

Italdesign e Climb-E al CES 2023

- Italdesign celebra i suoi primi 55 anni al Consumer Electronics Show (CES) di Las Vegas con Climb-E, concept a guida autonoma in grado di garantire un'esperienza privata di viaggio senza interruzioni. Climb-E sposa una evoluzione del concetto di mobilità urbana sostenibile di prossimità in mobilità urbana sostenibile di continuità. Climb-E è infatti in grado di assicurare, oltre al previsto uso privato in proprietà, vari servizi direttamente a domicilio, grazie alla sua capacità di integrarsi nelle strutture di edifici civili e residenziali, di nuova generazione e futuri. Il passo successivo sarà uno studio di integrazione di Climb-E al patrimonio architettonico attuale e storico.
- Dopo il successo riscosso con i progetti Pop.Up e Pop.Up Next nel 2017 e 2018, Italdesign prosegue la sua ricerca di soluzioni innovative di mobilità e conferma la propria posizione pionieristica di hub tecnologico in grado di unire settori industriali diversi attraverso case study avanzati. In Climb-E Italdesign, per la mobilità orizzontale, Schindler, per la mobilità verticale, e il Politecnico di Torino, per l'integrazione a livello architettonico, si uniscono e danno vita ad un concetto visionario ma realistico di mobilità senza soluzione di continuità, con il supporto tecnologico di Easyrain.
- In Climb-E Italdesign interpreta nuove modalità socio-commerciali del futuro e presenta alcuni esempi di servizi offerti direttamente a domicilio. Esclusività declinata nel rispetto dei nuovi temi e delle richieste nel sociale (ESG – Environmental, Social, Governance) e offerta per una fruizione diretta.
- Il concept Climb-E e Italdesign si presentano a questo appuntamento celebrativo con una rinnovata e dinamica immagine corporate.

Moncalieri, 5 gennaio 2023

Italdesign, Schindler e Politecnico di Torino saranno presenti, per la prima volta, al Consumer Electronics Show (CES) di Las Vegas con un innovativo concept di veicolo a guida autonoma in grado di garantire un'esperienza privata di viaggio senza interruzioni ed una serie di servizi direttamente a domicilio, grazie alla sua totale capacità di integrazione nelle strutture degli edifici civili e residenziali, di nuova generazione e futuri. Un ulteriore sviluppo del progetto porterà all'adattamento del concept anche ad edifici storici e al patrimonio architettonico.

Si tratta di Climb-E, nato dalla collaborazione tra Italdesign, il gruppo Schindler, leader nel settore degli ascensori, scale mobili e passerelle automatizzate, ed il Politecnico di Torino con il Dipartimento di Architettura e Design e il Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto politiche del Territorio. Un progetto che conferma il ruolo di "hub e facilitatore tecnologico" di Italdesign, capace di unire settori industriali diversi per promuovere e sviluppare innovazione, come già accaduto sei anni fa con il progetto Pop.Up.

Climb-E è un progetto completo che anticipa un possibile scenario urbano direttamente legato ad una evoluzione del concetto di mobilità urbana sostenibile di prossimità in mobilità urbana sostenibile di continuità.

Climb-E – IL CONCEPT

Filosofia del progetto

La filosofia alla base del concept Climb-E riporta all'esperienza di trasporto senza soluzione di continuità già introdotta nel 2017 con il progetto Pop.Up e nel 2018 con l'evoluzione Pop.Up Next. A questo concetto si aggiunge l'idea innovativa di offrire vari servizi direttamente presso il domicilio degli utenti.

Climb-E offre la possibilità di spostarsi partendo direttamente da casa propria, o dal posto di lavoro, senza dover mai cambiare mezzo di trasporto, garantendo, oltre al massimo comfort, anche il totale abbattimento di possibili barriere architettoniche, argomento questo sempre più attuale e sensibile nello sviluppo delle aree urbane.

Climb-E è un mezzo di trasporto modulare composto da una capsula, concepita per un uso in proprietà, in grado di trasportare, nelle varie configurazioni, fino a 4

persone e da abbinare, quando in movimento, con una piattaforma completamente elettrica (d'ora in avanti chiamato skid), non di proprietà ma in sharing. Il valore aggiunto unico di questo concetto è rappresentato dalla capacità della capsula di trovare la propria naturale collocazione come parte integrante delle varie unità abitative, o di lavoro, diventando un'ulteriore stanza e/o ampliamento delle stesse.

Oltre all'utilizzo privato del concept Climb-E, la modularità del progetto permette una molteplicità di configurazioni in grado di offrire un servizio pubblico/privato esclusivo e funzionale. Le configurazioni interne della capsula permettono infatti una pluralità di servizi pubblici da offrire agli utenti privati direttamente presso le loro abitazioni. L'offerta domiciliare può essere illimitata: servizi di assistenza medica di base, servizi odontoiatrici o di analisi mediche in telemedicina, servizi di catering e di show cooking per eventi privati, massaggi a domicilio con struttura attrezzata, vendita a domicilio dei più svariati prodotti, servizi veterinari e toelettatura animali domestici. E molti altri ancora.

L'intero sistema è gestito tramite una app dedicata che permette ai proprietari di prenotare il proprio viaggio sia in ambiente urbano che extraurbano o di prenotare il servizio specifico. La programmazione prevede il prelievo della capsula direttamente dal proprio appartamento grazie al sistema di montacarichi sviluppato da Schindler ed il successivo trasferimento al piano stradale per l'abbinamento allo skid, precedentemente prenotato sempre tramite app. Una volta giunti a destino, la capsula viene sganciata dallo skid per essere abbinata o ad un altro montacarichi per il posizionamento al piano corretto dell'edificio di destinazione (appartamento/ufficio) oppure ad un altro vettore per gli spostamenti di più lungo raggio, come l'hyperloop.

Terminato il proprio ciclo di servizio, gli skid possono rispondere a prenotazioni da parte di altri utenti o possono tornare autonomamente alle stazioni di parcheggio e di ricarica per essere a disposizione per future chiamate.

[L'integrazione con l'architettura e la città – la visione del Politecnico di Torino
Facoltà di Architettura e Design e Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e
Politiche del Territorio](#)

Climb-E, nella sua doppia funzione di trasporto e di estensione della casa o dell'ufficio, si presenta come una nuova congiunzione tra mobilità e architettura: un ibrido tra mezzo di trasporto e luogo domestico, performante e tecnologico ma anche accogliente e ospitale.

Quando si trova in casa, la capsula estende un soggiorno o una camera da letto, offrendo uno spazio raccolto che si può utilizzare, ad esempio, per vedere un film, giocare con i bambini, seguire un corso di ginnastica on-line, vedere una mostra sul metaverso o lavorare. Quando è in ufficio, diventa una piccola sala riunioni per incontri ristretti o chiamate riservate.

Climb-E porta nell'ambiente abitativo o di lavoro una dotazione tecnologica nuova e avanzata, innalzando la qualità dei servizi e degli spazi architettonici.

L'integrazione della capsula nella facciata degli edifici rappresenta anch'essa una novità architettonica. Rende infatti il volto urbano degli edifici, tradizionalmente immobile, un sistema mutevole e in movimento. Durante la risalita, Climb-E ha una piena autonomia funzionale rispetto agli altri sistemi di mobilità verticale, garantendo privacy e velocità dello spostamento. Però allo stesso tempo, si interseca con la distribuzione verticale di scale e ascensori, offrendo alla facciata tridimensionalità e qualità spaziale. Un altro elemento di novità architettonica che Climb-E porta con sé è la possibilità, attraverso illuminazione interna alla capsula o effetti grafici visibili anche dalle parti esterne vetrate, di arricchire la facciata con messaggi, loghi, colori e trasformandola di fatto in un display sofisticato.

Nel caso dell'abitazione, le capsule raggiungono direttamente l'appartamento del proprietario. Nel caso degli uffici, invece, si raccolgono in lobby sospese a vari piani dell'edificio, formando esclusive lounge che diventano spazi aggiuntivi per ospitare riunioni ristrette o cercare piena riservatezza.

Se la capsula è di proprietà, gli skid rimangono invece in capo alla società che gestisce il servizio: quando non utilizzati, si raccolgono in container sotterranei o silos ricavati negli spazi di risulta della città (svincoli, aree dismesse, ecc.), completando in questo modo il disegno urbano senza sacrificare aree importanti dal punto di vista immobiliare o dell'uso pubblico.

Altro elemento importante del progetto, dal punto di vista della mobilità, è l'interfaccia con altri mezzi di trasporto.

Dal punto di vista architettonico e urbano, si possono immaginare alcuni sviluppi futuri. Nella già menzionata applicazione a edifici esistenti, recenti o perfino storici, gli elementi di mobilità verticale che portano le capsule possono fare da condotti anche per altri aggiornamenti tecnologici e impiantistici. Si può inoltre prefigurare un uso più pubblico delle capsule destinate inizialmente a fornire solo servizi a

domicilio: ristorazione, servizi medici, djset anche negli spazi aperti della città, flessibilmente in modo da ottimizzare sulle 24 ore l'utilizzo di queste capsule.

La visione di Schindler

Schindler vanta una storia di innovazione lunga quasi 150 anni. La sua offerta comprende soluzioni modulari e ad alta efficienza energetica, garantendo un'esperienza utente interattiva e senza soluzione di continuità. Le soluzioni di Schindler ottimizzano la sicurezza, l'efficienza e la sostenibilità degli edifici e migliorano le condizioni di vita urbane delle generazioni attuali e future.

Le innovazioni tecniche stanno cambiando la mobilità nelle città. Le nuove forme di mobilità dovranno essere più sostenibili, efficienti e in grado di soddisfare al meglio le nostre mutate esigenze. La guida autonoma, la connettività e la mobilità integrata abbinata a soluzioni sostenibili avranno un forte impatto sul modo in cui le persone vivono e si muovono. Le città e gli edifici dovranno adattarsi a queste trasformazioni. Schindler eleva i concetti e le idee del futuro capaci di migliorare le infrastrutture urbane per il bene dei clienti, della società in generale e dell'ambiente nel suo complesso.

Italdesign e Schindler collaborano in questo progetto di co-innovazione per progettare nuove possibilità di mobilità combinate con le infrastrutture urbane. Il concetto si basa su un sistema modulare che comprende piattaforme autonome a terra, un telaio per ascensori e capsule personali. Questo sistema modulare di capsule che possono muoversi autonomamente in verticale ma anche in orizzontale crea nuove opportunità per le città del futuro. Il viaggio autonomo senza soluzione di continuità da una porta all'altra offre un comfort in una dimensione completamente nuova. La personalizzazione della capsula offre una mobilità a un nuovo livello, in cui lo spazio dell'auto, dell'ascensore e dell'appartamento diventano un tutt'uno. Con questo progetto stiamo ripensando insieme il design degli edifici e delle facciate, oltre a risolvere i problemi quotidiani delle città, come gli ingorghi o i parcheggi limitati, grazie alla connettività.

Il design esterno della capsula

Grazie alla guida autonoma ed alla trazione elettrica, Climb-E può viaggiare indifferentemente nei due sensi di marcia. Il design esterno della capsula si contraddistingue per una totale simmetria delle forme che è espressione della bivalenza della motricità della capsula. In Climb-E viene totalmente abbandonato il

concetto classico legato allo stile delle vetture con conducente che prevedeva una parte anteriore ed una posteriore.

Il design delle fiancate, connotato da un notevole sviluppo in verticale, è focalizzato sulla massima accessibilità per garantire abitabilità e fruizione dello spazio interno assolute.

Le fiancate sono contraddistinte da una netta separazione tra la fascia bassa, realizzata in materiale composito, e quella alta, composta da un'ampia vetratura che assicura luminosità all'interno dell'abitacolo garantendo però anche il massimo livello di privacy, grazie alla possibilità di completo oscuramento dei cristalli.

Su entrambi i lati della capsula sono presenti due coppie di porte a pantografo che si integrano con il molo di attacco nell'edificio ospitante e che permettono un ottimo accesso all'interno della capsula anche a persone con disabilità motoria su sedia a rotelle.

Nella parte esterna delle porte, sulla fascia che separa le superfici vetrate dalla parte inferiore, sono ospitati sensori di prossimità e di riconoscimento automatico dell'utente registrato e quattro piccoli schermi LED che permettono di personalizzare messaggi di benvenuto a bordo o che riportano messaggi funzionali. Il tetto della capsula è contraddistinto da linee morbide che integrano un'ampia e continua serigrafia che esprime dinamismo e velocità, grazie ad una serie di linee parallele che creano fasce continue e che sono presenti, con stile e funzionalità differenti, in tutto il veicolo, sia esternamente, sia internamente.

Nella parte superiore del tetto è presente il sistema di aggancio a quattro punti che permette, in abbinamento al sistema di sollevamento progettato da Schindler, di movimentare verticalmente la capsula dai vari piani degli edifici ospitanti fino al piano strada per l'abbinamento con lo skid.

La colorazione esterna è azzurra metallizzata con un abbinamento di vernici lucide ed opache per creare un effetto "tono su tono" che esalta i teorici e le superfici esterne della carrozzeria.

Nel sottoscocca della capsula è alloggiato il sistema di abbinamento e fissaggio a quattro punti con lo skid per i viaggi su strada. Il sistema è analogo a quello utilizzato sul tetto per il fissaggio con l'ascensore ed è l'evoluzione del sistema sviluppato nel progetto Pop.Up del 2017.

Questa soluzione di aggancio di Climb-E è derivata dalla Domanda di Brevetto Italiana N. 102018000010623 (Richiedente: Italdesign) del 2018: inoltre, è stata appena depositata una nuova Domanda di Brevetto (Richiedente: Italdesign), incentrata sul sistema di proiezione a terra della capsula.

Questa nuova domanda di brevetto (sistema di proiezione della capsula self-driving ground-module) e il brevetto di design Exterior and Interior sono applicabili ai veicoli in generale, in particolare per la guida autonoma.

Il design interno della capsula

L'interno della capsula propone la stessa simmetria presente all'esterno ed è caratterizzato da una grande flessibilità d'utilizzo.

Le vetrate della capsula integrano degli schermi semitrasparenti che permettono la fruizione di un'ampia serie di contenuti multimediali. Grazie all'utilizzo del cloud è possibile configurare la capsula in base ai profili personali dei vari utenti prima che gli stessi si trovino a bordo, garantendo così un'esperienza senza soluzione di continuità anche per il sistema UX & HMI. Varie configurazioni degli schermi e dei relativi contenuti possono convivere in contemporanea se in presenza di più passeggeri a bordo.

La gestione di tutti i contenuti multimediali, delle funzioni di controllo domotico, dell'illuminazione e dell'aerazione interna alla capsula possono essere operate tramite due touch screen posti di fronte ai due divanetti o tramite attivazione vocale.

Le due sedute, posizionate trasversalmente ai due sensi di marcia, sono caratterizzate da un design minimalista. Gli occupanti sono seduti rivolti verso l'interno della capsula per fruire al meglio dell'interazione con gli schermi presenti, oltre che su quelle laterali anche sulle vetrate anteriori e posteriori. Gli schienali, staccati dalla seduta, si integrano con parte delle fiancate e delle porte scorrevoli così da creare un ambiente avvolgente e continuo. Il piano posteriore agli schienali può essere riconfigurato permettendo, sedendosi fronte veicolo, di essere usato come scrivania.

All'interno delle porte sono presenti, come nella fascia esterna, quattro piccoli schermi di servizio utili per contenuti di bordo; temperatura interna, messaggi di benvenuto, etc.

Tutto il padiglione interno ed i montanti incorporano lo stesso sistema serigrafico o di illuminazione a strisce LED che si trova nella parte alta esterna della capsula. L'illuminazione RGB dimmerabile si adatta naturalmente al mood impostato dagli utenti o ai contenuti proiettati sugli schermi per garantire sempre la massima qualità della loro visione.

Per assicurare la massima riservatezza, se necessario, tutte le superfici vetrate della capsula sono dotate di un sistema oscurante automatico che elimina del tutto la trasparenza dei vetri.

La parte inferiore delle portiere integra quattro fasce porta oggetti che permettono di depositare contenuti di piccole/media dimensioni.

Le sedute dei due divanetti possono ruotare e slittare in avanti in guisa di chaise-longue oppure possono ribaltarsi in verticale per far posto al carico di oggetti di medie/grandi dimensioni (valigie, bicicletta, etc.)

Color & Trim

Particolare attenzione è stata posta al Color & Trim. Gli interni della capsula, dalla chiara impronta minimalista, permettono una generale personalizzazione e armonizzazione con lo stile e l'arredo dei locali in cui viene integrata.

Per il rivestimento degli interni è stato fatto ampio uso di ecopelli, di materiali di poliestere riciclati, di Alcantara e di nuove tecnologie, ampiamente utilizzate nel settore della moda, per la personalizzazione dei materiali, eliminando così ogni vincolo alla creatività dei designers. Nel dettaglio le sedute dei due divanetti sono realizzate in ecopelle con una colorazione chiara per amplificare e riflettere la luce e allargare lo spazio interno. Le fasce laterali inferiori sono rivestite in poliestere 100% riciclato prodotto da Camira. Degna di nota è la tecnologia utilizzata per graficizzare il piano orizzontale posteriore degli schienali ricoperto di Alcantara. Ideata da Stratasys la personalizzazione è realizzata tramite stampa 3D J850 TechStyle direttamente sul tessuto utilizzando materiali plastici compatibili con gli standard omologativi.

Nelle configurazioni per i servizi pubblici a domicilio il design minimalista degli interni permette invece una totale libertà di allestimento e l'installazione di apparecchiature e strumentazioni a seconda delle funzioni. L'ampia scelta dei materiali privilegia aspetti legati alla pulizia e all'igienizzazione degli interni che diventa prioritaria, in questa modalità d'utilizzo, rispetto agli aspetti puramente architettonici ed estetici delle versioni ad uso privato.

Lo Skid

Il design dello skid è prevalentemente guidato dagli aspetti funzionali legati al suo impiego. Trattandosi di uno strumento concepito per la mobilità condivisa e non di proprietà lo stile è funzionale al servizio che la piattaforma deve garantire.

Le quattro ruote motrici e sterzanti sono posizionate a sbalzo rispetto alla piattaforma. Per garantire la pulizia e la simmetria estetica che caratterizzano tutto il progetto Climb-E, le ruote sono completamente integrate all'interno di scocche di forma quadrata che nascondono completamente gli pneumatici ed integrano varie luci, proiettori e diversi dispositivi funzionali e di sicurezza attiva e passiva.

Nei due lati corti dello skid trovano posto due schermi multifunzione da 43 pollici utilizzabili sia per messaggi funzionali e avvisi stradali, sia per messaggi ludici personalizzabili dai passeggeri.

Nella parte centrale del pavimento trova alloggio il pacco batterie, posizionato molto in basso e sotto il sistema di ancoraggio per la capsula garantendo così un baricentro molto basso e una migliore fruizione degli spazi verticali per i passeggeri. Le batterie sono a ioni di litio [LI-ION] e garantiscono un range di utilizzo di 200 miglia (322 Km.). La ricarica ad induzione viene garantita in automatico (15 minuti per l'80% della carica) all'interno dei vari silos di stoccaggio collocati in aree urbane specifiche e nei piani sotterranei dei vari edifici.

Integrati nella parte frontale delle scocche delle quattro ruote trovano posto dei dispositivi multifunzione di proiezione a terra. La funzione principale è quella di comunicare ai pedoni e alle vetture circolanti a guida umana dei messaggi funzionali di servizio.

Un esempio è la proiezione a terra, al di fuori delle aree di attraversamento esistenti, di strisce pedonali dinamiche per comunicare ai pedoni la loro precedenza e la possibilità di attraversare e allertandoli su eventuali altri veicoli che sopraggiungono ma non visibili ai pedoni stessi. In fase di immissione del veicolo nel flusso di traffico il sistema proietta a terra immagini dinamiche indicanti la partenza da fermo del veicolo ed il raggio di sterzata per l'immissione.

Sempre nella parte anteriore e superiore delle quattro scocche delle ruote trovano posto anche alcuni gruppi di luci riconfigurabili a seconda del senso di marcia, della modalità di funzionamento, ricarica e modalità stand by dello skid. Lo stile di queste luci riprende quello delle fasce luminose e delle serigrafie presenti nella parte superiore della capsula e al suo interno.

L'illuminazione di queste fasce varia a seconda del modus operandi dello skid;
luce tenue e continua quando è in attesa dell'accoppiamento con la capsula;
luce bianche e rosse sui due lati corti a seconda del senso di marcia;
luce blu intermittente a frequenza variabile ed incrementale durante la discesa e l'accoppiamento della capsula.

Nella parte inferiore delle carenature, di fronte alle ruote, sono posizionati quattro iniettori del sistema AIS 2 (Aquaplaning Intelligent Solution) di Easyrain, innovativa startup italiana nell'ambito della sicurezza stradale.

Ecosistema di sicurezza Easyrain

Climb-E integra l'intero ecosistema di sicurezza di Easyrain, in grado di fornire un contributo attivo per rilevare il grip offerto dalla superficie stradale, ripristinare eventualmente l'aderenza e condividere informazioni sul grip con veicoli, infrastrutture e aziende.

Per fare la detection del grip, Easyrain ha sviluppato e brevettato il Digital Aquaplaning Information (abbreviato in DAI), un innovativo software che sfrutta la rete di serie presente a bordo dell'auto. Attraverso l'analisi di parametri dell'auto e della dinamica di guida, il DAI riconosce in pochi millisecondi situazioni di pericolo legate alla guida su fondo bagnato e genera un messaggio d'allerta. I carmaker possono utilizzare questi alert per introdurre nuove funzioni per l'assistenza alla guida, come la riduzione automatica della velocità dell'ACC in condizioni di asfalto fortemente bagnato.

Il DAI, che non necessita di calibrazione e funziona con ogni pneumatico (indipendentemente da usura, pressione di gonfiaggio, trama del battistrada), ha le carte in regola per portare alla nascita di una nuova generazione di sistemi ADAS, in grado di adattarsi automaticamente in funzione del grip offerto dalla strada.

Il DAI effettua la detection del livello di grip su fondo stradale bagnato, ma sono già in sviluppo i software per la guida su neve, ghiaccio, ghiaia e buche.

In caso di aquaplaning, il DAI mette in funzione l'Aquaplaning Intelligent Solution (abbreviato in AIS), il primo sistema attivo al mondo che modifica le condizioni della strada. Tramite un getto controllato d'acqua, spruzzato davanti alle ruote anteriori, l'AIS rompe lo strato d'acqua che causa il galleggiamento dello pneumatico e consente allo stesso di ritrovare il grip con l'asfalto, aiutando così l'auto a tornare nel pieno controllo del guidatore. L'AIS è un sistema facilmente integrabile nella vettura e personalizzabile dal costruttore, in funzione di criteri quali le prestazioni richieste e il prezzo di vendita.

L'AIS è nato come sistema anti-aquaplaning, ma sono previsti ulteriori sviluppi: Easyrain sta già sviluppando la nuova generazione, chiamata internamente AIS Proto-B, in grado di eliminare le perdite di aderenza su fondo bagnato e anche su neve e ghiaccio.

L'ecosistema di Easyrain si completa con l'Easyrain Cloud (abbreviato in ERC), concepito per estendere le funzionalità del DAI e per sfruttare la potenza della condivisione dei dati: le informazioni raccolte dal DAI possono essere utilizzate

internamente, per l'affinamento dell'algoritmo di detection, oppure condivise con svariati player, al fine di consentire servizi quali la manutenzione predittiva della rete stradale o la sostituzione di un componente dell'auto appena si manifestano i primi segni di usura. Last but not least, le informazioni raccolte dal DAI e condivise da ERC serviranno per informare gli automobilisti di un eventuale pericolo prima che questi si trovino a passare nel tratto di strada a rischio.

SCHEDA TECNICA

Modulo di terra

| DIMENSIONI | | |
|----------------------|------|----|
| Lunghezza | 3969 | mm |
| Altezza | 930 | mm |
| Larghezza (ant/post) | 1900 | mm |
| Sbalzo anteriore | 477 | mm |
| Sbalzo posteriore | 477 | mm |

| POWERTRAIN | | |
|----------------------------|-----------------------|--|
| Sistema di trazione | Elettrico | |
| Potenza motore | 80 kW | |
| Trazione | 4 motori nelle ruote | |
| Autonomia | 200 miglia (321,8 Km) | |
| Potenza | 65 kWh | |
| Picco di ricarica | 250 kW | |
| Voltaggio pacco batterie | 800 V | |
| Velocità massima | 75 mph (120 Km/h) | |
| Ricarica rapida (10%-80%) | 15 minuti | |
| Emissioni CO ₂ | 0 g/km | |
| Tempo ricarica a induzione | 30 minuti | |

Capsula

| DIMENSIONI | | | |
|----------------------|------|----|--|
| Lunghezza | 3669 | mm | |
| Altezza | 2030 | mm | |
| larghezza | 1845 | mm | |
| Numero di passeggeri | 4 | | |

PROFILI AZIENDALI

Italdesign

Italdesign è un'azienda di sviluppo all'avanguardia che da sempre pone il cliente al centro di ogni processo e che attorno a metodo di lavoro e fattività ha tessuto visione e missione, operando nelle aree dello Stile, della Progettazione, della Produzione e delle nuove soluzioni per la mobilità.

Parte del gruppo VW/Audi dal 2010, con sede a Moncalieri, in provincia di Torino, e oltre 1000 dipendenti in Italia e all'estero, da oltre 50 anni Italdesign collabora con importanti case automobilistiche e soggetti emergenti a livello nazionale ed internazionale nel mondo del design della mobilità, del product e del transportation design.

Oltre ad essere un comprovato 'carrozziere' a livello globale, negli ultimi anni Italdesign ha assunto il ruolo di sviluppatore di sistemi nell'ambito dell'elettronica automotive come Infotainment, ADAS o sistemi di batterie ad alto voltaggio e si è aperta a collaborazioni per soluzioni di Software Devined Vehicles SDV.

Italdesign è in grado di fornire un insieme organico e integrato di metodi, tecniche e strumenti finalizzati all'industrializzazione di nuovi prodotti e offre servizi per ogni fase del processo che dall'idea iniziale porta alla produzione in serie, compreso il processo dei progetti 'chiavi in mano'.

Dalla consulenza alla creatività, dall'ingegnerizzazione alla produzione di prototipi di preserie e serie ultra-limitate stradali, al project management, alle attività di test e di validazione, spingendosi fino all'omologazione, alla responsabilità legale per la

release del prodotto e all'assistenza durante l'avvio della produzione in serie del prodotto finito. Per non parlare della missione di essere un incubatore e una piattaforma di accelerazione per tecnologie innovative e prototipazione radicale: Italdesign è un partner e abilitatore affidabile ed esperto e un hub che combina servizi di prim'ordine con partnership tecnologiche e strategiche.

L'azienda è stata premiata con oltre 200 premi di design internazionali ed è stata nominata Top Employer Italia negli ultimi anni a partire dal 2016.

Per ulteriori informazioni, visitare www.italdesign.it

Schindler

Fondato in Svizzera nel 1874, il Gruppo Schindler è leader a livello globale nel settore degli ascensori, delle scale mobili e dei servizi correlati. Innovativi ed ecologici, i suoi sistemi di accesso e di gestione del transito danno un importante contributo alla mobilità nelle società urbane.

Nel 2021, il Gruppo Schindler ha generato un fatturato di quasi 11,3 miliardi di franchi svizzeri. Le soluzioni di mobilità Schindler spostano più di 1,5 miliardi di persone ogni giorno in tutto il mondo. Dietro il successo dell'azienda ci sono oltre 69.000 dipendenti presenti in oltre 100 Paesi.

Per ulteriori informazioni, visitare group.schindler.com

Politecnico di Torino

Il Politecnico di Torino (www.polito.it) è stato fondato nel 1906 e affonda le sue radici nella Scuola Tecnica per Ingegneri creata nel 1859.

È accreditato a livello internazionale tra le migliori università tecniche europee per gli studi di ingegneria e di architettura, con 37.000 studenti (di cui il 19% è rappresentato da studenti internazionali provenienti da 120 Paesi diversi).

Il Politecnico è un centro di eccellenza per la formazione e la ricerca in ingegneria, architettura, design e pianificazione e opera in stretta collaborazione con il sistema socioeconomico. È una Research University a tutto tondo, dove formazione e ricerca si integrano e fanno sistema per fornire una risposta concreta alle esigenze dell'economia, del territorio e, soprattutto, dei suoi studenti.

Il Politecnico è impegnato in un forte processo di internazionalizzazione delle proprie attività didattiche, di ricerca e di trasferimento tecnologico: non solo opera in collaborazione con le migliori università ed i centri di ricerca del mondo, ma ha anche siglato accordi e contratti con importanti gruppi industriali internazionali, così come con aziende del territorio, dove si propone come punto di riferimento per l'innovazione.

Il Dipartimento di ARCHITETTURA E DESIGN (DAD) è la struttura di riferimento dell'Ateneo che si occupa di design, di edifici architettonici e urbani, di design del prodotto e dei beni culturali.

Il DAD promuove, coordina e gestisce la ricerca fondamentale e quella applicata, la didattica e la formazione, il trasferimento tecnologico e i servizi al territorio con riferimento agli ambiti del progetto di architettura e del progetto urbano, anche in rapporto alla sostenibilità e alla dimensione economico-finanziaria del progetto di restauro, valorizzazione e gestione del patrimonio architettonico, urbano e paesaggistico, nonché del design industriale, grafico e virtuale.

Il Dipartimento Interateneo di SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE DEL TERRITORIO (DIST) è la struttura di riferimento del Politecnico di Torino nelle aree culturali che studiano i processi di trasformazione e di governo del territorio dalla scala globale a quella locale, inteso nei suoi aspetti fisici, economici, sociali, politici, culturali e delle loro interrelazioni, in un'ottica di sostenibilità. Il dipartimento promuove la ricerca teorica e applicata, l'insegnamento e il trasferimento delle conoscenze.

Politecnico di Torino - Team di progettazione dell'integrazione di Climb-E con l'architettura e la città:

Michele Bonino, Chiara Di Presa, Francesca Merico, Pier Paolo Peruccio, Cristina Pronello.

Easyrain

Easyrain è una start up innovativa fondata nel 2013 da Giovanni Blandina, attuale CEO, con l'obiettivo di ridurre le vittime su strada e salvare vite in condizioni di guida su fondi a bassa aderenza, dando un contributo fondamentale al raggiungimento dell'obiettivo europeo di 0 vittime sulla strada entro il 2050. Per soddisfare questi obiettivi, Easyrain sviluppa un intero ecosistema articolato in tre differenti aree: quella hardware, composta dal AIS, quella software, dal DAI; e quella

cloud, dall'ERC. L'inventiva e le capacità sono valse ad Easyrain una moltitudine di premi, compreso un riconoscimento speciale nella categoria della sicurezza dal CLEPA, l'associazione europea dei fornitori per l'industria dell'auto.

Per ulteriori informazioni, visitare www.easyrain.it