

“Ibrida, elettrica e guida autonoma” Le tappe del futuro secondo Bmw

STRATEGIE E PROGRAMMI DI KLAUS FRÖHLICH, NUOVO CAPO DI RICERCA E SVILUPPO DELLA BMW. “VOGLIAMO ESSERE IL GRUPPO PIÙ SOSTENIBILE DEL MONDO” SUL SUO TAVOLO ANCHE IL DOSSIER IDROGENO: “LE NOSTRE PRIME FUEL CELL ARRIVERANNO NEL 2020”

Francesco Paternò

Ginevra

Per chi investe davvero in ricerca e sviluppo, la sfida del presente e del futuro immediato ha due temi scritti con caratteri indelebili: motorizzazioni alternative e auto a guida autonoma. Il gruppo Bmw è uno di quelli che va su ogni pallone, ma negli ultimi mesi ha dovuto cambiare in corsa giocatori importanti. Nel dicembre scorso, a sorpresa, il capo della ricerca e sviluppo e membro del board dal 2007 Herbert Diess se ne è andato al gruppo Volkswagen, a dirigere il marchio omonimo dal prossimo 1 luglio e dà lì forse a correre per la successione al numero uno del gruppo Martin Winterkorn, il cui contratto scade fra un anno. Il cinquan-

tenne Klaus Fröhlich, in Bmw dal 1987, è stato promosso al posto di Diess, una prima scelta che dà il segno di una soluzione di continuità all'interno del gruppo. Anche perché Norbert Reithofer, a sua volta numero uno del colosso di Monaco, dopo una marcia trionfale lascerà la poltrona in maggio ad Harald Krueger, in nome di un cambio generazionale importante. Al Salone di Ginevra che si è chiuso ieri, Reithofer ha salutato con a fianco i membri del board, dando la linea al successo-

re sul che fare e un monito a tutti i suoi sul prossimo ingresso nell'automobile di marchi come Google e probabilmente Apple: «Se guardiamo ai prossimi 10 o 15 anni - ha detto Reithofer - sono competitor in grado di emergere. E dal punto di vista di Bmw, faremo bene a prenderli in seria, molto seria considerazione». Fröhlich, catapultato in attacco senza avere il tempo nemmeno di scaldarsi, non si è perso una virgola: «Se lei mi chiede quale è la road

map di Bmw nella ricerca e sviluppo, le rispondo subito che è fatta di due tappe principali. La sostenibilità, le auto ibride, le auto elettriche e a idrogeno, e l'auto connessa, l'auto ad alta automazione che per me è la vera sfida nei prossimi dieci anni». Ma mentre l'industria delle quattro

ruote continua a dire «noi facciamo le migliori macchine del pianeta», gente come Larry Page di Google o Elon Musk di Tesla dicono «le nostre macchine salveranno il pianeta». Non è che rischiate di perdere questa competizione? Fröhlich si aggiusta gli occhiali: «Io non penso che Bmw stia lavorando per salvare il pianeta, ciò nonostante la nostra natura rimane la stessa: vogliamo essere il gruppo più sostenibile del mondo».

Fröhlich sa bene quel che è già in casa, a cominciare dagli ingenti investimenti sull'elettrico che ha avuto una prima espressione nella i3 e poi nell'ibrido plug in tradotto nella sportiva i8. Quale è l'evoluzione del mercato elettrico e perché la i3 viene venduta ancora molto con un range extender, un piccolo motore a benzina che allunga l'autonomia di cui molti clienti sembrano non poterne fare a meno? «Questo succede perché in alcuni paesi ci sono politiche a favore delle infrastrutture di rica-

rica, cosa che non avviene in Italia o in Germania dove le auto a batteria restano così di nicchia».

Sul tavolo, Fröhlich ha trovato un altro dossier elettrizzante: l'auto a idrogeno, sulla quale c'è una cooperazione con il gruppo Toyota che ha già messo in vendita la Mirai? «Lavoriamo sullo stesso futuro, Toyota ha deciso di avere subito una piccola produzione grazie al sostegno del governo giapponese alla creazione di infrastrutture di ricarica. Le assicuro che condividiamo lo sviluppo della prossima generazione di auto a fuel cell, le nostre arriveranno intorno al 2020». In un ipotetico gioco della torre, Fröhlich non teme che il calo del prezzo del petrolio possa influenzare negativamente lo sviluppo delle auto a batterie, teme invece i costi crescenti che l'industria dell'auto deve sostenere per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei consumi. «Sono preoccupato sia perché non in tutte le aree del mondo i consumatori sono in grado di poter comprare auto più virtuose. E sia perché per l'industria potrebbe significare una riduzione della nostra profittabilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Klaus Fröhlich
 50 anni, in Bmw dal 1987 è il nuovo capo della ricerca e sviluppo della casa di Monaco. Sostituisce Herbert Diess passato alla Volkswagen lo scorso dicembre.



La Bmw i8, la supercar ibrida plug in (ricaricabile anche da una presa di corrente) che insieme alla elettrica i3 costituisce la nuova gamma improntata alla sostenibilità ambientale del gruppo di Monaco.

