



LAS VEGAS, NV

**ALBERTO CAPROTTI**  
INVIATO A LAS VEGAS

**B**asta rivolgersi a lei in maniera semplice e gentile: «Hei, Mercedes...» e poi puoi chiederle qualunque cosa. Così sali in auto, accendi il motore e non hai più bisogno di toccare nient'altro per ottenere qualunque regolazione, dalla temperatura interna alla navigazione, o le previsioni meteo, l'indirizzo di un ristorante. Potrà sembrare un gingillo da ricchi, o una tecnologia superflua, in realtà invece la massima espressione dei comandi vocali è un grande strumento di sicurezza perché consente di guidare senza distrarsi mai, aumentando di molto il proprio confort di bordo.

Il nuovissimo sistema di Mercedes-Benz si chiama Mbus ed è stato presentato in occasione del CES, la fiera dell'elettronica e dell'innovazione di Las Vegas: lo abbiamo provato a fianco di un tecnico del marchio di Stoccarda sulle strade e nel traffico della capitale del Nevada a bordo della nuova Classe A, appositamente camuffata per non essere riconosciuta visto che il suo debutto ufficiale è atteso solo a Marzo, al Salone di Ginevra. Anche questa è una rivoluzione: per la prima volta infatti un sistema tecnologico inedito debutta sul modello di ingresso della gamma per poi essere esteso alle altre vetture più grandi e costose del Gruppo, e non viceversa. A riprova del fatto che certe innovazioni interessano principalmente il pubblico più giovane, e che a quello vengano immediatamente messe a disposizione.

Tornando a Mbus, il sistema com-

prende 30 lingue, accenti e dialetti diversi e la richiesta vocale può essere fatta in maniera davvero semplice. La velocità e la completezza della risposta sarà sempre la stessa: perfetta. Consentendo al guidatore di non staccare mai le mani dal volante, ma di interagire sul secondo dei due mega display che coprono quasi due terzi del cruscotto (display da 7 pollici, oppure da 10,25 pollici, o misti, a seconda dell'allestimento) della nuova Classe A.

L'interazione proposta è identica a quella di uno smartphone, Apple o Android che sia. E il risponditore vocale una specie di "Siri" più informa-

### Tecnologia

**Il marchio tedesco rivoluziona il cruscotto delle sue auto compatte con il sistema MBUX, interfaccia dotata di intelligenza artificiale che impara anche i dialetti e risponde ai comandi vocali**

condo touch pad inserito nel cruscotto è davvero uno smartphone applicato all'auto, dalla definizione altissima esattamente come il primo. Insomma, tecnologia semplice, intuitiva e accessibile. Il software è di Nuanca, specializzata nel riconoscimento e nel dettato vocale, che Mercedes ha personalizzato secondo le sue esigenze.

«Con Mbus - spiega Sajid Khan, responsabile Digital Vehicles & Mobility di Daimler Mercedes - abbiamo fatto un altro passo avanti nel trasformare il veicolo in un'assistente mobile. Il sistema è spettacolare e unico: stiamo usando l'intelligenza artificiale per dare all'utilizzatore suggerimenti indivi-

duali basate sulle sue abitudini. L'algoritmo che abbiamo usato è stato ottimizzato per rendere possibili le opportunità che offre l'ultimissima generazione di chip. Tra le quali anche funzioni predittive, perché il sistema ricorda le preferenze personali in tema di musica, contatti, indirizzi e li offre all'utente come privilegiati rispetto ad altri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Approfondimenti, test e notizie nella sezione Motori vai sul sito [www.avvenire.it](http://www.avvenire.it)



L'innovativo cruscotto della nuova Mercedes Classe A dotato del sistema MBUX

# Uomo e auto si parlano Mercedes indica la strada

## INNOVAZIONE

### Nissan, ecco la vettura che guida interpretando le onde cerebrali

Il Consumer Electronics Show di Las Vegas ha visto il debutto dell'innovativo progetto di ricerca di Nissan che permetterà ai veicoli di interpretare i segnali emessi dal cervello dei conducenti, ridefinendo completamente l'interazione tra persone e automobili. La tecnologia Nissan Brain-to-Vehicle, o B2V, unica nel suo genere, promette di ridurre i tempi di reazione dei conducenti e realizzare veicoli "adattivi" per trasformare la guida in un'esperienza più piacevole.

In pratica, in modalità di guida manuale, il conducente indossa un dispositivo in grado di misurare l'attività delle onde cerebrali, che vengono poi analizzate. Prevedendo le intenzioni e i movimenti dell'essere umano, i sistemi possono intervenire (girando il volante o rallentando il veicolo, ad esempio) con un anticipo di 0,2-0,5 secondi sul conducente, senza quasi far percepire il loro funzionamento. La tecnologia B2V fa parte della visione Nissan Intelligent Mobility, la roadmap strategica che ridefinisce il modo in cui i veicoli vengono guidati, alimentati e integrati nella società. «Parlando di guida autonoma quasi tutti pensano a un futuro molto impersonale, in cui gli esseri umani delegano il controllo ai veicoli - ha spiegato Daniele Schillaci, executive vice president di Nissan -. Invece la tecnologia B2V va esattamente nella direzione opposta, perché sfrutta i segnali del nostro cervello per rendere la guida ancora più emozionante e godibile. Tramite la Nissan Intelligent Mobility, vogliamo traghettare le persone verso un mondo migliore, all'insegna di una maggiore autonomia, elettrificazione e connettività».

Questa svolta è il risultato di avanzate ricerche di Nissan per applicare le tecnologie di decodifica dell'attività cerebrale alle azioni del conducente e individuare eventuali problematiche. In modalità automatica, l'intelligenza artificiale è anche in grado di rilevare e valutare il grado di confort del conducente per poi modificare, se necessario, la configurazione o lo stile di guida. Tra gli altri possibili impieghi - anticipati da Lucian Gheorghie, responsabile del progetto - c'è l'adattamento dell'ambiente interno del veicolo. Ad esempio, questa nuova tecnologia potrà sfruttare la realtà aumentata per mettere a punto la visuale del conducente e creare un'atmosfera più rilassata».

Ferdinando Sarno



La Mercedes Classe S del programma "Intelligent Drive" che ha percorso 9,5 milioni di km per raccogliere dati sulla guida autonoma

# Quasi autonoma, molto intelligente

DALL'INVIATO A LAS VEGAS

**P**oco importa intuire oggi dove andrà l'auto. E chi la guiderà domani. Di certo sta cambiando profondamente, forse anche troppo in fretta. I veicoli autonomi non sono il futuro, ma già il presente: manca la regolamentazione di sicurezza necessaria e l'interazione (indispensabile) con le vetture "normali" che ovviamente non potranno sparire dalle strade se non prima di molti anni. Ma il 90% della tecnologia che fa funzionare le vetture che guidano da sole, è già disponibile.

Las Vegas ad esempio è stata la tappa finale dell'Intelligent World Drive, il progetto di Mercedes-Benz che, percorrendo 9,5 milioni di chilometri, ha attraversato tutti e cinque i continenti per testare le funzioni di guida automatizzata, consentendo ai tecnici di raccogliere dati e informazioni sulla circolazione stradale in condizioni reali, e di adattare in futuro le funzioni automatizzate e autonome in li-

nea con le situazioni di traffico e utenza specifiche di ogni Paese. Un lavoro imenso, per vincere una delle principali sfide che la guida autonoma comporta: comprendere, catalogare e consentire alla vettura di reagire di fronte a qualunque segnaletica stradale, spesso completamente difforme tra Paese e Paese, come le stesse differenti regole del codice stradale.

Al Salone della tecnologia abbiamo testato le potenzialità della vettura utilizzata per i test, basata su una Classe S versione berlina, appositamente attrezzata di tutti gli strumenti necessari a queste rilevazioni. A iniziare dal sistema Distronic Plus. Il nuovo software è in grado di gestire lo sterzo e mantenere la distanza

### L'esperienza

**A bordo della Classe S con guida assistita che ha fatto il giro del mondo per raccogliere dati e imparare a reagire a qualunque segnaletica**

st, che sono stati ulteriormente perfezionati.

La nuova Classe S è equipaggiata con sistemi di radar e di telecamere che le fanno vedere in anticipo le situazioni del traffico fino a una distanza di 250 metri, utile tanto in autostrada che in città. Grazie ai sistemi affinati, ora la vettura è ora in grado di rimanere ferma fino a 30 secondi e ripartire automaticamente in caso di coda, seguendo i veicoli che precedono. Anche la lettura dei dati cartografici e di navigazione è stata migliorata, offrendo

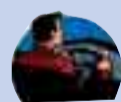
di sicurezza in marcia, regolando anche la velocità in funzione del tracciato, riconoscendo curve e incroci. Il tutto, supportato dai sistemi già noti, Active Emergency Stop Assist ed Active Lane Change Assist.

La nuova Classe S è equipaggiata con sistemi di radar e di telecamere che le fanno vedere in anticipo le situazioni del traffico fino a una distanza di 250 metri, utile tanto in autostrada che in città. Grazie ai sistemi affinati, ora la vettura è ora in grado di rimanere ferma fino a 30 secondi e ripartire automaticamente in caso di coda, seguendo i veicoli che precedono. Anche la lettura dei dati cartografici e di navigazione è stata migliorata, offrendo ora una precisione mai vista prima. Si tratta solo del cosiddetto "livello 2" della scala della guida autonoma, quello dell'automazione parziale: accelerazione, frenata e sterzo sono lasciati completamente alla macchina, ma il guidatore si deve occupare del monitoraggio dell'ambiente circostante in ogni caso. Mercedes, come altri marchi, è già più avanti di questo livello nelle sperimentazioni, ma su strada preferisce un approccio più prudente e graduale a questa rivoluzione annunciata.

Piedi sui pedali e mani al volante dunque: il sistema che ha fatto il giro del mondo è un semi-autonoma che consente al guidatore di rilassarsi in determinate circostanze, facendo affidamento sul "cervello e gli occhi elettronici" della vettura, ma che al tempo stesso fornisce una panoramica chiara e precisa delle funzioni selezionate e delle situazioni a cui reagiscono i rispettivi sistemi di assistenza.

Alberto Caprotti  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### Panda vecchia fa buon brodo

**I**l 2017 si è chiuso con quasi 2 milioni di nuove vetture immatricolate (+8%) in Italia, e conseguenti comunicati o-besi di entusiasmo da parte di quasi tutti i marchi. La realtà del mercato però è diversa, e la riprova sono gli acquisti dei privati - e quindi delle famiglie - calati del 2%. Ma è giusto distinguere i singoli meriti in una classifica ragionata, che "pesi" cioè ad esempio il +150% di Lamborghini, visto che il calcolo è sulle sole 133 vetture vendute. Al livello di Gruppo, meglio di tutti ha fatto PSA (+37,27%) grazie anche a Opel che si è aggiunta a Peugeot, Citroen e DS. A livello di marchio singolo, la crescita maggiore è di Suzuki (+37,37%), mentre la vettura più venduta in Italia, ancora una volta, è stata la cara, vecchia, semplice Fiat Panda. Alla faccia di super-tecnologici e modernisti fanatici.