

Senza freni / Viaggiare senza tetto, una vera «terapia»

Perché l'**uomo-cabrio** è un automobilista migliore

LORENZETTO



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

Un giorno Paolo Pejrone, giardiniere di Gianni Agnelli, mi disse a proposito del suo lavoro: «Non avere un tetto sopra la testa cambia la vita». Aveva ragione. Vale anche per gli automobilisti. Non dimenticherò mai l'emozione, quasi un senso di straniamento, che provai in un tardo pomeriggio di giugno del 1991 uscendo da una concessionaria Saab con la prima cabrio della mia vita, una «900» blu con interni color avorio. **L'unico ostacolo fra me e il cielo era stato cancellato pigiando un pulsante elettrico. Magico. La più pura espressione della gioia di guida.** Un'ora dopo, mentre viaggiavamo in perfetta beatitudine verso il ristorante prescelto per festeggiare l'acquisto, mia moglie mi fa: «Temo che quest'auto non sia adatta alla nostra famiglia. Sai, aspetto un altro bambino». L'anno dopo eravamo già assisi su una monovolume. Insomma, ho ballato una sola estate, giusto il tempo per godermi le strade panoramiche della Costa Smeralda, per far buscare alla mia primogenita una tonsillite scendendo scoperchiati dalla montagna in una sera d'agosto troppo frizzante (ancora provo rimorso) e per constatare che nelle cabrio, allora, pioveva dentro. A capote chiusa, intendo. Eh sì, la mia Saab presentava questo non trascurabile inconveniente, peraltro prontamente risolto dal concessionario

con un intervento sulla guarnizione attorno al finestrino. Da guidatore medio, sono stato testimone dell'evoluzione tecnica delle cabriolet, dalla capote di tela al tetto metallico pieghevole. A titolo di risarcimento morale, di pari passo col crescere della prole, in queste 17 estati credo d'averle provate un po' tutte, sia pure per pochi giorni: dalla BMW «650i» alla «Z3», dalla Audi «A4» alla «TT Roadster», dalla Jaguar «XKR» alla Lexus «SC», dalla Volkswagen «Eos» alla Toyota «MR2». **Maggio e settembre sono, dal punto di vista climatico, i mesi ideali per lasciarsi tentare da una cabrio.** Mi hanno appena disarcionato (sigh) da una entusiasmante BMW «330d» dotata di lussuosa selleria di pelle Merino Carneolrot - tradotto: rossa - e ancora una volta ho avuto conferma di quale sia il valore aggiunto più percepito nelle roadster rispetto a qualsiasi altro tipo di veicolo: la visibilità. Chi le guida,



LUCI DELLA RIBALTA

«All'inizio della carriera il comico-conduttore televisivo Pino Insegno», racconta Lorenzetto, «teneva accesa la luce di cortesia della sua auto per farsi riconoscere».



all'improvviso si sente accettato. Tutti lo guardano, soprattutto le belle ragazze; non importa se ha la pancia o è calvo: la voglia di un giro in giostra annulla qualsiasi pregiudizio. Per certuni non è un vantaggio da poco: l'attore e conduttore televisivo Pino Insegno ha confessato che agli inizi della carriera, appena conquistata un po' di notorietà, girava spesso in auto con la luce dell'abitacolo accesa per farsi riconoscere.

In realtà la psicologia dell'uomo-cabrio è assai più complessa e raffinata. Per capirla, bisogna essere stati almeno una volta a Monaco di Baviera o a Vienna appena sboccia la bella stagione: legioni di spideristi con i capelli al vento nonostante i 18 gradi di temperatura. Perché chi sceglie una cabrio ha essenzialmente fame di sole. Si tratta di un richiamo atavico. «E la luce fu», sta scritto nel primo capitolo della Genesi, e anche il grande Albert Einstein, nel suo piccolo, si autoassegnò questo compito: «Per il resto della mia vita rifletterò su cosa sia la luce». Dunque è un'impellente biologica che muove, anche quando lui non se ne avvede, l'uomo-cabrio. Fabio Marchesi, massimo esperto italiano in applicazioni terapeutiche della luce, inventore di una lampada a spettro solare in grado di emettere dentro le case raggi molto simili a quelli che promanano dalla stella più vicina al nostro pianeta, mi ha spiegato che «per sopravvivere abbiamo bisogno di 20 minuti di sole al giorno, per vivere di almeno un'ora, per stare in salute di almeno tre ore» e che otto-dieci ore al giorno di neon in ufficio «ci trasformano in rottami ambulanti». Quale miglior terapia, allora, del viaggiare scoperti? **L'uomo-cabrio sovente passa per spaccone. In realtà è**

Le più vendute nei primi sei mesi del 2008

BMW Serie 3
2015



SMART fortwo
2261



PEUGEOT 207 CC
2013



un raro esempio di urbanità: sceglie con cura le mete; consulta le previsioni meteo

prima della gita fuoriporta; predilige la viabilità ordinaria rispetto ai monotoni percorsi autostradali; è sempre aperto a una deviazione dall'itinerario prestabilito quando sulla linea dell'orizzonte appare qualcosa d'interessante; si preoccupa dei passeggeri posteriori e controlla di frequente che il vento non scombini loro i capelli, che non abbiano o troppo caldo o troppo freddo. Soprattutto l'uomo-cabrio non corre mai: veleggia. Forse ispirato dalla canzone di Fabio Concato: «Guido piano / e ho qualcosa dentro al cuore / che mistero / non so neanche dove andare... / Ma c'è tanto sole / e mi accorgo che ne ho bisogno come un fiore». Se tutti girassero in spider, credo che il tasso di incidenti provocati dall'alta velocità si dimezzerebbe. Come ha efficacemente sintetizzato tale Kinson in un forum Internet, «semplicemente se è una bella giornata prendo la macchina e mi godo le colline delle Marche girando anche a caso, per il semplice gusto di girarci in cabrio. Questo non lo farei con la "X-Max" di mio padre, tanto per dirne una. Oh, sarò un guidatore di cabrio anomalo, ma a me piglia male girare in cabrio solo per fa' il fighetto». Ha detto tutto. ●●●

ARIA DI CASA

Fra cabrio e spider, nei primi sei mesi di quest'anno in Italia sono stati consegnati 17.144 esemplari.

Sicurezza / E tu come regoli il poggiatesta?

DISTANZA X ALTEZZA = ADDIO COLPO DI FRUSTA

■ Eccessivamente inclinati; azzerati all'altezza delle spalle o posizionati troppo in alto; messi a riempire lo spazio che c'è fra i muscoli del collo e l'inizio della nuca: agli automobilisti fermi al semaforo che mostrano di non saper usare i poggiatesta, volontari svizzeri (nella foto, www.poggiatesta.ch) nel tempo di un rosso spiegano come sfruttare bene il fondamentale dispositivo. Obiettivo: ridurre i casi (e le denunce alle assicurazioni) di colpi di frusta, che tanto pesano sui premi che paghiamo alle Compagnie. Come? **Prima regola:** il punto più alto del poggiatesta si deve trovare alla stessa altezza della sommità del capo (vedere disegno). In pratica, in caso di tamponamento si verrà leggermente sollevati dal sedile mentre, col poggiatesta troppo basso, la testa si piegherà pericolosamente all'indietro, al di sopra dell'appoggio. **La seconda regola** riguarda la corretta distanza; per trovarla occorre regolare il poggiatesta in modo che tocchi l'occipite. Chi lo tiene distante, in caso di brusco movimento indietro rischia persino il ferimento della nuca.



Regolazione
distanza

Regolazione
altezza

