

STORIA ECOMOBILITY

Pininfarina investe da sempre in programmi di ricerca e sviluppo per affrontare rapidamente e metodicamente i problemi dell'industria automobilistica.

Durante la crisi energetica degli anni '70, per esempio, l'industria si concentrò sull'aerodinamica e sulle fonti alternative di energia per ridurre il consumo di benzina. Pininfarina rispose sviluppando il prototipo CNR Energetica 1, forma di carrozzeria aerodinamica ideale.

Risale a quegli anni anche la Ecos, la prima vettura elettrica sviluppata da Pininfarina.

Negli anni '80 la ricerca della Pininfarina nell'applicazione di materiali leggeri diede vita ai prototipi Audi Quartz e Lancia Hit.

Gli anni '90 testimoniarono una più approfondita coscienza dei problemi ambientali, una maggiore ricerca nel campo dei materiali riciclabili e dell'ergonomia, un concetto di packaging del veicolo più efficiente.

Pininfarina offrì nuove soluzioni con il macro-progetto Ethos (Ethos, Ethos2 ed Ethos3), una famiglia di tre vetture con il telaio in alluminio, carrozzeria in resina riciclabile, motore termico innovativo con emissioni ridotte, fino ad arrivare, nel 1995, alla Ethos 3EV a emissioni zero.

Più recentemente Pininfarina ha rivolto la sua attenzione alla ricerca di veicoli ibridi con i progetti Eta Beta e Metrocubo che, con abitacoli modulari e dimensioni ridotte, rispondono ai problemi della circolazione cittadina e di medio raggio.

Con la Nido del 2004, invece, Pininfarina è tornata sul tema della sicurezza, già anticipato con i prototipi Sigma, Alfa Romeo P33 e Sigma Grand Prix.

Nel 2008 con Sintesi viene proposto il concept della transparent mobility con la possibilità della gestione del traffico attraverso l'infomobilità (comunicazione vettura/infrastrutture e vettura/vettura).

Nel 2007, poi, Pininfarina ha operato la scelta lungimirante di puntare sulla mobilità sostenibile e, a oggi, è l'unico centro di ricerca e sviluppo presente in Italia ad aver sviluppato due piattaforme elettriche modulari per offrire lo sviluppo e la fornitura di mezzi ecosostenibili, oltre a poter fornire stile, ingegneria e produzione.

Nell'ambito del trasporto pubblico eco-compatibile, Pininfarina si propone come partner specializzato nella fornitura di soluzioni chiavi in mano in molteplici aree come auto elettriche, minibus elettrici, quadricicli elettrici e ibridi con variante modulare pick-up e van e autobus ibridi (revamping da bus termici esistenti).

A testimoniare le competenze e l'esperienza maturata da Pininfarina nello sviluppo di veicoli a trazione elettrica sono le due vetture elettriche sviluppate dal 2008 a oggi, Pininfarina BlueCar e Nido EV: la prima pensata per le medie percorrenze anche extraurbane, la seconda progettata invece per corte percorrenze e utilizzo prevalentemente cittadino.

In particolare, la Pininfarina BlueCar è un elegante monovolume compatto a trasmissione automatica, concepito a quattro posti e cinque porte, alimentato dalla batteria elettrica LMP (Lithium Metal Polymere), alla quale è abbinato un dispositivo per lo stoccaggio dell'energia (supercapacity), che recupera e



pininfarina

immagazzina l'energia in frenata per renderla poi disponibile alla ripartenza del mezzo. L'auto elettrica inoltre non emette alcun gas, nessuna particella fine e nessun rumore.

Nel 2010, invece, in occasione dell'80esimo anniversario, Pininfarina ha presentato la Nido EV, primo prototipo marciante del "Programma di Sviluppo Nido", progetto di vettura elettrica interamente disegnata, progettata e costruita nel Centro stile e ingegneria Pininfarina di Cambiano (Torino).

Nido EV è un vero e proprio laboratorio intenzionato a esplorare l'elettrificazione di una piccola vettura da città e, al tempo stesso, a sviluppare un pianale modulare. La struttura è progettata per essere declinata in quattro differenti veicoli completamente elettrici o ibridi: 2 posti, 2+2, pickup e van leggero.

Nido EV, city car di dimensioni limitate (leggermente più grande di una Smart), ha 2 posti e motore posteriore a magneti permanenti. Il "Programma di Sviluppo Nido" prevede, inoltre, lo sviluppo di due ulteriori versioni con dimensioni leggermente maggiori: la prima, ibrida con il motore endotermico posizionato nella parte anteriore e il motore elettrico nel posteriore; la seconda, elettrica con il motore nella parte anteriore.

Con Hybus, invece, Pininfarina propone la conversione di autobus attualmente equipaggiati con motori Euro 0-1-2 in autobus con motorizzazione ibrido seriale.

Il primo prototipo dimostrativo, realizzato con lo scopo di testare la tecnologia e verificarne la fattibilità industriale, è stato sviluppato con la collaborazione di GTT (Gruppo Torinese Trasporti) in quanto inizialmente pensato per il Comune di Torino.

La conversione in ibrido di un autobus a motore termico ha un doppio vantaggio: ridurre l'inquinamento e contenere i costi e gli investimenti.

Hybus permette infatti di risparmiare circa il 60% rispetto all'acquisto di un bus ibrido nuovo.

Il revamping, inoltre, consente di risolvere il problema dello smaltimento dei mezzi obsoleti, che possono invece tornare sulla strada dotati di un propulsore diesel di piccola cilindrata più nuovo ed ecologico e con un aspetto molto più gradevole.