

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il motore della storia

Forse non tutti sanno che il motore delle auto esiste per merito di una coppia di italiani. La creazione del primo propulsore a quattro tempi - quello di Nikolaus Otto e Karl Benz, datata 1886 - è infatti la conseguenza della scoperta di Eugenio Barsanti, sacerdote e insegnante di fisica a Pietrasanta, e degli sviluppi realizzati insieme a un ingegnere di Lucca, Felice Matteucci, che il 6 giugno 1853 (14 anni prima rispetto al brevetto di Otto) depositarono all'Accademia dei Georgofili di Firenze un documento con la descrizione dell'invenzione del primo motore a scoppio della storia. Quello che Barsanti e Matteucci di certo non sapevano invece è che 160 anni dopo, l'attuale politica finto-ecologista che demonizza l'automobile avrebbe fatto di tutto per distruggere una delle invenzioni più utili al progresso e alla libertà degli uomini. Ma questa, purtroppo, è tutta un'altra storia.



Classe E Coupé e Cabrio Mercedes mette d'accordo ragione e passione

Dopo la Berlina e la Station Wagon, Mercedes lancia anche le versioni Coupé e Cabrio che vanno a completare il rinnovamento dell'intera gamma Classe E. Il tutto nel rispetto di una tradizione molto importante che, secondo Eugenio Blasetti, responsabile prodotto di Mercedes-Benz Italia, «ci ha dato moltissime soddisfazioni con oltre 68.000 Coupé e 15.000 Cabrio vendute ad oggi». Anche Classe E Coupé e Cabrio, che debuttano nelle concessionarie proprio in questi giorni, «dal punto di vista estetico sono perfettamente in linea con il nuovo stile Mercedes che prevede l'eliminazione degli spigoli, a favore delle curve», spiega Blasetti. E il risultato mette d'accordo ragione e passione. Entrambe le vetture infatti sono esteticamente

apprezzabili, piuttosto eleganti e parecchio lussuose. Concetto quest'ultimo che merita una precisazione: «Tropo spesso - continua Blasetti - si parla di lusso come di qualcosa da criminalizzare, ma in realtà, per Mercedes, lusso significa soprattutto sicurezza e rispetto per l'ambiente». Disponibili con motori da 4 a 12 cilindri, con potenze da 180 a 600 CV, Classe E Coupé e Cabrio non sono vetture "derivate" ma realizzate ex novo, con a disposizione la tradizionale e affidabile tecnologia del marchio tedesco: le novità a bordo comprendono, per esempio, i nuovi quattro cilindri BlueDirect e i sistemi di assistenza alla guida (la lista della spesa è davvero lunga) raggruppati sotto la denominazione di "Intelligent Drive". Gli allestimenti per entrambe le vetture sono tre: Executive, Sport (+ 1.700 euro) e Premium (+ 7.000 euro). Il listino parte da 42.090 per la Coupé e da 47.110 per la Cabrio. Per gli appassionati delle Cabrio, la capote, rigorosamente in tela, si aziona in 20 secondi fino alla velocità massima di 40 km/h. Ferdinando Sarno

Il futuro è adesso

Con il ConnectedDrive mette in rete vettura, passeggeri e ambiente esterno e ora studia il "copilota" elettronico per la guida altamente automatizzata

DI ALBERTO CAPROTTI

Sempre connessi. Con il mondo, con il proprio lavoro, e ora anche viaggiando in automobile. Piaccia o meno, l'alienazione multimediale è già parte di noi e non potrà che esserlo sempre di più in futuro. Meno poesia, più tecnologia: la strada declinante non scalda certo il cuore ma se il tramonto della meccanica a vantaggio dell'elettronica comporta un sensibile aumento della sicurezza, allora il discorso cambia. E il progresso dei sistemi informativi e di controllo diventa, specie in automobile, il vero e irrinunciabile valore aggiunto. In questo Bmw dà l'impressione di guidare sempre un passo avanti a molti dei suoi concorrenti. Il marchio tedesco dopo essere stato il primo, nel 1994, ad avviare il sistema di navigazione integrato, dell'assistenza telematica in Europa e del collegamen-

to ad internet dalla vettura (2008), ora amplia sotto la sigla "ConnectedDrive" una serie impressionante di servizi in continua evoluzione. L'obiettivo a medio termine è quello di collegare in rete entro il 2017 circa 5 milioni di vetture Bmw in tutto il mondo con un sistema che consente l'interfaccia intelligente di auto, ambiente esterno e passeggeri. Per questo, dal prossimo mese di luglio la maggior parte dei modelli del costruttore bavarese sarà dotato di una scheda Sim fissa (quelle utilizzate per i normali telefoni cellulari), integrata nella vettura che consente il collegamento ad un portale clienti Bmw. Le potenzialità del sistema ConnectedDrive sono infinite (dall'infotainment alla chiamata di emergenza), e il cliente potrà scegliere e utilizza-

re i servizi che ritiene più interessanti e utili per le proprie esigenze per il periodo di tempo più congeniale. Oltre ai servizi in abbonamento, sono da tempo disponibili le applicazioni legate allo smartphone e gestite attraverso l'impianto multimedia della vettura. Alcune sono sviluppate direttamente da Bmw, come quella che consente di localizzare l'auto su una mappa o sbloccare e bloccare le porte a distanza e quella che permette di connettersi a Facebook e altro, ma sono disponibili varie app sviluppate da terzi e adattate all'interfaccia grafica della vettura. Funzioni e attività che possono ovviamente distrarre dalla guida. Per questo, Bmw ha inserito nel nuovo sistema di na-

vigazione Professional le funzioni di dettatura vocale, per ora limitate agli sms e alle e-mail, ma in futuro utilizzabili anche per altri scopi. L'aspetto legato alla sicurezza è tra i più innovativi, considerando che a partire dal 2015 la chiamata di soccorso automatica sarà obbligatoria per tutte le automobili nuove immatricolate nell'Unione Europea. Bmw ConnectedDrive offre questo servizio già oggi e con funzionalità molto più ampie di quelle che verranno richieste tra due anni. In caso di attivazione di un airbag ad esempio, viene emessa una chiamata di soccorso automatica al Bmw Call Center con rilevazione precisa del luogo dell'incidente. Le informazioni trasmesse includono, oltre alla posizione della vettura, anche il tipo di automobile e tutti i dati raccolti dai sensori della vettura, così da disporre di dettagli sul tipo e il livello di gravità della collisione utili ai soccorritori.

Un altro affascinante sviluppo del ConnectedDrive sul quale gli ingegneri di Bmw lavorano da alcuni anni è la creazione di un "copilota" elettronico che assista chi è al volante per una guida altamente automatizzata in autostrada. Già nel 2011 una vettura di prova del Bmw Group Forschung und Technik è stata guidata senza intervento del conducente sull'autostrada a più corsie A9 da Monaco di Baviera a Norimberga. «Questa vettura - spiegano i tecnici di Monaco - attraverso un sistema di sensori che si completano reciprocamente, come lidar, radar, ultrasuoni e telecamere montate su tutti i lati, frena, accelera e sorpassa da sola, sempre in modo adeguato alla situazione del traffico e nel rispetto del codice stradale. Fino ad oggi sono stati percorsi circa 10.000 chilometri di prova con risultati davvero confortanti». Il futuro insomma è già cominciato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Bmw Serie 3 GT, in vendita a partire dal 15 giugno

DI PAOLO CICCARONE

Potrebbe essere l'anello mancante fra la berlina e la station wagon, oppure la sintesi di quanto si desidera da una vettura: la nuova Bmw Serie 3 Gran Turismo che arriva in concessionaria in questo fine settimana, non è una berlina, tantomeno una coupé, figurarsi una station, ma vedendola con quel portellone posteriore con tanto di aletta a scomparsa, il vano bagagli che parte da oltre 520 litri e arriva a 1600, e quella linea elegante fuori dagli schemi, il sospetto che in una sola Bmw ce ne siano tre, è molto forte. Come anche la sensazione che da una parte o dall'altra questa Serie 3 GT possa togliere mercato ad altre concorrenti. Chi vuole un'auto con ampio carico, ovvero chi la usa per lavoro,

Serie 3 si regala la versione GT Un concentrato di spazio ed eleganza

trova la soluzione perfetta perché rispetto alla Touring, cioè la versione station di Serie 3, la nuova GT ha più spazio e un bagagliaio modulare che grazie allo schienale regolabile dei sedili posteriori, permette di "giocare" con le possibilità di gestione. Chi la usa per il tempo libero e ha famiglia, trova dimensioni interne che nelle auto di questa fascia si sogna. Infatti ci sono 7 centimetri in più per le gambe dei passeggeri posteriori. Chi invece la usa per rappresentanza, troverà una linea intrigante, specie nelle versioni coi colori scuri (il blu notte metallizzato è veramente stupendo). A

questo punto ci si potrebbe chiedere perché comprare una station o una berlina quando c'è la serie 3 Gran Turismo. Su alcuni mercati, vedi quelli asiatici e nord americano, è la vettura che manca per gente che vuole farsi notare e vivere alla grande, da noi europei è un modello in più nella Serie 3 che offre qualcosa di nuovo e intrigante. Poi, una volta al volante, si scopre che è la solita Bmw, nel senso che tutto quello che conosciamo è stato trasferito anche sulla GT. Novità, di rilievo, l'adozione del nuovo cambio automatico a otto rapporti, la prima trasmissione automatica che fa consumare

meno di un cambio manuale. E col motore turbodiesel di ingresso, il 1800 da 143 CV, c'è già tutto quello che serve anche se il 2.0 litri è già Euro 6, ovvero un passo avanti sulle norme antinquinamento. Si parte da 37.990 euro (se dicevano 38 mila forse stava male?) che con gli optional (minimi ma necessari) sfiorano il tetto dei 44 mila nelle versioni più complete, non pochi ma c'era da aspettarselo. A luglio arriva anche la versione XDrive a 4 ruote motrici. Le possibilità di gestione e regolazione, dal computer di bordo alla connettività, sono talmente tante che un solo articolo di giornale non basta a descriverle. Ma potreste sfruttare quando si viaggia vale la fatica di un po' di studio. Garantito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

industria

Michelin, così sgomma il francese made in Italy

DA CUNEO

Produzione, sviluppo, investimenti, lavoro. Imbattersi in una realtà industriale in Italia legata alla mobilità su ruota che resiste con forza alla crisi, è già un motivo di soddisfazione. Se poi il marchio italiano non è, ma crede ancora nel nostro Paese al punto da mantenere 4 stabilimenti e programmare altri 18 milioni di euro di investimento entro la fine del 2013, allora la soddisfazione diventa ottimismo. Lo stesso, cauto ma diffuso, che si respira tra gli operai attorno alle linee di montaggio della Michelin a Cuneo, un colosso da un milione di metri quadri e 2.022 dipendenti, il più importante sito produttivo di pneu-



Il controllo-qualità di Michelin

matici vettura e trasporto leggero in Italia e il più grande sito Michelin di pneumatici vettura dell'Europa occidentale. «Dal 2009 abbiamo investito in Italia in tecnologia e sviluppo oltre 200 milioni di euro», spiega il direttore commerciale di Michelin Italia, Giorgio Paggiarin, precisando che «con una capacità annua di 15 milioni di pneumatici e 4.504 dipendenti, Michelin è il primo produttore italiano ed il primo datore di lavoro del settore in Italia». Qui Michelin ha fatturato nel 2012 circa 1,7 miliardi di euro, ovvero quasi il 10% del suo fatturato globale. Un legame forte quello tra l'Italia e il costruttore francese, che produce ogni anno 166 milioni di pneumatici

in 69 stabilimenti nei 5 continenti, che dura dal 1901, quando fondò la sua Agenzia italiana per la vendita di pneumatici. «Un legame che Michelin ha intenzione di mantenere e consolidare», ha detto Paggiarin. L'occasione per mettere a fuoco l'impegno del produttore francese, è stata la celebrazione dei 50 anni del suo stabilimento di Cuneo. Da aprile sono stati realizzati una serie di eventi tra cui il "Michelin made in Italy", focalizzato proprio sul legame con il nostro Paese. L'impianto di Cuneo, nato nel 1963, per esempio - ha precisato il direttore commerciale - «può equipaggiare 3,5 milioni di veicoli, corrispondenti a due volte e mezzo il totale delle vetture nuove vendute in Italia nel 2012». Oltre a Cuneo, la presenza del gruppo francese conta altri tre insediamenti, tutti localizzati in Piemonte. Torino Stura (470 dipendenti) che è anche la sede legale di Michelin e il polo di distribuzione internazionale; lo stabilimento di Fossano, che occupa 520 persone ed ha una capacità produttiva

giornaliera di 100 mila cerchietti e 220 mila km di cavi metallici, e Alessandria, il più grande stabilimento italiano per la produzione di pneumatici per autocarri. La lunga storia di radicamento nel territorio italiano è segnata da date importanti per il settore dell'autotrasporto, da quando Michelin brevettò il primo pneumatico radiale (1946), a quando (1992) debuttò la prima gomma "verde" ed ecologica grazie alla riduzione del silice nelle mescole. Ma anche di successi sportivi in tutte le competizioni su pista, fino al record assoluto di velocità fatto registrare da un'automotivettura (431,072 km/h) e di durata (750 chilometri percorsi a più di 220 Km/h di media), tutti realiz-

zati con gommatura Michelin. Per arrivare a tanto, c'è passione, tradizione e tecnologia. Nello stabilimento di Cuneo ad esempio i 45 mila pneumatici che ogni giorno escono dalle linee produttive vengono minuziosamente controllati singolarmente da mani esperte, che li accarezzano (nel vero senso della parola) per rilevarne eventuali difetti. A riprova, come spiega orgogliosamente un capo-reparto, che anche se la tecnologia, i computer e i robot oggi svolgono gran parte del lavoro produttivo «il fattore umano, l'esperienza e il cervello restano ancora insostituibili». Ed è bello sapere che sia così.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Professionalità, impegno e cauto ottimismo: viaggio nello stabilimento di Cuneo, principale sito produttivo di pneumatici del marchio dell'Ovest Europa: «Entro la fine del 2013 investiremo altri 18 milioni di euro»