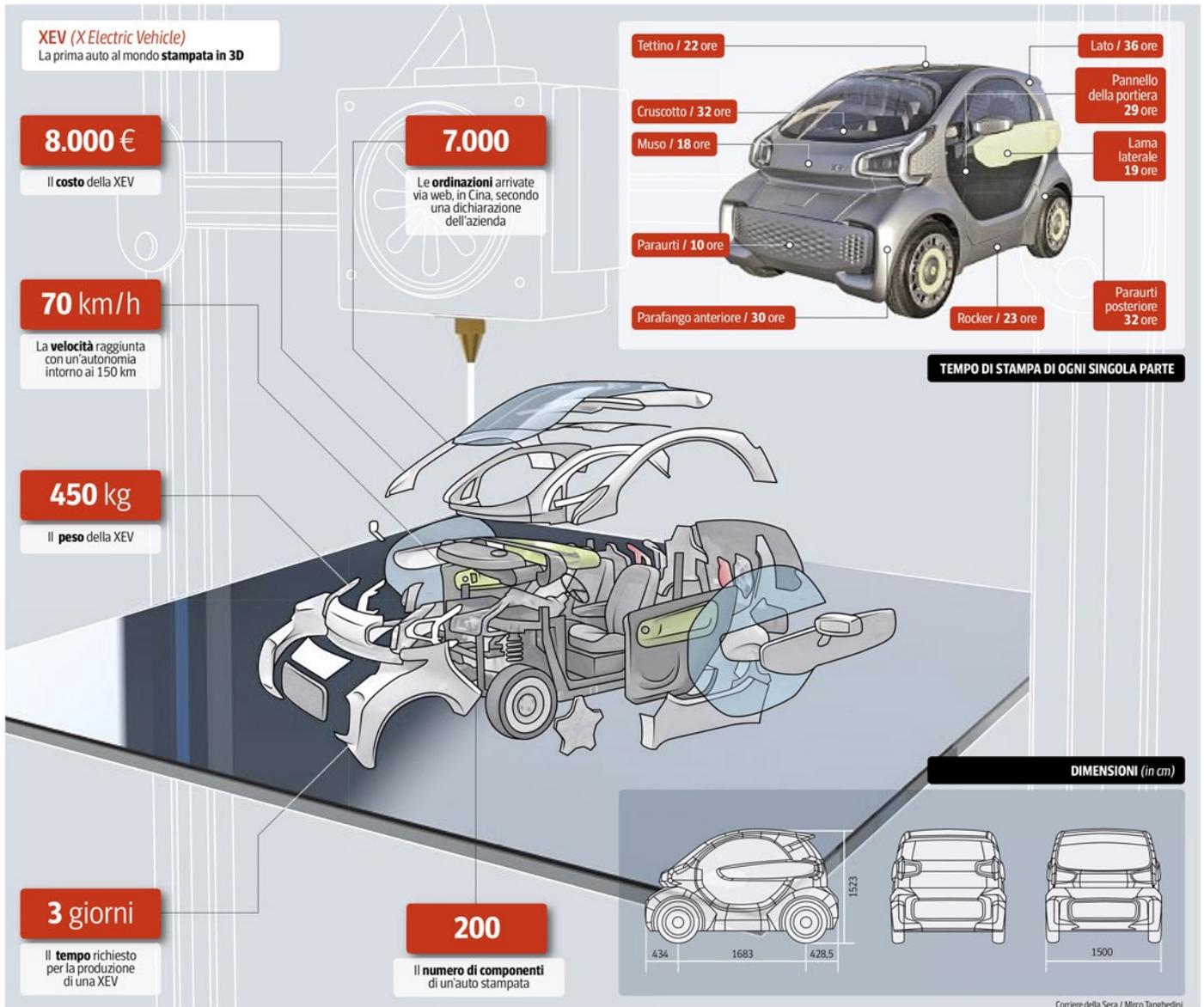


La start up italo cinese Xev sta studiando a Torino un prototipo di e-car completamente realizzata con la tecnologia dell'«additive manufacturing». La produzione inizierà a fine anno e l'obiettivo è avere mezzi di trasporto a impatto zero completamente personalizzabili (tagliando i tempi di lavorazione del 70%)

STAMPA L'AUTO IN 3D

di MASSIMILIANO DEL BARBA



Corriere della Sera / Mirco Tangherlini

C'è una mano italiana nel progetto della prima automobile realizzata interamente con la stampa 3d. Anzi, più di una. Xev, la start up fondata da Lou Tik, il manager che per dieci anni ha diretto a Torino Jac Italy, il centro di ricerca e di design del colosso cinese Auhui Jianghuai Automobile, ha infatti tre *angel investor* di casa nostra: Moschini, la holding di Franco Moschini, già presidente di Poltrona Frau, Teoresi, società di ingegneria nata nel 1987 e cresciuta con il suo business fino a sfiorare gli 800 addetti, e Comec, l'azienda di componentistica di precisione del presidente di Federmeccanica, Alberto Dal Poz, che ha fornito gli spazi per costruire — anzi stampare — i primi prototipi dell'e-car. «La sfida è anzitutto culturale e per questo l'abbiamo accettata. Stampare un'auto significa allontanarsi dal-

le logiche della catena di montaggio — spiega lo stesso Dal Poz —. Noi siamo un'azienda che fa componenti e ci rendiamo conto che questo nuovo approccio in futuro trasformerà le regole del gioco: il numero dei componenti passerà infatti da tremila a meno di duecento».

Una rivoluzione di approccio che fa il paio con la transizione all'elettrico nella mobilità e al cambio di modello d'uso delle auto, da status symbol di proprietà a servizio da condividere. Perché Xev, oltre a essere personalizzabile in ogni minimo dettaglio (un po' come accade oggi per le sneakers) sarà una vera e propria *city car* a impatto zero. «Al committente — aggiunge Diego Tornese, Chief Corporate Development Officer di Teoresi — non interessano le prestazioni ma la sua duttilità. Sarà infatti un piccolo mezzo dotato di un'autonomia e pre-

stazioni sufficienti per muoversi con agilità in un contesto urbano (si parla di una velocità massima di 70 chilometri orari per un'autonomia di circa 150 chilometri, ndr), in un'ottica di *car sharing* e trasporto multimodale. E da questo punto di vista la stampa 3d darà una grossa mano: ogni singolo componente, infatti, sarà personalizzabile fin nel dettaglio, con un layout totalmente incentrato sul cliente finale».

Il vantaggio dell'*additive manufacturing* realizzato in collaborazione con la cinese Polymaker non sarà però solo la possibilità di realizzare un'auto praticamente su misura del cliente. «Ridurrà i costi del 70% e i tempi di produzione dell'80%, poiché si taglia completamente il set up della linea di produzione e di allestimento. Tutto il ciclo non supererà i tre

giorni» aggiunge Tornese.

Dal punto di vista industriale, poi, Lou Tik e il suo staff sembrano avere le idee abbastanza chiare: la produzione dovrebbe iniziare già alla fine di quest'anno e nel 2020 si dovrebbe raggiungere la soglia psicologica dei 10 mila veicoli per poi passare a un obiettivo ben più ambizioso, vale a dire i 50 mila veicoli nel 2021 e gli 80 mila a partire dal 2022. I pre-ordini hanno tuttavia già superato quota settemila solo in Europa (ci sarebbe l'interessamento di Poste Italiane e di Bnp Paribas). Ad attirare anche il costo, tutto sommato ridotto: si parla infatti di una cifra non superiore agli ottomila euro.

Stampaggio che sarà allocato in due differenti stabilimenti produttivi. Uno in Cina e uno in Italia, in Sicilia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA