Weekend a Forte con la nuova belva Audi RS e-tron GT

di NICOLA D. BONETTI – FOTOGRAFIE SIMON PALFRADER-RED

Un tempo ci si pavoneggiava con transatlantici per traversate senza scalo, da Nastro Azzurro. Oggi siamo arrivati a Milano-Forte dei Marmi con un'auto elettrica dalle prestazioni elevatissime, senza ricaricare le batterie lungo il percorso. Anche con divagazioni per godere pienamente del piacere di guida, come si conviene a un'Audi RS. E non solo in autostrada: percorrendo anche la Statale della Cisa, sportivamente, entusiasmandoci per la dinamica, e non solo.

La nuova belva



Prestazioni da supercar e guidabilità facile

Presentiamo la gran turismo dei Quattro anelli, che rompe ogni record del marchio, essendo la più potente Audi di serie mai

realizzata. Prestazioni da supercar e guidabilità facile: la nuova belva silenziosa scatta da 0 a 200 in 12” e ha il baricentro più basso di Audi R8. Lussuosa e confortevole, offre una nuova interpretazione dinamica al vertice delle RS.

La base strutturale è Porsche Taycan ma e-tron GT è stata sviluppata da Audi Sport con l’obiettivo di evolvere la sportività sostenibile della gamma. Ottenendo un risultato di elevata qualità, personale e guidabile oltre che naturalmente con elevatissime prestazioni.

Le sospensioni anteriori sono a doppi bracci trasversali sovrapposti e multilink posteriori. C’è un motore per ogni asse e 650 kg di batterie distribuiti nel pianale con due pratici pozzetti per i piedi dei passeggeri posteriori. Trasmissione a due rapporti e trazione integrale quattro che ripartisce in modo variabile la coppia tra gli assali, con rapidità cinque volte superiore a una tradizionale.

Dentro



Cura artigianale dei particolari

L’abitacolo è raffinato e sportivo: unisce la funzionalità (connettività e infotainment compresi, come sempre per Audi d’alto livello) alla cura artigianale dei particolari. Climatizzazione con pompa di calore di serie che opera secondo la pianificazione degli itinerari e precondiziona l’auto durante le soste di ricarica. Il volante sportivo comanda lo sterzo integrale (opzione irrinunciabile): all’esordio su una e-tron, migliora manovre e agilità anche sul veloce. Tra le molte regolazioni di guida manca la “one-pedal”: scelta sportiva per evitare le decelerazioni più violente ai passeggeri, che condividiamo. In compenso il veleggio regolabile tramite le palette, è piacevolmente efficace.

Si parte da Milano



La guida metropolitana non è penalizzata dalla sportività

Avvicinandoci, la osserviamo bene: rispetto alle altre vetture si nota per l’altezza limitata mentre non mostra i cinque

metri di lunghezza. La guida metropolitana non è penalizzata dalla sportività, salvo la visibilità posteriore, ma ci sono le telecamere perimetrali (extra). Le sospensioni consentono di filtrare i passaggi tra selciato, binari e buche con discreto comfort: mostrando attitudini alla guidabilità urbana e silenziosa, da Audi.

Al primo allungo in uscita dalla città, lo scatto ci porta da 0 a 50 in una frazione di tempo minima. Immettendoci in autostrada saggiamo lo 0-100 dichiarato in 3,3 secondi e RS e-tron GT conferma la tendenza da saetta. Viaggiamo a 130 in A1 fino a Parma, apprezziamo il veleggio in rilascio, il tetto panoramico fisso in vetro (però quello in carbonio farebbe più scena), con grande comfort. Ma adesso cambiamo argomento.

Sulle orme di Enzo Ferrari



0-100 km/h in 3,3 secondi

La prima corsa automobilistica Parma-Poggio di Berceto, si disputò nel 1913 e nel 1919 dopo la sospensione bellica, vide

il debutto di Enzo Ferrari, che arrivò in fondo, classificandosi 11° assoluto e 4° di categoria, mentre il vincitore fu Alberto Ascari.

Il percorso era pianeggiante, quindi pericolosamente – pensando alle strade e alle auto dell'epoca – veloce, a fianco del fiume Taro fino a Fornovo, da dove iniziava il tratto appenninico con curve e salita, ma anche qualche saliscendi dove potenza, tenuta di strada e soprattutto le capacità di guida facevano la differenza.

Guida e piacere



la ripartizione è 50:50

Perché vi raccontiamo questa storia remota? Perché dopo il secondo tratto autostradale del nostro percorso, lungo la A15 della Cisa, da Parma in direzione Sud, usciamo a Fornovo. Per riprendere le tracce di quella remota competizione, guidando un "nuovo mostro" su percorsi in pendenza – mai graditi all'autonomia delle vetture elettriche – e che in un giorno

feriale e privo di traffico, consente di apprezzare il vero piacere di guida di questa nuovissima Audi.



Percorso affascinante, l’auto anche: il peso c’è ma il baricentro è più basso perfino di Audi R8, e la ripartizione è 50-50, la potenza elevatissima e la coppia di 830 Nm monumentale e istantanea. Eccellente l’assetto con sospensioni autoadattanti di serie, fulminea la risposta dello sterzo integrale, eccellente motricità con la trazione quattro elettrica con bloccaggio attivo del differenziale posteriore. Ottimi i freni con dischi al carburo di tungsteno, senza ombre di cedimento. Il suono è generato dal sistema “e-tron sport sound”, che ascoltiamo volentieri.

Arrivo al relax



Forte dei Marmi

Rientrati in autostrada, guidiamo ammirando i paesaggi della Lunigiana prima e poi della Versilia, striscia di mare stretta tra le montagne e il mare, dal fascino sempre coinvolgente. Arriviamo a Forte dei Marmi, località famosa, adorata da turisti da ogni parte del mondo, attratti anche dallo stile di vita glamour, dal lusso dei suoi quartieri e delle sue ville e dalla storia dei luoghi. Crocevia del turismo balneare, artistico e culturale, la “Perla della Versilia”, è meta di culto per la vita mondana, le spiagge e i locali sempre di tendenza.



Ma non solo, Forte dei Marmi è uno scalo perfetto per visitare le bellezze paesaggistiche dei dintorni, dalle cave di marmo bianco alla riviera ligure delle Cinque Terre e Portovenere, fino alle più famose città d’arte della Toscana come Pisa, Lucca e Firenze. Dopo 260 km percorsi in buona parte sportivamente arriviamo con 40 km di autonomia residua. Guidando solo in autostrada e ai limiti ne avremmo percorsi circa 350. Alla gestione del viaggio ci pensa il trip planner con guida predittiva, considerando che le ricariche possono avvenire fino a 270 kW: in soli 5’ si aggiungono 100 km, oppure rifornire da 0 all’80% in meno di 23’.

Cena stellata



LuxLucis

Il ristorante Lux Lucis nell’Hotel Principe è un’esperienza particolare, grazie alla creatività dello chef Valentino Cassanelli, Stella Michelin dal 2017. Propone cucina italiana con approfondimento della biodiversità locale.



Uno dei piatti prelibati del Ristorante

Per la nostra cena abbiamo degustato “Sparnocchio, melanzana alla brace e salsa al rabarbaro” per passare a “Bavetta alla fortemarmina al profumo di basilico”, quindi “Pesce nero (morone o ricciola di fondale) alla brace mediterranea”, e concludendo con “Meringa acidula, cremoso al mais e mora”. Ampia la scelta dei vini, anche se certe deviazioni biodinamiche si potranno anche non ripetere, restando sulla tradizione.

Il Ristorante Lux Lucis è aperto da marzo a ottobre.

Secondo giorno

Dal mare alla città, sempre con stile

di NICOLA D. BONETTI – FOTOGRAFIE SIMON PALFRADER-RED

Il resort



L’Hotel Principe Forte dei Marmi è un 5 stelle Lusso, con arredamento di design (nel senso buono, ossia funzionale oltre che bello da vedere. Architettura lineare in stile contemporaneo con interni sofisticati, con vetro, legno e acciaio; profili essenziali, forme nitide, contrasti armonici, marmo, onice e portoro.



Le camere sono 28, di cui 15 suite. A pochi passi dal mare, che si ammira dai piani più alti, che comprendono il ristorante, il bar e il luogo migliore per una prima colazione in terrazza. Hotel dove il lusso è concentrato su servizio e accoglienza, valori riconosciuti con riconoscimenti e affiliazione a programmi esclusivi.



Treatments room

Spa interna con oasi di benessere di 400 metri quadrati con sauna finlandese, bio-sauna, bagno turco, Jacuzzi, docce con aroma-terapia e cromo-terapia, piscina interna illuminata da luce naturale. Giardino e piscina esterna. Più spiaggia e anche scafo da 24 metri con quattro camere per piccole crociere di stile.

Principe Forte dei Marmi

Viale Ammiraglio Morin 67 – 55042 Forte dei Marmi (LU)

Tel. +39 0584 783636

www.principefortedeimarmi.com

Ripartenza morbida



Si parte con calma

Quando siamo al Forte, il giorno della ripartenza un rito ci induce a prenderla comoda. Non ci lanciamo subito in autostrada ma, in qualsiasi stagione e con ogni tempo, dall'Hotel Principe percorriamo il lungomare. Adagio, silenziosamente, osservando il paesaggio e la gente: che passeggia, corre, pedala, ozia o lavora quasi incurante di trovarsi in un luogo particolare, il cui fascino è consolidato nel tempo. Un piccola deviazione verso il centro, ci permette di ripassare le origini del nome.

Un po' di storia



La denominazione Forte dei Marmi ha origine dalla (piccola) fortezza, tuttora esistente anche se rimaneggiata, nella piazza principale. Costruita per volere del Granduca di Toscana a difesa della costa dagli attacchi nemici. Nel XX secolo la piazza divenne il punto in cui il marmo di Carrara veniva accumulato per l'imbarco attraverso il pontile caricatore per essere consegnato in tutto il mondo. Quel pontile si è trasformato in quello impiegato tuttora per le imbarcazioni, non disponendo di un porto.

La località diventa nota dalla fine dell'800 per l'elioterapia, attirando personaggi e favorendo la crescita anche come centro culturale. Nel tempo, tra i frequentatori del Forte si annoverano famiglie aristocratiche europee, Gabriele D'Annunzio, Thomas Mann ed Eugenio Montale, per divenire meta elettiva delle vacanze balneari della famiglia Agnelli. Amplificandone progressivamente la celebrità, fino ai fasti mondani della metà del secolo scorso. Quando il Forte era spesso identificato tout-court con La Capannina.

Ritorno a Milano, ma non subito



Rientriamo in autostrada più oltre, secondo l’estro. Poi usciamo ancora per divagare verso Marinella di Sarzana, Bocca di Magra, Montemarcello, Ameglia. Oppure allungando il giro fino a Tellaro, Fiascherino, Lerici, San Terenzo: tesori affacciati sul Golfo dei Poeti.



Dalla mare all’interno, usciamo nuovamente ad Aulla arrivando a Villafranca in Lunigiana sulla Statale. Prima tappa nella frazione Filetto dove vicino alla Porta Sud del centro, in Via San Genesio la sosta obbligata è a “I Sapori del Borgo” per acquistare i testaroli, delizia locale, sia freschi sia sotto vuoto. Da degustare con un pesto fatto in casa. Riprendiamo l’autostrada, viaggiando in scioltezza per il Passo, uscendo a Fornovo. Non per ripercorrere nuovamente la Cisa – ci piacerebbe e un brivido accompagna la tentazione – ma per la seconda tappa gastronomica. Rubbiano, a pochi minuti dal casello, è la sede del Caseificio Rastelli, dove da oltre trent’anni acquistiamo Parmigiano-Reggiano di alta qualità, e non solo. Ora possiamo pensare di tornare a Milano, con il “pacchetto soddisfazione” completo.

Facciamo i conti



Operazione di ricarica

La versione provata, la più potente RS e con molte dotazioni, costa 147.800 euro, mentre e-tron GT da 390 kW (invece che 440) è quotata “solo” 105.800 euro. Eppure anche la più lussuosa potrebbe richiedere diverse opzioni aggiuntive: non perché siamo incontentabili, ma riteniamo che un gingillo del genere meriti lo sterzo integrale (1.680 euro), i sedili anteriori sportivi Plus (2.410) o Pro (4.830), le telecamere perimetrali (830) e l’head-up display (1.690). Magari vorremmo anche il tetto in carbonio che però costa 4.500 euro ma la alleggerisce di 12 kg ed è bellissimo da vedere.

La compagna di viaggio

Audi RS e-tron GT



Non solo è la RS più potente, è anche l'Audi di serie più potente di sempre. Vediamo i dati tecnici (tra parentesi i valori riferiti a "e-tron GT": motori elettrici sincroni a magneti permanenti, anteriore da 175 (238) kW e posteriore da 335 (456) kW, con potenza di 440 (350) kW che salgono a 475 (390) in modalità boost. La potenza omologata (quindi fiscale) è di soli 142 (140) kW, La coppia massima è di 830 (630) Nm, la trasmissione ha due rapporti, la trazione integrale è la "quattro elettrica". Cuore della propulsione le batterie agli ioni di litio da 93,4 kWh che pesano 650 kg. Il consumo combinato spa tra 20,6 e 22,7 kWh/100 km, con autnomia compresa tra 430-472 (431-487) km. I tempi di ricarica: (0-100%) AC 11 kW 9h, AC 22 kW 5h; (5-80%) DC 50 kW 93'; DC 270 kW 22'5; (+100 km) DC 50 kW 26', DC 270 kW 5'. Le dimensioni: 4.989 x 2.158 x 1.414 (1.413) mm, con passo di 2.900 mm. Il peso totale è di 2.420 (2.350) kg, i posti sono 4 e i due bagagliai hanno capienza di 85 litri (anteriore) e 350 (405) il posteriore. Prestazioni impressionanti: scatta da 0-100 in 3″3 (4"1) e raggiunge i 250 (245) km/h, incollandovi allo schienale.

www.audi.it