

Rep

Motore

Tendenze, lifestyle e modelli

L'intervista

Olivier Francois racconta la Fiat del futuro
"Puntiamo su una citycar elettrica ma trendy"

di Valerio Berruti

Mensile allegato a

la Repubblica

n° 7

Mercoledì, 16 ottobre 2019

Tecnologia

L'auto con il drone, l'ultima sfida
I prototipi e i vantaggi per la sicurezza

di Paolo Odinzov

Range Rover

1970



IL DESIGNER

Chris Bangle

“Manca l'estetica del nostro tempo”

di Francesco Paternò

Il Suv cambia. Forse anche perché nulla cambi e resti un modello di carrozzeria di successo in tutto il mondo. Chris Bangle, ex capo designer di Fiat e poi di Bmw, da dieci anni in un borgo piemontese a studiare tendenze e progettare a livello internazionale il domani di cose non necessariamente automobilistiche, sostiene che cambiare è giusto, anche se ciò sta avvenendo con poca chiarezza: «Il Suv coupé o il Suv cabrio - ci dice Bangle - rientrano in una perfetta logica di derivazione di un prodotto maturo, che piace a tutti e da cui non si torna indietro. Il problema è che siamo in un momento di stasi e manca una chiara indicazione di futuro. Pur essendo in un'epoca in cui il digitale ci dà nuove tecniche per disegnare le superfici di

ci racconta Bangle - fu uno shock quando utilizzammo superfici opache, diventate poi una tendenza. Oggi però si continua ad usare questa tecnica solo come elemento superficiale, l'auto sotto è sempre concepita e progettata per superfici lucide. Penso ad alcune aree del Nordafrica, di cultura islamica, dove si usa un'architettura basata sull'utilizzo estetico ma anche funzionale di luce e ombra. Si può applicare un concetto simile anche a un Suv o a qualsiasi auto: con superfici modellate per creare emozioni con l'utilizzo di luce e ombra, senza cromature e verniciature complesse. Ottenendo due risultati: quando ci batte la luce si hanno incredibili effetti estetici e nel processo si consuma meno energia».

Bangle sta applicando alcune nuove idee alla sua Reds, prototipo di una citycar lunga meno di tre metri con spazi verticali, sviluppata per i cinesi di CHTC insieme a una linea di altre vetture che dovrebbero nascere in una fabbrica in costruzione vicino Shanghai. Per Reds è partito dal punto di forza del Suv: un piano di seduta alto, che sull'auto è equivalente «a quello di una Bmw X6», perché «è una cosa talmente pratica che la gente non vuole stare più seduta in basso». Ma nel design, la critica che più spesso ricevono i modelli a ruote alte è di assomigliarsi troppo. È vero? «Ci sono parti di Suv - sorride Bangle - che sono uguali per il 90% dei modelli in circolazione, alla fine nei centri stile si fa un po' di decorazione negli interni e finisce lì. Ma è su questi nodi che bisogna intervenire se si vuole cambiare il concetto di veicolo di domani: bisogna abbandonare l'idea che un'auto debba essere sempre una sorta di armoniosa scultura, e progettata come un oggetto fatto di diversi livelli estetici, architettonici e funzionali».

Bangle la prende alla larga e cita «il manierismo» di cinquecento anni fa per sostenere che regna «l'esagerazione» nel car design del Suv. E



▲ Chris Bangle
Il designer americano ex capo dello stile Fiat e Bmw

“
Siamo ancora nella fase della tirannia dell'aerodinamica in una perfetta logica di derivazione di un prodotto maturo”

non parla del processo di trasformazione che questo modello ha brillantemente attraversato nella percezione pubblica: «Dire che la forma segue solo la funzione è troppo facile. In realtà la forma segue il processo, per il Suv e per le altre auto. Se cambia il processo di lavorazione cambia anche la vettura stessa». Ci fa degli esempi di “manierismo o di “esagerazione”? «Guardi il gruppo Volkswagen: il design in genere è molto simile a quello che usavano negli anni 80, ma con la differenza che al posto delle linee morbide usano linee e superfici tese e spigolose. O Lexus: cercano sempre di esagerare, usano composizioni di forme fuori dai canoni classici. Ma nessuna casa automobilistica esprime una vera estetica del nostro tempo».

I processi di elettrificazione e di digitalizzazione dell'auto spingono per nuovi concetti e forme. «Ma siamo ancora nella fase della tirannia dell'aerodinamica - ci dice ancora Bangle - e le spiego perché. È giusto fare tutto il necessario per ridurre consumi e CO2. Ma nel momento in cui i consumi di una vettura elettrica saranno basati su energia prodotta da fonti rinnovabili come il solare, l'aerodinamica sarà molto meno importante e riguarderà più l'acustica o la stabilità. Già oggi non ha senso progettare auto fatte per assolvere a funzioni quotidiane - spostamenti, necessità di spazio, praticità - come se dovessero essere usate per correre a 200 all'ora. Non per niente tante giovani famiglie sono costrette a comprare furgoncini commerciali in versione privata: i compromessi che l'estetica della velocità comporta sono troppi per loro».