

## motori

Pagina a cura di Pierluigi Bonora [http://blog.ilgiornale.it/bonora; www.forumautomotive.eu; www.facebook.com/forumautomotive; twitter: @PierluigiBonora]

## » Strisce pedonali

di Massimo Ghenzer\*

## Tra Francoforte, investimenti e «bolla» cinese

Il mondo dell'auto, tra qualche giorno, si riunirà al Salone di Francoforte; vedremo le scelte strategiche che le Case faranno per presentare il Brand e i nuovi prodotti in questo palcoscenico di valore mondiale, dotato di spazi enormi, forse anche troppo grandi, a testimonianza della potenza industriale germanica. Il momento di mercato è estremamente interessante: nel settembre del 2012, al Salone di Parigi, i produttori tedeschi votarono l'ibrido a pieni voti, ma in effetti fino a

ora una vera gamma di vetture ibride, nel cuore del mercato, ce l'ha soltanto Toyota. Dopo Parigi 2012, le Case hanno investito e continuano a farlo sulla qualità, sulla sicurezza, sulla durata, sull'affidabilità, sul miglioramento delle emissioni e ora sulle vetture sempre connesse, che sono una continuazione dell'ufficio e dell'abitazione; scelta quasi obbligata, nell'era digitale.

Il mercato cinese, diventato il primo nel mondo, da un giorno all'altro, ha smesso di crescere al tasso conosciuto

sinora e, a fine anno, probabilmente non raggiungerà il livello di immatricolazioni previsto fino a qualche mese fa. Il mercato automobilistico russo non si riprende dalla crisi nella quale è piombato, e il Brasile è tornato a essere fluttuante, per quanto riguarda il numero delle immatricolazioni. Quindi, nel bel mezzo di questo quadro mondiale molto complesso, le



Case dovranno indicare il percorso che intendono intraprendere per il continuo sviluppo del settore industriale principe nel mondo, ovvero quello automobilistico. Una riflessione, tuttavia, si impone: le risorse economiche per gli investimenti in nuovi prodotti e nuova tecnologia sono per definizione limitate e, di conseguenza, bisogna stabilire delle priorità sulle

quali concentrare gli investimenti stessi. I settori su cui investire sono molteplici, ma uno in particolare è irrinunciabile, ed è quello del livello e della qualità delle emissioni.

Per limitare il livello di emissioni, il percorso tecnologico è stato indicato in maniera chiarissima ed è quello delle vetture elettriche, ibride e recentemente a idrogeno. Peraltro, la crisi del mercato cinese, richiederà di valutare il livello degli investimenti, magari riducendone l'entità, e allora sarà interessante vedere come le Case costruttrici risponderanno a queste nuove sollecitazioni.

\*Presidente di Areté Methodos

**NOVITÀ** Tedeschi scatenati, è l'anno dei Suv

# Mercedes GLC ridisegna la Stella

Continua il nuovo corso della Casa di Stoccarda. Più efficienza e prestazioni. Il modello ibrido a inizio 2016

Enrico Artifoni

**Strasburgo** Al debutto nelle concessionarie di Mercedes-Benz (prezzi da 47.940 euro), la GLC manda in pensione la GLK e si inserisce a pieno titolo nel processo di revisione dell'intera gamma dei Suv della Stella, avviato con il lancio della GLA, della famiglia della GLE e da completare, nel 2016, con un'ammiraglia a ruote alte derivata dalla Classe S. L'occhio ha la sua parte con la nuova vettura: tanto appariva statica l'antenata, per le linee squadrate che rimandavano un po' alla mitica ma ormai datata Classe G, quanto risulta dinamica l'erede, con la forte tensione delle superfici marcate da linee nette e precise, in sintonia con i più recenti modelli della marca.

Il *family feeling* si percepisce soprattutto nel frontale, ma anche negli interni, dove disegno e forma della plancia e della console centrale incarnano al meglio quel concetto di «purezza sensuale» che ha ispirato gli stilisti. Senza dimenticare la facilità d'uso che deriva dalla concentrazione della miriade di funzioni, informazioni e comandi in poche aree ben visibili e sempre a portata di mano, anche in questo caso grazie al trapianto da altre vetture della Stella di componenti, come la manopola rotativa e il *touch pad*. Sottopelle, la GLC (4,66 per 1,89 metri) regala spazio extra ai passeggeri posteriori e al vano bagagli (capacità di carico: 550 litri).

Peso ridotto e resistenza aerodinamica abbassata al valore di 0,31 hanno giovato all'incres-

mento delle prestazioni, mentre consumi ed emissioni sono scesi fino al 19%. Parte del merito va alla raffinatezza dei motori 4 cilindri turbo-benzina (il 2.0 da 211 cv che spinge la 250 4Matic) e Diesel (2.1 da 170 oppure 204 cv), tutti con il cambio automatico a nove marce 9-G Tronic e la trazione integrale permanente. Per le unità a gasolio, Mercedes dichiara il consumo medio di soli 5 litri ogni 100 km ed emissioni di CO2 ridotte a 129 g/km, ma il progresso più significativo lo compirà sotto questo profilo la versione ibrida 350e 4Matic in arrivo a inizio 2016: autonomia di 34 km in modalità solo elettrica e rilascio di 60 g/km di CO2 a fron-

te di 320 cv e 235 orari di velocità.

La GLC non è nata per correre né invita a farlo, ma risulta più di-

namica e messa meglio su strada rispetto all'antenata. Con il Diesel più potente e il *set-up* più

spinto assicura una buona reattività, un discreto allungo, una risposta pronta e progressiva del-

lo sterzo e, più in generale, un comportamento che in tutte le situazioni asseconda bene le richieste del guidatore, al quale è affidata la scelta tra i 5 programmi di marcia del sistema Dynamic Select.

Dalle berline medie e grandi della marca, la GLC riprende inoltre vari sistemi di assistenza alla guida (dal Collision Prevention Assist che aiuta a evitare i tamponamenti al Park Assist che permette all'auto di parcheggiare da sola). Peculiare è invece l'Off-road Engineering package, che in combinazione con le sospensioni pneumatiche Air Body Control incrementa la capacità della GLC nel fuoristrada.



**POTENTE** A disposizione un motore 4 cilindri turbo-benzina (211 cv) e uno diesel (170 oppure 204 cv)

⇒ **A bordo** Al volante e da passeggero

## Nissan Pulsar, per apprezzarla bisogna salirci

Vero che è sobria, ma l'interno è super. La versione Dig-T 190: con un litro 5,7 km

Pierluigi Bonora

**Milano** «Inventare prodotti che non c'erano» è lo slogan di Nissan. E Micra, prima auto con il servosterzo di serie, o Juke, primo esempio di Suv compatto, o ancora Leaf, prima elettrica di serie, per non parlare degli importanti risultati ottenuti nella guida autonoma, lo testimoniano. Ma se si osserva la berlina «media» Pulsar, ci si chiede cosa ci sia di nuovo oppure di originale. È infatti piuttosto sobria e molto conta il colore della carrozzeria per dare vivacità al modello. La nostra prova, dunque, inizia con la quasi certezza di guidare la *solita* auto: sicu-

ra, efficiente e con la necessaria tecnologia per essere al passo con i tempi.

Ben venga, dunque, il colore granata (il modello in foto fa parte della documentazione stampa), per quel pizzico di sprint che non guasta mai. Ma per capire come Nissan anche in questo caso ha tenuto fede al suo *claim*, è necessario guidare questa Pulsar e fare anche da passeggero, davanti e dietro. Ci si accorge, così, delle peculiarità uniche di Pulsar, a partire dall'abitabilità: grazie a un passo di 2.700 mm, i passeggeri posteriori beneficiano di uno spazio longitudinale di 692 mm. Quindi, anche per chi è alto o robusto, nessuna problema per le

gambe. Comoda e spaziosa, dunque. Il vano di carico, inoltre, può raggiungere una capacità di 1.395 litri. Utilissima, nelle manovre, è la telecamera con vista dall'alto a 360°. La versione che abbiamo guidato è quella denominata Dig-T 190,



**CONFORTIVOLE** Nissan Pulsar si distingue per comfort ed efficienza

con il nuovo motore 1.6 Euro 6 turbo-compresso a iniezione diretta di benzina da 190 cavalli e 240 Nm di coppia massima disponibile già a 2.000 giri/minuto (consumo medio 5,7 litri per 100 km, 134 grammi di CO2 emessi ogni km).

La versione più potente della gamma unisce alle ottime prestazioni e all'efficienza, l'aspetto della comodità e della facilità di guida. È disponibile il pacchetto «Safety Shield», che include il sistema che avvisa del cambio di corsia involontario, la copertura dell'angolo cieco e l'allerta relativo agli oggetti in movimento.

Insomma, una vettura (sicuramente adatta anche a una famiglia) da testare prima di esprimere giudizi. La nuova Pulsar Dig-T 190 è in vendita a 23.690 (Acenta) e 26.480 euro (Tekna).

**TOUR DI ISRAELE E PETRA:  
UN MOSAICO DI STORIA,  
CULTURA E RELIGIONE**

I viaggi de  
il Giornale

Israele

Posti  
limitati  
prenota  
subito

Partenza  
BIS dal  
16 ottobre

Per informazioni e prenotazioni:  
Passatempo, tel. 035/403530; info@passatempo.it