

MOTORI

SCATENATE IN PISTA

305 km/h
Velocità massima limitata

100 km/h

3,8 secondi
già dopo

M4 GTS

R8 V10

Quanto ad Audi, riflettori puntati sulle mille e accattivanti prestazioni e forme della R8. Nella versione R8V10 che sarà affiancata nell'anno dalla R8 V10 Spider. E questo per consolidare, come vero brand, «Audi Sport», diretta emanazione della divisione Motorsport del marchio che cura lo sviluppo dei modelli più "spinti" di casa Audi

Per il 30° compleanno di Bmw M3, prodotta a partire dal 1986, la Casa di Monaco ha deciso di lanciare la M4 GTS in soli 700 esemplari. M4 GTS risulta essere il modello più agile, radicale e dinamico della serie

L'EGO

TEDESCHE ALLA FRUSTA

Un pieno di adrenalina con le super Audi e Bmw

Gabriele Villa

Monza-Imola Sono usciti con due tedesche, ma, per favore, non dite niente a mia moglie. In realtà, lo ammetto, sono state ben più di due. Sono state tante. Ognuna con la sua personalità, il suo caratterino. Uniche, nel loro genere. Esuberanti. Reattive. Pronte a rispondere a ogni richiesta di accelerazione. Ma, altrettanto pronte a mettermi a posto, con una decisa frenata, al momento opportuno. La loro è una storia gloriosa, dato che appartengono a due famiglie-bene. Amiche e nemiche da sempre. Così, per non fare torti, ho fatto un giro, anzi più di un giro (a Monza), prima con le Bmw. E, tempo di recuperare energie e concentrazione, una settimana dopo, ho fatto un giro, anzi più di un giro (a Imola), con le altre, le Audi. E, sempre per non innescare gelosie tra loro, ho zigzagato tra i birilli, accelerato e frenato e, ebbene sì, anche sovrasterzato, con ognuna di loro. Tutto alla luce del sole. E anche sotto la pioggia. Artificiale, ma ugualmente insidiosa. Aprendo così la mia personalissima stagione dei Gran Pre-

Brividi e tanto divertimento al volante di R8 V10 e M4 GTS. Dindo Capello e Siegfried Stohr gli istruttori. Velocità e nozioni sulla sicurezza

mi: un pieno di adrenalina. Che mi ha regalato maggiore *Experience*. O, meglio, *Bmw Driving Experience*, considerato che a Monza tutto si è svolto sotto la supervisione di Siegfried Stohr e dei suoi istruttori, un sodalizio didattico nato 31 anni fa con i primi corsi di guida Bmw.

Un'opportunità che Bmw ha deciso di proporre ai clienti di sempre e a quelli potenziali di domani, per acquistare confidenza e sicurezza di fronte a ogni eventuale situazione di pericolo e di emergenza. Nel traffico di ogni giorno, in città. Per non farsi sorprendere da ogni condizione meteo, ma anche per lasciarsi coinvolgere nella più sportiva e dinamica delle avventure: quella su una pista. Per sentirsi davvero piloti per un giorno. Solo lo scorso anno, sono stati oltre un migliaio i partecipanti

ai corsi di guida sicura Bmw. A disposizione degli «studenti» 20 programmi differenti e un parco auto che, per la stagione 2016, sarà composto da 23 vetture tra cui M4, 430i Coupè, 318d, Active Tourer 218d. Per l'anno del centenario, Bmw ha deciso di giocare le sue carte con la piccola M2, ma anche con versioni speciali dedicate agli amanti della velocità, la M4 GTS e la M6 Competition Edition.

Curiosità: la M4 GTS monta il motore turbo sei cilindri in linea dalla cilindrata di 3.0 della M3/M4, integrato dall'innovativa tecnica d'iniezione d'acqua che ne incrementa significativamente la potenza elevandola a 368 kW/500 cv, nonché la coppia a 600 Nm. E, gelosie a parte, eccomi a Imola, dove, dividendomi tra corse in pista e le prove di abilità con gli istruttori di

Audi Sport Italia, ho ascoltato un anfrone d'eccezione celebrare il carattere sportivo di Audi: Rinaldo, meglio conosciuto come Dindo, Capello. Vincitore, tra l'altro di tre «24 ore di Le Mans» guarda caso una su R8 Sport e una al volante di una R10. Saperne sempre di più di motori e di Audi per dialogare con una clientela sempre più esigente e preparata sarà la filosofia che animerà la formazione della Casa. Una strategia destinata alla gamma R e RS che porterà a realizzare dei «corner di alta specializzazione» in 17 concessionarie selezionate, proprio per la vendita delle vetture di nicchia. La gamma Audi Sport, composta da RS3, RS Q3, RS6 Avant, RS7 Sportback e R8V10 coupè, è stata appena integrata dal recente debutto delle nuove versioni performance di RS Q3, RS6 Avant e RS7 Sportback e dalla versione plus di R8 V10 coupè.

Ma le sorprese non finiscono perché nell'anno debutteranno anche la nuova R8 V10 spider e le nuove TT RS coupè e roadster. Perché la logica commerciale della Casa di Ingolstadt resta quella di introdurre almeno una novità ogni anno e di sviluppare in parallelo la versione RS con il modello di base. Risultato? Secondo piloti e istruttori, ma anche allievi, sedotti dal fascino tedesco: il piacere. Di guidare un mezzo con caratteristiche tecniche da pista ma adatto all'uso quotidiano su strada. Che, all'accensione dell'auto, riporta le emozioni di 32 Campionati internazionali vinti e le esperienze di oltre 35 anni di frequentazione delle piste del mondo.

TESTER PER UN GIORNO



**Questa Range Rover Sport Hybrid consuma come una «compatta»
Tante ore a bordo senza stancarsi**

di Luigi Napoli*

Al primo impatto, la Range Rover Sport Hybrid è davvero grande. Io sono alto un metro e novantacinque e non è facile sentirmi alla «pari» con un'auto, ma con lei è inevitabile, fatte le dovute proporzioni, visto il suo metro e settantotto di altezza e i quasi due metri di larghezza: è una macchina proprio grande. La lunghezza di 485 cm la rende un po' più «umana», ma le due tonnellate e mezza di stazza si vedono tutte e le conferiscono un aspetto possente, anche se poi, nel complesso, l'auto è elegante e affascinante come tutte le Range Rover. In più, si arricchisce di diversi particolari che la rendono anche sportiva, come il tetto spiovente verso la coda con lo spoiler e le prese d'aria sul cofano e sul parafrangente, caratterizzate, queste ultime, dal badge Hybrid. Sì, perché questa è un'auto ibrida ed è la prima della Casa britannica. Quindi al motore termico TDV6 si aggiunge un motore elettrico da 35 kW inserito nel cambio automatico a controllo elettronico a otto rapporti.

La potenza complessiva per questo bolide di lusso è di 353 cv a 4.000 giri/minuto con una coppia di 700 Nm; accelerazione da 0 a 100 in 7,9 secondi e velocità massima di 210 km/h. La

versione provata è la HSE, che ha un prezzo base di 93.000 euro.

Salendo in macchina si possono apprezzare due cose: l'elevata altezza dal suolo e il trionfo di pelle e finiture pregiate. Dopo aver preso un minimo di confidenza con le regolazioni elettroniche, si ci mette comodi e si regola elettronicamente anche il volante. Lo spazio non manca e per non rinunciare a nulla, le batterie sono state poste sotto il telaio. I consumi medi di carburante si abbassano notevolmente, come se fosse un'utilitaria, con una media dichiarata davvero notevole di 16 km/litro nel misto ed emissioni di soli 164 grammi/km di CO₂.

La spinta è impressionante e il cambio risulta molto fluido in tutte le condizioni. Anche quando si accelera di scatto per un sorpasso, si avverte la «scalata», ma la fluidità non ne risente. Unico neo, nelle ripartenze da fermo, soprattutto in entrata nelle rotatorie, si avverte una leggera inerzia del motore che, a volte, fa perdere l'attimo d'ingresso.

La comodità è la sensazione predominante in questa macchina. La leggerezza e il piacere di guida. La prova è durata un'intera giornata, ma non ho avvertito la minima stanchezza ed è stato un vero piacere.

*Dirigente (Cesano M.-Monza/Brianza)

» di Massimo Ghenzer*

Strisce pedonali

Quel datore di lavoro chiamato auto

V è stato un momento in cui il settore industriale di progettazione, produzione e vendita delle auto,



era considerato statico. I giovani laureati, non solo in Italia ma nel mondo, non lo consideravano più un settore merceologico attraente, e si indirizzavano alle banche d'affari e all'It. L'industria dell'auto continuava così a rivolgersi ai migliori talenti che le università sfornavano, ma doveva accontentarsi ad assumere i laureati non apicali sia nelle discipline tecniche sia in quelle finanziarie e del marketing.

Ora il vento sta cambiando e il settore, spinto da un mercato mondiale in grande crescita, torna a essere considerato come un «datore di lavoro da scegliere». Peraltro, se si va indietro di due o tre lustri e si comparano le auto di allora con quelle attuali, il miglioramento è impressionante per qualità, consumi, emissioni, sicurezza, formule d'acquisto e quant'altro. Il lancio dell'ibrido, i motori elettrici, presto quelli a idrogeno, denotano una grande vitalità. Oggi si parla di esigenze di mobilità oltre che di acquisto. Il consumatore idealmente ha bisogno, nel proprio stile di vita, di più tipologie di auto. Quella per tutti i giorni, per i fine settimana, per le vacanze. Se non è in grado di acquistare tutte queste diverse tipologie di auto, perché non acquistare chilometri/mese da ripartire tra le varie e differenti necessità? Il settore ne è consapevole e sta studiando le formule migliori per fornire questo tipo di servizio innovativo. Per ora è stata introdotta sul mercato una formula di noleggio dove il consumatore, individuata la vettura di cui necessita, acquista i chilometri e può «ricaricarli» al bisogno. Le Case più innovative stanno creando strutture organizzative dedicate allo studio di questo potenziale mercato. Ma l'innovazione non si ferma qui. I costruttori, infatti, in collaborazione con i giganti californiani della tecnologia informatica, vogliono auto sempre più connesse, una contiguità tra mondo dell'it e quello dell'auto, a beneficio anche della sicurezza e del sociale.

E ora si vuole progettare anche l'auto che è in grado di muoversi senza che il guidatore si impegni nel condurla. Sogno o possibile realtà industriale? Una cosa è sicura: il mondo dell'auto è in continuo fermento. C'è n'è abbastanza per motivare i più raffinati cervelli mondiali a impegnarsi in un percorso di continua crescita.

*Presidente Areté-Methodos