

Raccolta delle analisi dei modelli usciti su MISSIONFLEET 2021

L'analisi di MISSIONFleet



Raramente, le nostre analisi hanno riguardato due vetture così lontane per concezione e peso del bilancio. Da una parte l'espressione compatta di un marchio premium quale BMW, con una schiera di fedeli clienti e soprattutto un mare di concorrenti. Dall'altra, un brand quale Dacia che da quando è entrato a pieno titolo nel Gruppo Renault ha guadagnato quote di mercato e una stima generale per quanto è riuscita a fare, in pochi anni è diventata un simbolo di qualità a prezzi competitivi. Non a caso se la BMW Serie 1 è protagonista nel suo segmento, sovranamente in fascia premium, la Dacia Sandero è stata assoluta nel B, da sempre il più combattuto, e ha il plus che sostiene alla berlina cinque porte - oggetto della nostra valutazione - offre anche le versioni crossover (Upway) e quattro porte (Crossover). Da una versione, entrambi le vetture sono basate, odono, all'imperante elettrificazione. Benzina e diesel in casa Bmw, benzina e Cpl in casa Dacia: questo non toglie nulla al valore del progetto, anzi.

BMW 120d e Dacia Sandero Streetway

L'analisi di MISSIONFleet



L'Italia è un Paese di berlina, soprattutto piccole. I dati Urbee del 2020 dicono che restano in cima alle preferenze per categoria con il 49,1% dei volumi complessivi, seguita dalle SUV-crossover che hanno chiuso l'anno al 26,1% con una crescita che appare inarrestabile. Tra anni fa le aspettative erano erano del 52,3% e del 22,3%. Questo costante aumento - ormai non si tratta più di un boom - si accompagna alla netta affermazione dell'ibrido e alla lenta, inesorabile salita dell'elettrico. Sempre nel 2020, la quota complessiva del mercato - tra full hybrid e plug in - è del 19% (16% -2%), ma a dicembre ha sfiorato il 27%. E per le zero emissioni si è arrivati al 2,5% contro lo 0,5% dell'anno precedente. Ecco perché non deve stupirci che una beta molto come Nissan Qashqai sia avvia sul mercato con una terza generazione solo ibrida (in vario modo) e Lotus partì in Europa la prima vettura elettrica, la UX 300e da affiancare alla vettura ibrida. E il presente, altro che motorizzazioni alternative.

LEXUS UX300e e NISSAN QASHQAI

L'analisi di MISSIONFleet



Il cambiamento di passo e la tradizione migliorata. Questo mese, abbiamo dedicato la nostra analisi a due modelli che in comune, oltre a rappresentare due brand di Stelvio (ma quando uno tutti erano ancora PSA e FCA) hanno solo l'appartenenza al mondo crossover, sia pure con misure diverse: la Opel Mokka è una segmenta R, su base a una lunghezza di 415 cm, e l'Alfa Romeo Stelvio (469 cm) una segmenta D. La "visione" decisamente particolare. Opel ha deciso che per battagliare in un mercato super competitivo doveva spartirgli le carte e far dimenticare la vecchia Mokka, puntando senza risparmio sulla vettura a zero emissioni. Alfa Romeo sta migliorando, stagione dopo stagione, una "sportiva" dalla forte identità italiana e che rappresenta un'alternativa valida alle tedesche premium della stessa categoria. Di sicuro, entrambi saranno protagonisti dei prossimi mesi.

ALFA ROMEO STELVIO e OPEL MOKKA

L'analisi di MISSIONFleet



Come era andato l'ibrido, si è di là di tante novità e ipotesi tentate all'interno dell'elettrificazione? Bene, bisogna ammetterlo. Più di quanto molti pensino. Nel primo semestre 2021, secondo i dati Urbee, le full hybrid sono arrivate a quota 22,4% ed erano del mercato - cinque volte abbondanti la più rispetto al valore del 2019 - e si prospettano su questo passo, a fine anno saranno la tipologia di alimentazione numero uno: i diesel sono al 22,4% e i benzina al 30,3%. Quanto alla plug in, sono al 4,7% continuamente alla pari dei veicoli elettrici puri. E la conferma di un mercato dove si fa ancora a fatica a vedere auto che richiedano la benzina, a una concezione, ed esse non si abbia il caso tecnico spunto dato è installabile una welltoil. Ma la Cina non restano, almeno. Questo mese, ci sono entrati alla BMW plug in di Peugeot (che è il rivale del momento per quanto riguarda l'ibrido e l'elettrico) e alla CX30 di Mazda che punta invece sui mild hybrid al pari di una pochi ibridi. Due modelli diversi di essere presentati in un mercato che fatica, ma non può che sperare in un futuro migliore.

Peugeot 508 Hybrid 225 e-EAT8 SW e Mazda CX 30

L'analisi di MISSIONFleet



Molte volte? Bene è detto, anche se quello più confortevole e essere la tipologia più amata nei primi otto mesi dell'anno, le immatricolazioni sono state circa il 60 per cento del totale su un mercato in difficoltà. C'è un altro di, fatto soprattutto di berlina compatta dei segmenti B e C, comunque. L'aspetto più interessante è rappresentato dalla rottura del "segmento" "R" di serie Sportage. Quella più di benzina e la full-crossover di cui l'Audi Q4 Sportback è una esempio al meglio - è la chiave elettrica - i consumi ibridi. Che sono performanti, pieni di guida e soprattutto un design che conquista a prima vista. L'arrivo a zero emissioni senza chiamare in più, che tra qualche mese dovrebbe in partenza diventare normale. Nell'attesa, servono le due da gestire uomini, presentate opportunamente per il mercato continentale come è appunto la Kia Sportage che ha fatto la carta la regola per generare bene la storia delle premianti generazioni. Fatti non, ha solo motorizzazioni ibride e non elettriche: mild hybrid, full hybrid e plug in hybrid. Perché bisogna vendere in auto e non solo presentarle come gioielli all'acquistatore.

Kia Sportage e Audi Q4 Sportback e-tron

L'analisi di MISSIONFleet



Se guardiamo i dati del 2021 - sono non certo brillante per il comparto - le vetture plug in sono arrivate al 4,7% per cento di quota. Siamo lontani dai successi delle auto full hybrid (ovvero, quest'ultimo non necessitano di colonnine ma sono sostanziosi), ma è un risultato di livello e fa pensare che nel momento in cui il sistema struttura di crescita più difficile, anticontra a un ulteriore aumento della tipologia. Soprattutto, nella fascia di guidatori tradizionali, è più rassicurante poter contare sull'occupante ibrido elettrico che sull'elettrico puro. Il mercato va comunque ogni caso, anche su modelli ibridi. Era impossibile qualche anno fa pensare a una Bmw Serie 3 che non fosse benzina e diesel ed ecco che il brand tedesco ha rivisto le concezioni in chiave ibrida. Hyundai, marchio più giovane e meno legato al territorio, ha pensato di offrire ogni tipo di ibrido su Tucson, SUV che sta conquistando quote importanti di mercato. A partire dalla variante PHEV che abbiamo analizzato questo mese, insieme alla già citata Serie 3.

BMW Serie 3 330e Touring Business Advantage e Hyundai Tucson 1.6 PHEV

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



Raramente, le nostre analisi hanno riguardato due vetture così lontane per concezione e peso del blasone. Da una parte l'espressione compatta di un marchio premium quale BMW, con una schiera di fedeli clienti e soprattutto un mare di sognatori. Dall'altra, un brand quale Dacia che da quando è entrato a pieno titolo nel Gruppo Renault ha guadagnato quote di mercato e una stima generale per quanto è riuscito a fare. In pochi anni è diventato un simbolo di qualità a prezzi competitivi. Non a caso se la BMW Serie 1 è protagonista nel suo segmento, ovviamente in fascia premium, la Dacia Sandero è sesta assoluta nel B, da sempre il più combattuto, e ha il plus che insieme alla berlina cinque porte – oggetto della nostra valutazione – offre anche le versioni crossover (Stepway) e quattro porte (Logan). Un'osservazione: entrambe le vetture non hanno ceduto all'imperante elettrificazione. Benzina e diesel in casa Bmw, benzina e Gpl in casa Dacia: questo non toglie nulla al valore del progetto, anzi.



BMW 120d

Business advantage: what else?

La chiamavano *The One* perché la prima e seconda generazione trasmettevano la potenza del motore alle ruote posteriori, soluzione abbandonata da tutte le altre vetture Bmw. Ora la Serie 1 rientra (apparentemente) nella routine della trazione anteriore: in realtà, oltre la rivoluzione meccanica c'è molto di più. È leggermente più corta (di 5 millimetri) e più larga della seconda generazione e misura ora 4,32 m, è larga 179 cm e alta 143 cm. Salire a bordo è più facile. Il nuovo volto e la sua reinterpretazione delle caratteristiche iconiche del marchio sono chiaramente visibili nel frontale: il doppio rene è più grande, e nell'ammiraglia sportiva – la BMW M135i xDrive – la griglia a barre classiche è sostituita da un design a maglia tridimensionale ispirato alle auto da corsa. I fari sono inclinati verso il basso e conferiscono al modello un aspetto fresco e molto dinamico. Le forme si ispirano comunque alla tradizione, con i fianchi affusolati, il familiare "muso di squalo", la vetratura laterale sottile che rende il profilo slanciato e proiettato verso la parte posteriore dove si notano i terminali di scarico.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Sicuramente ampia, con più motorizzazione. Ci sono tre classici benzina (116i da 109 CV, 118i da 140 CV, 120i da 178 CV) con due 'plus' come

il 128ti da 265 CV e l'M 135i xDrive da 306 CV. E tre diesel quali il 116d, il 118d e il 120d. Curiosità: M135i xDrive è la più potente unità a quattro cilindri del BMW Group e accelera da 0 a 100

km/h in soli 4,8 secondi per una velocità massima di 250 km/h. Di serie, trasmissione manuale a sei rapporti per 116d, 118d, 118i e 120i (opzionale l'automatico doppia frizione DCT a 7 rapporti) mentre l'automatico Steptronic a otto rapporti equipaggia 120d e le versioni a benzina più potenti. Gli allestimenti sono cinque (Advantage, Business Advantage, Sport, Msport, Luxury) che incrociati con i vari propulsori creano un'offerta di ben 41 versioni, 19 a benzina e 22 diesel. La forbice di prezzo è ovviamente elevata con le entry level a 26.500 e 28.800 euro (116i e 116d) mentre le top di gamma sono vendute a 47.350 euro e 49.100 (120d xDrive Luxury e M135i xDrive).

LA PREFERITA

Quando un allestimento si chiama Business Advantage è una scelta naturale. E il motore più adatto ci sembra il 120d che eroga 190 CV a

4.000 giri/minuto, con una coppia di 400 Nm a 1.750 giri/minuto: da qui prestazioni all'altezza con uno spunto massimo di 231 km/h e uno 0-100 km/h in 7,3 secondi. Come detto, c'è il super affidabile Steptronic a garantire cambiate sempre precise e silenziose. I consumi non 'picchiano' sul portafoglio: 4,9 litri nel ciclo urbano, 3,9 litri nell'extraurbano per una media di 4,3 litri. Considerando la capienza del serbatoio, un Milano-Roma-Milano – guidando in modo saggio – è fattibile. L'allestimento è valido, a partire dal posto guida: è scomparso il quadro strumento analogico e al suo posto c'è il Live Cockpit Professional con grafica virtuale, e forme che ricordano il doppio rene nel frontale. Misura 10,25 pollici di diagonale, come l'adiacente Control Display a sfioramento per ogni funzione di infotainment. Ma ci sono anche, di serie, il cruise control e il Park Distance control per un



parcheggio facile. L'Head-Up Display a colori da 9,2 pollici è disponibile come optional per la prima volta sulla Serie 1. Il prezzo della versione è di 41.400 euro.

I TEMPI DI CONSEGNA

BMW dichiara un tempo sui 90 giorni.

IL VALORE RESIDUO

L'usato certificato di BMW Premium Selection è una certezza, alla luce dei controlli a 360° e della garanzia e assistenza stradale sino a 48 mesi. In più, ci sono i prodotti finanziari studiati appositamente a partire da U-Select che a fine contratto consente di scegliere se tenere la vettura usata sino a quel momento o cambiarla con un'altra.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, è possibile optare per una delle tre

proposte di BMW Service Solutions. La prima è BMW Service Inclusive che prevede la manutenzione 'ordinaria'. La seconda è Service Inclusive Plus che copre i servizi del pacchetto precedente, aggiungendo la manutenzione per le parti soggette a usura. La terza, limitata alle vetture con quattro anni di attività, si chiama Oil Inclusive e si occupa appunto degli interventi relativi all'olio.

LE FORMULE FINANZIARIE

Si passa ovviamente per BMW Financial Services. Le soluzioni finanziarie partono con BMW Select dove si ha la libertà di decidere a fine contratto se tenere il mezzo, rifinanziando la quota residua, restituirlo in concessionaria oppure cambiarlo con una nuova BMW, contando sulla valutazione inizialmente pattuita. Why-Buy è invece il leasing che garantisce il massimo della libertà con anticipi, durate contrattuali

e valori di riscatto su misura. L'ultimo prodotto, in ordine di tempo, è Why-Buy Evo: un leasing operativo che offre la possibilità di un canone già inclusivo di servizi e la libertà di modularne il contenuto sulla base delle proprie specifiche esigenze.

I PREGI E I DIFETTI

I primi sono evidenti. Per esempio, i sistemi di assistenza alla guida sono ripresi dai modelli più in alto nella gamma BMW, e debuttano per la prima volta sulla Serie 1. Così come sempre dalle categorie superiori, arrivano le opzioni di due nuove funzionalità: la BMW Digital Key e il BMW Intelligent Personal Assistant, ossia un compagno digitale che si attiva col saluto "Ciao BMW": il conducente può utilizzare l'auto e accedere alle sue funzioni e informazioni semplicemente parlando. Il passaggio alla trazione anteriore ha liberato spazio intemo, specie quello

destinato ai passeggeri posteriori e il bagagliaio (in opzione ora anche il portellone ad azionamento elettrico) che offre 380 litri di capacità rispetto ai precedenti 360 litri. Il confort e il piacere di guida sono quelli che rendono BMW una marca veramente premium. Difetti: come in tante altre compatte, il posto in mezzo al divano posteriore non è comodo.

IMMAGINE

Difficile che negli ultimi anni, un modello di BMW non sia all'altezza delle aspettative. La Serie 1 ne è un valido esempio, per la mancanza di effettivi punti deboli e la cura in ogni elemento: dalla sicurezza all'infotainment e alle rifiniture. Certo, il ticket per possederla non è dei più economici - e la lista degli optional lo conferma più che il prezzo delle singole versioni - ma resta un investimento, al di là del piacere estetico e prestazionale che regala.



Dacia Sandero Streetway

Salto di qualità

Il fenomeno Dacia non toglie il piede dall'acceleratore, alzando il livello di qualità. Così la terza generazione di Sandero – berlina o Streetway come preferite –, che si porta dietro la crossover Stepway e la quattro porte Logan, mostra tutte le carte in regola per proseguire una storia di successo, sorprendente solo per chi dubitava sulla potenzialità di questa auto 'low cost'. Per battere i record, Dacia è partita dal telaio dell'ultima Clio e ha allargato di ben 12 cm la vettura rispetto alla serie precedente, mentre le altre dimensioni variano di poco. Da qui deriva una 'muscolatura' superiore e un look più deciso: il parabrezza ha un'inclinazione maggiore, il tetto è abbassato di 1 cm, il frontale più largo e le vetrate più ampie. La mascherina ha una nuova trama cromata, le luci diurne a led mostrano un'inedita firma luminosa a forma di "Y", che viene ripresa anche nei fanali e regala alla Sandero una forte identità.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

La serie di motorizzazioni è interamente omologata Euro 6D. L'offerta comprende il 1.0 tre cilindri aspirato SCe 65 (non disponibile per la Stepway) abbinato a un cambio manuale a cinque rapporti,

l'eccellente 1.0 litri turbo TCe 90 con trasmissione manuale a sei marce o automatica di tipo CVT, e infine il TCE 100 Eco-G, ovvero il turbo alimentato a benzina-Gpl della stessa cilindrata, con 100 Cv di potenza e la trasmissione manuale a sei rapporti. Tre

gli allestimenti: Access, Essential e Comfort. I prezzi della Streetway partono da 8.950 euro per la 1.0 SCe 65 Cv Access e arrivano ai 13.600 della Quanto all'Eco-G la entry level è allestita Comfort e costa 12.600 euro.

LA PREFERITA

Ci ha convinto la versione di punta della gamma dove emerge ancora maggiormente il salto di qualità della Sandero. L'abitacolo è degno di una vettura media, partendo dalla regolazione in altezza e profondità di uno sterzo ben allineato con i pedali, e concludendo con il bagagliaio da 410 litri di capacità e un piano di carico a doppio livello. La plancia è stata ridisegnata (al pari dei sedili) e spicca il sistema Media Display con schermo touch da 8" posizionato nella parte alta della consolle, gestibile da un sistema operativo da alta gamma Renault e integrabile con la

connettività wireless per Apple CarPlay ed Android Auto. L'1.0 TCE eroga una potenza di 91 Cv a 5000 giri/min, con una coppia massima di 160 Nm a 3750 giri/min. Il cambio è il CVT a variazione continua a sei rapporti. La velocità massima è di 178 km/h mentre i consumi nel ciclo misto si attestano a 6,3 litri ogni 100 km.

I TEMPI DI CONSEGNA

Si aggirano sui tre mesi, a meno di particolari promozioni.

IL VALORE RESIDUO

La Sandero battaglia in un segmento affollato ma mantiene una corretta quotazione. Il brand affida il 'sistema usato' a Renault Selection: è un programma studiato per assicurare lo stesso livello di qualità, servizi e soddisfazione di quando si acquista un'auto nuova. I cardini sono rappresentati da 54 controlli



negli elementi importanti dell'auto, le estensioni di garanzia (Excellence, Selection con durate e chilometraggi diversi), formule assicurative e la possibilità di finanziamenti ad hoc.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di tre anni o 100mila km, Dacia offre un contratto di estensione a 5 anni. Per la manutenzione ci sono servizi ad hoc, con ampia possibilità di manutenzione.

LE FORMULE FINANZIARIE

Oltre a finanziamenti più classici come Value Box e Multiplo, merita attenzione Dacia Way: la formula finanziaria permette di guidare un'auto sempre nuova, grazie a un'inedita combinazione tra minimo anticipo, rate mensili contenute e un valore minimo garantito che tutela bene il mezzo. Il leasing, ribattezzato DaciaFin, è

flessibile: permette al titolare o all'azienda di modulare il contratto in base alle esigenze in termini di convenienza fiscale, di proprietà (con riscatto a fine contratto), di durata (da 24 a 60 mesi) e di servizi aggiuntivi. In generale, è ampia la lista dei servizi assicurativi come non mancano promozioni del momento.

IL NOLEGGIO

Quello a lungo termine nasce dalla partnership tra Renault Italia ed RCI Banque Succursale Italiana, finanziaria del Gruppo. Dacia Lease garantisce il piacere di guidare il veicolo senza gli oneri gestionali come l'assicurazione, gli interventi di manutenzione o l'eventuale soccorso stradale. Tutti i principali servizi, richiesti dalle aziende che noleggiavano un'auto, sono inclusi nell'offerta base, mentre il canone viene calcolato in base al reale utilizzo della vettura.

I PREGI E I DIFETTI

Al di là del prezzo competitivo, senza dubbio un punto di forza della Sandero resta il comfort. L'abitacolo si conferma spazioso per la categoria e rifinito con semplicità. Certo, le plastiche sono tutte rigide (non c'è da stupirsi questa è un'auto low cost) ma ben lavorate e la plancia è impreziosita da un inserto in tessuto. La chiara e completa strumentazione, poi, è analogica, quindi niente effetti speciali con cruscotti digitali. La nuova piattaforma CMF, oltre a rendere più moderna la scocca, ha permesso di aumentare la dotazione di sicurezza: oltre alla frenata automatica assistita e l'e-call di serie, ora sono disponibili il sensore angolo cieco, l'assistenza al parcheggio e quella per partenze in salita. Meno convincente lo sterzo – che non brilla per precisione e il cambio CVT, silenzioso nel traffico e a velocità costante,

ma con ritardi evidenti quando si chiede accelerazione in una guida più decisa.

IMMAGINE

Sono lontani i tempi in cui salendo a bordo di una Dacia si provava una sensazione di low cost, che se da un lato era il family feeling (e in definitiva la ragione del grande successo) dall'altro allontanava una fascia di pubblico. Ora, sulla Sandero si avverte una raffinatezza costruttiva non da utilitaria e una visione più ampia, anche se manca il diesel e difficilmente si vedrà segno dei tempi. Va aggiunto che questa crescita si sta svolgendo sotto l'occhio attento della casa madre: l'importante è differenziarsi da Renault, anche se le sinergie tra i brand sono evidenti. In ogni caso, proseguirà bene una storia segnata da 2,1 milioni di unità, ossia il 32% delle vendite della Casa da quando è entrata nel gruppo.

L'analisi di **MISSION Fleet**



L'Italia è un Paese di berline, soprattutto piccole. I dati Unrae del 2020 dicono che restano in cima alle preferenze per carrozzeria con il 46,1% dei volumi complessivi, seguite dalla Suv-crossover che hanno chiuso l'anno al 36,1% con una crescita che appare inarrestabile. Tre anni fa le rispettive quote erano del 52,3% e del 22,3%. Questo costante aumento – ormai non si tratta più di un boom – si accompagna alla netta affermazione dell'ibrido e alla lenta, inesorabile salita dell'elettrico. Sempre nel 2020, la quota complessiva sul mercato – tra full hybrid e plug in – è del 18% (16% +2%), ma a dicembre ha sfiorato il 27%. E per le zero emissioni si è arrivati al 2,3% contro lo 0,5% dell'anno precedente. Ecco perché non deve stupire che una best-seller come Nissan Qashqai sia scesa sul mercato con una terza generazione solo ibrida (in vario modo) e Lexus porti in Europa la prima vettura elettrica, la UX 300e da affiancare alla variante ibrida. È il presente, altro che motorizzazioni alternative.



LEXUS UX300e

Stile esclusivo e massimo comfort

La prima vettura elettrica di Lexus è la UX300e, basata sulla crossover di medie dimensioni UX (con 450 cm di lunghezza) che sinora era proposta solo come ibrida. Un modello di indubbia personalità stilistica, come da copione per il brand premium di Toyota: forme spigolose, linee ben scolpite e un tetto da coupé. A parte i badge 'electric', la differenza con la variante ibrida è rappresentata dalle ruote specifiche da 17" o 18" (rifinite in grigio ed aero ventilate con dei flap su ogni lato delle razze) e dalle paratie aerodinamiche nella parte bassa della griglia anteriore che, a seconda dello stato della batteria, si aprono e si chiudono automaticamente.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

La **UX 300e** è disponibile in due allestimenti. Quello Premium costa 57mila euro e il Luxury a 61mila euro: detratti gli ecobonus statali e gli incentivi del brand, in caso di rottamazione, calano rispettivamente a 46.500 euro e a 50.500 euro. Valida in entrambi i casi la dotazione di serie con fari full led, rivestimenti in pelle, sedili a regolazione elettrica,

riscaldabili e ventilati. La Luxury aggiunge il navigatore, il portellone con apertura tramite movimento del piede sotto il paraurti, l'head up display e il monitoraggio dell'angolo cieco dei retrovisori. Per la clientela delle flotte aziendale c'è una versione dedicata: **la Business**.

LA PREFERITA

Le caratteristiche della

Business: cerchi da 17", interni in tessuto, Lexus Media display da 7" con smartphone integration, telecamera posteriore e sensori parcheggio. Costa 52.000 euro, che diventano 46.000 euro con i bonus 2021. Ovviamente, come per le altre versioni, c'è una doppia possibilità di ricarica. Il primo sportello è per la corrente alternata, il secondo per le colonnine veloci. Nel primo caso, collegandosi alla rete domestica a 2,3 kW, servono circa 24 ore per la ricarica completa mentre con le colonnine pubbliche a corrente alternata da 6,6 kW il tempo scende a 8 ore e 15 minuti per ritrovare la piena efficienza. Quanto alle colonnine veloci da 50 kW a corrente continua, in soli 50 minuti si ritrova l'80% dell'efficienza. La batteria agli ioni di litio alloggiata nel pianale ha una capacità effettiva di 54,3 kWh e alimenta il motore elettrico da 204 Cv, montato nella parte anteriore dell'auto. Anteriore è anche la trazione. Secondo la Casa, con un

"pieno" di corrente si possono percorrere 305 km (in ciclo Wltp) mentre lo spunto massimo è di 150 km/h.

IN ARRIVO

La Casa non prevede allargamenti della gamma.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari, per avere una UX300e ci vorranno almeno 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 all'attestazione



di conformità e certificazione sul chilometraggio e sullo stato della vettura, si può contare su una garanzia commerciale di 24-36 mesi (estesa anche alle componenti elettriche), alla copertura guasti e a un'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/100.000 km e 5 anni/100.000 km. In seguito, si può ottenere un'estensione per ulteriori 12 o 24 mesi. E ancora è richiedibile una garanzia supplementare – la Lexus Relax – fino a 10 anni sulla batteria e sulle componenti elettriche 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 – da 24 a 72 mesi – se non si restituisce l'auto, si possono scegliere tre 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. Non manca la soluzione di leasing 'normale': Lease for Drive, basata sul massimo controllo della spesa e importanti detrazioni fiscali, nell'arco da 24 a 60 mesi.

IL NOLEGGIO

Il Kinto One è il 'lungo termine' del Gruppo Toyota – volendo anche solo per un anno – con canone fisso. 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 online dedicato, per monitorare tutti gli aspetti relativi alla propria auto.

I PREGI E I DIFETTI

A parte il look esterno che da sempre è uno dei punti di forza Lexus, la UX300e ha le carte in regola per piacere. Il confort resta notevole: l'abitacolo è elegante, protetto dalle buche e ben curato non solo per la qualità dei materiali e dei rivestimenti, ma anche per la ricercatezza estetica. La plancia presenta un gradevole andamento orizzontale su più livelli e ha la parte centrale orientata verso chi guida. Al volante, l'auto fornisce una risposta immediata, corposa e lineare. Aspetto non scontato sulle auto a corrente, il pedale del freno è ben modulabile, mentre la

decelerazione rigenerativa è regolabile con immediatezza su quattro livelli, agendo sulle palette dietro al volante, con indicazione sul cruscotto. Quanto ai difetti, manca un po' di cubatura al baule e ai passeggeri posteriori. E la ricarica non è tra le più veloci della categoria.

IMMAGINE

'Avvolgente' per il guidatore, affidabile in ogni situazione e assemblata con grande cura: la UX300e non delude gli appassionati di Lexus e ci sembra in grado di "catturare" nuovi clienti desiderosi di un crossover elettrico di qualità. E le soluzioni tecniche ne fanno un valido modello per il lavoro come per il tempo libero. Non stupisce che in Italia, Toyota – maestra nell'ibrido – inizi a proporre l'elettrico di Lexus con una peculiarità: stile esclusivo e massimo comfort come da copione storica per il brand premium. In definitiva, ha centrato l'obiettivo.



NUOVA NISSAN QASHQAI

Il diesel esce di scena

Qashqai è sicuramente il modello più strategico per Nissan, ma anche quello del cuore. Progettata nel 2006, in un momento di crisi per la casa giapponese, ne ha risollevato le sorti grazie a un'impostazione innovativa, che ha fatto scuola: la si può definire come la prima crossover compatta, con il look sportiveggiante delle Suv ingentilito da forme più smussate e un tetto più basso e filante. Ma anche con una guidabilità e un comfort più da berlina che da fuoristrada. La formula, che piacque subito al pubblico, è stata ripresa in pratica da tutti gli altri costruttori, ma questo non ha influito sul successo della Qashqai, venduta in oltre cinque milioni di esemplari nel mondo. Tre di questi sono stati consegnati in Europa. Ora, alla terza generazione è affidato l'onore e l'onere di proseguire l'impresa, in un segmento – quale il C Suv – caratterizzato da una competitività spaventosa.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Il nuovo modello misura 442 cm di lunghezza, 3,5 in più del precedente, con altri 3,2 cm supplementari in larghezza che portano a 183 cm la quota attuale mentre l'altezza tocca 163 cm. Il leggero aumento in tutte le direzioni è sottolineato dalla

crescita di 2 cm nel passo, ma soprattutto da soluzioni stilistiche quali la linea di cintura più marcata. Sul fronte motoristico, il diesel esce di scena come annunciato: al suo posto c'è, in prima battuta, il mild hybrid accoppiato al turbo benzina 1.3 DiG-T, disponibile in due livelli di potenza 140 e

158 Cv. È abbinato a una trasmissione manuale a 6 rapporti o al nuovo cambio Xtronic per la versione di maggiore potenza, alla quale è destinata anche la trazione integrale 4WD in alternativa a quella anteriore. La vera rivoluzione è però quella del sistema e-Power, piattaforma ibrida seriale costituita da una batteria ad alta capacità, un motore benzina da 157 Cv con rapporto di compressione variabile, un generatore, un inverter e un motore elettrico da 140 kW/190 Cv derivato da quello dei veicoli elettrici della gamma Nissan.

LA PREFERITA

Sul mercato si parte in giugno, con una 'ricca' Première Edition limitata a soli 5mila esemplari, al prezzo di 33.870 euro. Super dotata dal punto di vista di connettività e infotainment, così come per gli Adas: si rende disponibile la più recente versione del noto pacchetto ProPilot con Navi-Link, che sfrutta i dati del

Gps, delle telecamere e dei sensori di bordo per garantire un funzionamento ancora più preciso di tutti i sistemi.

IN ARRIVO

Dopo la Première Edition, sono già disponibili tutte le versioni per mantenere la 'zona alta' del ranking crossover.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari, si parla di due-tre mesi dall'ordine.

IL VALORE RESIDUO

Come per le generazioni precedenti, facile ipotizzare che anche la nuova Qashqai mantenga una buona quotazione. La casa giapponese ha un programma specifico sull'usato – Nissan Intelligent Choice – applicabile ad auto che hanno meno di 5 anni e 120mila km. I plus del



programma sono i controlli scrupolosi, la garanzia estendibile su richiesta fino a 36 mesi, una vasta gamma di offerte finanziarie.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia Nissan ha valore di 2 anni. Con Extesa – prodotto assicurativo intermediato della già citata RCI Banque – la si può estendere da 100.000 (1 anno) a 150.000 (2 anni) km. Da ricordare anche Experta, che copre tutte le attività di manutenzione programmata.

LE FORMULE FINANZIARIE

Il finanziamento personalizzato Nissan Intelligent Buy si declina in due soluzioni che danno la certezza del valore futuro garantito dell'auto. La prima è Insurance, flessibile e adattabile in termini di durata (da 2 a 5 anni) e rata mensile senza rinunciare alla sicurezza del pacchetto che include la copertura assicurativa Nissan

Insurance da 1 a 3 anni, l'assicurazione conducente e la protezione sul credito. La seconda è Just Drive, una soluzione a lungo termine (da 2 a 5 anni) con una copertura ancora più completa per ben tre anni, protezione sul credito, a cui si può aggiungere RC auto e Kasko. C'è poi il credito classico Easy che viene declinato in più formule e in tutti i casi offrono la Nissan Insurance.

IL NOLEGGIO

Il lungo termine è il Nissan Lease. Senza nessuna spesa iniziale di acquisto, si usa un modello Nissan per il periodo che serve, personalizzando le coperture assicurative e i servizi già inclusi. Al termine del contratto, si restituisce il veicolo e si è liberi di decidere se noleggiarne uno nuovo.

I PREGI E I DIFETTI

È evidente che l'aumento della competitività ha

'costretto' i progettisti ad alzare il livello nel passaggio dalla seconda alla terza generazione. La Qashqai di oggi è sicuramente più tecnologica della precedente e più curata in abitacolo, con dotazioni all'altezza della nuova sfida. Cosa non convince? Intanto, i nostalgici del diesel non saranno felici ma la rotta era tracciata da tempo. E poi, quanti speravano che qualcosa della bellissima concept Ariya finisse su Qashqai, sono rimasti delusi. Il design è molto legato alla generazione precedente: ma una best seller continentale non permette agli 'stilisti' di una Casa quelle forzature che potrebbero piacere in un mercato, ma non nell'altro. Quindi resta un buon equilibrio di linee e volumi.

IMMAGINE

Per una volta, ci piace far raccontare il concetto a chi lo ha curato in prima

persona: Matthew Weaver, vice presidente Nissan Design Europe. «Bisogna fare una premessa sulla terza generazione della Qashqai: eravamo in una posizione fortunata da cui partire per affrontare il nuovo design. Siamo stati i leader del segmento, di fatto i pionieri nel 2007 e abbiamo potuto vedere dalle nostre ricerche che gli acquirenti del modello consideravano lo stile come il motivo principale di scelta – spiega Weaver –; perciò abbiamo capito facilmente che era importante mantenere la "Qashqai-ness" perché il modello rimanesse identificabile. Ci siamo riusciti, abbiamo aggiunto un po' di "muscolarità", resistendo alla tendenza di aumentare troppo le dimensioni come succede spesso nel passaggio di generazione. Doveva restare una vettura comoda, nel parcheggio come nel traffico urbano». In effetti, la nuova Qashqai è proprio così.

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



Il cambiamento di passo e la tradizione migliorata. Questo mese, abbiamo dedicato la nostra analisi a due modelli che in comune, oltre a rappresentare due brand di Stellantis (ma quando sono nati erano ancora PSA e FCA) hanno solo l'appartenenza al mondo crossover, sia pure con misure diverse: la Opel Mokka è una segmento B, in base a una lunghezza di 415 cm, e l'Alfa Romeo Stelvio (469 cm) una segmento D. La 'visione' è decisamente particolare. Opel ha deciso che per battere in un mercato super competitivo doveva sparigliare le carte e far dimenticare la vecchia Mokka, puntando senza risparmio sulla variante a zero emissioni. Alfa Romeo sta migliorando, stagione dopo stagione, una 'sportiva' dalla forte identità italiana e che rappresenta un'alternativa valida alle tedesche premium della stessa categoria. Di sicuro, entrambe saranno protagoniste dei prossimi mesi.



ALFA ROMEO STELVIO

Stile user chooser

La Stelvio è la prima Suv (e unica, in attesa della Tonale) della casa del Biscione. Sotto le linee grintose ma "pulite", caratterizzate da un'eleganza tutta italiana, ci sono la raffinata struttura e la meccanica della berlina Giulia (rispetto alla quale la Stelvio è più alta da terra di 7 cm). Un valido mix di sportività e design, sotto l'egida di un brand iconico. La plancia è ben realizzata e decisamente più curata nei dettagli rispetto alle vetture del debutto, così come il resto degli arredi interni. Insomma, in Alfa Romeo non sono stati con le mani in mano e hanno migliorato un prodotto che a quattro anni dal lancio continua a piacere molto agli italiani: nei primi cinque mesi dell'anno, secondo i dati Unrae, ne sono state immatricolate oltre 3.200 unità.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Il Model Year 2021 ha riallineato in parte la Stelvio. La motorizzazione a benzina è la due litri turbo nelle declinazioni da 200 Cv, 250 Cv e 280 Cv di potenza, affiancata dall'unità diesel 2.2 TD nelle configurazioni da 160 Cv, 190 Cv e 210 Cv di potenza. La trazione integrale Q4 è prevista in

alternativa alla trazione posteriore per il 2.2 TD da 190 Cv e da 210 Cv nonché per tutte le versioni a benzina. Gli allestimenti: Business, Sprint, Executive, Veloce, Ti e Veloce Ti.

LA PREFERITA

È evidente che all'interno dell'ampia gamma, abbia senso puntare

sull'allestimento Business che offre di serie cerchi in lega da 17" (con la possibilità di inserire i 18" senza sovrapprezzo), navigatore satellitare con schermo touch da 8,8", fari anteriori Bi-Xenon 35W, portellone elettrico, sensori di parcheggio posteriori e sistema audio Hi-Fi con otto altoparlanti. Ed è un'auto coperta sul fronte sicurezza, visto che vanta il Forward Collision Warning, l'Autonomous Emergency Brake con riconoscimento pedoni, l'Integrated Brake System, il Lane Departure Warning e il Cruise Control adattivo. Quanto alle motorizzazioni, si può abbinare il 2.2 Turbo da 160 Cv con il cambio AT8 e trazione posteriore (a 53.500 euro) oppure da 190 Cv, normale o Q4, rispettivamente a 56.000 o 58.700 euro. Tra i benzina, c'è il collaudato 2.0 Turbo 200 Cv AT8 Q4 che consente lo 0-100 km/h in 7,2 secondi e tocca i 215 km/h di spunto massimo. Il consumo nel ciclo combinato è di 7 litri

ogni 100 km. Costa 57.500 euro. Da sottolineare che al di là dell'allestimento, la Casa è da sempre attenta alla clientela business. Vedi il customer care riservato, My Fleet Manager, il set di servizi dedicato a chi ha bisogno di gestire una flotta, l'ampia gamma delle estensioni di garanzia e i piani di manutenzione.

I TEMPI DI CONSEGNA

Alfa Romeo dichiara un tempo sui 60-90 giorni, ma non mancano promozioni che danno modo di avere rapidamente il veicolo.

IL VALORE RESIDUO

La Stelvio resta una vettura ben rappresentata e valutata sul mercato dell'usato. La casa del Biscione ha un programma specifico - Selected4 - che offre vetture usate con meno di 6 anni e 130.000 km sottoposte a 160 accurati controlli e garantite sino a 36 mesi.



I COSTI DI GESTIONE

Oltre alla garanzia legale di due anni, è possibile chiedere un'estensione con le proposte Mopar: Maximum Care, Maximum Care Upgrade, Powertrain Care e Top Care dove in un solo piano ci sono estensione di garanzia, manutenzione programmata e assistenza stradale. Per chi vuole essere tranquillo, sul fronte della manutenzione, c'è Service Care, con un tagliando a prezzo fisso. Molto pratica la possibilità di collegarsi a myAlfa Romeo per scoprire il piano più adatto alle proprie esigenze.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono tutte messe a punto da FCA Bank. C'è il classico Finanziamento Rateale che permette di dilazionare il pagamento dell'auto, decidere l'anticipo, la durata e l'importo fisso della rata. Alfa Più, invece, è la soluzione finanziaria ideale

per chi vuole guidare un'auto sempre nuova pagando solo per l'effettivo utilizzo. Con anticipo variabile, consente tre opzioni al termine del contratto: sostituire la vettura con una nuova; acquistarla pagando la rata finale residua o rifinanziandola; restituire la vettura. Infine il Leasing: è possibile programmare al meglio il pagamento dei canoni periodici con possibilità, al termine del contratto, di acquistare il mezzo pagando il riscatto concordato in fase di attivazione.

IL NOLEGGIO

Tre le formule a disposizione delle aziende e dei professionisti. La prima è Be Free, volendo integrabile con la Be Free Plus: nessun anticipo, canone mensile fisso per 60 mesi e 75.000 km e i principali servizi assicurativi, di assistenza e infomobilità. E se si cambia idea, o mutano le esigenze è possibile restituire l'auto a metà contratto senza avere

la penale di restituzione anticipata. La seconda è Noleggio Chiaro che permette di sapere subito il prezzo di acquisto dell'auto a fine noleggio. La terza, la più interessante, è un noleggio *pay per use* grazie al quale si pagano solo i chilometri percorsi e i primi 1.000 km sono già inclusi nel canone.

I PREGI E I DIFETTI

Può apparire scontato, ma le qualità stradali sono al massimo livello e non hanno niente da invidiare alle rivali premium. La Stelvio risponde ai comandi in modo preciso e rapido e anche ad alta velocità si può contare su una stabilità notevole che infonde grande sicurezza. Da lode l'impianto frenante, mentre la vettura assorbe le sconclusioni dell'asfalto con sorprendente disinvoltura e isola molto bene l'abitacolo dalla rumorosità esterna. Con l'aggiornamento, sia gli Adas sia l'infotainment si sono adeguati al mezzo.

Resta il difetto di un bagagliaio non molto capiente, qualche mancanza negli optional (vedi le telecamere a 360°) e il consumo non proprio basso delle versioni a benzina. Peraltra, basta non esagerare con il gas...

IMMAGINE

È un'Alfa, questo basta e avanza ai fedelissimi del Biscione. Andando oltre, è una Suv davvero piacevole da guidare, che nasconde molto la 'postura alta' del corpo vettura avvicinandosi, nel comportamento, a quello di una berlina, coadiuvata in tutto questo da uno sterzo preciso e pronto. Ma se sulle doti dinamiche non ci sono dubbi, sulla Stelvio del debutto – come detto – qualche perplessità l'avevano generata la dotazione di accessori e la funzionalità del sistema infotainment. Manchevolezze che sono state corrette con l'ultimo *model year*.



OPEL MOKKA

Suv sportivo ed essenziale

Abbandonate completamente le forme della precedente generazione, la nuova Mokka è una crossover dalle linee "muscolose" e filanti. Ed è molto compatta: i suoi 415 cm di lunghezza sono solo 9 in più dell'utilitaria Corsa e 12 in meno della Mokka X, uscita di produzione a fine 2019. Con quest'ultima condivide il nome ("X" esclusa), e solo quello: nasce sulla piattaforma EMP1, quella delle più recenti piccole del gruppo Stellantis. Ha una presenza "importante" in rapporto agli ingombri ridotti, e introduce gli elementi di stile che caratterizzeranno i modelli della Casa negli anni a venire. A partire dal frontale, con mascherina nera lucida e chiusa della stessa altezza dei fari (che sono full led o a matrice di led): raffinatezza tecnica che garantisce una visibilità molto buona nelle ore di buio. Il cofano è alto e quasi orizzontale (si può avere in colore nero a contrasto per 300 euro) mentre i due tagli obliqui nel paraurti non hanno solo funzione decorativa: sono delle prese d'aria che scaricano all'interno dei passaruota, così da "ripulire" il flusso che corre lungo la fiancata e migliorare l'aerodinamica.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Per chi sceglie la variante elettrica, c'è l'affidabile gamma dei motori PSA. Il tre cilindri 1.2 a benzina è proposto in versione solo

turbo, con 100 o 130 Cv (la coppia è di 205 e 230 Nm). Unico diesel è il quattro cilindri 1.5 turbo con 100 Cv e 250 Nm. L'abitacolo, piuttosto raccolto per una crossover, ha una consolle

orientata verso il guidatore e i due schermi, del cruscotto e del sistema multimediale, affiancati e racchiusi da una cornice che nelle GS Line è di colore rosso. I due display sono di 7", ma con l'optional Navi Pro 10 (a 850 euro) quello di fronte al guidatore diventa di 12" (è configurabile e ha una grafica semplice e chiara) e l'altro di 10". L'allestimento base si chiama Edition e ha già di serie i cerchi in lega (di 16"), il mantenimento in corsia, la frenata automatica di emergenza fino a 85 km/h, i fari full led, il "clima" manuale, l'anticolpo di sonno e i quattro alzacristalli elettrici. A salire ci sono le versioni Elegance, GS Line, GS Line+ e Ultimate. Ai due estremi del listino ci sono la 1.2 turbo Edition a 22.550 euro e la 1.2 turbo 130 Cv automatica Ultimate a 30.050 euro.

LA PREFERITA

Considerando molti aspetti, a partire dal prezzo (35.250 euro, al netto di incentivi),

ha senso fare più di un pensiero sulla Mokka-e, che ha minime differenze estetiche rispetto alle versioni termiche. Lo schema propulsivo è formato da un'unità da 136 Cv alimentata da una batteria da 50 kWh. L'erogazione di potenza dipende dal programma di guida: in Eco sono 82 Cv e 180 Nm di coppia; in Normal 109 Cv per 220 Nm; in Sport 136 Cv e 160 Nm. Ad una colonnina veloce in corrente continua DC, la ricarica può assorbire fino a 100 kW, con un tempo di 30 minuti per arrivare all'80%. Mentre in corrente alternata AC ad una normale presa domestica o wallbox (oppure alle colonnine pubbliche che di norma arrivano a 22 kW), la Mokka-e offre di serie un caricatore di bordo da 7,4 kW, oppure a richiesta, per 1.000 euro, un sistema trifase che assorbe fino a 11 kW. La variante a corrente si porta a casa versando un anticipo di 3.600 euro, seguito da 35 rate mensili



da 199 euro. Al termine dei tre anni, se si decide di acquistarla, si devono sborsare 17.879 euro.

I TEMPI DI CONSEGNA

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

IL VALORE RESIDUO

I modelli Opel hanno valori medi per la categoria di appartenenza. Sul tema è disponibile il portale Spoticar che permette la ricerca e l'acquisto dei vari modelli, protetti da una garanzia di 12 o 24 mesi con chilometraggio illimitato oltre che sottoposti a un centinaio di controlli qualitativi.

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 (in più c'è la manutenzione straordinaria).

LE FORMULE FINANZIARIE

Per i privati sono due, messe a punto da Opel Financial Services. 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 la persona 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. Il canone fisso mensile è determinato dal veicolo scelto, dalla durata del contratto, dal chilometraggio e dai servizi richiesti.

I PREGI E I DIFETTI

Il pubblico è stato colpito immediatamente dal design, che tra l'altro rende più dal vivo che in foto. C'è personalità e scelte (mascherina, gruppi ottici, posteriore) che vedremo sui prossimi modelli della Casa. Il posto guida è molto curato, come il sistema multimediale, efficiente e con un effetto scenografico che ha il suo peso. La Mokka – parliamo sempre delle varianti con le motorizzazioni termiche – non delude per la dinamica di guida e per

l'insonorizzazione, anche ad alta velocità. Tra gli aspetti migliorabili (teoricamente) ci sono l'accessibilità e lo spazio per i passeggeri posteriori – peraltro il design lo impediva – oltre a una climatizzazione non al top.

IMMAGINE

Oltre che una vettura, con idee interessanti, Mokka è un manifesto della 'nuova' Opel che dopo aver ripreso energia, grazie alla cura PSA, entra in Stellantis con l'ambizione di ritrovare gli antichi fasti, puntando su peculiarità storiche: la sostanza, il comfort e le doti stradali. Tutte a buoni livelli, considerando il target di una clientela, generalista e con budget normali. Ora il salto di qualità, affidato in primis a un design che la rende differente dalle concorrenti, numerose ed agguerrite. Per chi cerca la distinzione stilistica e un equipaggiamento corretto, senza potersi permettere una premium, la Mokka è una valida scelta.

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



Come sta andando l'ibrido, al di là di tante teorie e (spesso noiosi) dibattiti sull'elettrificazione? Bene, bisogna ammetterlo. Più di quanto molti pensino. Nel primo semestre 2021, secondo i dati Unrae, le full hybrid sono arrivate a quota 27,4% sul totale del mercato – cinque volte abbondanti in più rispetto al valore del 2019 – e se proseguono su questo passo, a fine anno saranno la tipologia di alimentazione numero uno: i diesel sono al 22,4% e i benzina al 30,3%. Quanto alle plug in, sono al 4,7% curiosamente alla pari dei veicoli elettrici puri. È la conferma di un mercato dove si fa ancora a fatica a vendere auto che richiedano la fermata a una colonnina, nel caso non si abbia il caro vecchio garage dove è installabile una wallbox. Ma le Case non mollano, giustamente: questo mese, ci siamo dedicati alla 508 SW plug in di Peugeot (che è il costruttore del momento per quanto riguarda l'ibrido e l'elettrico) e alla CX-30 di Mazda che punta invece sul mild hybrid al pari di non pochi rivali. Due modi diversi di essere presenti in un mercato che fatica, ma non può che sperare in un futuro migliore.



Peugeot 508 Hybrid 225 e-EAT8 SW

Oggi anche PHEV, volendo Sport Engineered

Le station wagon del segmento D rappresentano da sempre uno dei veicoli preferiti dai grandi viaggiatori. Lo restano in parte ancora oggi, nonostante il massiccio spostamento dei gusti verso le Suv. Tuttavia chi macina tanti chilometri generalmente sceglie una motorizzazione diesel. Come va collocata quindi un'auto plug in come la Peugeot 508 SW Hybrid? Si avvicina a un profilo di utente che gira tanto in città, ha possibilità di ricaricare la batteria, ogni tanto si concede un viaggio lungo, cerca stile e comfort ma qualche volta vuole anche divertirsi un po' guidando. Esternamente il modello si distingue dal resto della gamma solo per il logo specifico su portellone e fiancata nonché per la diversa collocazione dei terminali di scarico (separati invece di essere raggruppati) oltre alla presenza sul lato sinistro dello sportellino per la ricarica. Nell'abitacolo, oltre alle differenze nella strumentazione, come le modalità di guida e le informazioni specifiche dell'apparato ibrido mostrate sullo schermo, salta all'occhio lo specchietto interno (senza cornice), alla base del quale è installato un Led blu che si attiva quando si circola in modalità elettrica.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Si articola su due soli allestimenti (Allure e GT, volendo con dei pack aggiuntivi) e un livello di

potenza del motore, pari a 290 Cv. I prezzi partono da un minimo di 48.850 euro e arrivano ad un massimo di 54.350. Per chi cerca prestazioni elevate e un

maggior piacere di guida, c'è la variante Peugeot Sport Engineered che allinea 360 Cv e ben 520 Nm di coppia massima. Numeri da sportiva che le permettono di passare da 0 a 100 km/h in appena 5,2 secondi e di toccare i 250 km/h, emettendo appena 46 grammi di CO₂ per km. In questo caso, il *powertrain* è costituito dallo stesso turbo a benzina 1.6, che invia la potenza all'anteriore e due motori elettrici: quello da 110 Cv è disposto anteriormente oltre che integrato al cambio automatico eEAT8 mentre l'altro, da 113 Cv, si trova sull'asse posteriore. Il prezzo è di 69.450 euro, con un valido equipaggiamento.

LA PREFERITA

Come detto, si tratta di scegliere tra l'allestimento Allure e GT: sostanzialmente è questione di sentirsi meno e più sportivi nell'anima. Il benzina PureTech a quattro cilindri 1.6 turbo da 180 Cv è

assistito da un motore elettrico da 80 kW/110 Cv. La potenza massima di sistema è di 225 Cv, abbastanza per trasportare agevolmente una consistente massa a vuoto di 1.820 kg. Va detto che, in condizioni di batteria scarica, anche i "soli" 180 Cv del motore termico sanno farsi rispettare. La batteria ha una capacità di 11,8 kW, in grado di permettere un'autonomia in modalità unicamente elettrica di 52 km (standard Wltp). Per una ricarica completa, tramite collegamento ad un impianto domestico da 8 ampere e il caricatore in dotazione da 3,7 kW, servono 6 ore e 30 minuti. Se s'installa una wallbox e si acquista il caricatore opzionale da 7,4 kW il tempo va da circa un'ora e mezza ad un'ora e 45 minuti.

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 della categoria. La Casa ha la nuova divisione – Spoticar – 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 l'assistenza (formula Peugeot Assistance, anche su 10 anni) e la manutenzione con tre contratti, ampliabili a loro volta con successive opzioni: Security, Efficiency e Dynamic.

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 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 (vedi la manutenzione) e fornendo polizze d'assicurazione e per la protezione dell'auto.

I PREGI E I DIFETTI

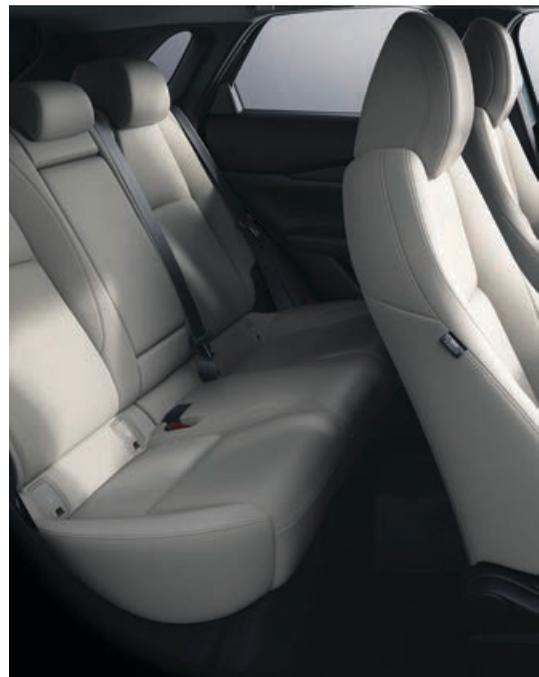
In pole position mettiamo l'assistenza alla guida: il pacchetto Adas della casa transalpina è ai vertici. Molti sistemi sono di serie, come la frenata d'emergenza e il mantenimento in corsia. E tra gli optional c'è l'utilissimo visore notturno. Sempre in tema guida, giusto sottolineare la maneggevolezza del mezzo: nonostante le dimensioni ingombranti, questa *wagon* è facile da guidare, divertente e poco affaticante. E non manca di un po' di sprint. 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 un po' laboriosi e – a parer nostro – 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, che ora può contare anche sulla variante plug in. Peugeot viaggia sul sicuro quando l'obiettivo è trovare il comfort e la sicurezza.

Ma secondo noi, la 508 SW è piacevole anche esternamente: non sempre le auto spaziose soddisfano l'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 rassicomiglia un po' alla Panamera. Non è da tutte le wagon sul mercato.



Mazda CX 30

Aggiornamento ibrido

I numerosi premi internazionali di design e una sensibile attenzione all'estetica fanno della Mazda CX-30 una delle crossover medie con maggiore personalità stilistica. Molto deriva dal fatto che si tratta del secondo modello – dopo l'elettrica MX-30 – che segue la filosofia Kodo, elaborata dalla Casa in base all'estetica tradizionale giapponese: pulizia delle linee, assenza totale di spigoli, essenzialità. Sulla bellezza, in definitiva, non si discute e l'equilibrio si nota anche guardando dall'alto la vettura. Il 2021 ha regalato alla CX-30 un allestimento, dal forte significato quale 100th Anniversary, a ricordare il centenario della fondazione per la Casa di Hiroshima. Si distingue per la colorazione bianca della carrozzeria e il rivestimento in pelle bordeaux per i sedili, con il logo 100th Anniversary impresso nei poggiatesta. Non è una scelta obbligatoria, ma il significato e l'equipaggiamento ci sono tutti.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Quattro le versioni a gasolio e ben 27 mild hybrid. L'unico diesel è il 1.8 Skyactiv D da 116 Cv, trazione anteriore, disponibile nei classici allestimenti Mazda: Evolve, Executive, Exceed ed

Exclusive. Il listino parte da 26.950 euro. L'ibrido è l'2.0 Skyactiv-G da 122 Cv con i medesimi allestimenti e la possibilità di avere la trazione integrale in luogo di quella anteriore. Lo stesso propulsore può erogare 150 Cv e 179 Cv, senza che cambi la line-up

delle versioni. Poi c'è la nuovissima variante, che fa salire la potenza a 186 Cv, anche qui in filosofia con il resto della gamma. La forbice di prezzo è ampia: da 24.750 euro per la 2.0L Skyactiv-G M-Hybrid 2WD Evolve a 37.000 euro per la 2.0L Skyactiv-X M-Hybrid AWD Exclusive.

LA PREFERITA

Come detto, nel model year, Mazda non si è limitata all'estetica, perché ha deciso di fare un upgrade al 2.0 SkyActiv X (ribattezzato e-SkyActiv X), il propulsore a benzina dove l'accensione avviene combinando la scintilla della normale candela con la compressione tipica dei motori a gasolio. Oltre ad un sostanziale aggiornamento al modulo di controllo elettronico del mild hybrid, studiato per ottimizzare consumi ed emissioni di CO₂ (in effetti ci sono riusciti), la serie di modifiche ha portato all'aumento sia della potenza passata da 179 a

186 Cv, sia della coppia massima ora di 240 Nm, 16 più di prima. Invece non è cambiato l'abbinamento all'unità elettrica da 48 volt e 7,9 Cv, collegata al 4 cilindri tramite una cinghia, con una piccola batteria agli ioni di litio. Il cambio è manuale a sei marce e la trazione anteriore. Il prezzo di questa versione, sempre 100th Anniversary, è di 36.500 euro.

I TEMPI DI CONSEGNA

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

IL VALORE RESIDUO

I modelli Mazda hanno valori medi per la categoria di appartenenza. Sul tema è disponibile il portale Mazda Best Selection che permette la ricerca e l'acquisto dei vari modelli, con meno di cinque anni di anzianità e con un massimo di 125mila km percorsi. Oltre che



sottoposti a 125 controlli qualitativi, vengono proposti con finanziamenti ed estensioni di garanzia.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia base prevede tre anni (o 100mila km). L'estensione è rappresentata dal MazdaBest5, che prolunga la garanzia base, fino ad altri 24 mesi o al massimo di 200mila km. Quanto alla manutenzione, Mazda ServicePlus è il programma per acquistare in anticipo gli interventi programmati.

LE FORMULE FINANZIARIE

Se ne occupa Mazda Financial Services, con il servizio svolto da Santander Consumer Bank. La prima formula è Mazda Advantage basata sul Valore Futuro Garantito e le tre classiche soluzioni a fine contratto (sostituire l'auto, tenerla o restituirla). La seconda è Mazda Mobility che consente di avere la vettura

completa di tutti i servizi, inclusi in un canone mensile. È particolarmente attenta alle esigenze in campo assicurativo: Polizza RC Auto, gestione del bollo, assicurazione sul credito, copertura Furto Incendio, fino alla Kasko totale. Inoltre, Mazda è una delle Case più attive e flessibili sul fronte delle promozioni: per questo consultare il sito ufficiale.

IL NOLEGGIO

Mazda Rent è la soluzione a lungo termine con canone mensile fisso e durata contrattuale flessibile pensata per il business. Comprende tutte le pratiche di immatricolazione, messa su strada, assicurazione RCA, furto e incendio, manutenzione ordinaria e straordinaria ed assistenza stradale 24/24 ore. Un esempio concreto della soluzione applicata a una CX-30 da 27.350 euro a listino: 3.500 euro di anticipo e 296 euro al mese per tre anni.

I PREGI E I DIFETTI

Partiamo dai consumi che la nuova motorizzazione ha abbassato ancora: la CX-30, grazie al sistema mild hybrid, arriva a 17,9 km/l nel ciclo medio contro i 15,4 km/l di prima (entrambi Wltp). Buono il comfort, sia come spazio sia come silenziosità dell'abitacolo. Da copione Mazda, la valida dotazione. Nel caso della 100th Anniversary, ci sono cerchi in lega di 18" con logo dedicato, fari a matrice di led, sedili anteriori riscaldabili e a regolazione elettrica, impianto multimediale con schermo di 8,8" e navigatore. Oltre a un pacchetto di Adas – sempre di serie – dove spiccano la frenata automatica d'emergenza attiva anche nelle retromarce e il monitoraggio dell'angolo cieco dei retrovisori. Tra gli elementi da migliorare citiamo il cambio manuale con le marce molto lunghe, che smorzano in parte la progressione, e il sistema

multimediale privo di schermo tattile, a volte un po' macchinoso.

IMMAGINE

Mazda non è sicuramente un grande produttore, in base alla quantità e presenza sui mercati. Ma nei suoi cento anni di attività ha mostrato un'indubbia personalità stilistica e tecnica. Basti pensare all'iconica MX-5, la roadster più amata al mondo. Oggi Mazda sta seguendo una rotta precisa, di elettrificazione senza forzature, con un design riconoscibile. Quel 'Kodo' che piace anche a quanti non sono acquirenti di una vettura della Casa. Una curiosità: Mazda, nella lingua giapponese, significa lo "spirito che crea con il pensiero", quello dell'unico Dio della religione zoroastriana. La perfetta carta di identità di un costruttore che continua a vivere, ideare e lanciare vetture non omologabili alle altre.

L'analisi di **MISSION Fleet**



Moriremo 'suvisti'? Non è detto, anche se quella Suv continua a essere la tipologia più amata: nei primi otto mesi dell'anno, le immatricolazioni sono state circa il 40 per cento del totale su un mercato in difficoltà. C'è un altro 60, fatto soprattutto di berline compatte dei segmenti B e C, comunque. L'aspetto più interessante è rappresentato dallo sviluppo all'interno del 'segmentone" Suv di varie tipologie: quella più di tendenza è la Suv-coupè di cui l'Audi Q4 Sportback e-tron esprime al meglio – e in chiave elettrica – i concetti basilari. Che sono performance, piacere di guida e soprattutto un design che conquista a prima vista. L'essere a zero emissioni resta chiaramente un plus, che tra qualche anno dovrebbe (o potrebbe) diventare normalità. Nell'attesa, servono le Suv da grandi numeri, pensate appositamente per il mercato continentale come è appunto la Kia European Sportage che ha tutte le carte in regola per proseguire bene la storia delle precedenti generazioni. Fateci caso, ha solo motorizzazioni ibride e non elettriche: mild hybrid, full hybrid e plug in hybrid. Perché bisogna vendere le auto e non solo presentarle come gioielli all'avanguardia.



Kia Sportage Sviluppata per il mercato europeo

Non è più tempo di *world car*, almeno per Kia. La Casa coreana ha svelato il nuovo modello di Sportage all'ultimo IAA Mobility di Monaco e lo ha chiamato 'European Sportage'. Mentre scriviamo, mancano i listini e la certezza delle prime consegne, ma ci sono ampie possibilità di vederla nelle concessionarie Kia nei primi mesi del 2022: il listino comunque dovrebbe essere vicino a quello della generazione sul mercato. La differenza principale riguarda le dimensioni. La Sportage 'europea', infatti, è lunga 4,52 m, ovvero 14 cm in meno della versione presentata in un primo momento, ma comunque 3 cm in più del modello che va a sostituire. Anche il passo è più corto con una misura di 2,68 metri, ossia 7 cm in meno della Sportage 'globale'. In ogni caso, il look dinamico e futuristico viene confermato a partire dall'ampia calandra con disegno a nido d'ape, rinominata dalla Casa come *Digital Tiger Face*.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

La versione più potente della nuova Sportage è rappresentata dal *powertrain* ibrido plug in da 265 Cv che combina l'azione di un motore 1.6 T-GDI a benzina da 180 Cv con un elettrico da 66,9 kW

alimentato da una batteria da 13,8 kWh. In alternativa, è disponibile una variante full hybrid che unisce lo stesso motore termico con una batteria più piccola da 1,49 kWh che si ricarica durante la marcia. In questo caso la potenza complessiva erogata è di 230 Cv. Ci sono

poi le unità mild hybrid da 150 e 180 Cv a benzina e da 136 Cv diesel. Le trasmissioni sono l'automatico DCT a 7 rapporti e il manuale a 6 marce. Tecnicamente, una delle novità più importanti è il Terrain Mode, sistema che regola automaticamente le impostazioni del veicolo per affrontare neve, fango e sabbia. Su asfalto, invece, si possono selezionare le modalità di guida Comfort, Eco e Sport. Anche l'equipaggiamento di sicurezza si preannuncia completo grazie all'Highway Driving Assist che mantiene velocità e traiettoria dell'auto in autostrada e al Blind Spot View Monitor che mostra la visuale dell'angolo cieco dello specchietto direttamente nel quadro strumenti.

LA PREFERITA

Facile pensare che l'inedita PHEV sia la versione su cui Kia punti maggiormente e incontri di più il favore del pubblico. Ma anche le altre

sono molto centrate per le esigenze del mercato. In comune, hanno un abitacolo dallo stile molto tecnologico a partire dai due schermi curvi da 12,3": uno è il quadro strumenti con grafica configurabile, l'altro è l'*infotainment* vero e proprio abbinabile a un impianto audio Harman Kardon. In generale, gli interni appaiono molto curati con poltrone in pelle e tessuto e dettagli che simulano la fibra di carbonio. Molto sfruttabile anche il bagagliaio che ha una capacità variabile da 591 a 1.780 litri se si abbattano i sedili posteriori in modalità 40:20:40.

I TEMPI DI CONSEGNA

Kia dichiara un tempo sui 90 giorni, ma la problematica attuale legata ai chip facilmente porterà a un ritardo.

IL VALORE RESIDUO

La Sportage resta una vettura ben rappresentata e



valutata sul mercato dell'usato. La Casa ha un programma specifico che offre vetture usate con meno di 4 anni e 120.000 km sottoposte a 105 accurati controlli, con una risposta in meno di 4 ore dalla richiesta web.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia legale di 7 anni/150mila km, è possibile chiedere un'estensione con la proposta Kia Care che può essere acquistata nelle due versioni Basic e Plus, con finanziamento o contanti.

La convenienza è garantita: i tagliandi a prezzo fisso permettono di usufruire di uno sconto pari al 20% sui ricambi e del 25% sui lubrificanti.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono tutte messe a punto da Kia Finance. La più nota è Scelta Kia che offre la possibilità di acquistare la

vettura con un minimo anticipo, piccole quote mensili e Valore Futuro Garantito. E alla fine del contratto, c'è la libertà di scegliere se sostituire, restituire o tenere l'auto. Grazie alla flessibilità di Scelta Kia si può anche includere in un'unica quota mensile anche i principali servizi accessori, come l'assicurazione Auto e la manutenzione programmata Kia. *Join Kia* è invece la soluzione di acquisto tradizionale con la semplicità di un finanziamento a rate mensili costanti e anticipi e durate contrattuali personalizzabili in base alle proprie esigenze. Interessante anche K-Lease che garantisce la flessibilità di un piano finanziario personalizzato e la convenienza di una soluzione "zero pensieri", con la possibilità di includere all'interno di un unico comodo canone mensile tutti i principali servizi accessori.

IL NOLEGGIO

Oltre a K-Lease, nato dall'esigenza della clientela Business e basato su soluzioni che uniscono la flessibilità delle proposte di acquisto a privati, la completezza delle soluzioni di noleggio a lungo termine e la convenienza tipica del leasing finanziario in termini di fiscalità, la Casa ha messo a punto Kia Renting Business: soluzioni per il noleggio a lungo termine con Kia Renting e formule di finanziamento personalizzate Kia Finance.

I PREGI E I DIFETTI

La Sportage è sicuramente una delle migliori Suv sul mercato. Gli aspetti migliori restano il comfort (l'abitacolo è accogliente e le sospensioni filtrano bene le asperità del fondo stradale) e la dotazione di sicurezza, all'altezza o superiore alle concorrenti per tecnologia e numero di sistemi. Tra i pregi va compresa una

garanzia di ben sette anni. Un elemento migliorabile è il posizionamento di qualche comando sul volante e in plancia.

IMMAGINE

Kia è ormai un player importante sul mercato continentale, con ambizioni di ampliare la quota soprattutto con i modelli elettrici puri come la EV6. Ma i numeri per il momento sono ancora affidati alla Sportage, modello di grande affidabilità, con un prezzo corretto e una qualità media elevata. La nuova generazione vuole 'entrare' ancora di più nel cuore degli appassionati da Capo Nord a Lampedusa. Lo ha detto chiaramente Jason Jeong, presidente di Kia Europe, sottolineando durante la presentazione che il modello «è stato progettato con cura, sviluppato e affinato in modo specifico per l'Europa, in un processo che annulla i confini per stabilire nuovi *benchmark* nel segmento delle Suv».



Audi Q4 Sportback e-tron

La Suv elettrica più compatta

Ancora un'Audi di grande personalità. Forse ancora maggiore del solito. Sul piano estetico la Q4 Sportback mantiene le linee sinuose e i tratti filanti della Q4 e-tron, da cui si differenzia per un aspetto ancor più sportivo: il profilo spiovente del tetto e i montanti posteriori fortemente inclinati si raccordano alla parte posteriore che mostra un design filante e molto dinamico, rafforzato dallo spoiler alla base del lunotto. Davvero notevole la grinta, espressa dalla grande mascherina esagonale chiusa (la presa d'aria "vera" è più in basso), dai taglienti fari a matrice di led (1.360 euro, permettono di scegliere fra quattro "firme" luminose per le luci diurne da impostare attraverso lo schermo al centro della plancia) e dai grossi parafanghi, segnati da vistose nervature. È migliorata, invece, l'efficienza aerodinamica, con il Cx pari a 0,27 nella Sportback contro lo 0,28 della Q4 e-tron.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Tre i modelli sul mercato, partendo dalla 35 e-tron da 170 Cv, che è a trazione posteriore come la versione intermedia 40 e-tron da 204 Cv: hanno un'autonomia dichiarata di 347 e 532 km. Ai vertici c'è la 50 e-tron quattro da ben 299 Cv e a trazione integrale grazie

alla presenza di un secondo motore elettrico abbinato alle ruote anteriori. La batteria da 77 kWh effettivi (82 kWh nominali) della Q4 e-tron 50 quattro – secondo la Casa – consente di percorrere 495 km con una ricarica completa, che richiede 7 ore e mezza collegando il cavo a una fonte in corrente alternata

(AC) con potenze fino a 11 kW. Se invece, ci si attacca a una colonnina in corrente continua (DC) con potenze fino a 125 kW, stando ai dati ufficiali, per accumulare l'80% dell'energia bastano meno di 38 minuti.

LA PREFERITA

Difficile sfuggire al fascino (e ai cavalli) della 50 e-tron quattro. E tra gli allestimenti bisogna obbligatoriamente scegliere tra il Business Advanced (64.150 euro) e S Line Edition (65.750 euro). Le prestazioni sono entusiasmanti: 0-100 km/h in 6,2 secondi, velocità massima autolimitata a 180 km/h. Va ricordato che l'abitacolo è identico a quello della Q4: accogliente, spazioso e tecnologico. Lo stile è hi-tech ed essenziale, i comandi principali sono posizionati con cura. La strumentazione digitale Virtual Cockpit, visibile su un display di 10,25" di diagonale, è di serie, come il sistema multimediale MMI con lo schermo tattile di 10,1" o 11,6" al centro della

plancia, orientato verso il conducente.

I TEMPI DI CONSEGNA

Audi dichiara un tempo sui 90 giorni, anche se le problematiche attuali legate alla mancanza di semiconduttori stanno rallentando le consegne.

IL VALORE RESIDUO

I modelli Audi rappresentano una 'sicurezza' sul mercato dell'usato. La Casa ha un programma specifico – Prima Scelta plus – che offre vetture con meno di 60 mesi e 150.000 km sottoposte a 110 accurati controlli. La garanzia è di quattro anni a partire dalla data d'acquisto. L'usato Audi include anche auto aziendali con meno di sei mesi o 6.000 chilometri.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia è possibile chiedere



un'estensione sino a tre, quattro o cinque anni dalla data di immatricolazione (rispettivamente fino a un massimo di 90mila, 120mila o 150mila km 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 50.000 km 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 fissato, in base alla scelta della durata o del chilometraggio.

LE FORMULE FINANZIARIE

Pur restando le tradizioni formole di acquisto, in

particolare per la gamma elettrica si punta su Audi Value che – lo dice il nome – garantisce soprattutto il valore futuro dell'auto. Con la libertà di guidarla subito e, al termine del finanziamento, decidere se completare l'acquisto, sostituirla o restituirla. Inoltre, Audi Value offre la possibilità di personalizzare l'anticipo, la rata, la durata, il chilometraggio e gli eventuali servizi aggiuntivi in base alle proprie esigenze, beneficiando dell'estensione di garanzia Audi Extended Warranty.

IL NOLEGGIO

All'innovativo noleggio a breve termine (anche di un solo giorno), Audi affianca la formula a lungo termine denominata Audi Value Noleggio. Il canone comprende servizi assicurativi, di manutenzione, di assistenza dedicata, l'installazione di una wallbox domestica di Enel X e l'accesso gratuito per 12 mesi al servizio Audi

e-tron Charging Service, articolato su 18.000 stazioni di ricarica pubbliche in Italia, inclusa la rete ad alta capacità Ionity, con un'unica card e un unico contratto. Un esempio: una Q4 Sportback 40 e-tron Business (prezzo: 57.350 euro) con la formula a lungo termine (36 mesi/45.000 km) Audi Value Noleggio richiede un canone mensile di 499 euro.

I PREGI E I DIFETTI

A parte l'immancabile feeling di guida, le 'cose belle' sono comuni a tutte le Audi: prestazioni eccellenti, finiture di alto livello, ampia disponibilità di personalizzazioni, abitacolo spazioso e ben modulabile. E in questo caso, pure il grande baule che offre una capacità perfino superiore a quello della Q4 e-tron e della Q5, lunga 9 cm in più: 535 litri di capacità minima contro i 520 delle altre due Suv. Sull'altro fronte – non è una novità – la dotazione di serie è adeguata ma risulta

quasi impossibile non fare alzare il prezzo.

IMMAGINE

Il concetto Sportback è figlio della *show car* che stupì tutti al Salone di Detroit nel 2009. Andava oltre la compatta A3, che nel 2004 aveva adottato la denominazione per la configurazione di carrozzeria a cinque porte, introducendo le linee della prima generazione di A7 Sportback, svelata nel 2010, e gli stilemi che avrebbero poi caratterizzato ampia parte dell'offerta Audi sino a oggi. Il concept Sportback nasceva ispirandosi alle migliori fastback degli Anni '60: vetture dall'indole sportiva con carrozzeria a due volumi, coda spiovente e rastremata in stile coupé, lunotto molto inclinato e bagagliaio incluso nello stesso volume dell'abitacolo. Con il tempo, si è evoluto benissimo: oggi le varianti Sportback realizzano circa il 40% delle vendite totali Audi. Non stupisce, perché conquista immediatamente.

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



Se guardiamo i dati del 2021 – anno non certo brillante per il comparto – le vetture plug in sono arrivate al 4,75 per cento di quota. Siamo lontani dai numeri delle auto full hybrid (ovvio, quest'ultime non necessitano di colonnine ma sono autoricarabili), ma è un risultato di livello e fa pensare che nel momento in cui ci saranno strutture di ricarica più diffuse, arriveremo a un ulteriore aumento della tipologia. Soprattutto, nella fascia di guidatori tradizionali, è più rassicurante poter contare sull'accoppiata termica-elettrica che sull'elettrico puro. Il mercato sta coinvolgendo ogni Casa, anche su modelli storici. Era impensabile qualche anno fa pensare a una Bmw Serie 3 che non fosse benzina o diesel ed ecco che il brand tedesco ha rivisto le concezioni in chiave ibrida. Hyundai, marchio più giovane e meno legato al termico, ha pensato di offrire ogni tipo di ibrido su Tucson, Suv che sta conquistando quote importanti di mercato. A partire dalla variante PHEV che abbiamo analizzato questo mese, insieme alla già citata Serie 3.



BMW Serie 3 330e Touring Business Advantage

Brillante wagon da flotta

La sesta generazione della Serie 3 Touring si conferma una brillante e confortevole wagon, che grazie alle dimensioni maggiori rispetto ai precedenti modelli offre più spazio per passeggeri e bagagli. Il design regala grande dinamicità: la tipica mascherina a doppio rene dà carattere al frontale, ben si raccorda con gli sfuggenti fari (full led, come i fendinebbia) e costituisce il punto di partenza per il lungo cofano, che slancia il profilo. L'abitacolo ben rifinito, 'pulito' e personalizzabile (attingendo alla lunga lista degli optional) ricalca quello delle altre BMW di ultima generazione e ripropone il BMW Live Cockpit Professional. Si compone del cruscotto digitale e del più sofisticato impianto multimediale (con schermo di 10,3") predisposto per offrire molti servizi online. Proposta a trazione posteriore o integrale, la Serie 3 Touring resta un esempio di ottima vettura familiare, anche con i motori meno potenti, soprattutto in presenza dell'efficace cambio automatico con convertitore di coppia e otto marce.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

È sicuramente ampia, con propulsioni a benzina e ibride (plug in e mild hybrid)

che sommate ormai rappresentano due terzi della gamma. Due le varianti ricaricabili: la 320e con il 2.0 litri turbo

benzina da 204 Cv e la 330e con lo stesso motore ma con 252 Cv di potenza. Il sistema a 48V, basato su motori a gasolio, si trova invece sulla 316d con il 2.0 litri da 122 Cv, la 318d e 320d (con lo stesso 2.0 ma da 150 e 190 Cv), la 330 d con il 3.0 litri da 286 Cv. Ci sono anche le godibilissime varianti sportive: M 340i 48V xDrive Touring con il 3.0 litri benzina da 374 Cv e M 340d 48V xDrive Touring con il 3.0 litri diesel da 340 Cv.

LA PREFERITA

Quando un allestimento si chiama Business Advantage è una scelta naturale: prevede alcune piccole modifiche estetiche e dotazioni di serie utilissime come il cruise control, i sensori di parcheggio e il navigatore Business. E il propulsore più adatto ci sembra il 330e: un 2.0 turbo a benzina da 184 Cv con un motore a corrente con 113 Cv, integrato al cambio automatico a 8 rapporti (è quello, con convertitore di

coppia, comune alle altre Serie 3). Insieme erogano al massimo 252 Cv, che crescono a 292 quando, a batteria carica, in modalità di guida Sport e per solo 10 secondi si attiva la funzione XtraBoost. Oltre che nei rallentamenti, l'accumulatore si può ricaricare collegando (con il cavo in dotazione) l'attacco dietro il parafrangente anteriore sinistro a una presa. Con quella domestica, dai dati dichiarati, in circa 2 ore e mezza si passa dallo 0 all'80% dell'efficienza. Viaggiando soltanto con il motore elettrico in funzione, secondo la casa la BMW 330e può percorrere fino a 66 km, a una velocità non superiore a 140 km/h. Il consumo medio dichiarato è di 62,5 km/litro. Il prezzo della versione è di 59.900 euro.

IN ARRIVO

La gamma della Serie 3 non prevede novità a breve termine.



I TEMPI DI CONSEGNA

BMW dichiara un tempo sui 90 giorni.

IL VALORE RESIDUO

L'usato certificato di BMW Premium Selection è una certezza, alla luce dei controlli a 360° e della garanzia e assistenza stradale sino a 48 mesi. In più, ci sono i prodotti finanziari studiati appositamente a partire da U-Select che a fine contratto consente di scegliere se tenere la vettura usata sino a quel momento o cambiarla con un'altra.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, è possibile optare per una delle tre proposte di BMW Service Solutions. La prima è BMW Service Inclusive che prevede la manutenzione 'ordinaria'. La seconda è

Service Inclusive Plus che copre i servizi del pacchetto precedente, aggiungendo la manutenzione per le parti soggette a usura. La terza, limitata alle vetture con quattro anni di attività, si chiama Oil Inclusive e si occupa appunto degli interventi relativi all'olio.

LE FORMULE FINANZIARIE

Si passa ovviamente per BMW Financial Services. Le soluzioni finanziarie partono con BMW Select dove si ha la libertà di decidere a fine contratto se tenere il mezzo, rifinanziando la quota residua, restituirlo in concessionaria oppure cambiarlo con una nuova BMW, contando sulla valutazione inizialmente pattuita. Why-Buy è invece il leasing che garantisce il massimo della libertà con anticipi, durate contrattuali e valori di riscatto su misura. L'ultimo prodotto, in ordine di tempo, è Why-Buy Evo: un leasing operativo che offre la

possibilità di un canone già inclusivo di servizi e la libertà di modularne il contenuto sulla base delle proprie specifiche esigenze, in un *range* crescente di offerta. Tre i pacchetti: Silver, Gold e Platinum Plus.

I PREGI E I DIFETTI

I primi sono evidenti. Per esempio, i sistemi di assistenza alla guida sono ripresi dai modelli più in alto nella gamma BMW. Così come sempre dalle categorie superiori, arrivano optional di livello. Il comportamento stradale è all'altezza della tradizione di famiglia: il sistema ibrido è fluido nella risposta, regala all'auto un bel vigore e, non solo per brevi tratti, può funzionare anche solo a zero emissioni. C'è un piacere di guida notevole, favorito dalle sospensioni attive. L'unico elemento negativo è che la capienza del bagagliaio cala da 480 litri delle altre Serie 3 a 375, per la presenza delle batterie agli ioni di litio.

IMMAGINE

Difficile che negli ultimi anni, un modello di BMW non sia all'altezza delle aspettative del pubblico e non esprima innovazione in ogni aspetto. Basta dare un'occhiata al gioiello che la Casa tedesca ha esposto all'ultimo CES di Las Vegas: l'incredibile concept iX Flow dove la digitalizzazione, studiata con E ink, permette di adattare la carrozzeria del veicolo alle preferenze di ognuno. Basta un pulsante per cambiare il colore dell'auto, insomma. Senza toccare queste vette di lucida provocazione, la Serie 3 Touring ne è un valido esempio, per la mancanza di effettivi punti deboli e la cura in ogni elemento: dalla sicurezza all'infotainment e alle rifiniture. Certo, il ticket per possederla non è dei più economici. Ma resta un investimento, al di là del piacere estetico e prestazionale che regala.



Hyundai Tucson 1.6 PHEV

Gamma a tutto ibrido, anche con diesel

La quarta generazione della Hyundai Tucson segna un deciso salto di qualità rispetto a quelle precedenti, a partire dall'offerta di motorizzazioni. La Casa ha lavorato sull'estetica, riuscendo a dare qualche tocco di personalità a una Suv che si confronta con decine di concorrenti: le sfaccettature e gli spigoli della carrozzeria, gli originali gruppi ottici sia anteriori che posteriori, lo spoiler integrato la rendono piacevolmente diversa. In realtà, lo sforzo maggiore si vede in abitacolo: spazioso pure per chi siede sul divano (dalla seduta piatta e larga), elegante con una fascia nero lucido, arricchita di due profili a effetto alluminio, che raccorda le porte alla plancia e alla consolle. Ampio e di forma regolare il baule, che a divano in uso offre 558 litri di capienza, visto che la batteria sotto il fondo ne ha rubati 58 rispetto a quanto offre la Tucson full hybrid.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Hyundai lascia aperta la porta a quanti vogliono ancora il diesel (il 1.6 CRDI da 116 Cv) ma in sostanza propone una gamma a tutto

ibrido: full hybrid da 230 Cv, mild hybrid 48V (per il turbo benzina da 150 Cv e il diesel sempre da 130 Cv) e plug in hybrid da 265 Cv che è la variante provata, solo a trazione integrale e la più

potente della gamma. Il sistema ibrido di quest'ultima è basato sull'1.6 turbo iniezione diretta di benzina da 180 Cv con il cambio automatico a sei marce, abbinato a un'unità elettrica da 91 Cv. La alimenta una batteria da 13,8 kWh, che promette 62 km di autonomia a zero emissioni. Oltre che nei rallentamenti, l'accumulatore si ricarica collegando la presa a una wallbox a corrente alternata o a una presa domestica. Nel primo caso la batteria si può rigenerare in un paio d'ore e, nel secondo, in cinque ore. Per la cronaca, è presente una seconda e più piccola unità a corrente da 18 Cv: funge da alternatore e motorino di avviamento.

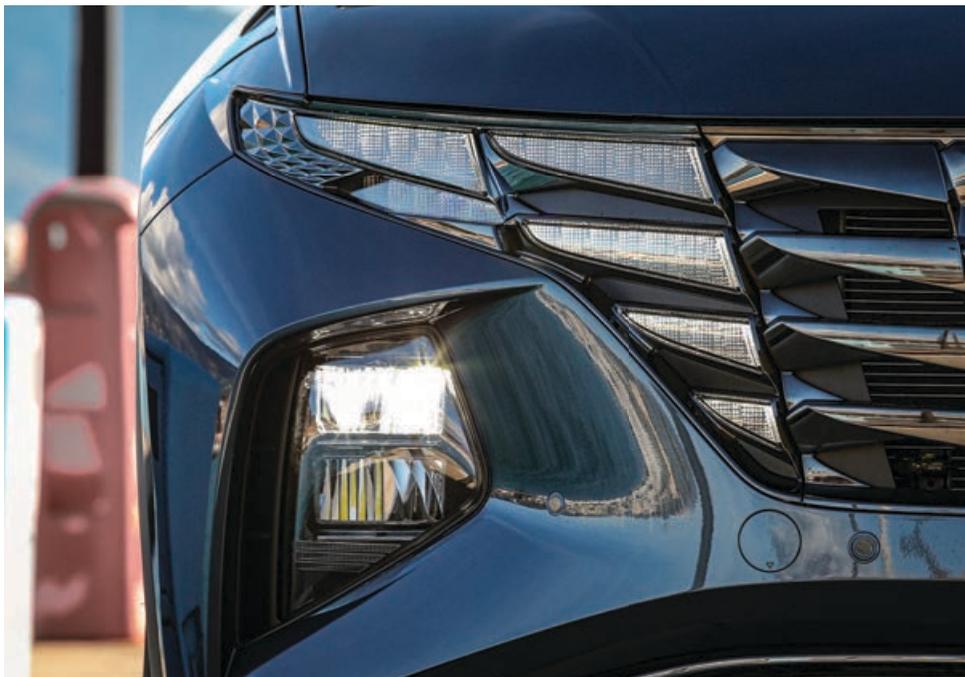
LA PREFERITA

Le prestazioni della Tucson 1.6 PHEV, venduta solo con cambio automatico, sono buone: 191 km/h di spunto massimo e uno 0-100 km/h in 8,2 secondi. Quanto al

consumo, come per tutte le plug in dipende molto dalla carica della batteria e da un uso più o meno intenso del motore elettrico. Il valore dichiarato è di 1.3 litri ogni 100 km, in condizioni ottimali. Tre gli allestimenti. Il meno caro XLine (44.500 euro) è già ben equipaggiato con i principali aiuti alla guida (fra cui il mantenimento in corsia), il climatizzatore trizona, i fari full led, l'impianto multimediale con navigatore, le ruote in lega di 19". A crescere ci sono l'eXcellence (46.100 euro) e l'N Line (46.600 euro). Tra gli optional, segnaliamo la funzione del monitoraggio dell'angolo cieco dei retrovisori: attivate le "frecce", si vedono nel quadrante del cruscotto – sul lato in cui si sta per spostarsi – le immagini riprese dalle retrocamere inserite negli specchietti. Utile e divertente.

IN ARRIVO

La gamma è completa.



I TEMPI DI CONSEGNA

Stante la situazione attuale, si parla di 180 giorni.

IL VALORE RESIDUO

Le vetture della Casa mantengono una quotazione paragonabile alle concorrenti dei rispettivi segmenti e la Tucson non fa eccezione. Valido il programma Hyundai Promise che permette di avere una copertura di ulteriori due anni di garanzia e il rimborso assistenza stradale. Inoltre, le auto certificate Hyundai Promise sono disponibili solo nelle concessionarie aderenti al programma e non possono avere oltre cinque anni di anzianità.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia Hyundai ha valore di cinque anni su un chilometraggio illimitato. La Casa, inoltre, propone pacchetti di manutenzione

con la possibilità di inserirne il costo nel finanziamento dell'auto.

LE FORMULE FINANZIARIE

Quattro le soluzioni di acquisto. La Standard ha anticipo e rata variabili, tasso fisso e durata sino a 84 mesi. La Doppio Zero e la I-Plus hanno un valore futuro garantito al termine del contratto con la differenza che la prima ha anticipo predefinito, TAN zero e durata 25 mesi mentre la seconda ha anticipo e rata variabili, tasso fisso e durata sino a 49 mesi. La più recente formula si chiama Hyundai By Mobility – ad anticipo predefinito e durata massima di 60 mesi – che consente di scegliere i vari servizi: RC Auto, assicurazione furto e incendio, Kasco, pacchetti di manutenzione. Si paga con un unico canone mensile e a fine contratto si decide se restituire la vettura o riscattarla.

IL NOLEGGIO

Il servizio Hyundai Renting, oltre a dare in omaggio il primo canone, offre il noleggio dell'auto e tutti i servizi che ruotano intorno alla gestione, compreso il servizio di manutenzione che viene effettuato presso la rete ufficiale. Non mancano promozioni direttamente dal sito web: mentre scriviamo la Tucson Hybrid viene proposta a 332 euro al mese, con tutto incluso.

I PREGI E I DIFETTI

Partiamo dall'abitacolo: la posizione di guida rialzata è comoda (di serie c'è la regolazione elettrica), il cruscotto digitale di 10.3" fornisce in modo chiaro molte informazioni. Pure lo schermo del sistema multimediale da 10,25", integrato nella plancia e non più flottante, non sarà spettacolare ma è di rara intuitività. I sedili perfetti sono il tocco in più in lunghi viaggi, la dotazione è

buonissima alla luce del listino. Mettiamo tra i plus anche i cinque anni di garanzia. Migliorabili sono la silenziosità (ad alte velocità, c'è un fruscio non terribile, ma si sente), la reattività che considerando i cavalli sotto il cofano ci si aspetterebbe più forte e i passaggi di marcia. Ma nel complesso, la Tucson si guida bene.

IMMAGINE

Che si tratti di una delle varianti ibride o di quelle termiche, la Tucson è un'auto per tutta la famiglia dai consumi contenuti, dalla guida confortevole e adatta alla città. Per chi macina molti km, soprattutto fuori città, la scelta migliore è la variante PHEV con una valida autonomia, che sale non di poco con una corretta gestione di guida. E senza essere un modello particolarmente originale, 'sta sul mercato' molto bene, infatti, nella classifica delle immatricolazioni, è non assoluta nel segmento C, il più competitivo.