



Birdcage 75th concept car - novità mondiale

Torino, 3 marzo 2005 - Con la Birdcage 75th, basata sulla tradizione Maserati e sulla sua più avanzata meccanica e realizzata in collaborazione con Motorola, Pininfarina riprende il tema dell'auto da sogno pura, questa volta proposto in una sintesi della vision delle tre aziende: design esclusivo, DNA sportivo e innovazione tecnologica. Il felice connubio con Maserati, suggellato dal grande successo internazionale della Quattroporte, viene celebrato attraverso questa scultura hi-tech in movimento che evoca un nuovo contesto del futuro, immaginario ma possibile, e al tempo stesso rende omaggio alle forti e distintive caratteristiche del marchio del Tridente.

Nell'anno della celebrazione dei 75 anni della Pininfarina, Birdcage 75th ritorna dunque alla storica tradizione dei prototipi sportivi estremi che enfatizzavano il rinascimento italiano del car design, iniziato negli anni Cinquanta e protrattosi negli anni Sessanta e primi Settanta. Quel periodo di ottimismo e sconfinata creatività ha prodotto alcune delle auto più belle e sorprendenti del mondo: mai prima il rapporto d'amore con la velocità e la bellezza era stato così abbondantemente espresso. Sfidando coraggiosamente gli ideali estetici, quei prototipi sono stati esercizi di creatività e passione, liberi dalle regole e dalle limitazioni del contesto e delle considerazioni contemporanee. Si trattava di pure auto da sogno che evocavano immagini e sentimenti di un futuro utopistico.

A cominciare dalla Maserati A6 GCS del '54, che viene ricordata come uno dei progetti più riusciti di quel periodo grazie alla nitidezza del disegno e alla bellezza delle proporzioni, Pininfarina intraprese un periodo prolifico di prototipi sportivi estremi basati sulla meccanica più avanzata dell'epoca nel campo delle auto da corsa. Seguirono la magnifica Ferrari Dino Berlinetta Speciale del 1965 e la Dino competizione del 1967, che combinò la bellezza voluttuosa con alcuni dei primi studi al mondo sugli alettoni mobili. L'anno successivo fu la volta dello studio aerodinamico dell'Alfa Romeo 33 e della sensuale Ferrari P5, che dimostrarono una vision futura dei prototipi Le Mans. Il 1969 vide la nascita di tre prototipi radicalmente differenti: la Abarth 2000, la sinuosa Alfa Romeo 33 Prototipo Speciale e lo studio estremo delle 512 che misuravano meno di un metro di altezza. Infine, nel 1970 arrivò ciò che molti considerano la preminente auto da sogno dell'epoca, l'audace Ferrari Modulo: una radicale vettura di ricerca che abbandonava lo stile e le tecniche di costruzione tradizionali in favore di un'estrema semplicità geometrica. Dopo averla ammirata a Ginevra, a Torino e all'Osaka World Fair, il pubblico – eccitato e scioccato – fu costretto a interrogarsi sul suo vero contesto. Come e da dove nasceva questo veicolo? Dove questo veicolo ci avrebbe portato? In effetti, Modulo rappresentava la definitiva manifestazione dello spirito dell'auto da sogno, riuscendo a trasportare il suo spettatore in un altro tempo e in un altro posto.

Per il 2005, in onore del suo 75° anniversario, Pininfarina ha scelto di dare libero sfogo a questo spirito creativo.

La Birdcage 75th è un concept di auto stradale estrema in tutto – linea, prestazioni e modo di utilizzare e concepire l'auto – che mira al massimo impatto sull'immaginario collettivo.

L'auto è un'estensione futuristica del brand Maserati, e al tempo stesso esalta e rafforza il potente patrimonio del design del Tridente, perpetuando al contempo la sua grande tradizione nella tecnologia avanzata vestita di eleganza sportiva.

L'integrazione di alcune tecnologie di Motorola rendono reale la visione della Seamless Mobility, ovvero la fluidità delle tecnologie come fase successiva della rivoluzione di Internet.



Il concetto

La Birdcage 75th, in omaggio allo spirito dell'epoca delle auto da sogno, è basata sul telaio da corsa della Maserati MC12 e cerca di catturare l'ultima espressione di velocità, sensualità ed eleganza per creare una scultura automobilistica funzionale e dinamica. Il contrasto tra la sua fluidità organica e la tensione severa della sua meccanica crea un dinamismo unico raramente realizzato.

Il chiaro obiettivo di allontanarsi dalle tradizionali soluzioni stilistiche e creare un'esperienza visiva coerente e unica, ha condotto ad un'integrazione particolarmente innovativa del design e della costruzione dell'esterno e dell'interno. Piuttosto che tratteggiare l'esterno in modo tradizionale per poi, di conseguenza, approssicare il design degli interni, si è concepito la Birdcage 75th come un singolo oggetto integrato.

La sfida del progetto

Mentre l'obiettivo principale della Birdcage 75th era di abbattere nuove frontiere stilistiche e tecniche, la scelta del potente Maserati V12 da oltre 700 CV presupponeva che il concetto stilistico si accostasse a certi ideali legati alle auto da corsa. Senza limitare il potenziale creativo del progetto, il design è partito proprio dallo studio della meccanica, del modo in cui essa poteva correlarsi allo stile e, al tempo stesso, comunicare con il design dell'esterno per creare un oggetto coerente, uniforme.

La prima necessità è consistita nel "vestire" la meccanica nel modo più efficiente possibile. Come la ricerca ha dimostrato, le forme aerodinamiche più frequentemente applicate alle auto da corsa sono la goccia e l'ala. Da questo presupposto ha preso vita il concetto della Birdcage 75th. Analizzando la meccanica, emerge che il telaio è naturalmente connotato dalla sua pianta "a delta" così come il piccolo ed efficiente abitacolo del passeggero si assottiglia verso il posteriore per abbracciare il motore e il cambio.

A questo punto il concetto è stato chiaro: un volume centrale a goccia avrebbe incapsulato la cellula passeggero e la meccanica creando un'area frontale estremamente aerodinamica ed efficiente. Così, questa cellula centrale sarebbe stata sospesa tra una vasta ala che mantiene un profilo eccezionalmente basso per aiutare il flusso dell'aria sopra e sotto il veicolo.

La fluttuante cellula centrale è divisa in due parti, quella superiore trasparente e quella inferiore ad agire da "minigonna" strutturale aerodinamica. L'ampia area trasparente della superficie superiore non solo garantisce notevole visibilità ai suoi occupanti, ma consente a tutta la meccanica Maserati, dalle sue sospensioni pushrod alle trombette di aspirazione in fibra di carbonio del suo motore V12, di essere messi in mostra e apprezzati.

Volendo restare ancorati alle radici da auto corsaiola, le superfici esterne sono state tenute basse e pulite: esse crescono e scorrono fino ai quattro parafanghi indipendenti e pronunciati, che ospitano i solidi cerchi in lega. Questi, che misurano rispettivamente 20" (davanti) e 22" (dietro) in diametro, sono specificamente disegnati per ricordare il marchio del Tridente e, come sulle auto da corsa, sono fissati attraverso un singolo bullone centrale. Il basso e ondeggiante esterno ha una naturale ma forte fluidità, quasi come se il mercurio fosse stato versato sulla meccanica assumendone la sua forma. Il risultato è una linea possente ed elegante che, con un solo metro di altezza, dà l'impressione di movimento anche da ferma.

Non a caso, la geometria dei volumi che ne risulta è un'estensione futuristica delle grandi Maserati da corsa del passato, le cui carrozzerie discendono da una semplice fusoliera estrusa in cui sono innestati i parafanghi indipendenti. Inoltre non è una coincidenza che il nome del prototipo richiami direttamente la leggendaria Birdcage 75th Tipo 63. Soprannominata "birdcage" per la costruzione del suo telaio con tubi



saldati in triangolazione, queste vetture furono veramente uniche grazie al telaio e alla meccanica lasciate a vista sotto inusuali e larghi parabrezza trasparenti anteriori. Il motore centrale inizialmente montato era un 4 cilindri da 260 CV poi sostituito dal V12 3000 in grado di sviluppare 320 cavalli a 8.200 giri/min., derivato dal prototipo della 350S e dalla 250F T2 Grand Prix. Oltre al quarto posto ottenuto alle 24 Ore di Le Mans, la Tipo 63 ottenne ottimi risultati nel 1961 con Walt Hansgen nelle corse americane, vincendo a Bridgehampton, a New York e la 500 Miglia di Elkhart Lake, nel Wisconsin.

Per sottolineare ulteriormente il patrimonio Maserati, grande cura è stata riposta nei dettagli, che contrastano la semplicità elegante della forma affusolata di questo gioiello. Il muso, che come nella Quattroporte contiene la tradizionale pianta trapezoidale Maserati, culmina nella grande bocca ovale fiancheggiata da bassi occhi orizzontali. La bocca aperta adornata con un grande tridente cromato nutre il radiatore montato centralmente e i condotti dei freni, e crea una sorta di ala dalla funzione aerodinamica. I fari, sviluppati in partnership con OSRAM Opto Semiconductors, prevedono una tecnologia LED per lampade frontali con modello OSTAR che è la prima omologata al mondo. I contenitori dei fari sono fresati in alluminio e hanno anche funzione di raffreddamento contro il calore intenso dei LEDs.

Il posteriore del veicolo è caratterizzato da uno scivolo molto profondo, completato da alettoni attivi che salgono e scendono per produrre i necessari livelli di deportanza, assicurando stabilità ad ogni velocità. Quando sono sollevati, gli alettoni scoprono le uscite di raffreddamento del motore, che servono anche per ridurre la pressione dell'aria sotto la superficie dell'ala, e in più contribuiscono a creare più forza di deportanza. Gli ultrasottili fanali utilizzano anche l'ultima tecnologia LED e prevedono uscite per l'aria calda in modo da aiutare il raffreddamento del compartimento motore. Infine, nella tradizione Maserati, gli scarichi sono adornati con robusti codini ovali rifiniti in cromo.

Gli interni

L'interno del veicolo gioca un importante ruolo nell'impatto visivo e negli storici legami con Maserati. Coerente con il concetto dell'auto, l'interno è un'estensione della vettura stessa, uniformemente integrato nel telaio in fibra di carbonio.

Guardando attraverso il parabrezza, è possibile vedere l'ampia struttura in fibra di carbonio della sezione del naso, che si chiude all'indietro per accogliere la cellula passeggero. Inseriti nella cellula si trovano una slitta indipendente per il passeggero, parzialmente rivestita di Alcantara, e l'head up display, che è sospeso ed agisce anche da plancia. È qui, al centro della vettura, che vediamo come l'auto mette insieme due mondi: la tecnologia orientata al futuro di Motorola combinata con il puro DNA corsaiolo e il raffinato patrimonio di Maserati. Il trasparente head up display rivela l'intelligente cuore della vettura, aggiornata al suo ambiente e connessa al futuro. In contrasto con la natura virtuale non fisica del display è la struttura triangolare che lo supporta e che nostalgicamente richiama l'interno della Birdcage Tipo 63, essenziale nel suo approccio e inoltre visivamente connessa alla meccanica dell'auto.

In questo modo gli interni riflettono la convinzione che le nuove tecnologie di successo sono quelle in grado di integrare uniformemente senza negare ciò che è già grande oggi. Una simbiosi simbolizzata dal tipico orologio centrale Maserati, fisico e virtuale al tempo stesso.

Come ulteriore caratteristica, l'auto è stata creata interamente con materiali rinnovabili, privilegiando l'utilizzo di componenti riciclati piuttosto che di risorse naturali.

Inoltre la Birdcage 75th estende il concetto di interfaccia auto/utente, visto che i nostri bisogni stanno spostandosi definitivamente verso un'interfaccia auto/mobilità. L'auto diventa un elemento centrale nelle



nostre quotidiane attività di comunicazione. Attraverso uno strumento di navigazione montato centralmente è possibile navigare per mezzo di un personalizzato raggio di funzioni e menu. Ma non solo, le numerose fotocamere posizionate sull'auto consentono di condividere l'esperienza di guida con altri, mentre la proiezione di immagini di telecamere infrarossi sul head up display trasparente permette di migliorare la propria esperienza di guida di notte.

A "seamless mobility" di Motorola

La Birdcage 75th rappresenta un'applicazione della visione di mobilità senza confini di Motorola (seamless mobility). La telefonia ha svelato l'esistenza di un mondo in continuo movimento, al punto che oggi è difficile immaginare la vita senza telefono cellulare. Oggi non ci accontentiamo più, mentre siamo in viaggio, di effettuare semplici telefonate ma, con i telefoni cellulari, vogliamo accedere a svariati servizi e Motorola ha reso possibile tutto questo. Ma non solo, vogliamo inviare immagini e ascoltare la musica: ed il desiderio è stato esaudito. Ora Motorola è pronta per il passo successivo. Le persone sono in continuo movimento e vogliono avere con sé ogni cosa. Quello che vogliono è un mondo seamless mobility. Soluzioni che fanno vivere l'esperienza di essere connessi sempre, a tutto e con tutti i servizi a disposizione. "Mobilità", è la fase successiva della rivoluzione di Internet; consentirà agli utenti di comunicare e trattare le informazioni indipendentemente dal luogo in cui si trovano.

Le tecnologie integrate nella concept car realizzano questa visione di seamless mobility e utilizzano sistemi di pagamento, un iPen ed un mobile router, sfruttando schermi di proiezione per la comunicazione uomo-macchina.

L'idea di costruire una concept car con Motorola è nata quando la società del gruppo Pininfarina dedicata all'industrial design, Pininfarina Extra, già partner di Motorola nel design della sua ultima linea di telefoni cellulari con tecnologia iDEN, ha iniziato a progettare la nuova linea di terminali. Il nuovo portafoglio prodotti iDEN combina linee dal design accattivante con le ultime tecnologie disponibili, telefoni cellulari digitali con accesso wireless di ultima generazione ad Internet, text pager e funzionalità two-way radio – comunicazione radio a due vie, che permette agli utenti di comunicare istantaneamente con uno o più individui con la sola pressione di un tasto. Si è realizzata, quindi, l'integrazione della visione seamless mobility di Motorola in una concept car tecnologicamente avanzata.

Questa sfida è stata colta e portata avanti da Pininfarina Extra, attraverso la collaborazione al design dell'abitacolo e dell'accessoristica della concept car.

La filosofia di design dei cellulari iDEN di Motorola è basata sullo studio della bionica: il rapporto tra design e natura. Il design del concept è infatti ispirato ad uno squalo, che si muove nell'acqua guidato da un sensore. Allo stesso modo, questa auto percepisce il suo ambiente quando si muove.

Partners tecnici

Osram Opto Semiconductors - Tecnologia LED per gruppi ottici
Torra - Cerchi in lega, cinture

Scheda tecnica

Telaio: scocca portante in carbonio e honeycomb di nomex con struttura anteriore e posteriore in alluminio

Carrozzeria: in fibra carbonio

Sospensioni: anteriore e posteriore: a quadrilateri articolati con schema push-rod, ammortizzatori monotaratura e molle elicoidali coassiali

Freni: Impianto Brembo a quattro dischi autoventilanti e forati, ant. 380 mm x 34 mm, post. 335 mm x 32 mm; pinze in lega leggera a sei pistoni anteriori e quattro posteriori

Trasmissione: cambio longitudinale posteriore rigidamente collegato al motore, trasmissione meccanica a 6 marce sequenziali.

Motore: 12 cilindri a V di 65° cilindrata 5998 cm(3)

Potenza: oltre 700CV

Lunghezza: 4656 mm

Larghezza: 2020 mm

Altezza: 1090 mm

Passo: 2800 mm

Sbalzo anteriore: 1066 mm

Sbalzo posteriore: 790 mm

Carreggiata anteriore: 1660 mm

Carreggiata posteriore: 1650 mm

Pneumatico anteriore: 275/30 20"

Pneumatico posteriore: 295/35 22"

Peso a secco: 1.500 kg circa