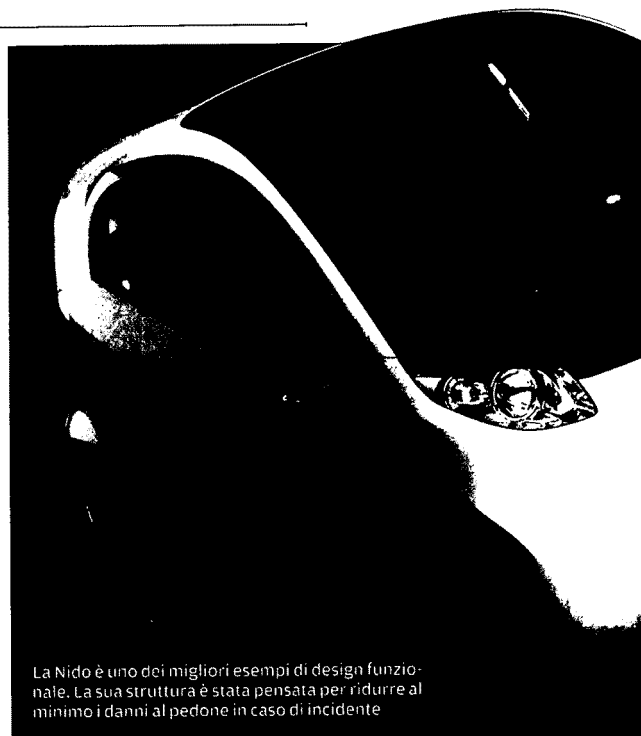




Lo stile nell'auto e nella vita visto da Andrea Pininfarina

oltre 70 anni fa grazie ad Alfred Sloan, a quel tempo presidente della General Motors, il quale intuì che lo "styling" sarebbe diventato in futuro l'elemento più importante nella promozione delle vendite e fece sorgere i primi centri stile dell'industria automobilistica che pianificavano il continuo rinnovamento estetico dei prodotti. In Europa, al contrario, ogni nuovo modello nasceva con l'obiettivo di durare sul mercato il più a lungo possibile, grazie ai suoi contenuti innovativi tecnici ed estetici; per citare alcune vetture realizzate da Pininfarina, si pensi all'Alfa Romeo Spider, che restò in produzione per 27 anni, e alla Fiat 124 Spider (20 anni). Oppure, più recentemente, alla Peugeot 406 Coupé, che ha raggiunto il traguardo delle 100mila unità prodotte. Le crisi petrolifere degli anni 70 imposero anche negli Stati Uniti un ripensamento più razionale dell'automobile; lo stilismo puro lasciò spazio al design, ovvero a un approccio di progettazione della



La Nido è uno dei migliori esempi di design funzionale. La sua struttura è stata pensata per ridurre al minimo i danni al pedone in caso di incidente

## DESIGN: QUI CI VUOLE LA RIVOLUZIONE CULTURALE

Con i confini sempre più avanzati che le nuove tecnologie mettono a disposizione dell'uomo, la fantasia e la creatività possono trovare nuove e straordinarie frontiere. Che solo le capacità umane possono immaginare

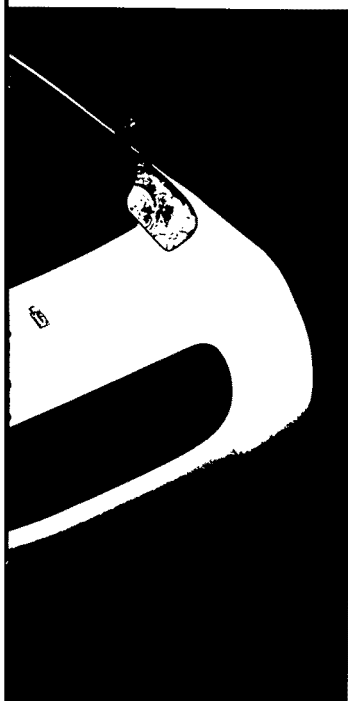
Oggi è normale che il mercato richieda la sintesi tra bellezza e qualità funzionale, tra stile ed efficacia. Questa sintesi è però diventata la principale sfida professionale che un designer di successo deve affrontare già da alcuni anni. Cinquant'anni fa i progetti tenevano conto principalmente di fattori economici e tecnici, ma veniva dato meno valore all'estetica. È pur vero che i costruttori di carrozzerie speciali creavano vetture bellissime, ma senza avere alcun significativo influsso sulle produzioni di grande serie. Solo più tardi, negli anni 50, l'aspetto estetico, allora chiamato "styling", acquistò maggiore importanza. La concezione industriale dello "styling" nacque negli Stati Uniti

forma dell'automobile più consapevole: i creativi si trasformarono così da "poeti" della matita a veri e propri progettisti. Lo styling iniziò a diventare "design" comprendendo in questo termine tutti gli aspetti di un progetto: estetica, tecnica, funzionalità, esigenze di produzione e di utilizzo. Entriamo così nella fase contemporanea del design, che oggi è progetto nel senso più

completo e nobile del termine. Il ruolo del design non avrebbe assunto tanta importanza se non fosse stato supportato dai nuovi metodi resi possibili dall'informatica, anche se, di fatto, l'uomo ha conservato l'esclusiva della

creatività. Oggi però la tecnologia ha fatto un passo avanti rivoluzionario: con la nascita del Cas (Computer Aided Styling) le macchine consentono, senza aver neppure iniziato la costruzione di un modello, di vedere un progetto da diverse angolazioni, nel suo ambiente naturale, con molti e diversi

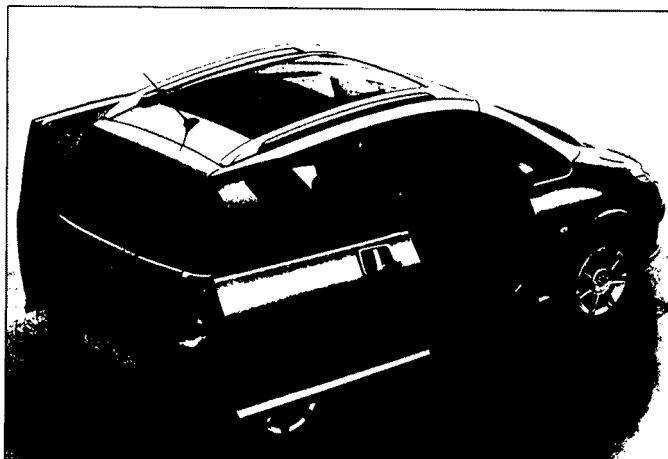




Il legame tra forma e funzione non può prescindere, poi, dalla ricerca. E in Pininfarina sono state condotte ricerche e realizzate innovazioni che hanno anticipato possibili soluzioni nei campi dell'estetica, della sicurezza, dell'aerodinamica, dei nuovi materiali, della difesa ambientale. Tra le creazioni più recenti, **Metrocubo**, prototipo di ricerca del '99 che sfrutta le speciali caratteristiche del pneumatico Pax della Michelin: una vettura a trazione ibrida capace di ospitare 4 o 5 passeggeri pur essendo lunga soltanto 2,58 metri; la **Ferrari Enzo** del 2002, supercar in serie limitata, massima espressione del transfer tecnologico tra la F1 e le Ferrari granturismo stradali; la **Nido** del 2004, prototipo di ricerca nel campo della sicurezza; la **Peugeot 1007**, che nasce dall'applicazione dell'architettura monovolume a una vettura piccola: posizione di guida alta, grande visibilità abbinata a una notevole luminosità, volume interno generoso, grande modularità dell'abitacolo,

accessibilità inedita grazie alle sue porte scorrevoli elettriche. Se allarghiamo lo sguardo alla situazione generale dell'industria automobilistica, scopriamo che i costruttori oggi danno al design un'importanza molto maggiore rispetto al passato, consapevoli che procedere a studi di stile comparati per offrire una più vasta possibilità di scelta costa relativa-

mente poco in rapporto ai costi complessivi degli investimenti. Quanto al futuro, la sfida più importante sarà conciliare design e funzione con riferimento alla sicurezza e all'ambiente, in particolare alla riduzione delle emissioni. Alle sfide del futuro appartengono, per esempio, i sistemi di propulsione che utilizzano l'idrogeno, sia offrendo al contempo propul-



Sopra, **Metrocubo**, piccola ibrida in grado di trasportare fino a 5 persone nonostante i soli 2,58 metri di lunghezza. A sinistra, la **Peugeot 1007**, dove l'architettura della monovolume è applicata a una macchina piccola. Sotto, la **Spidereuropa Volumex** del 1983. Nella pagina a fianco, la "**Cisitalia**" 202 Gt, il cui design le è valso un posto al Moma di New York

sione a idrogeno e a carburante tradizionale, sia indirizzando le ricerche al sistema di pile a combustibile. Queste nuove tecnologie porteranno una rivoluzione anche dell'architettura dei veicoli. Spetta ora ai designer fare un salto culturale e inventare forme rivoluzionarie, da unire alle nuove meccaniche: una sfida che aprirà capitoli nuovi ed eccitanti. Infine, anche il design dovrà fare i conti con la globalizzazione: è vero che questa comporta uniformità degli stili di acquisto che hanno avvicinato nel giro di pochi anni Europa e Stati Uniti, Cina e India, ma non bisogna dimenticare le peculiarità dei singoli mercati, legati alla tradizione, alla cultura, ai bisogni di funzionalità dei singoli consumatori. Una sfida ulteriore, quindi, per i designer.

punti di riferimento. Nonostante l'avvento della tecnologia e le differenze abissali nel metodo del processo creativo di oggi rispetto a quelli del passato, le linee guida nella concezione di un progetto sono immutate: la ricerca della semplicità delle linee, delle proporzioni delle masse, dell'armonia tra vuoti e pieni, di un ideale tecnico-estetico, unita al rispetto della funzionalità e all'attenzione ad assecondare la natura anche nell'uso dei materiali impiegati.

