

IL PASSATO

La firma Giugiaro appare da tempo nel settore del veicolo industriale. L'esordio avvenne nel '79 con la "Serie 2" di Scania, di cui il designer fornì l'impostazione estetica. Nell'82 è stata la volta di Astra, che doveva rinnovare la gamma dei suoi mezzi d'opera, mentre cinque anni più tardi Giugiaro offrì la sua matita alla spagnola Pegaso per progettare la cabina del "Troner". Poi iniziò il lavoro con Iveco per la gamma "Euro", mentre nel '91 lo stilista tornò a collaborare con Scania per la versione "Streamline" della "Serie 3". La realizzazione più recente riguarda il Fiat "Ducato" del '94. Giugiaro ha firmato anche famosi modelli di autobus, come il Volvo "Italia 99" e gli Iveco "Downtown", "Top-class" e "Cityclass". ■

I CAMION DEL FUTURO

# Saranno più belli: parola di Giugiaro

In oltre vent'anni, lo stilista torinese ha sviluppato varie esperienze nell'ambito del veicolo industriale. Limiti e prospettive di un campo d'applicazione non semplice.

**C**ome sarà l'estetica del camion del futuro? "Sicuramente migliore di quella attuale, perché le carrozzerie saranno sempre più personalizzate e aggressive". Parola di Giorgetto Giugiaro, uno tra i più noti designer italiani. Ed è anche un personaggio che di veicoli pesanti se ne intende, perché dalla sua Italdesign sono usciti i progetti delle cabine di tutta la nuova serie "Euro" dell'Iveco (ossia "Eurocargo", "Eurotech" ed "Eurostar"), ma pure di precedenti gamme di Scania e Pegaso, senza consi-

derare il commerciale Fiat "Ducato". Ma come nasce l'idea estetica di un camion e viene poi resa concreta? Lo stilista torinese lo spiega partendo proprio dall'esperienza fatta con i pesanti Iveco. "Il design - dice Giugiaro - è stato parte di un più ampio e articolato progetto sotto la direzione dell'Iveco. Alla Italdesign era stato demandato il compito di ideare le linee esterne della carrozzeria, mentre il centro stile della Casa torinese doveva occuparsi dell'impostazione interna delle cabine. Il costruttore ci aveva richiesto un disegno molto moderno, unito alla ricerca della massima funzionalità. Non bisognava, infine, dimenticare l'aspetto produttivo, affrontato attraverso l'uso esteso di elementi modulari per tutte le cabine della gamma. Le portiere, per esempio, hanno lo stesso progetto di base, ma poi vengono dimensionate sulle strutture che le devono accogliere. Lo stesso discorso vale per il tetto, le pareti laterali, i paraurti e i parafranghi".

**LAVORARE** fianco a fianco con i progettisti della Casa costruttrice potrebbe imporre dei limiti alla creatività del designer, ma questo non è successo a Giugiaro nel suo rapporto con Iveco. I tecnici di Italdesign hanno goduto della massima libertà, pur avendo dovuto adottare una scelta architettonica tradizionale, per sfruttare a fondo la modularità dei componenti e lo spazio interno. "Abbiamo disegnato una cabina precisa Giugiaro - dalla forma molto razionale, che comunica a un osservatore esterno pulizia e fluidità delle linee. Un aspetto fondamentale riguarda l'impostazione aerodinamica. A tale proposito, abbiamo studiato approfonditamente tutti i flussi d'aria che interessano la cabina. Purtroppo, in un camion non è possibile



LD  
Il primo studio dell'"Eurostar", che è stato in gran parte rispettato.



ML  
Il frontale dell'"Eurocargo" a tetto basso, nella fascia di peso 6 - 11,5 t.



LD  
Il fascione sotto la cabina dell'"Eurostar" è stato poi mantenuto.



ML 115  
L'"Eurocargo" da 11,5 a 15 t, con la caratteristica portiera e i due scalini.



Una delle prime creazioni di Giugiaro nel settore dei veicoli industriali è stata la cabina "Troner" del Pegaso, poi adottata anche dalla Daf per il "95", sebbene questi ultimi non siano stati curati dallo stilista torinese.

PROGETTO COMPLETO

La Italdesign di Moncalieri (TO) è stata fondata da Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, che operano nel settore del design automobilistico da oltre trent'anni. L'azienda, che controlla sette società che hanno complessivamente 750 dipendenti, vanta la creazione di oltre 80 modelli di autoveicoli. L'Italdesign non è solamente un centro stile che si occupa della pura ricerca estetica, bensì una realtà in grado di sviluppare un progetto completo, cioè dai primi bozzetti fino al veicolo marciante, grazie all'integrazione tra le divisioni stilistiche e ingegneristiche del gruppo. Ciò significa che ogni prototipo viene analizzato dal punto di vista tecnico e ne vengono studiate anche le implicazioni produttive. ■

attuare grandi modifiche nella parte frontale, mentre va meglio con le cosiddette appendici aerodinamiche, come spoiler e carenature. Queste ultime contribuiscono a migliorare il coefficiente di penetrazione aerodinamica e, nello stesso tempo, sono apprezzate dai clienti dal punto di vista estetico". Un altro nodo impegnativo nella progettazione di un veicolo industriale riguarda la "identità di marca", ossia quel tratto stilistico che consente di identificare immediatamente un modello come appartenente a una determinata Casa. "L'elemento più importante che contraddistingue gli Iveco - risponde Giugiaro - è il vistoso marchio che appare sul frontale della cabina".

**L'INCONTRO** con lo stilista torinese si conclude con uno sguardo al presente. Una domanda è d'obbligo: perché i camion attuali hanno un disegno così poco originale? "L'attuale standardizzazione stilistica - afferma il designer - è dovuta all'esigenza di economizzare al massimo nella produzione, il che significa creare una sola struttura di base, che può essere adattata a diverse versioni destinate a utilizzi specifici. Ciò rappresenta un serio limite all'estro del progettista". Neppure l'ultima versione del "Daily" (che non è stata curata da Italdesign) non sembra aprire nuovi orizzonti: "Il risultato non rappresenta quel salto d'immagine che ci si aspettava - conclude il progettista piemontese - ed è perfino troppo ricco di particolari. Resta, in ogni caso, una realizzazione più che decorosa".

Donato Nappo



Giorgetto Giugiaro al lavoro nel suo studio di Moncalieri.