

L'auto di domani? È un triciclo e avrà la pelle

di **Alberto Caprotti**

TECNOLOGIA

In un secolo le forme delle vetture sono profondamente mutate, ma gli ingredienti sono rimasti gli stessi:

volante, motore, 4 ruote, cruscotto, sedile, parabrezza... Il futuro invece ci prospetta una filosofia del tutto

diversa e soluzioni stravolgenti, per permettere uno sviluppo dei veicoli sempre meno invasivo

Come sarà l'automobile del futuro? Domanda oziosa forse, in un tempo come il nostro che all'automobile pare voler negare anche un presente. Ma di certo ancora intrigante per chi nella mobilità su quattro ruote continua a vedere uno straordinario e insostituibile vessillo di passione e, soprattutto, di libertà. La risposta non può essere unica, e multiforme è pure la strada che porta ad immaginare quello che ci aspetta. Uno scenario probabilmente rivoluzionario però, rispetto ai mutamenti registrati negli ultimi cent'anni. Basta visitare qualunque museo dell'auto infatti per verificare che, se le forme delle autovetture rispetto al secolo scorso sono profondamente mutate, gli ingredienti restano ancora gli stessi: un volante, un motore, quattro ruote, un cruscotto, un sedile e un parabrezza. Il futuro invece ci prospetta una filosofia dell'auto completamente diversa e soluzioni tecnologiche stravolgenti. Come acutamente analizza Mario Favilla, autore insieme ad Aldo Agnelli del libro *Fare l'automobile* (edito da Marsilio per Fondazione Cologni), termini come ecologia, urbanizzazione, gestione dei parcheggi, del traffico e del trasporto pubblico, dovranno essere davvero investiti di forti contenuti per permettere uno sviluppo dell'auto sempre meno invasivo. L'automobile stessa, per continuare ad esistere, sa che dovrà rendersi "invisibile", occupare cioè meno spazio possibile, convivere con una realtà moderna che lotta per

dimostrare di non averne bisogno. Da qui la prima rivoluzione, che è essenzialmente ideologica prima che fisica. Il futuro promette la fine del concetto dell'auto di proprietà: ognuno di noi potrà probabilmente utilizzare il mezzo più adeguato alle proprie necessità, prenderlo dove e solo quando gli serve, e lasciarlo dove e quando non gli serve più. L'auto come mezzo e non più come fine, soluzione che distrugge purtroppo la filosofia del piacere del guidare per trasformare ogni veicolo in poco più di un normale elettrodomestico.

Pensando a come si potrà viaggiare tra dieci o vent'anni, si può poi facilmente ipotizzare – spiega Favilla nel suo saggio – che la gestione del movimento sarà affidata a computer adeguatamente istruiti a riconoscere gli ostacoli grazie a sensori collegati in rete. Negli Stati Uniti, grazie al sostegno di Google, da tempo l'ingegneria automobilistica sta sperimentando con successo sistemi che

Pilota automatico per viaggiare più sicuri, motore elettrico per spendere e inquinare meno, carrozzeria in tessuto speciale, magari «invisibile» E forse una (oppure due) ruote in meno



tendono alla creazione di quel «pilota automatico» che possa trasformare le auto in piccoli aerei: abitacoli da puro trasporto, capsule automatizzate, ad elevatissimo standard di sicurezza ma probabilmente del tutto prive di personalità. La vera rivoluzione, o meglio ancora il «Big Bang per il futuro del trasporto» come lo definisce l'autore di *Fare l'automobile*, avverrà quando il progetto auto arriverà ad obbedire completamente alle esigenze di una più razionale tutela dell'ambiente e della gestione e produzione delle risorse energetiche. La strada è segnata: la propulsione elettrica, soprattutto ibrida per i prossimi dieci anni, e poi "pura" quando verrà superato l'ostacolo dei costi e dell'autonomia di percorrenza, non sembra solo la soluzione più probabile ma pare davvero l'unico scenario percorribile. L'evoluzione della tecnologia propulsiva comporterà

anche una nuova rivoluzione dello stile. L'auto del futuro probabilmente perderà una o due ruote, ridurrà le sue dimensioni, dovrà adeguarsi ad un design completamente rivisto, adeguato e funzionale alle nuove architetture.

Esistono già sperimentazioni come l'«Invisible Car» di Mercedes in cui la carrozzeria dell'auto, ricoperta di led che trasmettono immagini, diventa essa stessa una nuova forma di comunicazione. Oppure prototipi come "Gina" (acronimo di *Geometry and Function in "N" Adaptations*) dell'estroso Chris Bangle su telaio Bmw, in cui la pelle dell'auto è in tessuto speciale, che si increspa con la velocità o si arriccia aprendo le portiere, e che viene pensata non solo come ipotesi estetica di nuove superfici, ma anche come soluzione al problema della verniciatura, che rimane una delle fasi più inquinanti del

ciclo di costruzione dell'auto. Fantascienza? Solo fino ad un certo punto. Perché lo stesso Favilla

riconosce e preconizza che qualsiasi forma e tecnica caratterizzerà i veicoli di domani, il fattore umano avrà ancora e comunque un peso determinante attraverso la figura del *car designer*. Il

progettista resterà dunque l'ultimo baluardo contro l'omologazione, la produzione in serie e l'annullamento della passione automobilistica. L'estetica artigianale, la modellazione delle linee, la genialità dei dettagli: solo questi sono i valori aggiunti che renderanno, anche tra vent'anni, un'auto più

accattivante e di successo rispetto ad un'altra. Per questo, una parte importante del futuro dell'automobile sta ancora nei Centri Stile delle case costruttrici, dove l'alta tecnologia si sposa all'artigianalità, e le superfici prendono vita grazie alle mani sapienti di disegnatori, modellisti, sellai, fabbri, pellettieri. Forma, proporzione, gusto estetico: la salvezza dell'auto che verrà, per fortuna, ha ancora un posto in fondo all'anima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROTOTIPO "GINA" DI BMW: LA CARROZZERIA È IN TESSUTO SPECIALE. SOTTO LA TOYOTA I-ROAD, CONCEPT DI VEICOLO ELETTRICO A TRE RUORE

