

Salkeld: il cliente al primo posto

Interviste

- Massimo Nordio (Volkswagen)
- Pietro Teofilatto (Aniasa)

Inchiesta

Dalle case auto
un aiuto alla ripresa

Dossier

Giovanni Tortorici: un italiano
fra i top fleet manager europei

Innovazione

Sempre più telematica
per le flotte e per tutti

Prove su strada

- Alfa Romeo Giulietta
- BMW Serie 5
- Audi A5 Sportback
- Toyota Auris
- Lexus IS 250 C

Osservatorio

- I numeri dell'auto aziendale
- I costi chilometrici





AutoEmozioni

NUOVA SEAT EXEO ST. OGNI EMOZIONE È UN VIAGGIO.

Nuovi motori Diesel Common Rail con DPF dalle basse emissioni di CO₂ • Euro 5 • ESP • EBA • antifurto volumetrico e sensore di inclinazione • 7 airbag • computer di bordo • poggiatesta anteriori con sistema WOKS • climatizzatore bi-zona • radio CD MP3 e Aux in.

Gamma Exeo a partire da Euro 21.085*.

* Prezzo riferito a Exeo 1.6 Reference versione berlina, IPT esclusa. Gamma Exeo: emissione massima di biossido di carbonio (CO₂) g/Km: 189. Exeo ST 2.0 TSI Sport 200CV Aut.: consumo massimo di carburante urbano/extraurbano/combinato l/100Km: 11,2 / 6,3 / 7,9; emissione massima di biossido di carbonio (CO₂) g/Km: 189.

MARCHIO DEL GRUPPO VOLKSWAGEN

Info SEAT:  **800-100 300**

SEAT raccomanda 

SEAT Credit finanzia la tua SEAT



Gestire il parco auto è questione di **equilibrio**

Le aziende sono alla ricerca costante dell'equilibrio migliore tra controllo dei costi, soddisfazione dei driver e sostenibilità ambientale.

Ecco perché nasce **Fleet Balance**, la soluzione integrata di LeasePlan per valutare e bilanciare tutti gli aspetti chiave della tua flotta.

Con Fleet Balance il giusto equilibrio nella gestione del parco auto non è mai stato così semplice.

It's easier to leaseplan

instinct

Mercedes-Benz è un marchio Daimler.



Un affare unico a marchio Mercedes-Benz.

Classe C



Nasce Classe C EXECUTIVE.

Climatizzatore, vivavoce Bluetooth, cerchi in lega da 16", volante multifunzione e leva del cambio in pelle.

Scoprite anche il resto della gamma EXECUTIVE Mercedes-Benz: le nuove soluzioni di equipaggiamento e assistenza per il business, ancora più complete e accessibili. Consumo combinato (l/100 km): 10,4 (C SW 350) e 4,7 (C SW 220 CDI).

Emissioni CO₂ (g/km): 242 (C SW 350) e 124 (C SW 220 CDI). mercedes-benz.it/flotte

Mercedes-Benz



It's easier to leaseplan

LEASEPLAN ITALIA S.p.a.
Viale Alessandro Marchetti, 105
00148 Roma
tel. 800-822.023
e-mail: carfleet@leaseplan.it
http://www.leaseplan.it/carfleet/
Associata ANIASA

CarFleet

DIRETTORE EDITORIALE

Jaromír Hájek

DIRETTORE RESPONSABILE

Mauro Manzoni

EDITORE

LeasePlan Italia S.p.a.
Viale Alessandro Marchetti, 105
00148 Roma

REDAZIONE, IMPAGINAZIONE

E PUBBLICITÀ

Econometrica Spa
Via della Zecca 1 - 40121 Bologna
tel. 051.271710 - fax 051.224807
e-mail: info@econometrica.it

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Lodovico Basalù, Cinzia Bortolotti,
Veronica Carletti, Vincenzo Conte,
Mino De Rigo, Luigi Gemma, Roberto Mazzanti,
Ermanno Molinari, Gian Primo Quagliano

PROVE SU STRADA

a cura di Roberto Mazzanti

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Cinzia Bortolotti, Daniela Gaetano

ART DIRECTOR

Mariangela Canzoniero

STAMPA

Labanti e Nanni Industrie Grafiche
Via G. Di Vittorio, 5/7 - 40056 Crespellano (BO)

Registrazione Tribunale di Milano

n.98/1997



Sommario

7. EDITORIALE

È lenta, ma è ripresa

12. SCENARI

Italia, Paese chiave
per la crescita di LeasePlan

15. TECNOLOGIA

Luce a led: rapida e luminosa

16. INTERVISTA

Noleggio: la ricetta
per uscire dalla crisi



18. INTERVISTA

Il futuro dell'auto
secondo Volkswagen

20. INCHIESTA

Dalle case auto
un aiuto alla ripresa

24. DOSSIER

Un italiano fra i top fleet
manager europei

28. MANAGEMENT

La professione
del fleet manager

30. INNOVAZIONE

Sempre più telematica
per le flotte e per tutti

36. REMARKETING

Auto usata:
un mercato dimenticato

38. SICUREZZA

La Golf VI è al vertice
della classifica EuroNCAP

40. NOVITÀ

45. PROVE

- Alfa Romeo Giulietta
- BMW Serie 5
- Audi A5 Sportback
- Toyota Auris
- Lexus IS 250 C



60. OSSERVATORIO

- I numeri dell'auto aziendale
- I costi chilometrici

66. GIOIA DI VIVERE

In vacanza con lo snorkeling



IO SONO GIULIETTA

E SONO FATTA DELLA STESSA MATERIA
DI CUI SONO FATTI I SOGNI.



Massima sicurezza e controllo grazie alla tecnologia Alfa DNA con differenziale elettronico Q2. Comfort e abitabilità ai vertici della categoria garantiti dall'innovativo telaio con alluminio. Ridotte emissioni di CO₂ e prestazioni elevate grazie ai motori turbo di nuova generazione.

SENZA CUORE SAREMMO SOLO MACCHINE.

Alfa Romeo Giulietta 1.750 TBI 235 CV. Consumi (l/100 km) ciclo combinato: 7,6. Emissioni CO₂ (g/km) 177.

Alfa InfoMore
00 000 2932 0000

Labirinti originali
SELENIA

Giulietta



www.fiat-fleet.com

È lenta, ma è ripresa



Il sistema economico italiano ha fatto registrare, nel primo trimestre, una crescita del prodotto interno lordo

dello 0,4%. Non è certo un tasso di sviluppo sostenuto, ma è in ogni caso più alto di quello medio dell'Europa. Il nostro Paese, sta quindi procedendo per la via della ripresa con passo lento, ma per il momento abbastanza sicuro.

Se consideriamo un indicatore particolarmente interessante, come quello relativo alla produzione industriale, vediamo che la caduta dell'economia italiana, iniziata nel primo semestre del 2008 ed accentuatasi con il fallimento il 15 settembre dello stesso anno di Lehman Brothers, si è arrestata nella primavera del 2009. Poi è cominciato un lentissimo processo di recupero che è tuttora in atto e che dovrebbe accelerare, soprattutto per il sostegno delle esportazioni che beneficiano, da un lato della più forte ripresa e dall'altro del deterioramento dell'euro dovuto alle ultime vicende finanziarie. Come dicevo, la ripresa è però lenta soprattutto se comparata con l'entità della caduta. Di fatto il sistema economico italiano gira oggi all'80% delle potenzialità

espresse prima della crisi. E dunque, il cammino per colmare il vuoto apertosi con la crisi del 2008, è ancora lungo.

Per chi, come noi, si occupa di aziende e di auto aziendali in particolare, un qualche conforto può venire da un'analisi attenta del quadro degli ultimi due anni. Nel 2009 le difficoltà economiche sono state particolarmente pesanti per le imprese, mentre le famiglie hanno resistito meglio alla crisi, sia per effetto degli ammortizzatori sociali sia perché dotate di una quota di risparmio privato superiore a quella di altri Paesi. Nel 2010 la situazione si è invece rovesciata, come dimostrano anche gli indicatori del clima di fiducia di imprese e consumatori. Mentre per le aziende il quadro migliora, i consumatori si fanno più cauti e spendono con maggiore attenzione i loro risparmi, anche perché se la ripresa è già cominciata, le prospettive future però sono tutt'altro che rassicuranti. L'assalto della speculazione al debito sovrano e le conseguenti politiche restrittive messe in atto da molti Paesi, non consentono certo di escludere che la situazione possa nuovamente precipitare.

Prospettive a parte è comunque un dato di fatto che la situazione delle aziende è in miglioramento e che molte scelte rinviate nel 2009 stanno maturando in questi mesi. Questo riguarda anche la sostitu-

zione delle autovetture detenute in proprietà o in noleggio a lungo termine. Mentre le immatricolazioni di autovetture a privati, finiti gli incentivi, sono in drastico calo, quelle a imprese e società e in particolare quelle ad uso noleggio sono in crescita. Si tratta di un rimbalzo di mercato che era atteso e previsto, ma che non è di per sé sufficiente ad assicurare al settore dell'auto aziendale la ripresa di cui ha bisogno. Per ottenere questo risultato, occorrerebbe un intervento strutturale sulla fiscalità, per adeguare la situazione italiana agli standard europei ed eliminare così un handicap delle nostre imprese, in una competizione internazionale sempre più dura. Dice Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa nell'intervista che pubblichiamo a pagina 16: "Senza dubbio un intervento sulla fiscalità è diventato ora ineludibile. In Italia la detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti è ferma, infatti, al 40%, rispetto al 100% del resto d'Europa e, al contempo la deducibilità dei costi è ben al di sotto della media dell'Unione". Difficile non essere d'accordo con queste parole. Il tema naturalmente è molto serio e lo abbiamo messo giustamente in evidenza.

Mauro Manzioni,

Direttore Responsabile di CarFleet

CarNext
a LeasePlan Brand

**Tra tante auto c'è sicuramente
quella che fa per te.**



**24
mesi
di garanzia**

Vieni a scoprire tanti buoni motivi per acquistare la tua nuova auto usata da noi:

- **Garanzia fino a 24 mesi gratuita***
- Rottamazione usato su usato
- Acquisto diretto senza intermediari
- Utilizzata in prevalenza da un solo guidatore poichè appartenuta alle flotte aziendali del gruppo LeasePlan
- Ampia scelta: ogni anno vendiamo oltre 30.000 veicoli usati in tutta Italia
- Qualità garantita: selezioniamo solo l'usato migliore, scrupolosamente sottoposto a controlli di manutenzione ordinaria e straordinaria
- Finanziamenti personalizzati, salvo approvazione della finanziaria

*secondo le condizioni di garanzia vedi www.carnext.it/privato

Visita il nostro sito www.carnext.it e contattaci senza impegno.

TEL. 06 59.627.555 E-MAIL usato@carnext.it

Punto vendita usato a Milano CarNext Point: TEL. 02 24.790.790

Recovery is slow but sure



The Italian economy recorded a 0,4% increase in GDP in the first quarter of 2010, and while the figure is not suggestive of robust growth, it is nevertheless higher than the average seen for the rest of Europe. Italy, it can be said, is on the track towards slow, yet sure recovery, at least for the moment. Taking a significant indicator as that for industrial production, we see that the fall of the Italian economy, which started in the first six months of 2008 and was accentuated by the bankruptcy of Lehman Brothers on 15th September of that year, came to a halt in the Spring of 2009. This was followed by an extremely gradual process of recovery, which is still in progress and should accelerate mostly thanks to exports benefiting from the stronger revival and the decline in the euro after the recent turbulence on the financial markets. But as I pointed out, the upturn is slow especially given the sheer extent of the drop. In fact, the Italian economy currently spins at 80% of its potential expressed pre-recession. Thus, the road to level out the disparity created with the

economic crisis of 2008 is still long.

For those like us whose business revolves around companies and company vehicles in particular, some comfort may be found in a keen analysis of the situation over the last two years. In 2009, economic difficulties particularly weighed on companies, whereas families held up better against the recession for two reasons: the social safety nets in place and the much higher rate of savings with respect to other countries. In 2010, the situation has reversed, as demonstrated by business and consumer confidence indicators. Whereas the situation is improving for companies, consumers are taking a more cautious approach and are thinking harder about how to spend their savings, since despite the start of the recovery, prospects for the future are far from reassuring. The aggressive speculation on public debt and the restrictive policies put into action by many countries does not exclude the possibility that the situation can once again become critical.

Prospects aside, companies are indeed seeing their situations improve, and many of the decisions postponed in 2009 are being laid on the table again. This also includes the replacement of

automobiles either purchased or under long-term lease. While registrations of vehicles by individual owners have seen a drastic drop especially after the government incentives ended, registrations in the name of businesses and companies, especially for leasing purposes, are on the increase. It had been expected that the market would bounce back, but that in itself is not enough to ensure the company car sector the recovery it so needs. To achieve this, there would have to be some tax restructuring to raise Italy to the European standards and eliminate the handicap of Italian companies facing increasingly tough international competition. Pietro Teofilatto, director of Aniasa in the interview on page 16 says: "No doubt, a tax initiative has become unavoidable. In Italy, the Vat deduction on leasing costs for client companies halts at 40% as opposed to 100% for the rest of Europe. Not only that, the deductibility of costs is well under the average for the E.U." It's hard not to agree with that assessment. The issue is a serious one and we have felt it our duty to bring it to light.

Mauro Manzoni,
Editor in chief of CarFleet

DOPO AVERNE PROVATE TANTE,
QUATTORRUOTE HA SCELTO LA PIÙ COMODA*.



CITROËN preferisce **TOTAL**

Informazioni ai sensi della dir. 1999/94/CE: consumo su percorso misto C5 Tourer 1.6 16v TURBO THP 159cv c.a., BI-TURBO 24v 243cv c.a. 195 g/Km. La foto è inserita a titolo informativo.

NUOVA CITROËN C5 2.0 HDi 163 cv C.A. BUSINESS.

Fate vedere a tutti con che stile si guida un'azienda. Perché con Citroën C5 viaggerete su un'auto di grande lusso e comodità, **prima classificata per comfort da Quattroruote.**

*Da **QUATTORRUOTE** n.652 febbraio 2010.

CORSO ON LINE DI GUIDA SICURA IN OMAGGIO
A CHI PRENOTA UN TEST DRIVE SU c5.citroenit.it

VI ASPETTIAMO.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



C5 Tourer 2.0 HDi FAP 16v 163cv c.a. 7,7 l/100 Km. Emissioni di CO₂ su percorso misto C5 Tourer 3.0 V6 HDi FAP



Italia, Paese chiave per la crescita di LeasePlan

Il mercato italiano presenta grandi opportunità per le società di noleggio a lungo termine. LeasePlan si è posta l'ambizioso obiettivo di primeggiare anche nel nostro Paese e, per riuscirci, ha lanciato un programma di servizi in cui la necessità del cliente sono al primo posto. Abbiamo approfondito questi temi con Nick Salkeld, regional senior vice-president Southern Europe & Pacific di LeasePlan

Dottor Salkeld, come ha reagito LeasePlan nei maggiori mercati automobilistici ai venti di crisi che hanno spazzato l'economia nel 2009?

“Come tutti gli operatori di noleggio a lungo termine, nel 2009 LeasePlan ha dovuto confrontarsi con le notevoli difficoltà economiche che nella maggior parte dei mercati europei si sono manifestate con un calo delle quotazioni e della domanda di auto usate e con la crescita dei livelli di inadempienza dei Clienti.

Nonostante queste gravi difficoltà, tutti i paesi in cui LeasePlan opera hanno saputo reagire con grande flessibilità, dimostrando la capacità di affrontare questa crisi con competenza, mantenendo sempre il massimo focus sulla qualità dei servizi erogati ai Clienti. Questo ha permesso a LeasePlan Corporation di dimostrare ancora una volta il valore dei suoi dipendenti e del proprio modello di business, mantenendo stabile il proprio portafoglio flotta e conseguendo, nonostante la crisi economica, un eccellente profitto netto di 165 milioni di euro”.

In particolare, quali sono state le strategie adottate in Italia, e con quali risultati?

“In Italia abbiamo affrontato le stesse sfide degli altri paesi europei. I valori residui sono stati minacciati a causa delle difficoltà del mercato dell'usato e abbiamo dovuto confrontarci con livelli di insolvenza dei clienti più elevati della media. Abbiamo quindi dovuto concentrare la nostra attenzione nella ricerca di nuove e innova-



Nick Salkeld, regional senior vice-president Southern Europe & Pacific di LeasePlan

tive soluzioni di gestione delle auto usate, allo scopo di diminuire l'impatto del declino generale del mercato. A tal proposito siamo molto soddisfatti della performance del nostro brand “CarNext” dedicato al mercato dell'usato e dell'impatto positivo che ciò ha determinato sui nostri risultati.

Abbiamo inoltre rifocalizzato l'atten-

zione sulla nostra strategia di miglioramento continuo dei servizi, allo scopo di assicurare la soddisfazione dei bisogni di tutti i nostri Clienti, indipendentemente dalla dimensione delle loro flotte; fondamentale in questa direzione è la “Customer Interaction Strategy” che stiamo attualmente implementando e che crediamo sia



determinante per ottimizzare i processi di comunicazione con i clienti ed i loro driver aziendali. Questa nuova strategia pone il fleet manager e i suoi driver al centro di ogni nostra attività; siamo molto entusiasti per i benefici che questo apporterà nella relazione con i nostri clienti nei prossimi anni. Questo rinnovato focus sui clienti e la volontà di assicurare loro il miglior servizio possibile significa anche che nel futuro non perseguiremo una strategia di crescita “a qualunque costo”, sacrificando la qualità del servizio a vantaggio dei volumi. Il business non è un viaggio dell’ego!

In LeasePlan crediamo che la qualità del servizio offerto ed una vera partnership con i nostri Clienti siano le leve che guidano ogni nostra attività e questo è quello che LeasePlan intende per leadership di mercato: non solo e non tanto la dimensione della propria flotta, ma l’eccellenza delle proprie persone ed il supporto che diamo quotidianamente ai nostri Clienti, per raggiungere quegli standard di servizio che questi ultimi giustamente si aspettano da un’azienda come LeasePlan. Leadership di mercato significa per noi essere i migliori in tutto ciò che facciamo e questo è il nostro impegno per il futuro.

Se l’obiettivo di essere i migliori nel servizio erogato determinerà anche la crescita della nostra flotta gestita avremo conferma della bontà delle nostre scelte, ma la crescita in volume non sarà la nostra prima priorità. I nostri Clienti verranno sempre prima”.

Dalla Sua posizione di osservatore privilegiato come vede il futuro a breve e medio termine di questo settore a livello globale? E quali sono, a Suo modo di vedere, i principali driver che ne guideranno lo sviluppo?

“Guardando alle prospettive del nostro

mercato nel breve e medio termine, vedo il prolungarsi delle difficoltà in alcuni paesi e non prevedo un rapido miglioramento delle condizioni a livello macroeconomico. Sappiamo che le economie di alcuni paesi come Spagna, Portogallo e Grecia restano variabili e dai contorni incerti, ma abbiamo dei forti interessi in queste nazioni che, nonostante le difficili condizioni di mercato, sono state comunque in grado di garantire buone performance all’interno del nostro Gruppo. Il mercato dell’usato rimane comunque la sfida più importante (sebbene le condizioni stiano gradual-



mente migliorando); rimaniamo quindi cauti nelle nostre stime almeno fino a quando i tassi di insolvenza in questi paesi non palesino dei miglioramenti nel breve termine.

Di contro, le condizioni di altri mercati europei, come quello olandese e inglese, sono molto migliorate e stanno ritornando a situazioni più 'normali' tanto da farci considerare il quadro generale positivo. L'aspetto chiave è quindi legato ad una generale ripresa del mercato nel suo complesso nei diversi paesi dove LeasePlan è presente, come la Spagna, che implicherebbe chiari benefici anche per il mercato del noleggio a lungo termine, grazie ad una maggiore spinta da parte delle Aziende nel rinnovo del parco auto rispetto al 2009.

Ove possibile, cercheremo di stimolare questo ritorno alla crescita".

L'Italia viene sempre indicata come uno dei paesi con maggiori potenziali di crescita. Quali sono le opportunità e le sfide che attendono LeasePlan Italia?

"In Italia guardiamo al futuro con grande ottimismo. Con la nostra rinnovata attenzione ai clienti e alle partnership a lungo termine che possiamo sviluppare con loro, rimaniamo

estremamente ottimisti circa il futuro del nostro business in Italia. Abbiamo grande fiducia nei nostri collaboratori e sappiamo che hanno le giuste qualità professionali per affrontare le sfide che si presenteranno, dal momento che il nostro obiettivo è quello di essere la migliore compagnia di noleggio a lungo termine operante in questo mercato. Diamo grande importanza anche al rapporto con i nostri fornitori, che consideriamo una delle chiavi del nostro successo per fornire ai clienti le migliori soluzioni di mobilità. Di tutti i grandi mercati europei quello italiano rimane quello con le più grandi opportunità di crescita e noi intendiamo sfruttare al massimo questa opportunità facendo leva sulla nostra rinnovata strategia "Customers first" mantenendo fede alla nostra brand promise "It's easier to leaseplan".

LeasePlan è una azienda leader nella maggior parte dei paesi nei quali opera. Quale obiettivo si pone in Italia entro il 2015?

"LeasePlan ha come obiettivo quello di raggiungere una posizione di leadership di mercato in tutti i maggiori mercati europei e questa ambizione coinvolge anche l'Italia.

Come già detto ci poniamo l'obiettivo di diventare la migliore compagnia di noleggio a lungo termine e gestione flotte aziendali in questo mercato e a questo obiettivo destineremo tutte le nostre energie.

I nostri successi in Europa non sono secondi a nessuno e sappiamo che con il team giusto, ora all'opera in Italia, raggiungeremo questo successo anche sul mercato italiano.

Abbiamo grande rispetto per i competitors con cui ci misuriamo nel mercato italiano e quindi questo obiettivo è molto sfidante; ma il nostro modello di "business" è forte e il nostro personale è determinato nel rendere l'impegno verso i nostri Clienti e i nostri fornitori la base per il nostro successo futuro. Continueremo a metterci alla prova per essere i migliori in tutto ciò che facciamo e sono certo che questa è la strategia giusta per raggiungere la leadership a cui maggiormente teniamo, vale a dire la leadership di servizio sul mercato italiano. Se saremo fedeli ai 'valori LeasePlan' sono certo che i nostri clienti riconosceranno che "It's easier to leaseplan" e sapranno premiarci per questo".

Gian Primo Quagliano



Luce a led: rapida e luminosa

di Roberto Mazzanti

Sono generatori allo stato solido di illuminazione con una base di silicio e diverse tipologie di sali. Hanno una vita di 100 mila ore e rapidissimi tempi di risposta: ai 100 all'ora chi sta dietro ha 5-6 metri in più per evitare il tamponamento. Rischiano di mandare in pensione anticipata i pur moderni fari allo Xeno

La riconosci da lontano, anche se fa scuro, se c'è la nebbia o la foschia, per via di quella piccola onda luminosa che brilla sotto i fari rotondi. È la nuova A4 di Audi che si caratterizza sia per la grande calandra frontale (come tutti gli altri modelli della Casa di Ingolstadt) sia soprattutto per quella piccola fila di punti luminosi che oltre a svolgere il ruolo di luci di posizione assomigliano ad un motivo grafico o, se preferite, al tocco originale di un designer.

Siamo in presenza dell'applicazione dei diodi, la nuova frontiera dell'illuminazione per auto, una "novità" che si sta imponendo non solo per gli aspetti scenografici, ma soprattutto per la funzionalità del sistema, più veloce e duraturo delle tradizionali lampade a filamento. Led è l'acronimo di Light Emitting Diode, in altre parole diodo ad emissione luminosa. È di fatto un generatore allo stato solido di illuminazione costituito da una base di silicio e da diverse tipologie di sali (ad esempio il litio) che servono a modificare il colore della luce emessa.

Molti i pregi

Le qualità dei led sono significative: l'assenza



del filamento incandescente e la conseguente elevata resistenza alle vibrazioni li rendono estremamente longevi. Durano infatti circa 100 mila ore contro le 3-5000 delle lampadine che usiamo nei fari tradizionali. Hanno anche rapidissimi tempi di risposta: si accendono in un millesimo di secondo contro i 200 necessari ad una lampadina ad incandescenza. Quest'ultimo particolare non è di secondaria importanza: infatti in una frenata d'emergenza la vettura in scia di chi sta per arrestarsi ha disposizione qualche metro in più per fermarsi. Gli esperti hanno calcolato che ai 100 all'ora chi sta dietro all'auto che frena ha 5 o 6 metri in più di spazio per evitare il tamponamento grazie ai

tempi fulminei di accensione degli stop a led.

Risparmio energetico

Oltre alla robustezza, alla durata (superiore a quella della vita di un'auto) e alla rapidità di reazione, i led dispongono di luce pura che penetra meglio attraverso foschia o nebbia e soprattutto consentono un notevole risparmio energetico (consumo 7-10 volte minore a parità di luminosità) essendo molto più efficienti delle lampadine a filamento. Per ora vengono utilizzati come luci di posizione, come frecce a lampeggio e come stop. Nella supercar di Audi, la R8, è possibile avere come optional sia gli abbaglianti che gli anabbaglianti con luce a led. Il primo a proporre questo tipo rivoluzionario di illuminazione fu nel 1998

Giugiaro con la Maserati 3200 GT: una lunga fila di stop a led si arrampicavano lungo la carrozzeria posteriore dando l'impressione di due "unghiate" rosse luminescenti.

Fari allo Xeno

Un'altra importante novità in tema di illuminazione per l'auto è rappresentata dai fari allo Xeno, detti anche a "scarica di gas". Sono proiettori in cui la sorgente luminosa (lampadina) di tipo tradizionale ad incandescenza è sostituita da una a più alto rendimento che sfrutta il principio della scarica di gas tra due elettrodi. Emettono una luce bianca che consente una visibilità ottimale, migliore rispetto a quella dei normali fari, soprattutto in relazione ad ampiezza e profondità del fascio luminoso. Sono costosi perché necessitano per funzionare di un particolare circuito elettrico, separato da quello della vettura. È possibile montare anche i bi-Xeno: ciò significa che la stessa tecnologia è utilizzata sia per le luci abbaglianti che per quelle anabbaglianti. Destinati ad un largo successo, ora rischiano di essere messi in anticipo in pensione dai led che offrono vantaggi superiori e prezzi ultraconcorrenziali.

Noleggio: la ricetta per uscire dalla crisi

In un complesso scenario economico l'autonoleggio può essere "motore" della ripresa: questo a condizione che vengano attuate riforme utili al settore e si estenda l'offerta di servizi e prodotti a beneficio di nuove categorie di utenti. Abbiamo approfondito questi argomenti direttamente con Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa

Dottor Teofilatto, cosa può dirci sull'andamento del mercato dell'auto aziendale nei primi mesi del 2010? Quali sono le prospettive per la seconda parte dell'anno?

"Partiamo dai dati del 2009. Grazie agli incentivi il mercato italiano dell'auto ha chiuso con 2.158 mila immatricolazioni, un calo sul 2008 contenuto nello 0,17%. Come sappiamo, ben diversamente è andata per l'auto aziendale, che ha invece avuto una riduzione di 190.000 unità (-28%), ed anche in termini di incidenza sul mercato si è fermato l'avvicinamento alle percentuali medie Ue (22% con media Ue al 40%) e si è addirittura tornati alle percentuali di 10 anni fa (22% del 1999 contro il 31% del 2008).

L'intero settore delle flotte aziendali continua anche nel 2010 a convivere con un contesto economico incerto, e secondo me solo dopo l'estate si potranno intravedere segnali di ripresa. Già mantenere i risultati 2009 sarà comunque un obiettivo di rilievo per molti operatori".

Qual è il tema principale su cui occorre intervenire per rilanciare il settore dell'auto aziendale?

"Senza dubbio un intervento sulla fiscalità è diventato ora ineludibile. In Italia la detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti è ferma, infatti, al 40%, rispetto al 100% del resto d'Europa e, al contempo la deducibilità dei costi è ben al di sotto della media dell'Unione. Questo disallineamento produce condizioni

di minor competitività per le aziende nazionali rispetto alle concorrenti europee che sostengono costi inferiori (i costi di trasporti rappresentano il 6-8% di quelli complessivi aziendali) per la gestione di un bene rilevante quale è il parco auto aziendale. In sintonia con le associazioni dell'automotive, Aniasa continua ad evidenziare al Governo la necessità di

un aggiornamento della fiscalità sull'auto. Due sono i versanti su cui si dovrebbe intervenire. Il primo è l'Iva. Sul fronte delle imposte dirette, poi, siamo fermi al 1997, quando furono stabiliti i valori di deducibilità dei costi sostenuti per l'auto, con riferimento ad una ben diversa situazione economica e di mercato. Sebbene prevista, la rivalutazione dei valori



Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa



secondo gli indici Istat da parte del Ministero dell'Economia non è mai avvenuta”.

Il settore del noleggio a lungo termine come affronta questo periodo così complesso?

“Le interconnessioni della crisi finanziaria hanno inevitabilmente indotto le aziende clienti a preferire il mantenimento dei veicoli in flotta per un maggior periodo, al fine di ridurre l'impatto del costo sull'esercizio. E così come si era verificato tra il 2006-2007 nel momento dell'incertezza fiscale, la clientela ha rallentato gli ordini, ha operato una profonda

ristrutturazione delle proprie organizzazioni. La conseguenza è stata che le oltre 14.000 vetture aziendali a noleggio circolanti in meno nel 2009 sono dovute principalmente alla riduzione del personale da parte delle aziende clienti. La clientela non si è però allontanata dai servizi del noleggio, che continua ad apprezzare per utilità, qualità, minori costi complessivi. E d'altro canto, per contribuire a ridurre i costi di gestione del parco auto le aziende di noleggio hanno via via concordato con la clientela una generale proroga dei contratti, passando dai 36 mesi standard a 48 mesi (la durata media dei contratti è

aumentata del +1,9% rispetto al 2008) e sono stati predisposti nuovi servizi “ad hoc”, mirati a ridurre i costi di gestione della flotta: nel 2009 il canone medio mensile è sceso dell'1,3%, pur a fronte di un considerevole aumento del chilometraggio medio percorso (+6,4%)”.

Quali sono gli aspetti su cui il settore del noleggio può puntare per superare questa situazione?

“La reazione alla crisi da parte delle aziende di noleggio a lungo termine è stata semplice, ma efficace: ribadire e rafforzare sul campo ancora di più la valenza di risparmio connaturata ai servizi di noleggio, con risparmi sui costi di gestione del parco auto che possono andare dal 15% al 20% rispetto alle altre modalità di uso dei veicoli. Il noleggio a lungo termine è chiamato comunque ad un grande cambiamento, a rivoluzionare operatività e politiche strategiche in una fase poco espansiva del ciclo di vita e in una difficile congiuntura economica, nonché di forte calo delle nuove immatricolazioni. Si delineano però anche grandi opportunità, prima fra tutte quella di entrare nel vasto segmento di domanda rappresentato dalle flotte piccolissime e dalle “partite Iva”, a patto che siano messi in atto adeguati interventi sul prodotto e sulla rete di vendita”.

Luigi Gemma



Il futuro dell'auto secondo Volkswagen

Per un'azienda che punta alla leadership mondiale del settore automobilistico, come Volkswagen, il segmento aziendale ha una grande importanza. Fondamentale, poi, anticipare le tendenze del mercato per quel che riguarda questioni come l'ecocompatibilità degli autoveicoli. Di questo e di molto altro abbiamo discusso con Massimo Nordio, direttore di Volkswagen Italia

Dottor Nordio, Volkswagen si è sempre caratterizzata con prodotti che da un lato hanno fatto la storia dell'auto e dall'altro si sono costantemente evoluti con scelte innovative e talvolta rivoluzionarie. Sarà ancora questa la strategia per superare il difficile guado in cui si trova l'automobile?

“Certamente sì. Volkswagen punta a essere il primo Gruppo automobilistico a livello mondiale nel 2018 e la leadership si conquista anche attraverso l'eccellenza tecnologica. I recenti annunci di future introduzioni sul mercato di modelli elettrici vanno chiaramente in questa direzione”.

La rete distributiva e di assistenza ha un'importanza strategica per sfruttare tutte le opportunità che un mercato offre. Su questo terreno quale politica ha perseguito Volkswagen negli ultimi anni e quali interventi ha in programma per il futuro?

“Sicuramente i concessionari svolgono e continueranno a svolgere un ruolo fondamentale, considerato anche il fatto che l'attuale modello di distribuzione nel settore automobilistico è più o meno lo stesso da diversi decenni. A questo proposito il nostro obiettivo è quello di collaborare con partner che siano in grado di creare un'esperienza di acquisto e di possesso che garantisca la massima soddisfazione per il cliente. Per ottenere questo risultato i nostri dealer devono poter con-



Massimo Nordio, direttore di Volkswagen Italia

tare su un adeguato livello di profitabilità per poter reinvestire parte dei guadagni per far crescere il loro livello di affari.

La capacità di generare utili resta pertanto il tema centrale, per ora e anche per i prossimi anni, per quel che riguarda il nostro rapporto con la nostra rete di concessionari. I fattori su cui puntare per migliorare ulteriormente le performance

della rete sono di due tipi: qualitativi (e qui entrano in gioco fattori come la soddisfazione dei clienti, il miglioramento dei processi, la qualità dei collaboratori) e quantitativi (ovvero un livello adeguato di volumi di vendite e fatturato)”.

Metano, gpl, elettrico, idrogeno: a Suo parere come sarà alimentata l'auto dei prossimi anni? Quali



Volkswagen Up! Lite, il prototipo a quattro posti ibrido studiato nei minimi dettagli per ridurre ulteriormente i consumi

sono le strategie Volkswagen per una maggiore ecocompatibilità delle sue auto?

“Volkswagen ha competenze ed eccellenze in ognuna di queste forme di alimentazione. Senza dubbio l’elettrica è quella su cui stiamo puntando più pesantemente per il futuro, come annunciato di recente dal Presidente del Gruppo Volkswagen Martin Winterkorn. Lo conferma il lancio, previsto nel 2013, della Golf elettrica. Credo che l’elettrico non segnerà comunque il tramonto dei sistemi di trazione tradizionali – per esempio, i

nostri Diesel puliti ed efficienti continueranno ad essere molto apprezzati – ma posso certamente dire che la percentuale di vendita di questa motorizzazione aumenterà molto, specialmente fra le auto da città”.

In Italia il segmento del mercato automobilistico più rappresentato nelle flotte aziendali è il segmento C, al cui interno spiccano storicamente le ottime performance di vendita della Volkswagen Golf. Quali novità possiamo attenderci in merito alle politiche commerciali di Volkswagen

in questo segmento?

“La principale novità che abbiamo in programma è una puntuale razionalizzazione dei nostri rapporti con i clienti flotte, con l’obiettivo di offrire loro maggiore chiarezza e trasparenza, garantendo al contempo l’adeguata profittabilità a tutti i vari livelli del canale distributivo che entrano in gioco quando si parla di questo tipo di vendite. Cercheremo di ridurre al minimo quelle attività che non portano guadagni veri e propri, ma solo numeri. Vogliamo raggiungere i nostri obiettivi in termini quota di mercato, contando sull’importante contributo di tutti i canali di vendita”.



La Volkswagen Golf GTD, uno dei modelli di maggiore successo

Quale importanza ha l’auto aziendale nelle scelte produttive e nelle politiche commerciali di Volkswagen?

“Le auto aziendali rappresentano all’incirca il 30% delle nostre vendite: è evidente che si tratta di un peso molto importante. Continuerà ad essere così anche nel futuro però badando in primo luogo alla qualità della nostra offerta in questo segmento, non soltanto ai numeri che ne possono derivare”.

Gian Primo Quagliano

Dalle case auto un aiuto alla ripresa

Possibilità di rilancio per il mercato dell'auto aziendale nella seconda metà dell'anno. Per stimolare questo recupero le case automobilistiche puntano su novità di prodotto e su iniziative di marketing e commerciali pensate appositamente per le flotte aziendali. Abbiamo approfondito questo discorso con rappresentanti di Citroën, Fiat, Mercedes-Benz, Nissan, Peugeot e Renault

Esaurita in marzo la coda positiva degli incentivi, da aprile, come era prevedibile, il mercato automobilistico italiano ha ricominciato a calare. Per il comparto aziendale (che dagli incentivi non aveva però tratto grande giovamento), i segnali di ripresa economica che si cominciano ad intravedere potrebbero portare nella seconda metà dell'anno numerose aziende a non rimandare ulteriormente l'aggiornamento del proprio parco di vetture aziendali. In questo contesto le case automobilistiche possono fare molto per sostenere questa ripresa, ed anzi lo stanno già facendo proponendo nuovi modelli che



Nicola Pumilia, responsabile fleet mercato Italia di Fiat Group Automobiles

ben si adattano all'uso aziendale, e inoltre con la promozione di iniziative di marketing e commerciali di particolare rilievo. Per saperne di più abbiamo chiesto ai rappresentanti di alcune prestigiose case automobilistiche quali sono

gli aspetti su cui puntano per essere protagonisti sul mercato aziendale.

Una gamma completa

“Fiat - dice **Nicola Pumilia**, responsabile fleet mercato Italia di Fiat Group Automobiles - punta sulla completezza della gamma offerta. Siamo sul mercato con marchi importanti e una gamma in evoluzione costante ed adeguata. Fiat Punto EVO è la perfetta auto aziendale per la sua intrinseca polifunzionalità; il Nuovo Doblò Cargo è uno strumento di lavoro quasi insostituibile; Delta è una vettura che sintetizza il concetto del downsizing: dimensioni da compatta, prestazioni e contenuti da grande

berlina. In poche parole, il vero lusso accessibile. Sul fronte Alfa Romeo, la nuovissima Giulietta è un'auto che concentra i valori del biscione nella guida quotidiana”. “Il mercato - afferma **Marco Terrusi**, responsabile flotte di Mercedes-Benz Cars - potrà ripartire anche grazie all'offerta di vetture con consumi ed emissioni ridotte. Ad esempio, nell'ambito della



Marco Terrusi, responsabile flotte di Mercedes-Benz Cars

nostra gamma, penso alle versioni BlueEfficiency di Classe A, Classe B, Classe C e Classe E. Tutte queste gamme sono oggi disponibili anche in versione Executive, che rappresenta la nuova porta d'ingresso nel mondo Mercedes-Benz. In autunno, poi, arriverà sul mercato anche la rinnovata Classe R, un modello molto interessante per le flotte aziendali”. “Il successo della gamma



La nuova Alfa Romeo Giulietta, dalla quale il Gruppo Fiat si attende il rilancio di Alfa



La Mercedes Classe B Executive

crossover - mette in evidenza **Alberto Sabatino**, manager fleet & used car di Nissan Italia - rappresenta certamente il trend più significa-

tivo dell'intero panorama automobilistico europeo. Qashqai è il primo modello che coniuga design emozionale e caratteristiche di gui-

dabilità e fruibilità superiori con costi di gestione in linea con le tradizionali vetture di segmento intermedio. Oltre al restyling della famiglia

Qashqai che abbiamo lanciato a marzo, entro settembre espanderemo la gamma crossover sia verso l'alto, con la nuova motorizzazione 2.5 dci che equipaggerà il Murano, sia verso il basso, con la Juke”.

Rinnovamento

“Con la fine del 2009 - afferma **Nino Colicino**, fleet sales director di Renault - abbiamo completato il processo di rinnovamento della gamma nel segmento C. Oggi, poi, stiamo lanciando nuove motorizzazioni (ad esempio il 1.500 dci da 100 cv) ed un nuovo cambio automatico a doppia frizione, e siamo convinti che questi elementi siano di grandi importanza per

Come cambiano le auto aziendali

Tante le curiosità ed i numeri presentati dall'ultima indagine dell'Ufficio Studi LeasePlan, relativa alla gestione delle auto aziendali. Il campione, molto significativo, è rappresentato dagli acquisti effettuati nel 2009 da LeasePlan Italia.

Cilindrata

Le scelte di acquisto del 2009 evidenziano una leggera diminuzione della cilindrata media. La quota delle auto al di sotto di 999 cc, passa dallo 0,3% allo 0,5%. Le cilindrature più diffuse nel mercato delle flotte aziendali, quella tra 1.000 e 1.499 e quella tra 1.500 e 1.999, presentano un leggero aumento rispettivamente di 0,5 e 0,4 (dal 37,2% al 37,7% il primo gruppo e dal 53,7% al 54,1% il secondo). Le cilindrature superiori al 1.999 passano dall'8,8% al 7,7%.

ACQUISTI VEICOLI GRUPPO LEASEPLAN ITALIA 2008-2009: COMPOSIZIONE % PER CILINDRATA

CILINDRATA	2008	2009
Inferiore a 999	0,3	0,5
Da 1.000 a 1.499	37,2	37,7
Da 1.500 a 1.999	53,7	54,1
Da 2.000 a 2.499	4,6	4,2
Oltre 2.500	4,2	3,5
Totale	100	100

Fonte: LeasePlan Italia

Alimentazione

Per quanto riguarda i carburanti, la quota del Diesel cresce e passa dall'82% all'88%, mentre il benzina si riduce dal 17% al 10%. In crescita anche il metano (da 0,6 a 0,9%), l'ibrido (da 0,1 a 0,3%) e il Gpl che ha la migliore performance tra le alimentazioni non tradizionali crescendo dallo 0,2% all'1%.

ACQUISTI VEICOLI GRUPPO LEASEPLAN ITALIA 2008-2009: COMPOSIZIONE % PER ALIMENTAZIONE

ALIMENTAZIONE	2008	2009
Diesel	82,4	88,1
Benzina	16,7	10
Gpl	0,2	1
Ibrido	0,1	0,03
Metano	0,63	0,9
Totale	100	100

Fonte: LeasePlan Italia

Consumi

La quota di vetture che consumano meno di 6 litri per 100 km sale dal 36% al 45%, andando a ridurre il peso del segmento contiguo (tra 6 e 7,9 litri per km) che scende dal 55% al 45%. I segmenti oltre i 7,9 litri per km non presentano scostamenti significativi confermando i valori del 2008. Per quanto riguarda i consumi medi dei veicoli acquistati da LeasePlan in base all'alimentazione, per il benzina passiamo da 6,7 a 7 litri per 100 km, mentre il diesel il dato diminuisce di un decimale scendendo dal 6,3 al 6,2 litri per 100 km.



La nuova Dacia Duster, primo fuoristrada low cost sul mercato



Guido Montanari, direttore vendite business di Citroën

la clientela business. Vorrei inoltre ricordare il recente lancio del Dacia Duster, che avrà il suo spazio anche nelle car list aziendali. A giugno, poi, abbiamo lanciato il nuovo Master, che va a completare la nostra gamma di veicoli commerciali". "Nonostante la crisi - dice **Guido Montanari**, direttore vendite business di Citroën - il 2009 ha visto il lancio di C3 Picasso e di Nuova C3, la vettura di punta del segmento B, che sta dando grandi soddisfazioni sia sul segmento delle flotte che sul quello dei privati. Inoltre nel 2009 Citroën ha ideato la Gamma Business, della quale fanno parte Nuova C3, C4, C3 Picasso, C4 Picasso, Grand C4 Picasso e C5. Le Vetture della Gamma

Business sono caratterizzate da una serie di dispositivi, come il navigatore satellitare e i sensori di parcheggio, estremamente utili per chi utilizza l'automobile per motivi di lavoro". "Peugeot - mette in evidenza **Angelo Simone**, direttore vendite speciali di Peugeot Italia - conta su un'offerta ampia, completa ma soprattutto "giovane". Partendo dalla 206 Plus e dalla 207 per arrivare alla 308 ed alla nuova 5008, che sta già riscuotendo un discreto apprezzamento da parte del cliente azienda. I modelli sui quali puntiamo maggiormente per il secondo semestre

sono 3008 e 5008, due veicoli ideali per l'uso aziendale".

Partner aziendali

"Per essere sempre di più partner delle aziende - dice Guido Montanari di Citroën - alla fine del 2009 abbiamo predisposto gratuitamente su tutti i veicoli commerciali il Pack Techno, un dispositivo ad alto contenuto tecnologico che permette anche a chi guida un veicolo commerciale di provare lo stesso confort di chi utilizza un'automobile. Sempre nel 2009 la nostra casa ha dato avvio alla realizzazione dei Business Center Citroën, una rete di

concessionari che dispongo di venditori, spazi e servizi orientati ai nostri clienti aziende e liberi professionisti". "Renault - dice Nino Colicino - ha da poco lanciato la sua gamma



Nino Colicino, fleet sales director di Renault Italia

Ecobusiness, pensata in particolare per una clientela aziendale, che include versioni delle nostre vetture adatte all'uso aziendale e caratterizzate da bassi consumi ed emissioni di CO₂ ridotte. Oltre all'aspetto prodotto, poi, c'è anche l'aspetto di professionalizzazione della rete che deve viaggiare di pari passo. Per questo abbiamo dato vita a servizi dedicati ai professionisti, contrassegnati da un marchio esclusivo: Renault Pro+, che testimonia il nostro for-



La Citroën C4 Picasso, spaziosa e con una interessante gamma di motori



La Nissan Juke, crossover sportivo di ultima generazione a 2 o 4 ruote motrici

te impegno nei confronti dei clienti". "Dal punto di vista commerciale - dice Angelo Simone di Peugeot - riteniamo che la più importante novità sia rappresentata dall'organizzazione: abbiamo potenziato la squadra rivolta al canale aziendale, con l'obiettivo di avvicinare le grandi flotte al mondo, al prodot-



Angelo Simone, direttore vendite speciali Peugeot Italia

to e alla filosofia di Peugeot. Non mancheranno le iniziative di marketing. A questo proposito arricchiremo i contenuti del nostro sito internet (www.peugeot.it/professionnal), e continueremo a puntare sulla comunicazione dedicata con la creazione di eventi, che permettano di far percepire al cliente azienda la qualità elevata dei nostri prodotti".

Ripresa in vista

"Mercedes-Benz - mette in evidenza Marco Terrusi - punta con decisione sulle versioni Executive di Classe A, Classe B, Classe C e Classe E, quest'ultimo modello disponibile oggi anche in versione stationwagon e cabrio. La loro ricca dotazione di serie, completa degli equipaggiamenti tipicamente più richiesti in Italia, potrà soddisfare pienamente i clienti aziendali". "Tra gli obiettivi di Fiat per i prossimi mesi - dice Nicola Pumilia - vi è quello di essere più aggressivi sul mercato, attraverso una strategia più ambiziosa in partnership con i noleggiatori. Devo dire che la strada intra-

presa ha riscontrato l'interesse di tutti gli operatori. Fiat è abituata a proporre azioni concrete, non leve di marketing. Ne è un chiaro esempio l'eco: Drive Fleet, il sistema di verifica e rilevazione puntuale dei consumi e delle emissioni di flotta che è un'esclusiva del nostro gruppo; siamo stati piacevolmente sorpresi di quanto interesse abbia suscitato tra le aziende a soli due mesi dal lancio. Un'altra azione concreta in termini di contenimento del Total Cost of Ownership è l'allungamento degli intervalli di manutenzione, che oggi sono i più lunghi sul mercato". "Credo - afferma Alberto Sabatino di Nissan - che il

momento di incertezza economica rappresenti per noi un'opportunità: sempre più aziende, in ossequio all'impegnativo del contenimento delle spese, scelgono di orientare le loro car policies verso segmenti inferiori, ma, per mantenere alta la motivazione dei drivers, ricercano modelli di successo, appaganti per chi li gui-



Alberto Sabatino, manager fleet & used car Nissan Italia

da, ma con solidi valori di prodotto e bassi costi di esercizio; sono convinto che in tale contesto Nissan sia uno dei marchi che può meglio soddisfare questo bisogno del mercato. In questo senso è per noi fondamentale espandere la base di potenziali clienti e consentire loro di effettuare una prova su strada dei nostri modelli".

Vincenzo Conte



La Peugeot 3008, uno dei maggiori successi commerciali del 2009

Un italiano fra i top fleet manager europei

Giovanni Tortorici, buyer flotte di Barilla, si è aggiudicato il prestigioso premio Fleet Europe Mobility Award 2009, nella categoria Fleet Sustainable Awards. Un riconoscimento al grande impegno dell'azienda alimentare italiana che ha saputo integrare la gestione della flotta all'interno di una strategia di mobilità di più ampio respiro, come l'ingegner Tortorici ci spiega in questa intervista

Ingegnere Tortorici, che cosa ha significato per lei l'assegnazione del prestigioso premio Fleet Europe Mobility Award per l'anno 2009?

“Questo importante riconoscimento, sancito da un ente internazionale super partes, è la conferma che stiamo operando nel modo giusto e rappresenta un incentivo a continuare ad investire su un progetto che costituisce una sfida continua, che richiede impegno, tempo, energia e risorse, unite alla capacità di far costantemente fronte ad un elevato grado di complessità. Il nostro progetto di armonizzazione della flotta aziendale si è completato attraverso piccoli ma decisivi passi, che sono stati portati avanti di volta in volta, credendoci fermamente. Non è mancato, ovviamente, il forte ed essenziale impulso del top management. Di fondamentale importanza l'aiuto del dottor Davide Stocchi del gruppo Facility Management, che è diventato un pilastro fondamentale nel processo di armonizzazione flotta e senza il quale non avrei mai potuto ottenere i risultati che mi hanno permesso di ricevere questo prestigioso premio”.

Il Fleet Europe Mobility Award le è stato assegnato con riferimento alla gestione virtuosa della vostra flotta di autoveicoli. Quali sono i principali risultati che avete ottenuto?

“Credo che un aspetto fondamentale sia stato quello di aver costruito un “fleet team”, di cui fanno parte



Giovanni Tortorici (a destra) con Pedro Martinez Diaz (direttore European Fleet Sales di VW)

te sia l'amministrazione flotte, sia la gestione della mobilità. Un punto di partenza importante è stato quello di comprendere come non fosse sostenibile la gestione della flotta avvalendosi di 17 fornitori di noleggio con 9 diverse case automobilistiche in 18 paesi diversi. La razionalizzazione della flotta partiva quindi con l'idea di coinvolgere localmente i nostri “fleet managers”, facendoli diventare parte

attiva del processo. In sintesi, il miglior risultato che abbiamo ottenuto è la consapevolezza del significato intrinseco di mobilità. La mobilità sostenibile è un concetto che va oltre l'automobile, ma di cui l'automobile è parte essenziale. La riduzione delle emissioni ed il downsizing dei veicoli sono un dovere per una corretta gestione delle flotte, ma il grande e complesso mosaico della mobilità è



Foto di gruppo dei partecipanti al Feet Europe Mobility Award che si è tenuto ad Amsterdam il 19 novembre 2009

costituito da tanti altri piccoli aspetti. L'integrazione con il trasporto pubblico e le sinergie con le istituzioni, sono poi parte del sistema mobilità messo in atto da Barilla".

La gestione sostenibile della mobilità aziendale di una grande realtà come Barilla implica un impegno costante. Quali sono a questo riguardo i vostri obiettivi per il prossimo futuro?

"La messa a punto di una car policy di gruppo ha richiesto un grande impegno, anche del "fleet team" per la scelta delle auto per singolo paese. È stato seguito il principio del downsizing, che ha portato due immediati vantaggi: uno in termini economici ed uno in termini di riduzione delle emissioni di CO₂. La car policy è uno dei tasselli di un piano di mobilità e l'obiettivo di Barilla è quello di estendere il concetto di mobilità, "virtualizzando", dove possibile, i viaggi e gli spostamenti mediante il sostegno delle nuove tecnologie che rendono fruibili con

facilità servizi ad alto valore aggiunto. Lo sforzo massimo è creare coscienza e consapevolezza che la mobilità è un modo di pensare e non una moda passeggera. L'obiettivo più difficile da raggiungere è questo, anche se abbattere emissioni e ridurre il total cost of ownership delle flotte è comunque un importante risultato conseguito".

Il riconoscimento è tanto più importante in quanto sancisce l'impegno complessivo di Barilla a favore della sostenibilità ambientale. Quali sono a questo proposito i vostri orientamenti?

"Noi siamo legati all'ambiente per la natura intrinseca dei nostri prodotti. Barilla da sempre ha nel proprio Dna la responsabilità sociale e il rispetto per l'ambiente, con un forte impegno nel creare prodotti di eccellenza, utilizzando processi rispettosi dell'ambiente e della tutela del benessere delle persone. Ogni strategia aziendale è pensata

nell'ambito della sostenibilità ed in quest'ottica si uniforma anche la gestione della flotta aziendale. L'orientamento è quello di considerare la sostenibilità ambientale nel suo complesso. L'armonizzazione delle flotte auto, quindi, è un tassello di un processo integrato a livello mondiale".

Ottimizzare la gestione della flotta, sia dal punto di vista economico che del rispetto dell'ambiente, richiede anche l'adozione di formule e programmi innovativi come quelli che avete posto in essere in partnership con LeasePlan. Ce ne vuole parlare?

"Il rapporto con LeasePlan è stato fondamentale per raggiungere ad un risultato ottimale. Uno degli aspetti fondamentali è stata la costruzione di report omogenei, che ci permettessero di comprendere al meglio l'andamento dell'intera flotta, che prima risultava frammentata in un insieme di piccole flotte indipendenti. Grazie a LeasePlan il processo di armonizzazione sta fun-

zionando. LeasePlan ha la consapevolezza dell'importanza dei report e sta lavorando per integrare ancora di più i report nazionali: questo credo sia lo spirito della partnership. I servizi consulenziali di LeasePlan ci hanno permesso di stilare un questionario molto dettagliato che le nostre filiali estere hanno compilato fornendoci dati preziosi per la realizzazione del progetto di armonizzazione. Altre iniziative, come il progetto ambientale GreenPlan proposto da LeasePlan sono in fase avanzata di studio, perché Barilla per scelta strategica non parte con iniziative isolate e quindi lo studio della proposta GreenPlan necessita della rac-



Giovanni Tortorici, buyer flotte di Barilla

colta di dati e della loro analisi, con la consulenza di LeasePlan, prima di decidere quale sarà l'approccio migliore da utilizzare".

Dopo aver realizzato la positiva esperienza realizzata nella gestione della vostra flotta di autoveicoli aziendali in Italia siete pronti a riprodurla anche a livello internazionale?

"Nell'immediato futuro è necessario armonizzare completamente la nostra flotta europea, cercando di comprimere i tempi di realizzazione per quanto possibile, per poi analizzare le nostre flotte presenti nei

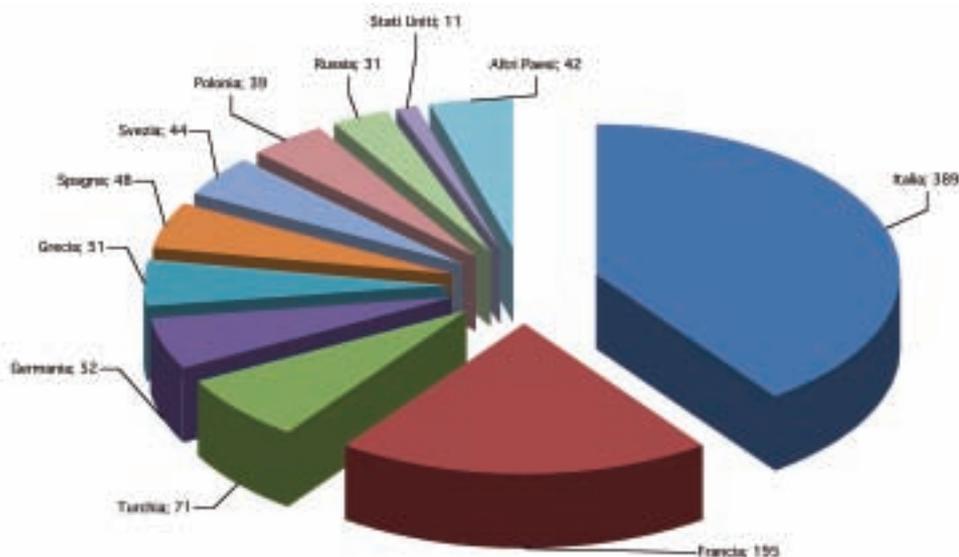
Flotta a disposizione di Barilla nel mondo



Barilla, nata nel 1877 come negozio di pane e pasta a Parma, è oggi gruppo leader mondiale nel settore della produzione e commercializzazione di pasta, salse e pani croccanti. Attualmente Barilla ha a disposizione 54 impianti di produzione, esportando in oltre 125 Paesi ed impiegando più di 18.000 persone.

Flotta aziendale

La flotta di autoveicoli aziendali a disposizione di Barilla è composta da 973 veicoli. La maggior parte di questi veicoli è in Italia (389). In Francia la flotta di Barilla è composta da 195 veicoli. Seguono la Turchia (71 veicoli), la Germania (52), la Grecia (31), la Spagna (48), la Svezia (44), la Polonia (39), la Russia (31) e gli Stati Uniti (11). I restanti veicoli che fanno parte della flotta aziendale di Barilla sono distribuiti tra Svizzera (9), Olanda (8), Norvegia e Brasile (7), Belgio (5), Austria (3), Slovenia, Ungheria e Danimarca (1).





Da destra a sinistra: Giovanni Tortorici, Pedro Martinez Diaz (direttore European Fleet Sales di Volkswagen), Caroline Thonnon (direttore editoriale di Fleet Europe) e Prosper Burnett (Fleet Manager Procurement di Hewlett-Packard)

paesi extra-europei. Per l'obiettivo della mobilità sostenibile i report della flotta sono indispensabili in quanto ci aiutano a capire dove ci sono margini di miglioramento: un consumo eccessivo di pneumatici, o di carburante, rispetto alla media, ci indica che è necessario agire sul driver, dandogli coscienza che può migliorare il suo stile di guida e renderlo più "ecologico". C'è molto da fare, perché la mobilità deve essere un insieme di alternative possibili, fisiche e virtuali, che coinvolge il "sistema trasporti" visto nel suo insieme, con sinergie tra il privato ed il pubblico, tra il reale ed il virtuale".

Quali sono, con riferimento alla gestione della vostra flotta, i vostri prossimi obiettivi economici ed ambientali?

"L'adozione della car policy di gruppo sta producendo quei risultati che nel 2008 sembravano molto lontani: una flotta consistente, con livelli di emissioni contenuti ed un insieme di regole che danno una mano a utilizzare l'auto quando non è possibile utilizzare altri mezzi, sia fisici (mezzi pubblici, biciclette, ecc...) sia virtuali (per esempio la videoconferenza, che in Barilla fu introdotta già nel lontano 1998). L'auto non deve essere demonizzata, ma va utilizzata intelligentemente. L'aver scelto un partner come LeasePlan ci ha permesso di avere un approccio locale in ogni paese, rispettandone le caratteristiche, ma con una struttura internazionale. L'aver ottenuto grazie a questa partnership gli obiettivi economici nei paesi già armonizzati, con emissioni CO₂ sotto control-

lo, è già un ottimo risultato. Non riposeremo certo sugli allori, anche se il downsizing introdotto, insieme alle nuove tecnologie delle vetture, produrrà entro il 2011 un abbattimento delle emissioni di circa il 18% rispetto alla seconda metà del 2008. La gestione della flotta in Italia ci ha dato l'opportunità di esportare l'idea del modello della sinergia con i vari sistemi di trasporto, adattandolo al paese di destinazione. Come obiettivo finale, c'è quello di arrivare ad avere un "fleet team" distribuito, pronto a recepire le richieste del quartier generale, traducendole localmente in armonia e sintonia con le policies di gruppo: un modo di essere reattivi ed efficienti ai cambiamenti che diverranno sempre di più frequenti e veloci".

Ermanno Molinari

La professione del fleet manager

Profitto, Persone e Pianeta: sono queste le tre “p” che rappresentano le linee guida per la professione dei fleet manager. Ogni priorità che un’azienda assegna ad una delle tre aree deve tener conto degli impatti sulle altre, per evitare conseguenze non preventivate. Questa è la sfida che rappresenta il lavoro quotidiano di chi gestisce una flotta di veicoli



Gestire una flotta aziendale è oggi più complesso che mai. Il difficile scenario economico spinge le aziende ad ottimizzare i costi, in particolare quelli non legati alla propria attività principale. Ma la sfida per un fleet manager è ancora più ardua, poiché questo obiettivo primario deve essere coniugato con l'attenzione alla soddisfazione dei conducenti, per i quali la vettura aziendale rappresenta uno dei benefit più importanti, e all'impegno ambientale,

che ormai per le aziende è un tema imprescindibile.

Soluzioni efficienti

Nel campo del noleggio delle flotte a lungo termine sono molti gli aspetti da prendere in considerazione per trovare soluzioni efficienti in termini di costi e allo stesso tempo soddisfacenti per gli utilizzatori. Per questo il fleet manager deve possedere tutte le giuste conoscenze che gli permettano di districarsi tra le varie proposte ed

offerte che gli vengono presentate. L'importante per chi deve scegliere tra varie offerte di noleggio a lungo termine è la capacità di valutare alcuni elementi di fondamentale importanza, primi fra tutti i servizi che devono essere presenti nel contratto e che vanno analizzati con attenzione: la manutenzione sia ordinaria che straordinaria, con una specifica su dove e come viene effettuata; il soccorso stradale (dal numero di telefono da chiamare ai tempi d'intervento e modalità di

ripristino o sostituzione della vettura); le pratiche amministrative e le assicurazioni; le condizioni e i termini che regolano fatturazione e pagamento; il numero degli pneumatici inclusi, più quelli termici se necessario. Un altro aspetto che può sembrare secondario, ma che non è da sottovalutare è l'auto sostitutiva in caso di fermo o furto, con la precisazione del modello e del tempo massimo e minimo necessario per la sostituzione. Meglio chiarire subito anche le modalità di constatazione ed addebito nel caso di eventuali danni che possono essere riscontrati una volta terminato il noleggio. Una volta valutato bene ognuno di questi aspetti si può anche decidere in modo ragionato e consapevole di rinunciare a qualcuno di questi servizi, al fine di ottenere un risparmio.

Per risparmiare

Questo non è però il solo modo che consente ai gestori di flotte di risparmiare. Una volta scelte le vetture è possibile continuare a controllare le spese attraverso le soluzioni proposte dalle società di noleggio, che possono determinare per le aziende un risparmio dei costi di gestione riducendo allo stesso tempo sia i consumi energetici che le connesse emissioni inquinanti. Le principali aree di intervento interessano l'ottimizzazione del contratto di noleggio a lungo termine attraverso le opportunità di risparmio legate al suo prolungamento; i criteri di scelta delle auto da inserire in car policy, utilizzando il concetto del Total Cost of Ownership (costo totale di gestione della flotta) sui principali modelli di auto; i criteri di acquisto delle auto della flotta aziendale, con risparmi legati alla concentrazione delle richieste di veicoli ad un più ridotto numero di case automobilistiche e concessionari; l'attuazione di una car policy attenta al contenimento delle

Fleet Balance, l'arma vincente per le grandi flotte aziendali

Fleet Balance rappresenta una vera innovazione per il noleggio a lungo termine. Fino ad oggi, infatti, esistevano sul mercato singole proposte, rispettivamente dedicate o al controllo dei costi, o alla riduzione dell'impatto ambientale o agli utilizzatori di vetture aziendali. Fleet Balance integra tutte queste soluzioni all'interno di uno strumento consulenziale, per consentire alle aziende di raggiungere un equilibrio consapevole tra controllo dei costi, soddisfazione dei driver e sostenibilità ambientale, in linea con le priorità strategiche aziendali. Scegliendo Fleet Balance l'Azienda sarà supportata da LeasePlan nell'identificare l'equilibrio desiderato, che sarà successivamente messo a confronto con la situazione di partenza, con lo scopo di definire un programma di interventi personalizza-

to, per centrare il proprio obiettivo. Ciascuna delle singole aree Fleet Balance offre delle soluzioni dedicate e complete. Per le aziende che scelgono di ingaggiare una vera e propria battaglia contro i costi nascosti, LeasePlan propone Savings Accelerator, che consente di esaminare nel dettaglio tutte le voci di costo legate alla flotta aziendale e di individuare le opportunità di risparmio. LeasePlan offre inoltre un ampio ventaglio di proposte sia per misurare e incrementare la soddisfazione dei driver, sia per migliorarne lo stile di guida, con benefici sulla loro sicurezza e sul rispetto ambientale. Da ricordare, infine, GreenPlan, la soluzione di mobilità ecocompatibile di LeasePlan, che supporta le aziende e i loro driver nella riduzione delle emissioni della flotta aziendale.

emissioni di CO₂ che permetta la riduzione dei consumi di carburante.

Uno strumento utile

Per valutare le auto da inserire nella lista delle scelte aziendali uno strumento particolarmente utile può essere il "Rapporto sull'affidabilità dell'usato" realizzato da Dekra. Per ciascuno degli oltre 150 modelli esaminati nel rapporto gli esperti Dekra hanno elaborato delle tabelle che permettono al lettore di verificare facilmente come si comporta un determinato modello per quel che riguarda i guasti tecnici, attuando anche un confronto rispetto alla media del segmento di appartenenza. Il Rapporto Dekra sull'affidabilità dei veicoli usati è un esempio di quante informazioni

utili si possono ottenere attraverso controlli ben fatti. Leggendo nel dettaglio i dati delle difettosità, poi, si possono anche formulare considerazioni sulle passate scelte strategiche dei singoli Costruttori. Il Rapporto Dekra, ad esempio, analizza 14 modelli italiani, in base ai quali si intuisce come i nostri marchi per il loro rilancio abbiano puntato su pochi e selezionati modelli, investendo non solo in azioni di marketing spettacolari ma anche e soprattutto sulla qualità della produzione. Ci riferiamo, ad esempio, a vetture come la Grande Punto e l'Alfa Romeo 159, che si collocano nella top ten della classifica per modello sulla percorrenza tra 0 e 50.000 km.

Vincenzo Conte

Sempre più telematica per le flotte e per tutti

Infomobilità, geolocalizzazione e sicurezza: i servizi telematici per le vetture aziendali sono destinati a crescere sempre più rapidamente. L'obiettivo è quello di contenere i costi ottimizzando allo stesso tempo la sicurezza della circolazione e l'eco-compatibilità degli autoveicoli. In futuro, poi, internet offrirà una gamma ancora più ampia di applicazioni anche per le auto aziendali

Dalla riduzione dei tempi d'intervento in caso di guasto o incidente al recupero dei veicoli rubati, dal controllo dei percorsi alla lettura a distanza dei consumi, dalla verifica dello stile di guida all'ottimizzazione delle attività di gestione del parco flotte, la telematica per le flotte aziendali riveste un ruolo d'importanza crescente. Una valenza legata sia all'opportunità di monitorare i costi e di ridurre le inefficienze, alla ricerca di più elevate economie di esercizio, sia all'esigenza di ottimizzare la mobilità in termini di sicurezza e di rispetto ambientale. Accanto alla localizzazione, c'è il ruolo chiave dell'infomobilità. "Quest'ultima - osserva Guido Rossignoli, direttore generale di Anfia, nel corso del recente workshop 'I vantaggi dei servizi telematici per le flotte' - è alla base dell'approccio integrato necessario per un nuovo paradigma d'impiego dei veicoli, capace di unire le tecnologie dell'auto-



Guido Rossignoli, direttore generale Anfia

motive con quelle informatiche e di rete, nonché con le attività e i processi che sulle strade coinvolgono enti pubblici, forze dell'ordine, sanità e assicurazioni". Telematica significa innanzitutto "veicolo connesso", che da un lato riceve informazioni in tempo reale sul traffico, indicazioni su percorsi e contenuti in forma audiovisiva (disponibilità di parcheggi, tariffe alber-

ghiere, servizi turistici e così via), e, dall'altro, trasmette i dati di auto-diagnosi e gli allarmi, come pure segnala comportamenti di guida e percorrenze. Se fino a pochi anni fa le applicazioni e i servizi rivolti ad autisti e automobilisti erano assai limitati, oggi, anche grazie a un numero sempre più vasto di piattaforme hardware e software, si sono moltiplicati. E in un futuro ormai prossi-

mo l'accesso a internet mediante nuovi sistemi di bordo spalancherà le porte a una gamma ancor più ampia e varia.

Mercato in crescita

"L'Italia - afferma Rossignoli - è leader in Europa nel settore della telematica e il comparto delle flotte aziendali necessita più di altri di essere al passo coi tempi, sia sul piano delle scelte di sicurezza più avanzate, sia rispetto alla logistica che alla tecnologia di bordo". Secondo gli analisti di Frost & Sullivan (società di consulenza per lo sviluppo economico), da qui al 2015 il mercato europeo dei sistemi evoluti di gestione delle flotte conoscerà uno sviluppo costante, al ritmo del 13% annuo, che porterà il numero complessivo dei sistemi telematici di bordo installati, conteggiando anche i dispositivi di tracking dei veicoli, a quota 1,2 milioni. In Italia i servizi di gestione delle flotte, oggi circa il 3% del totale dei servizi telematici

attivati, entro il 2012 dovrebbero salire al 5%, con una forte crescita in doppia cifra; continuerà a far la parte del leone la telematica a fini assicurativi (52%), seguita dal tracciamento (17%). Poi, gli altri servizi disponibili: recupero da furto, assistenza e diagnosi remota. Entro un paio d'anni, assicurano gli analisti, quasi un quarto della totalità dei servizi telematici sarà appannaggio dei clienti flotta. Tra i fattori di spinta le soluzioni per la sicurezza stradale come l'eCall, chiamata d'emergenza per intervento immediato.

Iniziative della UE

All'eCall si lega un progetto comunitario che prevede il montaggio sui veicoli nuovi di una scatola nera in grado di comunicare automaticamente, al verificarsi di un incidente, col numero unico europeo



Paola Carrea, responsabile della linea business di Magneti Marelli



Telematic Box, l'unità di bordo di Magneti Marelli

dei soccorsi "E112" fornendo informazioni dettagliate, dal luogo all'ora e alla sua dinamica. Conoscere l'esatta ubicazione del sinistro significa dimezzare i tempi d'intervento; e se tutte le vetture fossero dotate del sistema, si potrebbe abbattere il costo sociale degli incidenti, con risparmi fino a 26 miliardi di euro ogni anno. "Il 'veicolo connesso' - dice Paola

Carrea, responsabile della linea business telematica di Magneti Marelli - consente di ridurre i rischi e limitare i danni". Alla base della catena del valore c'è la scatola nera, a bordo della vettura che può ricevere e trasmettere grazie a una molteplicità di standard quali Gps, Gsm/Gprs, Umts e Wi-Fi; l'operatore di telecomunicazioni è il tramite con la centrale che provvede alla raccolta dei dati e al loro trasferimento, funzionale all'erogazione dei servizi. I quali, se legati al veicolo, richiedono di norma una black box che disponga di antenna satellitare, modem di telefonia cellulare, accelerometro e necessarie interfacce con la rete cui s'appoggiano le centraline della vettura. "Un numero sempre maggiore di case automobilistiche - prosegue Carrea - si sta muovendo per integrare le on-board unit utili

ai servizi di fleet management, EcoDrive, eCall e bCall (breakdown call, la chiamata per guasto). Già lo hanno fatto BMW, Ford, Fiat e Peugeot, con la nostra Telematic Box disponibile sia in primo impianto che in after market".

Servizi disponibili

In particolare, sulle vetture Fiat l'on-board unit di Magneti Marelli supporta la gestione flotte, i servizi assicurativi, l'Sos (eCall) e la manutenzione intelligente. "Se fornita in primo equipaggiamento la 'Telematic Box' può interfacciarsi con la rete di bordo del veicolo, eseguire l'autodiagnosi e acquisire informazioni e dati di percorrenza (km, consumi, emissioni di CO₂ e altro ancora); se acquistata come accessorio dal concessionario può leggere i dati di bordo, ma non registrarli e, infine, se montata in after

market può essere usata da imprese assicurative e fornitori di servizi e contenuti per le proprie applicazioni, dalla localizzazione satellitare alla diagnosi a distanza e al soccorso". Condividere gli standard serve per diffonderne l'impiego: il protocollo usato dalla Telematic Box è il medesimo che utilizza per la propria Clear Box Octo Telematics, specializzata in sistemi e servizi per il mercato assicurativo e automotive: un'unità di bordo munita di ricevitore Gps, modulo di trasmissione wireless e sim card telefonica, alla quale affida il dialogo con il proprio centro servizi. "Su queste basi - spiegano all'azienda romana - abbiamo sviluppato una gamma completa di soluzioni telematiche veicolari che spazia dai prodotti assicurativi



Tom Tom Compact 9000

"pay per use" e "pay per risk" ai servizi di sicurezza e assistenza per il veicolo e la persona, dall'analisi e ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali

al road charging e gestione delle flotte, fino alla telediagnostica e al monitoraggio dell'impatto ambientale dei veicoli".

Vantaggi concreti

Non mancano le applicazioni "comfort" e "corporate", le une per controllare e gestire a distanza via telefono o pc il veicolo, dal riscaldamento attivabile in remoto alla posizione dell'auto visibile sul cellulare, le altre per ottimizzare la gestione delle flotte e la relativa contabilità. Al riguardo, il mercato propone anche le soluzioni Connected Navigation di TomTom Work, "che - dice Filippo Krachler, sales manager di Estran, la società che le distribuisce in Italia - hanno un impatto diretto sulla profittabilità, produttività, sicurezza e livello di servizio di ogni

azienda con una flotta di veicoli, rilevando orari lavorativi a bordo dei mezzi, discriminando tra utilizzo professionale e personale, ricostruendo condizioni e abitudini di guida". Ciò è utile, per esempio, per gestire al meglio la manutenzione, per rilevare la CO₂ verificando i risparmi legati all'ammodernamento del parco ovvero alla politica di downsizing, per evitare gli sforamenti chilometrici bilanciando l'uso dei veicoli tra dipendenti e per monitorarne la rischiosità in base al modo di guidare. "Si sfruttano appositi indicatori di performance per classificare gli autisti, controllando il superamento dei livelli di soglia, che possono diventare pericolosi anche per l'economia dei mezzi".



Filippo Krachler, sales manager di Estran

Mino De Rigo

Unità di bordo o smartphone, i servizi sono assicurati

Garantire la mobilità nel modo più sicuro e tempestivo, al costo più contenuto. Ecco il focus dei servizi assicurativi che, forniti in modalità telematica, rappresentano un chiaro elemen-

zioni e, se possibile, dialoga col conducente, prima di attivare i servizi di assistenza; come pure per le bCall, guasti segnalati da chi guida spingendo l'apposito pulsante



Stefano Riva, dir. commerciale di Mondial Assistance Italia

to differenziante. Dice Stefano Riva della direzione commerciale di Mondial Assistance Italia: "Con veicoli muniti di unità di bordo è tutto più rapido ed efficace. Così per le segnalazioni di eCall, per cui la centrale localizza in automatico il veicolo, ne verifica le condi-

dell'Sos, che attiva la procedura di riconoscimento del veicolo e il soccorso stradale". Nel caso del vehicle tracking è la vettura che interagisce con la centrale operativa allorché, per esempio, rileva un'anomalia nel proprio spostamento (in funzione antifurto), mentre col remote



Antonella Corrado, responsabile marketing Aci Global

door unlock la centrale può intervenire a distanza per sbloccare l'apertura delle porte. "Dalla localizzazione all'identificazione di dettaglio tutto avviene con un trasferimento diretto di dati certi e chiari". Passaggio, questo, non necessariamente legato soltanto a dispositivi di bordo. A questo proposito Aci Global (dell'Automobile Club di Italia società leader nei servizi di assistenza ai veicoli), dopo aver sfruttato il sistema Blue&Me montato sulle vetture del gruppo Fiat per atti-

vare un servizio di soccorso ad hoc, sta sperimentando nuove formule legate ai cellulari più recenti. Spiega Antonella Corrado, responsabile marketing di Aci Global: "Anche se l'unità a bordo non c'è, per fruire dei servizi di assistenza basta un telefonino munito di Gps (entro fine anno ne disporrà la maggioranza dei modelli). Scaricando e installando appositi programmi dalla nostra centrale operativa, a breve chiunque potrà abilitare sia la chiamata che la localizzazione".

Think Blue.



Gamma Volkswagen BlueMotion. Come far crescere il valore e minimizzare i consumi.

L'auto giusta per la vostra azienda è nelle Concessionarie Volkswagen. Venite a scoprire l'intera gamma BlueMotion: dalla Golf BlueMotion, con fino a 1.447 chilometri di autonomia con un pieno; alla Polo BlueMotion, la 5 posti più efficiente al mondo, con un consumo di soli 3,3 l/100 Km o, se cercate il massimo del comfort e dell'affidabilità, potete scegliere Passat Variant BlueMotion, con solo 4,4 l/100 Km*. Per maggiori informazioni visitate il sito www.think-blue.it.

BLUEMOTION

— TECHNOLOGIES —

*Dati di consumo riferiti al ciclo combinato. Le vetture raffigurate includono dotazioni disponibili a sovrapprezzo. Consumo di carburante ciclo combinato da 3,3 l/100 Km di Polo 1.2 TDI BlueMotion a 4,4 l/100 Km di Passat Variant 1.6 TDI BlueMotion.



www.volkswagen.it

**Vi aspettiamo nelle Concessionarie Volkswagen per scoprire
le soluzioni finanziarie più adatte per la vostra azienda.**



Das Auto.

Auto usata: un mercato dimenticato

Il mercato dell'auto usata è cambiato notevolmente negli ultimi anni, pur mantenendo elementi di debolezza strutturale che continuano a condizionarne lo sviluppo. Un'occasione per fare il punto sulla situazione dell'auto usata è stata un convegno organizzato dal centro Studi Promotor GL Events e dall'Università di Bologna in collaborazione con CarNext



Dopo un'apertura di anno negativa a partire da aprile il mercato dell'usato ha mostrato interessanti segni di ripresa

Mentre nei primi mesi del 2010 il mercato del nuovo è cresciuto per effetto della coda degli incentivi 2009, il mercato dell'usato ha attraversato una fase di calo. A partire da aprile, però, questa situazione si è ribaltata: la fine della coda positiva degli incentivi ha infatti causato cali nelle immatricolazioni di auto nuove, mentre allo stesso tempo le vendite di auto usate hanno ripreso a salire. Le ragioni di questo cambio di rotta sono essenzialmente due. La prima è che, persistendo le difficoltà economiche, una parte non irrilevante degli automobilisti che prendono in considerazione sia l'acquisto del nuovo che quello dell'usato preferiscono la scelta più economica ed optano per l'auto di seconda mano. La seconda ragione vede nel mancato

rinnovo degli incentivi per il nuovo un motivo che rende ancora più appetibili le vetture usate.

Proprio il mercato dell'auto usata è stato oggetto di un convegno che si è tenuto lo scorso 25 marzo ed è stato organizzato dal Centro Studi Promotor GL events e dalla Facoltà di Scienze Statistiche dell'Università di Bologna, in collaborazione con CarNext.

Tassazione eccessiva

Gian Primo Quagliano, direttore del Centro Studi Promotor GL events, ha aperto il convegno sottolineando come il mercato dell'auto usata, sebbene sia molto cambiato negli ultimi anni, abbia mantenuto elementi di debolezza strutturali che continuano a condizionarlo in maniera pesante. "In particolare - ha specificato

Quagliano - in questo mercato rimane aperta la questione delle quotazioni dei veicoli usati e quella dell'eccessivo peso della tassazione (special-



Jaromír Hájek, amministratore delegato LeasePlan Italia Spa



Franco Oltolini,
direttore di CarNext

mente l'imposta sui passaggi di proprietà) e della burocrazia. Questa situazione penalizza l'utilizzo del bene auto. Se non vi fossero questi elementi di debolezza, infatti, ci potrebbe essere una migliore corrispondenza tra le capacità economiche dell'utilizzatore e il bene utilizzato. Per porre rimedio a questa situazione è di fondamentale importanza che tutti gli operatori coinvolti nel business dell'auto usata investano sul problema delle quotazioni e che sia eliminata l'imposta sui trasferimenti di proprietà".

Mancanza di incentivi

Un altro elemento che ha caratteriz-

zato pesantemente il mercato dell'usato è stata la mancanza di incentivi, come Jaromír Hájek, amministratore delegato di LeasePlan Italia, ha messo in evidenza: "Nel 2009 si è assistito ad una diminuzione sia dei volumi venduti che delle quotazioni e ciò anche perché il Governo, contrariamente a quanto era stato fatto nel 2002-2003, non ha concesso incentivi alla rottamazione usato su usato". Franco Oltolini, direttore generale di CarNext, ha annunciato che attuerà per tutto il 2010 la proroga dei suoi incentivi alla rottamazione usato su usato. "Tutti i clienti privati - ha dichiarato Oltolini - che acquisteranno un'auto usata CarNext Euro 4 con contestuale rottamazione di un usato Euro 0, 1, 2 o 3, non pagheranno i costi e le tasse per il trasferimento di proprietà".

Testimonianze di rilievo

La discussione è poi proseguita con le relazioni di Sirio Tardella, direttore del servizio statistiche di Unrae, che ha riportato gli ultimi dati statistici del mercato dell'auto usata in Italia, e di Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari auto, veicoli commerciali e industriali) che ha presentato il

punto di vista dei concessionari sulla gestione dell'usato.

Altri interventi di rilievo sono venuti da parte di Francesca Zampa, dirigente ufficio normativo e controllo di Aci, la quale ha riferito sull'andamento del mercato dell'usato nel 2009 con un consuntivo dell'impatto che gli ecoincentivi hanno avuto sul mercato. Pietro Teofilatto, direttore del settore noleggio a lungo termine di Aniasa, ha fatto emergere come nel 2009 il fatturato della vendita di vetture usate provenienti dal noleggio a lungo termine sia stato di 1.125 milioni di euro, con un rafforzamento del canale di vendita verso i privati, che ha assorbito il 27% del totale delle auto usate provenienti dal noleggio a lungo termine.

Hanno concluso infine il convegno gli interventi di Massimiliano Amati, analista del mercato automobilistico per Quattroruote, che ha affrontato la questione dei valori residui delle auto usate. Mentre Michele Lombardi, presidente dell'unione dei concessionari Skoda, e Fabio Leggeri, responsabile flotte e remarketing di Volkswagen Italia, hanno espresso il punto di vista delle case automobilistiche.

Veronica Carletti



Un elemento che ha caratterizzato pesantemente il mercato dell'usato è stata la mancanza di incentivi statali alla vendita

La Golf VI è al vertice della classifica EuroNCAP

Tra i 33 modelli sottoposti a crash test dall'Ente finanziato dalla UE nel 2009, la popolare berlina del Gruppo Volkswagen è risultata la numero uno per resistenza agli urti e protezione di guidatore, passeggeri e bambini nel seggiolino. Da quest'anno però aumenta la difficoltà delle prove e le "cinque stelle" diventano più selettive

La sicurezza è da qualche tempo un "bene supremo" tanto per le case costruttrici di vetture quanto per gli automobilisti. Ed è giusto che sia così. Qualsiasi apparato (elettronico e non) in grado di ridurre la mortalità per incidenti sulle strade non solo è il benvenuto, ma sta diventando decisivo nella scelta del veicolo da parte della clientela. A "misurare" il grado di sicurezza, sia attiva che passiva, dei nuovi modelli ci pensa un istituto indipendente, finanziato dalla UE, al quale aderiscono la stragrande maggioranza degli Automobil club del Vecchio Continente, tra i quali anche il

nostro ACI. Ha un nome un po' ostico: EuroNCAP. Euro è comprensibile, NCAP un po' meno. Si tratta di un acronimo che sta per New Car Assessment Programme e che potremmo tradurre in "Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di auto". È l'Ente che assegna le famose stelle con cui si ufficializza il grado di sicurezza di quei modelli che decidono di sottoporsi ai test.

Test e classifiche

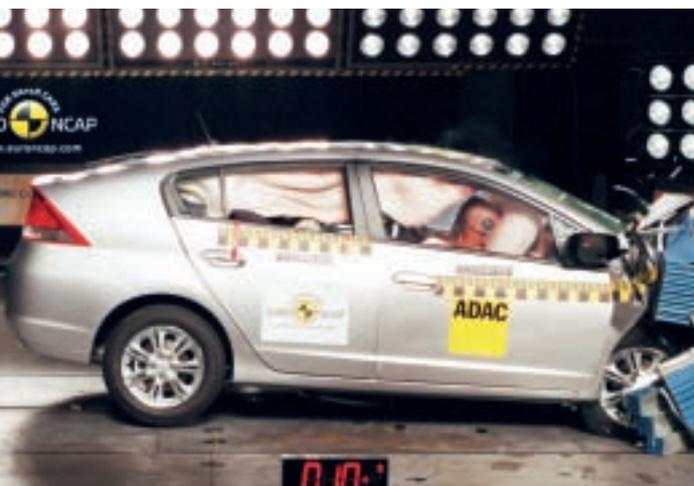
L'anno scorso sono stati testati 33 nuovi modelli e per la prima volta nella sua storia l'EuroNCAP ha reso nota una classifica ufficiale indi-

cando quali siano da considerare le cinque auto più sicure del 2009 sia per i passeggeri che per gli eventuali pedoni coinvolti in un incidente. Ma prima di parlare della classifica vediamo insieme i criteri che sovrintendono all'assegnazione delle stelle.

Vengono prese in esame quattro aree: la protezione degli occupanti (guidatore e passeggero anteriore), la protezione dei bambini a bordo (di 3 anni e di 18 mesi sistemati negli appositi sedili sul divano posteriore), i danni subiti dai pedoni in caso di impatto frontale e la disponibilità (di serie o come optional) dei dispositivi di sicurezza atti-



L'immagine dell'impatto frontale di Golf VI: la scocca è rimasta praticamente integra



Honda Insight e Toyota Prius. Le due ibride giapponesi si sono dimostrate tecnologicamente evolute e sicure

va come ad esempio il controllo elettronico della stabilità (Esp). La valutazione del grado di sicurezza offerta è data dall'analisi dei risultati ottenuti sui manichini durante i test d'impatto; la media di questi risultati, espressa in percentuale relativa alla massima protezione ottenibile con le tecnologie attuali, unita ad una valutazione della dotazione di sicurezza dell'auto, fornisce il punteggio assegnato al modello espresso con un numero di stelle variabile da 0 a 5. Con 5 stelle la valutazione globale è eccellente, con 4 molto buona, con 3 buona, con 2 media, con una sola stella mediocre.

I più sicuri

I punti deboli di protezione vengono sinteticamente indicati sui manichini con diversi colori che vanno dal verde (buono) al rosso (minimo). Importante ad esempio è la valutazione sul cosiddetto colpo di frusta che deriva da un urto posteriore e che valuta l'efficienza dei poggiatesta; poi ci sono le aree della testa, del torace, del bacino, delle gambe e dei piedi di guidatore e passeggero che devono essere protette dagli airbag frontali, a tendina e delle ginocchia, tenendo presente gli snodi del piantone dello sterzo e lo sganciamento dei pedali di frizione, freno ed acceleratore utili ad evitare fenomeni traumatici in un urto frontale.

Veniamo adesso alla classifica dei modelli più sicuri testati durante il 2009. Una premessa è doverosa: la maggior parte delle 33 auto sottoposte ai crash test ha meritato le cinque stelle a conferma dell'attenzione e dell'impegno che le case riservano al tema sicurezza. Ma per mantenere sempre vivo l'interesse su questo argomento l'EuroNCAP ha deciso di aumentare il livello minimo di sicurezza richiesto per ottenere le cinque stelle a partire da quest'anno portando dal 75 all'80% la protezione per gli adulti, dal 70 al 75% quella per i bambini e dal 25 al 40% la soglia minima nel test per l'investimento di un pedone.

Il modello complessivamente più sicuro è risultato la Volkswagen Golf VI serie: la scocca è rimasta integra dopo l'urto frontale e l'arretramento dei montanti anteriori è stato di soli 10 millimetri. Inoltre la protezione del passeggero anteriore è stata giudicata buona su tutte le parti del corpo con le ginocchia del pilota protette da un airbag dedicato.

A sorpresa troviamo al secondo e al terzo posto due auto ibride, rispettivamente la Honda Insight e la Toyota Prius, che confermano accanto alle qualità tecnologiche della loro avanzatissima propulsione (motore termico ed elettrico) di possedere elevati standard di sicurezza. Tra l'altro va sottolineato che la Insight è risultata la vettura con il

miglior risultato per quel che riguarda la protezione dei pedoni in un impatto frontale.

Le altre...

Una "piccola", la Hyundai i20, si è piazzata al quarto posto ed il particolare è significativo perché dimostra come anche una city-car possa essere sicura pur disponendo di dimensioni limitate. Da sottolineare che in un passato nemmeno troppo lontano le auto coreane avevano lasciato a desiderare sull'esito dei crash test, segno che l'impegno delle case costruttrici e della Hyundai in particolare è stato forte per recuperare il gap che le divideva dalle europee.

In quinta posizione infine tre modelli a pari merito: due berline (Toyota Avensis ed Opel Astra) ed un Suv (Volvo XC60). Per tutte e tre eccellente difesa contro il colpo di frusta in caso di tamponamento. Nel Suv di Volvo inoltre il piantone dello sterzo è stato progettato per muoversi in avanti creando così un ulteriore spazio di sicurezza per chi sta alla guida.

Un ente autonomo come l'EuroNCAP, con il sostegno della UE e con la presenza degli Automobil club del Vecchio Continente, è oggi la garanzia che sulla sicurezza non verranno fatti sconti e che l'attenzione su questo tema sarà sempre forte.

Roberto Mazzanti

FIAT 500 TWIN AIR, BICILINDRICA COME UN TEMPO



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

La Fiat 500 ha ora a disposizione un propulsore bicilindrico, anche se si tratta di un motore avanzato e privo delle vibrazioni tipiche di tale frazionamento. Il "Twin-Air", questo il nome della nuova unità sviluppata e prodotta da Fiat Powertrain Technologies, si contraddistingue per un controalbero di equilibratura, abbattendo le ruvidità di funzionamento. Realizzato sia in versione aspirata che turbo, con potenze variabili da 65 a 105 cv. Il debutto commerciale della Fiat 500 Twin-Air è previsto per settembre, nella configurazione Turbo, erogante 85 cv, che vanta uno dei migliori valori di CO₂, ovvero 95 gr/km. Tale versione fa registrare fino al 15% di consumi in meno rispetto al classico 4 cilindri 1.2 Fire 8 valvole. Prezzi a partire da 12.000 euro.

Un Suv, con prezzi da 11.900 euro. A lanciare la sfida è Renault con il marchio affiliato della Dacia. La casa romena punta più in alto e lancia Duster. Un Suv medio (è lungo 4,31 m, largo 1,82 e alto 1,62), di aspetto gradevole, con comodi spazi per 5 persone e bagagli in abbondanza (da 475 a 1.636 litri). Dacia offre il Duster sia in versione a trazione anteriore, sia a trazione integrale. La trazione 4x4 si inserisce manualmente con un selettore. C'è anche la possibilità di bloccare il differenziale. La gamma motori, con trasmissione manuale a 6 velocità, è di scuola Renault: un benzina 1.6 16v da 110 cv; un diesel 1.5 dCi con la stessa potenza. Il motore a benzina percorre in media 14 km/litro ed emette 177 gr/km di CO₂ (185 il 4x4); il diesel 20 km/litro con emissioni di 139 gr/km.

DACIA DUSTER, SUV CONCRETO ED ECONOMICO



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

AUDI A1, LUSSUOSAMENTE COMPATTA



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

Tanto attesa, perché era da tempo che l'Audi non si cimentava nel segmento della nuova A1. Da maggio la creatura di Ingolstadt è nelle concessionarie, a partire da circa 15.800 euro. L'obiettivo della Casa è quello di produrre nello stabilimento di Bruxelles circa 50.000 unità entro la fine del 2010, per attestarsi sulle 100.000 consegne all'anno nel 2011. La A1 è disponibile in due motorizzazioni: un benzina 1.4 TFSI da 122 cv e un 1.6 TDI, declinato in due versioni di potenza, da 90 cv o 105 cv. Poi un 1.2 a benzina da 86 cavalli, che ha consumi ed emissioni bassissime (19 km/litro e 119 gr/km di CO₂). Tutte le versioni sono equipaggiate con il sistema Stop&Start e con un dispositivo di recupero dell'energia in frenata. Per quanto riguarda gli interni e i colori, si può personalizzare la vettura a proprio piacere.

Commercializzata dall'autunno, la nuova C4 è caratterizzata da forme più aggressive rispetto al modello finora prodotto, con un frontale smussato, un'originale presa d'aria e il nuovo logo a "double Chevron", che campeggia su una calandra incorniciata da gruppi ottici innovativi. La vista laterale è definita da venature arcuate e da un tettuccio arrotondato, mentre il lunotto è quasi spiovente. La nuova C4 offre anche la possibilità di scegliere il sistema Hybrid4, con trazione integrale. Costituito da un motore termico davanti e da un'altro elettrico sull'assale posteriore: le due unità funzionano indipendentemente, consentendo, per brevi tratti, di marciare nella sola modalità elettrica. La scelta dei motori tradizionali, tutti Euro 5, contempla dei benzina (1.4 aspirato e 1.6 turbo). I diesel HDI sono un 1.6 e un 2.0 litri.

CITROËN C4, RIVOLUZIONE NEL DESIGN



Ecologia 

Comfort 

Sicurezza 

Capacità di carico 

OPEL ASTRA SPORT TOURER, SPAZIO PER TUTTA LA FAMIGLIA



Ecologia 

Comfort 

Sicurezza 

Capacità di carico 

L'Opel Astra Sport Tourer (questa la denominazione ufficiale del modello in vendita dalla fine dell'estate) evolve il look filante e gradevole della versione cinque porte. Sotto il cofano il recente 1.6 turbo, già visto su Astra hatchback ed Insignia, declinato in vari step di potenza. Gettonato, ovviamente, anche il 2.0 CDTI da 125 e 160 cavalli. Quest'ultimo è capace di permettere alla nuova arrivata una velocità di 215 km/h con un consumo medio di 20.4 km/litro ed emissioni di CO₂ di 129 gr/km. Grazie al notevole sviluppo in larghezza, la vettura appare filante e proporzionata anche in configurazione wagon. L'andamento del portellone mette in luce un buon compromesso tra coerenza stilistica e capacità di carico: la nuova Astra Sw è in grado di accogliere senza problemi anche le valige di tutta la famiglia.

Si tratta della prima trasformazione in vettura station wagon della spagnola. La nuova Seat Ibiza ST si differenzia dalle versioni SC, e da quella a 5 porte, per la maggiore lunghezza, che arriva a 4,23 metri, e per la maggiore capacità del vano bagagli, che è di 430 litri. Tra i motori troviamo il nuovo 1.2 TSI 105 cv, oltre al 1.2 da 70 cavalli e il 1.4 85 cavalli. Per quanto riguarda i turbodiesel common-rail, c'è il 1.6 TDI CR nella doppia versione da 90 e da 105 cavalli, oltre al nuovo 1.2 TDI CR da 75 cavalli. Tutti i motori sono omologati Euro 5. La Ibiza ST propone equipaggiamenti completi. Di serie troviamo Abs, Esp, Tcs + Eba, airbag guidatore, passeggero, anteriori laterali testa-torace, imatizzatore, assistenza per le partenze in salita, spia di controllo pressione pneumatici.

SEAT IBIZA ST, POTENZA IN TUTTA SICUREZZA



Ecologia 

Comfort 

Sicurezza 

Capacità di carico 

HONDA CR-Z, L'IBRIDO DIVENTA SPORTIVO



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

Il coupé CR-Z è spinto da un motore elettrico e da uno a benzina ed è dotato, a sorpresa, di una trasmissione manuale a 6 marce. Sotto al cofano un propulsore di 1.5 litri che, abbinato a quello elettrico, fornisce una potenza di 124 cv, con una coppia motrice di 174 Nm a 1.500 giri/min. Il valore è in linea con quello del 1.8 litri della Civic, ma con emissioni di CO₂ inferiori di 35 gr/km, pari cioè a 117 gr/km. Il consumo medio è di 20 km/litro. Non manca un sistema di guida con 3 modalità, che personalizza manovrabilità, risposta dell'acceleratore e assistenza del sistema ibrido IMA. Discreto il volume di carico, pari a 233 litri. A sedili posteriori abbattuti il volume raggiunge 401 litri. Prezzi da 21.800 a 28.100 euro.

Un look più sportivo per la nuova Mazda 6. Rivisti i cerchi in lega, da 17 o 18 pollici. Debutta un nuovo motore 2.0 litri a benzina, che eroga 155 cv e percorre in media 14 km/litro, con emissioni di CO₂ di 159 gr/km. Tra le novità una evoluzione del 2.2 turbodiesel, che ha turbine più piccole, per una maggiore elasticità, omologato Euro 5. Invariato il buon coefficiente di penetrazione, pari a 0,27. C'è anche una nuova trasmissione automatica a 5 rapporti. Il turbodiesel è offerto con tre livelli di potenza (180 cv, 163 cv e 129 cv). L'unità con 129 cv può permettere alla Mazda 6 di percorrere oltre 20 km/litro, con una CO₂ di 138 gr/km. Sul fronte sicurezza proiettori adattivi direzionali (AFS) e un sistema (RVM) che avverte il conducente quando un veicolo che segue si avvicina.

MAZDA 6, SI È RIFATTA IL TRUCCO



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

VOLVO S60, OGGI PIÙ SPORTIVA E COMPATTA



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

La nuova S60 è bella e slanciata. Nella versione destinata al mercato europeo ha una taratura delle sospensioni e dello sterzo più sportiveggiante, a differenza di quella venduta in America. Proposta anche con la trazione integrale, di serie sulle T6 e D5, e sospensioni regolabili elettronicamente. La S60 vanta un sistema di controllo della stabilità integrato. Nuovi i motori. Come il 4 cilindri 2.0 GTDi (Gasoline Turbocharged Direct injection) a benzina da 203 cavalli e 300 Nm di coppia e il 5 cilindri T3 di 2 litri di cilindrata da 160 cv e 400 Nm. Le percorrenze medie, con il cambio manuale a sei marce, sono di 19 km/l con valori di CO₂ di 138 gr/km. A listino anche il 3.0 a 6 cilindri da 304 cv e 440 Nm di coppia e il 5 cilindri turbodiesel D5 da 2.4 litri, con 205 cv e 420 Nm.

"Ci sono solo due particolari che accomunano la vecchia Sharan con la nuova: le alette parasole. Tutto il resto è nuovo", recita una nota Volkswagen. Dopo quasi 15 anni la monovolume si rinnova. Lunga 4,85 metri, la Sharan mantiene una delle sue caratteristiche peculiari, ovvero i sette posti, anche se ora esistono varianti con cinque o sei poltrone. Quest'ultima configurazione prevede una disposizione 2+2+2. Grazie alla funzione Easyfold, i sedili singoli della seconda e terza fila non devono più essere smontati, ma scompaiono nel pavimento. Cambia anche il sistema di apertura delle porte posteriori, che ora sono scorrevoli. La nuova Sharan prevede due unità a benzina TSI (1.4 16V da 150 cv e 2.0 da 200 cv) e altrettanti turbodiesel TDI (2.0 da 140 e 170 cv). È disponibile anche il cambio Dsg.

VOLKSWAGEN SHARAN, UN'ATTESA EVOLUZIONE



Ecologia 🌳 🌳 🌳 🌳 🌳

Sicurezza 🧑 🧑 🧑 🧑 🧑

Comfort 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️

Capacità di carico 📦 📦 📦 📦 📦

BMW SERIE 5 TOURING, AFFASCINANTE E "PULITA"



Ecologia 🌳 🌳 🌳 🌳 🌳

Sicurezza 🧑 🧑 🧑 🧑 🧑

Comfort 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️

Capacità di carico 📦 📦 📦 📦 📦

Subito dopo la riuscita versione berlina, ecco la Touring. Dove si conferma la tendenza della BMW a riscoprire certe abitudini e forme del passato, come testimoniato dal design più classico rispetto a quanto visto negli ultimi anni. Lunga 4,90 metri la Touring offre tanto spazio per i bagagli, da 560 a 1.670 litri. Tendalino collegato al portellone e lunotto apribile completano il quadro. In quanto ai motori, la gamma parte con un la versione 523i (3.0 da 204 cv), arrivando alla 535i (3.0 biturbo da 306 cv). Per i turbodiesel si va dal 2.0 litri da 184 cv (lo stesso della Serie 3) al 3.0 a 6 cilindri da 245 cv della 530d, che dispone della tecnologia BluePerformance, disponibile come optional, in grado addirittura di soddisfare la normativa Euro6. Prezzi da 46.390 euro, ovvero 2.650 più della berlina.

L'inedita evoluzione di una delle Porsche di maggiore successo ha ora una linea più filante, con nuovi fari a sviluppo orizzontale, dotati dell'ormai irrinunciabile tecnologia Led. La Cayenne è più "magra", visto che il peso è calato di circa 200 chili grazie ad una trazione integrale più leggera e all'utilizzo dell'alluminio per portiere e cofano motore. La gamma ricalca quella della Panamera, con le motorizzazioni 3.6 V6 da 300 cv, 4.8 V8 da 400 cv e 4.8 V8 sovralimentato da 500 cv. Sotto i riflettori, in particolare, la nuova Cayenne Hybrid, equipaggiata con il 3 litri, dotato di compressore volumetrico, e 333 cv, abbinato ad un propulsore elettrico da 47 cv, per un totale di 380 cv. Il tutto condito dal nuovo cambio automatico a 8 rapporti.

PORSCHE CAYENNE HYBRID, PIÙ MAGRA E SCATTANTE



Ecologia 🌳 🌳 🌳 🌳 🌳

Sicurezza 🧑 🧑 🧑 🧑 🧑

Comfort 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️ 🛋️

Capacità di carico 📦 📦 📦 📦 📦

VOLKSWAGEN POLO GTI, UN CAVALLO DI RAZZA



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

Ecco svelata la Polo più pepata. Il 1.4 litri TSI Turbo eroga 180 cv, con un consumo medio di circa 17 km/litro ed emissioni di CO₂ di 139 gr/km. Secondo la Volkswagen, si è ottenuto un perfetto mix tra prestazioni e rispetto dell'ambiente. La sigla GTI è una religione in casa Volkswagen. E non solo per la lunga storia della Golf GTI, iniziata per scommessa nel lontano 1976. La nuova versione dell'auto dell'anno non aspettava altro che lo step corsaiolo. I numeri parlano chiaro. Il 1.4 TSI turbo sostituisce il precedente 1.8 con la stessa potenza ma con consumi ed emissioni inferiori del 25%. Pur con una velocità massima di 229 km/h ed una accelerazione da 0 a 100 km/h in 6"9. Il tutto condito da un cambio DSG a 7 rapporti. Il look sportivo è completato dai cerchi in lega da 17", proposti con l'innovativo Denver Design.

Peccato non averla nel corso di questi mesi estivi. Intanto la Renault ha comunicato il listino della Wind sul mercato interno. L'interessante spider di piccole dimensioni, derivata dalla Twingo, arriverà in Italia nel corso dell'autunno. I prezzi partono da 17.500 euro. La vettura è disponibile con le motorizzazioni a benzina 1.2 Tce da 100 cv e 1.6 16V da 133 cv, mentre la gamma è su tre allestimenti: Dynamique e Exception, più lo speciale Collection, che prevede il tetto ripiegabile di colore nero e le cromature posteriori solo per i primi 300 esemplari. In optional anche un diffusore sottoscocca a doppio scarico, mentre per l'abitacolo si possono scegliere cornici specifiche per il quadro strumenti.

RENAULT WIND, UNA SPIDER PER TUTTI



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

NISSAN MICRA, PROSECUZIONE DELLA SPECIE



Ecologia

Sicurezza

Comfort

Capacità di carico

Le forme tondeggianti ricordano quelle del modello attuale, ma l'utilitaria giapponese è tutta nuova. La maggiore lunghezza (3,78 metri) rende più vivibile l'abitacolo. Discreto il baule di 230 litri, con tutti i passeggeri a bordo. Al lancio si potrà ordinare con un nuovo 1.2 a 3 cilindri da 80 cv, con emissioni di CO₂ di 112 gr/km, dunque particolarmente contenute. Più avanti arriverà anche un "turbo" da 98 cv, con cambio manuale a 5 marce o automatico a variazione continua di rapporto. Prevista l'ormai irrinunciabile funzione Start&Stop. Prezzi da 12.000 euro. In Italia le prime nuove Micra si vedranno a novembre. La dotazione di serie, annuncia la casa, è particolarmente interessante. E comprende anche un sistema integrato di comunicazione, navigazione e audio.



Prova su strada

Giulietta, ritorna un mito per i fan del biscione

L'Alfa ha rispolverato un nome glorioso del passato per l'erede della 147. Frontale slanciato e coda massiccia, dimensioni compatte, abitacolo rifinito con cura e con raffinatezza tecnologica. Con il 2.0 litri JTDM da 170 cv offre brividi e piacere di guida sportiva sui percorsi tortuosi. Eccellente il cambio manuale a 6 rapporti e la servoassistenza per traiettorie precise e sicure



Non poteva esserci scelta migliore. Per celebrare i 100 anni di vita dell'Alfa Romeo è stato lanciato un nuovo modello che riporta alla memoria un mito del passato: la Giulietta. È questo il nome che i vertici di Fiat hanno voluto dare alla vettura che prende il posto della 147 e che costituirà la base modulare delle future auto del Gruppo nella categoria delle compatte.

La nuova Giulietta è una berlina a 2 volumi con cinque porte e cinque posti, lunga 4,35 metri, larga 1,80, alta 1,46 con un passo di 2,63 metri ed una massa massima di 1.400 kg. Come si può notare, appartiene a pieno titolo alla categoria delle compatte.

Alfisti doc

Infatti la Giulietta è stata pensata per gli alfisti doc, quelli, per intenderci, che alle prese con un tratto di strada tortuoso e ricco di curve strette vogliono mettere alla prova le qualità di tenuta e di assetto della loro vettura. E al riguardo la

Giulietta si presenta con una raffinatezza tecnologica: il cosiddetto Dna, un selettore posto sulla consolle centrale che cambia a richiesta l'assetto dell'auto modificando la reattività di motore, sterzo, freni e differenziale elettronico Q2. Non si tratta di un gadget messo lì per fare bella figura, ma di un sistema che funziona bene e che sdoppia il rendimento della Giulietta: tranquilla e turistica nella selezione Normal, scattante e nervosa in quella Dynamic.

Linea

Ma prima di scendere nei dettagli tecnici parliamo della linea che nelle Alfa Romeo assume da sempre una grande importanza e che nel passato ha contribuito a creare il mito della Giulietta. Il frontale è tipicamente Alfa con la griglia triangolare cromata, sormontata dal logo, ai vertici della quale si collegano le due nervature del cofano. In basso le ampie prese d'aria e l'assenza di un paraurti vero e proprio rendono il "muso" inconfondi-

bile. I fari sono massicci, in rapporto alle dimensioni della vettura, con l'immane gioco di luci a led.

La fiancata è di grande pulizia stilistica con un'unica nervatura che va dal parafrangente anteriore alle luci posteriori. Le ruote sono a filo carrozzeria e le maniglie delle portiere dietro sono nascoste vicino al vetro. Più originale per la tradizione Alfa la parte posteriore, massiccia ed arrotondata, con un doppio spoiler (sopra il lunotto e il portellone) e con le luci sviluppate in orizzontale con abbondanza di led. Lo spazio a disposizione dei bagagli è proporzionato alla categoria della vettura con una capienza che va da 350 a 1.150 litri (con i sedili posteriori ribaltati).

Interni

La nuova Giulietta sfodera materiali di un pregio ed un comfort acustico sorprendente. Gli alfisti doc non temano: il motore (quello della nostra prova è il 2.0 JTDm da 170 cv) ronfa silenzioso quando si sta



La linea della fiancata della Giulietta è caratterizzata da una nervatura che va dal parafrangente anteriore alle luci posteriori



Su strada la Giulietta rispetta appieno le aspettative dei fan del biscione: scattante e incollata al suolo

al sotto dei 100 all'ora, dopo di che fa sentire possente la sua voce anche nell'abitacolo. I sedili trattengono bene il corpo di pilota e passeggeri e nella versione in pelle nera e marchio Alfa in rosso sono particolarmente eleganti. Il cruscotto è in stile Alfa, con quattro indicatori rotondi ed il display del computer di bordo; il volante di medie dimensioni è attrezzato; il navigatore è ripiegabile nella plancia e si trova in alto, in posizione bene visibile; l'altra strumentazione è al posto giusto (impianto audio e clima); il pomello del cambio manuale a 6 rapporti è di dimensioni maxi a conferma dell'impostazione sportiva che si respira anche nell'abitacolo.

Il nuovo telaio della Giulietta, che verrà utilizzato anche per tutte le altre "compact" del Gruppo, ha ricevuto un avantreno MacPherson evoluto che migliora la precisione di guida ed un retrotreno classico a ruote indipendenti. Di diversa concezione la servoassistenza elettrica dello sterzo: la vettura resta sottosterzante, ma l'impostazione delle traiettorie è più precisa, mentre le manovre a bassa velocità diventano agevoli grazie al fatto che il volante ridiventa leggero. C'è anche il dispositivo di Start&Stop che può essere disinserito manualmente.

Propulsori

E veniamo al motore. Quello mon-

tato sulla Giulietta della nostra prova è perfetto, per potenza (170 cv) e per coppia massima (350 Nm a 1.750 giri/minuto) considerando il peso e le dimensioni compatte della vettura. Il 2.0 litri JTDM nella versione Distinctive è un 4 cilindri con turbocompressore ed intercooler, iniezione diretta common rail, filtro antiparticolato e quindi già Euro5. È affidabilissimo perché ha una lunga esperienza alle spalle, consuma poco (21,3 km con un litro di gasolio nel ciclo misto, più di 15 in città) e non ha vibrazioni. Le qualità del nuovo telaio, dello sterzo e del diverso settaggio della vettura attraverso il Dna fanno della Giulietta una vettura bella e piacevole per l'uso quotidiano anche da parte del più tranquillo degli automobilisti, ma la propongono anche come sportiva che si fa rispettare dalla concorrenza al semaforo e che diventa una lepre imprendibile nelle curve strette e nei percorsi tortuosi. Certamente si dimostra un eccellente modello capace di venire incontro alle aspettative degli incontentabili fan del Biscione.

Dati tecnici e per l'impiego aziendale dell'Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM-2 Distinctive

Cilindrata	1.956 cc	Costo di esercizio al km (*)	0,56
Potenza	170 cv	Consumo medio	21,3 km/litro
Lungh./largh./altezza	4,35 x 1,80 x 1,46 m	Capacità di carico	da 350 a 1.150 litri
Peso	1.400 kg	Comfort	★★★★☆
Accelerazione	8,5" (da 0 a 100 km/h)	Silenziosità	★★★★☆
Velocità massima	210 km/h	Sicurezza	ABS SI
Cambio	Manuale a 6 marce		ESP SI
Trasmissione	Trazione anteriore		Antislitt. SI

(*) percorrenza annua 30.000 km

Prova su strada

BMW, la nuova Serie 5 “studia” da ammiraglia

Cresciuta in lunghezza ora assomiglia alla Serie 7 con la quale condivide la struttura di base e numerosi contenuti tecnologici. Abitacolo lussuoso e dotato di grande comfort acustico. Con il turbodiesel di 3 litri ha uno scatto bruciante (da 0 a 100 in appena 6,3”) ed un consumo modesto (16,4 km/l nel ciclo misto, 13 km/l in città)



Da lontano la puoi confondere facilmente per l'ammiraglia di Casa BMW, la poderosa Serie 7 che supera i 5 metri di lunghezza. Ma non temete, non c'è scambio d'identità nella nuova Serie 5, la "berlina di mezzo" della famiglia bavarese: in realtà il modello dà un taglio netto al passato, con una linea più tradizionale che la avvicina visivamente alla "sorellona" Serie 7. A ciò contribuiscono l'aumento della lunghezza (da 4,84 a 4,90 metri rispetto alla versione precedente), un cofano allungato ed una coda corta e tradizionale. Nell'insieme l'immagine che questa berlina trasmette è di una vettura possente, ma al tempo stesso slanciata, filante ed incollata al fondo stradale.

Segni distintivi

Il frontale è di tipo tradizionale con la classica calandra cromata a "doppio rene" più larga e più bassa oltre che più verticale; i fari sono stretti a sviluppo orizzontale con scenografici indicatori di direzione a led. Sarà forse per la lunghezza del cofano, per i passaruota sporgenti e per le gomme da 19" che questa nuova Serie 5 sembra potente ed aggressiva. Se la si guarda invece di lato, si scopre un padiglione molto inclinato verso la coda al punto da farla assomigliare ad una coupé votata alla sportività.

Il ripetuto richiamo della Serie 5 alle caratteristiche dell'ammiraglia deriva non solo dalla linea



Nella nuova serie anche il meccanismo delle quattro ruote sterzanti

molto simile, ma soprattutto dal fatto che le due vetture sono accomunate sia dalla struttura di base sia da gran parte dei contenuti tecnologici. Nell'abitacolo si percepisce nelle finiture un lusso di alto livello con pelle, inserti in legno e alluminio.

Interni

Le dimensioni sono generose come

conferma il passo di 2,98 metri. Il cruscotto dispone dei classici quattro strumenti circolari (due grandi per tachimetro e contagiri, due piccoli per indicatori del serbatoio e della temperatura); il volante è attrezzato con in più i due paddle per il cambio marce manuale dell'efficientissimo automatico-sequenziale ad otto rapporti. Il monitor multifunzione è di 10,2 pollici; sul tunnel centrale immancabile il Controller iDrive, il rotellone attraverso il quale si accede ai vari menu dell'auto. Sempre sul tunnel, a portata di mano del pilota, troviamo il freno di stazionamento elettroidraulico ed il Driving Dynamic Control che consente di selezionare su quattro posizioni (Comfort, Normal, Sport, Sport+) i set-up relativi a carico, servosterzo, assetto, prontezza di risposta di motore,

Dati tecnici e per l'impiego aziendale della BMW 530d Futura

Cilindrata	2.993 cc	Costo di esercizio al km (*)	0,92
Potenza	245 cv	Consumo medio	16,4 km/litro
Lungh./largh./altezza	4,90 x 1,86 x 1,47 m	Capacità di carico	520 litri
Peso	1.715 kg	Comfort	★★★★☆
Accelerazione	6,3" (da 0 a 100 km/h)	Silenziosità	★★★★★
Velocità massima	250 km/h	Sicurezza	ABS SI
Cambio	Automatico a 8 marce		ESP SI
Trasmissione	Trazione posteriore		Antislitt. SI

(*) percorrenza annua 30.000 km

acceleratore, cambio e controllo di stabilità. Sulla sinistra del volante infine, appena sotto il devioluci, si trovano i tasti per attivare tre importanti sistemi di ausilio alla guida: l'avviso di sorpasso pericoloso, l'avviso di deviazione della traiettoria e l'head-up display che proietta davanti agli occhi del pilota i dati significativi di motore e navigatore.

Come si vede, la nuova Serie 5 ha ereditato dall'ammiraglia Serie 7 la più avanzata tecnologia elettronica e questo fatto la pone al di sopra del suo abituale livello Premium. Senza considerare il meccanismo delle quattro ruote sterzanti, che trasforma una berlina di 4,90 metri di lunghezza in una vettura maneggevole nelle manovre e facile da parcheggiare oltre che agilissima nei percorsi tortuosi.

La prova

Per la nostra prova abbiamo utiliz-

zato una Serie 5 spinta da un motore a gasolio. Si tratta della 530d dotata di un 6 cilindri in linea di 3 litri con 245 cv ed una coppia di 540 Nm a 1.750 giri. Iniezione diretta common-rail e turbocompressore a geometria variabile, trazione posteriore, velocità massima di 250 km/h limitata elettronicamente, accelerazione bruciante (da 0 a 100 in soli 6,3"), consumo medio straordinariamente contenuto a 16,4 km con un litro di gasolio (e sorprendente quello urbano a 13 km/l). È una vettura che pesa solo 1.715 kg grazie al fatto che le portiere, il cofano ed altre parti della carrozzeria sono in alluminio.

Su strada la Serie 5 si dimostra una vettura con più facce. Infatti grazie al Driving Dynamic Control può assumere diversi assetti a seconda dello stile di guida che si vuole avere in quel momento. Scegliendo le posizioni Comfort e

Normal si passa da una marcia all'altra senza accorgersene e senza mai raggiungere un alto numero di giri; le sospensioni sono tarate sul morbido così da non fare sentire sulla schiena dei passeggeri buche o dissesti del fondo stradale. Il tutto accompagnato da un elevato comfort acustico. Se invece si sceglie Sport cambio, sterzo e motore reagiscono con maggiore rapidità per conferire un pizzico di sprint da sportiva. Con Sport+ infine si esalta il piacere di guida grazie ai controlli elettronici limitati, in particolare quello della trazione. Con questo assetto la Serie 5 si trasforma in una sportiva che non costringe i suoi passeggeri a sacrifici su poltrone rigide o alle prese con sospensioni da Formula 1.

Nel giudizio complessivo questa Serie 5 di nuova generazione fa un concreto passo in avanti verso i vertici dell'eccellenza di Casa BMW.



La nuova Serie 5 è caratterizzata da un look possente e al tempo stesso slanciato. Massicce le luci posteriori

Prova su strada

A5 Sportback: il coupé con 4 posti e portellone

Linea filante da sportiva, ma tanto spazio nell'abitacolo. Portabagagli di grande capacità e di facile accesso grazie al portellone in stile station wagon. Con il 2 litri turbodiesel da 170 cv prestazioni da supercar (228 km/h) e costi di gestione ridotti (19,6 km/l). Nella gamma anche la trazione integrale e potenti V6 a benzina e gasolio



L'obiettivo era quanto mai ambizioso: unire i tre mondi dell'auto (apparentemente) inconciliabili delle berline, delle coupé e delle station wagon. Ebbene i tecnici di Audi ci sono riusciti ed in maniera brillante, attraverso la A5 Sportback che rappresenta l'anello di congiunzione tra le diverse filosofie di utilizzo di una vettura. Dalle berline infatti la A5 Sportback prende l'abitabilità, con quattro posti veri e spazio abbondante per le gambe anche per chi siede dietro grazie ad un passo di 2,81 metri.

Dalle coupé invece discendono il taglio spiovente del padiglione che diventa un tutt'uno con la coda, lo spoiler ed il diffusore posteriori nonché l'assenza di cornici per i vetri delle quattro porte. Dalle Wagon (nel nostro caso potremmo dire per restare in famiglia dalla A4 Avant) la A5 Sportback ha preso il grande portellone che si apre su un bagagliaio dalle dimensioni inusitate per una

sportiva: 480 litri, che possono diventare 980 ripiegando i posti dietro.

Al volante

Spiegata la genesi di questa vettura per così dire trasversale, capace cioè di venire incontro alle esigenze di una clientela dalle scelte profondamente diverse, vediamo com'è fatta e come va. Per la nostra prova abbiamo scelto una motorizzazione a gasolio di 2 litri di cilindrata, essendo tra le più gettonate in Italia, con una potenza intermedia (170 cv) che garantisce un buono sprint ed una velocità massima da sportiva, senza per altro avere costi d'acquisto e di gestione da supercar.

Va detto che la gamma di propulsori e di trasmissioni (a 2 o 4 ruote motrici) proposte da Audi è ampia, con alla base per i benzina l'1.8 TFSI con 160 cv (214 km/h, 13,8 km/l nel ciclo misto) e al vertice il 3.2 V6 FSI con 265 cv che arriva ai 250 all'ora e

che scatta da 0 a 100 in 6,6". Nei motori a gasolio invece si parte da un 4 cilindri di 2 litri di cilindrata con 143 cv che a consumi contenuti (17,2 km/l) unisce riscontri cronometrici da berlina tranquilla (205 km/h e 9,7" da 0 a 100). Senza scomodare il prestazionale 3.0 V6 TDI da 239 cv che tocca i 250 all'ora, abbiamo fatto cadere la nostra scelta sul 2 litri, 4 cilindri, con 170 cv che si fa rispettare anche tra le sportive con 228 km/h di velocità massima e con 8,7" da 0 a 100 pur denunciando consumi davvero mini: 19,6 km di percorrenza con un litro di gasolio nel ciclo misto, 22,2 in quello extraurbano e 15,3 in città.

Interni e meccanica

La linea della A5 Sportback è nel frontale quella classica delle berline Audi, con l'ampia calandra single frame, i fari orizzontali e le luci a led a disegnare un motivo grafico. Osservandola dalla fiancata, invece,



I tecnici Audi sono riusciti a riunire in una sola versione le caratteristiche di tre vetture: berlina, coupé e station wagon



L'ottimo assetto e lo sterzo preciso garantiscono traiettorie pulite sia sul veloce sia sul misto. L'Esp è disinseribile

emerge l'immagine di una sportiva, per via del tetto e del lunotto spioventi, delle superfici vetrate senza cornici e di un padiglione sfuggente verso la parte posteriore come si conviene ad una sportiva dai passaruota sporgenti e dai cerchi in lega da 18" (optional).

Entrando nell'abitacolo ci si accorge subito della vocazione sportiveggiante di questa A5 Sportback: la seduta è bassa e si guida con le gambe allungate. La visibilità è buona, ed in ogni caso è presente il radar per il parcheggio.

La qualità del materiale dell'abitacolo è di alto livello, nello stile Audi, con pelle, radica e finiture in alluminio. Di disegno classico il cruscotto con due indicatori rotondi e con una serie di tasti multifunzione sparsi

sul tunnel centrale attorno al rotellone del MMI. Il cambio è un'efficiente manuale a 6 rapporti, ma tra le opzioni ci sono anche un automatico Multitronic ed un sequenziale S tronic a 7 marce. Non manca il freno elettromeccanico, il tasto per l'avvio del motore ed il sistema di Start&Stop. Tecnicamente interessanti il sistema del recupero di energia in frenata e nei rallentamenti, energia che viene immagazzinata nella batteria e restituita in seguito, nonché l'Audi Drive Select che permette al pilota di settare in modo sportivo le risposte dell'acceleratore, dello sterzo, del cambio, degli ammortizzatori adattivi e del differenziale posteriore. Lo sterzo, assistito dal Servotronic, si dimostra abbastanza duro in velocità, ma

diventa leggero quando si va piano per favorire la maneggevolezza della vettura nel traffico cittadino e nei parcheggi.

Un'auto sportiva

A conferma di una vocazione sportiva la A5 Sportback dispone dell'Esp disinseribile per regalare un maggiore piacere di guida ai cosiddetti "smanettoni" e a chi ama controllare con i propri mezzi le traiettorie. E al riguardo va sottolineato che grazie al buon assetto, allo sterzo impeccabile per precisione e progressività chi sta al volante può disegnare traiettorie pulite sia sul veloce sia sul misto stretto perché l'auto, anche se portata al limite dei giri (il suo turbodiesel common rail con 1800 bar di pressione può arrivare ai 5.400 giri/minuto) si dimostra sempre docile e controllabile anche nei bruschi cambi di traiettoria.

In sintesi chi sogna una vettura sportiva, ma non può fare a meno di quattro posti e di un certo numero di bagagli al seguito, troverà nella A5 Sportback l'auto ideale, dalla linea piacevole e dalla finiture eleganti con in più un eccellente rapporto tra qualità e prezzo.

Dati tecnici e per l'impiego aziendale dell'Audi A5 Sportback 2.0 TDI F.A.P

Cilindrata	1.968 cc	Costo di esercizio al km (*)	0,68
Potenza	170 cv	Consumo medio	19,6 km/litro
Lungh./largh./altezza	4,71 x 1,85 x 1,39 m	Capacità di carico	da 480 a 980 litri
Peso	1.530 kg	Comfort	★★★★☆
Accelerazione	8,7" (da 0 a 100 km/h)	Silenziosità	★★★★☆
Velocità massima	228 km/h	Sicurezza	ABS SI
Cambio	Manuale a 6 marce		ESP SI
Trasmissione	Trazione anteriore		Antislitt. SI

(*) percorrenza annua 30.000 km



Prova su strada

Nuova Auris, piace a tutti per design e qualità

Importanti interventi sulla carrozzeria hanno conferito alla vettura un'ancora più spiccata personalità. Ottima l'insonorizzazione e buono l'assetto caratterizzato dalla quasi totale assenza di rollio. Con il potente turbodiesel di 2 litri da 126 cv (già Euro 5) velocità massima elevata (195 km/h) e consumi contenuti (19,2 km/l nel ciclo misto) grazie all'adozione di Toyota Optimal Drive



Auris di Toyota è una vettura caratterizzata da una grande affidabilità dell'insieme ed eccellenza dei motori. Il nuovo modello presenta cambiamenti soprattutto nella carrozzeria, che è stata modificata con l'obiettivo di dare una maggiore "personalità".

La linea

A prima vista si può dire che l'operazione sia riuscita in pieno, dal momento che l'immagine esterna ha assunto un carattere ben preciso, che si distingue nel frontale e nella parte posteriore dalle rivali del medesimo segmento. Sono stati sufficienti tocchi leggeri nella calandra anteriore, che mostra ora una forma arcuata e più dinamica con il cofano caratterizzato da alcune accentuate nervature, con un'ampia presa d'aria sotto il fascione del paraurti e con i fari massicci che dalle griglie anteriori si arrampicano fin sopra i passaruota anteriori. Il retrotreno invece è rimasto massiccio, ma in omaggio alla praticità di questa vettura è stato dotato di un ampio portellone che facilita le operazioni di carico e scarico dal

portabagagli. Spiccano anche uno spoiler pronunciato sopra il lunotto e luci posteriori di grandi dimensioni, in linea con quelle anteriori. Anche il paraurti posteriore è molto ampio per proteggere al meglio il retrotreno con due piccoli catari-frangenti posti alle estremità inferiori.

Ma è entrando nell'abitacolo che si notano altre differenze significative: l'aumento della lunghezza di 25 millimetri è andato a favore di un maggiore spazio per le gambe dei passeggeri, mentre sono decisamente migliorati il comfort e la qualità percepita delle finiture e dei materiali impiegati.

In strada

La nuova Auris resta un modello compatto (4,24x1,76x1,51 le dimensioni) del segmento C ed ha dalla sua elevate doti stradali (tenuta ed assetto) che non penalizzano il comfort, l'assenza di rollio ed una silenziosità che è difficile riscontrare in questa categoria. Inoltre offre un'ottima visibilità sia dai sedili anteriori che da quelli dietro, le poltrone sono accoglienti ed ergo-

nomiche, le portiere dispongono di un'apertura ampia che facilita l'accesso all'abitacolo, infine una buona altezza del tetto regala spazio per la testa dei passeggeri, anche di quelli di statura al di sopra della media.

Due motori a benzina (1.33 litri Dual vvt con 99 cv e 1.6 litri Valvematic con 132 cv) e due a gasolio (1.4 litri D-4D con 90 cv e 2.0 litri D-4D con 126) tutti a 4 cilindri ed Euro V (salvo l'1.4 D-4D). Quest'ultimo però resta il più interessante per il nostro mercato insieme con l'1.6 a benzina per via dei consumi (4,8 litri per 100 km con una percorrenza di 20 km con un litro di gasolio nel ciclo misto): velocità massima (175 km/h) ed accelerazione (11,9" da 0 a 100) adeguate, emissioni di CO₂ di 127 gr/km. Cambio manuale a 6 rapporti, bagagliaio da 350 a 777 litri, peso di 1.245 kg, cerchi in acciaio da 16", condizionatore manuale, indicatore di cambio marcia sul cruscotto, prese Aux e Usb.

L'applicazione di Toyota Optimal Drive (combinazione di diverse tecnologie studiate per ottimizzare



Il retrotreno massiccio è dotato di un ampio portellone che facilita le operazioni di carico e scarico. Ampia la protezione del paraurti



La nuova Auris è destinata a diventare il primo modello Full Hybrid del segmento C: può viaggiare anche solo in elettrico

prestazioni e piacere di guida con un'elevata efficienza nei consumi) sulla gamma Auris ha consentito una sensibile riduzione delle emissioni di CO₂ con una media complessiva che si è abbassata dai 152 gr/km del 2007 ai 142 gr/km del 2009 con l'obiettivo dichiarato di arrivare nel 2011 a soli 125 gr/km.

Ibrido

La nuova Auris inoltre è destinata a diventare il primo modello Full Hybrid del segmento C, un modello da grandi numeri, si augurano in Casa Toyota. Dietro la sigla HSD (Hybrid Synergy Drive) si nasconde

un motore a benzina di 1.8 litri cui si aggiunge il propulsore elettrico per una potenza combinata di 136 cv. Le indicazioni di Toyota danno un consumo di 4,1 litri per 100 km con emissioni di CO₂ inferiori a 99 gr/km. Così come la Prius, in solo elettrico la Auris potrà percorrere fino a 2 km e quel che più conta è annunciata ad un prezzo inferiore a quello di Prius.

Ma torniamo alla nostra prova su strada: lasciando da parte il turbodiesel di 1.4 litri con 90 cavalli, interessante per i bassi consumi, ma ancora classificato come Euro 4, abbiamo scelto il più prestazionale

2 litri sempre a gasolio con 126 cv che raggiunge i 195 km/h scattando da 0 a 100 in 10,3" e riuscendo a percorrere nel ciclo misto ben 19,2 km con un litro di gasolio. Ha il filtro antiparticolato ed è quindi già Euro 5; inoltre il peso complessivo contenuto in 1.475 kg consente alla nuova Auris con il 2 litri diesel di essere sempre in tiro fin da un basso numero di giri. A spingere ci pensa la coppia di 310 Nm a partire dai 1800 giri che consente vivacità alla guida facilitata anche da un efficiente cambio manuale a 6 marce con la leva sistemata nella consolle centrale in posizione comoda per la mano destra del pilota.

Un buon lavoro di insonorizzazione impedisce al rumore del motore di entrare nell'abitacolo; per il resto l'assetto neutro e l'assenza di rollio contribuiscono ad un comfort elevato. Le poltrone sono rigide ed anche al termine di un viaggio lungo non stancano i passeggeri. Infine il rapporto tra qualità e prezzo è tra i migliori della categoria a conferma dell'accuratezza con la quale Auris viene assemblata.

Dati tecnici e per l'impiego aziendale della Toyota Auris 2.0 D-4D DPF 5p. Sol

Cilindrata	1.998 cc	Costo di esercizio al km (*)	0,48
Potenza	126 cv	Consumo medio	19,2 km/litro
Lungh./largh./altezza	4,25 x 1,76 x 1,52 m	Capacità di carico	da 350 a 1.150 litri
Peso	1.475 kg	Comfort	★★★★☆
Accelerazione	10,3" (da 0 a 100 km/h)	Silenziosità	★★★★☆
Velocità massima	195 km/h	Sicurezza	ABS SI
Cambio	Manuale a 6 marce		ESP SI
Trasmissione	Trazione anteriore		Antislitt. SI

(*) percorrenza annua 30.000 km



Prova su strada

Lexus double face: sia coupé che cabriolet

La IS 250 C ha il tetto rigido che si ripiega nel bagagliaio in soli 20" premendo un tasto. Finiture di extralusso e posto per 4 passeggeri. Sotto il cofano un V6 di 2.5 litri con 208 cv. È in grado di superare i 200 all'ora di velocità massima, ed è molto elastico e parco nei consumi. Eccellenti i contenuti tecnologici, sicurezza al top con sei airbag, uno anche per le ginocchia



Fin dal loro apparire sul mercato mondiale le Lexus, marchio di lusso creato da Toyota, si sono distinte per affidabilità e per qualità tecnologiche all'avanguardia, come confermano i vari modelli ibridi oggi in circolazione. Già nell'ormai lontano 2001 Lexus ad esempio si era inserita nel ristrettissimo gruppo dei pionieri delle coupé/cabriolet (guidato da Mercedes con la SLK), vetture con il tetto rigido che si ripiega nel bagagliaio, presentando la SC430, modello che ha riscosso un certo successo in California e in Germania. Lexus produce anche la IS 250 C, variante a cielo aperto della berlina media IS 250, vettura già di per sé dalla linea elegante che, senza il tetto, diventa bellissima.

Linea elegante

I giapponesi hanno fatto le cose in grande: basti pensare che il tetto rigido viene accompagnato da 15 motorini elettrici e da 37 sensori nei suoi movimenti coordinati di ripiegamento nel baule per una durata di appena 20". L'operazione è fattibile solo a vettura ferma premendo semplicemente un tasto sul cruscotto e l'attenzione ai dettagli è stata tale da fare sì che se c'è un ostacolo a ridosso della parte posteriore il baule non si apra per evitare urti di qualsiasi genere. Più che da ingegneri questi meccanismi di precisione sembrano essere stati concepiti da orologiai svizzeri. La IS 250C dunque è una coupé/cabriolet dalla linea elegante e dai contenuti tecnologici d'eccellenza, dotata di un tetto rigido in alluminio che si divide in tre parti e che in appena 20" si ripiega nel bagagliaio.

Due auto in una

Si tratta di un'auto che si fa in due: chiusa è una sportiva silenziosa e comoda che può superare i 200 all'ora in scioltezza con una linea filante ed un Cx di tutto rispetto

(0,29); aperta è una vettura che va "gustata" ad andatura turistica protetti da spifferi e colpi d'aria in un'abitacolo superconfortevole dove possono trovare posto anche due passeggeri nei posti dietro senza grossi sacrifici e per lunghi percorsi.

Al potenziale acquirente di questo modello destinato ad un elite di automobilisti per la sua esclusività Lexus non ha voluto creare problemi di scelta: la IS 250C dispone di un solo motore a benzina (con iniezione diretta) di 2.5 litri a 6 cilindri a V, potente quanto basta (208 cv) in rapporto al peso (1.750 kg) e votato alla guida in relax (da 0 a 100 in 9", 210 km/h di velocità massima). Tutto (o quasi) è di serie (solo il PreCrash è un optional) e la versione Luxury si differenzia per pochi particolari tra cui i fari allo xeno.

Provata lungo i tornanti della Turbie a ridosso di Nizza e della Costa Azzurra la IS 250 C ha offerto una buona impressione conquistando il pilota ed il passegge-

ro con la comodità dei sedili (ventilati dall'interno per stare sempre freschi) e con la silenziosità della vettura anche a cielo aperto. L'eccellente coefficiente di penetrazione aerodinamica (Cx 0,29) consente di tenere i consumi sotto controllo (10,7 km con un litro di benzina nel ciclo combinato, 14 nei percorsi extraurbani) nonostante il cambio automatico tradizionale a 6 marce. E per chi vuole "smanettare" c'è la funzione sequenziale con le palette al volante.

Eccellente la tecnologia

Come si conviene ad una Lexus, la tecnologia è al top. Se c'è rischio di collisione con il veicolo che precede, un sensore radar lancia un segnale di pericolo ed attiva i pretensionatori delle cinture arrivando ad applicare una forza frenante per ridurre la velocità dell'impatto nel caso in cui il pilota non dovesse frenare. Non mancano il Cruise Control Adattivo che mantiene una distanza programmata dal veicolo



Aperta è una vettura che va "gustata" ad andatura turistica



Chiusa è una sportiva silenziosa e comoda che può superare i 200 all'ora in scioltezza. Bella linea anche dietro

che precede, i fari intelligenti che ruotano per illuminare le curve, la telecamera che consente di vedere cosa succede quando si fa retromarcia ed i sensori anticollisione anteriori e posteriori.

Sicurezza al top

Le sospensioni (posteriori multi-link) sono tarate sul morbido, gli airbag sono 6 compreso quello per le ginocchia del passeggero davanti. Le finiture interne non passano inosservate per l'utilizzo di pelle di prima qualità e di inserti in legno pregiato. La linea è elegante nel frontale, possente sulle fiancate per via di passaruota sporgenti e di cerchi da 18 pollici, voluminosa e rialzata nel posteriore per dare spazio al tetto ed ai bagagli. A questo proposito va sottolineato che quando la si utilizza come coupé la capacità del bagagliaio è più che discreta (420 litri) simile a quella di tante berline. Quando invece si ripiega il tetto la disponibilità di spazio per le valigie si riduce a 165 litri.

Particolare esclusivo: la scritta Lexus illuminata sul battitacco

delle due portiere. La chiave è del tipo "keyless": è sufficiente tenerla in tasca perchè la vettura si avvia tramite il classico tasto Start.

Il propulsore

Per un modello votato al comfort come la IS 250 C il V6 di 2.5 litri con 208 cavalli sembra progettato su misura: non è stato sfruttato a fondo per ottenere il massimo in tema di accelerazione e di velocità massima, ma è stato concepito per offrire una vivace risposta anche ad un ridotto numero di giri grazie alla buona coppia (per un benzina) di 252 Nm. È una vettura che induce a viaggiare

con il piede leggero sull'acceleratore e da questa particolarità discendono anche i consumi contenuti che non scendono mai al di sotto dei 10 km di percorrenza con un litro di benzina nel ciclo misto. La trasmissione è sulle ruote posteriori ed il comportamento, su percorsi tortuosi, risulta sostanzialmente neutro grazie alle sospensioni posteriori indipendenti con bracci multipli. Anche il rollio è contenuto, mentre il massimo dei voti merita l'isolamento acustico per via anche dell'assenza di fastidiose vibrazioni e di fruscii aerodinamici. Il che per un'auto scoperta rappresenta una qualità davvero rara.

Dati tecnici e per l'impiego aziendale della Lexus IS 250C Luxury

Cilindrata	2.500 cc	Costo di esercizio al km (*)	0,97
Potenza	208 cv	Consumo medio	10,7 km/litro
Lungh./largh./altezza	4,63 x 1,80 x 1,42 m	Capacità di carico	da 165 a 420 litri
Peso	1.655 kg	Comfort	★★★★☆
Accelerazione	9" (da 0 a 100 km/h)	Silenziosità	★★★★☆
Velocità massima	210 km/h	Sicurezza	ABS SI
Cambio	Automatico a 6 marce		ESP SI
Trasmissione	Trazione posteriore		Antislitt. SI

(*) percorrenza annua 30.000 km

Qualcosa si muove per l'auto aziendale

Dopo un 2009 difficilissimo e una partenza stentata nel 2010, con il passare dei mesi sembra migliorare l'andamento dell'auto aziendale ed in particolare di quella ad uso noleggio, che a fine maggio fa registrare una crescita che sfiora il 14%. Il Gruppo Fiat guida la graduatoria per marche e la Panda per modelli

Dopo un inizio d'anno piuttosto fiacco il mercato dell'auto aziendale appare in netto recupero a partire dalla primavera e il consuntivo dei primi cinque mesi dell'anno chiude con 243.822 immatricolazioni, contro le 216.222 dello stesso periodo del 2009. La crescita è del 12,76%. Lievemente migliore la performance del mercato delle autovetture ad uso noleggio. Le immatricolazioni dei primi cinque mesi sono state 128.483 contro le 112.738 dello stesso periodo del 2009. L'incremento è del 13,97%. Questi tassi di crescita non devono però trarre in inganno perché il confronto si fa con un periodo in cui le vendite sia alle aziende in

generale che a quelle di noleggio erano crollate su livelli infimi. Il segnale è comunque positivo e va registrato.

Concentrando l'attenzione sulle vetture ad uso noleggio il primo posto nella graduatoria per quota mercato spetta per il 2010 ancora a Fiat che si aggiudica una quota del 31,18% contro il 29,20% del gennaio-maggio 2009. Saldamente attestata in seconda posizione è Ford, con una quota del 9,20% contro l'8,44% dello stesso periodo del 2009. In terza posizione troviamo Lancia, che perde tuttavia terreno in termini di penetrazione in quanto scende dall'8,99% all'8,03%. In grande crescita è

invece Renault, quarta, con il 6,31% delle immatricolazioni contro il 3,04% del 2009. Quinta è Volkswagen, che pure incrementa la sua quota portandola dal 5,32% al 6,14%.

Venendo alla top 20 per modello i primi due posti sono occupati da vetture Fiat. In cima al podio c'è la Panda, che guadagna una posizione rispetto al 2009 a scapito della Grande Punto che, prima lo scorso anno, scende al secondo posto nel 2010. Terza è la Smart Fortwo, che recupera due posizioni. Quarta è la Fiat 500, che risale dall'ottavo posto. Quinta è la Lancia Musa, che risale dall'undicesima posizione.

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE VENDUTE AD IMPRESE E SOCIETA'

Marca	gennaio-maggio		Variaz.%	gennaio-maggio	
	2010	2009		Quota 2010	Quota 2009
FIAT	71.187	50.327	41,45	29,20	23,28
FORD	16.356	13.655	19,78	6,71	6,32
LANCIA	14.452	15.818	-8,64	5,93	7,32
VOLKSWAGEN	14.285	12.559	13,74	5,86	5,81
AUDI	12.886	12.970	-0,65	5,29	6,00
PEUGEOT	12.136	8.832	37,41	4,98	4,08
RENAULT	12.029	6.674	80,24	4,93	3,09
BMW	11.735	14.181	-17,25	4,81	6,56
MERCEDES	10.318	11.885	-13,18	4,23	5,50
CITROEN	9.513	7.769	22,45	3,90	3,59
ALFA ROMEO	8.541	11.469	-25,53	3,50	5,30
SMART	7.446	6.106	21,95	3,05	2,82
OPEL	6.920	6.915	0,07	2,84	3,20
NISSAN	4.895	3.906	25,32	2,01	1,81
TOYOTA	4.331	5.666	-23,56	1,78	2,62
VOLVO	3.197	4.185	-23,61	1,31	1,94
HONDA	2.567	2.238	14,70	1,05	1,04
LAND ROVER	2.226	2.019	10,25	0,91	0,93
CHEVROLET	2.088	1.731	20,62	0,86	0,80
SKODA	2.023	1.562	29,51	0,83	0,72
MINI	1.854	2.500	-25,84	0,76	1,16
MAZDA	1.589	1.540	3,18	0,65	0,71
SEAT	1.441	1.319	9,25	0,59	0,61
KIA	1.363	632	115,66	0,56	0,29
HYUNDAI	933	1.334	-30,06	0,38	0,62
PORSCHE	790	922	-14,32	0,32	0,43
SUZUKI	735	1.121	-34,43	0,30	0,52
MITSUBISHI	728	705	3,26	0,30	0,33
DODGE	657	792	-17,05	0,27	0,37
altre	4.601	4.890	-5,91	1,89	2,26
TOTALE	243.822	216.222	12,76	100,00	100,00

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi LeasePlan su dati Unrae

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE PER USO NOLEGGIO

Marca	gennaio-maggio		Variaz.%	gennaio-maggio	
	2010	2009		Quota 2010	Quota 2009
FIAT	40.060	32.922	21,68	31,18	29,20
FORD	11.818	9.518	24,16	9,20	8,44
LANCIA	10.316	10.134	1,80	8,03	8,99
RENAULT	8.103	3.429	136,31	6,31	3,04
VOLKSWAGEN	7.893	6.000	31,55	6,14	5,32
AUDI	6.352	6.160	3,12	4,94	5,46
SMART	6.024	4.144	45,37	4,69	3,68
PEUGEOT	5.987	4.871	22,91	4,66	4,32
MERCEDES	5.041	5.240	-3,80	3,92	4,65
BMW	4.594	5.549	-17,21	3,58	4,92
CITROEN	4.499	3.182	41,39	3,50	2,82
ALFA ROMEO	4.164	8.161	-48,98	3,24	7,24
OPEL	3.299	3.440	-4,10	2,57	3,05
NISSAN	2.141	1.868	14,61	1,67	1,66
VOLVO	1.600	1.701	-5,94	1,25	1,51
SKODA	945	895	5,59	0,74	0,79
TOYOTA	851	306	178,10	0,66	0,27
CHEVROLET	756	565	33,81	0,59	0,50
KIA	743	92	707,61	0,58	0,08
SEAT	648	626	3,51	0,50	0,56
MINI	382	686	-44,31	0,30	0,61
MAZDA	285	351	-18,80	0,22	0,31
DODGE	273	414	-34,06	0,21	0,37
HONDA	249	332	-25,00	0,19	0,29
SUBARU	226	86	162,79	0,18	0,08
LAND ROVER	222	222	0,00	0,17	0,20
CHRYSLER	178	113	57,52	0,14	0,10
PORSCHE	139	110	26,36	0,11	0,10
MITSUBISHI	125	193	-35,23	0,10	0,17
altre	570	1.428	-60,08	0,44	1,27
TOTALE	128.483	112.738	13,97	100,00	100,00

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Lease Plan su dati Unrae

**IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE
PER IMPRESE E SOCIETA'
TOP 20 - gennaio-maggio 2010/2009**

N.	Marca	Modello	gennaio-maggio 2010		N.	Marca	Modello	gennaio-maggio 2009	
			Numero	Quota				Numero	Quota
1	FIAT	PANDA	22.256	9,13	1	FIAT	GRANDE PUNTO	14.226	6,58
2	FIAT	GRANDE PUNTO	17.136	7,03	2	FIAT	PANDA	10.308	4,77
3	FIAT	500	8.772	3,60	3	FIAT	500	6.324	2,92
4	SMART	FORTWO	7.445	3,05	4	SMART	FORTWO	6.105	2,82
5	FIAT	BRAVO	5.715	2,34	5	LANCIA	DELTA	6.012	2,78
6	LANCIA	MUSA	5.665	2,32	6	FIAT	BRAVO	5.786	2,68
7	VOLKSWAGEN	GOLF	5.652	2,32	7	BMW	SERIE 3	5.672	2,62
8	AUDI	A4	5.109	2,10	8	AUDI	A4	5.428	2,51
9	FORD	FOCUS	4.729	1,94	9	LANCIA	YPSILON	4.872	2,25
10	FORD	FIESTA	4.591	1,88	10	ALFA ROMEO	159	4.821	2,23
11	LANCIA	DELTA	4.237	1,74	11	FORD	FOCUS	4.819	2,23
12	LANCIA	YPSILON	4.165	1,71	12	LANCIA	MUSA	4.240	1,96
13	RENAULT	MEGANE	4.144	1,70	13	VOLKSWAGEN	GOLF	4.163	1,93
14	ALFA ROMEO	MI.TO	4.082	1,67	14	FIAT	CROMA	3.777	1,75
15	CITROEN	C3	3.717	1,52	15	ALFA ROMEO	MI.TO	3.525	1,63
16	FIAT	PUNTO	3.508	1,44	16	VOLKSWAGEN	PASSAT	3.523	1,63
17	BMW	SERIE 3	3.345	1,37	17	MERCEDES	CLASSE C	3.465	1,60
18	VOLKSWAGEN	PASSAT	3.049	1,25	18	FORD	C-MAX	3.035	1,40
19	FIAT	MULTIPLA	2.992	1,23	19	OPEL	ASTRA	2.948	1,36
20	PEUGEOT	207	2.847	1,17	20	PEUGEOT	207	2.926	1,35
	altre		120.666	49,49		altre		110.247	50,99
	TOTALE		243.822	100,00		TOTALE		216.222	100,00

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi LeasePlan su dati Unrae

**IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE
PER USO NOLEGGIO
TOP 20 - gennaio-maggio 2010/2009**

N.	Marca	Modello	gennaio-maggio 2010		N.	Marca	Modello	gennaio-maggio 2009	
			Numero	Quota				Numero	Quota
1	FIAT	PANDA	13.386	10,42	1	FIAT	GRANDE PUNTO	12.052	10,69
2	FIAT	GRANDE PUNTO	12.662	9,86	2	FIAT	PANDA	6.789	6,02
3	SMART	FORTWO	6.024	4,69	3	LANCIA	DELTA	4.825	4,28
4	FIAT	500	5.727	4,46	4	FIAT	BRAVO	4.599	4,08
5	LANCIA	MUSA	4.614	3,59	5	SMART	FORTWO	4.144	3,68
6	FIAT	BRAVO	3.760	2,93	6	FORD	FOCUS	3.776	3,35
7	FORD	FOCUS	3.704	2,88	7	ALFA ROMEO	159	3.672	3,26
8	FORD	FIESTA	3.696	2,88	8	FIAT	500	3.580	3,18
9	VOLKSWAGEN	GOLF	3.289	2,56	9	AUDI	A4	3.321	2,95
10	LANCIA	DELTA	3.273	2,55	10	ALFA ROMEO	MI.TO	2.974	2,64
11	AUDI	A4	3.205	2,49	11	LANCIA	MUSA	2.885	2,56
12	RENAULT	MEGANE	3.160	2,46	12	FIAT	CROMA	2.795	2,48
13	ALFA ROMEO	MI.TO	2.827	2,20	13	FORD	C-MAX	2.718	2,41
14	VOLKSWAGEN	PASSAT	2.227	1,73	14	BMW	SERIE 3	2.701	2,40
15	CITROEN	C3	2.209	1,72	15	VOLKSWAGEN	PASSAT	2.336	2,07
16	LANCIA	YPSILON	2.173	1,69	16	OPEL	ASTRA	2.069	1,84
17	FIAT	CROMA	1.876	1,46	17	LANCIA	YPSILON	2.037	1,81
18	BMW	SERIE 3	1.801	1,40	18	MERCEDES	CLASSE C	1.960	1,74
19	RENAULT	SCENIC	1.726	1,34	19	PEUGEOT	308	1.914	1,70
20	PEUGEOT	206	1.723	1,34	20	VOLKSWAGEN	GOLF	1.810	1,61
	altre		45.421	35,35		altre		39.781	35,29
	TOTALE		128.483	100,00		TOTALE		112.738	100,00

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi LeasePlan su dati Unrae



FLOTTE PEUGEOT. PER FAR GIRARE IL TUO BUSINESS.



308

407 SW

3008

NUOVA 5008

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL 800 900 901 Pronto Peugeot

Immagini inserite a scopo illustrativo. Valori massimi: ciclo combinato l/100 km 7,9; emissioni CO₂ g/km 192.

www.peugeotprofessional.it

SOLUZIONI A MISURA DI BUSINESS

Peugeot, un know-how da sempre orientato all'innovazione e vicino alle esigenze di chi lavora. Per i professionisti e le imprese, 20 modelli di auto, una gamma specifica per il business, 6 modelli di Veicoli Commerciali e 8 versioni mix per più di 300 soluzioni disponibili. Presso i Peugeot Professional Center, servizi di assistenza dedicati, proposte commerciali e finanziarie esclusive grazie alla collaborazione di Banque PSA. **Informati presso i Professional Center o su peugeotprofessional.it**



PEUGEOT
PROFESSIONAL

Quanto costa l'auto aziendale

Presentiamo nelle due pagine seguenti, per le auto maggiormente utilizzate nelle flotte aziendali, il costo di esercizio annuo e quello al chilometro nell'ipotesi in cui le vetture vengono acquistate e gestite direttamente dall'azienda.

I costi indicati sono utili punti di riferimento per valutare la convenienza di soluzioni alternative alla proprietà

Nota metodologica. I costi riportati nelle tabelle si riferiscono ad auto direttamente possedute e gestite da un soggetto economico. Si tratta quindi della configurazione massima di costo in quanto, come è noto, passando a soluzioni più moderne per disporre del parco auto, come il fleet management o il noleggio a lungo termine, si possono conseguire risparmi non indifferenti. Per costo di esercizio di un autoveicolo si intende la somma di tutti gli oneri sostenuti per acquistarlo ed utilizzarlo. Concorrono a formare il costo di esercizio un notevole numero di voci. Innanzitutto la spesa per l'acquisto dell'autovettura al netto di quanto si ricaverà rivendendola usata, quindi il costo per l'interesse sul capitale investito. Poi i costi per la tassa sulla proprietà, per l'assicurazione, per la copertura della responsabilità civile e degli altri rischi connessi al possesso e all'uso dell'auto, l'eventuale costo del garage e, se l'auto appartiene ad una azienda, anche le spese per la sua gestione. Occorre quindi considerare le spese per i consumi di carburanti, di lubrificanti e di pneumatici, i costi per le manutenzioni e le riparazioni ed infine i pedaggi autostradali, le multe e gli eventuali oneri straordinari. Il costo di esercizio di un'auto aziendale non va confuso con i costi di esercizio delle autovetture pubblicati dall'Acì o da altre organizzazioni che sono determinati facendo riferimento ad auto possedute da automobilisti privati. Una parte del costo dell'auto è certamente indipendente dal tipo di utilizzatore, ma per l'azienda vi sono costi particolari di cui occorre tenere conto. Tra questi le spese per l'amministrazione della flotta, che sono molto elevate quando l'azienda segue modalità di gestione tradizionale e cioè amministra direttamente auto di sua proprietà.

Elementi considerati. Sono stati considerati tutti gli elementi rilevanti riferiti ad auto che restino nel parco auto per un tre anni e percorrano 30.000 chilometri all'anno. Il metodo di calcolo utilizzato è indicato nelle seguenti formule:

$V CA_{3,n} = SF + SV \cdot n$ dove:

$V CA_{3,n}$ = è il costo annuo (CA) per la vettura V che è detenuta in proprietà per tre anni e percorre n chilometri all'anno (30.000 chilometri nelle ipotesi considerate nelle tabelle)

SF = spese fisse annue

SV = spese variabili al chilometro

n = numero di chilometri percorsi annualmente

La composizione delle spese fisse annue e delle spese variabili al chilometro è riportata nelle formule seguenti:

$SF = D + I + B + ARC + AIF + SG$ dove:

D = deprezzamento annuo medio

I = interesse sul capitale investito

B = tassa di proprietà

ARC = assicurazione rc auto

AIF = assicurazione incendio-furto

SG = spese aziendali di gestione

$SV = C + M + O + G$ dove:

C = costo per il carburante al chilometro

M = costo di manutenzione al chilometro

O = costo dei lubrificanti al chilometro

G = costo degli pneumatici al chilometro

Per quanto riguarda la determinazione delle singole voci sono stati seguiti i seguenti criteri:

DEPREZZAMENTO: si è considerato il deprezzamento medio annuo per la vettura in questione che venga rivenduta dopo tre anni e con una percorrenza di 30.000 km annui.

INTERESSI: si è calcolato il costo per il finanziamento del prezzo della vettura con un tasso annuo pari al 9,125% che oggi può considerarsi medio.

TASSA DI PROPRIETÀ: si è fatto riferimento alle tariffe previste dalla Finanziaria 2007 per le autovetture immatricolate Euro 4.

ASSICURAZIONE RC: esiste una notevole differenziazione fra le tariffe assicurative. Per le elaborazioni si è fatto riferimento a premi medi per la zona di Roma per la classe di merito 14 e per un massimale unico di 800 mila euro.

ASSICURAZIONE INCENDIO-FURTO: è stato considerato un premio annuo pari al 30 per mille.

SPESE AZIENDALI DI GESTIONE: è stato considerato un costo annuo a vettura di 500 euro. È una stima cauta se si considera il complesso di adempimenti legati alla gestione di un'auto di un parco.

COSTO PER IL CARBURANTE AL CHILOMETRO: per quanto riguarda i consumi si è fatto riferimento ai valori medi riportati nell'ultima edizione della pubblicazione dell'Acì "Costi chilometrici di esercizio di alcuni tipi di autovetture, autofurgoni e motoveicoli". I prezzi dei carburanti considerati sono quelli medi derivanti dalla rilevazione ufficiale del Ministero dello Sviluppo Economico al 07/06/2010 e cioè, per la benzina euro 1,372 e per il gasolio euro 1,230 al litro.

COSTO DI MANUTENZIONE AL CHILOMETRO: per questa voce si è fatto riferimento alla elaborazione dell'Acì più sopra citata. Al dato Acì è stato però aggiunto l'onere per la sostituzione dell'auto durante la manutenzione.

COSTO DEI LUBRIFICANTI AL CHILOMETRO: anche per questa voce, si è fatto riferimento alla elaborazione dell'Acì più sopra citata.

COSTO DEGLI PNEUMATICI AL CHILOMETRO: sono stati considerati i prezzi di listino ridotti del 15% per tenere conto degli sconti d'uso. Il valore di un treno di gomme è stato diviso per una percorrenza di 35.000 chilometri per ottenere il costo al chilometro.

Costi non considerati. L'elaborazione non ha tenuto conto di costi per i quali esiste una forte variabilità a seconda del tipo di utilizzazione e cioè le spese per il ricovero della vettura, per il parcheggio, per i pedaggi autostradali e per le eventuali multe per violazioni delle norme sulla sosta o sul traffico. Si tratta però di costi che anche se di difficile determinazione vengono comunque sostenuti dall'azienda e questa situazione fa ulteriormente aumentare il costo dell'auto aziendale.

Cinzia Bortolotti

COSTI DI ESERCIZIO DELLE AUTO AZIENDALI

(Durata di possesso: 3 anni; percorrenza annua: 30.000 Km)

MARCA	MODELLO	PREZZO SU STRADA	TOTALE COSTI		COSTO DI ESERCIZIO ANNUO PER 30.000 KM			
			FISSI ANNUI	VARIABILI AL KM	CON CARBURANTE		SENZA CARBURANTE	
					Totale annuo	Costo al Km	Totale annuo	Costo al Km
Alfa Romeo	147 1.9 JTD (120) 5p Progression	22.081	9.882	0,17	15.099	0,50	12.664	0,42
Alfa Romeo	159 1.9 JTDm Eco Progression	27.151	11.303	0,18	16.642	0,55	14.340	0,48
Alfa Romeo	159 2.4 JTDm 200 CV SW Distinctive Q-tronic	37.151	14.875	0,21	21.158	0,71	18.058	0,60
Alfa Romeo	GT 1.9 JTDm 16V Distinctive	31.101	12.607	0,19	18.429	0,61	15.683	0,52
Audi	A3 SPB 1.6 TDI 90 CV CR FAP Attraction	26.781	10.871	0,16	15.808	0,53	13.634	0,45
Audi	A4 2.0 TDI F.A.P	34.131	13.401	0,18	18.919	0,63	16.661	0,56
Audi	A6 2.7 V6 190 CV TDI F.A.P	44.441	16.939	0,22	23.489	0,78	20.744	0,69
Audi	A6 2.7 V6 190 CV TDI FAP Avant	46.741	17.623	0,21	24.022	0,80	21.277	0,71
Audi	A8 3.0 V6 TDI F.A.P. qu. Tiptr.	73.451	25.654	0,25	33.228	1,11	29.508	0,98
Audi	Q7 3.0 V6 TDI 240 CV quattro tiptronic F.A.P	56.851	20.665	0,27	28.811	0,96	24.781	0,83
Bmw	118d 2.0 143 CV 5 p. Attiva DPF	31.251	12.602	0,17	17.604	0,59	15.612	0,52
Bmw	320d Eletta	36.801	14.397	0,17	19.433	0,65	17.352	0,58
Bmw	335d Touring Eletta	50.101	18.964	0,21	25.326	0,84	22.359	0,75
Bmw	530d Eletta	50.501	18.836	0,22	25.383	0,85	22.549	0,75
Bmw	530d Touring Eletta	53.001	19.579	0,22	26.214	0,87	23.292	0,78
Bmw	630i	74.001	25.839	0,28	34.363	1,15	30.461	1,02
Bmw	730d Eletta	79.201	27.298	0,25	34.828	1,16	31.817	1,06
Chrysler	Voyager 2.8 CRD LX Auto	33.961	13.765	0,24	20.939	0,70	17.219	0,57
Citroen	C3 1.4 Hdi 70 CV Exclusive Style	16.721	7.575	0,13	11.440	0,38	9.581	0,32
Citroen	C3 Picasso 1.6 HDi 110 CV FAP Airdream Exclusive Style	21.121	9.241	0,15	13.647	0,45	11.478	0,38
Citroen	C4 2.0 HDi 140CV FAP VTR airdream	21.871	9.839	0,17	14.910	0,50	12.563	0,42
Citroen	C4 Gr. Picasso 1.6 Hdi 110 CV FAP CMP6 Perfect	27.506	11.115	0,16	15.768	0,53	13.422	0,45
Citroen	C5 1.8 16V 127 CV	22.571	9.622	0,23	16.418	0,55	12.515	0,42
Fiat	Seicento 1.1	7.951	4.650	0,17	9.615	0,32	6.651	0,22
Fiat	Panda 1.3 MJT 16V Emotion	14.301	6.879	0,12	10.533	0,35	8.629	0,29
Fiat	Punto Classic 1.2 5p Active	11.001	5.544	0,16	10.433	0,35	7.617	0,25
Fiat	Grande Punto 1.3 MJT 75 5p Actual	14.301	6.845	0,13	10.771	0,36	8.734	0,29
Fiat	Croma 1.9 MJT 16V Dynamic	28.601	11.865	0,18	17.278	0,58	14.577	0,49
Fiat	Bravo 1.4 16V Dynamic	18.101	7.988	0,19	13.827	0,46	10.517	0,35
Fiat	Punto Evo 1.6 MJT DPF 5 p Emotion	20.601	9.095	0,15	13.525	0,45	11.532	0,38
Fiat	Multipla 1.9 MJT Emotion	24.651	10.651	0,19	16.237	0,54	13.359	0,45
Fiat	Doblò 2.0 Mjt Emotion	23.651	10.426	0,16	15.080	0,50	12.556	0,42
Fiat	Ulysse 2.0 MJT (136 CV) Dynamic	32.651	13.017	0,22	19.740	0,66	16.596	0,55
Ford	Focus 1.6 100CV 5p Titanium	18.401	8.403	0,19	14.163	0,47	11.001	0,37
Ford	Focus 2.0 TDCi (136 CV) SW Tit. DPF	22.901	10.133	0,17	15.283	0,51	12.804	0,43
Ford	C-Max 2.0 TDCi 136CV Ikon DPF	23.651	10.356	0,17	15.565	0,52	13.041	0,43
Ford	Mondeo 2.0 TDCi/140 5p. Titanium DPF	26.901	11.333	0,18	16.781	0,56	14.168	0,47
Ford	Galaxy+ 2.0 TDCi (140 CV) DPF	31.401	12.620	0,19	18.176	0,61	15.431	0,51
Honda	Civic 2.2 i-CTDi 5p. Elegance DPF	24.041	10.884	0,17	15.976	0,53	13.629	0,45
Hyundai	Getz 1.1 12V (66 CV) 5p Spec. Pack. Style	11.621	5.745	0,16	10.464	0,35	7.747	0,26
Hyundai	Accent 1.5 CRDi VGT 4p Active	14.751	7.060	0,14	11.292	0,38	9.256	0,31
Hyundai	Matrix 1.5 CRDi TD VGT Active MY 2008	17.141	7.704	0,16	12.603	0,42	10.257	0,34
Jaguar	X-Type 2.0D Luxury	32.101	12.855	0,19	18.455	0,62	15.931	0,53
Jaguar	X-Type 3.0 V6 24V Wagon Premium Luxury	43.951	16.979	0,29	25.700	0,86	20.464	0,68
Lancia	Ypsilon 1.4 16V Platino	15.601	7.218	0,18	12.659	0,42	9.399	0,31
Lancia	Phedra 2.0 MJT 136 CV Oro	34.501	13.529	0,21	19.883	0,66	16.740	0,56
Lancia	Delta 2.0 MJT DPF Platino	30.251	12.324	0,18	17.706	0,59	15.360	0,51
Lancia	Musa 1.3 MJT 16V 70CV Oro	19.151	8.237	0,15	12.588	0,42	10.507	0,35

MARCA	MODELLO	PREZZO SU STRADA	TOTALE COSTI		COSTO DI ESERCIZIO ANNUO PER 30.000 KM			
			FISSI ANNUI	VARIABILI AL KM	CON CARBURANTE		SENZA CARBURANTE	
					Totale annuo	Costo al Km	Totale annuo	Costo al Km
Mazda	Mazda6 2.0 CD 16V/140 CV 4p. Exec.	26.551	11.196	0,18	16.450	0,55	13.970	0,47
Mazda	Mazda6 2.0 CD 16V/140 CV Wag. Luxury	29.651	12.117	0,18	17.415	0,58	14.891	0,50
Mercedes	A 180 CDI Elegance	25.971	11.019	0,17	15.988	0,53	13.774	0,46
Mercedes	C 200 CDI BlueEfficiency Classic	35.071	14.129	0,18	19.657	0,66	17.443	0,58
Mercedes	C 220 CDI SW BlueEfficiency Classic	38.941	15.394	0,18	20.819	0,69	18.649	0,62
Mercedes	E 350 CDI BluEfficiency Elegance	55.951	20.474	0,23	27.402	0,91	24.391	0,81
Mini	Mini Cooper S	24.451	10.326	0,19	16.168	0,54	13.106	0,44
Mitsubishi	Pajero 3.2 16V DI-D 5p Intense DPF	41.651	16.088	0,25	23.466	0,78	19.658	0,66
Nissan	Micra 1.2 16V 5p. Active	13.851	6.430	0,16	11.356	0,38	8.441	0,28
Nissan	Micra 1.5 dCi 86 CV 5p Active	15.951	7.344	0,15	11.702	0,39	9.620	0,32
Opel	Corsa 1.2 16V 5p Club	12.601	6.056	0,16	11.002	0,37	8.136	0,27
Opel	Corsa 1.3 CDTI/75CV ECOFLEX 5p Club	14.001	6.760	0,14	10.979	0,37	8.986	0,30
Opel	Astra 1.4 turbo 140 CV 5p Cosmo	20.651	8.845	0,18	14.312	0,48	11.397	0,38
Opel	Astra 1.7 CDTI/110CV SW Cosmo	22.751	9.742	0,16	14.519	0,48	12.084	0,40
Opel	Zafira 1.9 16V CDTI 150 CV Cosmo	27.851	11.688	0,18	17.052	0,57	14.351	0,48
Peugeot	107 1.4 Hdi 5p Sweet Years	13.746	6.674	0,12	10.388	0,35	8.572	0,29
Peugeot	207 1.6 Hdi FAP 110 CV SW XS Ciel	20.726	9.056	0,15	13.648	0,45	11.656	0,39
Peugeot	308 1.6 Hdi/90CV FAP 5p Tecno	20.241	8.957	0,15	13.323	0,44	11.330	0,38
Peugeot	407 2.0 HDi Business FAP	28.501	11.810	0,18	17.164	0,57	14.640	0,49
Peugeot	807 2.0 HDi FAP Norwest	33.971	13.372	0,20	19.373	0,65	16.363	0,55
Peugeot	1007 1.4 Happy	16.401	7.488	0,18	12.820	0,43	9.659	0,32
Renault	Clio 1.2 16V Luxe 5p	15.401	6.865	0,17	11.894	0,40	8.979	0,30
Renault	Clio 1.5 dCi 85 CV SporTour Dynamique	16.551	7.510	0,14	11.837	0,39	9.888	0,33
Renault	Mègane 1.4 16V TCE Luxe	21.651	9.447	0,19	15.155	0,51	11.895	0,40
Renault	Mègane 1.9 dCi/130 CV SporTour Luxe	24.251	10.524	0,16	15.452	0,52	13.194	0,44
Renault	Laguna 2.0 dCi/150CV 4Control	28.801	11.891	0,18	17.339	0,58	14.770	0,49
Renault	Modus 1.5 dCi/68 CV Expression	15.601	7.194	0,15	11.547	0,38	9.510	0,32
Renault	Grand Espace 2.0 dCi/175 CV Initiale MY10	39.051	14.899	0,22	21.557	0,72	18.280	0,61
Saab	9-3 Sport Sedan 1.9 TiD DPF Linear	29.301	11.904	0,18	17.442	0,58	15.051	0,50
Saab	9-5 1.9 TiD 16V S.W. Griffin	38.751	14.818	0,20	20.858	0,70	17.847	0,59
Seat	Ibiza 1.6 TDI CR DPF 5p Style	16.946	7.959	0,14	12.306	0,41	10.446	0,35
Seat	Leon 1.4 Reference	16.961	7.613	0,19	13.276	0,44	10.066	0,34
Seat	Alhambra 2.0 TDI DPF Reference	28.426	11.724	0,21	17.929	0,60	14.874	0,50
Skoda	Fabia 1.4 TDI/80 CV 5p. Style	15.561	7.254	0,14	11.454	0,38	9.417	0,31
Skoda	Octavia 2.0 TDI FAP Elegance	24.851	10.769	0,18	16.075	0,54	13.463	0,45
Skoda	Superb 2.0 CR TDI 170 CV FAP Elegance	33.121	13.265	0,18	18.639	0,62	16.071	0,54
Smart	Fortwo 1000 (52KW) MHD coupé passion	12.705	5.945	0,14	10.173	0,34	7.950	0,26
Subaru	Impreza 2.0R 4Q	24.631	10.686	0,24	17.836	0,59	13.686	0,46
Subaru	Legacy 2.0D SW VA	34.131	13.419	0,20	19.398	0,65	16.697	0,56
Toyota	Yaris 1.3 5p. Sol	14.701	6.989	0,16	11.805	0,39	9.285	0,31
Toyota	Avensis 2.2 D-4D Wagon Executive	29.551	12.547	0,18	18.042	0,60	15.563	0,52
Volkswagen	Polo 1.6TDI 90CV DPF 5p Comfortline	17.281	8.073	0,14	12.375	0,41	10.515	0,35
Volkswagen	Golf 1.4 TSI 160 CV 5p Highline	23.586	9.723	0,20	15.603	0,52	12.491	0,42
Volkswagen	Golf 2.0 TDI 140 CV DPF 5 p. Highline	25.886	11.083	0,16	15.924	0,53	13.754	0,46
Volkswagen	Passat 2.0 TDI DPF Comfortline	28.426	11.786	0,18	17.325	0,58	14.846	0,49
Volkswagen	Passat 2.0 TDI DPF Var 4mot. Comfortline	31.201	12.610	0,19	18.371	0,61	15.670	0,52
Volkswagen	Sharan 2.0 TDI DPF United	29.951	12.166	0,20	18.153	0,61	15.231	0,51
Volvo	S40 2.0 Kinetic	25.351	10.845	0,22	17.541	0,58	13.786	0,46
Volvo	V50 2.0 D Momentum	29.976	12.235	0,18	17.636	0,59	15.068	0,50
Volvo	V70 2.4 D (175 CV) Momentum	43.451	16.716	0,20	22.642	0,75	19.985	0,67
Volvo	C70 2.4 D5 20V Summun	46.551	17.582	0,21	23.921	0,80	20.999	0,70
Volvo	S80 2.4 D5 205 CV Summun	47.351	17.846	0,21	24.208	0,81	21.463	0,72

In vacanza con lo snorkeling

di Veronica Carletti

Lo snorkeling è una attività divertente ed economica che può essere praticata ovunque con una attrezzatura minima ma che consente di potersi avventurare in maniera sicura e senza troppo sforzo alla scoperta di coralli, pesci, cetacei e suggestivi mondi sommersi

In vacanza, per movimentare un soggiorno troppo sedentario o per evadere dalla routine dei villaggi organizzati, non c'è niente di meglio che andare alla scoperta di scogli sommersi, pesci colorati e fondali misteriosi. Per fare questo non è necessario noleggiare pesanti e costose attrezzature, ma basta saper nuotare e avere a disposizione alcune decine di euro per acquistare (o anche noleggiare) una maschera ergonomica e un boccaglio detto anche "snorkel". Questo nome deriva, per analogia, dalla somiglianza con il lungo tubo che veniva estratto dalla torretta dei sommergibili tedeschi per aspirare aria fresca mentre si navigava a quota "periscopio". Grazie al boccaglio che ci permette di respirare si riesce, infatti, ad osservare il fondale e contemporaneamente a spostarsi facilmente sulla superficie del mare, in una attività semplice e sicura, che è appunto denominata snorkeling.

Vacanze ai tropici

In luoghi tropicali lo snorkeling è sicuramente uno dei modi migliori per andare alla scoperta del mondo sommerso, poiché permette di godere a pieno delle bellezze naturali

senza alcuno sforzo. In giro per il mondo sono diverse le località indicate come le migliori per praticare questa attività, a partire dalle isole caraibiche: qui le strutture si sprecano, ma in particolare nell'arcipelago



corallino di Turks e Caicos ci si può immergere con le balene e avvicinarsi a loro molto di più di quanto possano fare i sub.

A Culebra, una tranquilla isola portoricana, c'è la possibilità da Playa Flamenco di raggiungere in venti minuti a piedi la baia di Carlos Rosario, vero paradiso dello snorkeling con fondali poco lontani dalla riva che offrono il più variegato degli spettacoli: dai coralli, alle gorgonie, ai pesci della barriera corallina.

Fondali da sogno

Fondali ricchi di coralli si trovano soprattutto nell'isola di Rurutu nella Polinesia francese, a 500 chilometri a sud di Tahiti. Per non parlare della Grande barriera corallina

gatoria è sicuramente la Malesia, che, con le sue acque calde e incontaminate, offre tantissime opportunità per vivere un'esperienza indimenticabile a contatto con la natura. Un immenso parco marino popolato da tartarughe, tonni, pesci pappagallo e mante è il panorama che accompagna tutti gli amanti dello snorkeling che si vorranno immergere in queste acque turchesi ricche di coralli e conchiglie rare.

Snorkeling per tutti

Con lo snorkeling persone di ogni età possono ammirare le bellezze del mondo subacqueo nella più totale sicurezza, restando in superficie, a pelo dell'acqua ed eseguendo solo occasionalmente piccole immersioni. Trovarsi a stretto contatto con l'ambiente marino e le affascinanti forme di vita subacquea che lo popolano aiuta a riscoprire uno spirito più consapevole verso la natura circostante e il valore della sua salvaguardia. Inoltre, osservare la flora marina e le creature che indisturbate si muovono nel loro ambiente naturale, consente di fare un ottimo esercizio fisico in maniera del tutto inconsapevole.

GAMMA RENAULT ECOBUSINESS.
PIÙ OSSIGENO, MENO CO₂. LA NUOVA FORMULA DEL BUSINESS.



SU TUTTA LA GAMMA, **NAVIGATORE INTEGRATO TOM TOM®**, **CRUISE CONTROL** E **SENSORI DI PARCHEGGIO POSTERIORI** PER I MASSIMI LIVELLI DI COMFORT E SICUREZZA. E IN PIÙ, **IL BLUETOOTH È COMPRESO NEL PREZZO.**

www.renault.it/aziende



008 008 RENAULT
CHIAMATA GRATUITA **7362858**

DRIVE THE CHANGE



UNA GAMMA COMPLETA PENSATA PER LE AZIENDE.

Scegliete la formula ideale per la vostra impresa: un equilibrio perfetto tra prestazioni e livello di emissioni, consumi e costi di gestione.

Consumi (ciclo misto): da 4,4 a 5,9 l/100 km. Emissioni CO₂: da 116 a 153 g/km.

Renault sceglie 



IL PIACERE È A UNA SVOLTA.

Definire la migliore flotta aziendale è un obiettivo strategico.

Per questo BMW vi offre l'opportunità di guidare una vettura che sa distinguersi e che renderà appaganti sia i vostri viaggi di lavoro che di piacere. Da oggi la nuova BMW Serie 5 Gran Turismo è disponibile anche con la trazione integrale intelligente BMW xDrive, nelle versioni 530d xDrive e 550i xDrive.

Scoprite tutta la gamma e la Concessionaria più vicina a voi su www.bmw.it

BMW PER LE AZIENDE.

BMW EfficientDynamics
Meno emissioni. Più piacere di guidare.

