



» di Massimo Ghenzer*

Strisce pedonali

LE CASE

MOTIVINO

CHI VENDE

Tempo fa c'erano le «utilitarie». Vetture benemerite che hanno motorizzato le masse dando accesso alla libertà di movimento. Si comprava quella che prometteva costi di gestione contenuti e bassi consumi. Ora, nel guidare una «ex utilitaria», e se si va con la memoria alle origini, si ha la prova come il settore industriale dell'auto abbia ribaltato il suo approccio al mercato. Le attuali vetture di piccole dimensioni sono di qualità elevata. La manutenzione programmata, se fatta con regolarità, è predittiva e allunga di molto la vita utile del motore e di tutte le parti meccaniche. La connettività con il mondo esterno è diffusa in queste piccole vetture come in quelle di lusso. Si ha tuttavia l'impressione che tutto questo progresso tecnologico ed emotivo tardi a essere utilizzato e rappresentato nei processi di vendita da parte dei distributori. Le Case si affidano ai siti web per favorire l'informazione e la configurazione del modello preferito. La chiarezza e l'utilizzo di questi siti, per una utenza media, non è così *customer friendly* come si vorrebbe e, nei saloni, i venditori non sempre sembrano disponibili ad assecondare il cliente assumendo un ruolo consulenziale da esperti. Si pensa, che i clienti siano soltanto interessati alla trattativa economica.



Le ricerche che conduciamo confermano che la spiegazione chiara e completa delle caratteristiche del prodotto, la prova su strada, la consapevolezza di avere nel venditore un «amico» esperto, sono così fondamentali al cliente, da indurlo a cambiare la scelta del venditore se non soddisfatti. Le Case che sono alla guida delle reti di vendita, hanno investito somme gigantesche nella progettazione e costruzione di nuovi prodotti, mentre hanno ridotto gli investimenti relativi alla motivazione e guida dei distributori. Producono una quantità enorme di dati e di analisi, ma quando si tratta di fare i passi necessari per migliorare in maniera concreta e riscontrabile i processi di vendita e di gestione del post vendita, e rendere i clienti più soddisfatti, non sembra che abbiano sempre trovato il giusto percorso. Il tema del processo «virtuoso» di distribuzione e vendita del prodotto auto rimane ancora aperto e, per il momento, sembra essere ricco di analisi, ma un po' meno di attuazioni concrete.

*Presidente Areté Methodos

MOTORI

a cura di Pierluigi Bonora



AVANTI

La nuova BMW Serie 5 Berlina. «La tecnologia della guida assistita è al massimo dei livelli ora in commercio - spiega, in una nota, Bmw Group Italia -; oggi questa guida ha dei limiti tecnici e normativi, ma rappresenta uno stadio avanzato che ci porterà verso qualcosa di diverso»

PREMIUM

Bmw Serie 5 è una sicurezza Il futuro a portata di volante

La nuova berlina è già pronta per la guida autonoma Potente e dai consumi contenuti. Agile e silenziosa

Bruno De Prato

Salò (Brescia) Salire a bordo della nuova Bmw Serie 5 è come aprire uno spiraglio sul futuro dell'automobilismo. La nuova berlina di Monaco è un formidabile concentrato di soluzioni *hi-tech* che anticipano funzionalità di cui ancora pochi anni fa si vagheggiava solamente, in attesa che le tecnologie relative maturassero e diventassero effettivamente accessibili. Con la nuova Serie 5 l'attesa è finita, le tecnologie che si apprestano a modificare il nostro rapporto con l'automobile e con la sua guida sono arrivate. Sono addirittura in anticipo. Infatti, i suoi sistemi e le sue funzionalità sono collegate in rete attraverso il *cloud* e, quando la rete sarà potenziata e amplificata, potranno dialogare con i sistemi delle altre vetture sulla strada per meglio coordinare il traffico e renderlo più agile e sicuro.

Per il momento il dialogo in rete è possibile. Tra vetture Bmw di ultimissima generazione, ma sono attive altre funzionalità di grande rilevanza, come il *Driving Assistant Plus*, che assicura una formidabile assistenza alla sicurezza in quanto i 20 sensori di cui la Serie 5 è dotata, più un avanzato sistema Gps, sono in grado di prevenire collisioni, assistere e stabilizzare la berlina nei rapidi cambi di corsia in caso di emergenza, sterzare automaticamente per mantenere la vettura nella corsia, regolare la velocità su quella del veicolo che precede, ma anche in base alla segnaletica, avvertire del traffico in arrivo dai lati nelle uscite cieche in retromarcia. Ma, in combinazione con il Gps e con il sistema di navigazione, il dispositivo è in grado

di pilotare autonomamente la berlina sulla rotta predisposta. Si può anche lasciare il volante, ma dopo 20 secondi il sistema richiede che il pilota lo riprenda in quanto la rete non è in grado di sostenere la guida

autonoma. La chiave elettronica consente di attuare una serie di operazioni a distanza, tra cui la possibilità di parcheggiare in uno spazio angusto, guidando la vettura dall'esterno. Il sistema anti-collisione pre-

viene qualsiasi «strisciata». Ci fermiamo qui perché la nuova Serie 5 Berlina non è un *video-game*, è solo la vettura dall'elettronica più avanzata disponibile nella sua classe. Ma è anche una Bmw assoluta, «la Bmw

Berlina» per antonomasia, stando ai numeri di vendita in tutto il mondo: oltre 8 milioni quelle prodotte dalla nascita del modello, nel 1972. La nuova edizione ha uno stile più muscoloso rispetto grazie alla forte personalità estetica del frontale e alle decise nervature che marcano le fiancate. Gli interni sono impeccabili, come sempre in Bmw, e il comfort, a partire da quello acustico, è superbo. Come pure la qualità di guida, solida, precisa, agile e sicura anche senza gli ausili elettronici. Abbiamo provato la nuova Serie 5 Berlina nella versione 530d, anche con trazione integrale: 265 cv di potenza e fluidità di erogazione con consumi irrisori. Prezzi a partire da 50.800 euro.

SPORT UTILITY VEHICLE

Mercedes GLA con ancora più grinta

Il modello tedesco rivisitato con un occhio di riguardo alla versatilità

Milano Ci sono la passione e la competenza degli uomini del marketing Mercedes Italia nella edizione 2017 di Mercedes GLA, il Suv compatto che, nato nel 2013, ha immediatamente raccolto un solido consenso che ha ulteriormente rafforzando la presenza di tutta la gamma che la Casa schiera nel settore, articolata su sette linee di modelli, la più ampia nel segmento *premium*. A Stoccarda qualcuno ha notato la piacevolezza della speciale esecuzione GLA Enduro, ad assetto rialzato, sviluppata da Mercedes Italia e che ha estratto da GLA base ancora più potenziale per la guida in fuoristrada.

Ora Mercedes propone GLA in esecuzione *standard*, oppure *comfort offroad* con sospensioni rialzate di 30 mm, o, infine, assetto ribassato, in combinazione con l'allestimento AMG Line. La possibilità di scegliere tra questa gamma di assetti dinamici sottolinea come Mercedes GLA sia cresciuta in versatilità per soddisfare una nuo-

va generazione di clienti, attratti dal marchio e dalla consistenza di questo specifico modello. Non solo.

Il Suv GLA è stato sottoposto a una meticolosa rivisitazione sia estetica sia aerodinamica, con il risultato che, con l'assetto *standard*, il valore del Cx è sceso a 0,28 dal precedente 0,29. Nuovo è il disegno dei paraurti, nuovi sono i fari con unità LED, al posto dei precedenti bi-xenon. Nuove anche le ruote di disegno sportivo, ovviamente in lega leggera e in misura a partire da 17 pollici e con pneumatici di sezione maggiorata. Grande attenzione è stata riservata alla qualità della finizione dell'abitacolo e al comfort, a partire dall'accessibilità e dalla impostazione di guida, molto razionale e confortevole. Al centro della plancia è ora posto un *display* di ben 8 pollici che funge da centrale di *infotainment* e sul quale, tramite un comando posto ben a portata al centro della console, vengono richiamate tutte le funzioni dei

vari sistemi di assistenza alla guida e alla sicurezza, oltre alla visione panoramica a 360° di quanto accade attorno all'auto in manovra. Molto nutrita la gamma dei propulsori proposti, con doverosa attenzione per quanto attiene i turbodiesel. Si parte dal Renault 1.5 litri con potenza di 109 cv che equipaggia GLA 180 d, solido ed economicissimo. Per chi vuole più potenza, e soprattutto più coppia, il mitico Mercedes 2.2 litri viene proposto in due livelli di potenza: 136 cv su GLA 200 d, anche in combinazione con trazione integrale 4Matic, e 177 cv, su GLA 220 d, con o senza trazione integrale.

La proposta di propulsori a benzina è articolata su cilindrate analoghe, con il motore di ingresso di 1.6 litri turbo-iniezione diretta e il 2.0 turbo-iniezione diretta. Le potenze vanno da 122 fino a 211 cv. Al top della gamma è disponibile il 2.0 turbo-iniezione diretta che equipaggia la versione AMG e che, con i suoi 381 cv, rende la nuova GLA, debitamente assettata e esclusivamente a trazione integrale 4Matic, un bolide in grado di raggiungere i 250 orari. Tutte le motorizzazioni sono disponibili con cambio automatico-sequenziale a doppia frizione a sette rapporti, assolutamente impeccabile.

Al confronto con la strada, Mercedes GLA ha messo in mostra una grande qualità di comfort, l'ottimo assetto e l'eccellenza della connettività e delle elettroniche di assistenza alla guida e alla sicurezza. Prezzi a partire da 31.020 euro.

MUSCOLOSA

Mercedes GLA si rifà il trucco per il 2017 ed ecco la nuova versione che sfoggia un linguaggio stilistico ancora più incisivo e una ricca dotazione

