

Nessun autista e telecamere infallibili: Bosch guida nel futuro

Harald Kroeger:
«Vogliamo arrivare a una tecnologia che sia più affidabile dell'uomo»



Lo shuttle a guida autonoma di Bosch

Lo shuttle autonomo che viaggia senza autista grazie alla intelligenza artificiale è una delle più affascinanti innovazioni tecnologiche che Bosch ha presentato al Salone di Francoforte, descrivendo la propria visione per una mobilità sostenibile, sicura ma anche capace di creare emozioni e relax. Pare dunque che in futuro sarà normale vedere veicoli connessi, elettrificati e a guida autonoma trasportare merci o persone sulle nostre strade. Grazie al sistema di propulsione elettrico, le navette attraverseranno le città e saranno perfettamente connesse con l'ambiente circostante. La tecnologia destinata alla guida autonoma intanto sta progredendo in fretta fornendo soluzioni utili anche per le vet-

ture tradizionali, quelle in cui il guidatore svolge il ruolo primario. «Vogliamo che le auto imparino a guidare meglio delle persone per aumentare, in questo modo, la sicurezza stradale - ha detto Harald Kroeger, membro del board of management di Bosch -. In altri termini, vogliamo arrivare ad una tecnologia che sia più affidabile dell'uomo». Un obiettivo che rappresenta una grande sfida, in particolare per quanto riguarda la sorveglianza delle aree attorno al veicolo che si muove contando solo sui suoi sistemi e i suoi sensori. Bosch - che punta a diventare leader di mercato per tutto ciò che riguarda le telecamere - annuncia ora di aver portato la tecnologia dei sensori video per auto a un nuovo livello, attra-

verso la combinazione multifunzionale con l'intelligenza artificiale (IA) per il riconoscimento degli oggetti, una soluzione che rende i sensori più affidabile e aumenta la sicurezza stradale. Le automobili con l'assistenza alla guida - come i sistemi di frenata di emergenza automatici - ed evidentemente quelli con guida autonoma, devono essere in grado di percepire tutti gli oggetti nelle vicinanze, saper riconoscere all'istante se un determinato oggetto può influire sulla strategia di guida, e decidere in modo altrettanto veloce come agire. A differenza dell'occhio umano, la nuova mono telecamera Bosch MPC3 è stata ottimizzata per gestire tali situazioni. Per l'uomo, guardare non significa necessariamente rico-

scoscere ciò che entra nel campo visivo: è una questione di percezione, tanto che può accadere che il guidatore non colga consapevolmente ciò che l'occhio vede. Sono molti gli automobilisti coinvolti in incidenti che affermano di aver guardato nella direzione giusta ma di non aver visto l'ostacolo lungo il tragitto, tanto che il 50% degli incidenti stradali è attribuibile proprio a questo fenomeno. L'elemento di forza di questa nuova tecnologia è il riconoscimento degli oggetti garantito dall'intelligenza artificiale: la telecamera, ad esempio, riconosce se il bordo della strada è transitabile, anche in assenza di segnaletica orizzontale.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Opel, la Germania che accelera

La cancelliera tedesca Angela Merkel al Salone di Francoforte davanti alla nuova Opel Corsa



Al Salone con la nuova Astra e cinque anteprime mondiali

CORRADO CANALI

Cinque anteprime mondiali (Corsa, Corsa-e, Corsa-e Rally, nuova Astra e Grandland X plug-in hybrid) e una potente offensiva elettrica per le automobili e i veicoli commerciali che preannuncia l'elettrificazione della gamma: tutti i modelli Opel infatti avranno una versione elettrica entro il 2024. E questo lo scenario offerto dal marchio tedesco al Salone di Francoforte. Una prova di forza e di deciso rilancio che inizia con il più grande dei suoi SUV, la Grandland X, che porta al debutto il powertrain ibrido plug-in capace di prestazioni elevate grazie ai 300 cv di potenza, ma anche di consumi contenuti. Sotto al cofano dispone di un 1.600 cc turbo da 200 cv a benzina più due motori elettrici da 109 cv alimentati da una batteria agli ioni di litio. L'unità elettrica anteriore è abbinata all'automatico a 8 marce, mentre l'elettrico dietro offre trazione al retrotreno. L'ibrida può così contare su un sistema a quattro ruote motrici. Grazie alle batterie da 13,2 kWh, la Grandland X Hybrid4 percorre fino a 50 km in modalità a zero emissioni che sono ripristinabili in un'ora e 50 minuti di ricarica da una wallbox o usando la rete Free2Move, forte di 85.000 stazioni di ricarica.

Ma al Salone tedesco c'è spazio anche per uno dei modelli di Opel storicamente più apprezzati, l'Astra in versione berlina, la più classica, ma proposta anche nella variante wagon

ribattezzata Sport Tourer. Protagonista prima con la Kadett e poi con l'Astra nel settore delle compatte, Opel rilancia la sfida con un aggiornamento di quest'ultima che propone cambiamenti minimi nell'estetica, ma sostanziali sotto il cofano: i motori sono tutti nuovi e con una consistente riduzione delle emissioni e dei consumi. La gamma comprende dei 3 cilindri turbo: a benzina ci sono un 1.200 cc nelle versioni con 110, 131 e 145 cv e un 1.400 cc da 145 cv. Quanto ai diesel, c'è un 1.500 cc da 105 o da 122 cv. Nell'abitacolo è nuovo il cruscotto, molto ben leggibile, che prevede una parte centrale digitale, con tachimetro e computer di bordo e con due strumenti che ricordano le sportive di altri tempi: il voltmetro che indica la ricarica della batteria e il termometro del lubrificante. L'impressione generale è quella di un abitacolo elegante, con sedili molto comodi rivestiti in pelle e Alcantara, riscaldabili e ventilati. Invariato il bagagliaio che è profondo, oltre che ben realizzato e anche di facile accesso: la soglia di carico è a 61 cm da terra. La motorizzazione di punta della nuova offerta di Opel Astra è il turbodiesel 3 cilindri di 1.500 cc da 122 cv cambio automatico e un allestimento Ultimate che offre anche i fari a matrice di Led. Le prime auto arriveranno nelle concessionarie ad ottobre con prezzi che partono da 23.800 euro per l'Astra 1.200 cc berlina GS Line da 110 cv, con le versioni wagon offerte a 1.000 euro in più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Arriverà in Italia a novembre l'ultima generazione di un modello che ha totalizzato 37 anni di successi

5,42%

è la quota di mercato - in crescita - raggiunta da Opel in Europa tra gennaio e agosto (immatricolazioni di automobili e veicoli commerciali, E30). In Italia l'incremento è stato di 5.922 unità

Dimostrazione di forza e di rilancio del marchio che rinnova la gamma e anticipa la svolta a batteria

Anche elettrica, più leggera e sportiva
La sesta Corsa si è messa a dieta

FERDINANDO SARNO

Dopo 37 anni di vita, Opel Corsa con l'arrivo della sesta generazione - grande protagonista al Salone di Francoforte - si presenta agguerrita più che mai per riconfermare il posto che le spetta nel suo segmento di appartenenza, il B. Dopotutto è la best seller del costruttore tedesco, seguita nelle vendite da Astra e dai Suv (Crossland X, Grandland X e Mokka X).

La Corsa MY 2020 arriverà nelle concessionarie italiane a novembre e la gamma verrà completata a marzo 2020 con la versione 100% elettrica (autonomia dichiarata di 330 km e 80% di ricarica in soli 30 minuti). A disposizione le nuove motorizzazioni benzina e diesel, con livelli di potenza da 75 a 130 CV, abbinati a cambi manuali e, in particolare, al nuovo cambio automatico a 8 rapporti. L'aspetto sportivo della vettura è evidenziato dalla leggerezza del design e dalla bassa posizione di seduta del guidatore. Altrettanto interessanti sono gli avanzati sistemi di assistenza alla guida e gli innovativi sistemi di infotainment mentre, per quanto riguarda i prezzi, Opel punta molto sulla formula anticipo+rate mensili che cambiano a seconda della motorizzazione. In pratica, per l'acquisto di una qualsiasi Opel Corsa, sarà richiesto un anticipo di 5.900 euro mentre le rate (48) saranno di 259 euro per il 1.2 130 CV AT8, di 279 euro per il 1.5 100 CV MT6 e di 319 euro per la versione elettrica. La gamma Italia sarà

composta dagli allestimenti Edition (già molto completa), Elegance e GS Line, quest'ultima destinata ad una clientela sportiva.

Non è un segreto ormai che anche la leggerezza contribuisca a rendere più dinamica la vettura. La nuova Opel Corsa riesce addirittura a scendere sotto la magica soglia dei 1.000 chilogrammi. La cinque porte pesa solo 980 kg. Rispetto al modello precedente, perde ben 108 kg, un bel vantaggio. Si tratta di una riduzione di peso pari a circa il 10%, anche se il nuovo modello mantiene una lunghezza simile (4,06 metri). La scocca nuda è più leggera di circa 40 kg, i motori tre cilindri, molto compatti, pesano circa 15 kg in meno rispetto alle unità quattro cilindri della generazione precedente. Il cofano di alluminio consente di togliere altri 2,4 kg rispetto a quello del modello uscente, più piccolo ma realizzato in acciaio. Anche i sedili sono stati messi a stecchetto: l'ottimizzazione della struttura consente di perdere ben 10 kg.

«Nel 2019, con oltre 70 mila unità, l'Italia per Corsa è il terzo mercato dopo Germania e Regno Unito - spiega Andrea Leandri, direttore marketing di Opel Italia -. Nel nostro Paese dal 1982 a oggi ne sono state vendute più di 1,6 milioni e ne circolano ancora ben 800mila. Questo è un momento importante per noi perché Corsa rappresenta un brand nel brand. Completamente realizzata in Germania, sfruttando il know how del Gruppo PSA del quale facciamo parte dal 2017».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Mini Cooper SE elettrica a cofano aperto

Non solo con la spina: Bmw e Mini allargano la scelta

ALBERTO CAPROTTI

È stata una presenza massiccia quella di Bmw e Mini a Francoforte. Il Gruppo in Italia ha chiuso i primi otto mesi con la consegna di oltre 53mila unità - in linea con il 2018 - con crescite importanti però nel settore delle due ruote che fa del nostro Paese il secondo mercato per la divisione Motorrad. Un buon risultato, come ha sottolineato Massimiliano Di Silvestre, alla sua prima uscita pubblica come presidente e ad di Bmw Italia, e reso possibile grazie alla strategia della casa di Monaco che ha deciso - e lo stand al Salone ne è un esempio lampante - di proporre alla sua clientela premium un'ampia gamma di questo tipo di veicoli in commercio. Entro il 2020 la nostra offer-

ta di questi modelli crescerà ulteriormente, comprendendo le varianti ibride plug-in della Bmw X3, della Bmw X1, della Bmw Serie 3 Touring e la Mini Cooper SE Full Electric presente al Salone. La mobilità sostenibile non si esaurisce qui: sostenibili, infatti, sono anche i motori diesel, puliti e sempre più sofisticati, nonostante la guerra in atto nei loro confronti. «Pur avendo aumentato in modo significativo gli investimenti per favorire il processo di elettrificazione per un totale di circa 7 miliardi di euro, riteniamo che la tecnologia dei motori diesel ci accompagnerà per i prossimi 20 anni e quella dei motori benzina per i prossimi 30. Tutti gli studi sono concordi nel ritenere che la percentuale di elettrificazione delle motorizzazioni al 2025 sarà, nella migliore delle

ipotesi del 30%. Risulta quindi evidente come la maggior parte delle vetture in vendita a quella data sarà ancora equipaggiata da motorizzazioni convenzionali», ha aggiunto Di Silvestre. Al Salone, il Gruppo Bmw ha svelato in anteprima mondiale la Bmw X6 e la Mini Cooper SE Full Electric. Spazio anche per la nuova Serie 1 (per la prima volta a trazione anteriore) e la Serie 3 Touring (modello molto amato nel nostro Paese) e per il debutto della nuova Serie 8 Gran Coupé e della M8 nelle versioni coupé e cabrio. Infine le versioni aggiornate della X1 e della Mini Clubman. Al motorshow tedesco è presente anche la Vision M Next, concept car che prefigura la futura supercar a propulsione ibrida Plug-In da 600 CV.

© RIPRODUZIONE RISERVATA