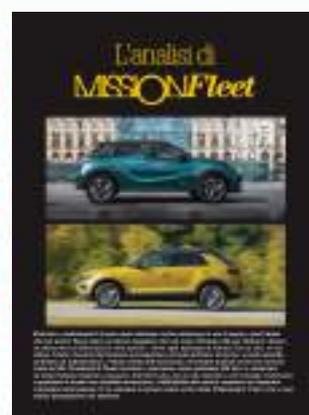
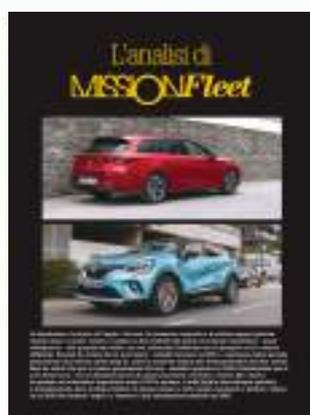


MISSION

La rivista dei viaggi d'affari

DAI SEI NUMERI DI MISSIONFLEET 2020
LA RACCOLTA DEGLI ARTICOLI

L'ANALISI DI MISSIONFLEET



MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

MissionForum 2020:
i desideri dei fleet manager

Digital transformation:
le APP sono il touchpoint

Dal Ces di Las Vegas:
ecco le città del futuro



**Volvo XC40 Recharge
Elettrica in sicurezza**

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



In Italia, il segmento B e C hanno rappresentato – secondi dati di Unrae – poco più di un quinto del mercato 2019. E il ‘peso’ dei Suv in questi due segmenti è notevole, tanto che si sta assistendo a una riparametrazione del primo: ci sono dei modelli che puntano all'estrema compattezza – sino a sfiorare il segmento A – e quelli, più numerosi, che puntano a dare battaglia al segmento C. In tutto questo movimento, è evidente che un'ulteriore arma sia rappresentata dalle propulsioni ibride ed elettriche.

I primi mesi dell'anno hanno portato due novità, ben diverse tra loro per marchio e offerta, ma che hanno in comune il passaggio sostanziale alla frontiera dell'elettrificazione per Ford (grande casa generalista) e Volvo (da sempre nicchia, esclusiva). La Puma, con le sue motorizzazioni mild hybrid, e la XC40 Recharge full electric saranno protagonisti nei rispettivi mercati. Perché hanno personalità e una visione intelligente.



Volvo XC40 Recharge Elettrica in sicurezza

Volvo sulla sicurezza è sempre stata in pole position, dettando la linea. Sulla guida autonoma, senza fare eccessivo battage (anzi, mettendo in guardia sui rischi di una cattiva applicazione) è pronta. Invece, sull'elettrificazione ha dovuto inseguire non poche case concorrenti. Ma ora con la XC40 Recharge si è messa al passo e promette una strategia d'attacco imponente: come vari rivali annuncia l'elettrificazione totale della gamma – in cinque anni il 50% di ibride e il 50% di elettriche pure –, ma ha anche fissato un ulteriore obiettivo: impiegare materiali riciclati per almeno il 25% delle parti in plastica di tutte le nuove vetture, a partire dal 2025.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Rispetto alle versioni con motore termico, la Recharge si differenzia unicamente per i paraurti specifici, la griglia sul frontale chiusa e la presa di ricarica che occupa lo spazio normalmente riservato al tappo del serbatoio. Le novità sono 'sottopelle', partendo dalla

compattezza dei motori e dalla batteria alloggiata nel pianale, che hanno liberato spazio per un vano di 31 litri sotto il cofano a compensare quello perso nel bagagliaio, inferiore per capacità di 47 litri rispetto alle XC40 'normali'. Costruita sulla piattaforma modulare CMA del Gruppo Geely, la XC40 Recharge ha un motore per ogni asse,

per 408 Cv di potenza complessiva e una batteria da 78 kWh. Scelta che regala valide prestazioni e oltre 400 km di autonomia secondo il ciclo WLTP. I 'rifornimenti' si possono fare in corrente alternata (fino a 11 kW, per un pieno all'80% in 7 ore e mezza) oppure continua (fino a ben 150 kW: bastano solo 40 minuti).

LA PREFERITA

La vettura – già prenotabile – è proposta nel solo allestimento R-Design, a 59.600 euro, con la dotazione top di gamma che include tra l'altro i sedili di pelle e tessuto, con supporto lombare elettrico, finiture esterne in nero lucido, gruppi ottici e fendinebbia a Led, i cerchi di lega da 19" e assetto sportivo Dynamic.

IN ARRIVO

Più avanti, arriveranno delle versioni della Recharge a un prezzo inferiore, meno

potenti, con batteria di capacità ridotta e un solo motore elettrico.

I TEMPI DI CONSEGNA

Presto per dirlo, visto che sarà già complicato averla in Italia entro fine 2020.

IL VALORE RESIDUO

Tradizionalmente i modelli Volvo sono una 'sicurezza' sul mercato dell'usato. La Casa ha un programma – Volvo Selekt – che si occupa dell'usato che deve sottostare a precisi parametri: età inferiore ai 5 anni, percorrenza massima 150.000 km, documentazione obbligatoria completa degli interventi di manutenzione effettuati dalle officine di riparazione autorizzate Volvo.

Ogni auto è coperta dalla garanzia di sostituzione entro 30 giorni (o massimo 1.500 km) e successivamente per un anno come fosse nuova. La



batteria è garantita 8 anni o 160.000 km

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, Volvo offre due contratti di manutenzione: Standard e Plus. La storica attenzione per il cliente viene sottolineata dal Service 2.0, basato su sei aspetti importanti: una persona di supporto sempre disponibile, verifica computerizzata dei sistemi di sicurezza e aggiornamento del software ad ogni tagliando, soluzioni di mobilità alternativa, possibilità di lavaggio auto, listino prezzi fissato per manutenzione e riparazione.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono quattro, messe a punto direttamente da Volvo Car Credit con formule simili o uguali a quelle di altre Case: Classic, Freeplan, Next by Volvo, Car Lease.

L'ultima offre la possibilità di scegliere tra diverse quote di anticipo e di riscatto finale, usufruendo dei vantaggi fiscali ed è quindi particolarmente adatta per aziende e professionisti.

IL NOLEGGIO

Quello a lungo termine è il Rent, disponibile ora anche per i privati, e che prevede un canone fisso e tutti i servizi già inclusi. Sta piacendo molto Care by Volvo: il nuovo servizio di mobilità completa per clienti privati e liberi professionisti a cui ci si abbona via web per una durata di 24 mesi. Il servizio comprende l'uso dell'auto con il completo sgravio di ogni spesa ulteriore, salvo quella per il carburante. È inoltre previsto l'accesso ad alcune facilitazioni come quella di poter disporre – per 14 giorni nell'arco del periodo – di un'altra Volvo di dimensioni diverse, in un luogo a scelta del cliente.

L'abbonato, se lo desidera, può permettere l'accesso all'auto – anche a distanza –, a familiari e amici con una applicazione sullo smartphone.

I PREGI E I DIFETTI

Sicuramente, l'estetica è azzeccata. La XC40 è un'auto molto rassicurante per chi conosce già le Volvo, perché sia all'interno sia all'esterno propone linee e dettagli familiari, ma nel suo insieme è 'fresca' e, nei desideri della Casa, s'indirizza a un pubblico più giovane per via delle colorazioni e delle dimensioni. Forse il lato posteriore non è all'altezza dell'anteriore ma è questione di gusti. Il difetto? È comune peraltro a tutte le vetture elettriche: il prezzo. In questo caso, ci vogliono quasi 60mila euro, quando l'identico modello con il motore a benzina più potente costa 10mila euro in meno e quello, nuovo, con l'ibrido 9mila in meno.

IMMAGINE

I Suv di segmento C erano un territorio inesplorato per Volvo e per questo motivo la Casa ha deciso di riproporre la sua formula vincente, con successo visto il record storico sul mercato internazionale. Ora l'ulteriore salto di qualità, che non si limita solo alla propulsione elettrica. Ci piace segnalare il lavoro fatto sull'infotainment. È tutto nuovo: anziché essere basato su Windows (come per le ultime vetture Volvo), è stato adottato il sistema sviluppato insieme a Google sulla piattaforma Android Automotive OS che supporta servizi come Google Assistant, Google Maps e Google Play Store (anche senza telefono connesso, sfruttando la connettività integrata dell'auto) e che viene aggiornato over-the-air. Per incentivare le vendite, Volvo rimborserà per il primo anno l'energia elettrica consumata. Lo farà attraverso l'app "One Year



Nuova Ford Puma

Passo lungo e optional da premium

Torna un nome storico dell'Ovale blu, ma lo fa in veste completamente diversa. Rispetto alla piccola coupé di fine secolo, la nuova Puma è una B-Suv derivata dalla Fiesta, ma con un frontale ispirato alla media di famiglia Focus e inediti gruppi ottici a sviluppo verticale. Lunga 419 cm, 14 in più della Fiesta, è solo di poco più corta rispetto alle principali rivali, come la Volkswagen T-Roc (423 cm). Tecnici e designer di Ford hanno fatto il massimo per offrire più spazio possibile ai passeggeri, dagli sbalzi molto ridotti (soprattutto dietro) al passo allungato. E ci sono riusciti, vedendo anche il bagagliaio che ha una capacità di 456 litri, grazie a un vano ampio e ben sfruttabile, che offre anche una soluzione originale: un profondo pozzetto da 80 litri ricavato nel piano di carico, che facilita il trasporto anche di oggetti molto ingombranti, senza obbligarci a reclinare gli schienali del divanetto.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

La Puma parte subito con due motorizzazioni mild hybrid a benzina, da 125 Cv e 155 Cv (la prima è disponibile anche non ibrida), mosse dall'eccellente propulsore a tre cilindri 1.0 turbo

EcoBoost. Il cambio è sempre manuale a sei rapporti. Tre gli allestimenti: Titanium, Titanium X e ST-Line X. Il 1.0 da 125 Cv a benzina costa rispettivamente 22.750, 24.750 e 25.750 euro mentre il 1.0 mild hybrid da 125 Cv ha prezzi

rispettivamente di 23.250, 25.250 e 26.250 euro. Infine, il 1.0 mild hybrid da 155 Cv è venduto unicamente con l'ST-Line X a 27.500 euro.

LA PREFERITA

Difficile non puntare sulla versione più potente e innovativa. Più delle prestazioni pure (205 km/h di velocità massima e 9 secondi nello 0-100 km/h), sono i consumi l'arma vincente della nuova Puma che sfiora i 18 km con un litro di benzina nel ciclo misto WLTP, grazie anche a una coppia che in modalità Sport con l'e-assist è di 240 Nm a 2.500 giri. L'equipaggiamento, considerando la spesa, è valido: cerchi in lega da 18", frenata automatica d'emergenza, avviso invasione e assistenza mantenimento corsia, Sync 3 con navigatore su touch da 8" e FordPass Connect, ricarica wireless, sensori di parcheggio posteriori, climatizzatore automatico, vetri oscurati, interni in

tessuto con sedili Zip, impianto premium Bang&Olufsen, sedili in pelle parziale, avviamento senza chiave, cruscotto digitale, pedaliera in alluminio, sospensioni sportive e scarico cromato.

IN ARRIVO

Nel secondo semestre arriverà la versione diesel con il 1.5 EcoBlue da 85 Cv, utilizzato anche sulla Fiesta.

I TEMPI DI CONSEGNA

Le concessionarie Ford hanno sempre un buon stock e la Puma non fa eccezione. Per vetture con richieste particolari – tipo con il tettuccio apribile – si parla di 75-90 giorni di attesa.

IL VALORE RESIDUO

È facile pensare a un buon valore, pur in un segmento competitivo, visto quanto succede per altri modelli Ford. Da ricordare che la



Casa ha il programma specifico Ford Approved per tutte le vetture certificate con meno di 5 anni di vita, percorrenza massima fino a 120.000 km e finanziamenti personalizzati.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, la Casa offre servizi specifici come il Ford Service Pack, con un periodo di validità stabilito al momento dell'acquisto. Da segnalare accanto all'offerta Ford Value Service 4+ dedicata ai possessori di veicoli con anzianità superiore ai quattro anni, i prezzi raccomandati Ford Service 0-3 per i tagliandi di manutenzione ordinaria da effettuarsi sui veicoli dell'Ovale Blu con anzianità inferiore ai tre anni.

LE FORMULE FINANZIARIE

Ford Credit – la banca del mondo Ford – fornisce ai privati una serie di soluzioni

finanziarie e assicurative, queste ultime attraverso le migliori compagnie internazionali. Per l'acquisto ci sono la notissima Idea Ford (con le classiche tre opzioni su un periodo fissato di due-tre anni). Per esempio, per Puma Titanium da 125 Cv, la Casa propone un finanziamento di 36 mesi con anticipo zero e rata mensile di 295 euro, Taeg del 6,87%. La stessa rata è prevista anche se si sceglie la mild hybrid di pari potenza; aggiungendo 20 euro al mese si può avere l'allestimento ST-Line X, per la stessa motorizzazione. Poi ci sono il tradizionale Finanziamento Ford a rate mensili su un arco di 12-60 mesi; il Leasing su 24 o 48 mesi. Da non dimenticare che la Casa affida a Ford Business le promozioni pensate per i titolari di partite IVA e le aziende in genere.

IL NOLEGGIO

Ford Business Partner è il

'Lungo Termine' pensato per chi desidera un pacchetto di servizi modulabile e una gestione del veicolo a 360° su una durata tra 12 e 72 mesi. Si può ridurre il canone mensile, grazie alla valorizzazione dell'usato (in permuta) o, in alternativa, grazie a una quota di anticipo in contanti, definita in base alle esigenze del cliente.

I PREGI E I DIFETTI

Detto che a parer nostro, è uno dei modelli migliori – per il design – dell'ultima generazione Ford, in concreto convincono il bagagliaio molto ampio per la categoria (in particolare grazie alla soluzione del Ford Megabox) e la parte motoristica: forse è un po' rumoroso, ma il mild hybrid a benzina risulta molto brillante e regala piacevolezza di guida, unendosi all'ottimale tenuta di strada in ogni situazione. Valida la dotazione di serie, basta pensare al sedile

dotato di massaggio lombare (vera chicca in questo segmento). Migliorabili invece qualche comando nascosto dal volante e la visibilità del lunotto, piccolo e inclinato.

IMMAGINE

Con la nuova generazione, la Puma ha sicuramente fatto un passo in avanti per confrontarsi con rivali "toste" come quelle del segmento B-Suv. Forse non è da 10 in nessun elemento, ma nella media generale è da 8, quindi risponde perfettamente alle esigenze di quanti cercano un mezzo comodo, sicuro, pratico e a guida alta. Nello stesso tempo, la tipologia di propulsori – a partire dai mild hybrid – con prestazioni valide e consumi parsimoniosi, la rende adatta a chi fa del business e vuole un'arma in più per girare senza limitazioni. Ford è una Casa con le idee molto chiare – soprattutto nei listini – e i risultati si vedono, non solo in Europa.

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale



MISSION FLEET AWARDS

IL RITORNO DI MFA

pag. 17



Scenari di mobilità

Auto connesse e condivise

Guida autonoma

La responsabilità
dei fleet manager

Vision Volvo

Sostenibili e per sempre

Ai Raggi X

Nuova Mercedes GLA
e Audi A3 Sportback

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



Non ci sono dubbi che nell'ultimo decennio, le case tedesche siano diventate sempre più le regine della fascia 'premium', riuscendo in una missione difficile: trasformare modelli del segmento C – quello centrale nel mercato europeo, un po' meno in Italia – in piccole ammiraglie, dotandole di un equipaggiamento di livello elevato, sul fronte della sicurezza e soprattutto nell'infotainment. Il 2020 sarà (anche) l'anno di due tra questi modelli: l'Audi A3 Sportback e la Mercedes-Benz GLA, berlina sempre più sportiva e Suv decisamente trasformato rispetto alla generazione precedente. In poche parole, la vettura che si avvale del MIB e quella che adotta il MBUX della Classe A: gioielli tecnologici, belli piazzati nella consolle, che permettono funzioni impensabili sino a dieci anni fa. Tutto questo non sarebbe 'vendibile' se non fosse supportato da una gamma di propulsori sempre affidabile (che non si ferma all'ibrido, concetto ancora molto importante per un mare di fedeli dei due brand) e non fosse 'avvolto' da un design di grande personalità, indiscutibilmente Audi e Mercedes-Benz. Uno stile che punta non a sconvolgere, ma a rendere di buon umore il guidatore.



Nuova Mercedes GLA

Ancora un po' più in su

La GLA è sicuramente uno dei modelli più attesi del 2020. L'ottava variante della gamma compatta Mercedes-Benz, nota internamente con la sigla H247, riprende solo in parte i contenuti della prima generazione. L'arrivo della monovolume GLB e l'evoluzione delle altre versioni ha convinto i vertici della casa tedesca a rendere la GLA più vicina al mondo delle crossover: l'altezza è cresciuta di dieci centimetri, mentre la lunghezza è rimasta praticamente invariata (4,41 metri), pur adottando un passo più lungo di 30 mm. Sono migliorate così l'abitabilità e la capacità per i bagagli, mentre gli interni riprendono l'impostazione delle altre versioni, sia pure con dettagli specifici delle finiture.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Quattro diverse motorizzazioni, a trazione anteriore o integrale, tutte dotate di cambio automatico sette marce e doppia frizione. Le varianti benzina sono le 1.3 turbo da 163 Cv (GLA 200) e 2.0 Turbo 224 Cv (GLA 250), mentre il diesel 2.0 è proposto in versioni da 150 Cv (200 d) e 190 Cv (220

d). La trazione integrale è in opzione per tutti i modelli esclusa la 1.3 turbo. I valori dichiarati di emissioni variano da un minimo di 121 g/km per la 200 d a un massimo di 163 g/km per la 250 4Matic. Le versioni a trazione integrale vantano, nella dotazione di serie, la specifica modalità Off-road del Dynamic Select. Gli allestimenti i sono

denominati Executive, Business, Sport, Sport Plus e Premium mentre i prezzi partono da 38.960 euro e arrivano a 50.030 euro.

LA PREFERITA

Le versioni Business sono legate unicamente alla 200 e 220d, quindi scegliere è sostanzialmente una questione di gusti, considerando in più che i prezzi sono simili: 39.820 per il benzina e 39.130 per il diesel. Quanto alle prestazioni, la velocità massima è quasi uguale (210 km/h contro 208) a vantaggio della 200, ma la 220d prevale nei consumi (4,6 l/100 km contro 5,7) e nelle emissioni di CO₂ con un valore di 121 g/km contro 130. La dotazione di serie è quella della Executive: l'infotainment MBux con doppio display da 7 pollici comprensivo di retrocamera, navigazione, radio Dab+ e sim Lte per i servizi Mercedes Me Connect; il Brake Assist; il Tempomat con Speedtronic

e il selettore del Dynamic Select; l'assetto Comfort; i cerchi di lega da 17"; le luci diurne a Led; il volante rivestito di pelle; il climatizzatore a monozona; i rivestimenti in tessuto e pelle sintetica Artico. La Business aggiunge pure la compatibilità dell'infotainment con Apple CarPlay e Android Auto, i retrovisori a regolazione elettrica e il riconoscimento automatico dei limiti di velocità.

IN ARRIVO

La GLA 35 AMG è già stata annunciata, ma non figura per ora tra i modelli ordinabili nel nostro Paese, inoltre è probabile anche l'arrivo entro breve tempo dell'allestimento plug-in hybrid che arriverà sulla Classe A.

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 una Mercedes Benz di successo non perde valore nel tempo o quantomeno meno di modelli di altre Case. La GLA è capitolo a parte, in quanto sempre richiesta. Aggiungiamo che la Casa è molto attenta all'usato visto che ha messo a punto un programma specifico. Si chiama Certified e si articola su 12 'promesse'. Non manca un motore di ricerca all'interno del sito ufficiale Mercedes-benz.it per verificare il parco auto.

I COSTI DI GESTIONE

Mercedes Benz 'spinge' sui pacchetti ServiceContrats 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 per avere sino a

quattro manutenzioni o, in alternativa, effettuare un singolo pagamento anticipato. A salire il Complete Care che offre la massima copertura – su 48 mesi o 100mila km, a fronte di rate mensili. Per la GLA, il totale è di 3.579 euro. Infine, con Mercedes-Benz Advance, per tutto il 3° e il 4° anno dalla data di immatricolazione, c'è la totale copertura su eventuali guasti. Inoltre, viene data grande attenzione all'offerta assicurativa con cinque formule personalizzabili: Feel Star (incendio e furto), Feel Care (tutela del finanziamento), Feel Life (la garanzia dell'acquisto), Feel Safe (per la guida sicura) e Feel New (mantiene inalterato il valore della vettura nel tempo).

LE FORMULE FINANZIARIE

Due le 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.

IL NOLEGGIO

Il 'lungo' termine della Stella si chiama myMobilityPass e

personalizza al massimo il canone mensile.

I PREGI E I DIFETTI

Il design è da tempo uno dei punti di forza di Mercedes-Benz e la GLA, tanto più adesso, viste le linee più morbide e fluide rispetto alla precedente generazione. E come la GLA che sta per uscire di scena, conferma il copione di famiglia: comfort in abitacolo, attenzione al dettaglio, qualità generale. Per non parlare dei motori che sono una certezza. I difetti? Il prezzo non è alla portata di tutte le tasche pensando che si tratta di una vettura del segmento C.

IMMAGINE

La GLA 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 plus. La seconda generazione farà lo stesso.



Audi A3 Sportback

L'equilibrio della sportività

Giunta alla quarta generazione, la A3 Sportback (ora solo a 5 porte) si è sempre evoluta nel solco della continuità: le sue linee infatti restano tese ed equilibrate, ma è evidente il tentativo di rendere più dinamico l'insieme, perché la nuova ha fiancate concave, la mascherina ancora più ampia e inediti fregi nel fascione, che mettono in risalto le prese d'aria. I fari a led (di serie), come da tradizione per la Casa, diventano un vero e proprio elemento di stile: più snelli e sagomati del vecchio modello, nella versione a pagamento con luci a matrice sono dotati ciascuno di 15 diodi luminosi, che creano effetti di luce diversi a seconda dell'allestimento. A migliorare l'estetica contribuiscono anche i rinnovati specchietti laterali che, insieme al fondo carenato, impattano positivamente sull'aerodinamica: il coefficiente di penetrazione dell'aria (il Cx) è di soli 0,28, a vantaggio di consumi e silenziosità alle forti andature.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

La versione meno costosa è la 30 TDI, con il diesel 2.0 litri da 116 Cv e il cambio manuale a 6 rapporti: costa 29.150 euro. Servono invece 35.200 euro per la 35 TDI S-Tronic, con il diesel 2.0 da

150 Cv e il cambio robotizzato a 7 marce. L'unica versione a benzina è la 35 TFSI, al prezzo di 30.100 euro, con il cambio manuale a 6 marce e il motore turbo benzina 4 cilindri 1.5 da 150 Cv. L'allestimento di primo

livello comprende i fari a led, il "clima" manuale, il cruscotto digitale con schermo di 10,25", quello a sfioramento di 10,1" nella plancia, le ruote di 16", la frenata automatica e il sistema contro l'involontario cambio di corsia. Gli altri tre allestimenti sono Business, Business Advanced e S-Line. Ricca la lista di optional che offre a pagamento il "clima" automatico a tre zone (360 euro), il cruscotto digitale dalla grafica personalizzabile (290 euro), l'impianto audio della Bang & Olufsen (950 euro), i rivestimenti in pelle (1.150 euro), i fari a matrice di led (1.920 euro) e le vernici metallizzate, perlate o brillanti, che possono arrivare a costare 2.850 euro.

LA PREFERITA

Business e Business Advanced: ci sembra una scelta (quasi) obbligata. Con il 2.0 litri diesel da 150 Cv, esaltato dal cambio S-

Tronic: la potenza massima arriva a 3.500 g/m mentre la coppia massima di 340 Nm si ottiene già a 1.750 g/m. I 220 km/h sono alla sua portata. Limitati i consumi: la Casa dichiara 4 litri ogni km con un litro sulle strade veloci e 4,5 litri nel misto. Il prezzo è di 37.700 euro se si opta per la Business, che oltre alla dotazione base vanta il "clima" automatico, il regolatore di velocità adattativo, i sensori di distanza posteriori e la compatibilità per gli smartphone. La Business Advanced, di 1.300 euro più cara, aggiunge le ruote di 18", l'assistenza al parcheggio, rifiniture esterne in nero lucido e le soglie d'accesso anteriori in alluminio.

IN ARRIVO

Già annunciati motori tradizionali per le versioni a trazione integrale, l'ibrido con batterie ricaricabili dall'esterno e il motore a metano, oltre al benzina 3 cilindri 1.0 TFSI da 110 Cv e



alla versione del 1.5 TFSI con l'ibrido leggero.

I TEMPI DI CONSEGNA

Audi dichiara un tempo sui 90 giorni

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. La prima prevede quattro livelli di copertura mentre la seconda si basa tre livelli di copertura.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono tre: Audi Value, Più

Credito e Leasing. La prima consente di mettersi subito alla guida del modello preferito e avere la libertà di scegliere, anche dopo tre anni, se completare l'acquisto, restituirlo o sostituirlo con una nuova vettura Audi contando sulla certezza del suo valore futuro garantito. In più esiste la possibilità di personalizzare l'anticipo, la rata, la durata, il chilometraggio e gli eventuali servizi aggiuntivi in base alle diverse esigenze.

IL NOLEGGIO

Il cardine del 'lungo termine' per le aziende si chiama Fleet Solution che consente – grazie alla formula a matrice, con durata e chilometraggio variabili – di dimensionare il canone in base allo scenario di utilizzo più probabile. Tutto è incluso nel canone mensile (bollo, assicurazione, manutenzione e assistenza) e per alcuni allestimenti ci

sono anche i servizi Audi connect.

I PREGI E I DIFETTI

A parte l'immane feeling di guida, le 'cose belle' sono comuni a tutte le Audi: prestazioni eccellenti, grande bagagliaio, finiture di alto livello, ampia disponibilità di personalizzazioni, abitacolo spazioso e ben modulabile. Nell'ultimo caso, la Casa di Ingolstadt si è superata visto l'insieme dal look più moderno e dinamico, in particolare grazie ai rivestimenti in nero lucido per plancia e consolle. La strumentazione è solo digitale: ha uno schermo di 10,25" o di 12,3", ma solo il secondo può variare la grafica degli strumenti.

IMMAGINE

La nuova generazione segna l'ennesimo salto di qualità. Sul fronte della sicurezza debutta l'Adaptive Cruise Assist: è un regolatore di velocità adattativo funzionante fino a 210 km/h.

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale



MISSIONFLEETAWARDS

I 10 GIURATI DI MFA

pag. 40

Inchiesta

Cosa vogliono i fleet manager?

Analisi Dataforce

Dal crollo verticale
agli incentivi

MissionForum Digital

Il NLT va incontro alle flotte

On the Big Chair

L'onda SUV
che tiene alta la Stella

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



Se guardiamo gli ultimi dati credibili – ossia quelli dell'intero 2019 – l'ibrido sta vivendo una crescita importante nel nostro Paese: per la prima volta, il muro delle 100mila vetture (full hybrid e plug in) è stato superato ampiamente – siamo su 116mila unità – con una crescita del 33,4% rispetto all'anno precedente. In pratica, se l'auto elettrica fatica sempre, quella ibrida sta conquistando gli italiani in misura superiore ad altri guidatori europei. C'è da pensare che superati i (lunghi) postumi del Covid-19 l'onda riprenderà possente, favorita da modelli quali i protagonisti delle nostre analisi. La RAV4 – terza vettura più venduta al mondo – che esprime al meglio la visione Toyota su questo fronte e la Jeep Compass 4XE che segna una svolta per il gruppo Fca: pensare a un'ibrida a stelle e strisce costruita a Melfi qualche anno fa sarebbe stata fantascienza. E invece...



Toyota Rav4 Plug-in Hybrid

Nuova vita, per il Suv best seller

L'ibrido è un mantra di Toyota, da tempi non sospetti. Lo dicono i numeri: delle 90mila unità immatricolate in Italia nello scorso anno, due terzi sono rappresentati da modelli ibridi più l'elettrica Prius. Facile pensare che dalla seconda metà del 2020, la quota salga in quanto arriverà sul mercato la prima Rav4 plug-in hybrid, che andrà ad affiancarsi a quella non ricaricabile, già sul mercato: per la cronaca si tratta della Suv più venduta al mondo (nel 2019, in crescita dell'11,7% con ben 931.852 pezzi immatricolati) ed è terza nella classifica assoluta dietro la compagna di brand Corolla e la Ford F-150 pick-up. Rispetto alla Rav4 'normale', la versione plug-in hybrid si caratterizza per un fascione leggermente diverso – con cromature nella parte bassa – le inedite prese d'aria e i cerchi in lega di 18 o 19" (optional), anch'essi con un nuovo design. Non mancano, come da tendenza, verniciatura esterna bicolore, portellone posteriore elettrico con sensore per il piede e tetto panoramico.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Il sistema della nuova Rav4 Plug-in Hybrid è composto dal noto quattro cilindri a benzina a ciclo Atkinson da 2,5 litri (che è stato aggiornato), la batteria agli

ioni di litio ricaricabile dalla rete esterna alla vettura e la coppia di motori elettrici (uno all'anteriore e uno al posteriore). I 306 Cv di potenza complessiva e la trazione integrale consentono all'auto di

scattare da 0 a 100 km/h in 6,2 secondi. Le modalità di guida sono quattro, per sfruttare al meglio la potenza disponibile. La vettura può procedere con la spinta del solo motore elettrico per circa 65 km (secondo il ciclo Wltp), con una velocità massima di 135 km/h. Valori degni di nota anche per le emissioni medie di anidride carbonica (sempre dati di omologazione): soli 29 g/km.

LA PREFERITA

Detto che il prezzo del nuovo modello è ancora da stabilire, possiamo prendere a riferimento quello della versione ibrida precedente, con trazione integrale e lo stesso motore a benzina anche se la potenza complessiva non andava oltre i 222 Cv: si partiva da 39mila euro. La casa giapponese ha fornito indicazioni sull'equipaggiamento dell'abitacolo: sedili anteriori e posteriori riscaldabili, presa di corrente a 230 V, head-up

display, sistema audio con display multimediale touchscreen da 9" pollici e la smartphone integration Apple Carplay e Android Auto. Nuovi i rivestimenti dall'impostazione sportiva, con motivi a coste e dettagli in rosso a contrasto.

IN ARRIVO

Per la gamma, questa sarà la sola versione plug-in.

I TEMPI DI CONSEGNA

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

IL VALORE RESIDUO

Meritevole il programma Toyota plus per l'ibrido: controlli rigorosi, garanzie trasparenti e servizi su misura. Permette di scegliere tra una gamma di auto certificate da 111 controlli e garantite dall'Hybrid Health Check, che prevede l'estensione di un anno o 15.000 km per la



copertura della batteria ibrida, rinnovabile fino a 10 anni. Oltre a un'attestazione di conformità, una certificazione sul chilometraggio e sullo stato della vettura, si può contare su una garanzia commerciale di 36 mesi, la copertura guasti e un'assistenza stradale 24 ore su 24 in tutta Europa, con possibilità di auto sostitutiva.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia Toyota ha valore di 3 anni/100.000 km e può essere estesa per ulteriori 12 o 24 mesi. È compreso il programma Toyota Eurocare con un servizio di assistenza gratuita 24 h su 24, tutti i giorni, per 3 anni. Molto curata anche la manutenzione: le officine mettono a disposizione due meccanici per il tagliando in un'ora.

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 ed eccedenze chilometriche. Non manca la soluzione di leasing 'normale', chiamata Lease for Drive. E ancora la formula Valore Toyota con anticipo e una rata contenuta per decidere, alla scadenza, se cambiare l'auto con una nuova Toyota, rifinanziare la rata finale o estinguere il finanziamento.

IL NOLEGGIO

Toyota Business Plus è la

divisione dedicata ai clienti business e alle flotte aziendali. Per il 'lungo termine' ha creato Kinto One, che consente di utilizzare un'auto della gamma, con zero anticipo, canone mensile fisso con durata variabile del contratto e una vasta gamma di servizi: manutenzione, protezione assicurativa, assistenza stradale, gestione bollo e multe. Numerose le promozioni disponibili sul sito ufficiale.

I PREGI E I DIFETTI

Dalla Rav4 naturalmente prenderà il meglio: abitacolo comodo e spazioso, un bel pacchetto di Adas e il comfort. In più ci dovrebbe essere un piacere di guida superiore, valutando la notevole potenza senza condizionare troppo l'economia di consumi. Quanto al pollice verso, è corretto sospendere il giudizio sperando che il noto effetto scooter del cambio

automatico Toyota sia stato eliminato. Certo, il design non è entusiasmante, fermo restando che si tratta di una delle poche autentiche world car. Aspetto che non permette agli 'stilisti' di una Casa forzature che potrebbero piacere in un mercato ma non nell'altro. Quindi resta un buon equilibrio di linee e volumi.

IMMAGINE

La Rav4 – insieme alla Yaris e alla CH-R – è il punto di forza di Toyota sul mercato europeo, e italiano in particolare. Alla quinta generazione è veramente diverso dal modello che apparve nel 1994 al Salone di Ginevra. Ora, al tempo dove alzi un sasso e trovi un Suv, ecco che la Casa riesce a essere all'avanguardia sull'ibrido, migliorandosi costantemente sulla rotta dell'efficienza senza veri scossoni ma non scordando mai la filosofia 'kaizen'. Quella del progresso a piccoli passi, che in Toyota ha trovato la piena applicazione.



Jeep Compass 4Xe Tendenza plug in soddisfatta

È una svolta importante per la Compass, modello che nella gamma Jeep si trova in mezzo al compatto Renegade e i due Cherokee (normale e Grand). Con la 4Xe debutta la propulsione plug-in che diventa così un plus per una vettura che nell'ultima generazione si era aggiornata, diventando il clone (in piccolo) della sorella maggiore Grand Cherokee: forme piene, solide, con la calandra a sette feritoie, diventata, ormai, un marchio di fabbrica. Però, qui, la taglia è compatta, più gestibile anche nell'uso normale cittadino: parliamo, infatti, di un corpo vettura che resta un filo al di sotto dei 440 cm. L'abitacolo offre una buona impressione generale di ben fatto: sul cruscotto spiccano due quadranti sportivi, separati da un piccolo display, mentre in plancia c'è l'ampio schermo touch dell'infotainment, (da 7 a 8,4" a seconda della versione) gestibile anche tramite i comandi vocali.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

C'è una sola motorizzazione: quella benzina turbo 4 cilindri 1.3 da 180 Cv che muove le ruote anteriori, mentre il motore elettrico spinge quelle posteriori per una potenza complessiva di sistema pari a 240 Cv. Ad

alimentare il propulsore elettrico è una batteria da 11,4 kWh, posta sotto il tunnel centrale e il divano: si ricarica in 3 ore e mezzo dalla rete domestica e in 1 ora e 40 minuti tramite la wallbox. L'autonomia è di circa 50 km. La ripartizione della potenza fra i motori è

gestita elettronicamente in base all'aderenza e la risposta può essere variata scegliendo le modalità di guida dal pomello centrale. In più c'è la modalità Sport, perché le prestazioni si annunciano notevoli: lo '0-100' dichiarato richiede circa 7 secondi, lo spunto massimo è di 130 km/h in modalità elettrica pura e di 200 km/h in modalità ibrida. I consumi dichiarati, secondo il ciclo Wltp, si attestano sui 1,97 l/100 km.

LA PREFERITA

Nella fase di lancio, il modello è proposto nell'esclusiva versione First Edition, che ha inclusi nel prezzo l'estensione della garanzia (cinque anni per l'auto, otto per le batterie) e la wallbox da parete per ricaricare più velocemente le pile. Due gli allestimenti: Urban, con cerchi di 19" e off-road, con ruote di 17" con l'identico prezzo di 45.900 euro. Entrambe hanno di serie lo schermo di 8,4" nella consolle, le

funzionalità per gli smartphone Apple Carplay e Android Auto, l'accesso a bordo senza chiave, lo schermo di 7" nel cruscotto, la telecamera posteriore di parcheggio, il sistema per il monitoraggio dell'angolo cieco negli specchietti, i fari allo xeno e il cavo per la ricarica delle batterie da colonnine pubbliche.

IN ARRIVO

La Casa non prevede allargamenti della gamma, relativamente alle versioni plug-in.

I TEMPI DI CONSEGNA

Le prime consegne della First Edition erano previste per l'estate. È evidente che i due mesi di stop alla fabbrica di Melfi si faranno sentire, quindi sono prevedibili ritardi.

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 www.jeep-official.it dove si trova anche l'usato certificato Selected4U che valuta solo le vetture che abbiano superato 160 controlli severissimi, con massimo sei anni di attività e meno di 130mila km. L'usato Selected4U è coperto da garanzia valida in tutta Europa fino a 36 mesi. Nell'outlet virtuale di Fiat www.mirafiorioutlet.it si può trovare, inoltre, il migliore usato aziendale certificato e un'ampia scelta di km 0.

I COSTI DI GESTIONE

Due gli anni di garanzia per la nuova Jeep Compass. Nella pagina web ufficiale www.jeep-official.it/mopar/garanzia c'è la possibilità di estenderli con piani 'studiati' in base alle proprie esigenze. Il piano più diffuso è quello Top Care (estensione di garanzia, manutenzione programmata, assistenza

stradale in un unico complesso) con tre opzioni modulabili per durata e chilometraggio coperto, che ti regalano fino a dodici soluzioni diverse di acquisto.

LE FORMULE FINANZIARIE

Fca Bank propone tre formule esclusive per Jeep: Free (si paga la metà del prezzo di acquisto, per due anni nessuna rata e poi le tre classiche opzioni alla scadenza del contratto), Excellence che prevede alto tasso di personalizzazione (partendo dall'anticipo variabile) e Lease dove si possono abbinare una vasta gamma di servizi accessori, come la polizza Rca che mantiene lo stesso costo per tutta la durata del leasing.

IL NOLEGGIO

La formula per il lungo termine è Jeep Rent, che prevede tutti i servizi inclusi nel canone: assicurazione, manutenzione, sostituzione pneumatici e assistenza

stradale, durata sino a 60 mesi o 180mila km. Ricordiamo che la divisione Fca Fleet & Business propone costantemente numerose offerte, con canone fisso mensile, e volendo con tutti i servizi di assistenza e assicurativi: facile pensare che nei prossimi mesi ci saranno anche per la Compass plug-in.

I PREGI E I DIFETTI

L'abitabilità è sicuramente uno dei punti di forza: lo spazio per le persone è parecchio, dietro anche gli spilungoni hanno agio per le gambe. Sulla Compass, notoriamente si viaggia bene perché l'assorbimento delle asperità del fondo è perfetta e l'insonorizzazione curata. Quanto al comportamento stradale, è un veicolo che nei tragitti autostradali come sulle statali ricche di curve regala la massima godibilità. Cosa che avviene anche nell'off-road leggero: persino per le versioni 4x2, figurarsi per la

4Xe che vanta l'integrale. Difetti: storicamente, il baule non risulta dei più capienti e le finiture non sempre sono all'altezza della bontà del progetto.

IMMAGINE

Una delle scommesse vinte da Sergio Marchionne è stata quella di aver 'europeizzato' Jeep più di quanto si potesse prevedere, sino a decidere di utilizzare l'Italia per costruirla. In ogni caso, la Compass sta svolgendo bene il ruolo di sorella maggiore del Renegade, magari con meno appeal ma tanta sostanza, come dimostrano i numeri del mercato. La 4Xe arriva - sia pure in ritardo - a rinforzare la gamma con l'opzione più alla moda e interessanti costi di esercizio. L'immagine positiva è ulteriormente migliorata dall'attenzione alla sostenibilità: il 100% del sottoscocca è composto da plastica riciclata, mentre il 40% del serbatoio di materiali riciclati.

Anno XV ■ settembre 2020

www.missionline.it

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

Crusotto Dataforce Italia

L'abbaglio degli incentivi

Speciale carte carburante

Una, nessuna, centomila

On the Big Chair

Toyota, ibrido ante litteram

Ai Raggi X

DS 3 Crossback E-Tense
Volkswagen T-Roc 1.6 TDI
SCR Business

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



Elettrica o tradizionale? Questo mese abbiamo voluto eliminare la via di mezzo, quell'ibrido che nel nostro Paese piace in misura maggiore che nel resto d'Europa. Ma per limitare i danni – in attesa che nel 2021 inizi la vera ripresa – serve ogni tipologia di vetture. Da un lato, c'è un chiaro 'invito' da parte del Governo ad acquistare un'auto elettrica: di sicuro, a parte qualche problema di infrastrutture, è finito l'alibi dell'autonomia. Gli ultimi modelli usciti sul mercato come la DS3 Crossback E-Tense arrivano a percorrere senza problemi 400 km e a ricaricarsi in tempi limitati rispetto al passato. Dall'altro lato, pur in calo rispetto a ieri, bisogna continuare a guardare al diesel con indubbia attenzione. L'affidabilità dei motori consente un risparmio comunque interessante. E un esempio in questo senso arriva dalla Volkswagen T-Roc, non a caso subito protagonista sul mercato.



DS 3 Crossback E-Tense Avanguardia elettrica

La DS3 Crossback E-Tense è la versione elettrica della crossover francese. La carrozzeria non differisce da quella delle varianti con il motore termico: grande mascherina esagonale, fari lunghi e sottili, luci diurne verticali, maniglie nascoste nelle portiere (che fuoriescono avvicinandosi all'auto con la chiave in tasca). Invariati anche i sottili sfoghi d'aria laterali nel paraurti posteriore, che sono finti, ma contribuiscono a dare un aspetto ancora più grintoso. I sottili fanali orizzontali uniti da un elemento cromato, impreziosiscono la parte posteriore e accentuano visivamente la larghezza dell'auto. In conclusione, i soli dettagli che distinguono questa versione a batteria sono le finiture satinata e, ovviamente, il logo E-Tense.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Sono quattro gli allestimenti per la E-Tense (So Chic, Business, Performance Line e Business+) in cui la DS3 Crossback E-Tense viene offerta. I prezzi sono rispettivamente di 39.650, 40.850, 40.850 e 43.150 euro. Non sono leggeri, tuttavia, fin dalla versione

base la dotazione è completa, con i cerchi in lega di 17", la chiave elettronica, il "clima" automatico, la frenata automatica d'emergenza, i sensori di parcheggio posteriori, il sistema di mantenimento in corsia e quello che riconosce i segnali stradali e li ripropone nel cruscotto. Tra

gli optional, ci sono l'head-up display (400 euro), il parcheggio semiautomatico (Park Pilot, 500 euro), i fari a matrice di led (1.400 euro) e il pacchetto Drive Assist (da 600 euro), con il cruise control adattativo e altri sistemi di ausilio alla guida.

LA PREFERITA

Business e Business+: ci sembra una scelta (quasi) obbligata. Il motore elettrico eroga 136 Cv, con una coppia di 260 Nm: da qui prestazioni all'altezza con uno spunto massimo autolimitato di 150 km/h e uno 0-100 km/h in 8,7 secondi. La Casa dichiara un'autonomia di 430 km, garantiti dalle batterie agli ioni di litio da 50 kWh, disposte sotto il pannello. Per la ricarica da una colonnina rapida da 100 kW basta mezz'ora per rigenerare le pile all'80%, mentre da una wall box da 7,4 kW, ne servono sette e mezza per rigenerarle al 100%. La differenza tra i due allestimenti di 2.300 euro

risiede ovviamente in una dotazione superiore per la versione + con elementi di serie come il digital cockpit 7, la telecamera retromarcia con sensori di parcheggio anteriori, i DS Matrix LED Vision, il DS Drive Assist Level I, il wireless charging, lo specchietto retrovisore interno elettrocromatico.

IN ARRIVO

La gamma della DS3 Crossback non prevede novità a breve termine.

I TEMPI DI CONSEGNA

DS dichiara un tempo sui 90 giorni

IL VALORE RESIDUO

Marchio giovane – la nuova era è iniziata solo nel 2014 – e modelli giovani: siamo quindi su valori nella media. La Casa ha un programma (Dscertified.dsautomobiles.it) per l'usato con garanzia sino a 48 mesi e 120



controlli. Sul sito, ci sono continue proposte.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, è possibile chiedere uno dei contratti di estensione che aggiungono vari servizi: Extended Care, Complete Care Light, Complete Care, Top Care, Free Drive che prevede anche il veicolo sostitutivo in caso di manutenzione, il lavaggio completo della vettura e il DS Service Valet. Inoltre, per la manutenzione, DS ha messo a punto i 'forfait' che riguardano singoli elementi dell'auto.

LE FORMULE FINANZIARIE

Si passa ovviamente per Banca PSA Italia. Per i privati ci sono le formule Simply Drive, Tu Zero, TuDay rateale mentre alle aziende è offerto inizialmente un classico Leasing: flessibilità nella durata del contratto, che

varia da 24 a 60 mesi; libertà di scelta se diventare proprietari del mezzo, a contratto concluso; possibilità di abbinare servizi assicurativi. In alternativa c'è Finanziamento Rateale che va da un minimo di 12 ad un massimo di 84 mesi e anche in questo caso offre vari servizi per la mobilità e la protezione a 360°. Interessante la recente formula StyleDrive Leasing (su 24, 36 e 48 mesi o chilometraggio annuo tra 10.000, 15.000, 20.000, 25.000 km) con un canone mensile all inclusive, comprensivo di tutti i servizi legati all'auto.

IL NOLEGGIO

Il cardine del 'lungo termine' è Free2Move Lease, basato sulla certezza delle spese con un canone mensile all inclusive, calibrato sulle capacità di spesa desiderate e assistenza completa per tutta la durata del contratto. Molti i servizi di mobilità e

protezione opzionabili come non mancano mai le occasioni del momento.

I PREGI E I DIFETTI

La DS3 Crossback non difetta di personalità all'esterno e all'interno. Questa ricerca lucida di diversità – non aveva senso ispirarsi alle rivali delle case tedesche – porta anche qualche neo come la pinna laterale che dà un tocco di originalità alla fiancata, ma riduce le dimensioni del finestrino posteriore e toglie luce all'interno. Oppure la gestione dei comandi secondari riuniti nello schermo a sfioramento nella consolle e non immediati nell'utilizzo. Un altro pregio è rappresentato dall'abitabilità che è comoda sopra la media per quattro persone, considerando che la vettura è lunga poco più di 4 metri, lasciando 350 litri al baule. Al volante dà il meglio in città, dove si mostra estremamente maneggevole e poco affaticante: senza

riscontrare scosse e vibrazioni, ci si muove in silenzio nel traffico urbano, con una buona visibilità. La spinta è buona, pensando che il motore ha solo 136 Cv di potenza e la sicurezza assoluta.

IMMAGINE

È la prima versione full electric della DS, un brand giovane e in evidente crescita dopo la separazione 'formale' da Citroën. Una Suv 'massiccia', in qualche soluzione un po' barocca: ad esempio, nella plancia. Quindi certe linee e certe soluzioni non possono piacere a tutti, ma chi invece è persuaso dal look, compera un'automobile originale. Va sottolineato che a livello tecnologico, la DS3 Crossback E-Tense offre tutte le innovazioni di ultima generazione: dal DS Connect Nav, alla valida connettività DS Box dall'Head Up Display ai fari intelligenti DS Matrix Led Vision. Un veicolo all'avanguardia, insomma.



Volkswagen T-Roc 1.6 TDI SCR Business

Per essere e non apparire

Realizzata sul pianale MQB, lo stesso della Golf, la nuova Suv di Volkswagen è disponibile, volendo, anche con la nota trazione integrale permanente 4Motion e una modalità di guida off-road, che le consente di affrontare percorsi un po' più impegnativi di un semplice sterrato. Tre centimetri più corta della best seller di famiglia (e 8 cm più alta, per 157 totali), è un'auto spaziosa, che ospita comodamente sia chi siede davanti sia i passeggeri posteriori, in virtù della larghezza generosa. In più, il bagagliaio è insospettabilmente capiente (445-1290 litri), ben sfruttabile e versatile, anche se il divano posteriore non è scorrevole.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Si articola su cinque motori. Tre sono benzina TSI: il 1.0 da 116 Cv, il 1.5 da 150 Cv (cambio manuale a sei rapporti o automatico DSG) e 2.0 da 300 Cv - solo con il DSG e la 4Motion - per la variante R. Due i TDI: l'1.6 SCR da 116 Cv e il 2.0 TDI da 150 Cv (cambio manuale a sei rapporti o DSG, in tre versioni anche con la

4Motion). Il listino parte da 24.600 euro e arriva a 36.500 euro. La prima selezione l'abbiamo fatta sulla motorizzazione: la 1.6 TDI, proposta solo a trazione anteriore, non ha sicuramente l'esuberanza della 2.0 TDI 4Motion DSG. Ma, a patto di tenere il propulsore un po' su di giri (la coppia motrice di 250 Nm non è alta) sa comunque scattare con

decisione e tocca i 187 km/h. Da tenere presente che si tratta di un'unità della serie Bluemotion Tech che unisce emissioni basse (113 g/km) a consumi interessanti: la Casa dichiara solo 4,4 litri ogni 100 km nel ciclo combinato. Inoltre, con meno di 30mila euro, nella configurazione da noi scelta, è una valida scelta sia in chiave aziendale sia per un privato.

LA PREFERITA

Tra le versioni abbinate all'1.6 TDI abbiamo scelto quella Business che si trova fra la Style e la Advanced. Attenta al comfort, secondo la filosofia VW: sobrietà (ma volendo, si possono avere degli inserti colorati che vivacizzano l'ambiente), tutto al posto giusto, la cura del dettaglio e le lavorazioni precise. Con 530 euro si aggiunge il digital cockpit da 10,25" che per noi vale la spesa, in quanto si abbina bene al sistema multimediale - con schermo da 8" - che è reattivo e

raffinato nella grafica. Di serie ci sono Android Auto, Apple CarPlay e due prese Usb. Il prezzo di 29.200 euro ci sembra competitivo soprattutto sul fronte sicurezza, vista la ricca dotazione di Adas: unico optional (a 620 euro) è il Blind Spot, ossia l'assistente di uscita dal parcheggio e sistema di controllo dell'angolo cieco.

IN ARRIVO

Si parla da tempo della GTE (ibrida plug in), equipaggiata con l'1.4 TSI da 150 Cv, abbinato al sequenziale DSG a sei rapporti, con l'aggiunta di un propulsore elettrico da 115 Cv.

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 formula ExtraTime sino a un massimo di cinque anni o 150mila km. Volkswagen ha altresì creato i piani di manutenzione We Care – definiti come ‘pensati per tutti e progettati per ciascuno’ – con varie proposte. La Easy comprende due manutenzioni con cambio olio e relativo filtro, cambio filtro antipolline, e relativi controlli previsti dal costruttore su durata di 48 mesi/60mila km e 24 mesi/30mila km. Essential e Additional garantiscono la manutenzione a costi certi e bloccati, ma flessibile secondo le necessità dettate nel tempo dallo stato del

veicolo. Sette le fasce di validità.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono messe a punto da Volkswagen Financial Services: Progetto Valore, Leasing Finanziario, Grade e Più Credito ovviamente diversi tra loro 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. Sempre attivo il finanziamento agevolato Mekano, a tasso zero, per dilazionare spese d’officina da 500 a 3.000 euro, personalizzando la durata fino ad un massimo di 24 mesi. Da tenere sempre d’occhio le promozioni dei singoli modelli in chiave business.

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. Innovativa la recente formula, per i privati, 2Share che è basata sulla condivisione tra due persone su un arco temporale di 2,3,4 anni e un canone mensile che include tutti i servizi.

I PREGI E I DIFETTI

Una volta tanto partiamo dalle (poche) cose migliorabili. Lo stile, pensando ad alcune rivali di categoria, non entusiasma, ma VW punta sempre sulla classicità e sulla continuità del design, salvo poche eccezioni. Come non ha senso aspettarsi meraviglie dall’1.6 litri: unico appunto da muovere è l’indisponibilità dell’eccellente DSG. Ben

superiori i pregi, a partire dal già citato bagagliaio con un vano ampio, pratico grazie al fondo posizionabile su due livelli. Poi tutti gli elementi della carrozzeria, interni ed esterni, sono montati con precisione. Quanto alla tenuta di strada, la T-Roc si guida facilmente e con soddisfazione: è davvero “incollata” all’asfalto.

IMMAGINE

La T-Roc è una nuova certezza: segue quel copione VW fatto di grande affidabilità, pochissimi esercizi di stile e grande sostanza. Non sorprende che la Casa di Wolfsburg abbia incontrato in pochi mesi un successo di pubblico: nonostante sia stato il peggiore semestre di sempre, ne sono state vendute oltre 11mila in Italia. Quindi c’è tanta sostanza, in un involucro comunque piacevole. Se dovessimo definirla con una frase, diremmo ‘essere, non apparire’.

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

MIFA

MISSION FLEET AWARDS

2020

Main Partner



Silver Partner

Con il patrocinio di



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



La freschezza e la storia: la Captur e la Leon. La crossover compatta e la station wagon sportiva. Questo mese, il nostro 'occhio' è caduto su due modelli che hanno in comune l'attenzione – quasi obbligatoria – alla propulsione ibrida, ma con valutazioni differenti che si spiegano con le carriere differenti. Renault ha voluto che la sua Captur – modello lanciato nel 2013 – assumesse nella seconda generazione una visione anche plug-in, come si conviene sempre più frequentemente alle Suv. Invece Seat ha voluto che per la quarta generazione di Leon – modello apparso nel 1999, fondamentale per le sorti della Casa – non si abbandonassero gli amati propulsori a benzina e diesel. Ma a fianco ha pensato ad alternative importanti come il TGI a metano, il mild-hybrid (che abbiamo guidato) e prossimamente pure il plug-in hybrid. Si chiama lottare a tutto campo, pensando a limitare i danni in un 2020 che lascerà i segni e a crescere il più rapidamente possibile nel 2021.



Seat Leon Sportstourer SW con piglio di design

Tre serie di successo in un ventennio sono il biglietto da visita di un modello ormai maturo come la Seat Leon. Le sinergie all'interno del gruppo VW hanno permesso di sfruttare per la quarta generazione molte delle soluzioni appena introdotte dall'ottava serie della Golf inclusi i powertrain ibridi, ma la nuova Leon trova nel design il suo elemento distintivo, coerente con la più recente immagine del marchio spagnolo, ma allo stesso tempo innovativo grazie a vari dettagli che ritroveremo sui modelli del futuro. Né va dimenticato che la Leon è cresciuta in maniera significativa con 86 mm in più di lunghezza (437 cm per la cinque porte) grazie anche ai 50 mm extra del passo, pur risultando più bassa (-3 mm) e più stretta (-17 mm) della serie precedente. La SportsTourer arriva a 464 cm (+ 92 mm) ed è l'oggetto della nostra analisi.

di Maurizio Bertera

LA GAMMA

Ben articolata. Sul fronte benzina ci sono l'1.0 TSI da 90 Cv e il 1.5 TSI da 130 e 150 Cv con prezzi da 22.950 a 27.750 euro. L'unico diesel è la certezza assoluta della famiglia VW, ossia il 2.0 TDI da 150 Cv abbinato al

cambio DSG, con prezzi da 28.550 a 31.550 euro. Infine, c'è la mild-hybrid 1.5 eTSI, proposta a 30.050 euro in entrambi gli allestimenti. Quest'ultimi sono denominati Style, Business, Xcellence ed FR e offrono fin dal livello di ingresso un valido equipaggiamento,

lasciando alla FR il compito di presidiare la nicchia dei clienti più sportivi.

LA PREFERITA

La variante mild-hybrid è interessante. Monta l'1.5 eTSI da 150 Cv, abbinato al cambio automatico Dsg. La tecnologia utilizza un alternatore-starter a 48 V e una batteria agli ioni di litio a 48 V: il sistema permette di procedere a motore spento in alcune situazioni di guida, come le partenze - nella cosiddetta funzione eco-coating - oltre a recuperare energia in frenata e supportare il motore con una leggera assistenza elettrica. Il risultato è una grande fluidità di marcia più che la prestazione pura, per quanto siano apprezzabili l'accelerazione in 8,4 secondi nello sprint 0-100 km/h e lo spunto massimo a 221 km/h. Quanto ai consumi, si attestano nel ciclo misto a 17,9 km/l (Wltp). La quarta generazione abbraccia il

digitale senza compromessi grazie al Digital cockpit, con il quadro strumenti da 10.25" affiancato dal display centrale da 10" per l'infotainment. Quest'ultimo include i comandi gestuali e vocali, attivabili con un amichevole "Hola, hola!" che garantiscono interazione precisa nonostante il numero di pulsanti fisici ridotto all'essenziale. L'ambiente è reso suggestivo dall'illuminazione a led, che avvolge il cruscotto estendendosi verso le portiere. Non si tratta di un mero elemento decorativo, perché agendo in sinergia con il Safe exit assist, segnala l'eventuale presenza di un veicolo ai passeggeri che si accingono ad aprire le portiere. Anche questo spiega molto del salto di qualità della Leon.

IN ARRIVO

La gamma sarà ampliata con il motore a gasolio 2.0 TDI da 115 Cv, il propulsore 1.5 TGI a metano da 130 Cv



anche nella declinazione DSG, l'unità 1.0 eTSI da 110 Cv di potenza con 'mild hybrid' e il DSG e la versione eHybrid con l'ibrido plug-in da 204 Cv di potenza complessiva.

I TEMPI DI CONSEGNA

La Casa dichiara una novantina di giorni.

IL VALORE RESIDUO

Come per tutte le altre Seat, l'usato è gestito dal servizio DasWeltAuto con 102 controlli tecnici sul mezzo, finanziamenti agevolati, garanzia europea di 12 mesi e la formula 'soddisfatti e sostituiti' entro trenta giorni o 1.500 km. Sino a fine 2020, il finanziamento sull'usato include anche un pacchetto gratuito Service & Maintenance.

I COSTI DI GESTIONE

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

altri due o tre anni, con percorrenza chilometrica a scelta. La Casa ha inoltre messo a punto Seat Care, programma che semplifica i programmi di protezione e manutenzione delle vetture, molto ben articolato.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono quattro, curate da Volkswagen Financial Services: Valore Futuro Garantito, Più Credito, Grade e Drive Time. Non mancano due soluzioni di leasing finanziario. Ampia la lista dei servizi assicurativi - realizzata in collaborazione con varie compagnie - che si possono sottoscrivere insieme a una delle varie formule di acquisto. Interessanti la Personal Safe che integra la RC Auto ed è pensata per conducente, trasportato e pedone investito come la Gap, utile nel caso della perdita totale del mezzo. E c'è anche un finanziamento a tasso zero per affrontare le spese di

manutenzione e ripristino dell'auto.

IL NOLEGGIO

Seat for Business è la divisione del marchio a occuparsi del tema e a proporre offerte interessanti. Un semplice esempio per la vettura che abbiamo testato, in allestimento FR: ci vogliono 249 euro al mese per guidarla tre anni o 45mila km.

I PREGI E I DIFETTI

Premessa: la differenza di prezzo fra SportsTourer e la corrispondente versione berlina è contenuta a sole 750 euro. Aspetto che rende il costo della familiare allettante, considerata la dotazione di serie, a partire dal pacchetto completo di sistemi di ausilio alla guida. Le cose migliori: la capacità del bagagliaio (da 620 a 1.600 litri) tra i più validi del segmento, l'elevato piacere di guida con tutte le motorizzazioni,

l'equipaggiamento che ha preso tanti buoni elementi del gruppo Volkswagen. È migliorabile invece la climatizzazione mentre non c'è dubbio che l'eventuale quinto passeggero deve essere di taglia minuta.

IMMAGINE

La quarta Leon è la conferma di una scalata inesorabile che ha portato Seat da marchio di secondo piano a brand dalla forte personalità, ben inserito in un gruppo che vi ha investito tempo e tanti soldi. L'aspetto più interessante che nella crescita della qualità generale (tangibile nei materiali, nello stile e nelle finiture), Seat non ha ceduto alla normalizzazione. Perché non si sono perse le tre storiche caratteristiche del DNA: funzionalità, sportività, freschezza. Inoltre, va sottolineato che le maggiori dimensioni esterne di SportsTourer non fanno rimpiangere il comportamento stradale (già soddisfacente) della berlina.



Renault Captur E-Tech Plug In Hybrid Suv e ibrido senza essere premium

Assemblata sulla piattaforma Cmf-B, la Renault Captur di seconda generazione è diventata più grande: 11 cm in più in lunghezza, per un totale di 423 cm, il passo ha guadagnato tre cm (263 in tutto). Anche la larghezza è aumentata, e quindi c'è più spazio nell'abitacolo a disposizione, merito anche del divano scorrevole di 16 cm: in particolare, per il baule, la Casa dichiara 536 litri in configurazione a cinque posti, 81 in più rispetto a prima. A livello estetico si riconosce il family feeling della Régie con i proiettori anteriori, simili a quelli della Clio, e i gruppi ottici posteriori, con linee di Led che impreziosiscono il finale della fiancata. Fra le caratteristiche di questa B-Suv restano l'andatura spiovente del padiglione, così come le protezioni in plastica nera attorno ai passaruota e nelle parti basse della fiancata.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

La novità è rappresentata dal debutto del sistema ibrido dove il noto benzina 4 cilindri di 1,6 litri da 91 Cv è accoppiato a due motori elettrici, di cui il primo da 49 Cv, con funzione di trazione vera e propria (E-Motor), l'altro da 25 Cv, nelle vesti di

starter ad alta tensione per una potenza totale di sistema di 160 Cv. Fonte di energia dei due motori elettrici è la batteria agli ioni di litio LG Chem che possiede una capacità di 9,8 kWh, una tensione di 400 Volt, ed è calibrata per garantire un'autonomia in modalità 100% elettrica fino a 50 km

nel ciclo misto, e fino a 65 km nel ciclo esclusivamente urbano (standard Wltp). In modalità full electric, la Captur E-Tech plug-in raggiunge la velocità massima di 135 km/h. Il consumo combinato è di 1,4 l/100 km, con emissioni CO₂ a quota 32 g/km. I tempi di ricarica completa sono di 3 ore da colonnina pubblica, Wallbox da 7,2 kW o da rete elettrica da 3,6 kW e di 5 ore circa da una comune presa domestica da 220 Volt e contatore da 2,2 kW.

LA PREFERITA

Solo due gli allestimenti: Intens e Initiale Paris, con il secondo che ha qualche tocco chic e un equipaggiamento leggermente più ricco. I prezzi sono rispettivamente di 32.950 e 36.950 euro che scendono sensibilmente grazie agli incentivi statali e regionali, sino a toccare poco più di 26.000 euro. Poche le differenze che distinguono la nuova versione ibrida dalla Captur tradizionale: i badge

E-Tech Plug-in Hybrid sul portellone baule e il montante centrale, oltre allo sportello della presa di ricarica sul lato destro, cioè sul lato opposto a quello per il rifornimento di benzina. I contrassegni specifici sono presenti anche in abitacolo, tra cui il badge E-Tech sulla leva del cambio e il pulsante del sistema Multi-Sense, riconoscibile dal simbolo del fiorellino. Dedicata anche la grafica del quadro strumenti digitale da 10,2", così come il display centrale verticale da 9,3" contiene sottomenu che consentono di monitorare il funzionamento, in particolare il tasso di consumi e i flussi di energia.

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 Captur battaglia in un segmento affollato, ma mantiene una buona quotazione sul mercato. La Casa francese ha il suo 'sistema usato' in 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 dai 54 controlli negli elementi importanti dell'auto, le estensioni di garanzia.

I COSTI DI GESTIONE

Al di là della garanzia base di due anni, Renault offre contratti di estensione (Gold, sino a 5 anni) e manutenzione (Premium, nelle versioni Platinum Basic e Platinum Advance) per avere una copertura totale del veicolo. In più ci sono pacchetti di manutenzione a prezzi competitivi (sono visibili sul sito Renault.it). Ci sono anche proposte 'bloccate' –

a prezzo fisso – come quella di Motrio, messa a punto da Renault Retail Group.

LE FORMULE FINANZIARIE

FinRenault 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 competitivi 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 contratti Gold e Premium sono adattati alle esigenze delle flotte.

I PREGI E I DIFETTI

Senza dubbio, uno dei punti di forza resta il comfort: l'abitacolo è spazioso, rifinito con cura, provvisto di vani portaoggetti e del divano scorrevole. Spiace la mancanza del climatizzatore 'bizona' anche tra gli optional. Il baule non manca di capacità, ma ha la soglia un po' alta per la categoria come la visibilità non è eccelsa per via dei montanti molto inclinati. La seconda generazione ha portato a un innalzamento del numero e del livello degli Adas ma il vero plus, a nostro avviso, è

dato dal propulsore che sorprende per il funzionamento, molto più simile a quello di una full electric, che non ad un'ibrida.

IMMAGINE

Non si può certo dire che a Renault manchi la reattività in tempi di Suv-mania e di ibrido: la Casa della losanga ha 'sfornato' un modello perfettamente adatto ai tempi, che regala piacere di guida – grazie a un comportamento stradale eccellente – e soprattutto l'affidabilità che è naturale per una Renault. È una buona scelta nel doppio utilizzo, perché offre un comfort più che soddisfacente e al tempo stesso è all'avanguardia tecnologica, pur non appartenendo al segmento premium. Infine, la seconda generazione mostra un look più maturo, ma non ha perso il filo con quella precedente che aveva conquistato il pubblico per la sua freschezza.

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

NUOVA AUDI Q5 Più dinamica, più tecnologica



Professione fleet manager

La flotta Siemens carbon neutral nel 2030

Smart Mobility Report 2020

Auto elettriche, avanti a passi decisi

In agenda

Appuntamento a MissionForum 2021

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



Il pragmatismo e lo sfizio. È il mero contrasto tra le visioni – ugualmente valide – di Hyundai e Audi, rappresentate dalle protagoniste delle nostre analisi. La casa coreana che sta sfornando validi modelli, uno dopo l'altro, ha nella Ioniq il simbolo della sua capacità di venire incontro a ogni esigenza: in attesa di concorrenti, è l'unica vettura al mondo ad avere tre differenti propulsioni con le batterie. Infatti, esiste una Ioniq full electric ma anche una full hybrid e una plug-in. Tutte accomunate da una semplicità e comodità di uso. La Casa di Ingolstadt, più che mai concentrata sull'elettrificazione, non dimentica uno dei suoi "must": la bellezza del design, che la Q5 interpreta in modo esemplare, 'nascondendo' una tecnologia all'avanguardia. Il restyling azzeccato e il potenziamento dell'infotainment prolungherà il successo attuale. E in ogni caso, la sola motorizzazione, orgogliosamente turbodiesel, è assistita da un ibrido leggero.



Audi Q5 2.0 TDI Evo Mhev Inedito turbodiesel mild hybrid

Tempo di restyling per la Q5, di sostanza naturalmente. L'apprezzata Suv media di casa Audi ha adottato una nuova mascherina: più estesa lateralmente, ha otto lati (due in più di prima) ed è montata a filo del fascione anteriore non più in rilievo. Cambia anche tutto il resto della calandra, con nuove prese d'aria nella parte bassa, mentre la lunghezza complessiva dell'auto aumenta di 1,9 cm fino a raggiungere i 468 cm. Inediti anche i gruppi ottici anteriori, mentre al posteriore arriva la 'prima' mondiale dei fanali con tecnologia di illuminazione Oled, offerti in optional. Novità anche all'interno, con il nuovo sistema multimediale MIB 3 che si controlla solo dallo schermo a sfioramento di 10,1" (scompare quindi il tipico rotore Audi sul tunnel centrale). L'MIB 3 è connesso ad internet e offre una serie di servizi forniti dalla Casa tramite la connessione al web. Il più interessante è il Car-to-X: collegandosi all'infrastruttura urbana, nelle città in cui il sistema è già attivo, riceve informazioni dagli impianti semaforici compatibili e suggerisce la velocità da tenere per passare con il verde alla lanterna successiva.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Proposta al lancio con il 2.0 TDI Evo Mhev da 204 Cv (la 40) con un prezzo di listino da 53.500 euro, la Q5 è da novembre disponibile anche con il 2.0 TDI Mhev da 163

Cv (la 35) e il 2.0 TFSI Mhev da 265 Cv (la 45), vendute a partire rispettivamente da 50.800 e 59.000 euro. Tutte le motorizzazioni montano il noto cambio S tronic a sette marce, doppia frizione. La trazione è anteriore per la

35 o quattro per la 40 e la 45. Sono cinque i livelli di equipaggiamento: Base, Business, Business Advanced, S Line e S Line Plus. Il top di gamma: 35 TDI S Line Plus S tronic a 60.200 euro, 40 TDI S Line Plus quattro a 62.900, 45 TFSI S line plus quattro a 68.400 euro.

LA PREFERITA

Già in strada da tempo, la Q5 TDI 40 ha 204 CV di potenza e 400 Nm di coppia: è un quattro cilindri omologato Euro 6d e adotta un nuovo basamento in alluminio più leggero di 40 kg e un rinnovato albero motore (fa risparmiare 2,5 kg). Si avvale inoltre del mild hybrid, come da recente copione Audi, composto da un alternatore con funzione di motorino d'avviamento (sRSG): nei rallentamenti, viene trascinato dal motore termico (al quale è collegato tramite una cinghia) e genera fino a 5 kW che alimentano i servizi integrati

alla rete di bordo. L'RSG ottimizza anche la funzione di Stop&Start quando l'auto si ferma al semaforo o in coda, i riavvii sono più veloci e con minori vibrazioni. Infine, permette lo spegnimento e la riaccensione del motore in fase di "veleggiamento" a partire da 22 km/h (cioè quando si procede per inerzia, senza il motore "in tiro"). Il tutto per migliorare le percorrenze nel misto, pari a 15,9 km/l.

IN ARRIVO

Saranno introdotte due varianti meno potenti del due litri a gasolio, un V6 TDI e due modelli 2.0 turbo benzina, inoltre è confermata la versione TFSI e plug-in hybrid con due livelli di potenza. Non si parla invece, per ora, di una sportiva firmata RS.

I TEMPI DI CONSEGNA

Audi dichiara un tempo sui 90 giorni



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. La prima prevede quattro livelli di copertura mentre la seconda si basa tre livelli di copertura.

LE FORMULE FINANZIARIE

Sono tre, messe a punto da Volkswagen Financial Services: Audi Value, Più Credito e Leasing. La prima, oltre a garantire il valore futuro della vettura, regala la possibilità di personalizzare l'anticipo, la rata, la durata, il

chilometraggio e gli eventuali servizi aggiuntivi. La seconda è la tradizionale soluzione di finanziamento a tasso fisso e rate periodiche costanti, che consente di dilazionare nel tempo l'acquisto della vettura. La terza abbina i vantaggi della fiscalità per le imprese e la convenienza dell'indicizzazione. La finanziaria del gruppo VW propone anche un bel ventaglio di soluzioni assicurative legate all'acquisto.

IL NOLEGGIO

Il cardine del 'lungo termine' si chiama 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

Le 'cose belle' della Q5 sono

comuni all'ultima generazione di modelli Audi: abitacolo spazioso e ben modulabile, grande bagagliaio, finiture perfette, infotainment al top, ampia disponibilità di personalizzazioni, design tra i migliori. Sull'altro fronte – argomento scontato – è impossibile restare sotto la soglia dei 60mila euro, nell'allestimento base.

IMMAGINE

La Q5 è l'espressione della visione Audi, non legata unicamente al full electric, e rappresenta una certezza. Al di là della 'griffe', evidenzia la capacità della Casa di Ingolstadt nel creare quell'empatia immediata tra un modello e un guidatore, soprattutto se neofita.

Le dimensioni e i plus ne fanno una di quelle Suv 'premium' che uniscono a un'affidabilità importante, tanto spazio e il tocco in più. Non sarà mai a buon mercato, ma di soddisfazione e lunga resa.



Hyundai Ioniq Plug-In Perfetta in città con Adas al TOP

In un mercato che vede una dura competizione di diverse soluzioni tecnologiche, Hyundai ha declinato la sua Ioniq sia con motorizzazioni ibride che con la soluzione elettrica. Ci siamo concentrati su hybrid plug-in, la versione con la possibilità di ricaricare la batteria "alla spina" mentre la hybrid non prevede il rifornimento e si basa unicamente sul recupero di energia. Ioniq è una berlina a due volumi, il progetto delle due vetture – ibrida ed elettrica – è comune, ma la casa coreana ha deciso di differenziare le auto dal punto di vista stilistico. Il frontale cambia in maniera netta per via delle diverse esigenze aerodinamiche e di raffreddamento: quello della plug-in è caratterizzato dall'ampia mascherina del radiatore. La tre quarti laterale spiove verso il portellone posteriore che tra le due versioni presenta differenze minime, incluse le targhette che le identificano. Su entrambe è presente lo spoiler alla base del lunotto. Lunga 447 cm e larga 182 cm, la Ioniq ha una linea non convenzionale, ma neppure estrema. Sicuramente aerodinamica, con Cx da 0,24 grazie alla configurazione da cinque porte sportiva.

di **Maurizio Bertera**

LA GAMMA

Il powertrain della Ioniq ibrida plug-in prevede un

benzina da 1,6 litri da 105 Cv abbinato al motore elettrico da 61 Cv. Il sistema è collegato alla batteria da 8,9

kWh, una combinazione in grado di erogare complessivamente una potenza massima di 141 Cv con una coppia massima di 147 Nm e circa 70 km di autonomia in modalità elettrica. Il cambio è a doppia frizione (Dct) con sei rapporti. La Ioniq plug-in nel classico passaggio 0-100 km/h richiede 10,6 secondi e raggiunge una velocità massima di 178 km/h. L'abitacolo è ben isolato, lo spazio non manca e viaggiano comodi anche i passeggeri posteriori. Il vano bagagli è ampio e ben sfruttabile: 443 litri, ampliabili fino a 1.505 per la sola versione ibrida. Quattro gli allestimenti: Comfort, Tech, Style e Prime con prezzi da 35.000 a 39.650 euro.

LA PREFERITA

Il Prime è l'allestimento più ricco: ha di serie i fari a led, il "clima" bizona, la retrocamera e una serie di aiuti alla guida, come il

regolatore di velocità adattativo, il mantenimento in corsia e la frenata automatica d'emergenza. È sufficiente attivare il sistema, mettere il cambio in 'Drive' e partire, con l'auto che si avvia in modalità elettrica. Sia che si viaggi a corrente, sia che si proceda a benzina, ci si muove agevolmente nel traffico in maniera molto fluida, mentre sulle strade extraurbane si apprezza il lavoro fatto sull'aerodinamica, che ha ridotto al minimo i fruscii. Hyundai dichiara un consumo medio di 1,1 litri ogni 100 chilometri.

IN ARRIVO

La gamma è completa.

I TEMPI DI CONSEGNA

A meno di promozioni particolari – peraltro frequenti – si può avere un modello anche in meno di 30 giorni,



IL VALORE RESIDUO

Le vetture della Casa mantengono una quotazione paragonabile ai concorrenti dei rispettivi segmenti e la Ioniq non fa eccezione. Meritevole il programma Hyundai Promise sull'usato, disponibile in tutti i concessionari con 100 check-up per veicolo. Si tratta di un pacchetto con copertura della garanzia e una preparazione completa del mezzo, con servizi personalizzati e aggiuntivi. Le auto che aderiscono al programma devono avere meno di 5 anni e percorso meno di 120mila km. Inoltre, con l'opzione "Soddisfatto o sostituisci" sarà possibile scegliere se cambiare l'auto acquistata, entro un mese e avendo percorso meno di 1.000 chilometri, con un'altra di pari valore.

I COSTI DI GESTIONE

La garanzia Hyundai ha valore di 5 anni su chilometraggio illimitato.

Attraverso l'intelligente proposta i-Care, la Casa inoltre propone pacchetti di manutenzione personalizzati, a partire da quello che costa 1.450 (Iva inclusa) per 12 mesi / 15.000 km. I parametri sono due, il basso o elevato chilometraggio e la durata che può essere da uno a cinque anni.

LE FORMULE FINANZIARIE

Tre le soluzioni di acquisto. La Standard ha anticipo variabile, rata variabile, 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.

IL NOLEGGIO

Non esiste un 'lungo termine' ma Hyundai ha una

proposta innovativa di leasing su misura chiamata By Mobility: anticipo predefinito, rata a tasso fisso su una durata massima di 60 mesi con RCA compresa, valore residuo garantito al termine della locazione. Hyundai è in grado altresì di fornire pacchetti assicurativi a più livelli. Da segnalare che la Casa concede sconti per partite IVA e aziende con percentuali variabili.

I PREGI E I DIFETTI

Partiamo dall'abitacolo: l'ampio schermo centrale da 10,25" offre un buon feeling tattile e un sistema di navigazione intuitivo. La Ioniq rende di buon umore al volante, anche e soprattutto nel traffico cittadino, perché come detto in precedenza il motore risponde prontamente e il cambio robotizzato riduce al massimo lo stress. Mettiamo tra i plus anche i cinque anni di garanzia tra i pregi. Non ci possono entusiasmare la visibilità

limitata in retromarcia, peraltro mitigata dalla presenza della retrocamera e l'accesso non facile al divano posteriore, a causa della forma delle portiere. E una soglia meno alta del bagagliaio, spazioso in ogni caso, avrebbe reso più facili le manovre di carico e scarico.

IMMAGINE

Che si tratti dell'ibrida o dell'elettrica, la Ioniq è un'auto per tutta la famiglia dai consumi contenuti, dalla guida confortevole e adatta alla città. Per chi fa molti chilometri, soprattutto fuori città, la scelta migliore è la variante ibrida con una valida autonomia, che sale non di poco con una corretta gestione delle palette al volante per il recupero di energia. Poi, per chi ama un design non convenzionale, obiettivamente si fa notare, ed è una vettura con un pacchetto Adas veramente all'avanguardia che regala elevatissimi livelli di sicurezza.