

Senza freni

## I prototipi sono bellissimi ma perché non ce li vendono?

Qualche anno fa ricevetti un comunicato stampa dall'Audi. Dalla busta sbucò la foto di un'auto: linea filante, calandra maestosa, carrozzeria color acquamarina, selleria di pelle cedro opaco, sette posti, tetto di cristallo, cromature generose. Un'apparizione. La vettura, una Suv, era stata battezzata «Pikes Peak», dal nome della vetta granitica, 4302 metri di altezza, che domina il Colorado. Telefonai per sapere **quando sarebbe arrivata in Italia. «Ma è una concept car» fu la risposta, che io intesi come un «campa cavallo».** Non era così, e sono lieto d'essermi sbagliato. Perché quella «concept», poi presentata al Motor Show di Detroit nel 2003, si sarebbe trasformata in una vettura vera al Salone di Francoforte del 2005. Si chiama «Q7» ed è uscita dalla testa e dalla matita di Walter de' Silva. È da quand'ero bambino che mi lustro gli occhi sulla stampa, specializzata e no, con le «Pikes Peak» di turno. Non ho mai capito la loro utilità pratica. Mi sono sempre sembrati esercizi di bravura in bilico fra utopia e solipsismo, un po' come quelli degli stilisti che a Parigi costringono le modelle a sfilare con un lampadario in testa. Penso che se una donna desidera vestirsi elegantemente non si rivolgerà all'Enel solo per il gusto di stupire. Il caso delle concept car, però, va oltre. Con i loro elevatissimi contenuti tecnologici e stilistici (ma sì, anche emozionali)

rappresentano il più formidabile incentivo all'acquisto. Allora ci si chiede: se le Case riescono a creare un esemplare funzionante e gradevole, perché mai non ne producono 10.000, già che sono in ballo? No. Uno solo. Per la fotografie di rito. Dopodiché, nel 90% dei casi la concept car s'inabissa negli archivi, fino a scomparire per sempre. È un vero peccato perché, a ben vedere, non è che l'automobile abbia fatto passi da gigante da quando il suo precursore, l'ingegnere francese Nicolas-Joseph Cugnot, nel 1769 mise a punto il suo «fardier» (carretto), una «macchina a fuoco» per il traino dei pezzi d'artiglieria. Sì, per carità, oggi appare ben

LORENZETTO



■ **Stefano Lorenzetto**  
Giornalista  
e scrittore,  
graffiante  
osservatore  
di costumi  
(e malcostumi)  
nazionali.

### DAL CONCETTO ALLA CATENA

L'Audi «Q7» derivata  
dalla concept car  
«Pikes Peak» e, sotto,  
le incredibili forme  
della «Bat 5», creata  
nel 1953 dalla  
Carrozzeria Bertone,  
mai prodotta in serie.



diversa dalla vetturina a tre ruote, chiamata «Pia» in onore della figlia, che Enrico Bernardi concepì e presentò a Verona nel 1882, la prima con motore a scoppio funzionante a benzina. Dal triciclo siamo passati al quadriciclo, gli abitacoli sono stati chiusi, abbiamo sviluppato la potenza dei motori, aumentato la sicurezza, accresciuto il confort, affinato l'estetica. Ma sempre di una scatola semovente si tratta. Insomma, c'è una bella differenza tra l'evoluzione dell'auto e quella, volendo fare un esempio, dell'anestesia. Il chirurgo-barbiere Ambrogio Paré nel 1500 prendeva a pugni il malato, il quale sveniva per il dolore; oppure, per la sorpresa e il terrore, finiva per sentire meno il male prodotto dal bisturi che affondava nelle carni. Fino alla fine degli anni 40 in Italia al paziente da operare si applicava una maschera di metallo imbottita di garze e cotone intrisi di cloroformio o etere. La suora caposala copriva la testa con uno straccio bagnato per non far passare neppure un filo d'aria. Poi per fortuna gli angloamericani portarono il «pentotal». Oggi siamo all'anestesia spinale, per cui si «addormenta» solo la parte del corpo su cui il chirurgo deve intervenire: il malato resta vigile e può seguire gli atti operatori. **Per vedere nell'auto simili passi da gigante, più che alla meccanica si è costretti a guardare all'accessoristica, e in particolare alle innovazioni informatiche.** Che le Case produttrici, però, riservano solo alle concept car, quasi fossero bizzarrie. Basta confrontare il cruscotto di un prototipo e quello dell'auto che tiriamo fuori dal garage ogni mattina: nel primo caso l'astronave di Star Trek, nel secondo la dimessa strumentazione della cabina di guida d'un treno accelerato. Considero, quindi, un segno del destino che BMW abbia deciso di presentare proprio nella città del misconosciuto Bernardi il Pluriverso (in contrapposizione all'Universo) dell'auto, cioè il big bang telematico da cui originerà un nuovo modo di guidare e di viaggiare. I prodromi di questa esplosione, che avrà vistose ricadute sui consumi energetici e soprattutto sulla sicurezza, si vedono già: vanno dall'**Active cruise control**, che regola la velocità in base all'andatura e alla distanza del veicolo che precede, all'**Adaptive light control**, che assicura una migliore visione della strada; dall'**Head up**, display di derivazione aeronautica che proietta sul parabrezza le informazioni utili, al **Connected drive**, che permette una connessione aggiornata fra conducente, vettura e ambiente attraverso sms, notiziari sul traffico, informazioni turistiche, chiamate di emergenza, portale mobile



Raymond Freymann, direttore ricerca e sviluppo BMW, sostenitore della telematica.

“Nel 50% dei casi la causa di un incidente è da ricondurre al fatto che il conducente non era ben informato”

con servizi specifici selezionati da Internet. È ormai realtà anche il dispositivo che consente all'auto di parcheggiare da sola (vedere a pag. 204). Diavolerie per bambini un po' cresciuti, dirà qualcuno, abituato a pensare che la sostanza dell'auto risieda nel cuore palpitante sotto il cofano. Sbagliato. Il professor Raymond Freymann, direttore ricerca e sviluppo di BMW Group, ha spiegato: «Da un'analisi statistica di tutti gli incidenti che accadono nel corso di un anno in Germania, abbiamo constatato che la causa nel 50% dei casi è da ricondurre al fatto che non si dispone di un'informazione sufficiente. Se il guidatore fosse stato adeguatamente informato, con molta probabilità l'incidente si sarebbe evitato o avrebbe avuto un impatto significativamente meno grave». Semmai, **bisognerebbe chiedersi quanto siano pronte le Case per questa rivoluzione telematica.** Tre anni fa scoprii che il Gps della «Cayenne» pretendeva l'esatto inserimento dell'indirizzo completo - via, viale, piazza, corso - prima del toponimo (alquanto cervellotico: non sono tenuto a sapere che a Roma esiste sia «via di» Porta Portese sia «piazza di» Porta Portese); per di più, esigeva anche l'inserimento del nome esatto. Avendo un appuntamento a Milano in via Attendolo, dovetti chiamare trafelato la Telecom e pregare l'operatore di leggermi il nome della strada. Fu gentile: «Via Muzio detto Sforza Attendolo». Segnalai la stravaganza agli amici di Porsche Italia. La reazione fu: «Be', ma un porschista mica guarda queste cose...». Io penso, invece, che gli automobilisti del futuro saranno sempre meno corridori, se non altro per via dei limiti di velocità e dell'inadeguata rete viaria, e sempre più navigatori. Dategli la bussola e il sestante giusti. ●●●

Su Internet  
**Eolico: botta e risposta con i lettori**  
 ■ La rubrica «Senza freni» del mese scorso, dedicata al tema dell'energia eolica, ha suscitato molte reazioni fra i lettori. Nel sito [www.quattroruote.it](http://www.quattroruote.it) Stefano Lorenzetto risponde ai commenti e alle critiche.