

Partendo dal presupposto che gran parte degli incidenti stradali si verificano in contesti urbani e a causa di un errore umano, Nissan ha annunciato la messa a punto di una nuova tecnologia avanzata di assistenza alla guida basata su Lidar, il sistema di telerilevamento che permette di determinare la distanza di un oggetto o di una superficie utilizzando un impulso laser. Denominata Intersection Collision Avoidance, la nuova funzione è in grado di eseguire delle manovre automa-

Tecnologia salva vita, un passo avanti grazie al telelaser



tiche per evitare la collisione con altri veicoli che improvvisamente attraversano la traiettoria della vettura. Il sistema è progettato per rispondere immediatamente a situazioni mutevoli e se rileva un potenziale pericolo aziona automaticamente i freni per evitare collisioni. Lo sviluppo della Intersection Collision Avoidance verrà completato entro il 2025 e rappresenta un importante passo avanti per la guida autonoma in sicurezza soprattutto in contesti urbani complessi e per la gestione

«Verità per l'elettrica, oppure non svolta»

L'ad di Nissan Italia: «Il mercato è influenzato da cattiva informazione, ad esempio sui prezzi. L'e-Power e le batterie allo stato solido cambiano lo scenario»

ALBERTO CAPROTTI

Cinque vetture in rampa di lancio, e tante novità tecnologiche. Marco Toro, presidente e amministratore delegato di Nissan Italia: per il vostro marchio questa è una fase senza precedenti...



Marco Toro

Vero. Il 2022 è stato l'anno della più forte offensiva di prodotto della nostra storia: cinque modelli lanciati sul mercato con tecnologia completamente nuova non era mai stato fatto. E i risultati sono ottimi, cresciamo più del mercato che nei primi 5 mesi dell'anno ha fatto +23%, mentre Nissan ha toccato +36%. Lo stiamo facendo aumentando il peso dei nostri veicoli elettrificati: in Italia è ormai al 44% sul totale (di cui 4% solo elettrico), noi raggiungiamo il 66%, in stragrande maggioranza ibrido. Per quali motivi l'e-Power in particolare si è rivelato un grande suc-

cesso di mercato?

Più di 9.000 clienti tra Qashqai e X-Trail, hanno scelto questa tecnologia. La Qashqai in particolare per oltre la metà delle vendite viene preferita con questa rivoluzionaria tipologia di alimentazione.

L'elettrico senza spina con il motore elettrico collegato alle ruote che si ricarica con quello a benzina pare è dunque la soluzione ideale?

Crediamo di sì, perché va incontro al cliente che vorrebbe passare all'elettrico ma oggi ha ancora essenzialmente due dubbi che lo frenano, uno sull'infrastruttura di ricarica e l'altro sul prezzo. Qashqai e-Power invece ha un prezzo accessibile (da

37.000 euro), e percorre 1.000 chilometri con un pieno. Aspettavamo con ansia questa tecnologia, in Giappone c'era già dal 2017 dove è stata ampiamente testata. La nostra migliore soddisfazione è ricevere dei post sui social con foto fatte dai clienti che inquadrano il cruscotto che segna 1.032 km fatti con un pieno. In un momento come questo è una soluzione perfetta, la migliore transizione possibile verso l'elettrico puro.

Perché l'alimentazione 100% a batteria ancora non sfonda in Italia?

Se il mercato è ancora solo al 4%, una delle principali motivazioni è la scarsa informazione. Il 90% degli italiani ha una scarsissima conoscenza del prodotto, ed è condizionata da preconcetti sbagliati e false leggende metropolitane. Se oggi dovesse convincere qualcuno ad acquistare una vettura elettri-

ca, cosa direbbe?

Prima di tutto proverei a sfatare il falso mito del costo. Oggi la differenza media del mercato tra un'elettrica e un'auto termica della stessa categoria è di circa 7.000 euro (dato Jato Dynamics). Gli incentivi governativi vanno da 3.500 a 5.000 euro, e in più ci sono quelli delle Case. Per Nissan, nel caso di Leaf ad esempio, il contributo ulteriore è di

2.700 euro, che sommato ai bonus statali copre quella differenza. Oggi anche con i prezzi dell'energia molto alti, il risparmio annuale sui rifornimenti rispetto a una vettura a benzina è del 30%, i tagliandi costano mediamente il 50% in meno, e in molti casi non si pagano i parcheggi sulle strisce blu. Ciò significa secondo i nostri conteggi, un risparmio medio di 2.000 euro l'anno.

Secondo lei allora il problema non è il prezzo ma l'infrastruttura di ricarica?

Sulla diffusione delle colonnine di ricarica stiamo recuperando il tempo perso, non tanto per il numero dei punti di rifornimento che sta crescendo ma per la tipologia degli stessi e la loro ubicazione, visto che servono impianti ad alta potenza e una maggiore presenza in autostrada. Ci sono 750 milioni del Pnnr per lo sviluppo della rete di ricarica elettrica: occorre usarli subito e non disperderli perché c'è un ritardo da recuperare rispetto

agli altri paesi europei.

Anche voi costruttori potete fare qualcosa...

Nissan ad esempio a chi acquista una vettura elettrica offre in omaggio una wallbox da mettere all'interno del proprio posto auto, con relativa installazione senza spese. Comprendo già l'obiezione successiva, quella relativa ai permessi. Oggi molti non lo sanno, ma non occorre alcuna autorizzazione da parte del condominio, che deve essere

solo informato dell'installazione di una sorgente di ricarica privata. Inoltre, tutti i nostri concessionari dispongono di colonnine rapide presso le quali i clienti possono servirsi. **La prossima svolta, anche per abbassare i tempi di ricarica, sono le batterie allo stato solido. A che punto siamo?**

Nissan è già molto avanti su questo. Abbiamo una gigafactory a Sunderland in

Inghilterra dedicata alla fabbricazione di batterie allo stato solido che, grazie alla loro densità e ai materiali utilizzati per costruirle, costeranno

meno della metà rispetto alle attuali. Un grande vantaggio considerando che oggi l'80% del costo di un'auto elettrica dipende dalla batteria. Quanto alla ricarica, questa tecnologia consente di fare il pieno di energia in un terzo del tempo necessario oggi.

Le prime vetture Nissan dotate di batterie allo stato solido arriveranno nel 2028, e nel 2030 tutte le nostre auto avranno questa tecnologia.

Nell'attesa, cosa possiamo aspettarci?

Nissan sta lavorando alla riduzione dei prezzi dei motori per le vetture ibride. Il nostro obiettivo è arrivare nel 2026 a vendere una Qashqai e-Power allo stesso costo di una Qashqai con motore termico tradizionale.

2028

È l'anno in cui Nissan passerà alle batterie allo stato solido. Nel 2026 punta a pareggiare il prezzo tra le sue auto e-Power e quelle termiche



Forme sinuose, tanta tecnologia e potenze fino a 394 Cv: ecco com'è e come va l'ammiraglia di Nissan che si avvale dell'e4Orce, un innovativo sistema di trazione integrale studiato per le vetture elettriche che migliora le prestazioni in curva, sterzata e frenata aumentando il piacere di guida

LA PROVA SU STRADA

C'è un'Ariya nuova per chi ama viaggiare. Il Suv a emissioni zero che arriva dal futuro

MAURIZIO BERTERA

Ariya è un modello molto importante per Nissan: prima elettrica dopo Leaf, è una Suv coupé che va ad inserirsi nel segmento C, sempre più affollato sul mercato. Lunga 460 cm, larga 185 cm e alta 160 cm, non passa inosservata: dal vivo è più imponente che in foto e da poche linee nascono le forme sinuose e futuristiche che vanno a definire gli ingombri della carrozzeria.

Esteticamente l'anteriore è più morbido, il posteriore squadrato, con i designer che hanno lavorato di fino sui gruppi ottici: davanti sono formati da quattro punti luce da 20 millimetri ognuno, con una lama LED a forma di boomerang che svolge il compito di luce diurna. Il logo è retroilluminato e la grande calandra - lo Shield come la chiamano in Nissan - nasconde alla vista e protegge tutti i radar e i sensori dei sistemi di assistenza alla guida.

Il profilo è slanciato anche dai cerchi che sono da 19 o da 20 pollici a seconda dell'allestimento, mentre dietro lo stile è più classico con una striscia LED rossa che unisce i fari e taglia orizzontalmente l'auto facendola sembrare più larga. I designer hanno decisamente evoluto gli interni rispetto ai modelli recenti della Casa: l'impostazione di console e plancia - dove spicca il display centrale da 12,3 pollici - con la

disposizione minimale dei tasti (integrati in una cornice in simil legno) alzano il livello di qualità percepita. E in generale si apprezzano gli assemblaggi solidi e la scelta dei materiali. L'abitabilità è uno dei punti di forza e dietro tre persone viaggiano con tanto spazio a disposizione per testa, gambe e piedi. L'infotainment è stato completamente aggiornato, con il sistema compatibile con Apple Carplay e Android Auto, nonché l'assistente vocale Google e Amazon Alexa. C'è anche l'aggiornamento

"over the air", sia per quanto riguarda l'infotainment che i software relativi agli assistenti alla guida.

Ariya è proposta con due diversi tagli di batterie (63 e 87 kWh), trazione anteriore o integrale, potenze da 218, 242 e 306 Cv. La top di gamma - 4WD Evolve+ - si spinge a 394 Cv con la batteria più potente e costa 74.350 euro. Ma l'entry level Engage, con 63 kWh e 218 Cv, richiede 50.850 euro e garantisce circa 400 km di autonomia.

Su strada, la 4WD Advance - oggetto del nostro test - è maneggevole e regala

una grande sensazione di sicurezza e stabilità, grazie al nuovo e-4Orce, la più avanzata soluzione di trazione integrale della Casa. È costituito da due motori elettrici, uno per ogni asse in questo caso per 306 Cv totali, e da un sofisticato sistema che regola forza motrice e azione del freno sulle quattro ruote. Con l'e-4Orce, Ariya riesce ad avere prestazioni brillanti, affrontando al meglio ogni tipo di tracciato e di superficie, con un'eccellente risposta e controllo in curva, grazie alle ruote con velocità indipendenti. Inoltre, il com-

fort a bordo, per guidatore e passeggeri, è garantito da accelerazioni e frenate senza il minimo beccheggio. La dotazione tecnologica per la sicurezza e l'assistenza alla guida è ai vertici della categoria, grazie a sistemi come l'e-Pedal, che permette di accelerare e rallentare usando un solo pedale, il ProPilot con Navi-link, che adatta la velocità del veicolo a seconda delle diverse circostanze esterne, e il ProPilot Park per parcheggiare in automatico.

536 km

È la massima autonomia dichiarata della Nissan Ariya nella versione Engage con batteria da 87 kWh che a listino costa 57.350 euro

Accordo con Nissan

A Napoli la mobilità del futuro fa il suo ingresso in Università

Nissan ha avviato un accordo con il Dipartimento di Ingegneria Elettrica e Tecnologie dell'Informazione (DIETI) dell'Università degli studi di Napoli Federico II per avvicinare i giovani al settore automotive e alle nuove tecnologie per una mobilità sostenibile, sicura e connessa. La collaborazione tra Nissan e il Dipartimento dell'ateneo partenopeo mira alla individuazione di figure professionali altamente specializzate nell'ingegneria, favorendo un dialogo diretto tra università e industria automotive. In quest'ottica, Nissan ha concordato con il Corso di Laurea in Ingegneria Elettrica Magistrale un percorso articolato in diverse fasi, dalla formazione in aula tramite un seminario di approfondimento sulla mobilità elettrica

sostenibile, sicura e connessa alla sperimentazione su strada e in laboratorio delle tecnologie con il test drive dei crossover elettrificati Nissan, dalla ricerca attraverso una borsa di studio sulla ricarica statica ad induzione per le vetture elettriche all'inserimento nel mondo del lavoro con due stage per neolaureati presso Nissan Italia nel settore tecnico e commerciale. L'iniziativa ha preso il via con il Seminario "La mobilità del futuro", presentato dal presidente e ad di Nissan Italia, Marco Toro davanti a oltre 100 studenti e docenti di diversi corsi di Ingegneria. Durante questo primo incontro, Nissan ha dedicato ampio spazio ai temi dell'elettrificazione e delle tecnologie intelligenti per un approccio sostenibile alla mobilità, in linea con la

visione aziendale "Ambition 2030" per un mondo più pulito, sicuro e inclusivo. In base all'accordo, un laureando del Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Elettrica, che avrà effettuato un percorso di studio e di ricerca sulla ricarica statica ad induzione per le vetture elettriche e che concluderà il ciclo di studi tra ottobre 2023 e giugno 2024, avrà la possibilità di accedere ad una borsa di studio del valore di 1.200 euro, offerta da Nissan. La collaborazione con l'ateneo napoletano proseguirà con due stage retribuiti per laureati magistrali, nei settori tecnico e commerciale dell'Azienda, che prevedono un percorso di training on the job, per stimolare i nuovi ingegneri all'inserimento in azienda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA