parte e porta un blasone importante. Aggiungiamo che Mercedes-



Benz è storicamente attenta all'uso e vanta un programma specifico. Si chiama First Hand e prevede cento severi controlli con tagliando pre-consegna obbligatorio. Valido inoltre il motore di ricerca all'interno del sito ufficiale: www.mercedes-benz.it.

I COSTI DI GESTIONE

Già dal sito ufficiale, la sezione Easy Finance evidenzia come si punti a offrire soluzioni ideali per il cliente, incrociando le più diverse esigenze. Per chi sceglie il leasing, c'è la formula Service Plus dove le spese vengono dilazionate. Tre le soluzioni: Compact, Comfort ed Excellent con servizi e costi variabili. Interessante la formula ServicePlus Advance, attivabile entro 24 mesi dalla data di immatricolazione, che copre le riparazioni straordinarie nel terzo e quarto anno di vita (senza limite di chilometraggio) per i guasti ai componenti

meccanici ed elettrici che dovessero eventualmente presentarsi nel periodo di validità del contratto.

LE FORMULE FINANZIARIE

Due le soluzioni per l'acquisto: Classico (rate fisse mensili per tutta la durata contrattuale) e Balloon (rate mensili più basse rispetto a quello del Classico e la maxi-rata finale, eventualmente rifinanziabile alla scadenza del contratto). Quanto al leasing, personalizzabile su contratti della durata di 60 mesi per le vetture nuove e 48 per quelle usate, alla fine ci sono tre possibilità: restituzione dell'auto con il possibile finanziamento di un'altra Mercedes-Benz; prosecuzione dell'utilizzo del mezzo, senza diventarne proprietari, con un piano finanziario per versare l'importo residuo; acquisto del mezzo versando l'importo del valore residuo. Non manca la possibilità di abbinare servizi assicurativi,

Feel Star (incendio e furto), Feel Care (tutela del finanziamento), Feel Life (a garanzia dell'acquisto) Feel New (per mantenere inalterato il valore della vettura nel tempo), e di assistenza.

IL NOLEGGIO

Sta funzionando Dynamic Lease, il primo prodotto "pay per use" che unisce un canone fisso mensile e una componente di consumo per chilometri percorsi, verificabile grazie al sistema Connect Me, con l'opportunità di pagare la rata in base all'effettiva percorrenza e non avere una maxi rata finale. Con una durata di 36 mesi e nessun anticipo, comprende l'attivazione di servizi come RCA/incendio/furto e la tassa di proprietà, come naturalmente il già citato Connect Me. .

I PREGI E I DIFETTI

Il design è azzeccato ma è normale per i modelli

recenti della Stella. In abitacolo si percepisce maggiormente il salto dalla seconda alla terza serie, vista la qualità di materiali e rivestimenti nonché il plus del MBUX. Con più spazio. I difetti? Forse i 190 CV (e 400 Nm di coppia massima) non sono sfruttati adeguatamente da una vettura che nasce in ogni caso per una vocazione "cruising".

IMMAGINE

Una curiosità: al momento d'impostare la terza generazione della Classe B, i tecnici della Mercedes hanno consultato i possessori della serie precedente e, a sorpresa, la richiesta più comune è stata quella di incrementare il dinamismo della vettura. Questa Classe B è più che mai una Mercedes-Benz con la giusta dose di aggressività (il Cx è da record per la categoria: 0,24) e la solita attenzione a ogni dettaglio; fuori e dentro l'abitacolo.



Audi Q3 e il Suv si fa berlina (e Station Wagon, e...)

Un grande bagagliaio, la panca posteriore scomponibile in due sezioni scorrevoli, 10 centimetri in più in lunghezza. La seconda generazione dell'Audi Q3 è un Suv progettato come se fosse una familiare ma che si presta benissimo a un utilizzo business. Ora che la Q2 è in gamma come modello piccolo e "modaiolo", la Q3 si è permessa il salto di qualità ingolosendo i clienti delle berline, comprese quelle di famiglia. Con una lunghezza complessiva di 4,49 metri, una linea finalmente incisiva e un interno moderno e curato nei dettagli, è un'auto pensata e realizzata a regola d'arte. Rispetto a quella precedente, il salto si vede immediatamente: il frontale è scolpito da una mascherina ottagonale argentata a sbalzo, che ricorda quella della Q8, e da gruppi ottici a Led "a scalino" che rendono il "volto" più tridimensionale e meno semplice rispetto a quello della prima serie. Discorso analogo per il posteriore, dove le linee arrotondate lasciano spazio a quelle spezzate, senza però stravolgere l'effetto complessivo.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

L'Audi Q3 è disponibile con il benzina 1.5 Turbocharged Fuel Stratified Injection della 35 TFSI e con il Turbo diesel 2.0 della 35 TDI, che

ha l'eccellente cambio S-Tronic a doppia frizione a sette rapporti di serie su tutte le versioni. Cambio che invece sulla 35 TFSI è optional sugli allestimenti meno ricchi. Per entrambe

le motorizzazioni, la trazione è anteriore e la potenza è di 150 CV. Quattro i livelli di allestimento: Base, Business, Business Advanced e S-Line Edition. Per l'entry level 35 TFSI bisogna mettere in preventivo 34.200 euro che salgono a 37.500 per la 35 TDI. I top di gamma costano 43.200 euro (35 TFSI S-Tronic S-Line Edition) e 44.300 euro (35 TDI S-Tronic S-Line Edition).

LA PREFERITA

Doppia scelta. Meglio Business o Business Advanced? Meglio il rampante TFSI o il caro vecchio affidabile TDI? Nel secondo caso, andiamo controcorrente e puntiamo sul gasolio. Mentre per risolvere il primo dubbio, puntiamo sul top di gamma: l'S-Line Edition, con l'S-Tronic. L'equipaggiamento comprende il volante multifunzione in pelle, il "clima" bizona, il divano posteriore scorrevole, la

frenata automatica d'emergenza con riconoscimento dei pedoni e dei ciclisti, il cruise control adattivo in grado di seguire il flusso del traffico (il traffic jam assist), il mantenimento attivo della corsia (in funzione dai 60 km/h), il sistema di parcheggio assistito e i sensori per l'angolo cieco. Il due litri quattro cilindri sovralimentato eroga 150 CV a 3.750 g/m mentre la coppia massima di 320 Nm si ottiene già a 1.750 g/m. Un modello che raggiunge i 200 chilometri all'ora di velocità massima con, però, buoni consumi: la Casa dichiara 6,4 litri ogni 100 chilometri in città, 5 litri per 100 km sulle strade veloci e 5,5 litri nel misto.

IN ARRIVO

Già ordinabili, ma con tempi di attesa maggiori, il benzina 2.0 TFSI da 190 e 230 CV, anche a trazione integrale, oltre alla variante con le quattro ruote motrici della Q3 35 TDI.



I TEMPI DI CONSEGNA

Audi dichiara tempi di consegna sui 90 giorni.

IL VALORE RESIDUO

I modelli Audi rappresentano una "sicurezza" sul mercato dell'usato ormai da anni. La Casa ha un programma specifico chiamato Prima Scelta: plus che offre vetture con meno di 60 mesi e 150mila chilometri sottoposte a 110 accurati controlli e una garanzia è di quattro anni.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia è possibile chiedere un'estensione di tre, quattro o cinque anni dalla data di immatricolazione (rispettivamente fino a un massimo di 90mila, 120mila o 150mila chilometri di percorrenza totale) stipulando l'Audi Extended Warranty. Interessante l'Audi After Sales Warranty

che è un prodotto assicurativo, progettato in cooperazione fra Audi Financial Services e Audi Service Italia, che estende la copertura di garanzia alle vetture che non hanno acquistato l'estensione. Può essere attivata entro due anni e 50mila chilometri dall'immatricolazione. Sul fronte della manutenzione, Audi Premium Care e Audi Additional Care, sono le due formule prepagate che garantiscono tutta la qualità dei servizi Audi a un prezzo prefissato.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono cinque, messe a punto da Volkswagen Financial Services: Valore Futuro Garantito, Più Credito, Drive Time e Leasing Finanziario. Inoltre ecco la soluzione Mekkano che è il finanziamento agevolato che permette di affrontare le spese di manutenzione e ripristino dell'auto oppure di acquistare accessori originali in modo accessibile

e conveniente. Grazie a questa speciale linea di finanziamento a tasso zero, si possono dilazionare le spese d'officina da 500 a 3mila euro, personalizzando la durata fino ad un massimo di 24 mesi.

IL NOLEGGIO

Il cardine del Noleggio a lungo termine si chiama Solution, che naturalmente consente di avere tutti i vantaggi di possedere un'automobile personale senza dover sottostare agli obblighi di gestione. Tutto è incluso nel canone mensile (dal bollo all'assicurazione, dalla manutenzione all'assistenza).

I PREGI E I DIFETTI

A parte il feeling di guida, le "cose belle" che si trovano nella Nuova Q3 sono comuni al DNA di tutti i modelli Audi: abitacolo spazioso e ben modulabile, grande baule, finiture di alto livello, ampia disponibilità di personalizzazioni. Sull'altro

fronte, e non è una novità, la dotazione di serie è adeguata ma risulta praticamente impossibile non fare alzare il prezzo della Q3, anche scegliendo allestimenti di buon livello. Altro neo: il tunnel risulta ingombrante per chi siede posteriormente nel posto centrale. Infine una lacuna, che facilmente verrà colmata negli anni a seguire, ovvero l'arrivo di modelli elettrificati.

IMMAGINE

La Q3 è un'auto totalmente diversa rispetto a quella che venne lanciata nell'ormai 2011. Possiamo dire che in comune ci sono unicamente il nome e la capacità della Casa di Ingolstadt nel creare quell'empatia immediata tra ogni suo modello e un guidatore, soprattutto se neofita. Le dimensioni e i plus ne fanno ora uno di quei Suv medi "premium" che uniscono a un'affidabilità importante tanto spazio con il tocco in più della Casa dei quattro anelli.

L'analisi di **MISSION *Fleet***



È vero: la crescita delle SUV sul mercato europeo appare inarrestabile. Ma all'ultimo Salone di Ginevra si è avuta la conferma che i costruttori non hanno intenzione di mollare le care vecchie berline e station wagon – soprattutto quella di taglia media – che restano interessanti per una clientela 'business oriented' e per le aziende. Ovviamente non si può derogare dalle regole del gioco: dotazioni importanti, soprattutto sul fronte ADAS; attenzione ai consumi e un design se non appariscente almeno piacevole. Le analisi di questo mese sono dedicate proprio a due degne rappresentanti di questa filosofia: la Peugeot 508 SW – arrivata puntualmente dopo la berlina di riferimento – e la Lexus ES che approda in Europa dopo aver conquistato gli altri mercati. Quest'ultima ha solo la propulsione ibrida, la 508 la attende per il secondo semestre dell'anno: chiaro segno dei tempi.



La station wagon grintosa: Peugeot 508 SW

A pochi mesi dall'arrivo della berlina Peugeot di riferimento, ora tocca alla 508 Station Wagon che è stata una delle vetture 'classiche' più ammirate all'ultimo Salone di Ginevra. Lunga 478 cm (5 meno del vecchio modello) e alta 142 (prima arrivava a 143), è una familiare comoda, ma dal look sportivo e muscoloso. Il frontale appare particolarmente grintoso, con i fari lunghi e appuntiti, la sottile presa d'aria nel paraurti, l'originale mascherina incassata e le luci diurne verticali, che sembrano delle unghiate nella carrozzeria. Sono slanciate anche la fiancata, segnata dalla profonda nervatura alla base delle porte, e la parte posteriore, che si distingue per il lunotto molto inclinato, sormontato dallo spoiler. "Cattiva" la coda, con i fanali bassi e larghi – uniti da un fascione nero lucido – e il paraurti prominente, molto elaborato nella forma.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Ampia e articolata come da copione Peugeot, si articola in sei allestimenti (Active, Business, Allure, GT, GT Line e First Edition) e cinque livelli di potenza dei motori: 180 e 225 Cv per i benzina

Pure Tech; 130, 160 e 180 Cv per i diesel BlueHdi. I prezzi partono da un minimo di 31.530 euro per la versione Active dotata del BlueHdi 130 con cambio manuale a 6 rapporti ed arrivano ad un massimo di 51.000 euro, per la versione

a tiratura limitata BlueHdi 180 First Edition, cento esemplari ordinabile esclusivamente online.

LA PREFERITA

La vocazione fa naturalmente puntare sull'allestimento Business e sull'1.5 litri diesel, che è disponibile in due versioni: Start & Stop e Start & Stop EAT 8 (la sigla del cambio automatico a controllo elettronico del gruppo PSA). Il quattro cilindri sovralimentato eroga i 130 CV a 3.750 giri/minuto mentre la coppia massima di 300 Nm si ottiene già a 1.750 giri/minuto. I 208 km/h rappresentano la velocità massima. Da primato i consumi, guidando bene ovviamente: per la Casa si parla di 28 km con un litro di gasolio sulle strade veloci e di quasi 26 km nel misto. Il prezzo con l'EAT 8 è di 33.530 euro, competitivo per la dotazione di serie sia per il comfort sia per la sicurezza, con sistemi

all'avanguardia nel segmento.

IN ARRIVO

Nel secondo semestre dell'anno arriverà la versione plug-in con motore elettrico da 80 kW e batteria agli ioni di litio da 11,8 kWh. La vettura potrà contare su un'autonomia elettrica di 40 chilometri nel ciclo Wltp e, in modalità ibrida, su una coppia incrementata di 60 Nm.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari, si parla di quattro-sei mesi dall'ordine.

IL VALORE RESIDUO

Detto che è un modello che segue – migliorandola – la filosofia di quello precedente, è facile pensare a un valore tra i migliori del segmento. La Casa ha una divisione Peugeot Occasioni (peugeotoccasioni.it) che si occupa dell'usato



selezionato, dopo un centinaio di controlli. Ci sono piani finanziari studiati ad hoc e varie promozioni oltre a una garanzia di 48 mesi.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, Peugeot punta a coprire tutti i fronti con le sue strutture consolidate da tempo: l'assicurazione (Peugeot Assurance), l'assistenza (Peugeot Assistance, anche su 10 anni) e la manutenzione (con vari forfait, durante la garanzia o a partire dal terzo anno), sempre a prezzi interessanti.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono due, messe a punto direttamente da Banca PSA. Quella I-Move ha una durata tra due e tre anni, e si basa su un anticipo e percorrenza chilometrica a scelta del cliente che alla fine ha le classiche tre scelte: tenere, restituire o sostituire la 508

SW. Volendo c'è un'appendice I-Move leasing che nel canone comprende anche l'antifurto Cardelux e il pacchetto Unique, le garanzie Ecoservices Peugeot, l'assicurazione sul credito Perfetto/Perfetto Più. L'altra formula finanziaria è di tipo lineare, con durata da 12 a 84 mesi e un anticipo da fissare. Non mancano servizi assicurativi per la persona e il mezzo.

IL NOLEGGIO

Quello a lungo termine di Peugeot – al pari di Citroën e DS – è gestito da Free 2 Move Lease (<https://www.free2move-lease.it/>) ed è basato su una proposta di Connect Fleet o di Fleet Sharing. Prevede un pacchetto di servizi "all inclusive" su un canone fisso mensile, eliminando il rischio di dover sostenere spese non programmate (come per la manutenzione) e fornendo polizze di assicurazione e per la

protezione dell'auto, per il massimo della sicurezza.

I PREGI E I DIFETTI

In pole position mettiamo l'assistenza alla guida: l'Adas della Casa transalpina è sicuramente ai vertici. Molti sistemi sono di serie, come la frenata d'emergenza e il mantenimento in corsia. E tra gli optional c'è l'utilissimo visore notturno. Sempre in tema guida, giusto sottolineare la maneggevolezza del mezzo: nonostante le dimensioni ingombranti, questa wagon è facile da guidare, divertente e poco affaticante. E non manca di un po' di sprint, soprattutto se si sceglie una versione a benzina. Altro pregio, il baule: con il divano reclinato ha un'elevata capacità (530 litri che possono salire a 1.780); la forma è regolare e la soglia di carico abbastanza bassa. Tra gli elementi migliorabili i comandi virtuali, attivabili a sfioramento sullo

schermo centrale: sono laboriosi e rischiano di distrarre dalla guida. E già che ci siamo, il volante è sin troppo piccolo e va tenuto in basso affinché la corona non copra parte del cruscotto.

IMMAGINE

Un insieme piacevole e un abitacolo tra i migliori in circolazione, oltre a un comportamento stradale quasi sportivo, in attesa della versione plug-in. Peugeot viaggia sul sicuro quando l'obiettivo è trovare il comfort e la sicurezza. Ma secondo noi, la 508 SW è bella anche fuori: non sempre le auto spaziose soddisfano l'esteta amante delle linee sportive, ma questa ci riesce grazie a proporzioni e volumi ben calibrati. Non è eccessivamente alta e ha una bella impronta a terra, specie vista da dietro, dove rassomiglia un po' alla famosa Porsche Panamera. Non è da tutte le wagon sul mercato.



Il segmento Premium nell'eleganza della Lexus ES

Vanta un trentennio di successo alle spalle, senza avere mai chiesto nulla alla cara vecchia Europa. Caso decisamente unico quella della Lexus ES, modello che al brand premium Toyota ha portato 2,3 milioni di consegne nel mondo: solo ora, giunta alla settima generazione, la ES approda in continente per dare filo da torcere. non sarà facile, peraltro, alle Big Three germaniche. Un modello elegante: lungo 498 centimetri, mostra linee tese e filanti, con un vistoso frontale dove spicca la mascherina a clessidra che caratterizza tutte le Lexus. L'abito è sportiveggiante ma è una vettura votata al comfort.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

È l'unica ES importata nel nostro Paese, ovviamente ibrida a conferma della vocazione Toyota a questa propulsione. A muoverla è un 2.5 litri a benzina da 178 Cv che funziona secondo il ciclo Atkinson e lavora insieme a un'unità elettrica da 120 Cv per complessivi 218 Cv di potenza. Il motore a corrente è alimentato da una batteria al nichel-

metallo idruro, collocata sotto il divano.. Il nuovo pianale include un avantreno tipo McPherson: il gruppo molla e ammortizzatore ha funzione portante e di smorzamento) e un più raffinato retrotreno a bracci multipli che garantisce un miglior controllo dei movimenti delle ruote. Le prestazioni sono oneste: 180 km/h di spunto massimo, 8.9 secondi nello 0-100 km/h.

LA PREFERITA

I 50.800 euro dell'allestimento Business ovviamente lo fanno preferire rispetto agli altri: a una già valida dotazione base, aggiunge fari full Led, navigatore, tetto apribile e sedili elettrici. La dotazione di ausili elettronici di guida comprende la frenata automatica di emergenza con riconoscimento pedoni e ciclisti, il cruise control adattivo e il lane assist: non a caso, la ES 300H ha meritato le cinque stelle NCAP. Le altre versioni sono la ancora più curata Executive, che costa 56 mila euro, la F-Sport, a 58.200 euro (con sospensioni a controllo elettronico, cerchi da 19" e una specifica modalità di guida sportiva) che secondo Lexus sarà la più amata dagli italiani e infine la più raffinata Luxury, al prezzo di 64 mila euro. Da sottolineare che permutando un usato c'è un hybrid bonus di ben 8500 euro.

IN ARRIVO

La Casa non prevede allargamenti della gamma.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari, per avere una ES ci vogliono due-tre mesi.

IL VALORE RESIDUO

Notoriamente Lexus mantiene un valore residuo paragonabile ai principali concorrenti di ogni segmento. Meritevole il programma usato Lexus Select: controlli rigorosi, garanzie trasparenti e servizi su misura. Permette di scegliere tra una gamma di auto certificate da 111 controlli e garantite dal Contratto Certo Lexus Select. Oltre a un'attestazione di conformità e a una certificazione sul chilometraggio e sullo stato della vettura si può contare su una garanzia commerciale di 24-36 mesi,



estesa anche alle componenti Hybrid, alla copertura guasti e aun'assistenza stradale 24 ore su 24 in tutta Europa con possibilità di auto sostitutiva.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia Lexus ha valore di 3 anni/100.000km e 5 anni/100.000km per le parti ibride. In seguito, si può avere un'estensione per ulteriori 12 o 24 mesi. E ancora è richiedibile una garanzia supplementare fino a 10 anni sulla batteria e sulle componenti ibride e meccaniche, non soggette ad usura.

LE FORMULE FINANZIARIE

Quella consigliata per l'acquisto è la Pay per Drive, modificabile nel tempo con la possibilità di personalizzare tutti i pagamenti in base alle proprie esigenze e con un semplice click. In più, al termine del periodo contrattuale, se non si

restituisce l'auto, si possono scegliere tre classiche opzioni: sostituire la vettura con una nuova, utilizzando un piano finanziario simile; tenerla, saldando o rifinanziando l'importo finale che corrisponde al Valore Futuro Garantito; infine restituirla senza saldare l'importo finale ma solo eventuali danni e le eccedenze chilometriche. La durata va da 24 a 72 mesi, con continue promozioni sul sito ufficiale. Un esempio? Per una F-Sport, ci sono 47 rate mensili da 349,83 euro con un anticipo da 18mila euro con il risultato di risparmiare 8.500 euro sul listino. Non manca la soluzione di leasing 'normale', chiamata Lease for Drive, basata sul massimo controllo della spesa e importanti detrazioni fiscali.

IL NOLEGGIO

Il Rent per Drive è il 'lungo termine' - volendo anche solo per un anno - con canoni modulabili in base

alla percorrenza. Si tratta di una soluzione completa senza dover pensare a nulla: RCA, furto e incendio, danni al veicolo, bollo, assistenza stradale e manutenzione ordinaria e straordinaria presso la rete Lexus. Si può contare anche sul servizio clienti on line dedicato, per monitorare tutti gli aspetti relativi alla propria auto. Esempio: per una ES Business: 625 euro al mese di canone, Iva esclusa, per tre anni o 45mila km con un anticipo di 6.300 euro.

I PREGI E I DIFETTI

A parte il look esterno che da sempre è uno dei punti di forza Lexus e il consumo limitato a 4,6 litri di benzina ogni 100 km nel ciclo misto, la ES 300h colpisce per la guidabilità, da berlina 'vera', magari non entusiasmante come spunti prestazionali, ma che infonde sicurezza e piacere dopo pochi km. Di livello superiore anche il comfort in un abitacolo di stile classico, ben isolato

dai rumori esterni e dalle buche. Si viaggia bene, accolti da sedili e un divano al top. Il neo è rappresentato dal cambio E-CVT: limitato, non risolto l'atavico difetto del suo "effetto-scooter" e il rumore nella repentina accelerazione si sente, eccome. Piccola pecca, la mancanza di un buon numero di portaoggetti, si poteva fare di più, senza togliere troppo al volume generale. E a questi livelli ci vuole un cassetto refrigerato.

IMMAGINE

'Avvolgente' per un pilota, affidabile in ogni situazione e assemblata con grande cura: la ES 300h non delude gli appassionati di Lexus e ci sembra in grado di "catturare" qualche cliente desideroso di una berlina di qualità. L'indole sportiva è più evidente che in passato, ma le soluzioni tecniche ne fanno comunque un valido modello per il lavoro come per il tempo libero.

L'analisi di **MISSION *Fleet***



FCA e Renault: due case generaliste protagoniste assolute dell'ultimo mese, sui media di tutto il mondo, per la fusione sfumata (o forse no). Mentre scriviamo, la storia è ancora tutta da scrivere ma in compenso i modelli di successo per entrambe ci sono e facilmente resteranno, senza per forza doversi accordare alla tendenza o inseguire la nicchia. Le analisi di questo mese sono dedicate proprio a due modelli che hanno segnato il mondo dell'auto negli ultimi anni. Da una parte la Fiat 500X che dopo quattro anni di vendite al massimo si è concessa una bella rinfrescata esterna e si è fatta più 'adulta' nell'equipaggiamento. Dall'altra la Renault Scénic, arricchita da un nuovo motore (diesel per la cronaca...): dal 1996, ne sono state costruite oltre 5 milioni e mezzo di unità e mezzo milione è finito in Italia. Alla faccia di chi aveva pronosticato la sparizione delle monovolume: la realtà è che un modello funziona o non funziona, al di là della tipologia.



Fiat 500X

Il crossover femmina, equilibrata e rassicurante

Dopo quattro anni di successo, la Fiat 500X – costruita sul telaio della Renegade – si concede una rinfrescata: all'esterno cambiano i paraurti (più eleganti per le versioni Urban e di taglio "fuoristradistico" per le City Cross e Cross) e le luci. I fanali sono ora costituiti da sottili profili rettangolari, con la parte centrale verniciata in tinta con la carrozzeria, mentre i fari *full led* (optional a 600 euro, nel pacchetto Full Lights) e luci diurne presentano elementi luminosi ad "anello tagliato". Quasi invariati gli interni che convincono per le finiture della parte anteriore e lo spazio in abbondanza. La plancia ha un rivestimento morbido e un grande inserto verniciato che nasconde un secondo cassetto. Nuovi i rivestimenti, il volante (che integra intuitivi comandi, ripresi dalla 500X pre-aggiornamento) e il cruscotto.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Ai tre collaudati diesel – 1.3 da 95 Cv, 1.6 da 120 Cv e 2.0 da 150 Cv (l'unico abbinato al 4x4) – che guadagnano il filtro anti-NO_x con liquido AdBlue che viene spruzzato nello scarico, si affiancano l'altrettanto noto 1.6 a

benzina da 110 Cv e due nuove unità turbo della serie FireFly: 1.0 a tre cilindri da 120 CV e 1.3 a quattro cilindri da 150 Cv. Il primo solo con cambio manuale, il secondo unicamente con cambio robotizzato a doppia frizione a sei rapporti. Tanti gli allestimenti, basti dire

che il listino offre 85 versioni: 52 a gasolio, 25 a benzina e otto GPL, peraltro in esaurimento scorte, in attesa del nuovo 1.4 litri turbo. I prezzi vanno da 19.000 euro per la 'vecchia' 1.6 benzina Pop da 110 Cv ai 31.000 della versione diesel Cross 2.0 da 150 Cv, trazione integrale e cambio automatico,

LA PREFERITA

La presenza di un allestimento Business e la curiosità di provare uno dei nuovi Firefly non poteva che orientarci in quella direzione. E quindi abbiamo scelto la 1.0 da 120 Cv che costa 22.850 euro, con una dotazione tra le migliori della gamma, a cui aggiungerei solo l'utile Mopar Connct a 310 euro. Il propulsore eroga 120 Cv a 5.750 giri/min e ha una coppia di 190 Nm a 1.750 giri/min. Da qui 188 km/h di velocità massima e 10,9 secondi nello 0-100 km. Il consumo medio dichiarato è di 5,8 litri ogni 100 km, le

emissioni restano a 133 g/km di CO₂.

IN ARRIVO

La Casa non prevede allargamenti della gamma a breve termine.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari – che sono frequenti in Fiat che danno disponibilità rapida – per avere una Fiat 500X bisogna preventivare una novantina di giorni.

IL VALORE RESIDUO

Il modello mantiene un valore di riferimento nella sua categoria. Al di là della disponibilità in concessionaria, un valido catalogo è quello su Fiat.it/auto-usate#!/search/ dove si trova anche l'usato certificato Autoexpert, che valuta solo le vetture che abbiano superato 160 controlli severissimi, con massimo sei anni di attività



e meno di 130mila km. L'usato Autoexpert è coperto da garanzia valida in tutta Europa fino a 24 mesi (o chilometraggio illimitato) e permette di beneficiare dell'assistenza stradale, del veicolo sostitutivo e di assistenza al passeggero. Nell'outlet virtuale di Fiat, Mirafiorioutlet.it, si può trovare inoltre il migliore usato aziendale certificato e un'ampia scelta di km 0, tutti a basso chilometraggio e con età massima tre anni dalla prima immatricolazione

I COSTI DI GESTIONE

Due gli anni di garanzia per la nuova Fiat 500X. Nel sito Fiat.mopar.eu c'è la possibilità di crearsi piani 'studiati' in base alle proprie esigenze, sulla base del programma Free to go. I due piani base sono Top Care (estensione di garanzia, manutenzione programmata, assistenza stradale) ed Easy Care che si occupa solo della manutenzione. Per

l'estensione di garanzia ci sono poi Maximum Care, Maximum Care Upgrade e Powertrain Care, mentre per la manutenzione complementare sono previsti i programmi Oil Care, Essential Care.

LE FORMULE FINANZIARIE

FCA Bank – sul modello delle altre Case – propone un Rateale classico, Fiat Più e il Leasing.

Al finanziamento si può abbinare una vasta gamma di servizi assicurativi e non, come la polizza a protezione del credito, quella Furto & Incendio, la Kasko, e altro ancora.

IL NOLEGGIO

Oltre al fatto che la Fiat 500X è disponibile presso i maggiori operatori del settore, il lungo termine aziendale è curato da Leasys, che gestisce l'acquisto e la gestione delle vetture, scegliendo fra un'ampia gamma di servizi.

Ricordiamo inoltre che la divisione FCA Fleet & Business propone costantemente numerose offerte, con un canone fisso mensile di noleggio, e volendo con tutti i servizi di assistenza e assicurativi: un esempio è appunto la 500X Be Free Pro a sole 189 euro al mese con anticipo zero, bollo, assicurazione RCA, assistenza stradale nel contratto che dura cinque anni o su una percorrenza massima di 125mila km.

I PREGI E I DIFETTI

Sicuramente la parte legata alla motorizzazione e alla guidabilità – che viaggiano di pari passo – rappresenta un punto di forza: il 1.3 ha un'erogazione piena e non manca di allungo mentre lo sterzo e l'assetto sono a punto, quindi al volante non ci sono problemi e ci si diverte tanto, soprattutto nel misto. Altro elemento positivo: le finiture, mai così curate e lussuose su una compatta del gruppo. L'ampiezza dell'abitacolo ha

tolto qualche litro di volume al bagagliaio. Unico difetto importante, a nostro avviso: la dotazione di serie è buona, ma tante rivali prevedono nella dotazione base sistemi come la frenata automatica e il monitoraggio dell'angolo cieco mentre la 500X li infila tra gli optional.

IMMAGINE

L'aggiornamento di metà carriera non ha ovviamente stravolto la 500X che resta un crossover equilibrato, facile da guidare, rassicurante per via dell'ampia vista sulla strada, nonostante i montanti non esili. I due nuovi propulsori alzano il tasso di divertimento e le modifiche estetiche risultano azzeccate. Quindi è una vettura più che mai contemporanea, senza tocchi particolari di classe, ma quella 'medietà' (nel senso di affidabilità, spaziosità e sicurezza...) sempre ricercata da tanti guidatori. E su questi modelli, Fiat è storica garanzia.



Renault Scénic

Fedeltà alla monovolume, ora anche Turbodiesel

Dal 1996 sono state costruite oltre 5 milioni di Scénic: mezzo milione sono finite in Italia a conferma che la monovolume Renault piace. E per giocare ancora più sul sicuro, l'ultima edizione del modello ha un piglio da crossover e si arricchisce di un turbodiesel nuovo di zecca, il quattro cilindri 1.7 Blue dCi da 120 o 150 Cv di potenza. Questo non ha portato a un aggiornamento degli interni, che rimangono eleganti e "tecnologici", anche per merito dello schermo a sfioramento di 8,7" che si sviluppa in senso verticale (una caratteristica di tutte le Renault più recenti) e delle luci d'ambiente regolabili su diversi colori, che cambiano anche in funzione del programma di guida: in Eco sono verdi, in Sport rosse. A bordo non mancano certo i portaoggetti, compreso quello enorme davanti al passeggero anteriore.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Il nuovo turbodiesel fa da contraltare al collaudato benzina 1.3 TCe FAP, lanciato nel 2018 e proposto con 115, 140 o 160 Cv di potenza. Va sottolineato che l'1.7 Blu dCi è frutto di 2.500

ore di verifiche al banco e ben 270 mila km di test su strada, nonché prodotto nell'impianto spagnolo di Valladolid. Presenta un monoblocco di ghisa con pistoni d'acciaio e un albero motore di nuova progettazione.

La sovralimentazione sfrutta un turbocompressore a geometria variabile collegato a un intercooler aria-acqua, mentre il sistema d'alimentazione impiega iniettori capaci di raggiungere pressioni di esercizio di 2.500 bar. Quanto alla gamma, sono una quarantina le versioni che incrociano i motori con gli allestimenti Sport Edition (base e 2), Intens, Business, Initale Paris. Il listino parte da 22.050 euro per la 1.3 benzina Tce da 115 Cv Sport Edition e si chiude a 38.900 euro per la 1.7 Blue dCi 150 Cv EDC Initial Paris.

LA PREFERITA

Impossibile non provare il nuovo propulsore 1.7 Blue dCi che nella versione da 120 Cv e con l'allestimento Initale Paris costa 37.750 euro. Prezzo non basso ma la vettura è completa: rivestimenti in pelle, l'impianto stereo della Bose, il cruise control adattativo (curiosamente solo in abbinamento con

questo motore), il monitoraggio dell'angolo cieco degli specchietti, i fari full led, la telecamera di retromarcia (utile a causa della scarsa visibilità dal lunotto) e l'head up display, che riproduce alcune informazioni essenziali. È un gran bel motore: la spinta assicurata dai 300 Nm di coppia motrice è robusta già dai 1.500 giri/min e rimane costante fino ai 2.500, quando il motore inizia ad allungare senza incertezze fino ai 4.000 giri/min. Non ci sono "guizzi" ma nemmeno buchi di potenza, come si conviene a un moderno propulsore turbo. Eccellente il cambio robotizzato a doppia frizione EDC a 7 rapporti. Lo spunto massimo è di 187 km/h mentre il consumo nel ciclo misto è di 4,8 litri ogni 100 km.

IN ARRIVO

La Casa non prevede allargamenti della gamma entro l'anno.



I TEMPI DI CONSEGNA

Si aggirano sui tre mesi, a meno di particolari promozioni

IL VALORE RESIDUO

La Scénic è una vettura particolare, in un segmento non certo affollato: anche per questo, mantiene una buona quotazione sul mercato. La casa transalpina ha Renault Selection il 'sistema usato' di famiglia: è un programma studiato per assicurare lo stesso livello di qualità, servizi e soddisfazione di quando si acquista un'auto nuova. I cardini sono le estensioni di garanzia (Excellence, Advance ed Easy con durate e chilometraggi diversi), varie formule assicurative e la possibilità di finanziamenti ad hoc.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, Renault ha la

caratteristica di offrire molti 'forfait' per singoli elementi dell'auto a prezzi supercompetitivi (sono visibili sul sito Renault.it). Ci sono anche proposte 'bloccate' - a prezzo fisso - come quella molto interessante di Motrio, ideali per vetture rispettivamente con sei anni di età.

LE FORMULE FINANZIARIE

RCI Banque ne offre tre, ben articolate. Quella Classica a sua volta ha tre formule: Start, Drive ed Enjoy che ha una grande flessibilità perché oltre ad un tasso promozionale consente di aggiungere un pack servizi a prezzo molto competitivo. Renault Way invece offre la possibilità di una rata comoda, non vincola e impegna la metà del tempo rispetto ad un finanziamento tradizionale, offrendo alla fine la classica scelta di tenere, cambiare o restituire l'auto. E infine c'è il normale Leasing. Ampia la lista dei servizi assicurativi, come

non mancano promozioni del momento, a prezzi vantaggiosi con servizi annessi.

IL NOLEGGIO

Quello a lungo termine è gestito da Renault Lease (Renaultlease.it) e prevede un pacchetto di servizi "all inclusive" e un canone fisso mensile, eliminando il rischio di dover sostenere spese non programmate (per la manutenzione) e fornendo polizze d'assicurazione comprensive di RCA, Furto & Incendio e Kasko.

I PREGI E I DIFETTI

Senza dubbio, uno dei punti di forza è il comfort: l'abitacolo è spazioso con tanti vani portaoggetti, i sedili anteriori e il divano posteriore sono molto comodi, la climatizzazione precisa. Un salotto per lunghi viaggi, anche per sette persone nel caso si scelga la Grand Scénic, più lunga di 23 cm, che costa 1.500 euro in

più per qualsiasi versione della sorella minore. Poi ci ha convinto il propulsore che ha un'erogazione precisa. E la dotazione è di livello. Tra i nei, c'è sicuramente la mancanza di un portellone motorizzato, anche in optional, e un'aerodinamica migliorabile: si sentono dei fruscii anche a velocità non sostenute.

IMMAGINE

Non si può certo dire che a Renault manchi la perseveranza: in tempi di Suv-mania, la Casa della losanga continua a puntare su una monovolume, anche in versione large. Ma fa bene, guardando ai dati di vendita che resteranno elevati con questo nuovo motore, pienamente convincente. Un ottimo abbinamento che tra breve andrà ad equipaggiare anche Megane e Kadjar. La vettura resta una buona scelta nel doppio utilizzo, che regala piacere di guida e soprattutto l'affidabilità che è naturale per una Renault.

L'analisi di **MISSION *Fleet***



Volkswagen e PSA sono i due gruppi che si danno battaglia per la seconda piazza sul mercato nazionale, a pochissima distanza di immatricolazioni. Hanno più o meno il 15% per quota a testa e un grande merito, quello di non fermarsi mai e proporre nuovi modelli, come restyling mai banali. Perché sanno quanto è importante tenere alta l'attenzione del mercato, soprattutto per case generaliste. Le due protagoniste delle analisi di questo mese esprimono al meglio il concetto. La Passat in vendita dal 2014 – siamo all'ottava generazione – si è concessa un aggiornamento di metà "carriera". Ma di grande sostanza, partendo da un livello ancora superiore di sicurezza. Mentre la C5 Aircross conferma il felice momento di Citroën, all'interno del gruppo PSA, dove lo stile ha un ruolo fondamentale per catturare il pubblico ma anche in questo caso, la "concretezza" del mezzo e la qualità generale non si perdono mai per strada.



VW Passat Variant

Per essere e non apparire, un restyling di sostanza

In vendita dal 2014, l'ottava generazione della VW Passat si è concessa un aggiornamento di metà "carriera". Sicuramente non ha inciso più di tanto il lavoro degli stilisti, che si sono limitati a ridisegnare i fascioni, la mascherina e riposizionato la scritta Passat al centro della coda. È cambiato anche il disegno delle ruote di 17", 18" o 19". È infatti un restyling di sostanza perché fra le tante novità tecnologiche c'è, per esempio, il sistema per la guida semi-automatica Travel Assist: grazie a sensori e ad una telecamera, la nuova Passat è in grado di restare nella corsia di marcia, seguire il flusso del traffico fino a 210 km/h e arrestarsi in caso di stop, prima di ripartire e riportarsi alla velocità programmata dal cruise adattativo.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Si articola su cinque propulsori: il benzina 1.5 TSI da 150 Cv (cambio manuale a sei rapporti o automatico DSG) e i turbodiesel 1.6 da 120 Cv e 2.0 da 150, 190 e 240 Cv. Per tutti propulsori a gasolio è previsto solo il

DSG, a parte il 150 Cv dove è possibile avere il cambio manuale a sei rapporti. A questi si aggiunge il rinnovato sistema ibrido da 218 Cv della Passat GTE, sempre basato sul benzina 1.4 da 156 Cv e sul motore elettrico da 115 Cv. A cambiare sono le batterie, che passano da 9,9 kWh a

13 kWh di capacità, per un'autonomia che nella modalità di guida a zero emissioni può raggiungere i 55 km secondo il ciclo WLTP. Due gli allestimenti: Business ed Executive, con prezzi che partono rispettivamente da 36.350 e 37.350 euro se si sceglie la Passat berlina o la Variant, ossia la versione wagon. C'è anche l'allestimento R-Line per una maggiore caratterizzazione nel design. In listino resta anche la Passat Alltrack, con protezioni sulla carrozzeria in stile crossover.

LA PREFERITA

La Business evidenzia già nel nome una vocazione che si riflette nell'eccellente allestimento: gruppi ottici anteriori e posteriori a LED, cerchi in lega London da 17", mancorrenti cromati (solo per la Variant oggetto della nostra analisi); climatizzatore automatico climatronic a 3 zone, apertura/chiusura portiere e avviamento senza chiavi

Keyless Go; Mirror Pack; Ambient Pack, navigatore Discover Media Streaming & Internet, App-Connect Wireless, sensori di parcheggio Park Pilot, cruise control adattivo ACC predittivo, Travel Assist (con Emergency Assist per DSG), fari fendinebbia anteriori con funzione cornering. I motori che ci paiono più indicati sono i turbodiesel con la potenza di 120 Cv e 190 Cv che si caratterizzano per i consumi decisamente bassi: nel ciclo combinato, non vanno oltre i 4,4 e i 4,6 litri ogni 100 km.

IN ARRIVO

Al momento del lancio non sono commercializzate le versioni con l'1.5 TSI, il 2.0 TDI e l'ibrido, che entreranno progressivamente in gamma.

I TEMPI DI CONSEGNA

VW dichiara un tempo sui 60 giorni.



IL VALORE RESIDUO

I modelli VW rappresentano una 'sicurezza' sul mercato dell'usato. La Casa ha un programma specifico – DasWeltAuto – che offre vetture sino a 7 anni di anzianità o 150.000 km sottoposte a 110 accurati controlli. La garanzia è di quattro anni e sono disponibili servizi assicurativi e di leasing per il cliente.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia di 24 mesi, è possibile chiedere la ExtraTime sino a un massimo di cinque anni o 150mila km. VW ha altresì creato due piani di manutenzione prepagata – non solo ordinaria – quali ServicePlan e ServicePlan Plus con sei differenti fasce di validità. Come alternativa per gli interventi definiti in anticipo, tenendo presente delle diverse abitudini di guida, ci sono i piani WeCare e WeCare Plus

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono ben cinque, messe a punto da Volkswagen Financial Services: Progetto Valore, Leasing Finanziario, Grade, Young Program e Più Credito, ovviamente diversi uno dall'altro per anticipo, numero di rate e articolazione. La finanziaria del gruppo VW propone anche un bel ventaglio di soluzioni assicurative legate all'acquisto e alla protezione del mezzo. Interessante per quanto riguarda la manutenzione Mekkano, il finanziamento agevolato che permette di affrontare le spese di manutenzione e ripristino dell'auto oppure di acquistare accessori originali in modo accessibile e conveniente. Grazie a questa speciale linea di finanziamento a tasso zero, si possono dilazionare spese d'officina da 500 a 3.000 euro, personalizzando la durata fino ad un massimo di 24 mesi.

IL NOLEGGIO

Il cardine del 'lungo termine' si chiama Solution (e la variante Fleet Solution) che consente di avere di tutti i vantaggi di possedere un'automobile personale senza dover sottostare agli obblighi di gestione. Tutto è incluso nel canone mensile (bollo, assicurazione, manutenzione e assistenza) e c'è anche un servizio di assistenza dedicato.

I PREGI E I DIFETTI

Una volta tanto partiamo dalle (poche) cose migliorabili. Lo stile non entusiasma, ma VW ha sempre puntato sulla classicità e sulla continuità del design, salvo poche eccezioni. Dietro, un quinto passeggero non viaggia al massimo della comodità (ma vale per parecchi altri modelli). Vediamo i pregi: il bagagliaio è molto capiente anche nella configurazione base, l'abitacolo è ben

rifinito e ora può contare sul nuovo Digital Cockpit e il sistema multimediale VW di ultima generazione con assistente vocale. Altri pregi: si viaggia benissimo, senza rumori, e chi guida si accorge subito che i consumi sono inferiori a buona parte della concorrenza.

IMMAGINE

La Passat è una certezza storica: segue quel copione VW fatto di grande affidabilità, pochissimi esercizi di stile e grande sostanza. Non sorprende che la Casa di Wolfsburg abbia concentrato il restyling sull'ulteriore miglioramento dell'equipaggiamento, con l'introduzione di sistemi innovativi e un generale miglioramento dell'abitacolo. C'è tanta sostanza, in un involucro comunque piacevole. Se dovessimo definirla con una frase, diremmo 'essere, non apparire'.



Citroën C5 Aircross

Tanto spazio e comodità, per la Suv più giovanile

Nel buon momento Citroën, la C5 Aircross sta portando il suo bravo mattone. Non è facile, visto che nel segmento di appartenenza – quello delle Suv medio-grandi – ha avversarie di tutto rispetto. Equilibrata nei volumi, ha un frontale personale, che richiama, in parte, lo stile degli ultimi modelli della casa (in particolare la C3 Aircross), con i fari su due livelli e la mascherina sottile. Il grosso e alto paraurti bombato e il cofano largo e piatto, però, le danno un'aria ancora più massiccia. Anche la fiancata è alta e i passaruota sono larghi; la zona posteriore è dominata dal portellone verticale con i fanali orizzontali e il paraurti sporgente che esprime forza e solidità. A rimarcare la predisposizione alla marcia su ghiaia e sterrati (nonostante non sia prevista la trazione integrale), ci sono gli ampi fascioni in plastica scura, con gli Airbump, che corrono lungo tutta la parte bassa della carrozzeria e contribuiscono anche a diminuire l'impatto visivo delle lamiere, rendendo meno pesante la macchina.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Quella italiana è costituita da quattordici versioni ottenute dalla combinazione

di tre allestimenti (Live, Business Feel, Shine) e di tre motorizzazioni: PureTech 130 S&S, PureTech 180 S&S (con il

cambio automatico EAT8), BlueHdi 130 S&S (anche con l'EAT8) e Blue HDI 180 (solo con l'EAT8). I prezzi partono da 27.200 euro per la versione Live meno potente, mentre la Feel parte da 29.700 e la Shine da 32.200.

LA PREFERITA

Non potevamo che impegnarci su una delle versioni Business. Il motore è quello a gasolio, il Blue HDI 130 che abbiamo sperimentato con il cambio automatico a otto rapporti e ha un prezzo a listino di 30.200 euro. Il quattro cilindri sovralimentato da 1,5 litri eroga la massima potenza di 131 Cv a 3.750 giri/minuto mentre la coppia massima di 300 Nm si ottiene già a 1.750 giri/minuto. I 188 km/h rappresentano la velocità massima. Bene i consumi: la Casa accredita di 4,4 litri per 100 km in città e 3,9 nelle strade veloci per un mix di 4,1 litri. Le emissioni di CO₂ si fermano a 108 g/km.

Come per le altre versioni, va sottolineata la validità dell'abitacolo della C5 Aircross: ci si trova in un ambiente arioso e accogliente, si è circondati da materiali piacevoli al tatto e da toni caldi, le linee sono arrotondate, con la plancia a sviluppo orizzontale e il largo tunnel tra i sedili. D'effetto il cruscotto digitale di 12,3" e lo schermo di 8" del sistema multimediale, con funzione mirror screen e navigatore con mappe 3D.

IN ARRIVO

Il benzina PureTech da 181 Cv verrà utilizzato nella versione ibrida Plug-In, attesa nel 2020. In abbinamento ci sarà un'unità elettrica da 80 kW, per una potenza complessiva di 225 Cv e un'autonomia in modalità esclusivamente elettrica di 50 km.

I TEMPI DI CONSEGNA

La Casa parla di un arco tra i 60 e i 90 giorni. Ferme



restando delle promozioni a tempi più brevi, come appunto quella che riguarda la versione Business, proposta da 239 euro al mese (per 59 rate) con TAN 1,99% e TAEG 3,74%. L'anticipo è di poco inferiore a 6mila euro, lo sconto di ben 4.050 euro.

IL VALORE RESIDUO

In un segmento molto combattuto, la C5 Aircross ha un buon valore. Da sottolineare che la Casa ha una divisione Citroën Select (www.citroenselect.it) che si occupa dell'usato selezionato, attraverso 87 controlli e fornendo una garanzia di 48 mesi.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, Citroën propone contratti di estensione quali Essential Drive, Ideal Drive e Free Drive con diversi livelli di attenzione per il cliente. Ben curate sia la manutenzione ordinaria (con forfait per vetture da 0 a 2

anni di vita e oltre 3) sia l'assistenza nella rete, puntando in quest'ultimo caso alla rapidità del servizio come evidenziano i nomi di Service Racing e Servizio Express, sempre a prezzi interessanti.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono tre, messe a punto direttamente da Banca PSA: Simply Drive (rateale su due-tre anni), Tu Zero (senza alcuna spesa accessoria) e TuDay Rateale (da 12 a 84 mesi, con grande possibilità di personalizzazione). A queste si aggiunge Simplydrive Leasing pensata per trovare sempre una soluzione 'su misura'. Sul fronte business si può optare per un finanziamento rateale o un leasing.

IL NOLEGGIO

Quello a lungo termine si chiama Free2Move Lease e prevede un pacchetto di servizi "all inclusive" al corrispettivo di un canone

fisso mensile, eliminando il rischio di dover sostenere spese non programmate (come la manutenzione), allungando la garanzia e fornendo anche polizze d'assicurazione comprensive di RCA e Kasko con tre livelli di franchigia in opzione e auto sostitutiva fino a 60 giorni.

I PREGI E I DIFETTI

Sicuramente, il comfort della C5 Aircross è da vettura di categoria superiore: c'è tanto spazio in rapporto alle dimensioni esterne, il baule è ampio, i sedili risultano comodi. Le sospensioni riescono a filtrare con grande efficacia lo sconnesso mentre l'insonorizzazione è valida. Alla guida, l'auto è facile e poco affaticante, grazie allo sterzo pronto e con la giusta consistenza, al fluido e rapido cambio automatico e all'elevata tenuta di strada. E ancora sono disponibili gli ultimi Adas del gruppo PSA ed è stato migliorato l'infotainment. Gli elementi

che convincono meno sono l'ergonomia dei comandi secondari riuniti nello schermo a sfioramento nella consolle – scomodi da usare e poco immediati – e la visibilità posteriore.

IMMAGINE

La C5 Aircross è una vettura gradevole nel complesso, una crossover medio-grande dalle forme personali e sbarazzine, perfettamente in stile con le altre vetture della casa francese. Punta sulla comodità di chi viaggia e su una buona soddisfazione di chi la guida, fermo restando che non bisogna pretendere delle grandi prestazioni, a meno di non chiedere un propulsore potente in gamma. L'attenzione al mondo business conferma la volontà di piacere a 360°. Ma ha un plus non indifferente, a nostro personalissimo avviso, nonostante abbia in comune la piattaforma con la 'sorella' Peugeot 3008 e la 'cugina' Opel Grandland X, è la più giovanile.

L'analisi di **MISSION Fleet**



Si scopre l'acqua calda a sostenere la rotta virtuosa di tutte le Case verso l'auto elettrificata che tra mille difficoltà procede, con piccoli numeri, in attesa di un auspicato sviluppo. Invece, si parla poco di come i costruttori affrontano la rotta perché i percorsi sono meno simili di quanto si pensi. Prendiamo le due vetture protagoniste della nostra analisi. La nuova Corsa segna il ritorno in grande stile di un brand come Opel che ha vissuto un periodo complicato, ora finito grazie all'impegno del gruppo PSA. È una best-seller che farà ancora grandi volumi, puntando anche sulla propulsione elettrica, esattamente come è nei piani di Peugeot per la 208: quindi è un'arma potenzialmente vincente per una piccola. Il caso della Classe C 300, invece, è l'ennesima dimostrazione della potenza di fuoco di Mercedes-Benz, capace di creare persino un brand quale EQ per dare impulso all'elettrificazione senza limiti della propria gamma. Guardando in ogni direzione, nel caso specifico nell'accoppiata diesel-ibrido con ricarica plug-in. Ma come dirà qualcuno, l'alimentazione a gasolio non era morta? Dipende da come si gioca la partita...



Opel Corsa

Pronta al futuro a zero emissioni, con tanta assistenza alla guida

Rivale diretta di Ford Fiesta, Renault Clio e Volkswagen Polo, la Opel Corsa è fra le utilitarie di maggior successo in Europa. All'ultimo salone di Francoforte si è vista la sesta generazione, rinnovata profondamente fin dal pianale: è basata infatti sulla nuova piattaforma CMP, la stessa di Peugeot 208 (dal 2017 la Opel fa parte del gruppo PSA). Questa novità ha consentito ai progettisti di aumentare non solo la lunghezza della Corsa, che passa da 402 a 406 cm, ma anche di abbassarla da 149 a 143 cm. La nuova ossatura ha permesso inoltre di ridurre il peso fino a 40 kg rispetto al vecchio modello, a vantaggio di consumi, piacere di guida e prestazioni. Opel Corsa arriva nelle concessionarie a novembre.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Ben articolata come lo è sempre stata per la Corsa. Il 3 cilindri 1.2 a benzina è proposto in versione aspirata, con 75 Cv, e turbo, con 100 o 130 Cv (per questi ultimi due la coppia è di 205 e 230 Nm). Unico diesel è il 4 cilindri 1.5 turbo con 100 Cv e 250 Nm. Il 1.2 da 130 Cv è l'unico ad avere di

serie il cambio automatico a 8 marce, optional per quello da 100 Cv (che di serie ha il manuale a 6 rapporti). Per la 1.2 da 75 Cv c'è invece solo il manuale a 5 marce. Gli allestimenti sono Edition (Opel Italia ci tiene a sottolineare che non si tratta della classica *entry level* perché ricca nell'equipaggiamento), Elegance e GS Line, con

quest'ultima destinata ad una clientela sportiva.

LA PREFERITA

In attesa della versione elettrica – vedi capitolo seguente – la scelta ci sembra netta tra il solo diesel, di grande affidabilità ed economia di consumi, o uno dei turbo a benzina. In definitiva quello con 130 Cv di potenza, con il cambio automatico, dovrebbe rappresentare un valido compromesso tra prestazioni, economicità dei consumi e piacevolezza di guida. Quindi, per un utilizzo personale e business si presta particolarmente.

IN ARRIVO

In primavera, l'attesissimo debutto della versione a zero emissioni. Avrà un motore elettrico da 136 Cv alimentato da batterie con 50 kWh e prestazioni di buon livello per un'utilitaria. Perché la Corsa-e sarà in grado di raggiungere i 100 km/h con partenza da fermo

in 8,1 secondi, per di più con un'autonomia massima di 330 km. L'80% della ricarica si effettuerà in soli 30 minuti. Sarà commercializzata negli allestimenti Edition e First Edition.

I TEMPI DI CONSEGNA

La rete dovrebbe essere in grado di rispondere all'ordine nel giro di 30-60 giorni.

IL VALORE RESIDUO

Non dovrebbe discostarsi da quelli delle Opel in generale, con valori medi per la categoria. In attesa di una probabile interazione con PSA Group, manca un programma specifico per l'usato, ma si possono contattare direttamente le concessionarie o i maggiori operatori.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia base prevede due anni, poi si può pensare



alla FlexCare che arriva sino a quattro o cinque anni dall'immatricolazione, con percorrenza chilometrica diversa. Tre i pacchetti: Base, Silver (con in più assistenza stradale e manutenzione ordinaria) e Gold (rispetto alla Silver, c'è in più la manutenzione straordinaria)

LE FORMULE FINANZIARIE

Per i privati sono due, messe a punto direttamente da Opel Financial Services. La più nota è Scelta Opel e richiede una quota mensile adattabile alle proprie esigenze: alla scadenza del contratto si può restituire l'auto, tenerla o scegliere un nuovo modello della Casa. L'altra è la Finance dove si può decidere la durata del finanziamento, l'anticipo e l'importo. Per i clienti Business, oltre a Scelta Opel, ci sono il classico Leasing e il noleggio. Anche in questo caso – come per i privati – c'è la possibilità di avere servizi assicurativi per

le persone e il veicolo. Da non dimenticare in particolare l'assicurazione FlexProtection che assiste in caso di incidente e garantisce una riparazione presso un centro assistenza Opel.

IL NOLEGGIO

Il nuovo 'lungo termine' di Opel è Free2Move, studiato per guidare senza problemi. A fronte di un canone fisso mensile, provvede all'assistenza stradale come alla manutenzione ordinaria e straordinaria. Sono inclusi nel canone la copertura RCA, l'assicurazione furto e incendio, la garanzia kasko e il bollo. La rata fissa mensile è determinata dal veicolo scelto, dalla durata del contratto, dal chilometraggio e dai servizi richiesti.

I PREGI E I DIFETTI

Evidente che non essendo ancora su strada, possiamo solo dare giudizi 'a freddo' dopo averla vista

più volte in forma statica. Esternamente, è piacevole anche se manca un po' della vecchia personalità, ma è comprensibile in quanto c'è una logica di gruppo. L'interno invece ci pare di livello, ben rifinito: spicca il grande schermo a sfioramento del sistema multimediale, di 7" o 10", inserito al centro di una plancia a onda. Tra i pregi c'è indubbiamente l'equipaggiamento, a partire da quello per la sicurezza: basti pensare che è dotata anche del sistema che riproduce i segnali stradali nel cruscotto, del regolatore di velocità adattivo e del monitoraggio dell'angolo cieco negli specchietti. Ma la Corsa, a richiesta, può avere anche i fari a matrice di led, composti da otto diodi luminosi che un software può spegnere singolarmente per creare un "cono d'ombra" attorno ai veicoli incrociati per la strada, in modo da ottenere la massima illuminazione senza abbagliare gli altri automobilisti.

IMMAGINE

Meno sfrontata di un tempo, ma sicuramente più curata e adatta al mercato continentale: la nuova Corsa ha tutte le carte in regola per proseguire lo storico successo. Il listino non è stato ancora comunicato – al momento in cui scriviamo – ma Opel ha intenzione di praticare una politica aggressiva chiedendo un anticipo e una serie di rate mensili che cambiano a seconda della motorizzazione. In pratica, per l'acquisto di una Corsa, sarà richiesto un anticipo di 5.900 euro mentre le rate (48) saranno di 259 euro per il 1.2 130 Cv AT8, 279 euro per il 1.5 100 Cv MT6 e 319 euro per la versione elettrica. A proposito, è evidente che il tocco in più della gamma sarà la versione a zero emissioni soprattutto se riuscirà a intercettare la domanda di un mercato ancora perplesso di fronte alla novità.



Mercedes Classe C 300 de Auto EQ-Power Business

Il plus della plug-in hybrid diesel

De è una sigla che sta diventando patrimonio di una parte dell'enorme offerta di Mercedes-Benz: sta per ibrido con motore diesel, seguito dalla sigla EQ che per la casa di Stoccarda è sinonimo di tutte le attività di elettrificazione dei veicoli, dalle ibride alle elettriche passando, appunto, per le plug-in. Le varianti micro ibride con sistema a 48 V sono denominate EQ-Boost, mentre quelle ricaricabili sono etichettate come EQ-Power. La Classe C300 – berlina e station wagon – è il secondo modello della Casa ad adottare questa soluzione dopo la E300 mentre a fine anno arriverà la GLE.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

L'ibrido plug-in è presente su quattro allestimenti, tutti con cambio automatico 9-G Tronic e la sola trazione posteriore: Executive, Business, Sport, Premium. Listino che parte da 52.839 euro per la Executive e arriva ai 62.976 euro per la Premium. La C300 de abbina il quattro cilindri diesel da 1.950 cc – 194 Cv a 3.500 giri – all'unità

elettrica da 112 Cv, basata su una batteria agli ioni di litio da 13,5 kW/h. Combinati, i due propulsori esprimono 306 Cv e 400 Nm di coppia per un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e una velocità massima di 250 km/h autolimitata. Detto che le emissioni sono di 42 g/km, i consumi del mezzo regalano un sorriso: nel 'misto' si parla di 1,7 litri di gasolio ogni 100 km,

sfruttando al massimo l'autonomia elettrica che sfiora i 60 km.

LA PREFERITA

Detto che esiste un allestimento Business Extra – riservato esclusivamente a chi sceglie il noleggio a lungo termine – è evidente che quello Business abbia trovato il nostro interesse: aggiunge alla già buona versione Executive dotazioni quali il parking assist e il navigatore. Il grande vantaggio della C300 de EQ Power è che permette la guida elettrica e silenziosa nei percorsi cittadini senza avere l'ansia di rimanere a piedi mentre il diesel a basse emissioni consente di usarla sempre. La ricarica completa della batteria da 13,5 kW, avviene in circa due ore con la wallbox, che diventano cinque con una presa di corrente comune.

IN ARRIVO

Non sono previste novità nella gamma.

I TEMPI DI CONSEGNA

Vanno da quattro a sei mesi, a meno di promozioni particolari.

IL VALORE RESIDUO

Scopriamo l'acqua calda a dire che un'auto Mercedes Benz di successo non perde valore nel tempo o quantomeno meno di tante altre Case. La Classe C è capitolo a parte, in quanto sempre richiestissima. Aggiungiamo che la Casa è molto attenta all'usato visto che ha messo a punto un programma specifico. Si chiama First Hand e prevede cento severi controlli con tagliando pre-consegna obbligatorio. Valido il motore di ricerca all'interno del sito ufficiale: www.mercedes-benz.it.

I COSTI DI GESTIONE

Mercedes Benz 'spinge' sui pacchetti ServiceContracts da scegliere al momento



dell'acquisto e con ampia possibilità di personalizzazione, sino ad arrivare al top rappresentato da Complete Care. Interessante il ServiceCare che si può pagare in rate mensili fino a quattro manutenzioni o, in alternativa, effettuare un singolo pagamento anticipato. Viene data grande attenzione all'offerta assicurativa con le formule personalizzabili Feel Star (incendio e furto), Feel Care (tutela del finanziamento), Feel Life (a garanzia dell'acquisto), Feel Safe (per la guida sicura) Feel New (permette di mantenere inalterato il valore della vettura nel tempo). Da sottolineare infine l'organizzazione della Casa: il Service 24h è disponibile a qualsiasi ora.

LE FORMULE FINANZIARIE

Mercedes-Benz propone due formule di finanziamento per l'acquisto: Classico (rate

fisse mensili per tutta la durata contrattuale), Balloon (rate mensili più basse rispetto a quelle di Classico e la maxi-rata finale, rifinanziabile volendo alla scadenza del contratto). Quanto al leasing, personalizzabile su contratti della durata di 60 mesi per le vetture nuove e 48 per quelle usate, alla fine ci sono tre possibilità: restituzione dell'auto con il possibile finanziamento di un'altra vettura Mercedes-Benz; prosecuzione dell'utilizzo del mezzo, senza diventarne proprietari, con un nuovo piano finanziario per versare l'importo residuo; acquisto del mezzo versando l'importo del valore residuo. Sul sito ufficiale si può cercare – ottimo il motore di ricerca – il prodotto più adatto finanziariamente e la vettura più 'intelligente' in base al budget disponibile. Sempre con la possibilità di abbinare servizi assicurativi e di assistenza e scoprendo le offerte del momento su myDrivePass

IL NOLEGGIO

Il 'lungo' termine della Stella si chiama myMobilityPass ed è studiato per non dare alcun problema, personalizzando al massimo il canone mensile. Poi c'è il già noto Dynamic Lease, primo prodotto 'pay per use' che unisce un canone fisso mensile e una componente di consumo per il percorso – verificabile grazie al sistema Connect Me – con l'opportunità di pagare la rata in base all'effettiva percorrenza e non avere una maxi rata finale. Con una durata di 36 mesi e nessun anticipo, comprende l'attivazione di servizi come RCA/incendio/furto e la tassa di proprietà, come il già citato Connect Me.

I PREGI E I DIFETTI

Il design è da tempo uno dei punti di forza di Mercedes-Benz e la Classe C lo conferma. Il pregio vero ci

sembra il sistema di propulsione che regala autonomia elettrica al mezzo e tiene davvero bassi i consumi. I difetti? Saremo scontati ma il prezzo non alla portata di tutte le tasche (e va detto che è facile farsi conquistare dagli optional) pensando che si tratta di una vettura del segmento medio, per quanto premium e pur contando sull'ecobonus.

IMMAGINE

La Classe C esprime tutti i valori che hanno consentito alla casa tedesca di scalare le classifiche di vendita e di gradimento negli ultimi anni. E ha sempre avuto nel mix di affidabilità e versatilità il suo punto di forza. Ora vuole essere una delle chiavi di volta su quella rotta dell'elettrificazione che vede Mercedes-Benz impegnata al massimo. In sintesi, per efficienza e prestazioni, la versione de EQ Power è un salto nel futuro, verso l'auto che sarà.

L'analisi di **MISSION *F*leet**



Piacevole ogni tanto raccontare di modelli fuori dal comune, non perché siano avveniristici o esprimano visioni particolari, ma per la tipologia. È il tempo delle Suv, come sappiamo in tutte le salse e dimensioni, ma c'è chi come Skoda difende – in modo perfetto – il valore delle care vecchie wagon: la quarta generazione di Octavia – anche berlina, comunque – segna l'ennesimo salto di qualità della più venduta familiare in Europa, ben lontana da quella che 60 anni fa fece conoscere la casa ceca – allora indipendente – al mercato. Un esempio di come passo dopo passo si diventi protagonisti. Chi lo è sempre stato, partendo da concetti (quasi) opposti è Maserati, uno dei vanti dell'Italia automobilistica che non deflette dalla sua rotta: eleganza, sportività, performance. Ed ecco quindi arrivare nel nostro Paese la Levante Trofeo V8: ma come, direte voi, non è una di quelle SUV che (forse) stanno stufando, a forza di parlarne? È vero, ma qui siamo in presenza di un pezzo unico, da 580 Cv, curatissima in ogni elemento. E poi sul cofano c'è quel Tridente che fa sempre la differenza.



Maserati Levante Trofeo V8

La Suv fuori dal comune che regala emozioni fortissime

Non è solo per quel Tridente che fa la differenza, su qualsiasi modello. La Levante è una Suv fuori dal comune perché riesce a trasfondere le qualità di un granturismo in una vettura a ruote alte, in linea di principio poco adatta a regalare vero piacere di guida. Ha dimensioni importanti con i suoi cinque metri tondi di lunghezza, ma l'azzeccato design l'aiuta a sembrare più snella. E poi c'è un motore come il V8 da 430 Cv: potrebbe bastare ma ci sono appassionati che amano il V8 ed ecco che Maserati li ha accontentati, creando due versioni inizialmente pensate per il mercato americano. Ma ora la GTS e la Trofeo sono disponibili anche da noi.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Premessa: la GTS e la Trofeo arrivano nel Vecchio Continente con picchi di potenza diversi, ovvero 530 anziché 550 Cv nel primo caso e 580 invece che 590 Cv nel secondo. La differenza è dovuta al fatto che in Italia i due propulsori adottano il filtro antiparticolato, grazie al

quale queste Levante sono già allineate alle norme Euro 6d Final. Per quanto riguarda la Trofeo, la riduzione della cavalleria non le impedisce di essere la Maserati di serie più potente della storia e quella con la più elevata potenza specifica (156 CV/litro) di sempre, né la esclude dal giro delle Suv che vogliono 'giocare' alle supercar.

Un'ambizione sostenuta anche dalla nuova modalità di guida Corsa, che affianca quelle già presenti sulle altre Levante (Normal, Offroad e Sport) e che riporta in auge il Launch Control, che la Casa modenese aveva pensionato insieme alla GranTurismo MC Stradale. La trazione è integrale permanente, il cambio è l'automatico a controllo elettronico, con otto rapporti.

LA PREFERITA

Il pezzo forte della Levante Trofeo è ovviamente il V8 Twin Turbo a benzina di 3,8 litri (la versione potenziata è aggiornata di quello presente nell'ammiraglia Quattroporte GTS), con una potenza massima di 580 Cv a 6.250 giri, che permettono alla vettura di scattare da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi e raggiungere una velocità massima di 300 km/h. La coppia massima - fantastica - è di 730 Nm a 2.500 giri/minuto mentre i consumi dichiarati sono di

13,2 litri ogni 100 km.

L'estetica è caratterizzata dalle nuove prese d'aria sul cofano in alluminio, i cerchi da 21" forgiati in alluminio, lo splitter anteriore in fibra di carbonio, le lamine verticali della mascherina, le minigonne e lo spoiler posteriore ed il logo Trofeo.

IN ARRIVO

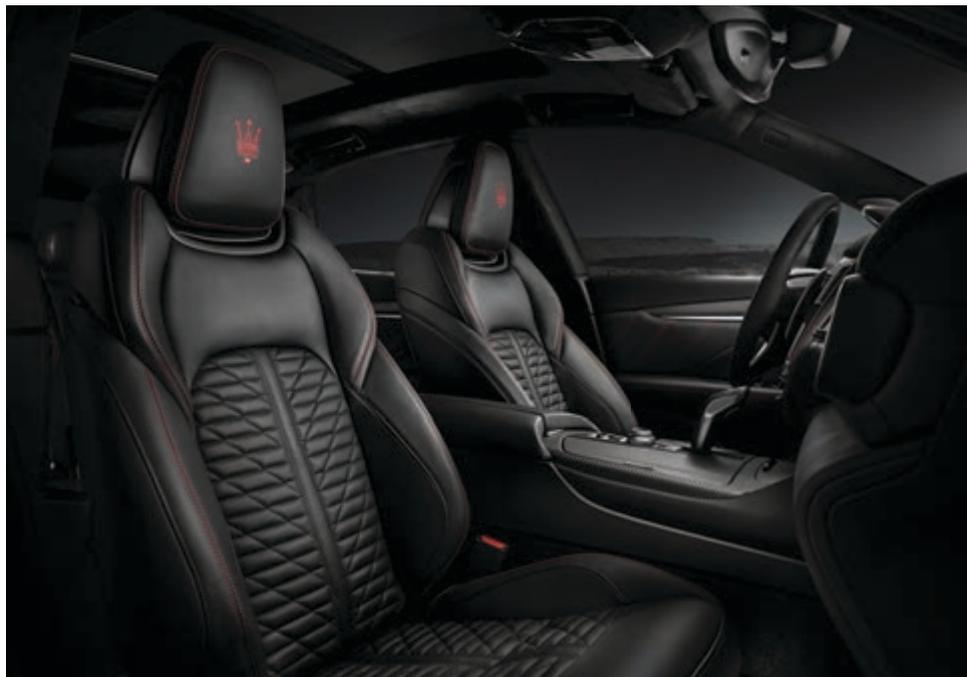
La Casa non prevede a breve ulteriori allargamenti della gamma.

I TEMPI DI CONSEGNA

In media bisogna attendere tra i sei e gli otto mesi.

IL VALORE RESIDUO

Il modello mantiene un valore di riferimento nella sua categoria, al di là del 'peso' del marchio. Tutto passa attraverso Maserati Approved che seleziona i migliori modelli usati dopo ben 121 controlli di idoneità in cui vengono valutate le condizioni della vettura.



A questa viene data una garanzia estendibile fino a 2 anni con chilometraggio illimitato: copertura straordinaria che si va ad aggiungere all'eventuale tempo residuo della garanzia sul nuovo e decorre dalla scadenza di quest'ultima. Un motore di ricerca è disponibile sul sito ufficiale della Casa.

I COSTI DI GESTIONE

Con il programma Maserati Extended Warranty, è possibile estendere la copertura di garanzia di 12 o 24 mesi senza limiti di percorrenza, arrivando a 5 anni dall'immatricolazione. Volendo si può chiedere anche un sesto e settimo anno con la Limited Extended Warranty. Solo per l'Europa, Extended Warranty include l'assistenza stradale, disponibile per tutta la durata della garanzia. Non mancano soluzioni assicurative personalizzate, disponibili presso la rete delle concessionarie.

LE FORMULE FINANZIARIE

FCA Bank propone due formule per Maserati: il Leasing classico con anticipo personalizzabile e durata massima di 60 mesi o il Rateale con rata a tasso fisso e flessibilità nella durata (da 12 a 60 mesi). Da sottolineare la formula Everywhere, inclusa in tutti i contratti di leasing ad alto valore residuo, che tutela gli automobilisti in caso di blocco alla circolazione, senza alcun costo aggiuntivo. Una soluzione finanziaria, unica sul mercato italiano, che unisce i vantaggi del leasing ad un sistema di coperture completo in caso di limitazioni.

IL NOLEGGIO

A occuparsene è la Maserati Corporate Sales, divisione che trova le migliori soluzioni per i clienti Business: per esempio, la Levante viene proposta a

1.250 euro al mese, su un contratto a 48 mesi con anticipo zero. Da segnalare l'offerta di un pacchetto Business con i sensori di parcheggio anteriori e posteriori nonché il navigatore satellitare. Il pacchetto Business Plus introduce un tocco extra di comfort, grazie ai sedili anteriori riscaldati.

I PREGI E I DIFETTI

Una linea elegante e sportiva, che la differenzia da tante altre Suv ed eccellenti capacità di disimpegno su fondi difficili: sono gli aspetti migliori della Levante Trofeo. Ma alla fine, il pregio che salta all'occhio è legato alle prestazioni: diventa aggressiva ma mai inquietante e sfodera un comportamento nitido e preciso, alla faccia della robusta mole e della massa che supera i 20 quintali. Insomma, dà la sensazione di sentirsi piloti, tanto nei tratti veloci quanto nelle curve in serie. In realtà, i

veri artefici di tale miracolo sono le calibrazioni definite per motore, cambio, sterzo nonché la ripartizione della trazione e l'ulteriore irrigidimento (del 20%) dell'assetto, completato da cerchi da 22". Tre elementi meno piacevoli: le tasche nelle porte sono piccole, la visibilità posteriore è limitata (e la retrocamera è optional), il prezzo di 160.100 euro è obiettivamente elevato pensando all'equipaggiamento di serie.

IMMAGINE

In un momento sicuramente non facile per i brand italiani, Maserati (e ovviamente Ferrari con cui condivide non pochi elementi tecnici) continua a trovare il consenso di critica e di quel pubblico di veri amatori. La Levante in versione Trofeo è modello di grande appeal e di una ancora più grande soddisfazione per chi la guida.



Skoda Octavia

Il salto di qualità per una best seller delle flotte aziendali

Non è un caso che per la presentazione mondiale della nuova Octavia, Skoda abbia fatto le cose in grande occupando 'pacificamente' la Galleria Nazionale della capitale ceca coinvolgendo le immancabili autorità, la Filarmonica cittadina e il più famoso gruppo musicale in patria. Un mix di tradizione (austro-ungarica) e modernità (europea) che tutto sommato racconta bene la quarta generazione di un modello che ha fatto e intende proseguire la storia di Skoda: in 60 anni di produzione, ne sono state vendute sei milioni e mezzo di unità. Per un entusiasmo non (solo) di facciata. Basata sull'ultima edizione della piattaforma MQB del gruppo Volkswagen, la nuova generazione - berlina e wagon - mostra una personalità maggiore rispetto al passato. I fari: al posto dei due elementi quadrangolari affiancati, ce n'è uno solo, sottile e spigoloso. La mascherina è più grande, prominente e posta più in basso, e il cofano più massiccio. Di profilo, un accenno di minigonna nella parte inferiore. Grazie al lunotto maggiormente inclinato, e ai sottili fanali a sviluppo orizzontale, anziché verticale, la vettura appare ben più slanciata.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Se gli allestimenti saranno quelli classici di Skoda, ci

sono novità per la famiglia dei TDI, sparisce il 1.6 e resta il 2.0 litri che offre potenze da 116, 150 e 200

Cv. Se gli ultimi due sono disponibili pure con il 4x4, tutti sono ordinabili con il cambio Dsg a sette rapporti. L'offerta a benzina comprende invece il tre cilindri 1.0 TSI da 110 Cv e il 1.5 TSI da 130 Cv, senza dimenticare il due litri da 190 CV, offerto solo con cambio a doppia frizione e trazione integrale. I primi due sono disponibili pure in versione mild hybrid a 48V, denominati eTec, accoppiati solo alla doppia frizione.

LA PREFERITA

Per ora non possiamo valutare gli allestimenti (e quindi i relativi prezzi) fermo restando che quelli Business ed Executive saranno i più ricercati. Quanto alle motorizzazioni, ci sembra che il due litri TDI da 150 Cv rappresenti una certezza: sui modelli che già lo montano la potenza si fa sentire con reattività, quando richiesta, fermo restando che è più appariscente la fluidità grazie a una coppia da 340 Nm a 1.750 giri/minuto.

L'Octavia con questo propulsore raggiunge i 227 km/h con un passaggio 0-100 km/h in 8,7 secondi. Nel 'misto' la Casa ceca dichiara 3,7 litri di gasolio ogni 100 km, per il ciclo NEDC. In più, il 150 Cv permette di scegliere tra il manuale a sei rapporti e il DSG nonché di chiedere la trazione integrale.

IN ARRIVO

La nuova Octavia sarà disponibile pure in versione plug-in hybrid, con un 1.4 turbo benzina da 156 Cv e un motore elettrico da 75 kW alimentato da una batteria da 13 kWh, per un totale di 204 Cv di sistema e 55 km dichiarati nel ciclo Wltp in elettrico. Non mancherà la variante a metano: la G-Tec, mossa da un 1.5 turbobenzina da 130 Cv, ospita 17,7 kg di metano in tre bombole, oltre a un serbatoio di benzina da nove litri. Quanto basta per percorrere con Skoda, 523 km con il solo gas naturale.



I TEMPI DI CONSEGNA

La Casa per ora non è in grado di dare questa indicazione.

IL VALORE RESIDUO

Tutte le Skoda hanno un buon valore sul mercato, sicuramente le Suv lo hanno alzato ed evidentemente sarà così per la nuova Octavia. L'usato viene gestito direttamente dal servizio DasWeltAuto con 110 controlli tecnici, finanziamenti agevolati e la polizza 'Garanzia Usato'. A seconda dei chilometri percorsi dal veicolo e dell'anzianità, il concessionario Das WeltAuto potrà abbinare inoltre la garanzia Platinum, Gold e Silver.

I COSTI DI GESTIONE

Oltre ai quattro anni di garanzia base, c'è la possibilità di estensione della stessa per altri due o

tre anni, con percorrenza chilometrica a scelta.

LE FORMULE FINANZIARIE

Con quella più recente Skoda Cleaver Value – le altre sono quelle messe a punto da Volkswagen Financial Services per l'intero gruppo VW –, la Casa ceca offre un finanziamento personalizzato con anticipo contenuto, durata flessibile da 12 a 24 mesi, rate basse e il valore futuro garantito alla fine del contratto. A questo punto, si può decidere se cambiarla con una nuova vettura della marca, restituirla o tenerla, anche rifinanziando la rata finale.

IL NOLEGGIO

Anche qui Skoda si serve di Volkswagen Financial Services e della sua formula Solution che permette di disporre di tutti i vantaggi nel possedere un'automobile personale senza dover sottostare agli

obblighi di gestione. Tutto è incluso nel canone mensile: bollo, assicurazione, manutenzione e assistenza.

I PREGI E I DIFETTI

Nel primo caso, meglio riassumere tutto con il concetto del salto di qualità, a partire dagli inserti personalizzabili con diversi tipi di rivestimenti e un design elegante ma sempre senza sacrificare la funzionalità. Ci sono due schermi che possono arrivare fino a 10,25", uno per la strumentazione – aggiornata rispetto al Virtual Cockpit in gamma attualmente – e uno per il sistema multimediale, che ha una rapidità di esecuzione rimarchevole. Nel bagagliaio della berlina il volume raggiunge i 600 litri in configurazione cinque posti (10 in più) mentre nel vano della wagon l'aumento è di 30 litri, per un totale di 640: siamo tra i valori migliori della categoria. Altro plus ci sembra il prezzo d'attacco, pensando all'eccellente

dotazione a 360°, con dispositivi di sicurezza come quello che avvisa del sopraggiungere da dietro di un ciclista o di un altro veicolo quando si apre la porta. Difetti? Possiamo solo dire – per ora – che l'anteriore non è venuto bene quanto il posteriore.

IMMAGINE

Non c'era bisogno dell'Octavia per avere la conferma del momento positivo di Skoda, che sta alzando costantemente l'asticella, in particolare nel segmento Suv. La quarta generazione della best seller però va oltre le attese perché senza dubbio 'profuma' di premium e quindi si presta come auto di rappresentanza per il lavoro, senza tradire la sua concretezza. Il modello sarà in consegna nella prossima primavera, con prezzi indicativi da circa 23.000 euro per la wagon (la prima ad arrivare) e mille in meno per la berlina, al debutto dopo qualche mese.