

## L'auto che verrà

Si chiama "Titan" il progetto che porterà entro il 2020 alla produzione della prima iCar. Sarà una vettura elettrica, completamente ecocompatibile: una sfida tecnologica spazzante per la concorrenza, da parte del marchio che capitalizza quanto i primi 7 gruppi automobilistici mondiali messi insieme

DI ALBERTO CAPROTTI  
NOSTRO INVIATO A GINEVRA

Sul web girano immagini realizzate al computer. E prototipi più o meno verosimili. Nessuno in verità ancora l'ha vista, ma tutti ne parlano. Guidare un'automobile targata Apple però potrebbe presto diventare una realtà, per la gioia dei tanti appassionati del marchio. La iCar, come dovrebbe chiamarsi l'auto elettrica "made in Cupertino", potrebbe infatti arrivare nelle concessionarie già nel 2020. L'indiscrezione, raccolta da Bloomberg, prefigura una vera battaglia tra Detroit e la Silicon Valley, tra il polo automobilistico statunitense e quello dell'hi-tech, con Google e la stessa Apple a fronteggiare colossi come Tesla e General Motors sul terreno dei veicoli ecologici. L'obiettivo di Apple è molto ambizioso, se si considera che i tempi medi di sviluppo di un'auto vanno dai 5 ai 7 anni. Per riuscire nell'impresa, la compagnia fondata da Steve Jobs non parte da zero perché sta arruolando diversi professionisti, da manager del settore a semplici impiegati, "soffiati" alle stesse Tesla e GM. Così come, a quanto pare, alla A123, un costruttore statunitense di batterie per auto che ha fatto causa al marchio della Mela accusandolo di reclutamento scorretto tra le sue fila. Al momento il team sarebbe composto da 200 persone, ma l'obiettivo sarebbe quello di portarlo a un migliaio. Apple nelle auto è già entrata con "Car Play", la tecnologia che consente di usare l'iPhone con la voce, farsi leggere le email dall'assistente vocale Siri, conoscere le informazioni sul traffico e scegliere la colonna sonora del viaggio. Costruire tutto quello che ci sta intorno, però, è ben altra cosa. Per questo al progetto "Titan", nome in codice della iCar, sono chiamati a lavorare in tanti: anche attraverso inevitabili alleanze. Il partner scelto - sempre secondo indiscrezioni - sarebbe BMW. E la base comune di lavoro fra i due colossi sarebbe la i3 tedesca, un'auto elettrica già di per sé particolarmente evoluta. Tutti insieme impegnati sulla vettura "green" del marchio della Mela, che dell'ecologia ha il pallino, come dimostra il recente investimento da 850 milioni di dollari in un impianto solare in California. Quando - e se - Apple farà il suo debutto, potrebbe però trovare le strade già intasate da modelli rivali. Tesla e Gm hanno in programma di lanciare entro il 2017 auto elettriche che percorrono oltre 300 km con una sola ricarica a un prezzo di vendita inferiore ai 40mila dollari. Google, dal canto suo, ha già presentato un prototipo di auto a guida autonoma. La casa di Cupertino potrebbe tuttavia spuntarla e fare da volano al settore, come ha già fatto con i lettori Mp3 (iPod), i telefonini (iPhone) e i tablet (iPad). E come punta a fare nel mercato degli orologi intelligenti con il suo Watch, che arriverà nei negozi tra poco. Al Salone di Ginevra intanto,

### UNA RIVOLUZIONE ANCHE PER LE BATTERIE

Se la Apple Car dovesse fare il suo debutto intorno al 2020, potrebbe anche rivoluzionare il sistema di propulsione, abbandonando le batterie al litio delle vetture elettriche attuali per tecnologie più promettenti che ancora non sono uscite dal laboratorio, quali le batterie Lito-Zolfo, al momento in fase di studio avanzato in due aziende, l'americana Sion Power e la britannica Oxis Energy. Questo permetterebbe alle Apple Car un'autonomia simile a quella dei motori a benzina



Una ricostruzione al computer delle possibili forme della prossima auto della Apple

# Apple svolta Ecco la Mela da guidare

l'auto elettrica di Apple è stata uno degli argomenti più dibattuti da Ceo e presidenti, da Marchionne (FCA) a Winterkorn (Volkswagen), da Zetsche (Daimler) a Speth (Jaguar-Land Rover). Lunedì scorso poi, al Mobile World Congress di Barcellona, l'auto di Cupertino è stata citata anche dal numero uno di Nissan-Renault, Carlos Ghosn. L'opinione condivisa, per ora, è che la iCar non faccia poi così paura ai suoi concorrenti: al massimo, si è sentito dire a Ginevra, come la guida autonoma di Google, «potrà rappresentare un'opportunità in più per l'industria». Resta il fatto che se la iCar dovesse davvero affermarsi e la vettura che si guida da sola dovesse passare dall'immaginazione alla realtà, i costruttori di automobili tradizionali potrebbero trovarsi spiazzati di fronte allo sbarco dei giganti di tecnologia e internet nel mondo dell'auto connessa. Secondo Thilo Koslowski, vice presidente delle ricerche di mercato nel campo della tecnologia automotive presso Gartner, «è già

in corso una gara tra le case automobilistiche e i colossi hi-tech per il controllo del "cervello" dei veicoli di nuova generazione sempre più orientati all'infotainment, competizione che diventerà ancora più forte nei prossimi cinque anni». E la capacità di innovazione di aziende di software come Apple e Google è piuttosto impressionante. Un altro fattore "intimidatorio" nei confronti delle case tradizionali è la capitalizzazione di mercato. Un colosso come Apple, ad esempio, capitalizza 750 miliardi di dollari, ovvero più di Daimler, Volkswagen, Renault, Peugeot, Fiat Chrysler Automobiles, Ford e General Motors messe insieme. Comunque il capo esecutivo di Daimler-Mercedes, Dieter Zetsche, ha sottolineato che la partita per costruire l'auto del futuro è tutta da giocare, anche perché non è chiaro ancora il ruolo che intendono svolgere i colossi del software. «Google e simili vogliono mettersi in gioco, ma non credo che potranno salire al primo posto tra i produttori di veicoli», ha affermato. «Dobbiamo

capire i nostri ruoli - ha proseguito Zetsche - in che misura dipendiamo l'uno dall'altro e in che misura siamo concorrenti». Per arrivare all'auto che si guida da sola comunque i tempi sono ancora lunghi. Almeno così la pensano due tra i costruttori tradizionali ma più avanzati nella sperimentazione dell'auto connessa come Daimler e BMW. La prima è alle prese con il progetto "MercedesMe", mentre la rivale BMW sta spingendo sul ConnectedDrive. «Crediamo di essere bene equipaggiati», ha aggiunto Zetsche. «Siamo aperti e attenti ad ogni intrusione da ogni parte, ma non penso - ha precisato con un sorriso ironico - che il prossimo anno a Ginevra parleremo della Apple car o della Google car». Più guardingo sulla partita auto a guida autonoma e sull'«ingresso di giocatori che non hanno mai costruito automobili prima» è l'amministratore delegato di BMW, Reithofer, che sottolinea come «essere dei giocatori affermati non sia sempre una garanzia di successo». Secondo il numero uno di BMW, «le macchine da scrivere sono state sostituite dai personal computer e molti avevano sottovalutato la cosa. E anche l'industria dell'auto non è al riparo da nuovi protagonisti. Potrebbero emergere come dei seri competitori, ma non prima di 10-15 anni». Anche l'ad di Volkswagen, Martin Winterkorn, ha detto di guardare con molto interesse all'ingresso nel mondo dell'auto di Apple, di Google ed altri soggetti «perché significa che l'auto sarà più accettata dai "nativi digitali"», sottolineando comunque che alla sfida tecnologica dei veicoli elettrificati, connessi e a guida autonoma Volkswagen ha dedicato gran parte degli 11,5 miliardi in ricerca e sviluppo spesi nel solo 2014, la più alta cifra tra i costruttori mondiali. «Qualsiasi cosa fa Apple non la prendo alla leggera - ha detto infine Marchionne -, perché è un'azienda con elevata credibilità e capacità finanziaria più grandi di qualsiasi produttore di auto. Comunque - ha aggiunto il numero uno di Fiat Chrysler - la capacità di marketing e di posizionamento di Apple è straordinaria, e aiuterà anche noi ad evolvere. Non mi preoccupa».



La nuova Renault Kadjar, in vendita in Italia da inizio estate

## Ginevra rilancia la sfida dei crossover Renault risponde con la nuova Kadjar

DA GINEVRA FERDINANDO SARNO

È un Salone che si è aperto all'insegna dell'ottimismo quello che sta radunando al Palaxpò di Ginevra occhi e speranze del mondo delle quattro ruote. Il mercato dell'auto europeo nel 2015 è infatti partito a tutto gas, con immatricolazioni in crescita del 6,2%. Ci sono quindi tutti gli ingredienti, compreso il basso prezzo della benzina, per far immaginare ai costruttori di automobili che in Europa la strada della ripresa sia ormai stata imboccata. A rovinare la festa c'è però il crollo della domanda russa, legato alla svalutazione del rublo e ai problemi con l'Ucraina, che, secondo gli analisti di IHS, nel 2015 limiteranno la crescita del mercato dell'auto nell'Europa occidentale al 3%.

A Ginevra comunque, dopo anni di scenari oscuri, l'atmosfera è tornata fiduciosa. Nel salotto buono delle grandi rassegne dell'auto, aperto al pubblico fino al 15 marzo, sono attesi almeno 700 mila visitatori (di cui molti provenienti dall'Italia) per ammirare le oltre 130 anteprime mondiali ed europee con cui i principali costruttori intendono scaldare la voglia dei futuri acquirenti. Tra i tanti debutti, quelli più significativi sono la Karl, nuovo modello d'ingresso Opel e restyling di Peugeot 208 e Honda Jazz. Esordio anche per la DS 5 del gruppo Psa e per la Concept SportSpace, futura Optima di Kia, oltre al nuovo Hyundai Tucson, sostituto dell'ix35, e la nuova Toyota Avenis. Tra le tedesche sfilano invece le Volkswagen Passat Alltrack e Touran, e la Bmw Serie 2 Gran Tourer.

Ma la vera battaglia è affidata oggi soprat-

tutto a due tipologie di modelli che rappresentano la doppia faccia del mercato: i Suv, compatti o medi, ma comunque multiuso e con prezzi accessibili, su cui si sfidano in particolare i costruttori generalisti con forte presenza in Europa e gli asiatici, e le costosissime e velocissime supercar, una costante a Ginevra e comunque l'ennesima

**Tra le 130 anteprime del Salone, grande spazio ai Suv medi e compatti con prezzi accessibili, dove si confrontano in particolare i costruttori generalisti**

conferma che la crisi ha colpito tutti i beni tranne quelli di lusso. Su entrambi i fronti l'Italia è presente al salone svizzero con modelli di punta. A partire dalla Ferrari 488 GTB, l'erede della 458 con un inedito V8 biturbo. Potenza e prezzi alle stelle anche per la Lamborghini Aventador Super Veloce, le McLaren P1 GTR e 675LT, le due Aston Martin 675LT "coda lunga" e Vulcan, la nuova Audi R8. Sul fronte dei Suv compatti invece FCA presenta con nuove versioni della Fiat 500X e della Jeep Renegade, Mazda la CX-3, Honda la HR-V, Suzuki la Vitara e SsangYong la Tivoli. Per quanto riguarda Renault con l'esordio

della Kadjar, nata sulla stessa piattaforma della Nissan Qashqai, il marchio francese segna a Ginevra l'ingresso nei Suv di taglia media. Al Salone sono stati svelati gli interni della nuova Kadjar e presentate le due versioni specifiche, X-Mod e Bose, del crossover che si posiziona tra Captur e Koleos per sostenere le ambizioni di Renault a livello internazionale su un segmento in piena espansione. Progettato sulla piattaforma CMF C/D, comune a Renault-Nissan, il design della Kadjar si rivela allo stesso tempo sportivo e raffinato, grazie alla qualità dei materiali e delle finiture. Disponibile in versione 4x4 e 4x2, sarà in vendita in Europa a inizio estate.

A Ginevra non poteva mancare il nuovo Espace, la cui commercializzazione partirà a maggio. Reinventato da Renault per adeguarsi all'evoluzione delle aspettative dei clienti, adotta la prestanza e le qualità associate a dimensioni importanti: un'esperienza di guida a bordo personalizzabile con Renault Multi-Sense, un'agilità e un controllo unico grazie alla tecnologia 4Control (4 ruote sterzanti), e il miglioramento dei consumi del 20% che la collocano al miglior livello del mercato.

Infine, nello stand Renault trova anche la sportiva Clio RS che ora vanta la firma Trophy, ancora più muscolosa e accattivante. Clio RS 220 EDC Trophy è una serie speciale numerata che si rivolge ai clienti più esigenti in termini di performance, amanti della guida su circuito e conoscitori delle competenze esclusive di Renault Sport. Questa versione sarà progressivamente commercializzata in Europa dal mese di giugno.

### IL PREMIO

#### La Volkswagen Passat eletta Car of the Year

La nuova generazione della Volkswagen Passat ha conquistato l'ambito titolo di "Car of the Year 2015" battendo le altre 6 finaliste selezionate da una giuria di 58 giornalisti specializzati in rappresentanza di 22 Paesi che dal 1964 premia la vettura che, nei dodici mesi precedenti all'assegnazione, abbia

espresso i migliori contributi di design e innovazione tecnologica, in rapporto al prezzo di vendita. Al secondo posto la Citroen C4 Cactus, al terzo la Mercedes Classe C. Lo scorso anno aveva prevalso la Peugeot 308, che aveva preceduto due modelli elettrici: la Bmw i3 e la Tesla S. Nessun modello elettrico quest'anno era invece in gara per il titolo di "Auto dell'anno".