



ATTUALITÀ

Il futuro delle quattro ruote

L'auto che verrà

Non cambieranno in pochi mesi, ci vorranno anni. Ma il processo, già iniziato, è inarrestabile. Prepariamoci - questa volta davvero - a rivedere completamente il nostro modo di intendere questo mezzo di trasporto

di Paolo Beducci

"C'era una volta l'automobile con un motore a scoppio, un serbatoio per la benzina e...". Inizierà così il racconto che i nostri nipoti faranno ai loro figli quando parleranno delle auto dei nonni e dei bisnonni? Non lo sappiamo, e purtroppo (per motivi anagrafici) non lo sapremo mai. Non siamo ancora in grado di sapere se l'energia eolica, l'idrogeno, il solare, il geotermico o chissà cosa ancora ci porteranno la soluzione. Non sappiamo neppure se i ricercatori del Nif (National Ignition Facility) di Lawrence Livermore, in California, riusciranno con i loro 192 laser puntati tutti su una capsula di idrogeno congelato a produrre una fusione

nucleare controllata e pulita. Ma al di là di queste visioni futuriste e futuribili, ci preme immaginare o meglio descrivere cosa ci dovremo aspettare nei prossimi anni, per quanto riguarda i cambiamenti nelle auto che guideremo. Ad oggi l'orizzonte possibile e certo riguarda un arco di tempo che possiamo identificare fra i dieci e i quindici anni, a patto che il panorama tecnico ed economico prosegua lungo lo scenario che viviamo e che possiamo immaginare oggi. In primo luogo bisogna capire quale sarà il palcoscenico produttivo e industriale dell'auto fra dieci o quindici anni. Molto probabile è che i gruppi di controllo a livello mondiale del comparto saranno fra cinque e dieci, con una tendenza a essere numericamente più



ATTUALITÀ

Il futuro delle quattro ruote

Un primo esempio della direzione verso cui ci si muoverà potrebbe essere la IQ della Toyota, la nuova piccola "tre metri" a quattro posti



Si diffonderà il ricorso all'iniezione diretta e infine la strada di soluzioni simili al Multiair che Fiat (per prima) si appresta a lanciare questa primavera partendo da un bicilindrico di 900 cc.



Si stanno sviluppando sistemi di ricarica veloce o di cambio batterie, sulla falsariga del pieno attuale di carburante. Qualche pioniero c'è: Better Place, società di Palo Alto (California) ha già avviato un'operazione di questo genere in Israele, in collaborazione con Renault

L'auto dovrà diventare sempre più a misura d'uomo, di famiglia. Sarà quindi sempre più oggetto di uso e sempre meno di culto



vicina a cinque che a dieci. Non è un caso che proprio in questi mesi si stia assistendo a grandi manovre in termini di alleanze e pacchetti azionari.

Qualche esempio: Fiat ha messo le mani su Chrysler senza tirare fuori un solo euro, intanto tratta con PSA per la fusione fra i due Gruppi. GM è messa davvero male e la sua malattia rischia di infettare una serie di marchi di casa nostra (ci riferiamo all'Europa) certo non di secondo livello (Opel e Saab, ad esempio).

Un primo livello di scrematura, quindi, sarà determinato da questi fattori e dalle sinergie che ne deriveranno. Perché al di là delle intenzioni, sarà il prezzo uno degli elementi fondamentali nel prossimo futuro. Il mercato si orienterà sempre di più verso automobili utili, intelligenti nelle loro funzioni e sempre più attente ai desideri degli utenti.

Gradualmente, da ciò che si può interpretare oggi andando a sbirciare nei cassetti dei progettisti, l'auto dovrà diventare sempre più a misura d'uomo, di famiglia. Sarà quindi sempre più oggetto di uso e sempre meno di culto. Pur riconoscendo che una piccola percentuale di consumatori continuerà a vedere nell'auto i

medesimi simboli che ne hanno contraddistinto gli ultimi venti o trenta anni.

Sempre meno quindi saranno oggetti senza razionalità e dovranno rispondere anche a criteri di impatto ambientale decrescente anno dopo anno. Si comincerà quindi con la ricerca di soluzioni sempre più funzionali. Dovrà ritrovare un po' della propria originaria natura, lasciando per strada cavalli e quintali, per dare importanza a spazio e portabagagli, comodità e versatilità. Perché senza ombra di dubbio è certo che saranno queste le leve emotive su cui spingeranno nei prossimi anni i costruttori. Il tutto iniziando a operare nel contenimento degli spazi occupati (l'impronta a terra per intenderci) facendo di conseguenza un lavoro davvero importante nell'utilizzo dei volumi interni. Un primo esempio della direzione verso cui ci si muoverà potrebbe essere la IQ della Toyota, la nuova piccola "tre metri" a quattro posti. Altro aspetto a cui si dovrà porre attenzione è il contenimento dei prezzi al pubblico. Infatti, se si paragona il prezzo di auto di trent'anni fa con l'equivalenti di oggi, ci si rende conto che, seppure più cariche di accessori e tecnologie, quest'ultime sono cresciute di prezzo più degli altri prodotti industriali. Quindi assisteremo alla conquista di fette crescenti di mercato da parte di auto



Sarà il prezzo uno degli elementi fondamentali nel prossimo futuro. Il mercato si orienterà sempre di più verso automobili utili, intelligenti nelle loro funzioni e sempre più attente ai desideri degli utenti

Sempre più in crescita i sistemi di trazione ibridi (auto + elettrico) "inventati" da Toyota e ripresi poi da molti altri, partendo dal Giappone e finendo in Usa



low-cost. Modelli appositamente progettati per essere competitivi sotto l'aspetto del prezzo. Ad esempio le Dacia Sandero e Logan, e non delle versioni "Strip" come quelle ideate dal Gruppo Fiat a metà degli anni settanta, semplificando al massimo rivestimenti e accessori, per alcuni modelli (ad esempio la A112).

Un altro aspetto su cui ci saranno novità importanti nei prossimi anni, riguarda i motori. Si agirà su due fronti contemporaneamente. In primo luogo il downsizing dei motori, ovvero spariranno i motori aspirati a benzina per dare spazio a realtà turbocompresse di cilindrata decisamente inferiore e quindi di consumi più bassi a parità di potenza erogata. Si diffonderà poi definitivamente il ricorso all'iniezione diretta e infine la strada a soluzioni simili al Multiair, che Fiat (per prima) si appresta a lanciare questa primavera partendo da un bicilindrico di 900 cc. che promette di porre nuovi parametri di riferimento. Tutte operazioni che riducendo il consumo ridurranno le emissioni dannose per l'ambiente. A questo si deve aggiungere la crescita sempre più evidente dei sistemi di trazione ibridi (auto + elettrico) "inventati" da Toyota e ripresi poi da molti altri, partendo dal Giappone e finendo in Usa. Al momento, visti i limiti che questi sistemi

hanno si tratterà senza ombra di dubbio di auto in cui la parte elettrica non potrà che essere comprimaria rispetto al resto. Poi la capacità di accumulo delle batterie migliorerà e il loro prezzo scenderà. A quel punto si dovranno sviluppare sistemi di ricarica veloci o di cambio batterie, sulla falsariga del pieno attuale di carburante. Qualche pioniere c'è: Better Place, società di Palo Alto (California) ha già avviato un'operazione di questo genere in Israele, in collaborazione con Renault che metterà a disposizione alcune centinaia di auto. Stazioni di servizio per il cambio rapido (pochi minuti) del pacco accumulatori. Tra i finanziatori dell'iniziativa, che ha già raccolto 200 milioni di dollari da diversi investitori, spicca il nome di Ofer, il principale Gruppo privato israeliano. Israele, avvantaggiata dalle piccole dimensioni, sarà completamente coperta dal servizio nel 2011; come dire domattina.

Anche in Danimarca sta accadendo qualcosa di simile e anche lì Renault è in prima fila nell'accordo fornendo 50 esemplari di Megane e Laguna con batterie a ioni di litio, prodotte da una joint venture fra Nissan (Gruppo Renault) e Nec. Ma torniamo alla tecnologia ibrida, dove si iniziano a vedere dei cambiamenti ulteriori: in primo luogo si affacciano le prime ibride di seconda genera-

zione, già pronte o predisposte per il plug-in (la ricarica dalla rete elettrica di casa), quindi cresce costantemente la capacità di queste auto di funzionare solo in modalità elettrica, riducendo il ricorso al motore a scoppio, magari dando un "aiutino" ai servizi accessori dell'auto, attraverso celle solari poste sul tetto della stessa auto. Più in là poi ci sono l'idrogeno, le fuel cells e altro ancora. Ma è una strada che ci porterebbe verso un orizzonte oggi poco interpretabile e soprattutto, poco databile con certezza.

Per farla breve: il futuro per l'auto non è mai stato così ricco di prospettive e di innovazione. Dopo un secolo passato a lavorare sul medesimo genere di prodotto, nei prossimi anni si potrà fare tutto ciò che non si è fatto fino a oggi. Cambiamenti questi, che riteniamo inevitabili, indipendentemente dal crollo che il prezzo del petrolio ha registrato negli ultimi mesi. Perché, inevitabilmente l'oro nero tornerà a correre nel prezzo non appena l'economia riprenderà fiato, e la produzione industriale ripartirà. Infine, lo sviluppo di nuove tecnologie è un business che potrà crescere molto negli anni e potrà portare benessere all'intero pianeta e all'intero settore dell'auto. O almeno a quella parte che deciderà di stare al passo coi tempi. ■