

La grande rivoluzione delle forme e della meccanica proietta gli automobilisti del terzo

L'AUTO CHE VERRÀ

Tre le linee guida: la soddisfazione dell'edonismo e la ricerca esagerata delle prestazioni nelle supercar in tiratura sempre più limitata. Il tentativo di rimediare all'inquinamento ambientale con soluzioni di propulsione più pulite. La progettazione di veicoli low cost in risposta alle richieste dei nuovi mercati emergenti

a cura di A.P. Artemi (ha collaborato Nicole Berti di Carimate)

Come sarà l'auto del futuro? Una specie di missile col joystick e il motore a idrogeno, oppure una vettura a due livelli per dare anche ai passeggeri sui sedili posteriori la stessa visibilità di quelli posti anteriormente grazie a un parabrezza a loro dedicato? Tutte le soluzioni sono possibili, perché viaggia in fretta la grande rivoluzione delle forme e delle tecnologie che riguardano le quattro ruote. Anche il Salone di Ginevra, vetrina di lusso e piazza neutrale del mondo dell'automobile (in Svizzera non si costruiscono

macchine né si tengono gare automobilistiche di livello internazionale), è quanto mai propositivo. Accanto alle supercar cattivissime, alle berline confortevoli, ai Suv mastodontici, alle auto da sogno si trovano un buon numero di prototipi, di concept car che possono dare l'idea di come saranno le vetture che si guideranno nei prossimi anni. Il futuro sembra seguire tre linee guida. Quella edonistico-emozionale, che punta a soddisfare il gusto, l'eleganza, la forma, a offrire il design più affascinante. Quella ambientale-ecologica, che va alla ricerca delle soluzioni per

re stile ed esigenze ambientali. I due livelli di Thalia, oltre a permettere agli occupanti della vettura di non essere più considerati come passeggeri di serie B, liberano spazio nella zona inferiore del veicolo per installare celle a combustibile per l'idrogeno, batterie per la propulsione elettrica o serbatoi per il metano. In pratica Matteo Fioravanti persegue un doppio obiettivo: stoccare le più recenti fonti di energia pulita, come le fuel cell, ed esplorare nuove soluzioni ergonomiche. Singolare la struttura del padiglione: sfalsato e rialzato posteriormente, con un secondo parabrezza per i passeggeri posteriori, consente a chi siede dietro una visuale panoramica paragonabile a quella di chi sta davanti.

Giorgetto e Fabrizio Giugiaro, invece, si sono inventati un missile a due posti (Vad.ho) spostati sul lato sinistro della carrozzeria, o sulla destra per i mercati che lo richiedessero. In pratica si va in tandem, non c'è il volante e a fianco del cockpit c'è lo spazio per alloggiare un propulsore a idrogeno. La Vad.ho (vado a idrogeno) dichiara tutte le sue ambizioni sin dal primo impatto visivo: un cupolotto longitudinale in policarbonato emerge sulla sinistra, mentre nel lato destro, in posizione centrale, ci sono il motore e gli apparati per la propulsione a idrogeno. I due passeggeri sono disposti uno dietro l'altro nella fusoliera, affondati in un incavo confortevole e superassisti-

«La sfida per me, o meglio il mio **SOGNO** è realizzare una **VETTURA** come la **PRIMA PANDA** creata da Giorgetto Giugiaro: intelligente, sicura, pulita, poco costosa, pratica, **UN'AUTO PER TUTTI**» Walter de'Silva, responsabile dello stile Volkswagen-Audi



to. Per facilitare le manovre in curva senza provocare torsioni dei polsi che azionano i joy-stick, le barre dell'impugnatura hanno due punti di presa che assecondano i movimenti. Per entrare nell'abitacolo i due cupolini si sollevano ad ala di gabbiano. Stesso concetto di tandem biposto è ripreso dalla svizzera Rinspeed con il prototi- ▶



SPYKER C12 L'AUTO CHE VIENE DALLA PECHINO PARIGI

Spyker per 24 eletti con un design italiano. Per celebrare l'ingresso in Formula 1, il costruttore olandese Spyker ha creato un'auto esclusiva, prodotta in 24 esemplari, la C12 **Zagato**; sarà disponibile da marzo 2008 a 594.000 euro. Svelata a Ginevra dal pilota Adrian Sutil, questa sportiva disegnata da Zagato trae ispirazione dalla monoposto Spyker F8-VII che ha debuttato nel Mondiale di F1 a Melbourne. Il motore è il 12 cilindri a doppia V della Volkswagen: 6.000 cmc da 500 cv, accelera da 0 ai 100 orari in 3,8 secondi, velocità 310 km/h.

DIATTO ZAGATO ESEMPLARE QUASI UNICO

Andrea Zagato ripescava una vecchia gloria della storia dell'automobile, il marchio Diatto, oltre 300 volte vittorioso nei primi decenni del Novecento sui circuiti di tutta l'Europa, e lo reinterpretava in chiave contemporanea. Nasce così la Diatto Ottovù, omaggio alle Gt di una volta, due posti più due, un motore V8 da 500 cv, cambio a 5 marce e trazione posteriore. Un prototipo che sarà prodotto in soli due esemplari, riservati a due collezionisti, che si sono rivolti all'Atelier Zagato per festeggiare le cento candeline del marchio Diatto. La carrozzeria di questa supercar del valore di 1,4 milioni di euro è completamente realizzata in alluminio, nella più pura tradizione Zagato. Il volume dei cofani è privo di tagli, in uno stile techno-retrò molto attuale.

