



## il nostro test

Design rinnovato e tecnologia di auto di gamma superiore per aggredire il segmento più "caldo" del mercato

**P**iccole, o piccolo-medie che dir si voglia. Il segmento di mercato è più che strategico, visto che quasi il 40% delle auto vendute in Italia appartiene alla categoria delle "compatte". Ovvio dunque che i costruttori ci si buttino a pesce e non stupisce che Nissan abbia pianificato la propria offensiva proprio sui suoi tre modelli di questa categoria, lanciando la nuova Note, rimodernando il look della Micra e aggiungendo un nuovo motore alla gamma della Juke. Ma è soprattutto la nuova Note il



La nuova Nissan Note: arriva ad ottobre con prezzi da 13.200 euro

centro dell'offerta del marchio giapponese: facile da guidare ed efficiente nei consumi, arriverà a fine ottobre con misure contenute in 4,10 metri di lunghezza e 1,69 m di larghezza. Sviluppata dai progettisti del Nissan Technical Centre Europe sullo stesso pianale del

la Micra, la nuova Note è migliorata nei spazi interni, offre tecnologie tipiche di auto di gamma più alta e alcune soluzioni pratiche e funzionali, come le porte posteriori apribili a 90 gradi per facilitare l'accesso. Con il Pack Family che fa scorrere il divano posteriore,

## Micra, Juke e la nuova Note L'offensiva compatta di Nissan

re, i 325 litri del vano bagagli crescono a 411 litri che diventano 2012 con lo schienale abbattuto. Un poco sotto tono, invece, le plastiche dei rivestimenti interni, soprattutto per un modello che si va a confrontare con Fiesta e Polo, colossi del segmento B. Tra le tecnologie di riferimento, la nuova Note segna il debutto europeo dello "scudo di protezione elettronico" Nissan Safety Shield, un apparato che integra tre sistemi di assistenza che segnalano, con allarmi visivi e sonori da strumenti e display, eventuali pericoli di contatto su strada e in manovra. Altra tecnologia inedita in questa categoria è il Nissan Around View Monitor, un sistema di ausilio al parcheggio che offre una visione aerea a 360 del veicolo e dello spazio circostante. Fanno parte della dotazione di serie an-

che lo Stop&Start, 6 airbag e il cruise control. Le motorizzazioni della Nuova Note sono il 1.2 litri a benzina da 80 Cv, il DIG-S da 1.2 litri turbo benzina da 98 Cv, e un turbodiesel 1.5 dCi da 90 Cv. I consumi medi vanno dai 4,7 litri per 100 km (benzina) ai 3,6 l/100 km della versione a gasolio. I prezzi partono da 13.200 per arrivare a 19.150 euro. Per dare un assaggio della sua offensiva di prodotto, Nissan ha fatto provare anche la nuova Micra, valida city car ancora attuale dopo 6 milioni di esemplari venduti, ristilizzata nell'estetica che va in vendita a prezzi che partono da 11.060 euro, mentre la Juke diventa ancora più brillante e sbarazzina con il nuovo turbodiesel 1,5 dCi da 4,2 litri/100km, già in vendita con prezzi da 18.600 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Honda CR-V che sarà presto equipaggiata con il nuovo 1.6 iDTEC diesel



## Honda regala un diesel leggero e pulito al CR-V

Con oltre 187 mila dipendenti e 70 stabilimenti sparsi in 27 Paesi, Honda, nella classifica delle aziende più importanti al mondo, è al 21°. Solo nel 2012 ha venduto 15 milioni di motociclette e 4,5 milioni di vetture, per un totale di 39 milioni di clienti. A svelare queste cifre è Alessandro Skerl, direttore generale di Honda Italia che ricorda il prossimo obiettivo del marchio: ridurre entro il 2020 le emissioni di CO2 del 30%. Come? Progettando e sviluppando nuovi motori. Insomma, via il vecchio e avanti il nuovo. Che, nello specifico, è rappresentato dal diesel 1.6 iDTEC montato sul nuovo CR-V al debutto nel prossimo Salone di Francoforte. Disponibile in versione a due ruote motrici con cambio manuale, grazie ai suoi 300 Nm di coppia e ai 120 CV (viste le dimensioni del CR-V, non sarebbe stato

meglio avere qualche cavallo in più?) questo nuovo motore offre ottime prestazioni, soprattutto dal punto di vista delle emissioni di CO2: secondo il costruttore nipponico 119 g/km. Si tratta di un valore che solo qualche anno fa, se ottenuto per una normale utilitaria, sarebbe diventato uno spot pubblicitario per qualunque Casa. Figuriamoci per un SUV. Molto silenzioso e abbastanza brillante, rispetto ai 2,2 litri che per anni è stato il fiore all'occhiello di Honda, pesa ben 47 kg in meno, a vantaggio di consumi e costi di gestione. Che di questi tempi, visti i prezzi del carburante, non è niente male. Per il prezzo del nuovo CR-V 1.6 diesel iDTEC, invece, dovremo aspettare il 19 ottobre, data del lancio commerciale in Italia.

Ferdinando Sarno

# Guidare all'estero Se non sai, paghi

**È** tempo di vacanze e molti scelgono l'automobile per spostarsi. Se si ha in programma però di uscire dai confini dell'Italia per non incorrere in spiacevoli sorprese è sempre meglio informarsi prima sulle norme vigenti nel Paese dove abbiamo deciso di recarci o transitare. Nessun problema per l'interpretazione della segnaletica stradale - ormai unificata - e per il numero da chiamare in caso di emergenza (è 112 in quasi tutti i Paesi), mentre sussistono grandi differenze per ciò che riguarda i limiti della percentuale di alcol nel sangue e l'utilizzo del telefonino in auto. Il tasso alcolemico tollerato è mediamente dello 0,5 per mille, con poche eccezioni "permissive" (0,8 in Irlanda, Gran Bretagna, Malta e Lussemburgo) ed altre nazioni decisamente meno favorevoli (0,2 in Svezia e Polonia), se non con tolleranza zero (Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria e Slovacchia). Sempre in tema di controllo del tasso alcolemico nel sangue, chi ha come destinazione la vicina Francia (Corsica compresa) o dovrà transitarvi - ad esempio passando per il tunnel del Monte Bianco - ricordi di portare in auto o in moto un etilometro usa e getta (costo pochi euro) di tipo omologato, in quanto obbligatorio dal luglio 2012 anche se

Il rispetto della distanza di sicurezza è obbligatorio nei Paesi scandinavi, il lampeggio dei fari vietato in Germania: si può essere denunciati anche via telefono

una recente variante della norma l'ha praticamente resa inutile, visto che non sono previste sanzioni per chi non dimostra di averlo con sé. L'uso del telefonino mentre si guida invece per fortuna è vietato praticamente in tutta Europa e nel resto del mondo. Le multe possono essere molto salate, fino al corrispettivo di 600 dollari in Norvegia. Attenzione poi a verificare, prima di mettersi al volante in un Paese straniero, la situazione normativa locale: in India, ad esempio, l'impiego dei cellulari è vietato anche con i dispositivi "viva voce". Controllando sui siti specializzati e su [www.viaggiareisicuri.it](http://www.viaggiareisicuri.it) del Ministero degli Affari Esteri si possono controllare gli aggiornamenti per norme e sanzioni. Queste ultime vanno sempre pagate, visto che nell'ottobre 2011 il Parlamento europeo ha

approvato la direttiva 44/11, volta a rendere perseguibile e sanzionabile il conducente che viola il Codice della Strada in un altro Paese dell'Unione Europea. Esistono poi norme non scritte ma osservate nelle singole nazioni, che è meglio conoscere. Attenzione - ad esempio - alla "delazione" (un tipo di comportamento previsto dalle autorità) in Germania e nei Paesi del Nord Europa: l'automobilista che infrange le norme superando i limiti, sorpassando dove è vietato, chiedendo strada con il lampeggio dei fari (in Germania) o non rispettando la distanza di sicurezza (in Scandinavia), rischia una denuncia via telefonino da parte degli automobilisti locali e il successivo intervento della Polizia. In Francia possono, invece, essere a rischio i Boulevard Peripheriques di Parigi ed altre strade urbane a scorrimento veloce, dove i motociclisti hanno via libera nel traffico rallentato nello spazio tra il lato sinistro della corsia di marcia e quello destro della corsia di sorpasso. I parigini lo sanno bene e si spostano quanto serve, ma molto spesso gli stranieri che guidano normalmente al centro della loro corsia vengono apostrofati duramente dai motociclisti e nei casi peggiori anche presi a calci nelle portiere.

## L'ANTEPRIMA

### Carbonio, connessione e rivoluzione elettrica BMW lancia la nuova i3

**D**opo il lancio internazionale appena avvenuto in contemporanea in tre continenti a Londra, New York e Pechino, la nuova BMW i3 ha festeggiato ieri sera a Milano l'anteprima italiana di quella che il marchio tedesco definisce senza mezzi termini «l'alba di una nuova epoca per la mobilità individuale sostenibile e per lo stesso BMW Group». Rivoluzionari i contenuti, come pure il sistema di vendita. Quattro posti, abitacolo in materiale sintetico rinforzato in fibra di carbonio, batteria agli ioni di litio (ricaricabile da una normale presa di corrente) che eroga una potenza di 170 CV e offre fino a 160 km di autonomia, trazione posteriore e cambio a rapporto unico, le caratteristiche principali. La i3 sarà la prima vettura elettrica al mondo collegata completamente in rete, con i servizi di Bmw ConnectedDrive nella loro nuova versione, messi a disposizione attraverso una carta SIM integrata fissa nella vettura. I servizi di navigazione sviluppati appositamente per l'elettromobilità completano le offerte già conosciute, come i Concierge Services e la chiamata di soccorso avanzata. Inoltre, grazie alla Bmw i Remote App, il guidatore potrà scambiare in qualsiasi momento delle informazioni sulla vettura utilizzando il suo smartphone. La nuova i3, prima nata della futura famiglia elettrica Bmw, arriverà in Italia il prossimo novembre, al prezzo di 36.200 euro. Del tutto innovativo anche il modello di vendita multichannel costituito dai partner autorizzati Bmw i, da un Customer Interaction Center, nonché da una piattaforma online. Tutti i canali di vendita saranno collegati in rete ed i clienti potranno personalizzare l'intero processo di acquisto a seconda delle loro necessità. Alcuni mercati introdurranno anche una struttura mobile di vendita, un team che sarà disponibile per i clienti al fuori degli autosaloni tradizionali. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ford EcoBoost, le magie di un piccolo motore



Il Ford EcoBoost da 999cc

**P**er due volte consecutive, nel 2012 e 2013, si è aggiudicato il prestigioso riconoscimento di "Motore dell'Anno" attribuito da una giuria di 87 giornalisti del settore auto provenienti da 35 nazioni e per di più con il punteggio più elevato mai raggiunto nei 15 anni di storia del premio. Sidamo parlando del propulsore innovativo ideato da Ford all'insegna della più alta efficienza nella sua versione più piccola, appena 999 centimetri cubi di cilindrata, ossia il 3 cilindri mille EcoBoost, talmente compatto da poter entrare nella cappelliera per bagagli a mano di un aereo e con il basamento non più grande di un foglio di formato A4. La combinazione delle più avanzate tecnologie applicate a questo piccolo gioiello di ingegneria meccanica alimentato a benzina, vale a dire l'iniezione diretta, il turbocompressore integrato e la doppia fasatura variabile delle valvole fanno sì che l'EcoBoost 1.0 Ford eroghi cavalleria e prestazioni paragonabili a quelle di un propulsore di cilindrata del 50%

superiore, ma con consumi (oltre 20 km con un litro) e costi di manutenzione molto più contenuti e per giunta senza le fastidiose vibrazioni tipiche dei 3 cilindri che qui, grazie a un sistema brevettato di bilanciatura delle masse, sono pressoché inavvertibili. Inizialmente montato sulla Focus, l'EcoBoost 1.0 è ora disponibile anche sui modelli Fiesta, B-MAX, C-MAX e in futuro equipaggerà veicoli commerciali e perfino la Mondeo. Interessante la formula di finanziamento Idea Ford estesa a tutta la gamma delle vetture EcoBoost 1.0 che prevede un anticipo iniziale unico di 2.250 euro e 36 quote mensili da 150 a 250 euro a seconda del modello senza maxi-rata finale con possibilità di restituire, riscattare o sostituire la vettura quotata con un valore minimo residuo garantito all'atto dell'acquisto. La gamma Ford EcoBoost è disponibile in una fascia di prezzi da 15.000 a 19.250 euro.

Gian Piero Piazza

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## La politica del Tavor

**È** entrata in vigore in Spagna la terza fase del piano di incentivi: il contributo statale per chi rottama una vettura con più di 10 anni di vita e per l'acquisto di un'auto nuova a base emissioni è di 2.000 euro. Il governo spenderà 300 milioni di euro, prevedendo maggiori entrate fiscali per 278 milioni (200 dei quali di Iva), il risparmio di 36 milioni di litri di benzina grazie alla sostituzione di auto inquinanti con motori di ultima generazione e una vendita addizionale di almeno 26 mila veicoli, ossigeno puro per l'occupazione. Con gli incentivi non si risana il mercato, ma qualcosa la Spagna sta provando a fare. Da noi invece 12,5 milioni di auto (un terzo del parco circolante) ha più di 12 anni e livelli di sicurezza e di inquinamento molto lontani da quelli dei modelli di più recente produzione. Ma il "governo del fare" per l'auto ha deciso una politica Tavor, da sonno eterno. Non fare nulla cioè, in attesa della fine.