

Offrire servizi "on demand", cioè su richiesta, usando un linguaggio mutuato dai palinsesti televisivi. E offrirli anche oltre la domanda, per contribuire a 360 gradi alla mobilità di beni e persone. La "mission" di Michelin, è questa. E chi pensa che il celebre marchio francese sia soltanto un produttore di pneumatici, non ne conosce la poliedricità industriale, frutto di 120 anni di esperienza. I suoi fondatori, Édouard e André infatti, agli albori del '900 non si limitano infatti a brevettare soltanto i primi pneumatici smontabili e riparabili, ma pensarono anche di tappezzare la Francia con una serie di cartelli stradali, per indicare ai viaggiatori la giusta direzione. E di realizzare le prime cartine dettagliate, fondamentali per

Mobilità "on demand" a 360 gradi Michelin, non solo pneumatici

evitare di trasformare un semplice viaggio in una spiacevole avventura. È così che nel 1900 nasce la prima Guida Michelin, oggi punto di riferimento nella galassia del gourmet ma che allora era un prezioso aiuto per trovare locande dove rifocillarsi o stazioni di poste e telegrafi. Da allora il marchio del celebre omino "Bibendum" ha inventato il primo pneumatico a carcassa radiale (1946), e nel 1992 ha battezzato la prima gomma "green", con bassa resistenza al rotolamento. Dieci anni dopo Michelin mandava online il sito viamichelin.it,

un portale unico, al servizio del viaggiatore. Ora infine è il momento dello sviluppo delle tecnologie "on demand", come quella che ha portato al CrossClimate, una nuova gomma pensata sia per l'estate che per l'inverno, nata ascoltando le esigenze di chi viaggia. Cuore del settore di Ricerca e Sviluppo è il Centro Tecnologico Michelin, cui il marchio destina 640 milioni di euro l'anno. Ha sedi in Europa, America del Nord e Asia per comprendere meglio le necessità dei clienti in Paesi diversi e realizzare tecnologie ad hoc. Vi lavorano 6.600 persone, spe-

cializzate in 350 ambiti diversi: ingegneri, sviluppatori, esperti di tribologia (la scienza fisica che tratta dell'attrito e dei suoi effetti), meccanica dei fluidi, acustica, metallurgia, biologia, agronomia, oltre a collaudatori e tecnici. Michelin effettua ogni anno 1,8 miliardi di chilometri con i test di longevità e durata su strada e su macchina per gli pneumatici di tutte le categorie (vettura, moto, autocarro, macchine agricole e movimento terra, bicicletta). Per dare un'idea: un giro del mondo ogni 12 minuti. Nel 2014, dal Centro Tecnologico è na-

to il Road Usage Lab, un "laboratorio su strada" e uno dei più grandi laboratori di ricerca sulle abitudini di guida oggi esistenti. Si basa sul monitoraggio dei veicoli di 3.000 automobilisti in Europa grazie a un dispositivo telematico installato sull'autovettura che controlla tragitti, ore di uso della vettura ogni giorno, chilometri percorsi, comportamenti di guida. Non solo un laboratorio, ma una vera community, interpellata regolarmente con domande e sondaggi specifici per comprenderne le abitudini e le scelte. Il Road Usage Lab permette quindi di monitorare veicoli in tempo reale, ma anche di ascoltare le esperienze e le impressioni degli automobilisti che si trovano ad affrontare condizioni meteo diverse.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DI ALBERTO CAPROTTI

Lo scatto in avanti è concettuale, prima ancora che estetico e di contenuti. L'antica idea di auto familiari - tutta capienza e funzionalità, baule enorme e robustezza a prova di pargoli scatenati - è finita per sempre. Avere figli e bagagli da caricare non significa più rinunciare al comfort e a vetture piacevoli da guardare, dove l'esperienza del viaggio diventi un'estensione delle comodità della propria abitazione. I costruttori lo sanno, e sanno soprattutto che il mercato, in netta ripresa anche sul fronte dei privati, regala ormai a Suv e crossover (il segmento cioè più gettonato in assoluto in Italia con il 23,5% delle immatricolazioni dopo quello delle "piccole") un posto fondamentale. Normale dunque il salto in alto per la categoria che ha assorbito parte di altre (station wagon e monovolume), da sempre punto di riferimento di chi "tiene famiglia". L'esempio più evidente di questa trasformazione, lo offre la Renault Espace. Un tempo regina delle Mpv di grandi dimensioni, dopo 30 anni torna sul mercato con un'estetica più dinamica e attenta al design, ricercata nello stile e nei contenuti. Anche se la carrozzeria rialzata, i finestrini rastremati e i cerchi di diametro elevato la fanno apparire relativamente compatta, a bordo offre lo spazio che ci si aspetta da una vettura lunga 485 cm e un bagagliaio adeguatamente ampio (660 litri con cinque posti in uso). Di fronte però all'obbligo di distinguersi da altri modelli con questa architettura, la nuova Espace propone proporzioni originali e un carattere forte, con un design ispirato al mondo dell'aeronautica. Altro punto di forza qualificante è certamente l'abitacolo, non più solo funzionale ma ormai allineato a quello delle più blasonate ammiraglie tedesche. L'ambiente è raffinato, ben disegnato attorno al guidatore e al passeggero anteriore e ai massimi livelli per spaziosità e confort anche per i tre passeggeri posteriori. Spiccano nell'abitacolo la grande consolle verticale "sospesa" con schermo R-Link da 8,7 pollici, la leva per la trasmissione automatica a 6 o 7 rapporti. Ma le novità più interessanti sono le tecnologie Multi-Sense e

Espace e le altre Qualcosa di familiare



La nuova Renault Espace, in vendita a partire da 32.900 euro

4Control combinabili in unico sistema. Con un solo tocco si possono gestire le regolazioni della dinamica di marcia con quelle dell'ambiente (compresi i sedili massaggiati e la riduzione della rumorosità del motore se si viaggia in modalità Comfort). Nuova per l'Espace anche la funzionalità del bagagliaio - che può ospitare la terza fila di sedili a richiesta - che è collegata ai tre posti della seconda fila: con il comando One Touch si abbattano tutti i sedili (o una sola sezione) per ottenere un piano di carico perfettamente regolare e capace di far crescere fino a 2.040 litri il volume totale. Sotto al cofano del nuovo Espace ci sono ora i più moderni quattro cilindri 1.6 Renault, il benzina Energy TCe 200 EDC da 200 Cv e i due turbodiesel Energy dCi 130 da 130 Cv ed Energy dCi 160 EDC con tecnologia Twin Turbo da 160 Cv. Da ammiraglia anche i prezzi, da 32.900 a 45.500 euro. La famiglia costa, ma questo si sapeva da tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

L'abolizione della tortura

Confessiamolo, dai. Il tagliando dell'assicurazione ci perseguita da una vita. Quel terribile quadrato di carta, immancabilmente più largo del porta-contrassegno di plastica trasparente che deve contenerlo, così che bisogna piegarne i lati per infilarcelo. L'abbiamo posizionato a fatica, anno dopo anno, contorcendoci per raggiungere l'angolo del parabrezza e chiedendoci perché occorresse sottoporsi a questa sofferenza. Doppia, perché per sostituirlo poi bisogna afferrarlo, magari dopo essersi bagnati le dita con la lingua. Altrimenti chi lo sfilava dov'è? Pessima operazione, esteticamente e dal punto di vista igienico, ma tutti l'abbiamo fatta almeno una volta l'anno, e nessuno dica «no», perché non è vero. Bene, siamo felici di annunciare che dal prossimo 18 ottobre cesserà l'obbligo di esporre il tagliando malefico, come da anni accade per il bollo. Per la legge è uno degli effetti della "dematerializzazione dei documenti Rc auto". Per noi, la fine di una tortura medioevale.

Tanto spazio e niente benzina Seat Alhambra mette la quinta

Razionalizzare il prodotto, capire cosa vuole il cliente di casa nostra, eliminare il superfluo dai listini. La strategia decisa per la nuova Alhambra rappresenta per Seat Italia una scelta consapevole, dopo un primo semestre archiviato con volumi di vendita importanti (+31%) per il marchio, ben più alti della media del mercato. E questo malgrado Seat non abbia ancora un Suv né un crossover in gamma, handicap che verrà comunque eliminato entro un anno. Nel frattempo, ecco la quinta generazione della sua monovolume "trasversale", destinata cioè principalmente al mercato delle flotte ma in grado di fare concorrenza anche nelle immatricolazioni dei privati a Ford S-Max e alla "cugina" Volkswagen Sharan, le prime della classe del segmento nel 2014. La nuova Alhambra sbarcherà in concessionaria a settembre, con un look rinnovato e una strategia di vendita, appunto, estremamente pragmatica: una sola configurazione (a 7 posti), un solo propulsore (il TDI 2.0, declinato con tre livelli di potenza, da 115, 150 o 184 CV) e nessun motore a benzina, «che il cliente italiano su questo mo-

La nuova Seat Alhambra: sarà in vendita da settembre con un solo propulsore diesel 2.0 TDI da 115, 150 o 184 cv



dello ha dimostrato di gradire poco», come spiega Gianpiero Whyhny, direttore di Seat Italia. La nuova Alhambra costa mediamente 700 euro più della versione precedente, ma a fronte di contenuti tecnologici decisamente cresciuti: il listino parte da 34.300 euro ed arriva ai 41.100 euro della 184 CV con DSG dell'allestimento più ricco. Flessibile, spaziosissima e robusta, la Alhambra resta una "stradista" pura, adatta cioè ai lunghi viaggi, con l'autostrada come terreno preferito e il comfort come principale pregio. Non le manca

nessuna per semplificare la vita di chi è a bordo, dalla sicurezza con i sistemi per monitorare il punto cieco, il dispositivo di regolazione dell'assetto delle sospensioni e quello anticollisione, al sistema per l'avviamento senza chiave, passando per l'entertainment con uno schermo da 6,5 pollici, otto altoparlanti ed un dispositivo full link che consente l'integrazione dello smartphone con la vettura. Una volta al volante, le dimensioni importanti della Alhambra rappresentano un problema relativo. La lunghezza di 485 cm non è il massimo per parcheggi e guida sportiva, ma il raggio di sterzata ragionevole e la docilità di guida aiutano a superare ogni possibile imbarazzo. Silenziosa anche ad andatura sostenuta, piacevole nelle cambiate grazie all'affidabile DSG automatico che abbiamo provato nel nostro test, e già ben reattiva anche nella versione da 115 CV, la nuova monovolume grande di Seat resta un'ottima scelta per chi viaggia per lavoro o ha una famiglia numerosa da trasportare. Senza ostentazione, ma badando al sodo. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il test Nuova DS5, l'ammiraglia apre la via della svolta

DI FERDINANDO SARNO

Dalinea "premium" a brand autonomo. Il progetto, ambizioso soprattutto perché pensato e sviluppato in un periodo di piena crisi, è nato nel 2010 e, a piccoli passi ma con grande fiducia (550.000 DS vendute nel mondo di cui 36.000 in Italia sono numeri più che incoraggianti) qualcosa incomincia a muoversi. La fase di attacco, non poteva che essere affidata alla nuova DS5, vettura dalle origini lontanissime, e massima espressione dei valori DS: «Il design - afferma Andrea Valente, responsabile dello sviluppo del marchio - è uno degli elementi chiave del brand DS assieme alla tecnologia, alla qualità, alla raffinatezza e al comfort». Tutti elementi che abbiamo positivamente riscontrato durante il nostro test drive: la nuova DS5, infatti, è molto bella esteticamente, ha un abitacolo contraddistinto da materiali di ottima qualità, sedili che sono delle vere e proprie poltrone, spazio a volontà e tan-



L'ultima generazione della DS5, già in vendita da 30.900 euro

ta tecnologia. A proposito della quale, c'è una grande novità: «A partire dalla prossima stagione DS debutterà nella Formula E», svela Andrea Valente. Che sia il preludio per una DS elettrica di serie? Quel «no comment» di risposta sa tanto di affermativo. Nel frattempo, la strategia DS, che ha come obiettivo quello di diventare un marchio globale, dopo la prima fase

di consolidamento entrerà nella fase dello sviluppo e crescita: «Avremo 3 nuovi modelli entro il 2017 - dichiara Florian Martin, direttore marketing DS - e 6 nuove vetture dal 2018 al 2020». Tornando alla DS5 diciamo che il posto di guida è studiato intorno al conducente; il Touch Pad 7" a colori offre un accesso facilitato a tutte le funzioni della vettura (dalla navigazione al-

Stile, raffinatezza, tecnologia e comfort i segni distintivi del modello che inaugura la nascita del brand di Citroën diventato del tutto autonomo. E che prepara il debutto nel prossimo Mondiale di Formula E

la musica) e semplifica l'ergonomia dell'abitacolo (ad esempio, 12 pulsanti in meno sulla consolle centrale). La nuova DS5 dispone anche dell'offerta DS Connect Box con il Pack SOS & Assistance, un sistema che permette le chiamate automatiche d'emergenza o di assistenza localizzata, con l'invio dei soccorsi in caso di necessità. Consigliamo assolutamente il nuovo

cambio automatico il quale, se inizialmente ci ha lasciati un po' perplessi per i suoi 6 rapporti (le dirette concorrenti premium ne hanno addirittura 9), dopo averlo utilizzato per un paio d'ore ci ha sorpresi per velocità e precisione. Difetti? La visibilità posteriore è limitata dal piccolo "alettone", manca uno spazio porta-oggetti dove poter depositare smartphone, sigarette, chiavi e quant'altro e i tre elementi del quadro strumenti, soprattutto nella guida in curva, risultano "nascosti" dalle razze del volante. Comfort e sicurezza sono inoltre garantiti da una serie di pacchetti offerti in opzione che incidono sul prezzo finale, tanto che da quello di partenza di 30.900 euro (BlueHDi 120 S&S CHIC) si può arrivare fino a 47.000 euro circa (per la Hybrid 4x4 Sport Chic). È prevista anche una versione Business destinata a aziende e professionisti, disponibile su tutte le motorizzazioni BlueHDi e Hybrid 4x4.

© RIPRODUZIONE RISERVATA