

**N**ere e rotonde, ma non tutte uguali. Quando si parla di gomme nel mondo delle competizioni, l'unica cosa in comune è la forma e il colore. Ma quest'anno Michelin ha portato una rivoluzione che potrebbe cambiare le abitudini di molti automobilisti in futuro. Nel campionato monoposto di Formula E, la serie mondiale che usa vetture elettriche da corsa, il marchio francese ha introdotto la "Sportpilot ev", una gomma di derivazione stradale adattata alle competizioni ma con caratteristiche tali che i risultati ottenuti aiuteranno tutti gli automobilisti. Ha debuttato infatti uno pneumatico con cerchio da 18 pollici, ovvero quelli in uso sulle auto stradali, mentre sulle monoposto da

## Per la Formula E ma anche per tutti Ecco la gomma "trasversale" di Michelin

corsa si è rimasti fermi al 13 pollici, misura che non usa più nemmeno la più piccola utilitaria stradale. Il concetto di una gomma da corsa con misure identiche a quelle usate sulle strade è già presente nel Mondiale prototipi, vedi la 24 ore di Le Mans, che Michelin ha vinto per anni in tutte le categorie. Ma sulle monoposto la scelta non è mai stata affrontata. Pascal Couasnon, direttore di Michelin Motorsport, ha chiarito il perché di questa scelta: «Intanto perché

nella vita di tutti i giorni quando piove, non ci si ferma ai box a cambiare le gomme, come capita in gara. La gomma deve essere buona sull'asciutto e garantire la tenuta sul bagnato. E poi perché con la Formula E volevamo sperimentare una gomma da competizioni ma utilizzabile anche dal cittadino normale, quello che non ha conoscenze specifiche o voglia di estremizzare le prestazioni. È stata una rivoluzione ma i risultati ci hanno dato

ragione». Sperimentare una gomma stradale su vettura da corsa monoposto, con potenza elevata e ripresa fulminante, come sono quelle elettriche, ha permesso di imparare molte cose. Ovvero come avere tenuta di strada nonostante il tassello del battistrada, come usare la stessa gomma sull'asciutto e sul bagnato, come consumare meno energia pur sfruttando al massimo le gomme. «E dal 2017 vorremmo portare queste gomme da 18 pollici anche in Formula 1», conclude Couasnon, ma qui l'argomento diventa difficile per via di regole e voleri dei team che hanno idee ben precise su cosa vogliono da un gommista.

Paolo Ciccarone

# Audi già guida senza pilota

DI CORRADO CANALI

**N**e ha fatta di strada Luca De Meo, classe 1967 e bocciano doc, da quando è entrato nel settore "automotive". Oggi sembra essere al massimo di una brillante carriera, membro del board di uno dei più potenti marchi al mondo: Audi. Si occupa di vendite, ma non solo. Proprio a De Meo infatti, Rupert Stadler, il ceo del Gruppo, ha chiesto di ridisegnare il futuro del brand dei quattro anelli. Lo abbiamo intercettato a Milano in uno degli incontri dell'Audi City Lab, il temporary store dedicato al design e all'innovazione. Partiamo dal prodotto. Se l'auto che si guida da sola sarà la prossima frontiera del lusso su quattro ruote, Audi è già pronta. Dal 2017, infatti, l'ammiraglia A8 avrà di serie il "Piloted dri-

mettano di far sbarcare questa tecnologia sulle auto di serie. Una vettura che si guida da sola deve prendere decisioni di tipo etico molto importanti, è necessario che le leggi prevedano un mezzo che sarà in grado di comunicare in modo intelligente con le altre auto».

## L'intervista

**De Meo: «La nostra A8 dal 2017 si gestirà autonomamente nel traffico. Prepariamo un car-sharing rivoluzionario e lo sbarco in Formula 1 Ducati? L'anima resterà italiana»**

ving", cioè la tecnologia che permetterà all'auto di gestirsi in autonomia nel traffico. «Questo servirà per dare agli automobilisti una sicurezza maggiore, visto che il 90% degli incidenti dipende dal fattore umano - spiega De Meo - ma soprattutto per dare a chi guida più tempo per fare le proprie cose mentre si trova in auto». Secondo le statistiche infatti, ogni giorno nel mondo si perdono un miliardo e mezzo di ore in coda nel traffico. La tecnologia necessaria Audi l'ha già collaudata con successo su strada negli Stati Uniti. Resta da mettere mano alle normative. «Abbiamo bisogno di leggi chiare che ci per-

mettano di far sbarcare questa tecnologia sulle auto di serie. Una vettura che si guida da sola deve prendere decisioni di tipo etico molto importanti, è necessario che le leggi prevedano un mezzo che sarà in grado di comunicare in modo intelligente con le altre auto».

Intanto Audi si sta concentrando anche sul car sharing. «Il sistema dell'auto condivisa così come esiste oggi però non è profittevole: per questo non vogliamo entrarci a queste condizioni - spiega De Meo -. Abbiamo pensato invece a una soluzione "premium" per programmare degli spostamenti più efficienti». Fino a oggi nessun sistema di car sharing prevede la possibilità che due o più utenti usino la stessa auto in contemporanea. «Audi invece - dice De Meo - ha concepito e sta mettendo alla prova a Stoccolma un sistema di mobilità cooperativa». Qualunque cosa abbia in mente il brand tedesco, di sicuro sarà rivoluzionaria, ecco il nuovo verbo introdotto da De Meo. Ma veniamo a temi più concreti. Si farà e soprattutto dove, il Suv di Lamborghini, uno dei marchi insieme a Ducati che fanno parte della galassia Audi? «C'è tutta la volontà di farlo - dice De Meo - perché il nostro

obiettivo rimane quello di dare un terzo modello alla Lamborghini e rafforzare così la stabilità futura dell'azienda». La Urus - questo il nome della vettura in questione - sta già facendo notizia perché sembra che ci sia un tavolo di trattativa a Roma fra Lamborghini e il Ministero per lo sviluppo economico che avrebbe messo a disposizione 100 milioni di euro in agevolazioni fiscali per assicurare all'Italia la produzione del modello. La Urus, infatti, garantirebbe la creazione di 300 nuovi posti di lavoro nella sede di Sant'Agata Bolognese che è in concorrenza con l'impianto Volkswagen di Bratislava, in Slovacchia, dove si produce la piattaforma di tutte le grandi Suv del Gruppo: dalla VW Touareg all'Audi Q7 e

alla Porsche Cayenne, oltre all'ormai imminente Bentley Bentayga. C'è poi Ducati, altra stella della galassia Audi. «Sono convinto che Ducati deve e dovrà mantenere l'autenticità del suo brand. Ciò non toglie che si possano creare in futuro

nuove opportunità da un rapporto sempre più stretto con Audi», conferma De Meo che voci accreditate davano proprio come possibile ceo di Ducati. Infine il capitolo sport, perché sono insistenti le voci su un ritorno di Audi in Formula 1, magari fornendo un supporto motoristico alla Red Bull, in rotta col fornitore Renault, o addirittura rilevando il team. Ci sta lavorando in Audi un altro italiano, Stefano Domenicali, ex Ferrari. «Confermo quando detto di recente dal ceo di Audi, Stadler. Abbiamo tanti progetti vincenti nel motorsport. È la F1 è una delle opzioni su cui stiamo lavorando».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CHI È

### Dalla Fiat alla Germania

Luca De Meo, 47 anni, membro del Board di Audi AG e capo del marketing del marchio tedesco, ha lavorato in Renault e Toyota per poi passare in Fiat nel 2002 dove contribuì in maniera determinante a lanciare la nuova 500. Nel 2009 ha lasciato l'Italia per approdare al Gruppo Volkswagen.



## I nostri test/1

Con la Leon X-Perience Seat scopre il fuoristrada

**S**eat scopre il fuoristrada. E lo fa con la nuova Leon X-Perience, che va a completare una gamma che, con la Leon SC tre porte, la compatta cinque porte, la versatile station wagon siglata ST e la "pistiola" Cupra - disponibili a benzina, diesel e metano e con cambio manuale o automatico - può soddisfare tutte le richieste dei clienti del marchio spagnolo. O meglio tedesco, visto che salendo a bordo della Leon, la sensazione principale è quella di essere al volante di una Volkswagen. «L'aver rialzato le sospensioni della X-Perience - dice Gianpiero Wyhinny, direttore di Seat Italia - di ben 27 mm non ci ha fatto perdere il piacere di guidarla, anzi. È migliorata dal punto di vista del comportamento globale, dello sterzo, della tenuta di strada, dell'accelerazione e della frenata». Provata da noi su strada da Verona al Circuito di San Martino del Lago (CR) e in pista, la vettura ci ha sorpreso per versatilità e spaziosità (il volume di carico dichiarato è di 587 litri). In più una serie di dettagli funzionali vanno a tutto vantaggio della praticità quotidiana (ad esempio gli schienali dei sedili posteriori facilissimi da abbattere anche dal vano bagagli). Buona anche la qualità delle lavorazioni e dei materiali degli interni, i grandi display del quadro strumenti che sono ben leggibili e i sedili, regolabili in altezza e ergonomici quanto basta. La posizione di guida è buona, i comandi sono a portata di mano mentre la visibilità, soprattutto in curva, è leggermente limitata dai montanti anteriori. Tre le motorizzazioni disponibili: 1.6 TDI 110 CV e 2.0 TDI 150 CV con cambio manuale (a partire rispettivamente da 28.000 euro e 29.400 euro) e 2.0 TDI 184 CV abbinato al cambio DSG a 6 rapporti disponibile da 32.300 euro. (F.S.)

La Seat Leon X-Perience: il listino parte da 28.000 euro. Sotto, la nuova Citroën C3 "Selection", in vendita da 14.400 euro



## I nostri test/2

Selection, cittadina "speciale" La C3 giovane e per i giovani

**S**e il nuovo di Citroën si chiama DS, la linea C non perde colpi. Anzi, mantiene inalterato il suo fascino andando a creare interesse soprattutto nella clientela giovane e femminile. In questo senso, il ruolo strategico spetta alla C3, da sempre considerata la naturale erede della mitica "2 Cavalli", la vettura più trendy degli anni '80 e '90. Oggi le forme sono ben diverse ma la naturale erede di quella mitica vettura si chiama "Selection". Si tratta di una serie speciale che, oltre a adottare un'esclusiva tinta carrozzeria in Viola Karma, si contraddistingue per i cerchi in lega 17" Clover diamantati nero, i fari anteriori diurni a LED, le calotte degli specchietti retrovisori esterni colore carrozzeria, le maniglie porte esterne cromate come la griglia anteriore. Nell'abitacolo, nuovi interni in tessuto "Liberia", plancia in tinta "Basalt Grey" e il volante rivestito in pelle. L'equipaggiamento prevede anche il sistema Bluetooth con streaming audio e presa Usb. Sotto il cofano, trovano posto i nuovi motori PureTech a benzina (a partire dal 1.0 a benzina da 68 CV) e BlueHDi turbodiesel (dal 1.6 HDi da 75 CV) poco assetati (da 23,3 km con un litro di benzina e 28,6 km con un litro di gasolio a ciclo medio). La vettura si guida senza stress, ha un buon raggio di sterzata e una buona manovrabilità. La versione a benzina è fin troppo tranquilla: forse ci vorrebbero un po' più di coppia e potenza, specie ai bassi regimi in accelerazione. Giovane e per i giovani anche il prezzo: il listino parte da 14.400 euro.

Ferdinando Sarno



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Quanto non fa con un litro?

**Q**uanto fa con un litro? Quella che una volta era la prima e classica domanda che si faceva al momento di valutare un'auto, ora non si fa quasi più. E la ragione è che a nessuno piace sentirsi raccontare bugie. Che i dati dei consumi forniti dalle Case costruttrici fossero regolarmente indicati in difetto in fase di omologazione (anche del 30%, grazie a misurazioni irrealistiche per le condizioni in cui vengono calcolate), si sapeva. La novità invece, come ha dimostrato un'inchiesta del mensile *Al Volante*, è che anche i computer di bordo "barano", segnalando a chi guida consumi in media più bassi del 10% di quelli reali. Toccare la tecnologia non è affatto difficile, ma anche perdere credibilità è un attimo. E il mercato dell'auto oggi non può permetterselo.