



Il futuro dell'auto è già arrivato

La rivoluzione è alle porte! Ne abbiamo letto come di una cosa lontana. Perché il nostro è forse il Paese dove la portata della valanga incombente è meno percepita. Ma fra guida automatica, propulsione elettrica e applicazioni dell'elettronica ai veicoli, quello che sembrava un futuro remoto è divenuto realtà

R

ispetto agli altri stati, l'Italia ha un'arretratezza infrastrutturale marcata, fatta di strade che sembrano uscite dai bombardamenti di una guerra. Si stanno finalmente montando delle colonnine di ricarica sull'A1, è vero, ma la realtà del paese all'estremo opposto, quella Norvegia dove in alcuni periodi si vendono più auto elettriche che a motore termico, è lontana anni luce. Lì è un paradiso di servizi dedicati e di sgravi fiscali. E ora, proprio i norvegesi che si autoproducono da fonti rinnovabili il fabbisogno elettrico, stanno testando i lampioni a intensità variabile: si attivano al passaggio di auto o pedoni.

Così la nuova rivoluzione della mobilità, dopo la motorizzazione di massa degli anni Cinquanta, è qui; e noi non ce ne siamo accorti.

Tutti i principali costruttori di auto hanno già pianificato un futuro di veicoli elettrici o ibridi. Qualche mese fa il presidente della Honda ha annunciato che entro il 2025 (fra 7 anni!) i 2/3 delle auto prodotte dalla sua casa saranno elettriche o ibride. Ed entro il 2030 lo sarà il 100% della produzione. La Toyota ha già interrotto la costruzione di motori diesel, e ha avviato una partnership con la Panasonic per realizzare batterie allo stato solido, che garantiscono una carica (densità energetica) superiore del 50% e non hanno il problema del surriscaldamento o rischi d'esplosione. Il futuro elettrico è vicino, ma non solo quello.

Come tutti gli anni, il Consumer Electronics Show (CES), la più importante rassegna mondiale di nuove tecnologie che si tiene a gennaio a Las Vegas, ha fornito il termometro dei cambiamenti in atto; anche a livello automobilistico. Si è parlato ancora, dunque, di veicoli a guida automatizzata, ma si è parlato ancora di più di veicoli a emissioni zero. E poi il tema nuovo del momento: l'interfaccia uomo-macchina.

Guida automatica: le aziende si alleano per fare ricerca

Si sono fatti tanti proclami fino allo scorso anno, ma è ancora il momento di spingere forte sulla ricerca. Lo stato dell'arte parla di livello 3 (su 5) di automazione per la nuova Audi A8 e per la Tesla. Ora anche per il nuovo SUV cinese Byton.



Dietro però c'è un'attività frenetica. La Bosch ha annunciato l'acquisizione del 5% di Here, società specializzata nelle mappe digitali e nella localizzazione. E nella stessa società sta entrando anche Continental. Volkswagen e Hyundai si sono entrambe alleate con Aurora, la start-up creata da Chris Urmson, l'ex responsabile del progetto guida autonoma di Google. A loro volta, Volkswagen e Hyundai sviluppano l'elettronica in collaborazione rispettivamente con Qualcomm e Cisco. Toyota lavora con Amazon e Uber. E Mobileye (Intel), che produce sensori per la guida autonoma, annuncia accordi con 11 costruttori di auto.

Poi c'è un'azienda meccanica che cerca di convertirsi. È la tedesca ZF, specializzata in cambi di velocità e preoccupata dall'avvento dei veicoli elettrici. Così eccola allearsi con il colosso dell'elettronica Nvidia per sviluppare un'intelligenza artificiale da dedicare alla guida autonoma. Il sistema ProAI è capace di acquisire esperienza di guida dai veicoli già in circolazione attraverso connessioni remote. Un qualcosa di simile a quanto anche Tesla dichiara di fare.

Veicoli Elettrici: ci siamo!

Al CES di veicoli elettrici si è parlato molto. La KIA ne ha annunciati ben 16 nuovi modelli entro il 2025, e ha cominciato presentando il concept Niro EV, molto prossimo alla produzione. Anche la Hyundai spinge forte sui veicoli a basse emissioni, e a Las Vegas ha portato la Nexa, con un motore elettrico alimentato da fuel cell (quindi idrogeno) e batterie.

I riflettori però sono andati su due modelli in particolare. Il primo è la bellissima Fisker EMotion, una supercar da 120mila euro che sarà in vendita dal 2019. Garantisce prestazioni elevatissime, ovviamente, e un'autonomia di 640 km. La cosa più importante però sembra essere la promessa ricarica rapida: 200 km di autonomia con 9 minuti di tempo. A patto ovviamente di trovare una presa elettrica della giusta capacità.

Il secondo veicolo più ammirato è stato il SUV cinese Byton, sviluppato da Future Mobility, una società che raccoglie ex cervelli di BMW, Nissan e Tesla. Anche il Byton sarà in commercio (in Cina) dal 2019. In questo caso si parla di 400 km d'autonomia, ma, soprattutto, di una dotazione tecnologica rivoluzionaria. Il cruscotto

prevede infatti uno schermo da 49 pollici, che può essere suddiviso in tre schermi distinti e che si controlla anche con i gesti. Innumerevoli le informazioni relative al viaggio, ma anche la possibilità di usarlo per fare videochiamate o per vedere un film. A bordo ci sono inoltre altri 3 schermi più piccoli, uno sul volante e altri due per i passeggeri posteriori.

E ora l'interfaccia uomo/macchina

Forse è stato proprio questo il vero tema dominante del CES. Samsung e Harman hanno presentato il Platform Digital Cockpit, un sistema a maxischermo che occupa l'intera plancia e che può essere personalizzato nelle funzioni. Si controlla con la voce, con il touch e con i comandi al volante. Si integra con lo smartphone e con gli altri sistemi elettronici di bordo.

La Mercedes ha presentato il Mercedes Benz User Experience (MBUX), un sistema a comando vocale che gestisce numerose funzioni dell'auto, e comanda due schermi da 10 pollici. Dalla temperatura interna alla scelta della musica o degli itinerari da selezionare sul navigatore. Basta dire Hey Mercedes, e impartire il comando.

Un assistente vocale lo ha presentato anche la Bosch, e ha fatto in modo che ci si possa rivolgere a lui senza distogliere lo sguardo dalla strada o togliere le mani dal volante. Senza concentrarsi troppo su un comando vocale specifico, perché capisce anche i dialetti. E il sistema, basato su un'intelligenza artificiale, impara a prevedere probabili destinazioni in base all'ora del giorno, oppure se gli viene chiesto di accendere la radio, conosce le preferenze del conducente, sintonizzandosi sulle notizie al mattino e sulla musica alla sera; ad esempio.

Ancora più decisamente all'insegna della sicurezza stradale il progetto Brain-to-Vehicle (dal cervello al veicolo) su cui sta lavorando la Nissan. Per ora è solo un prototipo, ma funzionante. Legge gli impulsi cerebrali del guidatore, apprende con il tempo ed è in grado di prevedere i comandi che questo vuole impartire alla vettura con 0,2-0,5 secondi di anticipo. Un lasso di tempo che può risultare vitale in situazioni d'emergenza.

E ora provate a raccontare queste cose a un guidatore di 30 anni fa!

***Fondatore e direttore di Netbikers.eu**