DICK-UP

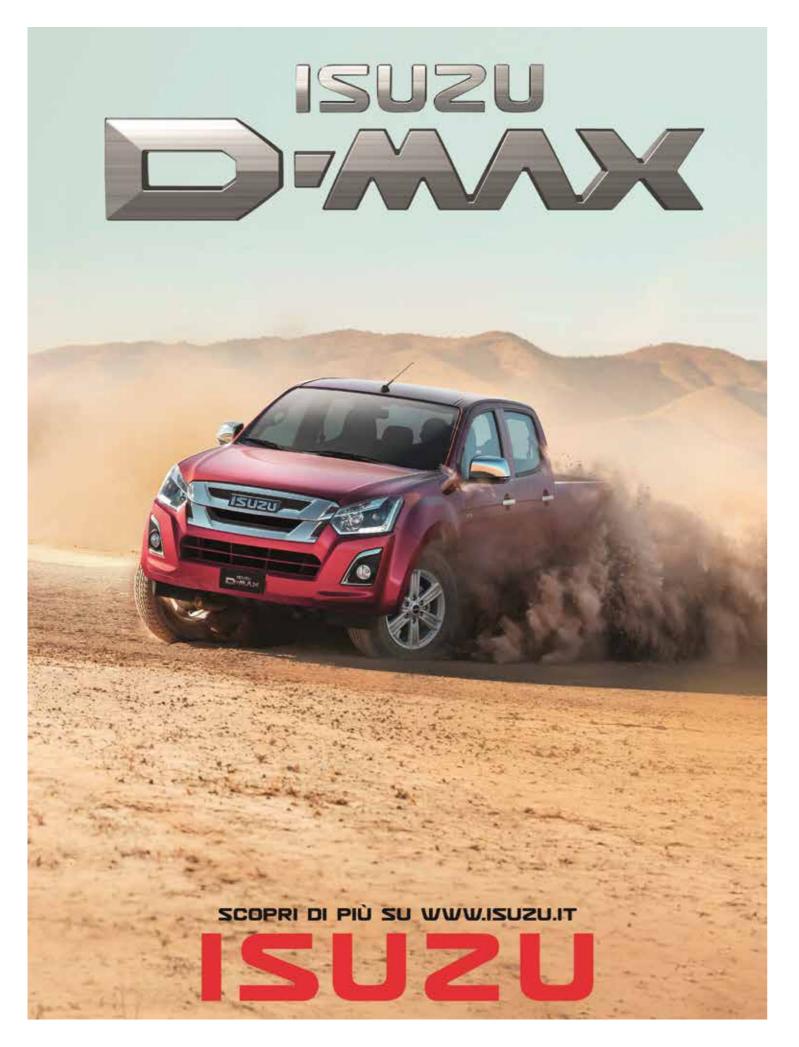
vadoetorno

• MERCATO I SIGNORI DEL VAN IN EUROPA

- TENDENZE IL LUNGO ADDIO **DEL GASOLIO**
- PROVE FIAT FULLBACK MERCEDES SPRINTER FORD TRANSIT CUSTOM
- ELETTRICI VERSO UN MONDO SILENZIOSO E (QUASI) SENZA EMISSIONI
- PICK-UP OFFERTA RICCA ANCHE IN ITALIA

terminale hi-tech

S SP 9026



sommario

supplemento a vado e torno n°2-2019 - www.vadoetornoweb.com

Mercato

Non sono noccioline
L'Europa dei van cresce
Ovale Blu da record

Tendenze

La transizione verso l'elettrico	
Suggestioni dal futuro	ŗ

Van

vari	
Citroën	6
Il grande balzo del Berlingo	7
Fiat Professional	8
Ducato e Doblò anche a metano	9
Ford	10
Il Transit Custom si fa plug-in	11
lveco	12
Quella storica doppietta nello Sty	13
Man	14
A passo di carica con l'eTge	15
Mercedes	16
Se l'elettrico è full range	17
Nissan	18
eNv 200 è l'autentico best seller	19
Opel	20
Presto il Vivaro zero emission	21
Peugeot	22
Partner il compagno ideale	23
Renault	24
Kangoo e Master anche z.e.	25
Volkswagen	26
La sfida parte dall'eCrafter	27

Pick-up

Fiat Fullback	28
Ford Ranger	29
Isuzu D-Max	30
Mahindra Goa	31
Mercedes Classe X	39
Mitsubishi L 200	33
Nissan Navara	34
Renault Alaskan	35
Toyota Hilux	36
Volkswagen Amarok	37

Prove

Fiat Fullback Cross	
Ford Transit Custom 300	
Mercedes Sprinter 314 Cdi	



4

5



11



Sono numeri importanti

Nel Continente domina il gruppo Psa, anche se Ford è il primo marchio. Ma in Italia spopola Fiat-Iveco

costruttori che si contendono il mercato del Vecchio Continente, a forza di fusioni e abbandoni. sono rimasti in sette. sotto il fatidico limite, quindi nel mare magno del veicolo commerciale che comprende i van di tutti e pesi e le fogge nonché le furgonette. anche quelle derivate dalle auto, la concorrenza è più che agguerrita, formata com'è proprio dai costruttori dell'auto in prima battuta cui si aggiungono quelli del truck che 'scendono' con le loro gamme sino ai furgoni 'pesanti' da 3,5 ton da guidare con patente B.

Del resto, con più di

e oltre le 3,5 ton due milioni di pezzi, si parla di un mercato che è numericamente, anche se non in fatturato, più di cinque volte quello dei truck sopra le 3,5 ton. Mercato ancora in crescita nel 2018, anche se solo del 3,1 per cento (sono comunque 62.597 unità in più) e non in modo omogeneo ma a macchia di leopardo.

Ma l'Italia fa come il gambero

A fronte di alcuni mercati che crescono forte, uno per tutti la Polonia (il suo più 12,8 per cento è record), forse anche grazie ai famosi Polensprinter, i famosi furgoni che fanno il trasporto internazionale, a tutta birra e in barba alle leggi, ce ne sono alle solite classifiche, basta vedere l'affannarsi di tutti i marchi, anche di chi non aveva mai mes-

to al mondo, oltre 821 mila esempla- Ram (578 mila). In so piede nel settore. nel proporre modelli e versioni sempre il Ford F con quasi san Navara (930). IL PICK-UP NEL MONDO

SE L'OVALE BLU BATTE TUTTI I RECORD

Adimostrazione nel 2018 il più ven- un milione di pezzi, che il pick-up è duto è stato il Ford seguito dal Silverail veicolo più vendu- F 150 con quasi do (640 mila) e dal ri. seguito dal Ram Italia a dominare è il (gruppo Fiat) con Ford Ranger, 2.855 quasi 575 mila pez- pezzi e 32 per cento zi e dallo Chevrolet del mercato, segui-Silverado (487 mila). to da Tovota Hilux Stesso podio nel (1.065), Mitsubishi mondo, dove svetta L 200 (1.035) e Nis-

più attraenti. Mercato di riferimento sono qli Stati Uniti che influenzano enormemente la classifica mondiale. Basti pensare che

DAL 2014 RAM FA PARTE DI FCA Sotto il marchio Ram nel 2009 Chrysler, poi acquisita da Fiat, ha riunito tutta la sua produzione di pick-up e

2018 Var. 2018/17%

2010	<u>vai. 2010/17/0</u>		
1.351.095	0,6		
1.260.578	-0,4		
1.037.647	9,8		
782.525	1,7		
527.635	6,5		
336.655	15,6		
148.412	16,9		
139.196	-1,4		
73.654	-10,6		
62.820	-6,2		
464.703	-0,6		
6.184.920	3,2		
Elaborazione Vet su dati Focus2move.			
	1.351.095 1.260.578 1.037.647 782.525 527.635 336.655 148.412 139.196 73.654 62.820 464.703 6.184.920		

altri, Italia compresa, che fanno come il gambero. Pur restando saldamente il quinto mercato continentale, il Belpaese è

infatti arretrato del 6 per cento, staccandosi nettamente dalla Spagna (che ha chiuso con un più 7.8 per cento) con cui, sino all'anno scorso, si battagliava per il quarto posto. Declino cui non sono certo estranee tutte le contorsioni del Governo e che si è fatto drammatico nella seconda metà dell'anno.

Ecco l'Europa

a due velocità A far riflettere, ancora una volta, la doppia velocità con cui si muovono i grandi paesi della Ue. Mentre Francia e Germania, di Spagna s'è già detto, marciano a ritmi

babili sette segrete.

Dominus del mercato

Ue la Ford, che nel 2018 ha raggiunto il miglior share dal 1995 in poi con il 14,1 per cento, pari a oltre 290 mila veicoli. A seguire, nella top ten, Renault. Volkswagen. Peugeot, Citroën, Mercedes, Fiat, Opel, Nissan e Iveco. Se però si mettono assieme i tre marchi del gruppo, Citroën, Opel e Peugeot, Psa distanzia tutti gli altri con quasi mezzo milione di veicoli. Sul mercato Italia, dopo Fiat che veleggia oltre il 30 per cento (quasi 40 insieme a Iveco), è ancora Ford il primo dei marchi SÌ AGLI ZERO EMISSION MA

Difficile dire diese

Si moltiplica l'offerta di veicoli elettrici, ma i costi restano alti e la pratica dice che manca qualcosa

iccoli elettrici aumentano. Anche se nei listini attuali l'offerta di van a trazione full electric non è che sia così esaustiva, l'impressione è che tutti i costruttori si stiano muovendo in quella direzione, seppure con velocità differenti.

Sicuramente Nissan ha precorso i tempi nei van leggeri con l'eNv 200 che ha debuttato nel 2014, così come ha fatto Iveco nelle 3,5 ton 'di peso' (c'è anche il modello da 5 ton) con il Daily Electric il cui progetto risale al 2009. Chi ha preferito invece partire dalle furgonette è il gruppo Psa, con il Citroën Berlingo e il Peugeot Partner, entrambi

nella versione Van Full electric (presentati al Salone di Hannover nel 2012), insieme a Renault che nel 2011 presentato il Kangoo Ze che entrerà poi a listino l'anno seguente.

È l'anno del 35 quintali a batterie

Renault che, insieme a Volkswagen e Man, da quest'anno entra anche nel segmento dei van al limite della patente B. Per la Losanga è il momento di vendere il cavallo di battaglia Master in versione full electric, siglato Ze e presentato a Bruxelles 2017.

Mentre il colosso di Wolfsburg porta nelle concessionarie l'eCrafter, che ha debuttato alla Iaa

di Volkswagen. di Hannover nel settem-

bre dello scorso anno. E a ruota segue Man, braccio truck di Volkswagen, che chiude la sua offerta

da 3,5 a 44 ton proprio con l'eTge, gemello con il Leone sulla calandra proprio dell'eCrafter. Dall'altro gigante teu-

tonico, Mercedes, sono infine annunciati l'eVito, che dovrebbe arrivare nelle eleganti vetrine della Stella prima dell'estate, e a seguire l'eSprinter, atteso però nei primi mesi del 2020. Due full electric presentati (e anche provati) a fine 2018

SUGGESTIONI AD ALTA TENSIONE

e il pianale si infila sparenti.

Urbanetic

fa tutto da

solo, senza

pilota, gui-

dato da un

supercom-

puter che

manda i mo-

duli, merci o

NEL FUTURO

Urbanetic di

Mercedes.

Sotto, l'I.D.

Buzz Cargo,

erede del Bulli,

A lato, il

concept

LA SMART CITY

Cuggestioni dal persone, dove sono l'I.D. Buzz Cargo di

fila via a tutta birra. ni dal passato, con a 550 chilometri.

insieme a una serie di software e di hardware per il loro sfruttamento ottimale come solo Mercedes finora ha fatto.

Se il solco entro cui si muove il trasporto dell'ultimo miglio sembra tracciato, quindi full electric, più di qualche perplessità nasce sulla sostenibilità a breve termine della scelta cosiddetta a 'zero emission'. Innanzi tutto, la scelta elettrica, di una qualsiasi

Inturo da Merce-richiesti da opera-Vw che rievoca le des con Urbanetic. tori e pubblico che, forme del Bulli, mito Il pianale elettrico si vede nel video degli Anni 60. Però che può 'caricare' molto smart di Mer- su piattaforma eletmoduli per il tra- cedes, si muovono trica Meb connessa sporto merci oppure in ambienti e città con l'Iot (Internete persone. Si allarga- futuribili digitando delle cose) di ultino le ruote posteriori su smartphone tra- ma generazione e batterie modulabili sotto la capsula, poi Oppure suggestio- con autonomia sino

delle categorie citate, costa almeno il doppio rispetto allo stesso modello diesel Euro 6. Ouindi. si prospetta immediatamente un problema di ammortamento del veicolo che si acutizza poi

con il calcolo del valore

Guidare elettrico non è così facile

residuo sull'usato.

Sul fronte infine dell'impiego, ci si scontra con autonomie dichiarate, a seconda dei modelli, che vanno da 120 a 300 chilometri, ma tutte da verificare all'atto pratico e che impongono percorsi ben definiti e programmati. Nel caso si accenda la spia della riserva, infatti, non è così facile trovare il 'distributore' dietro l'angolo. E, poi, non si riparte immediatamente, nemmeno con la ricarica rapida. Provare per credere.

COSÌ CRESCE L'EUROPA DEI VAN Gen.-dic. 2018 Gen.-dic. 2017 Var. % Francia 457.573 437.415 4,6 Gran Bretagna 357.325 362.149 -1,3 Germania 285.191 270.694 5,4 Spagna 214.553 199.101 7,8 Italia 181.590 193.178 -6 Olanda 79.171 73.471 7,8 77.936 76.397 2 Belgio Polonia 68.819 60.989 12,8 Svezia 56.628 55.390 2,2 Austria 43.641 40.174 8,6 Portogallo 39.282 38.523 2 -5,7 33.859 35.895 Danimarca Irlanda 25.561 24.218 5,5 22.728 19.942 14 Ungheria 19.398 4,3 Repubblica Ceca 20.225 Ue a 27 2.058.755 1.996.158 3,1

Immatricolazioni 2018 di veicoli fino a 3,5 ton. Fonte: Acea.

sostenuti, l'Italia arranca esteri (11 per cento cirinsieme alla Gran Bretaca), seguito da Renault, gna. Ma se Oltremanica i Citroën, Peugeot, Vw, guai sono tutti figli della Nissan, Opel e Merce-Brexit, qui da noi le coldes. Anche qui, però, pe si preferisce cercarle in sommando i tre brand, il governi più che trapassati gruppo Psa schizza verso oppure in congiure interil 20 per cento, ben lontanazionali fatte da improno da tutti gli altri.

TUTTI AL

Jumper, Jumpy, Berlingo. Ben strutturata per singola gamma, la collaudata formazione che il Double Chevron schiera sul mercato dei commerciali fino a 3,5 ton di peso, si distingue per versatilità e robustezza



ome in una squadra affiatata. Ruoli chiari per d ciascuno, senza possibilità di confusione, di fraintendimenti e di sovrapposizioni. Dove finisce il compito di uno, comincia il ruolo dell'altro. A ciascuno, quindi, il suo spazio, e la possibilità di giocarsi le proprie chances.

Questa è Citroën sul mercato dei commerciali. In Europa e in Italia. Tre modelli, in ugual misura capisaldi di un'offerta, quella della Casa del Double Chevron, che punta sulla tradizione, sulla qualità, la robustezza e sull'efficienza: Jumper, Jumpy, Berlingo.

Prodotti con una solida storia alle spalle, maturata nel solco di una costante evoluzione dei modelli: Jumper e Jumpy, ovvero i furgoni grandi e di classe media lanciati entrambi per la prima volta nel 1994;

Berlingo, la furgonetta che ha visto la luce due anni dopo rispetto ai fratelli maggiori.

Jumper l'ideale per i grandi volumi

Il più grande, nel senso di taglia, ovvero il Jumper, è un furgone con trazione anteriore (stretto parente del Peugeot Boxer e del Fiat Ducato), che Citroën commercializza in Italia in tre diverse classi di peso: 3.000, 3.300 e 3.500 chili. Altrettante sono le lunghezze di passo disponibili da 3.000 mm a 4.035 mm con l'interasse intemedio di 3.450 mm, cui corrispondono volumetrie da 7 a 17 mc.

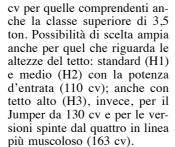
La motorizzazione è affidata al quattro cilindri in linea di due litri (1.997 cc) anche in qusto caso offerto in tre diverse tarature: 110 cv per le versioni di 3 e 3,3 ton di peso, 130 e 163



Motore cc: 4 cilindri 1.499, 1.560 diesel Potenza cv: 75, 100, 130 Passo mm: 2.785, 2.975 Volume utile m³: da 3,3 a 3,9 Portata utile kg: da 583 a 975

Motore cc: 4 cilindri 1.560, 1.997 diesel Potenza cv: 95, 116, 122, 150, 177 Passo mm: 2.925, 3.275 Volume utile m³:da 4,6 a 6,1 Portata utile kg: da 1.023 a 1.426

Motore cc: 4 cilindri 1.997 diesel Potenza cv: 110, 130, 163 Passo mm: 3.000, 3.450, 4.035 Volume utile m³: da 7 a 17 Portata utile kg: da 880 a 1.565



Combinando pesi, ingombri. passi, altezze del tetto e motorizzazioni, Citroën ha composto per il Jumper una famiglia decisamente ampia, ma soprattutto -e cosa ancora più importanteben attrezzata per risponderee soddisfare le esigenze del trasporto merci e del delivery in ambito urbano.

Naturalmente il costruttore francese aggiunge una dotazione di buon livello per quanto riguarda gli equipaggiamenti di serie, sia sotto il profilo della si-



Quel grande balzo del Berlingo

Ogni restyling, ma in particolare ogni nuovo aggiornamento tecnico-stilistico di un modello, porta con sé un miglioramento, più o meno evidente, della qualità, delle prestazioni e più in generale dell'efficienza di un veicolo. Ebbene, il balzo che il Berlingo ha realizzato con la terza generazione del modello lanciato per la prima volta nel 1996 e che fino a oggi è stato prodotto e venduto in oltre 1.5 milioni di esemplari, è davvero notevole. Sicuramente lo è dal punto di vista stilistico, in particolare per quel che riguarda la sezione frontale. È la conseguenza di una rivisitazione delle forme e degli ingombri determinata dall'adozione di quella piattaforma Emp2 da cui il modello nasce (come anche l'Expert di Peugeot). E così, il passo si è allungato di 50 mm (e sono due: a quello standard di 2.785 mm si aggiunge per la prima

volta quello lungo di 2.975 mm che sostituisce la precedente variante L2), la carreggiata è più larga (1.554 mm), mentre lo sbalzo si è ridotto (892

Con la linea del cofano che scorre più alta e orizzontale rispetto al modello precedente, accentuando la percezione di una maggiore solidità e robustezza, e il corrispondente leggero avanzamento dell'abitacolo, il Berlingo mostra un carattere

deciso e una spiccata personalità, come probabilmente mai è stato nel passato. Il tutto mostrando eleganza e morbidezza nelle linee, oltre a un design davvero accattivante. Insomma, un Berlingo di un'altra categoria. E che peraltro non scende a compromessi in termini di contenuti ed equipaggiamenti. Architettura collaudata. il van francese sposta l'asticella della qualità e dell'efficienza. Chapeau è il caso di dire.



PAROLA D'ORDINE FUNZIONALITÀ

Veicoli da lavoro, certo, ma senza rinunciare al comfort. Dal fratello maggiore Jumper (in alto) all'agile Berlingo (nel riquadro a destra), passando per il medio Jumpy (foto centrali, e a sinistra un particolare dell'abitacolo), i tre campioni Citroën in tuta la lavoro, e con sempre maggiore evidenza nell'ultima release, si distinguono per l'ottimo livello di comfort combinato con quella funzionalità che è ingrediente essenziale, ma non proprio così scontato, tra i commerciali leggeri.

curezza, sia in tema di comfort e funzionalità. E naturalmente, per i palati più esigenti, non manca la possibilità di personalizzare il veicolo, in dipendentemente dalla versione, attingendo a un ampio catalogo di optional.

Jumpy il medio che pensa in grande

Lo stesso discorso vale in pratica anche per il Jumpy, il van di taglia media che Citroën colloca tra il Jumper e la furgonetta Berlingo. Anche in questo caso, infatti, l'offerta è decisamente

Due classi di peso (2,6 e 2,8 ton) altrettanti passi (2.925 e 3.275 mm), una sola altezza del tetto (l'unico disponibile per il modello:standard H1) e volumetrie da 4,6 a 6,1 mc ton per il Jumpy entry level di 95 cv. Identiche lunghezze di passo (2.925 e 3.275 mm), volumi di 4,6 e 5,3 mc per il van da 2,6 ton da 116 cv e per quello da 3,1 ton con motore di 122 cv (in questo caso il volume utile di carico sale fino a 6,1 mc).

Due passi (2.925 e 3.275 mm), due pesi (2,7 e 3,1 ton) con volumetrie nel vano di carico da 4,6 a 6,1 mc per la versione da 150 cv. Infine, due passi (2.925 e 3.275 mm), altrettante classi di peso (2,7 e 3 ton), con volumi da 4,6 a 6,1 mc per il Citroën Jumpy più potente della gamma, quello cioé spinto dal due litri di 177 cv.

Anche per il Jumpy, veicolo che indipendentemente dalla motorizzazione fa dell'agilità e della robustezza altrettante caratteristiche per nulla trascurabili, il costruttore francese offre un bouquet di optional e contenuti a richiesta davvero niente male.

MONETA PREZIOS

Quella che il costruttore nazionale mette in campo con Ducato, Talento, Doblò e Fiorino è una potenza di fuoco che copre l'intero comparto dei commerciali con un'infinità di versioni e motori anche a metano



a leadership sul mercato commerciale nuovo ogni tre

italiano è semplicemente immatricolati, recavano il marinattaccabile. Înarrivabichio del costruttore nazionale. le per tutta la numerosa e pur E scendendo nel dettaglio, Duqualificata concorrenza. In Icato, Doblò e Fiorino si sono talia Fiat Professional detta confermati a loro volta i molegge. Una spanna abbondelli più venduti dei rispettivi dante sopra tutti in termini di segmenti. nuovi veicoli immatricolati e

Ducato pensato per ogni missione

Versatilità, efficienza, un elevato numero di combinazioni spalmate in classi di peso da 2,8 fino a 4,25 tonnellate: il Ducato è un veicolo pensato e sviluppato per ogni tipologia di lavoro. Le qualità dell'attuale generazione del modello, lanciato per la prima volta nel 1981, sono in fondo le stesse di sempre, tuttavia migliorate, come sottolineato, sotto il profilo dell'efficienza.

si è confermata sul podio più alto, con una quota del 29,3 per cento. Tradotto in unità, significa che praticamente un veicolo

L'ampiezza della gamma



Motore cc: 4 cilindri 1.956, 2.287 D, 2.999 metano Potenza cv: 115, 130, 136, 150, 177 Passo mm: 3.000, 3.450, 4.035 Volume utile m³: da 8 a 17 Portata utile kg: da 955 a 1.615

Notore cc: 4 cilindri 1.598 diesel Potenza cv: 95, 120, 125, 145 Passo mm: 3.098, 3.498 /olume utile m³: da 5,2 a 8,6 Portata utile kg: da 1.000 a 1.174

Motore cc:1.248, 1.598 D; 1.368 metano, 1.368 B Potenza cv: 95, 105, 120 Passo mm: 2.755, 3.105 Volume utile m³: da 3,4 a 5 Portata utile kg: da 675 a 930



glio a ogni esigenza del trasportatore professionale, un programma di motori che peraltro non trascura l'alternativa (competitiva) del metano, aggiunge ulteriori opportunità, mentre le doti di robustezza e solidità rappresentano un punto fermo del suo curriculum.

Il Fiat Ducato viene proposto in quattro configurazioni nelle classi di peso da 2,8 a 3.5 ton nelle versioni adibite al trasporto merci. Tre, invece, sono le configurazioni del Ducato Maxi che abbraccia la categoria da 3,5 a 4,25 ton di peso totale a terra. Tre i passi (3.000, 3.450 e 4.035 mm, quest'ultimo a definire anche la versione Xl con sbalzo posteriore allungato), quattro lunghezze, tre altezze, lunghezze di carico da 2.670 a 4.070 mm (altezza da 1.662 a 2.172 mm), valori di portata consente di rispondere al me- utile che da 1.000 chili si spin-



Ducato e Doblò anche a metano

II metano? È la massima espressione del veicolo da lavoro sostenibile che rispetta l'ambiente senza per questo sacrificare le prestazioni. Parola di Fiat. Che infatti, nel proprio catalogo, non tascura questa forma di alimentazione alternativa (al diesel), proponendola tanto sul best-seller Doblò quanto sul furgone di grandi dimensioni Ducato. Sull'agile furgonetta, accanto alle tre potenze diesel (95, 105, 120 cv) e alle due benzina (95. 120 cv) un postodi tutto rilievo lo occupa il 140 T-jet Np Eiro 6 a doppia alimentazione (metano-benzina). Si tratta di un quattro cilindri in linea di 1.368 cc, turbo intercooler, con iniezione elettronica Multipoint e sistema returnless (un'iniezione specifica per il metano), accreditato di 120 cv a 5.000 giri e una coppia massima di 21 chilogrammetri a 3.000 giri. Valori che assicurano lo stesso identico piacere di

quida che caratterizza i propulsori, per così dire, convenzionali. In Casa Fiat, peraltro, il metano non è riservato soltanto al Doblò. Anche il Ducato, infatti, propone una specifica versione Natural Power. In questo caso si tratta di un quattro cilindri in linea di 2.999 cc Euro 6. con iniezione Mpi elettronica sequenziale. Sviluppa 136 cv di potenza a 3.500 giri e una coppia massima di 35.6

chilogrammetri da 1.550

Il metano è alloggiato in cinque serbatoi (220 liytri di capacità complessiva. corrispondenti a 36 chili). sistemati sotto il piano di carico, senza penalizzazione alcuna in termini di volumetria utile. Con questa riserva di gas, Fiat dichiara fino a 400 chilometri di autonomia. Soglia oltre la quale il sistema provvede in automatico al passaggio all'alimentazione a benzina, sfruttando in tal modo la riserva di bordo.



TRAZIONE TUTT'AVANTI

Diversi naturalmente per classi di peso, forme, stile, motorizzazioni intese come cubatura del propulsore e potenze. E diversi pure per le mission specifiche cui sono destinati, ma simili in almeno un particolare della loro impostazione. Caratteristica comune a tutti i modelli della gamma veicoli commerciali di Fiat Professional è infatti la trazione, rigorosamente anteriore. E che peraltro adotta anche l'altra moneta della famiglia, il piccolo Fiorino.

gono oltre la soglia dei 2.200 chili (con il Ducato Maxi).

Al ricco bouquet corrisponde un altrettanto completo programma di motorizzazioni (con tecnologia Multijet e Gear shift indicator per tutti i diesel): entry level il 2 litri turbo a geometria variabile da 115 cv cui si affianca il 2,3 litri, anche turbo Vgt, nelle tarature di 130, 150 e 177 cv. E a completamento il 3 litri Natural Power (metano) da 136 cv a garanzia di ottime performance, consumi ridotti e minime emissioni.

Talento di nome ...e di fatto

Baricentrico nella gamma dei commerciali Fiat Professional è il Talento. Nome tornato a riecheggiare nel catalogo Fiat a distanza di due decenni (dal 1989 al 1994 individuava infatti una specifica versione del Ducato a passo corto). Erede (dal 2016) dello Scudo, il Talento presidia il segmento di peso tra 2,8 e 3 ton con una gamma che ruota su due passi (3.098 e 3.498 mm), altrettante lunghezze (4.999 e 5.399 mm) e altezze (1.971 e 2.490 mm). Fino a 8.6 mc il volume di carico utile.

Abbondante l'offerta di potenze. Sono quattro (95, 120, 125, 145 cv) tutte declinate sulla base dell'1,6 litri con iniezione common rail, ma con una importante distinguo. Mentre infatti le prime due potenze adottano un turbo singolo a geometria variabile, i due livelli al top impiegano la soluzione del doppio turbo, sempre a geometria variabile. Una scelta, quella del Twin turbo, a tutto vantaggio della riduzione dei consumi. di una coppia generosa ai bassi regimi e una maggiore spinta a quelli più elevati.

quote di mercato.

precedente.

È una costante che va ripe-

tendosi e confermandosi negli

anni, compreso l'ultimo de-

cennio. Ed è stato così anche

nei dodici mesi del 2018, in un

mercato, quello dei commercia-

li leggeri fino a 3,5 tonnellate

di peso, che pure ha ceduto il

6,3 per cento rispetto all'anno

one, infatti, Fiat Professional

Nell'anno in considerazio-

CHE

Cresce in Europa, dove è market leader, e cresce anche in Italia, dove detiene il primato tra i marchi importati. Grazie a un poker di modelli che si distinguono per i contenuti sempre più innovativi



e il 2018 è stato per Ford un altro anno col vento in poppa, il 2019 appena cominciato promette di essere (almeno) altrettanto interessante. Per dirla tutta. c'è molta carne al fuoco, e in pentola bollono parecchie novità.

È atteso a breve, entro l'estate per la precisione, il restyling del Transit. Ma non sarà qualcosa di banale o semplicemente ridotto a qualche intervento stilistico. Dovrebbero, o almeno, potrebbero esserci ghiotte novità alla catena cinematica, e al programma motori in particolare. Ancora qualche settimane e ne sapremo di più.

Ma il primo sipario ad alzarsi sarà sul Ranger, il pickup dell'Ovale Blu leader nelle vendite sul mercato italiano per il quattro anno di fila. E con il tutta grinta e carattere.

Successivamente, tra settembre e ottobre, toccherà invece a quella che si annuncia senza alcun dubbio come la novità più attesa: il Custom Plug-in

Transit vola in tutte le coniugazioni

Insomma, ce n'è in abbondanza per dare un'ulteriore spinta alle vendite dell'Ovale Blu. Che nel 2018, non a caso, hanno navigato costantemente col vento in poppa, nei commerciali fino a 3,5 ton di peso, così come anche nei pick-up. Per il quarto anno consecutivo Ford si è infatti confermata market leader in Europa (davanti a Mercedes e Volkswagen), con una quota in veloce progressione: 12,6 per cento nel 2015, 13,2 nel 2016,

l'attesissima versione Raptor, al 14.1 lo scorso 31 dicembre.

Stessa tendenza in Italia, dove l'Ovale Blu è leader dal 2016 tra gli importatori, con un incremento dell'immatricolato nel 2018 pari a 350 unità (22,350 i veicoli registrati contro i 22 mila dell'anno precedente) a garantire una quota del12.8 per cento (ma cresciuta nell'ultimo trimestre dell'anno passato al 14.3 per cento).

Motore cc/cv: 4 cilindri 1.499 D, 3 cilindri B 999 Potenza cv/Passi mm: 75, 101, 100 (B)/2.489 Volume utile m³/Portata kg: 2,4/ da 650 a 660

Motore cc: 4 cilindri 1.499 D, 3 cilindri B 998

Volume m³/Portata kg: da 1,2 a 3,2/da 582 a 1.016

Motore cc/Potenza cv: 1.996/105, 131, 170 diesel

Passo mm: 2.933, 3.300 Volume utile m³/Portata kg: 6/da 700 a 1.500

Potenza cv: 75, 100 (benzina), 101, 120 Passo mm: 2.662, 3.062

Insomma, credenziali più che valide per pensare a un ulteriore consolidamento nell'anno in corso. In attesa dell'auspicata spinta determinata dalle novità di prodotto, l'attuale gamma del Transit in tutte le sue declinazioni, continua a recitare un riuolo di riferimento.

Questo vale per ogni modello. A partire dal cucciolo di famiglia, il Courier, che Ford propone in tre livelli di nuovo modello arriverà anche quindi 13,5 nel 2017 per salire potenza, con le due declinate



Motore cc/Potenza cv: 4 cil. 1.996/105, 131, 170 D Passo mm: 3.300, 3.750 Volume m³/Portata kg: da 10 a 15,1/da 830 a 1.430



E il Transit Custom si fa ibrido Plug-in

stato il primo modello Ldel rinnovato lineup Transit ad apparire sulla scena, nel 2012. Seguito poi a ruopta dal Courier, dal Connect e dal Transit. Adesso, in questo 2019 che tanta carne al fuoco annuncia per il marchio Ford, il vam medio dell'Ovale Blu si avvicina a un altra data da segnare a circoletto rosso nel libro della sua storia (e di quella Ford). Nel prossimo autunno, tra settembre e ottobre. arriverà infatti sul mercato il Custom Plugin Hybrid (Phev). Veicolo all'avanguardia. progettato, spiegano in Ford, per "lavorare in modo più funzionale e profittevole". Ovvero nel modo più ecocompatibile ed efficiente possibile.Ford Custom Plug-in Hybrid contribuisce infatti a ridurre l'inquinamento, assicurando quella flessibilità, funzionalità e affidabilità riconosciuta al modello con motorizzazione convenzionale.

Il veicolo utilizza un propulsore ibrido che garantisce, con la carica completa della batteria, di percorrere 50 chilometri a emisioni zero, sfruttando esclusivamente il motore elettrico. Al quale il Custom Plug-in Hybrid combina le qualità del motore termico EcoBoost di 1.0 litri, un altro gioiellino sviluppato da Ford. Anche in termini di funzionalità il Custom ibrido non rinuncia

ad alcuna delle

La portata (lorda) per il Custom ibrido con passo corto (L1) è di 1.530 chili (H1) é 1.481 (H2). I corrispondenti valóri con il passo lungo (L2) sono invece di 1.447 (H1) e 1.395 chili (H2).

caratteristiche che lo hanno affermato sui

mercati di tutta Europa.

Presenta ad esempio un

ampio vano di carico di

6 mc (accessibile anche

laterale), che ospita

europallet.

dal portellone scorrevole

senza problemi fino a tre



PRONTO AL DEBUTTO

A sinistra, il Ford Transit. Assoluta icona del trasporto leggero, il furgone simbolo del marchio dell'Ovale Blu è molto più di un semplice bestseller: è un modo di fare trasporto. Lanciato per la prima volta oltre cinquant'anni fa, nel 1965, si appresta a breve a introdurre sul mercato la nuova generazione del modello. Le prime indiscrezioni parlano di un qualcosa di più di un semplice restyling. Potrebbero infatti esserci novità anche per quanto riguarda il progran motori.

sul più convenzionale diesel di 1.499 cc (75 e 101 cv) affiancate dall'interessante tre cilindri benzina di 999 cc da 100 cv.

Il Custom è il medio più apprezzato

Altra apprezzata (dalla clientela) declinazione del Transit è il Connect. Agile e disinvolto in città, elegante e stiloso come sanno essere furgonette e van dell'ultima generazione Ford, il anche il Connect schiera accanto a tre potenze diesel (75, 101, 120 cv) sviluppate sulla base dell'1.5 litri diesel, un interessante e godibilissimo tre cilindri benzina di 998 cc e 101 cv.

Salendo di classe, categoria da 2,6 a 3,3 ton di peso totale a terra, c'è il Custom. Che merita una doverosa sottolineatura. Perché nel 2018 ha regalato a Ford Italia la più grande delle soddisfazioni, ovvero la leadership assoluta nelle vendite di segmento (5.180 unità), superando nell'ordine competitor di grande qualità quali Fiat Talento, Citroën Jumpy e Peugeot Expert, e guadagnandosi uno share del 21,6 per cento da far stropicciare gli occhi.

Merito senza dubbio di delle qualità del modello ma anche di una ben strutturata offerta di gamma, imperniata su un'unica motorizzazione (2 litri turbodiesel) e tre potenze (105, 131, 170 cv), con due passi (2.933 e 3.300 mm) e portate fino a 1.500 chili.

Con il più recente restyling che ne ha migliorato stile e funzionalità (cabina ridisegnata e un deciso balzo in avanti in tema di comfort), il Transit Custom ha davvero posto le basi per un dominio che non sarà facile per nessuno riuscire a scalfire.

TUTTO INUNO

Viene da lontano, ma con lo sguardo rivolto costantemente al futuro non soltanto tiene autorevolmente il passo con la concorrenza, bensì rappresenta nel segmento dei commerciali un punto di riferimento



ull'affollato e competitivo scacchiere dei commerciali fino a 3,5 ton, Iveco gioca le proprie carte con un solo modello. Ma che modello, signori!

Il Daily non ha infatti bisogno di presentazioni. Non è soltanto il campione con l'iniziale maiuscola. Piuttosto, è un'icona che va al di là della più basica logica commerciale. Îl Daily è un modo di fare e intendere il trasporto leggero.

Ha attraversato generazioni scrivendo una storia lunga oltre quarant'anni (primo lancio, nel 1978). Sapendosi puntualmente rinnovare e mostrando straordinarie capacità di innovazione, senza mai venire meno alla tradizione e ai canoni obbligatori per un veicolo da lavoro. Come dimostra in particolare lo sviluppo del modello elettrico (del 2009 il primo progetto), si è distinto per la capacità di anticipare le tendenze del mercato, nel pieno rispetto delle aspettative di una clientela professionale via via più esigente e attenta a recepire i cambiamenti del mercato, della società e del modo di fare trasporto merci. Una capacità di lettura che non è poi così scontata. E per il Daily, i traguardi raggiunti hanno sempre rappresentato nient'altro che un nuovo punto di partenza.

Un vero e proprio business instinct

L'Iveco Daily si distingue per la versatilità senza limiti e quel business instinct che interpreta attraverso un'offerta di gamma, particolarmente completa nelle combinazioni van e cabinati fino a 3,5 ton di peso, che peraltro, non finisce qui, sconfinando infatti con le versioni

Gamma Elettrici otenza di picco cv: 81,6 ambito interurbano.

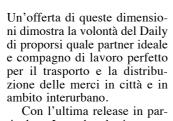


Motore cc: 4 cilindri 2.286, 2.998 Potenza cv: 116, 136, 150, 156, 180, 205 Passo mm: 3.000, 3.520, 4.100 Volume utile m³: da 7,3 a 19,6 Portata utile kg: da 858 a 1.344

GAMMA METANO

Notore cc: 4 cilindri 2.998 otenza cv: 136 Passo mm: 3.520, 4.100 Polume utile m³: da 9 a 19,6 Portata utile kg: da 530 a 1.060

asso mm: 3.000, 3.520, 4.100 Volume utile m³: da 7,3 a 18 Portata utile kg: da 620 a 1.315



Con l'ultima release in particolare, Iveco ha ulteriormente sottolineato questo intendimento. Motori Euro 6 efficienti e performanti, un range di cinque livelli di potenza per i diesel (116, 136, 150, 156, 180 cv), con sistema EcoSwitch Pro ancora più evoluto (si attiva riducendo la coppia a beneficio di minori consumi, senza penalizzare le prestazioni), ai quali si aggiungono, giusto a ribadire la meritata etichetta di campione della sostenibilità riconosciuta al Daily, la taratura di 136 cv della competitiva ed efficiente versione Natural Power alifurgonate fino alle 7 ton di peso. mentata a gas metano, e gli 82



Quella storica doppietta nello Sty

Di riconoscimenti, in quarant'anni abbondanti di presenza sul mercato, il Daily ne ha messi in bacheca più d'uno. Ma senza nulla togliere alla vetrina delle conquiste, i più recenti, e in particolare il riferimento è alla doppietta (consecutiva, peraltro) messa a segno. categoria van, nelle edizioni 2017 (dal Daily Electric) e 2018 (dal Daily NP Hi-Matic) del Sustainable Truck of the Year, hanno un sapore e un significato del tutto particolare. Perché anzitutto premiano un modello che ha messo la sostenibilità al centro della proprio progetto di sviluppo. E lo ha fatto addirittura in tempi non sospetti, se si considera, ad esempio, che il progetto del primo Daily elettrico porta la data del 2009. Ma significativi, i due Sty lo sono naturalmente anche perché premiano l'impegno di un costruttore, Iveco, che come dimostra il

concetto di 'diesel free'

introdotto alla laa 2018. interpreta la sostenibilità a 360 gradi, dai piccoli e agili van, ai pesanti stradali (Stralis Lng). In particolare, con il Daily Electric capace di marciare per 200 km prima della ricarica. lveco ha smentito chi pensava a un elettrico per il trasporto merci come a un veicolo eccessivamente penalizzato nelle prestazioni dal carico delle batterie e dalla limitata autonomia di marcia.

Per quanto riguarda I'NP Hi-Matic, beh, forse non c'è migliore opera di convizione -rivolta naturalmente agli eventuali scetticidi un invito alla prova. Si scoprirà, con piacere e un pizzico di stupore, anche grazie alle performance assicurate dal cambio automatizzato Hi-Matic a ottyo marce, l'assoluta godibilità a livello di guida e un'efficienza che davvero nulla invidia alle motorizzzioni convenzionali.



SFIORA I 20 MC DI VOLUME

A generare la molteplicità di versioni e varianti in cui il campioncino Iveco viene proposto sul mercato. contribuiscono anche le tre diverse altezze del tetto disponibili. Col tetto basso standard (H1) il Daily dispone di un vano di carico con volumetria da 7,3 a 9 mc. Con il Daily tetto medio (H2) i valori sono invece compresi tra 10,8 e 17,5 mc. Il top lo si raggiunge con le configurazioni del veicolo a tetto alto (H3) accreditate di una volumetria da 13,4 fino alla soglia di 19,6 mc.

silenziosi cavalli zero emission della versione elettrica.

E poi le trasmissioni, con la chicca del cambio Hi-Matic, l'automatizzato a 8 marce con convertitore di coppia, sviluppato da Zf. Un gioiellino (lo monta anche la Maserati, tanto per intenderci) di 88 chili di peso che innesta e scala marce in 200 millesimi di secondo, utilizzabile nelle modalità Eco (quella più risparmiosa). Power (privilegia la piena potenza), ma che anche lascia al guidatore la possibilità di agire in sequenziale.

In cabina comfort e connettività

Sull'attuale generazione del Daily le prestazioni si combinano sia con la tradizionale robustezza e solidità del modello (il telaio a longheroni è il primo

elemento che lo conferma), sia anche, a livello di abitacolo, con una cabina accogliente, dove il livello di rumorosità è stato ulteriormente ridotto (4 decibel in meno rispetto al precedente modello), a tutto vantaggio di un accentuato comfort di marcia, a cui non è estranea l'organizzazione degli elementi (dalla funzionale plancia portastrumenti ai vani portaoggetti), e una dotazione in termini di equipaggiamenti che facilita il lavoro dell'autista e il suo benessere a bordo.

In un settore, quello dei trasporti, in rapida evoluzione, il Daily introduce anche un nuovo concetto di connettività. Che sul van Iveco, grazie all'App Daily Business Up ha il non trascurabile vantaggio di non richiedere apparecchiature supplementari, bensì unicamente uno smartphone o un tablet.

CI SONO ANCH'IO

Con il Tge la Man sfida i marchi storici e i modelli più affermati del segmento commerciali leggeri. Senza tuttavia timori reverenziali, puntando su una gamma già completa anche della versione elettrica zero emission



tore più giovane tra quelli che

si cimentano oggi sull'affol-

lato palcoscenico dei veico-

li commerciali leggeri. Seg-

mento di mercato che il co-

struttore tedesco di Monaco

approccia per la prima volta.

abbassando di fatto l'asticella

di partenza a 3.5 ton e quindi

diventando a tutti gli effetti

sfida certamente stimolante

e impegnativa al tempo stes-

so. Sulla sua strada, infatti, il

Tge trova autentiche icone del

trasporto e della distribuzione

leggera, e in tutti i casi una

concorrenza numerosa, qualifi-

cata e agguerrita. E non è dif-

ficile immaginare, anche poco

o nient'affatto disposta a far

Per la Man si tratta di una

un marchio full-range.

resentato nel 2016, sul posto volontariamente alla new mercato dall'anno sucentry del Leone. cessivo, il Tge è l'ultimo arrivato. Nel senso che è l'at-

A questa doverosa premessa, tuttavia, il Tge risponde da par suo. Ovvero mettendo in campo quella concretezza e qualità che fanno parte del Dna di questo modello che nasce da una costola del Volkswagen Crafter, con il quale condivide non soltanto impostazione, architettura e contenuti, ma anche il sito produttivo di Wrzesnia, in Polonia.

Tre lunghezze e tre altezze

Insomma, se il buongiorno si vede dal mattino, il Tge ha perlomeno cominciato la sua avventura col passo giusto. In tutti i casi, il commerciale leggero della Man sgombra il campo da ogni equivoca interpretazione, affacciandosi al mercato in maniera tutt'altro che timida.

Pur al cospetto di una concorrenza qualificata, reclama il suo posto al sole.

GAMMA DIESEL

GAMMA ELETTRICI

Motore cc: 4 cilindri 1.968 Potenza cv: 102, 122, 140, 177 Passo mm: 3.640, 4.490

Volume utile m³: da 9,3 a 18,4 Portata utile kg: da 834 a 1.334

otenza di picco cv: 136

eso totale a terra kg: 3.500, 4.250

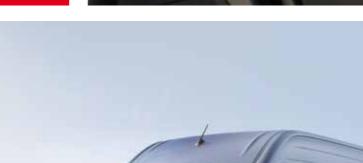
Volume utile m³: 10,7 Portata utile kg: da 950 a 1.700

Le premesse ci sono tutte. Genesi a parte (che ha naturalmente la sua importanza), partendo proprio dall'articolazione di una gamma che si presenta bilanciata e ottimamente strutturata. Lo è per classi di peso (da 3 a 5 ton); per varianti di configurazioni proposte (furgoni anche finestrati, autotelai cabina singola e doppia, combi); non ultimo, per tipologia di trazione (anteriore, posteriore, integrale 4 per 4).

Sui due passi di 3.640 e 4.490 mm, la Man ha sviluppato per il Tge tre diverse lunghezze: base di 5.986 mm, lunga di 6.836 mm e super lunga di 7.391 mm. E tre sono anche le altezze del tetto disponibili: normale di 2.355 mm, alto di 2.590 mm, super alto di 2.798 mm.









A passo di...carica con l'eTge

on solo diesel. Il Tge allarga l'orizzonte e annuncia l'arrivo della versione completamente elettrica. Già disponibile sul mercato interno. la Germania, lo sarà anche in Italia, ma soltanto a partire dal prossimo anno. L'elettrico zero emission del costruttore tedesco verrà inizialmente proposto in un'unica configurazione, ovvero col passo base (3.640 mm) e tetto alto (2.590 mm). Man ha definito il veicolo con trazione anteriore partendo però dalla piattaforma della versione diesel con trazione posteriore. Il motivo di questa scelta sta nella maggiore altezza dal suolo del piano di carico (100 mm), sotto il quale il modulo batterie dell'eTge trova posto assicurandosi una congrua distanza dal suolo, a salvaguardia dell'intera struttura. Le batterie del furgone tedesco, di sei o dodici celle per una capacità complessiva di 36 kWh. alimentano un motore

sincrono accreditato di una potenza di picco di 136 cv e 29.5 chilogrammetri di coppia, con un consumo alla velocità massima di 90 all'ora di 20 kWh per cento chilometri. Differenti sono i tempi di ricarica, in funzione della modalità. È ad esempio possibile fare il pieno all'80 per cento in 45 minuti sfruttando una stazione da 40 kW, mentre occorrono cinque ore e mezza scegliendo un caricatore da parete a corrente alternata. e

nove ore per una carica completa con una rete da 220 V Ca. Particolarità non trascurabile: con una corretta manutenzione la batteria perde soltanto il 15 per cento della sua capacità dopo dieci anni e duemila cicli di ricarica. A queste caratteristiche il Man eTge associa una dotazione senza compromessi. Di serie, come peraltro su tutta la gamma Tge, c'è anche il sistema di assistenza alla frenata d'emergenza



C'È ANCHE IL TGE 4 PER 4

Presenza giovane, quella sul mercato italiano del Man Tge. Presentato ad Hannover 2016, il commerciale leggero con il simbolo del Leone di Monaco sulla calandra è in vendita nel nostro Paese dal 2017. L'offerta prevede tre differenti tipi di trazione (anteriore, posteriore, integrale 4 per 4), due lunghezze di passo, tre lunghezze e quattro livelli di potenza da 102 a 177 cv. Oltre alle configurazioni furgone è disponibile anche come autotelaio, cabina singola, doppia e combi.

Combinando passi, lunghezze e altezze, Man sforna un Tge dalle impeccabili doti di autentico lavoratore per la città, con volumetrie di carico che dai 9,9 mc delle versioni con passo standard e tetto base, si spingono fino ai 18,4 mc del Tge super lungo e tetto super alto. E per il carico utile si va da 834 fino a 1.334 chili.

Efficienza e sicurezza in primo piano

Nel vano motore del Tge diesel (precisazione d'obblico, dal momento che il leggero della Man viene proposto anche nella versione full electric), c'è il quattro cilindri in linea di due litri, firmato Volkswagen e che infatti equipaggia anche il cugino Crafter. La Man lo propone in quattro diversi livelli di potenza: entry level a quota 102 cv, poi si sale al 122 cv per

balzare al 140 cv e arrivare al top di gamma da 177 cv. L'abbinamento, a seconda delle versioni, è con un classico cambio manuale a sei marce, oppure un automatizzato a otto.

Gli interni del Tge sono funzionali ed eleganti. E fin qui, nulla di sorprendente. Piuttosto, il carico da novanta che mette Man riguarda dotazioni ed equipaggiamenti, dove è evidente l'attenzione del costruttore al tema della sicurezza. In questo senso, lo standard assicurato dal Tge è sopra la media. Si va infatti dalla frenata di emergenza Eba (Emergency brake assist) di serie che rallenta o frena automaticamente il veicolo in caso di rischio di tamponamento, al cruise con regolazione automatica della distanza, al sistema di assistenza al parcheggio, particolarmente utile nelle fasi di manovra in retromarcia.

LAVORO DI CLASSE

Stagione di grandi trasformazioni per i veicoli commerciali della Stella. Col nuovo Sprinter, ancora più versatile e sempre più connesso, a dettare la rotta, affiancato dal medio Vito e dal disinvolto Citan



a sensazione è che Mercedes abbia ancora una volta colto nel segno. Prima ancora dell'insindacabile giudizio del mercato. Mai, infatti, nessun modello di commerciale è stato capace di suscitare curiosità e attenzione come la nuova generazione dello Sprinter. Curiosità e attenzione, lo si è chiaramente percepito, chesono andate ben oltre la semplice attesa che caratterizza il lancio di ogni nuovo modello.

Questa generazione dello Sprinter, infatti, rappresenta qualcosa di più. È un vero e proprio spartiacque tra le diverse stagioni del trasporto leggero. Cambia il modo di intendere e fare trasporto. Di più, lo rivoluziona, segnando la storia forse ancor più di quanto, nei quasi venticinque anni di vita del van di Stoccarda (primo

lancio nel 1995) hanno fatto l'introduzione dell'Abs (1995), il debutto della versione a metano (2004), l'adozione dell'Esp (2006), le quattro ruote motrici (2008), l'arrivo del cambio automatizzato (2013).

Mbux e Pro Connect la nuova frontiera

Lo Sprinter 2019 traccia infatti una nuoiva strada, allarga gli orizzonti, diventando ancora più versatile e connesso. Più esattamente è un concentrato di connettività che sfrutta, come mai avvenuto in passato, il collegamento a internet.

Con la nuova generazione dello Sprinter, diventano familiari termini quali Mbux e Pro Connoct. Il primo è un sistema multimediale digitale (sviluppato con l'americana Nuance) che facendo leva sull'intuitività e la facilità di utilizzo, grazie a un si-

S SP 9003

SPRINTE

Motore cc: 4 cilindri 2.143, 2.987 diesel Potenza cv: 114, 143, 163, 190 Passo mm: 3.259, 3.655, 3.924, 4.325 Volume utile m³: da 7,5 a 17 Portata utile kg: da 665 a 1.505

VITO

Motori cc: 4 cilindri 1.598, 2.143 diesel Potenza cv: 88, 115, 136, 163, 190 Passo mm: 3.200, 3.430 Volume utile m³: da 5,8 a 6,9 Portata utile kg: da 838 a 1.044

CITAN

Motore cc: 4 cilindri 1.461 diesel, 1.192 benzina Potenza cv: 75, 90, 110, 114 (benzina) Passo mm: 2.313, 2.697, 3.081 Volume utile m³: da 2,4 a 3,8 Portata utile kq: da 520 a 692



stema di riconoscimento vocale e a un'interfaccia con schermo da 10,2 pollici, consente di dialogare con il veicolo.

Il secondo, previsto nella dotazione di serie, è un pacchetto di servizi in rete che consente di collegare il gestore ai veicoli e agli autisti della flotta. Per gestire comodamente gli ordini on-line, richiamare in tempo reale informazioni utili (la posizione del mezzo, gli intervalli di manutenzione, il livello del carburante). Tutto ciò a vantaggio di una logistica in questo modo ottimizzata, e una migliore efficienza del veicolo.

Insomma, uno Sprinter innovativo e di sostanza. Grazie anche a una gamma che accanto ai modelli con trazione posteriore (da 3,3 fino a 5 ton) e integrale 4 per 4, mette ora anche la trazione anteriore (due classi di peso: 3 e 3,5 ton), che



Quando l'elettrico è full range

Detto, fatto. Il programma di elettrificazione al gran completo della gamma di veicoli commerciali Mercedes. va concretizzandosi come da impegno assunto e annunciato lo scorso anno dal colosso tedesco di Stoccarda. E non si tratta di cosa di poco conto. Mercedes ha infatti destinato al progetto un investimento di 150 milioni di euro. Grazie al quale nel prossimo futuro, pur con tempi diversi, ma comunque a partire da quest'anno.

offerti in versione fullelectric.

Anche in questo caso, naturalmente, con lo Sprinter nel ruolo di punta di diamante della gamma zero emission Mercedes. Per il van della Stella sono previsti due diversi moduli di batterie (che peraltro lo Sprinter condividerà con l'eVito). Con il pacco di 41 kWh l'autonomia di marcia è dichiarata

Sprinter, Vito e anche il

piccolo Citan, saranno

in circa 115 chilometri a fronte di una portata utile superiore alla tonnellata (1.040 chili per l'esattezza). Optando invece per l'opzione da 55 kWh l'autonomia sale a circa 150 chilometri, ma al prezzo di un minore carico utile (900 chili).

chili).
Differenti anche i tempi di ricarica, in funzione della modalità. Mercedes indica in circa otto ore il tempo necessario per la ricarica completa del pacco batterie di maggiore capacità

(quello di 55 kWh) da una colonnina o ún wallbox con potenza di 7,2 kW (e sei ore per quello di 41 kWh). Si scende, invece, abbondantemente sotto l'ora per ricaricare all'80 per cento il modulo attraverso una stazione di ricarica rapida con standard Dc. In questo caso, infatti, il tempo dichiarato per il 'rabbocco' è di 45 minuti. Le batterie alimentano un motore da 115 cv e 30,5 chilogrammetri di coppia.



PIÙ CONNESSO PIÙ EFFICIENTE

Non rappresenta soltanto l'ennesimo capitolo di una storia di successo. ma qualcosa di più. La nuova generazione del Mercedes Sprinter apre infatti una pagina inedita del trasporto leggero, sfruttando come mai nessun modello prima aveva saputo fare, e più in generale nessun costruttore aveva azzardato in passato, quella straordinaria opportunità che è il collegamento ampliato a Internet. Il nuovo van della Stella, insomma, è oggi più che mai ancora più versatile e connesso.

si distingue per la soglia di carico più bassa (di 80 mm) e una capacità di carico aumentata (di 50 chili). E poi i motori, con due cubature: 2,1 litri declinato intre potenze (114, 143, 163 cv), e V6 di tre litri nella taratura top di gamma di 190 cv. Non ultimo, la novità delle trasmissioni, con il debutto del cambio manuale a sei marce con sistema anti-vibrazione e dell'automatizzato a nove con convertitore di coppia.

Vito e Citan le altre due Stelle

Se lo Sprinter è la...Stella più brillante del firmamento Mercedes, il Vito non brilla certamemnte di luce riflessa. Non soltanto per la sua ventennale carriera di successo. Anche per questo modello, infatti, è la sostanza a fare la differenza. Spalmata su una gamma ben strutturata che

ruota attorno a due lunghezze di passo (3.200 e 3.430 mm), tre lunghezze (4.895, 5.140, 5.370 mm, l'ultima sviluppata sul passo lungo) e un'offerta tra cinque livelli di potenza, di cui due (88 e 115 cv) definiti sulla base dell'1,6 litri, gli altri tre (136, 163 e 190 cv) sul quattro cilindri in linea di 2,1 litri.

Entry level della gamma veicoli da lavoro con il logo Mercedes sulla calandra è la furgonetta Citan (che nasce dall'accordo con Renault). Ideale per muoversi con disinvoltura e agilità in città, accreditato di una buona capacità di carico (da 520 fino a 692 chili), il più piccolo dei van della Stella viene proposto con tre passi (2.313, 2.697, 3.081 mm), altrettante lunghezze (3.937. 4.321, 4.705 mm), con tre potenze diesel (75, 90, 110 cv) e un benzina di 114 cv.

IL BELLO DEI LEGERI

Dall'agile Nv 200 al fratello maggiore Nv 400 passando per il medio Nv 300, la gamma del marchio jap con anima e passaporto europeo punta dritta alla sostanza, pur non rinnegando l'importanza delle forme



on passano inosservati Catturano lo sguardo, invitano l'occhio a posarsi sulle loro forme e sulle linee sempre delicatamente eleganti e ben armonizzate. Sia che si tratti del furgone di grandi dimensioni, l'Nv 400, sia che sotto osservazione finisca 1'Nv 300, ma anche con il più popolare e agile Nv 200, è la stessa cosa. I van Nissan non passano inosservati. Merito dell'ottimo lavoro del Centro Stile della Casa, il cui zampino è del tutto evidente.

Se è vero insomma -e lo èche anche l'occhio vuole la sua parte, allora i commerciali del marchio jap con anima e passaporto europeo, si schierano al via della competizione (con la concorrenza sempre più numerosa e agguerrita) con il vantaggio di un'eleganza che conquistae e che va loro riconosciuta. Non che basti questo a fare la differenza, certo, tuttavia trattasi comunque di un dettaglio per nulla trascurabile.

Sotto l'abito c'è sostanza

Fascino da top model e personalità, non mettono tuttavia in ombra qualità e caratteristiche della gamma Nissan. Piuttosto, le esaltano. Estetica a parte, infatti, la gamma dei commerciali Nissan al gran completo, mostra di puntare soprattutto alla sostanza. Che dell'Nv 400 così come dell'Nv 300 ma anche dell'Nv 200 ne rappresenta il segno distintivo.

Tutto questo si declina anzitutto in un'architettura che privilegia robustezza e funzionalità combinate con il comfort e uno standard che non scende a compromessi in materia



NV 400

Motore cc: 4 cilindri 2.298 diesel Potenza cv: 110, 131, 145, 163, 171 Passo mm: 3.182, 3.682, 4.332 Volume utile m³: da 8 a 13 Portata utile kg: da 890 a 1.610

1V 300

Motori cc: 4 cilindri 1.598 diesel Potenza cv: 95, 121, 125, 145 Passo mm: 3.098, 3.498 Volume utile m³: da 5,2 a 8,6 Portata utile kq: da 1.075 a 1.280

4V 200

Motore cc: 4 cil. 1.461 D, 1.598 B, 109 elettrico Potenza cv: 90, 110, 110 (benzina), 109 (elettrico) Passo mm: 2.725 Volume utile m³: da 4,2 a 5,5 Portata utile kq: da 650 a 720

di sicurezza. Ma anche con un'organizzazione e una struttura dell'offerta dei singoli modelli centrata per rispondere alle esigenze e alle aspettative della clientela nell'ambito del trasporto e della distribuzione delle merci in città.

L'Nv 400, ad esempio. Presidia la classe di peso da 2,8 a 3,5 ton, ed è disponibile come van a trazione anteriore in un ampio numero di versioni che combinano tre lunghezze di passo (3.182, 3.682, 4.332 mm) corrispondenti ad altrettante lunghezze (5.048, 5.548, 6.198 mm) e tre varianti di altezza del tetto (2.305, 2.500, 2.750 mm).

Ma per gli utilizzi più esigenti e i carichi più severi, l'Nv 400 viene proposto anche con trazione posteriore in due passi (3.682, 4.332 mm) a determinare due diversi ingombri (6.198, 6.848 mm) che incrociano due



19856 JTC

e-Nv 200 è l'autentico best seller

on che abbia superato in popolarità il modello con alimentazione diesel, ma certamente l'immagine dell'e-Nv 200, il van full electric Nissan, ha conosciuto nell'ultimo anno in particolare, una decisa e significativa impennata. Complice la domanda in costante aumento da parte di corrieri e servizi a noleggio, l'e-Nv 200 -così come la corrispondente versione passeggeri e-Nv 200 Evalia- ha ulteriormente consolidato nell'anno appena trascorso il proprio ruolo di autentico best seller in Europa tra i veicoli zero emission.

Sul mercato dal 2014, ha fin qui realizzato oltre 17.500 unità vendute, e contato nei primi otto mesi del 2018 oltre 7 mila ordini (il 128 per cento in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) del nuovo modello equipaggiato con batteria da 40 kWh (presentato a ottobre 2017). Si tratta di un successo che premia

l'impegno globale di Nissan finalizzato a ridurre le emissioni di CO2 nei centri urbani. Spinto da un motore completamente elettrico (109 cv la potenza di picco), l'e-Nv 200 combina le funzionalità del van con alimentazione convenzionale e della Leaf. il veicolo elettrico più venduto al mondo, sfruttando altresì le più avanzate tecnologie di bordo e differenti opzioni di configurazione dell'abitacolo.

Indubbiamente la nuova e più performante batteria ha favorito l'exploit. Equipaggiato con questo modulo. infatti, l'e-Nv 200 offre secondo il ciclo di omologazione Wltp un'autonomia fino a 200 chilometri nel ciclo combinato cittàautostrada, spingendosi alla soglia dei 300 chilometri in quello urbano. Fino a due europallet o 705 chili di peso, invece, la capacità di carico del van jap.



ROBUSTEZZA E PRATICITÀ

C'è un tratto comune che caratterizza e distingue la famiglia dei commerciali Nissan: l'armonia delle linee. Il lavoro del Centro stile del marchio giapponese, l'attenzione all'eleganza e a un certo fascino che pure ha la sua importanza anche tra i veicoli da lavoro, è ben evidente sia osservando il furgone di grandi dimensioni Nv 400, così come i fratelli più piccoli, ovvero il medio Nv 300 e l'Nv 200. Quest'ultimo, disponibile anche con motorizzazione

altezze del tetto (2.550, 2.815 mm).

A questi valori l'Nv 400 coin trazione anteriore associa lunghezze del vano di carico da 2.583 a 3.733 mm, che salgono (da 3.733 mm) a 4.383 mm nei van con trazione sul secondo asse. In questo modo a una volumetria tra 8 e 13 mc a seconda delle versiuoni, corrisponde una portata da 890 fino a 1.610 chili.

NV 300 il medio che pensa in grande

Taglia inferiore (da 2,8 a 3 ton), l'Nv 300 è il van di medie dimensioni che posizionandosi tra l'Nv 400 e l'Nv 200, completa la gamma dei furgoni firmati Nissan. E come per il fratello maggiore, non fa nulla per nascondere il Dna da autentico lavoratore. Costruito nello stabilimento francese Renault di

Sandouville, 1'Nv 300 ha ereditato il testimone dal Primastar. Rispetto al quale, ad esempio, già nella versione passo corto (3.098 mm) presenta una maggiore lunghezza (110 mm in più) del vano di carico (2.537 mm), accreditato di 5,2 mc di volume (7,2 nella variante tetto alto). Mentre i corrispondenti valori della versione passo lungo (3.498 mm) sono di 2.937 mm (lunghezza pianale) per una volumetria massima di 8.6 mc. Quattro le potenze (da 95 a 145 cv) sviluppate sul quattro in linea di 1.6 litri.

Non ha invece bisogno di presentazioni l'Nv 200. L'entry level dei commerciali Nissan si propone con due potenze diesel (90, 110 cv), una di 110 cv benzina, cui si aggiunge la versione full electric di 109 cv, autentico best seller tra i veicoli zero emission.

RICOMINCIO DA TRE

Nuova vita, nuova pelle, stile moderno, contenuti di qualità e rinnovate ambizioni per Movano, Vivaro e Combo, i commerciali leggeri del marchio tedesco approdato nel firmamento Psa



cambiato tutto, in Opel. Con il passaggio (nella primavera di due anni fa) sotto l'ombrello del gruppo francese Psa, per il marchio del Blitz è iniziata una nuova epoca, che naturalmente i vertici della Casa auspicano possa portare al tanto atteso rilancio di questo costruttore che ha fatto la storia dell'automobile e contribuito a scrivere capitoli importanti relativamente al veicolo commerciale.

Naturalmente, nel comparto dei veicoli da lavoro tutto si rinnova, anche in maniera sostanziale, ma nel segno della continuità. Senza cioé gettare alle ortiche l'esperienza maturata nel tempo e meno che meno la tradizione del marchio. Si riparte quindi da Movano, Vivaro e Combo, i tre moschettieri del Blitz. In attesa di conoscere forme, linee e caratteristiche del Movano che verrà, Opel ha svelato nell'ordine la furgonetta Combo (nell'ultimo scorcio dello scorso anno), e nelle ultime settimane il medio Vivaro, che tuttavia arriverà sul mercato a partire dalla prossima estate.

Elegante, compatto e soprattutto molto hi-tech

È toccato dunque al cucciolo di famiglia l'onore di inaugurare il nuovo corso di Opel nei commerciali. E almeno dalle prime impressioni, l'inizio non poteva essere dei migliori.

La quinta generazione della furgonetta è davvero tutt'altra cosa rispetto al recente passato, quello, per intenderci, dell'allenza con Fiat. È un veicolo commerciale con le caratteristiche di un'automobile, come probabilmente non è mai stato.



MOVANO Motore cc: 4 cilindri 2.298 diesel Potenza cv: 110, 130, 145, 163, 170 Passo mm: 3.182, 3.682, 4.332 Volume utile m³: da 8 a 17 Portata utile kg: da 890 a 1.610

Motori cc: 4 cilindri 1.598 diesel Potenza cv: 95, 120, 125, 145 Passo mm: 3.098, 3.498 Volume utile m³: da 5,2 a 6,6 Portata utile kg: da 1.075 a 1.280

NEW COMBO Motore cc: 4 cilindri 1.499 diesel Potenza cv: 76, 102, 130 Passo mm: 2.785, 2.975 Volume utile m³: da 3,3 a 3,9 Portata utile ks: da 895 a 948

E questo già dice molto sulla personalità, sul carattere, e non ultimo sulle ambizioni che questo modello e il suo costruttore coltivano.

Pur mantenendo inalterato il proprio Dna, il nuovo Combo taglia abbastanza nettamente rispetto al precedente modello. Indossa un vestito più moderno ed elegante, si fa notare per le linee ricercate, attraenti e compatte, ma soprattutto fa dell'hitech il segno distintivo.

Le linee, anzitutto: cofano alto, sbalzi ridotti, passaruota marcati, il nuovo Combo si appropria di una più spiccata personalità, mostrando carattere e tempra. Non passa inosservato, e soprattutto si distingue dalla concorrenza.

E poi i contenuti hi-tech, forse la vera e più significativa innovazione. A bordo del Combo salgono infatti fino a



GG CO 1246

...e presto il Vivaro zero emission

Arriverà nelle concessionarie Opel soltanto a fine estate, il nuovo Vivaro. Ma. complici le prime immagini del modello diffuse dal marchio del gruppo Psa, della terza generazione del medio Opel, lanciato per la prima volta nel 1999. si conoscono particolari importanti. Sviluppato sulla stessa piattaforma utilizzata anche da Citroën e Peugeot (rispettivamente per Jumpy ed Expert), il Vivaro si presenta completamente rinnovato nelle linee -che evidenziano una sobria eleganza- e soprattutto nei contenuti. con qualche chicca. İnfatti. se elementi quali la telecamera posteriore con visione a 180 gradi, il sistema di allerta collisione. la frenata automatica di emergenza, il cruise adattivo. la funzione di mantenimento della corsia di marcia, il riconoscimento dei cartelli stradali e il sistema di controllo della

trazione (Intelligrip) non rappresentano un inedito in termini assoluti, certamente lo sono invece le porte laterali scorrevoli elettriche, apribili con un semplice movimento del piede in corrispondenza dei sensori.

La nuova serie del Vivaro sarà disponibile in tre lunghezze (una in più

sensori.
La nuova serie del
Vivaro sarà disponibile in
tre lunghezze (una in più
rispetto al precedente
modello) da 4.600 a
5.300 mm, volumetrie del
vano da 4,6 a 6,6 mc e
lunghezze di carico da
3.320 a 4.020 mm. Con

la massima cubatura (6.6 mc) la portata artiglia i 1.400 chili (200 in più rispetto al modello attuale che andrà a sostituire). Top secret, invece, motori e potenze. Il Vivaro, che fin da subito sarà disponibile anche con trazione integrale sviluppata da Dangel, si prepara peraltro a uno step storico ormai prossimo. Il 2020, infatti, sarà l'anno del debutto del van medio Opel in versione elettrica zero emission.



IL COMBO METTE LA QUINTA

L'era dei commerciali Opel in Psa si è inaugurata nell'ultimo scorcio dello scorso anno con il debutto del nuovo Combo (a sinistra, e in alto sotto il titolo). La quinta generazione del modello è in tutto e per tutto un veicolo commerciale con le caratteristiche di stile, contenuti e comfort tipici di un'automobile. Compatto, pratico, funzionale, molto hi-tech, connesso, e soprattutto efficiente, Opel Combo rappresenta un deciso passo avanti rispetto alla precedente generazione.

diciannove sistemi di assistenza che rendono l'operatività quotidiana più facile e sicura. Si va da un sistema infotainmet avanzato alla telecamera posteriore (a richiesta), dal controllo elettronico della trazione Intelligrip alla protezione della fiancata Flank Guard, fino all'indicatore di sovraccarico che misura il peso presente a bordo, e in alternativa il carico sugli assi.

C'è anche la frenata automatica di emergenza

E poi ancora il Cruise contrrol adattivo, il sistema di riconoscimento dei limiti di velocità e dei segnali stradali, l'Hill descent control, l'assistente di corsia e soprattutto la frenata automatica di emergenza.

Opel Combo viene proposto, almeno in questa prima fase, in due differenti versioni nella classe di peso da 1,9

a 2,3 ton: standard con passo di 2.785 mm per 4.403 mm di lunghezza, e lunga XI con passo di 2.975 mm per 4.753 mm di ingombro. Nel primo caso la lunghezza di carico della furgonetta è di 3.090 mm (soglia di carico a 580 mm) per una volumetria di 3,3 mc, mentre nella variante XI i corrispondenti valori salgono a 1.877 mm e 3,9 mc (con soglia a 620 mm).

La motorizzazione è affidata al quattro cilindri in linea Euro 6 di 1,5 litri (con tecnologia Scr, dunque con Adblue), proposto in tre differenti livelli di potenza: 76, 102 e 130 cv (23,4-25,4-30,5 chilogrammetri i corrispondenti valori di coppia massima). Il dialogo è con un cambio manuale a cinque o sei marce, e in alternativa al più comfortevole automatizzato a otto (1.500 euro di supplemento).

VIVERE ALLA

Il Boxer al vertice della gamma, l'Expert a presidiare il settore dei medi, il nuovo Partner a dare vivacità all'affollato segmento delle furgonette. I tre moschettieri Peugeot non rinunciano al proprio ruolo



anno fatto la storia. E Non è così scontato. Diffecontinuano a scriverla. renziarsi, infatti, non è com-Ciascuno col proprio pito facile considerato -come stile, osservando e interprenoto- che tanto il Boxer così tando le esigenze della cliencome Expert e Partner, prentela dalla propria personadono forma e nascono da una lissima angolatura. Essendo piattaforma condivisa, oltre che tutti sul mercato da vent'anni con i cugini di Citroën, con Fiat abbondanti, non hanno bisofino a qualche anno fa, e adesgno di presentazioni. Chiedoso con la new-entry nel gruppo no soltanto di essere messi al-Psa, Opel. la prova, confidando ciascuno

nelle proprie doti e su qualità

ampiamente riconosciute ne-

gli anni e confermate dai dati

di vendita, in Italia come in

tre certezze. Tre pilastri, altret-

tanti punti fermi di un'offerta

che il marchio del Leone cura e

coccola con grande attenzione,

sviluppandola e migliorandola

costantemente, con l'obiettivo

di offrire un servizio di qualità

sempre più elevata.

Boxer, Expert e Partner sono

Europa.

Non teme il lavoro pesante

Eppure i tre commerciali del Leone sono in grado di fare la differenza. Distinguendosi non soltanto dal punto di vista sti-

Il Boxer, ad esempio. Da venticinque anni al vertice di grandi dimensioni (peraltro disponibile anche in numerose altre configurazioni, dal cabinato anche doppia cabina ai fur-

Motore cc: 4 cilindri 1.997 diesel Potenza cv: 110, 130, 163 Passo mm: 3.000, 3.450, 4.035 Volume utile m³: da 8 a 17 Portata utile kg: da 880 a 1.535

Motore cc: 4 cilindri 1.560, 1.997 diesel Motore CC: 4 clillian 1,300, 1,997 d Potenza cv: 95, 115, 122, 150, 177 Passo mm: 2,925, 3,275 Volume utile m³: da 4,6 a 6,6 Portata utile kg: da 1.025 a 1.438

Motore cc: 4 cilindri 1.499, 1.560 diesel Potenza cv: 75, 100, 130 Passo mm: 2.785, 2.975 Volume utile m³: da 3,3 a 3,9 Portata utile kg: da 579 a 975



goni vetrati 4 per 4, oppure come cassone fisso o ribaltabile) si confronta con la concorrenza nella classe di peso tra 2,8 e 3,5 tonnellate. È disponibile in tre differenti lunghezze di passo (3.000, 3.450, 4.035 mm) e quattro lunghezze (4.963, 5.413, 5.998, 6.363 mm). Due sono le altezze del tetto disponibili per ogni lunghezza proposta (2.250, 2.522 mm).

In funzione dei diversi ingombri cambiano anche le lunghezze di carico, comprese queste ultime tra i 2.670 mm della versione con passo standard e tetto basso, e i 4.070 mm che misura invece il Peugeot Boxer col passo più lungo. Valori che consegnano al furgone francese dell'offerta, il furgone Peugeot una volumetria compresa tra 8 e 17 mc, a fronte di una portata dichiarata tra 880 e 1.535 chili.

> Unica, invece, è la motorizzazione: si tratta del quattro ci-



Partner, il compagno ideale

Veicolo di grande sostanza, dote che peraltro non gli ha mai fatto difetto, la nuova generazione del Peugeot Partner sfrutta la combinazione tra la piattaforma Emp2 (per la zona frontale) e la cellula di carico del precedente modello. Il risultato è di grande eleganza. Linee ben raccordate, sostanziale assenza di spigoli, volumi ben proporzionati e un frontale dall'aspetto grintoso con la calandra che ben si armonizza con i gruppi ottici a sviluppo orizzontale. anche il Partner propone al mercato una gamma ampia e ben articolata. Due passi (2.785, 2.975 mm), altrettante lunghezze (4.403, 4.753 mm), un'altezza di 1.800 oppure di 1830 mm, tre potenze (75, 100, 130 cv) declinate su due diverse cubature (1.499 e 1.560 cc). la furgonetta francese sfiora una portata utile massima di una tonnellata (sono 975 chili, per l'esattezza). Soprattutto, e qui sta la

grande novità della terza due poli della corona e serie di questo modello, implementa contenuti fino a ieri riservati alle autovetture, nonché sistemi di controllo e assistenza alla guida decisamente innovativi per il segmento dei commerciali. L'i-Cockpit, ad esempio. Non è un nuovo equipaggiamento, ma piuttosto una firma distintiva del mondo Peugeot: la strumentazione in posizione rialzata, il volante appiattito ai

un touch-screen da 8 pollici a centro plancia. accentuano l'ergonomia e sicurezza facilitando la lettura degli strumenti. E poi il Surround rear vision: su un display a colori da 5 pollici sistemato al posto del retrovisore centrale trasmette le immagini catturate da due telecamere collocate sul terzo stop posteriore, e lateralmente nel retrovisore destro. Per avere pieno controllo nell'area del veicolo.



A OGNUNO IL SUO VEICOLO Che si tratti di

artigiani, corrieri, piccole imprese, Peugeot fornisce la risposta ideale per le esigenze di ciascun operatore professionale. Peraltro, ciascuna delle tre frecce all'arco del costruttore transalpino, ovvero Boxer, Expert e Partner, può contare su gamme ampie in termini di versioni e varianti, lunghezze, passi e potenze motore, allestimenti e possibilità di personalizzazione, cucendosi di fatto come un abito sartoriale alle esigenze della

lindri in linea di due litri disponibile in tre potenze: 110, 130, 163 cv, in tutti i casi gestiti da un collaudato cambio manuale a sei rapporti.

La dotazione di serie prevede per i furgoni contenuti quali il controllo della stabilità Esp (Electronic stability program), l'antibloccaggio Abs, l'airbag sul lato guida, chiusura centralizzata e vetri elettrici, il sedile conducente regolabile in altezza. E per quanto riguarda il vano di carico, porta posteriore a doppio battente e laterale destra scorrevole.

Con l'Expert va in scena la versatilità

Anche l'Expert non si risparmia in quanto a numero di versioni e varianti offerte a catalogo. Per il suo van medio Peugeot ha definito una gamma con tre diverse lunghezze (4.609, 4.959, 5.309 mm, rispettivamente battezzate Compact, Standard, Long), che si combinano con due passi (2.925, 3.275 mm), portata utile fino a 1.430 chili e volumetrie di vano carico da 4,6 a 6,6 mc. Cinque le potenze disponibili: quelle di ingresso (95, 115 cv) declinate sul quattro in linea 16 valvole di 1.560 cc. le altre tre (122, 150, 177 cv) sul due litri, anch'esso quattro valvole per cilindro. La funzione start-stop è abbinata ai livelli di 115, 150, 177 cv.

Come il Boxer, anche il fratello più piccolo non fa sconti in termini di dotazioni. Direttamente in primo equipaggiamento, con il livello di allestimento Pro ci sono Abs, Esp, Hill assist, doppio airbag, volante regolabile in altezza e profondità, porta laterale scorrevole, sedile autista con regolazione longitudinale.

ANZITUTTO EFFICIENT

È questa la voce che fa la differenza nei commerciali della Losanga. Master, Trafic e Kangoo centrano l'obiettivo grazie a un'architettura collaudata che non trascura il comfort e guarda con attenzione alla sicurezza



Motore cc: 4 cilindri 2.299 diesel, 76 elettrico Potenza cv: 76 (elettrico), 110, 131, 145, 163, 170 Passo mm: 3.182, 3.682, 4.332 Volume utile m³: da 8 a 17 Portata utile kg: da 845 a 1.560

Notore cc: 4 cilindri 1.598 diesel Potenza cv: 95, 121, 125, 145 Passo mm: 3.098, 3.498 olume utile m³: da 5,2 a 8,6 Portata utile kg: da 1.000 a 1.205

Notorie cc: 4 cil. 1.461 D, 60 E, 1.197 B otenza cv: 75, 90 (D), 110, 60 (E), 114 (B) Passo mm: 2.697, 3.081 Volume utile m³: da 3 a 4

Portata utile kg: da 465 a 770

nault di grandi dimensioni offre alla clientela un ampio ventaglio di configurazioni e varianti, compreso anche un elettrico da 76 cv di potenza.

Nella fascia di competenza tra 2,8 e 3,5 tonnellate di peso, la gamma del Master disponibile sia presso la rete dei concessionari Renault sia quella diei dealer Renault Trucks, ruota su due tipologie di trazione (anteriore e posteriore), tre diverse lunghezze di passo (3.182, 3.682, 4.332 mm) e altrettante altezze (una soltanto. invece, quella base, per Renault

Renault, lanciato per la prima volta nel 1981, e che unico tra i modelli della Losanga, viene commercializzato parallelamente anche da Renault Trucks.

Linee che richiamano robustezza e solidità, il furgone Re-

Trucks).

Cinque, invece, i livelli di po-



na gamma di veicoli che incontra le esigenze della clientela di oggi, ma che allo stesso tempo sa anche guardare al futuro. Interpretando quel tema della sostenibilità, mai come ora di così stretta attualità, non certo con l'approccio tipico del fenomeno di moda. dunque passeggero, bensì con una convinta visione e strategia di più ampio respiro. E se il futuro magari ancora relativamente lontano può essere in quell'avveniristico concept Ez-Pro presentato lo scorso mese di settembre all'laa di Hannover. lo step più avanzato della sostenibilità così come interpretata da Renault sta certamente nell'elettrico. E dunque, per restare ai commerciali, nel van Master e nella furgonetta Kangoo, entrambi disponibili a listino in versione Z.E., ovvero con motore full electric. Il modello più recente a scendere nell'area dei

veicoli silenziosi è il Master Z.E.. Renault lo offre con peso di 3.1 ton in tre passi (3.182, 3.682, 4.332 mm) con portata fino a oltre 1.100 chili e una volumetria di carico tra 8 e 13 mc a seconda della versione. Il motore elettrico. firmato cento per cento dalla Losanga e prodotto nello stabilimento di Cléon, deriva dall'R75 adottato dalla Zoe. Alimentato da un modulo batterie Z.E.33 di nuova generazione agli ioni di litio, con capacità

di 33 kilowattora. sviluppa 76 cv e 22,9 chilogrammetri di coppia. Renault dichiara per il Master Z.E. fino a 185 chilometri di autonomia. Che salgono a 260 chilometri nel caso del Kangoo Z.E.. A listino in due passi (2.697, 3.081 millimetri) con portata di 650 chili, anche l'agile furgonetta adotta batterie Z.E.33 agli ioni di litio per alimentare il motore elettrico R90 (anch'esso ripreso dalla Žoe). In questo caso la potenza sviluppata è di 60 cavalli.



COMBINAZIONI PER TUTTI I GUSTI È un'offerta ampia

e articolata quella che Renault schiera nei commerciali. Soltanto per stare alle versioni furgonate, il Master è infatti proposto con trazione anteriore e posteriore, motori diesel in cinque potenze da 110 a 170 cv, e un elettrico di 77 cv. Il Trafic è disponibile soltanto con trazione tutt'avanti, ma in quattro tarature da 95 a 145 cv, mentre la furgonetta Kangoo è a catalogo con potenza benzina di 114 cv, tre diesel di 75, 90 e 110 cv, oltre alla versione Z.E. di 60 cv.

tenza, tutti declinati sulla base dell'unico propulsore previsto dal programma, il quattro cilindri in linea di 2,3 litri: si parte da 110 cv per salire poi attraverso le tarature di 131, 145 e 163 cv al top di gamma rappresentato dal 170 cavalli.

A tutto questo Renault Master associa anche spalle robuste. A seconda delle versioni può infatti stivare nell'ampio vano di carico (volumetrie da 8 a 17 mc) da 845 fino a un massimo di 1.560 chili.

Con il Trafic spazio all'agilità

Anche il Trafic ha la sua storia. Che nasce in contemporanea con quella del fratello maggiore, nel 1981, quando renault lo lancia sul mercato in sostituzione del mitico Estafette.

Quarant'anni dopo, l'erede di quel primo modello non ha

modificato in alcun modo il suo Dna. Agile, robusto, funzionale e pratico come deve essere un veicolo da lavoro di questa categoria, il Trafic, rigorosamente a trazione anteriore, schiera nella classe di peso da 2,8 a 3 tonnellate una formazione che nasce dalla combinazione di due passi (3.098 e 3.498 mm) e quattro potenze (da 95 a 145 cv) sviluppate sul motore di 1,6 litri. Ottimi i valori di carico con volumi da 5,2 a 8,6 mc e una portata che arriva alla soglia dei 1.200 chili.

E poi c'è il Kangoo, altro modello di grande tradizione (primo lancio 1998), oggi disponibile con due lunghezze di passo (2.697 e 3.081 mm) e un ventaglio di motori che vanno dal diesel in tre potenze (75, 90, 110 cv) all'1,2 litri benzina (114 cv), all'elettrico zero emission di 60 cv.

ffermare che Renault è un pilastro nel settore dei veicoli commerciali, non significa sminuire il ruolo di altri costruttori anch'essi di grande tradizione, ma più semplicemente riconoscere un dato di fatto. D'altronde, il filo che lega la Losanga al mondo dei veicoli da lavoro e dunque alla clientela professionale, è molto stretto. Un legame consolidato e costantemente sviluppato

In questo comparto, non a caso, il costruttore francese identificato come generalista, mette in campo il proprio know-how frutto di una storia che ha radici secolari, dalla quale è scaturita e si è affermata nel tempo quella tradizione per i commerciali che oggi si traduce in una gamma ampia e versatile, sviluppata sulla base

e migliorato negli anni.

delle effettive e reali esigenze della clientela, dunque in grado di assecondarne le aspettative.

Il concetto che sta alla base del marchio Pro Plus è in questo senso la migliore e più evidente delle conferme. Facendo leva sulla competenza, la professionalità e la qualità del servizio, Renault è infatti in grado di offrire una risposta mirata e personalizzata per ogni singola esigenza, attuando nel concreto una filosofia veramente tailor made.

Col Master c'è solo l'imbarazzo della scelta

Naturalmente alla base di tutto questo c'è un'offerta di prodotti, dalla piccola furgonetta al van di grandi dimensioni, che mettono in cima alla lista delle proprie qualità l'efficienza.

È così, ad esempio, per il Master, modello icona di casa



SINFONIA

Con il Crafter in particolare il marchio di Wolfsburg ha decisamente alzato il livello di efficienza e qualità dei commerciali, incontrando in Italia e in Europa, il sempre più convinto apprezzamento della clientela



fatto che nel 2018, in un mercato Italia dei commerciali leggeri fino a 3,5 ton in frenata (meno 6,3 per cento rispetto al 2017), Volkswagen abbia, seppur lievemente, incrementato le consegne (dello 0,1 per cento, e dello 0,4 in termini la quota), è quantomeno significativo. Dell'appeal del marchio attraverso i suoi tre modelli a listino (Crafter, Transporter, Caddy), e in prospettiva delle ambizioni che il costruttore tedesco coltiva, tanto sul nostro scacchiere così come sul

Un incremento lieve, d'accordo. Che a prescindere da ogni altra considerazione legata ai saliscendi del mercato, non può certo soddisfare pienamente un colosso come quello di Wolfsburg. Ma ciò detto, si tratta in verità del frutto di una

mercato europeo.

strategia che Volkswagen ha messo in campo piuttosto di recente, e cioé con il lancio della nuova generazione del Crafter, nell'autunno 2016.

Crafter un van hi-tech a tutto tondo

Quello, infatti, è stato il momento della svolta. Che ovviamente non si è esaurita con l'attuale gamma, e nemmeno con le declinazioni dell'eletrico -leggi e-Crafter- così come lo conosciamo oggi. Certamente, però, si tratta di un'offensiva che dà la misura della forza e della potenza di fuoco del costruttore tedesco.

Il Crafter, appunto. Un modello che non fa nulla per nascondere le proprie ambizioni e che intende candidarsi a punto di riferimento nel settore dei commerciali leggeri.

È cresciuto, il Crafter. Nei con-

tenuti, in qualità e in efficienza. Ha spostato verso l'alto l'asticella, toccando vertici che gli erano sconosciuti in passato.

Dispone di una gamma decisamente completa sotto il profilo della struttura. Versioni a trazione anteriore, posteriore e integrale (quest'ultima affidata all'ormai collaudata tecnologia 4 Motion con differenziale centrale Haldex). Due passi (3.640 e 4.490 mm), tre potenze diesel (102, 140, 177 cv) declinate sul quattro cilindri in linea di 1.968 cc, alle quali si aggiunge l'elettrico da 136 cv. Volumetrie fino a 18,4 mc e portata di 1.400 chili abbondanti.

E a bordo un pieno di sistemi hi-tech. Tanto per dare un'idea, già con l'allestimento base sono di serie funzione start-stop, climatizzatore, chiusura centralizzata, vetri elettrici, porta scorrevole sul lato destro. E ancora, il



Motore cc: 4 cilindri 1.968 diesel, Em 85 elettrico Potenza cv: 102, 136 (elettrico), 140, 177 Passo mm: 3.640, 4.490 Volume utile m³: da 10 a 18,4 Portata utile kg: da 905 a 1.410

Notori cc: 4 cilindri 1.968 diesel otenza cv: 84, 102, 150, 204 asso mm: 3.000, 3.400 olume utile m³: da 4,3 a 5 Portata utile kg: da 1.188 a 1.415

Motore cc: 4 cilindri 1.968 diesel, 1.395(metano Potenza cv: 75, 102, 110 (metano), 122, 150 Passo mm: 2.681, 3.006 Volume utile m³: da 3,2 a 4,2 Portata utile kg: da 745 a 832



La sfida di Vw parte dall'e-Crafter

Se con la nuova generazione del Crafter la Volkswagen ha alzato l'asticella dell'efficienza e della sicurezza, con la versione elettrica del suo van, l'e-Crafter, il colosso di Wolfsburg ha dato il via a un'importante offensiva sul fronte della mobilità elettrica. L'e-Crafter, peraltro, non è un banale esercizio di stile, e Volkswagen, d'altronde, non lo ha realizzato ricorrendo semplicemente a una trasformazione in retrofit. No signori. Il van zero emission è stato progettato e sviluppato fin dal principio sulla base della seconda generazione del modello. Ed è il frutto di un progetto molto attento. Che ad esempio, considerando che la maggior parte degli utilizzatori di van percorre mediamente una distanza giornaliera tra 70 e 100 chilometri, ha plasmato il suo veicolo proprio per queste distanze. È il motivo per cui l'autonomia di 173

chilometri dichiarata per l'e-Crafter non è quella massima raggiungibile con l'attuale tecnologia impiegata, bensì soltanto quella individuata come la più logica in funzione dell'effettivo utilizzo. L'e-Crafter è disponibile nella versione furgone tetto alto (2.590 mm), con altezza di carico di 1.861 mm. La volumetria utile dichiarata è di 10,7 mc, la portata si spinge fino a 1.720 chili. Cuore del van tedesco zero emission è un motore elettrico di tipo

sincrono, alimentato da un pacco batterie agli ioni di litio con capacità di 35,8 kWh. Sviluppa una potenza di picco di 136 cv con 29,5 chilogrammetri di coppia. Il cambio è automatico a un solo rapporto. La ricarica all'80 per cento avviente in 45 minuti utilizzando una stazione Ccs a 40 kilowatt (corrente continua), mentre per il pieno completo con wallbox Ac da 7.2 kW occorrono cinque ore e venti minuti.



PER TUTTI TRAZIONE 4 PER 4

È una gamma quella Volkswagen per il mercato Italia, che non conosce limitazioni di mobilità. Tutti i modelli sono infatti disponibili anche con trazione integrale. In particolare, il Transpoter la offre con le potenze di 150 e 204 cv accanto alle versioni con trazione anteriore; il Crafter l'abbina invece alle tarature di 140 e 170 cv, come del resto le varianti a trazione posteriore e anteriore (con quest'ultima che aggiunge anche il 102 cv); 122 e 150 cv, invece, per il Caddy 4 per 4.

sistema di frenata anticollisione multipla, il controllo elettronico della stabilità, l'antiarretramento, il crosswind assist, le luci diurne, l'airbag per l'autista, il servosterzo elettromeccanico.

Vi sembra sufficiente? Dovrebbe, se non fosse anche per la disponibilità dimaltri plus quali il park pilot, gli specchi esterni riscaldati e regolabili elettricamente, il sistema di osservazione front assist con funzione di arresto e frenata d'emergenza, le luci di ingombro laterali.

La versatilità piace anche al Caddy

Ecco allora spiegato il successo del Crafter nei dodici mesi dello scorso anno, nel corso dei quali ha contato in Italia 2.358 esemplari venduti, a fronte dei 1.818 dell'anno precedente.

In scia al Crafter, il fratello maggiore Transporter, vera e disponibile nel vano merci.

propria icona del trasporto leggero, e il disinvolto Caddy.

Il primo presidia la classe di peso di 3,2 ton ed è disponibile nel listino Volkswagen nelle versioni con trazione anteriore o integrale, in due passi (3.000 e 3.400 mm), quattro livelli di potenza (84, 102, 150, 204 cv), portata tra 1.185 e 1.415 chili e volumetrie del vano di carico da 4.5 a 5 mc.

Il Caddy, modello che affonda le sue radici al lontano 1980 (l'anno dell'esordio con van e pick-up), viene invece proposto anch'esso con trazione anteriore o integrale, ma con passo di 2.681 e 3.006 mm, ed equipaggiato dall'1,9 litri nelle potenze di 75, 102, 122, 150 cv, alle quali si aggiunge l'1,4 litri a metano da 110 cv. La portata è compresa tra 745 e 832 chili, da 3,2 a 4,2 mc la volumetria

Agilità e robustezza, uno stile sportivo coniugato con una personalità che mette in evidenza un carattere forte. E dentro, un confort da Suv. Il pick-up Fiat non si fa mancare davvero niente per piacere



le forme, convince per le performance. Derivato dal Mitsubishi L 200 -e versioni, ovvero cabina estesa prodotto dal costruttore jap nello stabilimento thailandese

onquista per le linee e di Laem Chabang- il pick-up targato Fiat Professional viene proposto in due differenti (quattro posti) e doppia cabina (cinque posti), entrambe

disponibili nei livelli di allestimento Sx (quello base) e nel più ricco Lx. Di matrice Mitsubishi la motorizzazione, completamente in alluminio: si tratta del 2.4 litri turbo-

CARICA PIÙ

DI MILLE CHILI II design e le linee del Fullback esprimono eleganza e robustezza al tempo stesso. Dietro, il cassone dichiara una lunghezza di 1.520 mm oppure 1.850 mm a seconda che si tratti del pick-up doppia cabina o della versione cabina estesa. La portata va

da 925 a 1.035 chili.

Motore: 4 cilindri 2.442 cc diesel Potenze cv: 154, 180 Passi mm: 3.000 Lunghezza mm: da 5.275 a 5.285 Larghezza mm: da 1.785 a 1.815 Versioni: cabina estesa, doppia cabina Portate utili kg: da 1.025 a 1.035 Peso totale kg: da 2.840 a 2.910 Cambio automatizzato: 5 marce



diesel, common rail, anche in questo caso disponibile in due di verse tarature: 154 e 180 cv, rispettivamente corrispondenti a 38,7 e 43,8 chilogrammetri di coppia. Il propulsore jap lavora in sintonia con un cambio manuale a sei marce. interfacciandosi in alternativa. ma solo con il Fullback doppia cabina di 180 cavalli Lx. con un automatico a cinque.

Trazione integrale inseribile

Senza alcun dubbio l'elemento tecnico più interessante del pickup Fiat è costituito dal sistema di trazione integrale. Che è di tipo inseribile e gestito a bordo del veicolo, agendo sulla manopola posta tra i sedili. Prevede quattro diverse modalità: trazione solo sulle ruote posteriori, trazione integrale sulle quattro ruote, bloccaggio del differenziale centrale Torsen, inserimento delle marce ridotte.

Si tratta di una soluzione che assicura al Fullback la capacità di muoversi con disinvoltura e in totale sicurezza su ogni terreno. strada e off-road (a proposito: l'angolo di attacco è di 30 gradi, quello di inclinazione laterale di 45 gradi).

Fiat Fullback soddisfa i palati esigenti anche per quel che concerne la dotazione di serie, di ottimo livello con la versione Cross (sedili in pelle, anteriori riscaldati, fendinebbia, radio touchscreen) e che sul top di gamma Cross Plus aggiunge anche fari bixeno, luci diurne e cambio automatico

Motore: 4 cilindri 2.198 cc D, 5 cilindri 3.198 cc D Potenze cv: 160, 200 Passi mm: 3.220 Lunghezza mm: da 5.277 a 5<u>.362</u> Larghezza mm: da 1.860 a 1.977 Versioni: cabina singola, super cab, doppia cabina Portate utili kg: da 1.022 a 1.240 Peso totale kg: 3.200 Cambio automatizzato: 6 marce



VOGLIA DI

FORD RANGER

Da quattro anni leader incontrastato del mercato italiano, l'elegante il pick-up dell'Ovale Blu punta a confermarsi con la nuova generazione del modello, in arrivo presso i dealer Ford a metà 2019

il pick-up più amato dagli italiani. Lo è stato nel gli italiani. Lo comi-2018, realizzando vendite per 2.855 unità (in crescita di 4,7 punti sull'anno precedente), che vale una quota del 32,1 per cento. Ma lo è stato anche nei tre anni precedenti, e consecutivamente. dal 2015. Ma quattro anni di dominio sul mercato italiano non hanno tuttavia placato le ambizioni del Ford Ranger. Che infatti rilancia.

Più efficienza e i consumi vanno giù

Dalla prossima estate, infatti, scende in campo la nuova generazione del pick-up dell'Ovale Blu. Niente rivoluzioni, beninteso, ma quello che si annuncia è un modello ancora più versatile, con una ricca dotazione di serie, nuovo motore, potenze incrementate, e soprattutto più efficiente per quel che riguarda prestazioni e consumi.

Cuore della svolta, il nuovo diesel 2.0 EcoBlue con tecnologia Scr. Che sarà disponibile con due potenze: 170 cv e 42.8 chilogrammetri di coppia nella versione con turbo a geometria variabile; 213 cv con 50,9 kgm di coppia in quella invece biturbo (uno ad alta pressione a geometria variabile, l'altro a bassa pressione con geometria fissa). L'abbinamento sarà con un cambio manuale a sei rapporti slickshifting, e in alternativa con un automatico a dieci marce (lo stesso adottato dall'F-150). Nel primo caso Ford assicura riduzione dei consumi fino al 4 per



cento, nel secondo un risparmio addirittura del 9 per cento.

Capitolo dotazioni, dove non solo il Ranger non scende a compromessi, ma sarà anche il primo veicolo della sua ca-

tegoria a offrire di serie il Precollision assist con Pedestrian detection (rileva la presenzaa di pedoni sulla strada) e l'Intelligent speed limiter. Inoltre il Ranger sarà anche più connesso:

a bordo, infatti, ci sarà il modem integrato Ford Pass Connect che trasforma il pick-up in un dispositivo Wi-fi hotspot con connettività disponibile fino a un massimo di dieci dispositivi.

INIEZIONE DI **POTENZA**

Più efficiente in termini di consumi (del 9 per cento, assicura Ford), il Ranger in arrivo sul mercato a metà anno sarà anche più potente (di 13 cv) rispetto all'attuale modello grazie ai 213 cv (con 50,9 kgm di coppia) erogati dal nuovo motore due litri EcoBlue biturbo.





Con l'ultimo restyling la quinta generazione del pick-up jap mette in atto un downsizing che porta la cilindrata a 1,9 litri, migliorando guidabilità, prestazioni e consumi. Con un occhio attento alla sicurezza



ol downsizing ci guadagna. E non soltanto dal punto di vista estetico. Certo, anche l'occhio vuole la sua parte. E l'Isuzu D-Max si adegua, non mancando di

la sensazione di robustezza che si addice a un marchio che nel segmento dei pickup vanta una lunghissima tradizione (nel 1963 il lancio

del primo modello). Ma oltre al restyling delle linee e al frontale più accattivante (ridisegnati i gruppi ottici e la mascherina), c'è molto di più. Sotto il cofano in particolare.

> COL TOP DI GAMMA Sono ben sei i differenti allestimenti proposti per il D-Max. Satellite è il livello d'entrata poi, in crescendo di contenuti, Planet, Solar, Solar Plus, Solar Supernova, Quasar. Le ultime tre sono anche le sole che propongono il cambio automatico

Motore: 4 cilindri di 1.898 cc diesel Potenze cv: 164 Passi mm: 3.095 Lunghezza mm: da 5.295 a 5.315 Larghezza mm: da 1.775 a 1.860 Versioni: cabina singola, space, doppia cabina (crew Portate utili kg: da 980 a 1.225 Peso totale kg: 3.000 Cambio automatizzato: 6 marce



Si tratta del motore quattro cilindri turbo (a geometria variabile), di 1.9 litri, 164 cv e 36.6 chilogrammetri di coppia (tra 2.000 e 2.500 giri). Dotato di un nuovo blocco cilindri, bielle prodotte per frattura, sistema di regolazione automatica del gioco delle valvole e cinghia con autotensionamento, questa unità -progettata e sviluppata da Isuzu- risponde a criteri di maggiore efficienza e minori consumi.

Leggerezza a vantaggio della guidabilità

Più leggero di 64 chili rispetto al precedente propulsore di 2,4 litri, ottempera alla normativa Euro 6 senza ricorrere all'Adblue, bensì combinando unicamente l'Egr con il catalizzatore Lnt (Lean Nox Trap) e il filtro Dpf. Peraltro, il minor peso ha consentito di arretrare il baricentro ottimizzando la ripartizione dei pesi a vantaggio della guidabilità, sia con trazione 4 per 2 che 4 per 4. A gestire i 164 cv del D-Max -proposto come cabina singola, space e doppia- c'è un cambio manuale a sei marce Isuzu, mentre l'automatizzato (sempre a sei marce) è firmato dalla giapponese Aisin.

Ricca la dotazione di serie che già dal primo dei sei livelli proposti, Satellite, offre sei airbag (frontali, laterali e a tendina). Abs con Ebd, controllo della stabilità Ecs e della trazione Tcs, assistente alle partenze in salita Hsa e controllo in discesa (Hdc). Su tutta la gamma garanzia di 5 anni/100 mila km.

Motore: 4 cilindri 2.179 cc diesel Potenze cv: 120 Passi mm: 3.040 Lunghezza mm: 5.118 Larghezza mm: 1.860 Versioni: doppia cabina Portate utili kg: da 1.030 a 1.130 Peso totale: <u>3</u>.150 Cambio automatizzato: no



OLTRE ASPETTO

MAHINDRA GOA

Essenziale, senza ricercatezze, il pick-up del costruttore indiano gioca tutto sul terreno della praticità, stuzzicando con la competitività del prezzo. E sarà così anche con la nuova serie, ormai pronta al debutto

el panorama dei pickup è unico. Diverso da up è unico. Diverso La ogni altro competitor. Lo è a livello di impostazione e architettura, nello stile e nell'estetica, e pure nei contenuti. Per così dire, si distingue, senza seguire alcuna scia, senza badare alle tendenze. Il Goa pick-up firmato Mahindra, va insomma dritto per la sua strada. Riconoscibilissimo e unico.

Tutto questo, in fondo, è nel Dna del costruttore indiano. Un colosso, benché ancora relativamente poco conosciuto e affermato in Europa e in Italia, che vanta numeri e titoli da vero leader. Settant'anni di storia. presente in 100 mercati, 200 mila dipendenti, un fatturato di 20,7 milioni di dollari realizzato, oltre che nell'auto, nei settori nautico, aeronautico, dei mezzi agricoli e dell'innovation technology.

La trazione integrale è di tipo inseribile

Al segmento dei pick-up Mahindra ha dedicato il Goa, offroad doppia cabina (cinque posti) con trazione 4 per 2 posteriore e 4 per 4 integrale inseribile con bloccaggio del differenziale. Un veicolo dall'aspetto sicuramente essenziale, che gioca le sue chances facendo leva sulla robustezza combinata con un listino decisamente accattivante.

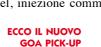
È stato così per il modello giunto a fine serie (quello di questa pagina, per intenderci), ma non vi è dubbio che così

sarà anche per il nuovo Goa, atteso al debutto sul mercato già nel corso di quest'anno.

Omologato N1, dunque autocarro, motore 2.4 litri turbodiesel, iniezione common rail.

120 cv a 4.000 giri con 29,6 kgm di coppia da 1.600 a 2.800 giri, cambio manuale a 5 marce, il pick-up Mahindra che si appresta a lasciare la scena affronta senza timore ogni tipo di

terreno. Essenziale, si è detto, ma con la possibilità di attingere a un ben attrezzato catalogo di optional, dal roll-bar al paracoppa, all'hard top finestrato in vetroresina.



Passaggio del testimone in vista per il Goa pick-up. Il vecchio modello (sopra) lascerà infatti a breve strada libera alla new generation che sul mercato italiano Mahindra proporrà nelle versioni cabina singola e doppia. La potenza del motore 2.2 16 V sale a 140 cv.







Non si fa mancare niente il pick-up della Stella: due motori e tre potenze con al vertice il V6 da 258 cv. Tanto comfort, una dotazione in linea con la tradizione del marchio, e uno standard di sicurezza elevato



lucean le stelle. La celebre aria della Tosca di Puccini ben si adatta al primo pick-up Mercedes dell'era moderna (precisazione d'obbligo, riconoscendo la

primogenitura al 220 D prodotto in Argentina dal 1972 al 1976). Accostamenti a parte, l'off-road della Stella, nato all'interno della cooperazione industriale con l'Alleanza

Nissan-Renault, non rinuncia alla sua unicità, discostandosi, e non poco, dai parenti più prossimi, Nissan Navara e Renault Alaskan. Ouestione di charme, di linee.

DISPONIBILE SOLO COME DOUBLE CAB

Ma non è un limite. Mercedes condisce infatti il suo pick-up con tratti stilistici, forme e contenuti che esaltano carattere e personalità del veicolo. Sul nostro mercato la Classe X è disponibile in tre differenti livelli di allestimento: Pure, Progressive, Power.

Motore: 4 cilindri 2.298 D, V6 2.987 cc D
Potenze cv: 163, 190, 258
Passi mm: 3.150
Lunghezza mm: 5.340
Larghezza mm: 1.920
Versioni: doppia cabina
Portate utili kg: da 861 a 1.036
Peso totale kg: da 3.200 a 3.250
Cambio automatizzato: 7 marce, 7G-Tronic Plus



forme e design. Questione di contenuti. La Classe X Mercedes -trazione posteriore o integrale inseribile 4 Matic- cattura l'occhio. Attrae. E in virtù di un carattere e una personalità decisamente forte, non passa inosservata. Inoltre è ambizioso, e non fa nulla per nasconderlo.

Quando la potenza si coniuga con l'eleganza

Forme ben proporzionate, tratti ricercati, l'armonia delle linee. si coniugano con la robustezza, la funzionalità e la praticità tipica dei veicoli da lavoro (come tutti i pick-up è infatti omologato N1). Un mix perfettamente centrato, esaltato da ben tre potenze disponibili a livello di motori. C'è infatti il quattro cilindri di 2,3 litri nelle tarature di 163 e 190 cv (per 41 e 45,8 kgm di coppia tra 1.500 e 2.500 giri), e al top della gamma il più prestazionale V6 di 3 litri e 258 cv (56 kgm di coppia tra 1.400 e 3.200 giri). A seconda delle versioni il cambio è manuale a sei marce o automatico a sette, mentre accoppiato al V6 c'è il 7G-Tronic Plus (utilizzabile anche come sequenziale) con funzione Dynamic select che agendo sui parametri di risposta del motore consente di scegliere tra cinque modalità di marcia (comfort, eco, sport, manuale, off-road).

Tre i livelli di allestimento disponibili: quello base Pure, l'intermedio Progressive, e al top quello Power (con fari high performance, cerchi in lega, sistema audio con Touchpad). Motore: 4 cilindri 2.442 cc diesel Potenze cv: 154, 180 Passi mm: 3.000 Lunghezza/larghezza: da 5.195 a 5.285 Larghezza mm: da 1.785 a 1.815 Versioni: cabina singola (Club), cabina doppia Portate utili kg: da 1.010 a 1.035 Peso totale kg: da 2.850 a 2.910 Cambio automatizzato: 5 marce



VUOLE ESSERE LEADER

MITSUBISHI L 200

Due potenze, impostazione e archiettura ampiamente collaudate, una dotazione che guarda in particolare al comfort e alla sicurezza. Il pick-up jap è senza alcun dubbio un riferimento nel segmento

uarantanove, come gli anni trascorsi dal lancio della prima generazione del pick-up Mitsubishi. Cinque, come le generazioni del modello fin qui succedutesi, in attesa dell'ormai imminente debutto, a metà 2019, della sesta serie. Quattro milioni, gli esemplari, indicati per difetto, prodotti e venduti nel mondo. L'L200, il pick-up di succes-

L'L200, il pick-up di successo più longevo della storia, e non soltanto di quella Mitsubishi, è tutto in questi numeri. Cifre che spiegano molto ma non dicono tutto di un modello che è per storia, tradizione e caratteristiche, un punto di riferimento nel segmento. Nel mondo e in Europa, Italia compresa.

Oltre ai muscoli c'è molto di più

Sul nostro mercato il pick-up del costruttore jap dei tre diamanti è disponibile nelle versioni cabina singola (Club cab) a quattro posti e doppia cabina (Double cab) a cinque. Quattro i livelli di allestimento previsti: Inform, Invite, Intense Navi, Intense Hp. La motorizzazione è affidata al quattro cilindri in linea di 2,4 litri, offerto nelle tarature di 154 e 180 cv in abbinamento con un cambio manuale a sei marce. L'automatizzato a cinque marce, invece, è previsto unicamente per la potenza più elevata dell'L 200 in versione doppia cabina.

Due i sistemi di trazione 4 per 4: Easy select 4WD, che consente di passare dalle due



ruote motrici (posteriori) alle quattro (inseribili fino a una velocità di 100 all'ora), alla trazione integrale con differenziale centrale bloccato; Super select 4WD, più congeniale per l'offroad estremo grazie alla possibilità di usufruire delle ridotte.

Mitsubishi L 200 si distingue inoltre per le caratteristiche di robustezza grazie alla tecnologia Rise (mantiene un'elevata integrità della cabina in caso di urto) e per la ricca dotazione di serie che comprende controllo della trazione e della stabilità, Ldws, Hill start, Descent control, Abs, airbag frontali.

IL NUOVO L200 PRONTO AL DEBUTTO

Eccolo, a destra, il nuovo Mitsubishi L 200, il cui debutto sul mercato europeo dovrebbe avvenire nell'estate di quest'anno (in Thailandia, dove è battezzato Triton, è in vendita dallo scorso novembre).

Molte le novità: stilistiche ma anche di contenuti tecnici.







l pick-up jap con passaporto europeo -progettato presso il Centro tecnico della casa a Barcellona, viene prodotto proprio nella fabbrica Nissan della città catalanaè l'erede di una generazione lanciata per la prima volta nel 1997 e che oggi ha raggiunto la piena maturità, frutto della costante evoluzione di cui ha beneficiato il modello.

L'attuale gamma del Navara è disponibile nelle versioni cabina singola (King) e doppia, con trazione posteriore (ma solo per la prima) e integrale, con quattro livelli di allestimento (Visia.

a longheroni.

NON TEME LE DIFFICOLTÀ

Potendo contare su una solida architettura (telaio sospensione anteriore a doppio braccio oscillante, posteriore a balestra o multilink) combinata con un'altezza da terra minima di 200 mm, Navara non teme i percorsi più impegnativi.

Motore: 4 cilindri 2.298 cc diesel Potenze cv: 163, 190 Passi mm: 3.150 Lunghezza mm: da 5.225 a 5.330 Larghezza mm: 1.850 Versioni: cabina singola (King), doppia cabina Portate utili kg: da 972 a 1.128 Peso totale kg: 3.010 Cambio automatizzato: 7 marce



Acenta, N-Connecta, Tekna), e al vertice l'esclusivo Trek-1°. Nissan Navara non passamai inosservato. L'aspetto è sì imponente a suggerire robustezza e solidità (in particolare nel frontale dominato dal paraurti in tinta e dai gruppi ottici a forma di boomerang), ma le linee si raccordano in maniera armoniosa ed elegante. Tutto ciò trova corrispondenza in un interno spazioso e ben organizzato, dove comfort e funzionalità la fanno da padrone.

Turbo singolo Vgt o Twin turbo

Sotto il cofano del pick-up Nissan c'è il motore quattro cilindri in linea di 2,3 litri con iniezione diretta e common rail. La particolarità di questa unità Euro 6 sta nella soluzione della doppia sovralimentazione (Twin turbo) che caratterizza la versione più potente da 190 cv (riservati al Navara doppia cabina), mentre il livello d'entrata di 160 cv è configurato con un turbo singolo a geometria variabile.

Entrambe le potenze si gestiscono attraverso un cambio manuale a sei marce (tanto per il Navara King-cab come per il Double cab), con il sette marce automatizzato disponibile unicamente con la potenza più elevata.

Navara soddisfa pienamente anche in termini di equipaggiamenti. Di serie, già col livello d'entrata Visia ci sono luci diurne, sette airbag, Ebd, Vdc, Abd, Hill descent control (non però sul 4x2) e Hill start assist.

Motore: 4 cilindri 2.298 cc diesel Potenze cv: 160, 190 Passi mm: 3.150 Lunghezza mm: 5.332 Larghezza mm: 1.850 Versioni: doppia cabina Portata utile kg: 960 Peso totale: 3.035 Cambio automatizzato: 7 marce



LA SCELTA SICURA

Prende forma dalla stessa piattaforma del Nissan Navara che ha battezzato anche il Mercedes Classe X, ma non per questo il pick-up della Losanga vive di luce riflessa. La sua ricetta punta tutto sulla concretezza

il più giovane tra i pick-up che affollano lo scacchiere italiano. Sul nostro mercato ci è arrivato, a braccetto con la Classe X di Mercedes, a fine 2017. Anch'esso frutto della cooperazione tra l'Alleanza Renault-Nissan e il costruttore tedesco, Alaskan è quindi stretto parente del Navara, con cui condivide la piattaforma in coabitazione appunto con il pick-up della Stella.

Parentele a parte, Alaskan rappresenta di fatto il logico completamento di un'offerta, quella di Renault, che nell'ambito dei veicoli da lavoro (e i pick-up lo sono, essendo immatricolati N1) vanta il bouquet più completo.

La chicca dei sedili a gravità zero

Disponibile unicamente in versione doppia cabina, pur non nelle linee dal capostipite, Renault Alaskan regala un gradevole impatto visivo, grazie al frontale imponente al centro del quale domina la calandra cromata sulla quale spicca il logo della Losanga.

Organizzato invece all'insegna della praticità è l'abitacolo, dove il segno distintivo (anche rispetto al parente più prossimo) è rappresentato dai sedili a gravità zero che assicurano l'ottimale distribuzione del peso sulla seduta, favorendo al tempo stesso la corretta postura.

Sulla consolle centrale, tra i sedili, c'è il selettore che con-



l'off-road più impegnativo.

La motorizzazione del pickup Renault è affidata al quattro cilindri turbodiesel di 2,3 litri proposto in due diverse versioni e tarature: 160 cv single turbo. e 190 cv biturbo. In quest'ultimo caso all'abbinamento con il cambio manuale a sei marce si aggiunge la possibilità del più confortevole automatizzato



mm di lunghezza

e i 1.560 mm di

larghezza) può

comodamente

960 chili.

stivare un carico di



RENAULT ALASKAN

L'ottava generazione del pick-up giapponese prodotto dal 1968, sposta verso l'alto l'asticella della qualità e della sicurezza, migliorando allo stesso tempo, oltre allo stile, prestazioni ed efficienza del veicolo



asta la parola, recitava il fortunato tormentone di una pubblicità in voga quando gli spot televisivi erano in bianco e nero. Trattandosi qui di un pick-

il nome. Hilux. Una storia, anch'essa fortunata, cominciata mezzo secolo fa, e che oggi l'erede di quel primo modello lanciato nel 1968.

up, potremmo dire che basta mantiene viva, alimentandola con la forza di una tecnologia che negli anni, e sempre più velocemente, ha saputo toccare livelli di raffinatezza impensabili cinquant'anni fa.

MANEGGEVOLEZZA E COMFORT Risultano abbondantemente migliorate sull'ottava serie dell'Hilux. E questo grazie anche a un telaio la cui rigidità torsionale è stata incrementata del 20 per cento rispetto al precedente modello, e a un sottoscocca più largo e tre volte più resistente.

Motore: 4 cilindri 2.393 cc diesel Potenze cv: 150 Passi mm: 3.085 Lunghezza mm: da 5.330 a 5.335 Larghezza mm: da 1.800 a 1.855 Versioni: cabina singola, Extra cab, doppia cabina Portate utili kg: da 1.025 a 1.035 Peso totale kg: da 1.005 a 1.040 Cambio automatizzato: 6 marce



Giunta all'ottavo capitolo di una storia che non sembra conoscere la parola fine, l'Hilux, il cui nome è l'azzaccata sintesi del concetto di High Luxury, mette in campo, al cospetto di una concorrenza cresciuta qualitativamente e anche di numero, contenuti ulteriormente migliorati in termini di efficienza e sicurezza. Difficile dire se sia questo il punto più alto della parabola del modello. Certamente gli vale il ruolo di punto di riferimento.

Sintesi di qualità durata e affidabilità

L'attuale generazione migliora insomma i suoi tradizionali punti di forza. Giocando la sua partita con una gamma articolata nelle versioni cabina singola (due posti), Extra cab (quattro posti), doppia cabina (cinque posti). Stile moderno, un design completamente rivisto che non passa inosservato, anzi, cattura per fascino e armonia delle linee, interni accoglienti e spaziosi, l'Hilux si caratterizza per il telaio più robusto (rigidità torsionale aumentata del 20 per cento) e il sottoscocca più largo e tre volte più resistente rispetto al precedente modello. Riviste le sospensioni posteriori (balestre allungate di 100 mm), il cui attacco a vantaggio di una migliore stabilità è stato spostato e abbassato (di 100 e 25 mm rispettivamente).

Nel vano motore alloggia il 2,4 litri, common rail con turbina a geometria variabile, accreditato di 150 cv e 40,7 chilogrammetri. Una garanzia.

Motore: V6 2.967 cc diesel Potenze cv: 204, 258 Passi mm: 3.097 Lunghezza mm: 5.254 arghezza mm: 1.9<u>5</u>4 Portate utili kg: da 792 a 949 Peso totale kg: da 2.920 a 3.080 ambio automatizzato: 8 marce



LA POTENZA E AL TOP

VOLKSWAGEN AMAROK

Non nasconde le ambizioni il pick-up firmato da Wolfsburg. Trazione integrale permanente 4 Motion, quattro livelli di allestimento, e sotto il cofano il 3 litri V6 tutto muscoli da 258 cv

sbocciato per la prima volta nel 2009, e dopo aver venduto qualcosa come 450 mila unità in tutto il mondo, buona parte delle quali in Europa, ha cambiato l'abito (e non soltanto quello) nel 2016, con l'arrivo della seconda generazione.

Non un semplice restyling, bensì qualcosa di più. Ad accompagnare infatti le novità a livello estetico e degli interni, c'è stato il più significativo cambio di motorizzazione. Via il due litri Tdi, sostituito dal più muscoloso e performante tre litri V6 (con tecnologia Scr) di derivazione Audi, offerto in due livelli di potenza, entrambi oltre la soglia dei 200 cavalli.

A bordo di Amarok la potenza non è tutto

Accontentarsi? Certo che no. Ambizioso come lo sono tutti i campioni di razza, e come in fondo vuole la tradizione del marchio Volkswagen, l'Amarok ha compiuto lo scorso anno l'ennesimo balzo in termini prestazionali, portando la versione top di gamma del suo pick-up alla soglia dei 258 cv (che addirittura salgono a 272 cv ricorrendo all'everboost), sempre declinati, come l'entry level di 204 cv, sulla base del motore tre litri V6 (abbinato, a seconda delle versioni, a un cambio manuale a sei marce o al più confortevole automatizzato a otto).

Il sacrificio che l'Amarok inevitabilmente paga in termini di consumi, è controbilanciato,



grazie anche al contributo della trazione integrale 4 Motion, da un eccellente comportamento dinamico nelle diverse situazioni di impiego del veicolo, fuoristrada più estremo compreso.

IL CASSONE È LUNGO 1,55 METRI

Quattro i livelli di allestimento: Comfortline e Canyon disponibili unicamente con la motorizzazione di 204 cv, Highline proposto per entrambe le potenze, mentre il più ricco

Aventura (completo di cerchi in lega, volante con comandi integrati, fari bixeno, luci diurne a Led, fendinebbia, luci di svolta e specchi elettrici) è riservato all'Amarok 258 cv.

Disponibile unicamente in versione doppia cabina (oltre alla configurazione chassis per allestimenti), l'Amarok presenta un cassone di 1.555

mm di lunghezza cui corrisponde una larghezza di 1.620 mm che scende a 1.222 tra i passaruota



FIAT FULLBACK DC 2.4 CROSS

MOTORE 2,4 LITRI 180 CAVALLI EURO 6



LA CARTA D'IDENTITÀ

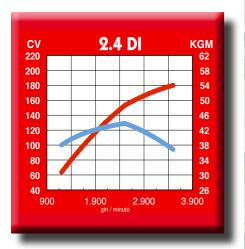
DOTAZIONE DI SERIE: Cerchi in lega neri da 17 pollici, fari bixeno, fendinebbia, vetri oscurati, volante multifunzione, volante, cambio e sedili in pelle (anteriori riscaldabili, quello del guidatore regolabile elettricamente), radio/navigatore touchscreen 7 pollici con Dab, Usb, Cd/Mp3 e Bluetooth, climatizzatore automatico bizona, telecamera posteriore, sensore pioggia e crepuscolare, blocco differenziale posteriore. **DOTAZIONE MR TRUCK: cambio automa**tico, funzione Abs con Ebd, Tsa (Trailer stability assist, il sistema che aumenta la stabilità in caso di traino), Esc (controllo stabilità), Ldw (Lane departure warning), 7 airbag (frontali, laterali, a tendina e ginocchia guidatore), Cruise control, Hill holder.

PREZZO DELLA VERSIONE IN PROVA

35.890 €

Costruito nello stabilimento Mitsubishi di Laem Chabang, Thailandia.





Il grafico elaborato da Vado e Torno è disegnato in modo che le curve di potenza e coppia si incontrino al regime di rotazione in cui si rileva il minor consumo specifico: 140 grammi per cavallo ora a 1.900 giri.

Tipo	2.4 Di
Cilindrata cc	2.442
Disposizione	4 in linea
Valvole per cilindro	4
Alesaggio per corsa mm	86 x 105,1
Potenza cv/giri	180/3.500
Potenza specifica cv/litro	73,7
Coppia kgm/giri	43,8/2.500
Rapporto di compressione	15,5:1
Alimentazione	common rail
Aspirazione	turbo Vgt
Peso a secco kg	270
Capacità coppa olio litri	8
Cambio olio km	20.000
Rendimento termod. %	45,2
Inquinanti	Euro 6
INDICE DIESEL VET	9,4

Il rendimento termodinamico è calcolato al regime di minor consumo specifico.

CAMBIO

manuale a 6 marce con start & stop.

SOSPENSIONI

Sull'asse sterzante sospensioni indipendenti a quadrilatero con molle elicoidali, dietro assale rigido con molle a balestre ellittiche.

Frenata elettronica con dischi ventilati

ANGOLI

L'angolo di uscita è di 22 gradi e quello di

RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi in lega neri da 17 pollici con pneumatici 245/65 R 17.









Automatico a 5 marce (3.540 euro). Oppure

FRENI

sull'asse anteriore (diametro 406 millimetri) e tamburi dietro (295 millimetri). Oltre a Abs, Ebd (Electronic braking differential), e Tsa (Trailer stability assist), ci sono l'Esc (controllo di stabilità) e l'Hill Holder (ausilio partenze in salita).

rampa è di 30 gradi.



automatico. Ma ci sono anche ben sette airbag, il navigatore e i controlli elettronici quasi su tutto, comprese velocità, accensione fari e tergi, clima bizona, stabilità e controllo di corsia. Tutto di serie per il Cross.

A SUO AGIO NEL

Ben proporzionato e con una linea sportiva, il Fullback è un mezzo da lavoro molto robusto impostato su telaio a longheroni con scocca rinforzata realizzata con numerosi componenti in acciaio speciale, leggero e con alta resistenza alla trazione. Una configurazione che permette al pick-up Fiat di soppor-

tipici dei percorsi fuoristrada, con capacità di carico di 955 chili e di traino, con freno rimorchio, fino a 3.100 chili (750 senza).

Non solo estetica per il Cross

Nella versione in prova, la Cross con cambio automatico, la più cara a listino, il Fullback si

le aggressive rifiniture in nero e poi per la dotazione super completa sia in fatto di comfort che di sicurezza.

Con l'abbinata sospensioni anteriori indipendenti e ponte rigido dietro con molle a balestra, usato senza troppi riguardi in fuoristrada, il pick-up di punta targato Fiat digerisce fango, netare sforzi molto intensi, distingue all'esterno per ve e buche senza scom-



porsi troppo, mostrando anche una trazione notevole.

Col Torsen centrale ci sono tre frizioni

Merito del differenziale centrale Torsen, supportato da tre frizioni a controllo elettronico che gestiscono in tempo reale la trasmissione della coppia motrice alle ruote in funzione delle condizioni stradali e della velocità.

Facile il controllo dell'intero sistema, grazie al selettore elettronico tra i sedili che nella posizione 4 HLc prevede il blocco del differenziale centrale con equa distribuzione della coppia fra ruote anteriori e posteriori, differenziale che rimane bloccato anche con l'inserimento del-

il fuoristrada estremo. A tutto ciò si aggiunga la possibilità del blocco differenziale posteriore.

Con l'automatico è un'altra storia

Restare impantanati, dunque, è quasi impossibile. Anche perché i 180 cavalli spingono a tutta, ben supportati dal cambio automatico che, le ridotte (4 LLc) per pur senza esagerare col numero di rapporti, si dimostra all'altezza della situazione semplificando molto la guida quando le condizioni diventano difficili, se non estreme, e la massima concentrazione

deve andare alla guida. Finite le evoluzioni in fuoristrada, la marcia su asfalto non è penalizzata troppo dalla rigidezza del ponte, avvertibile soprattutto dai passeggeri

posteriori. E il Fullback si trasforma quindi in una berlinona di classe media in grado di mangiare chilometri offrendo comfort e sicurezza. Con tutti i dispositivi attivi, e non sono pochi, si può infatti viaggiare col cruise e il navigatore impostati, ascoltando musica. E se ci si distrae, c'è l'avviso che si sta uscendo dalla

corsia di marcia.

FORD TRANSIT CUSTOM **300 L1 H1 TITANIUM**

MOTORE 2 LITRI 170 CV - EURO 6

TEMPI E	CON	ISUMI	
	km	km/l	km/h
Città a vuoto	15,5	10,3	26,6
Città a carico	9,5	9,4	23,8
Tangenziale a cari	co 32	16,9	76,8
Circonv. a carico	11,5	8,6	19,7
Totale	68,5	12	34,5
Gasolio consuma	to: 5,7	litri. Chi	lometri
a vuoto/carico: 1	5,5/53.	Tempo	carico/
scarico: 16 minut	i. Peso	veicolo	o: 3.100
chili.			



LA CARTA D'IDENTITÀ

DOTAZIONE DI SERIE del veicolo in versione Titanium 300 L1H1, passo 2.933 mm: predisposizione pacchetto audio con 4 altoparlanti, piantone sterzo regolabile in altezza e distanza, computer di bordo, alzacristalli a comando elettrico, sedile di quida regolabile in 10 posizioni diverse con bracciolo, 2 portabottiglie da 2 litri, cassetto portaoggetti, 2 prese di corrente 12V, doppio sedile passeggero con cuscino sollevabile e vano sottosedile, illuminazione vano di carico, specchietti retrovisori con eliminazione punto cieco e indicatore di direzione integrato, chiusura porte centralizzata con comando a distanza, porta di carico scorrevole lato passeggero, fari a spegnimento ritardato, volante regolabile, controllo adattivo del carico Lac.

DOTAZIONE MR TRUCK: motore Euro 6, cambio automatico, climatizzatore manuale, funzione start-stop, sensori di parcheggio anteriori e posteriori, telecamera di retromarcia, airbag lato conducente e passeggero, assistenza mantenimento corsia, cruise control, controllo elettronico della stabilità Esc, assistenza alla frenata d'e-R mergenza Eba, Roll stability control.

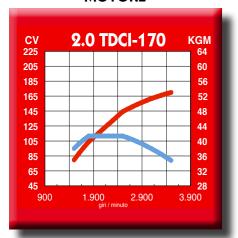
PREZZO DELLA VERSIONE BASE

27.750 €

Costruito nello stabilimento di Kocaeli, © Turchia.



MOTORE



Il grafico elaborato da Vado e Torno è disegnato in modo che le curve di potenza e coppia si incontrino al regime di rotazione in cui si rileva il minor consumo specifico: 200 grammi per cavallo ora a 1.900 giri.

Tipo	2.0 TDCI Ecoblue
Cilindrata cc	1.995
Disposizione	4 in linea
Valvole per cilindro	4
Alesaggio per corsa mm	84 x 90
Potenza cv/giri	170/3.500
Potenza specifica cv/litro	85,2
Coppia kgm/giri	41,3/2.000
Rapporto di compression	ne 15,4:1
Alimentazione	common rail
Aspirazione	turbo
Peso a secco kg	220
Capacità coppa olio litri	7,4
Cambio olio km	40.000
Rendimento termod. %	31,7
Inquinanti	Euro 6
INDICE DIESEL VET	9,5

Il rendimento termodinamico è calcolato al regime di minor consumo specifico.

CAMBIO

Automatico Selectshift, a 6 velocità, con pulsanti sulla leva per l'uso in manuale.

SOSPENSIONI

Anteriori tipo MacPherson indipendenti, con molle a spirale a passo variabile, barra stabilizzatrice. Dietro, molle a balestra singole.4 ammortizzatori pressurizzati a gas.

FRENI

Servoassistenza auto-regolante per i 4 dischi. Esp di serie con controllo attivo dell'imbardata (Ayc), del rollio (Rom), ausilio alla frenata (Hba), Abs e assistenza alla partenza in salita (Hla).

SERBATOI

Gasolio da 70 litri con sistema Easy fuel senza tappo per rendere impossibile il rifornimento accidentale con un carburante sbagliato. Adblue con capacità di 21 litri.

RUOTE E PNEUS

Cerchi in acciaio da 15 pollici. Pnematici di misura 215/65 R 15.







CONFORTEVOLE E BEN RIFINITO

Il sedile del conducente è regolabile, così come il volante che può variare inclinazione e profondità. Sotto il sedile passeggero c'è un vano portaoggetti, mentre ai lati della plancia ci sono due portabottiglie.

8 pollici supporta i comandi multitocco 'pinch and swipe' (scorri e zoom) e consente di organizzare le icone delle applicazioni e gli sfondi come su tablet o smartphone. Il cambio automatico permette anche il salto di marcia manuale tramite il pulsante sulla leva.

Sotto le nuove spoglie

più sportive e raffinate, il

Transit Custom mantiene

le doti di robustezza e

decretato il successo in

Guida brillante e

consumi contenuti

Nella versione da 170

cavalli mette in campo

coppia robusta e emissio-

ni Euro 6, con post tratta-

questi anni.



mento dei gas di scarico con Adblue (due i serba-

Con lo start & stop, affidabilità che ne hanno di serie sui modelli con cambio automatico, e le sei velocità del cambio Selectshift, che si posso- zione Tcs elimina lo slitno inserire manualmente tamento delle ruote garananche con i comandi a pulsante sulla leva del cambio, il Custom garantisce poi guida fluida

toi da riempire).

sumi ragionevoli.

A pieno carico la sicurezza è garantita da una serie di dispositivi elettronici che controllano stabilità e non solo.

Il controllo della tratendo massima aderenza e stabilità, mentre in fase di accelerazione monitora e regola la coppia trasmese brillante insieme a con- sa alle singole ruote per assicurare maggior tenuta di strada.

Più simile a un'automobile

Ma dato che la differenza si fa a livello di prevenzione, l'Intelligent speed limiter riduce automaticamente la velocità in base ai limiti ricavati dalla segnaletica verticale tramite il sistema Traffic sign recognition.

riconoscimento dei veicoli nella zona d'ombra (Blind spot) integrato con il monitoraggio

del traffico in arrivo (Cross traffic alert), la frenata automatica d'emergenza con assie il monitoraggio della corsia di marcia (Lane keeping). Se l'obiettivo

C'è poi la funzione di di Ford era di rendere la guida del suo van simile a quella di un'auto, beh c'è proprio riuscita. Anche esteticamente il restyling della carrozzeria riprende il family feeling delle auto Ford, con la griglia anteriore trapezoistenza pre-collisione e dale a tre barre orizzontariconoscimento pedoni li e il profilo assottigliato dei fari.

caratterizzano per il nuovo pannello strumenti e danno più spazio agli oggetti con tre vani in plancia, il cassetto di formato A 4, due portabevande, un portapenne e una cinghia elastica di fissaggio.

Un trucco per allungarsi a 3 metri

Un altro vano è situato sotto il doppio sedile

aperto dal lato del carico per poter alloggiare materiali lunghi fino a oltre tre metri.

Ma a catturare l'attenzione appena si sale a bordo è il Ford Sync 3, il sistema multimediale di connettività che consente di collegare e gestire telefono, musica e sistema di navigazione tramite il monitor a colori touchscreen da 8 pollici.



Il touchscreen da

Mentre gli interni, assai eleganti per un van, si

flessibile dei passeggeri,

MERCEDES SPRINTER 314 CDI

FURGONE.

MOTORE 2,1 LITRI - 143 CV



LA CARTA D'IDENTITÀ

DOTAZIONE DI SERIE: cambio a 6 rapporti, filtro antiparticolato (Dpf), chiusura centralizzata con telecomando, vetri elettrici, vano portaoggetti sopra parabrezza (trazione posteriore), indicatore livello batteria, batteria 92 amperora (70 trazione anteriore), fari alogeni, luci automatiche, luci d'ingombro laterali, luci stop adattive, paratia divisoria chiusa, porte posteriori apertura a 180 gradi, porta laterale destra scorrevole, ganci fermacarico, autoradio, chiamata d'emergenza.

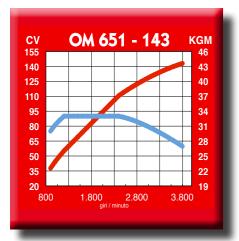
DOTAZIONE MR TRUCK: airbag conducente, Abs/Asr, Adaptive Esp, Brake assyst system (Bas), Electronic brake variator (Evb), Brake disk wipe (in caso di pioggia le pastiglie freno si appoggiano sui dischi), Electronic brake prefill (in caso di pericolo le pastiglie si avvicinano ai dischi), Cross wind assist (assistente in caso di vento laterale), cambio automatico 7G Tronic (2.090 euro), start & stop (250 euro), airbag passeggero (441 euro), airbag torace e laterali (500+586 euro), volante regolabile (117 euro), indicatore segnaletica stradale (259 euro), Active lane keeping assist (450 euro), Attention assist (50 euro), assistente alle luci (285 euro), assistente angolo cieco (468 euro), retrovisori elettrici e ripiegabili (244 euro), cruise control (278 euro), Active distance assist (866 euro), telecamera posteriore (350 euro), controllo pressione pneus (342 euro), bip retro (183 euro), climatizzatore (1.269 euro), Mbux multimedia system touchscreen 7" con volante R multifunzione (150+31 euro).

PREZZO BASE TRAZIONE ANT/POST

27.426 / 30.890 €

Costruito nello stabilimento di Düssel dorf, Germania.





Il grafico elaborato da Vado e Torno è disegnato in modo che le curve di potenza e coppia si incontrino al regime di rotazione in cui si rileva il minor consumo specifico: 200 grammi per cavallo ora a 1.900 giri.

Tipo	OM 651
Cilindrata cc	2.143
Disposizione	4 in linea
Valvole per cilindro	4
Alesaggio per corsa mm	83 x 99
Potenza cv/giri	143/3.800
Potenza specifica cv/litro	66,7
Coppia kgm/giri	33,6/1.200-2.400
Rapporto di compression	e 16,2:1
Alimentazione	common rail
Aspirazione	turbo bistadio
Peso a secco kg	140
Capacità coppa olio litri	8
Cambio olio km	30.000
Rendimento termod. %	31,7
Inquinanti	Euro 6 Scr
INDICE DIESEL VET	8

Il rendimento termodinamico è calcolato al regime di minor consumo specifico.

CAMBIO

Mercedes Ecogear 360 manuale a 6 marce. A richiesta cambio automatico 7 G-Tronic (2.090 euro) oppure 9 G-Tronic (2.104).

SOSPENSIONI

Davanti a ruote indipendenti con molla a balestra trasversale per lo Sprinter a trazione posteriore e a bracci tipo McPherson per quello a trazione anteriore più, per entrambi, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice. Dietro, balestre paraboliche longitudinali, ammortizzatori idraulici e barra stabiulizzatrice per tutti.

FRENI

Impianto idraulico a due circuiti con servofreno, dischi sulle quattro ruote, anteriori autoventilanti. Di serie l'Adaptive Esp per il controllo della stabilità di marcia e le funzioni antibloccaggio (Abs), antislittamento (Asr), ripartizione elettronica della frenata (Ebv) e frenata assistita (Bas).

SERBATOIO

75 litri di gasolio, bocchettone a sinistra e 18 litri di Adblue (nel vano motore).







ATTENZIONE AL **PARTICOLARE**

Nelle foto, una panoramica dei punti salienti del nuovo Sprinter. Come si può vedere dalla scheda pubblicata nelle pagine precedenti, a una dotazione di base abbastanza spartana si può aggiungere una quantità di optional a pagamento, soprattutto sul fronte sicurezza.

sia il motivo, sta di fat-

il nuovo Sprinter a no-

del particolare.



In tutti i casi, quale che Per tale motivo, il classico giro a 360 gradi intorto che l'approccio con no al veicolo, sia nell'inedita veste con trazione stra disposizione per una anteriore sia nella clasprima presa di contatto, sica versione a trazione finisce per moltiplicare posteriore, prende più non solo la cuoriosità tempo del solito. E queche sempre caratterizza il sto anche se, in fondo, lancio di un nuovo prole differenze rispetto al dotto, ma in questo caso precedente modello non ancor di più l'attenzione sono tali da stravolgerne al dettaglio e alla cura l'aspetto conosciuto. Gli stilisti della Stella hanno



lavorato più che altro sul

frontale, modificando la

mascherina, e sui fari a

Insomma, ottimo lavo-

ro, con l'aggiunta di una

zincatura supplementare

per pianale e fiancate a

vantaggio di una supe-

riore protezione anticor-

rosione.

sviluppo orizzontale.

Dentro è ancora

più ergonomico

Anche gli interni si inche, a richiesta, la funseriscono nel solco della zione memory, utile sui continuità. Ciò nonoveicoli utilizzati da più

persone), e dall'assenza della chiave di avviamento, sostituita con la modalità keyless, basta premere sul pulsante start-stop sistemato sulla destra del volante. Ma l'elenco potrebbe continuare con l'organizzazione della plancia, il posizionamento (intui-

tivo) di leve e comandi, compresi quelli per la regolazione della ventilazione, il buon numero di vani e scomparti utili per mantenere in ordine l'abitacolo. Disinvolto in città

A tanto comfort, lo Sprinter con trazione anteriore (50 chili di carico in più e soglia ribassata di 80

millimetri) spinto dal 2,1 litri da 143 cavalli gestiti dal cambio manuale a 6 marce, fa corrispondere disinvoltura e agilità ancora migliori del trazione posteriore (pari potenza) nei tratti guidati, frutto di un'impostazione telaistica inappuntabile, abbinate al comportamento dinamico che ne evidenzia le doti di stabilità e sicurezza in ogni situazione.

Per la sicurezza invece, con entrambe le trazioni, gioca un ruolo importante la ricca dotazione di sistemi di assistenza alla guida: dal mantenimento della distanza basato sul radar Distronic al Crosswind assist, fino al Wet wiper con sensore pioggia che garantisce visibilità ottimale anche durante la fase di pulizia del parabrezza.

stante, il nuovo Sprinter migliora l'ergonomia accentuando comfort e funzionalità e innalzando la soglia del benessere. Un paio di esempi arrivano dai sedili, che consentono postura ottimale in virtù di un pressoché perfetto adattamento alle singole esigenze (c'è an-

agile nel traffico



FIATPROFESSIONAL.IT

PROFESSIONAL

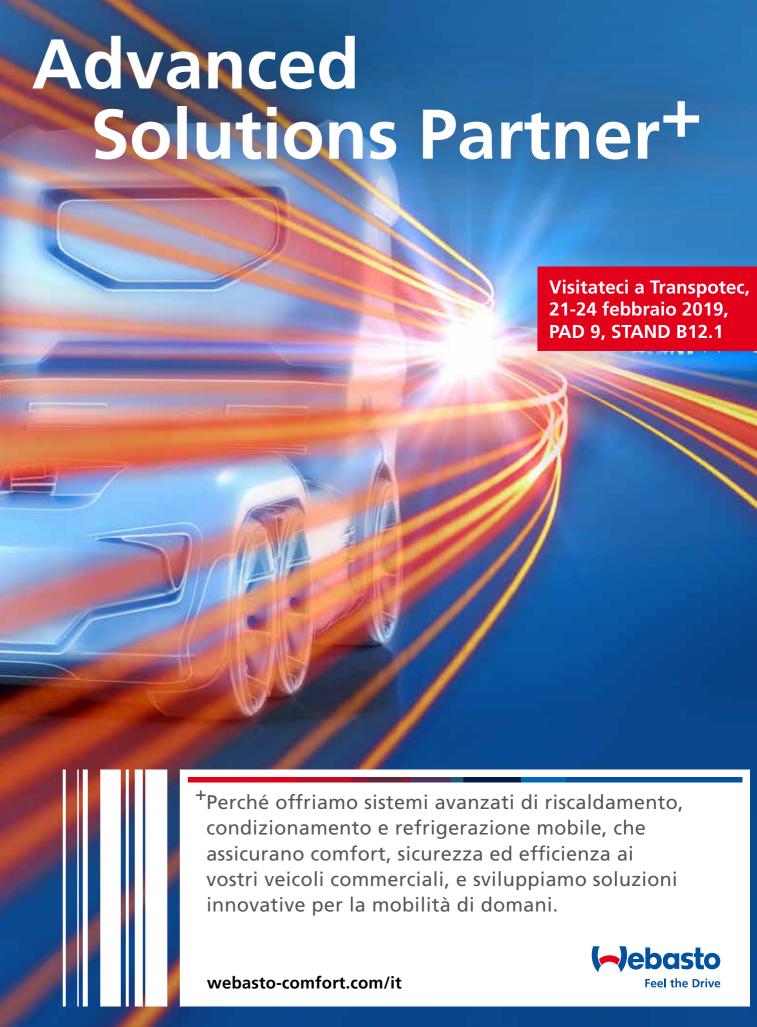


IL TUO BUSINESS NON SI FERMA MAI CON LA GAMMA FIAT PROFESSIONAL.

GRAZIE ALLA SUA GAMMA COMPLETA, FIAT PROFESSIONAL È IL PARTNER GIUSTO PER QUALUNQUE LAVORO, SU OGNI TERRENO. SALI A BORDO DEI NOSTRI VEICOLI COMMERCIALI, GLI UNICI COSTRUITI DA PROFESSIONISTI COME TE.

Consumi carburante cido misto (I/100km) da 7,3 a 5,4 (PANDA VAN), da 6,8 a 5,7 (DUCATO TRASPORTO MERCI diesel). Emissioni CO₂ (g/km): da 132 a 97 (PANDA VAN), da 178 a 151 (DUCATO TRASPORTO MERCI diesel). Volori omologoti di CO, e consumo carburante determinati in base al metodo di misurazione/correlazione riferito al cido NEDC di cui al Regolamento (UE) 2017/1152-1153. I valori di CO, e consumo carburante indicati sono aggiornati alla data del 31 gennaio 2019; valori più aggiornati saranno disponibili presso le concessionarie ufficiali Fiat Professional. I valori sono indicati a fini comparativi e potrebbero non riflettere i valori effettivi. Messaggio pubblicitario a scopo promozionale.







SCOPRI LA NUOVA GAMMA DEI VEICOLI COMMERCIALI FORD

TRANSPOTEC LOGITEC - VERONAFIERE 21 - 24 FEBBRAIO 2019, PADIGLIONE 10



