

VOLVO V90 E S90

Ora è guida assistita

Wagon e berlina col Pilot Assist, primo passo verso l'autonomia

di Pasquale Di Santillo
INVIATO A TRANI

Ognuno cerca il suo Santo Graal un po' dove vuole. E se nell'automotive 3.0, il Santo Graal è la guida autonoma, è indubbio che Volvo abbia scelto il posto giusto per chiarire la propria posizione sul tema mentre gonfia il petto mostrando gli ultimi due gioielli in arrivo entro questo mese in concessionaria, la S90 e la V90.

CONTRASTO. Trani è una cittadina un po' magica, storicamente porto fondamentale del Mediterraneo e proprio per questa scelta dall'Ordine dei Templari come punto di partenza e di arrivo non solo dei suoi Crociati, ma anche per i pellegrini in viaggio per Gerusalemme. E fa un po' effetto vedere aggirarsi tra la Cattedrale, la Chiesa di Ognissanti e le mura di origini normanne, questi gioielli della mobilità moderna. Primo tentativo serio, così almeno dicono gli uomini Volvo, di entrare con S90 nelle berline di lusso, e con V90 di confermare una tradizione di successo, quella delle wagon. Successo che su scala Mondiale è confermato da numeri di vendita in positivo da sedici mesi di fila (+6% a settembre, +9,6 nei primi nove mesi dell'anno dopo il 2015, l'anno dei record) mentre in Italia siamo al +2% globale, figlio di un settembre in chiaroscuro.

NUOVA GENERAZIONE. Comunque, la presentazione "vista mare" rammenta che i due nuovi modelli cinesvedesi proseguono il discorso avviato dal nuovo corso lanciato dal super SUV XC90, il salto in movimento che tra progettazione e contenuti si fonda

su quattro elementi. Da una parte le piattaforme modulari Spa (60 e 90) e Cma per le compatte (arriveranno 9 nuovi modelli nei prossimi tre anni); dall'altra i motori a 4 o 3 cilindri. Poi l'elettrificazione con Volvo che ha annunciato il suo obiettivo di portare su strada 1 milione di auto elettriche entro il 2025 e infine la guida autonoma, nella quale Volvo è stata sempre all'avanguardia ma che vuole gestire in maniera progressiva e realizzarla davvero entro il 2020-2022. Quando cioè avrà praticamente azzerato i rischi di una tecnologia così "giovane".

GUIDA ASSISTITA. Eccolo, il Santo Graal di Volvo, la Casa che da anni porta avanti la politica di zero incidenti costretti quasi a "frenare", parlando del suo Pilot Assist già montato sulla S90 e sulla V90 che nel tratto autostradale che da Bari porta a Trani dimostra tutte le sue qualità. Perché per Volvo, il Pilot Assist non è guida autonoma, ma guida assistita. Il conducente rimane al centro delle funzioni della macchina, con le mani ben attaccate al volante. Oddio, a dire la verità si può anche lasciare, perché il sistema mantiene sempre la distanza di sicurezza, fa rimanere la vettura - a velocità costante - in carreggiata modificando di poco le traiettorie fino a 130 km/h e riconoscendo i segnali stradali. Ma se le mani non tornano al loro posto, sul volante, entro 30 secondi, il sistema si disattiva. Per la cronaca, il Pilot Assist segnala anche grandi ostacoli sulla strada, forte dell'esperienza svedese dove ogni anno si verificano qualcosa come 6.000 incidenti a causa di alci che attraversano la strada... Insomma, è uno primo step "gestito" verso la guida



Una bella immagine che comprende sia la Volvo S90, a sinistra, che la Volvo V90 sotto la Cattedrale di Trani



Un dettaglio degli eleganti interni della Volvo V90



Un primo piano dinamico della Volvo V90

da autonoma.

TRADIZIONE. Un pacchetto che non sa di futuro ma di presente, incastonato nella tradizionale premium stile Volvo, con interni in legno chiaro, caldi e accoglienti, pelli raffinate e un design capace di nascondere anche il grande display per comandi e infotainment.

Quattro i motori al lancio, due benzina e due diesel. I primi sono il 2.0 T6 AWD tur-

bo da 320 cv e il 2.0 turbo T5 AWD/FWD da 254 cv. I diesel il 2.0 D5 AWD AUT da 235 cv e il D4 AUT da 190 cv. Più avanti per l'Italia arriverà un D3 a gasolio mentre invece la prossima estate si completerà la gamma con una versione ibrida T8 da 407 cv. I prezzi partono da 44.600 euro per arrivare al top di gamma di 66.000 euro. Ma il Graal val bene la spesa, ovviamente assistita.

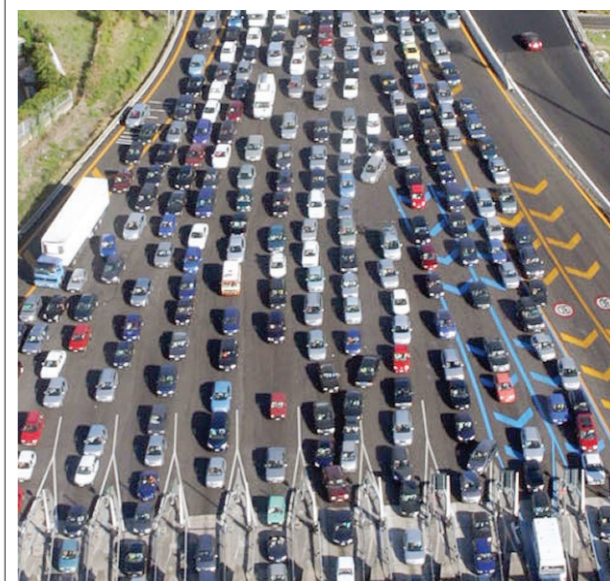
© RIPRODUZIONE RISERVATA

OSSERVATORIO MOBILITÀ

di Massimo Ghenzer*



GLOBALIZZAZIONE UN VANTAGGIO PER IL CONSUMATORE?



Auto incolonnate in fila a un casello autostradale

Il tema della globalizzazione, centrale a tutto il sistema industriale e al sistema della distribuzione e commercializzazione dell'automobile dovrebbe essere analizzato in maniera da diffondere i suoi risultati e capire se la strada che si sta percorrendo è corretta per tutti gli attori.

Quando questo processo iniziò, il concetto era "think global and act local". Un concetto corretto e condivisibile ma estremamente difficile da operare. Quello che è accaduto in questi decenni, ha portato il cambiamento della centralità strategica progettuale e di marketing dalle principali Nazioni ai Continenti. Ogni grande azienda automobilistica ha una chiara strategia per l'Europa per il Nord America, per l'Asia e così via, mentre la strategia per i singoli Paesi, si rifà a quella centrale. I singoli Paesi si adoperano per distribuire al meglio, in maniera profittevole, i prodotti che sostanzialmente vengono concepiti dalle centrali europee che ne fissano anche i prezzi e in qualche modo la comunicazione.

È questo un percorso corretto ed in linea con l'assunto di "think global and act local"? È una domanda per la quale non esiste una risposta definitiva e valida per ogni brand, ma certamente è un tema che deve essere costantemente presidiato in modo da stabilire, almeno nei Paesi

principali dei vari Continenti, una affinità chiara e precisa tra i desiderata del mercato e della clientela e l'offerta del brand.

I vantaggi della globalizzazione hanno consentito di concepire prodotti innovativi, di grande qualità, di lunga durata, che mantengono il prezzo an-

Anche da noi auto di maggior qualità e durata, ma Italia periferica rispetto ai centri decisionali

che dopo anni dall'immatricolazione e ben difficilmente lasciano l'utente a piedi. La sicurezza delle auto è nettamente migliorata, così come le emissioni, i consumi e l'innovazione che si sta portando anche alla guida autonoma e alla vettura connessa.

Quindi possiamo dire che in qualche modo il cliente italiano ha tratto beneficio dal tema della globalizzazione e della centralizzazione strategica. Rimane il rammarico che il nostro Paese, uno dei grandi nella progettazione dell'auto sia sempre più periferico ai centri decisionali dell'Europa Continentale e impieghi i suoi talenti, sempre più, al di fuori dei confini nazionali.

* Presidente di Areté Methodos
© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO A METANO

L'Italia è sempre più leader

FCA, Iveco e Snam hanno sottoscritto un memorandum per incrementare lo sviluppo del metano per autotrazione in Italia, già leader del segmento in Europa. L'obiettivo, a fronte di un investimento oltre 200 milioni, è allargare la rete degli impianti e triplicare il numero di vetture circolanti a gas, meno inquinante di benzina e gasolio.

MASERATI

Vento in poppa con Levante

Maserati chiude i primi 9 mesi dell'anno con un incoraggiante +22% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il Tridente modenese, a settembre, ha addirittura fatto segnare +115%: il merito è degli aggiornamenti della gamma, riguardanti Ghibli e Quattroporte, e di Levante, prima sport utility del marchio, appena arrivata sul mercato britannico.

SICUREZZA

La guida autonoma cerca risposte

In caso di incidente con auto a guida autonoma, chi o cosa è meglio sacrificare? Prova a capirlo il MIT di Boston con una sorta di quiz che propone 13 situazioni a rischio incidente. Per ognuna, scelta tra due soluzioni. Un esempio: meglio investire una donna incinta che passa col rosso o un pedone che cammina sulle strisce con il verde?

AUDI

TT RS, furia elegante con 5 cilindri e 400 cv

di Bruno de Prato

«Perché un 5 cilindri 2.5 litri invece di un V6 3.0 litri? Certo, il V6 è più corto e sarebbe stato più facile inserirlo trasversalmente, completo di cambio e rinvii per la trazione integrale. E i nostri V6 3.0 litri sono motori straordinari. Ma il 5 cilindri è parte della nostra tradizione, come la trazione "quattro" e la tradizione è una componente fondamentale del fascino di un'auto molto speciale come la nuova AUDI TT RS».

Stephan Winkelmann, CEO della prestigiosa divisione Quattro GmbH di AUDI ha perfettamente ragione: la storia delle AUDI più prestigiose, performanti e vincenti parte dalle accoppiate di un motore 5 cilindri turbo con la trazione integrale che ha reso leggendarie nel Mondiale Rally le im-



Le forme sempre più sportive dell'AUDI TT RS

prese della AUDI Quattro originale. La nuova AUDI TT RS è frutto di un progetto raffinato nato attorno ad una nuova edizione del 5 cilindri 2.5 litri, accuratamente alleggerito e reso più compatto, ma soprattutto molto potente: ben 400 cv con una curva di erogazione poderosa. Il cambio S-Tronic a 7 marce e una trazio-

ne integrale evoluta completano un sistema performante, assistito da un autotelaio che ha dimostrato una calibratura super sulla pista di Jarama. L'assetto sospensioni-ruote assicura una guida sia estrema in pista, sia confortevole e sicura su strada. Il poderoso 5 cilindri turbo vanta una sorprendente elasticità già a regimi "borghe-

si", ma poi, se si allunga oltre i 5000, tira fuori la tigre che è in lui. La tenuta alle accelerazioni laterali in curva arriva a valori superiori ad 1g, con risposta allo sterzo precisa, immediata. Su strada i margini di sicurezza sono straordinari grazie all'impianto frenante Brembo. Ovviamente ci sono tutti gli ausili elettronici di assistenza alla guida. Come sempre AUDI TT, anche in questa splendida versione RS, è proposta con carrozzeria coupé 2+2, sia Cabrio, due posti secchi. A noi è piaciuto di più il Coupé, grintosissimo, fratello minore della R8.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA

Modello: Audi TT RS Coupé
Motore: cinque cilindri turbo-iniezione diretta 2.5 litri
Potenza: 400 cv
Coppia: 480 Nm
Cambio: S-Tronic automatico-sequenziale doppia frizione 7 marce
Velocità massima: 280 km/h
Accelerazione 0-100 km/h: 3"7
Consumo medio: 8,2 litri/100km
Emissioni CO2: 187 g/km
Dimensioni: lunghezza 4,191 m; larghezza 1,832 m; altezza 1,344 m
Prezzo: 73.700 euro
Commercializzazione: fine 2016

MOTO GUZZI

MGX21, il gigante docile della strada si fa hi tech

Quest'anno, al grande raduno di settembre con cui si celebra il compleanno della Moto Guzzi, la folla dei fedelissimi era straripante perché Moto Guzzi compiva 95 anni e sono arrivati anche dall'Australia a invadere lo storico stabilimento di Mandello dove hanno potuto ammirare l'ultima e più affascinante creazione di Miguel Galluzzi, direttore del Piaggio Advanced Design Center di Pasadena, Cal.

Si chiama MGX21 ed è la variazione più estrema sul tema delle attuali California. Tutta rivestita in fibra di carbonio, con una geometria di sterzo da chopper a complementare una ruota anteriore da 21 pollici, MGX21 è un colpo di genio del designer argentino coniugato, con grandissima raffinatezza e competenza, con una godibilità "motociclistica" che solo la tradizione Moto Guzzi pote-



Una bella immagine della nuova Moto Guzzi MGX21

va tirare fuori da una ciclistica apparentemente così improbabile. Affascinante, opulenta, MGX21 è conseguentemente pesante, ma basta fare i primi 10 metri e si scopre che è sorprendentemente bilanciata e docile. L'impostazione di guida è turistico-custom, con la carenatura a pipistrello che garantisce comfort contro la pressio-

ne dell'aria. Il classico bicilindrico a V trasversale di 90° da 1.4 litri è potente, ma soprattutto stupendamente elastico, e questo contribuisce all'inaspettata agilità di questa signora dell'autostrada. La personalità del design e della raffinata finizione in carbonio trova ulteriore esaltazione nei flash "rosso Mandello" dei coper-

LA SCHEDA

Modello: Moto Guzzi MGX21
Motore: 1.380 cc
Potenza: 96,6 cv
Cambio: meccanico 6 marce
Velocità massima: 195 km/h
Accelerazione 0-100 km/h: 4"
Consumo medio: 5l/100 km
Dimensioni: lunghezza 2,560 m; interasse 1,700 m; altezza sella 0,740 mm
Prezzo: 23.900 euro
Commercializzazione: attuale

chi delle valvole e delle pinze dei freni Brembo. Niente cromo o altro che possa distogliere dal fascino del nero opaco. Le due grandi carenature posteriori, che sembrano ispirate alla Vespa, ospitano due ampie borse asportabili. La dotazione è completa e fa di MGX21 un concentrato hi-tech, con i più avanzati sistemi elettronici di assistenza alla guida cui si aggiunge un raffinato impianto radio-stereo. MGX21 è anche la moto più connessa al mondo grazie alla sua piattaforma multimediale che si interfaccia con lo smartphone personale.

b.d.p.
© RIPRODUZIONE RISERVATA