

AUTOMOTOR

AM

MAGAZINE

Sped. abb. post. /50% - MILANO

PROVE SU STRADA
MERCEDES C 200 KOMPRESSOR
FORD FIESTA 1.2 GHIA
ALFA 145 QUADRIFOGLIO

PORSCHE 928
ADDIO A
UNA REGINA



NISSAN ALMERA

La sfida della funzionalità

EDITORIALE GIORGIO MONDADORI

**QUANDO IL DESIGN
ENTRA NEL COFANO**

di Guido Costantini

Oggi l'occhio vuole la sua parte anche quando, aperto il cofano, ci si china sul "cuore" della nostra auto. Non solo per ragioni estetiche o d'immagine (comunque prese in considerazione dai costruttori), ma perché un propulsore e un vano ben disegnati sono più razionali

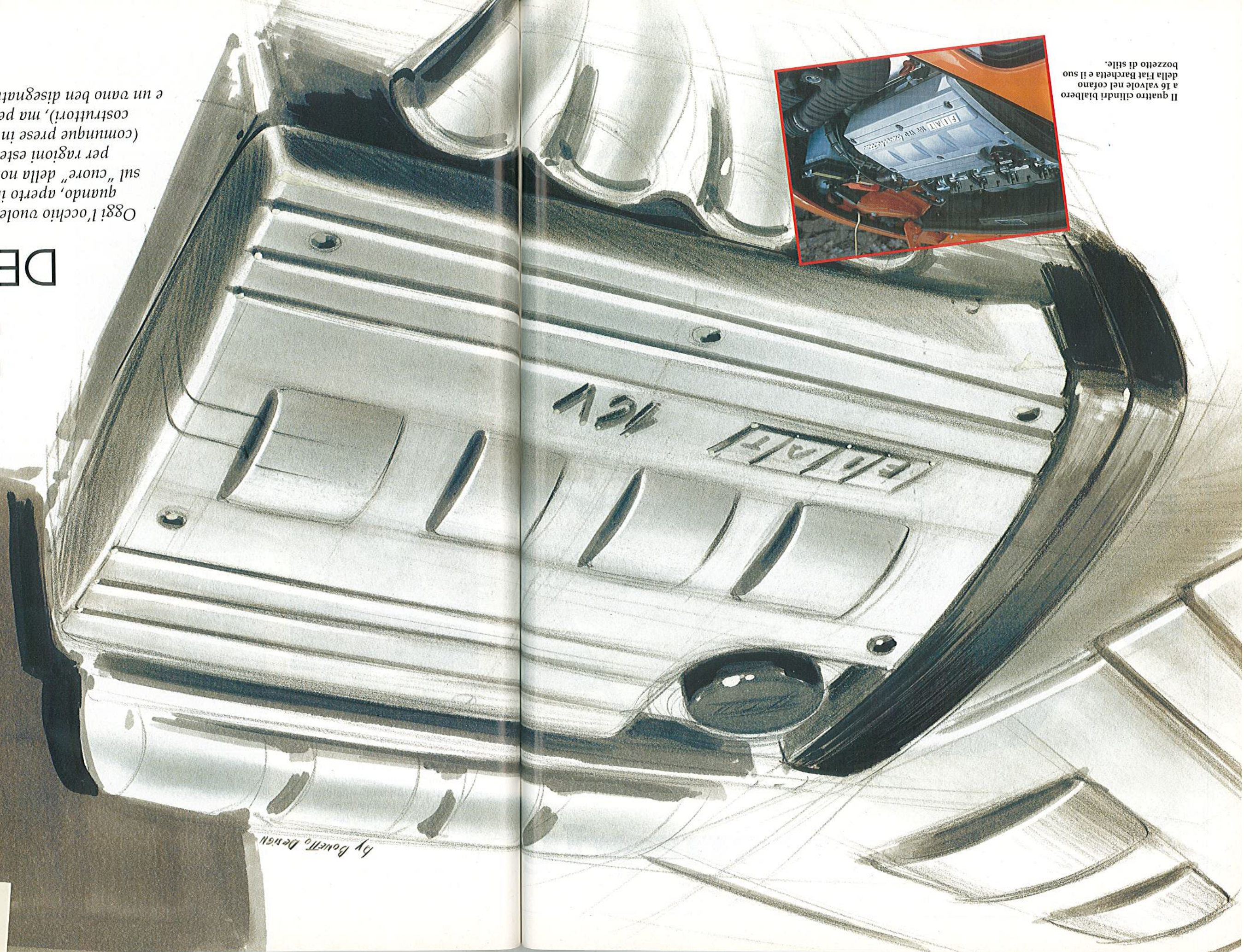
BELLA DENTRO

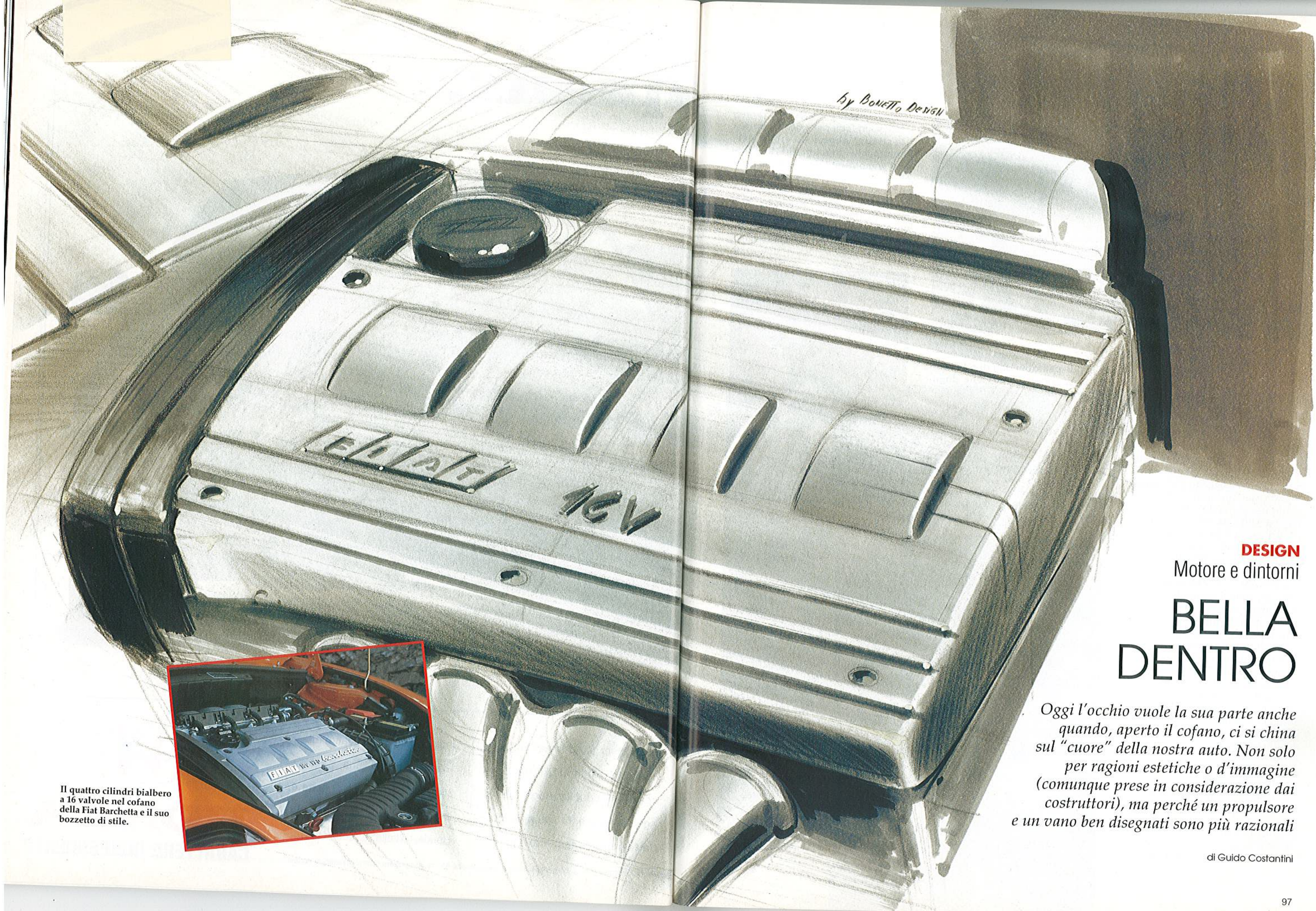
DESIGN Motore e dintorni

by Bouetto Design



Il quattro cilindri bialbero a 16 valvole nel cofano della Fiat Barchetta e il suo bozzetto di stile.





DESIGN

Motore e dintorni

BELLA DENTRO

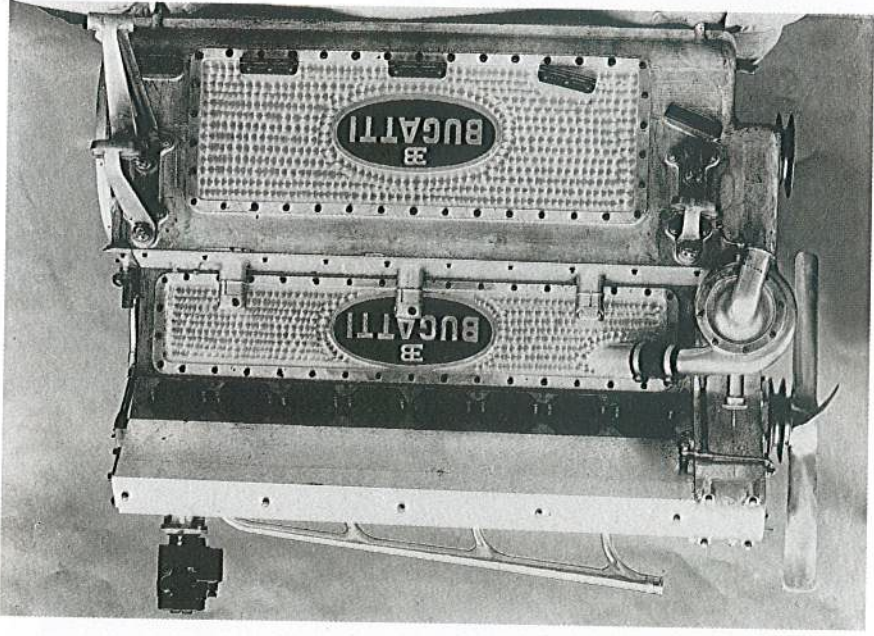
Oggi l'occhio vuole la sua parte anche quando, aperto il cofano, ci si china sul "cuore" della nostra auto. Non solo per ragioni estetiche o d'immagine (comunque prese in considerazione dai costruttori), ma perché un propulsore e un vano ben disegnati sono più razionali

di Guido Costantini



Il quattro cilindri bialbero a 16 valvole nel cofano della Fiat Barchetta e il suo bozzetto di stile.

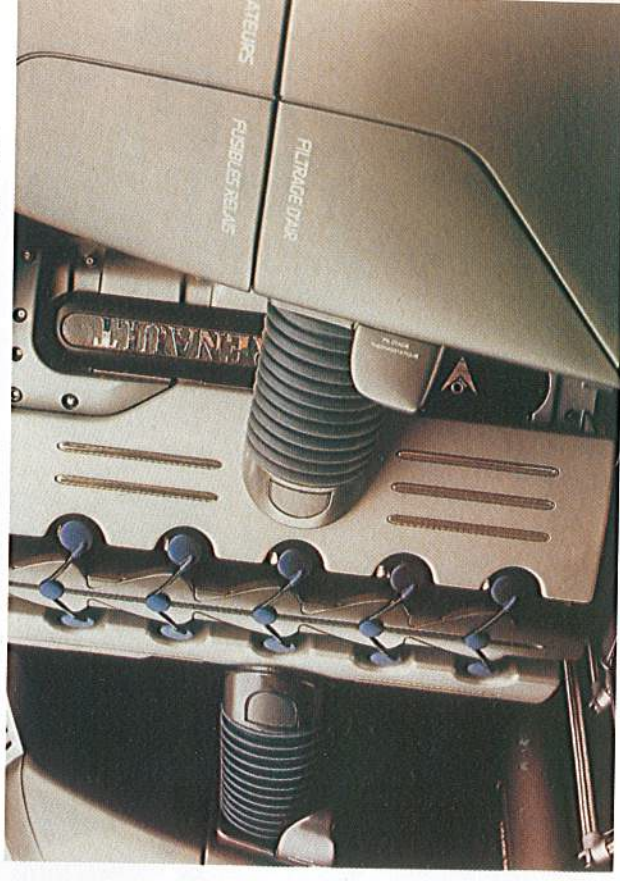
Brutto, sporco e complicato, evidentemente anche il motore deve risolvere qualche problema d'immagine. E poiché non stiamo parlando di un politico della Prima Repubblica in cerca di rilanci, ma di più interessanti questioni tecnico-progettuali, ecco che da qualche tempo nell'operazione vengono coinvolti gli specialisti del look industriale: designer. Il tentativo, comunque, si presenta altrettanto difficile. Prima di tutto perché viene da chiedersi se un motore abbia davvero un'immagine da coltivare e difendere; poi se sia così importante lavorarci sopra. In realtà, a un motore si chiede di funzionare bene. Dev'essere affidabile, rispondere a certe specifiche, garantire le prestazioni richieste. Potenza, coppia, consumi e inquinamento sono i temi centrali, insieme



Se c'è una cosa che la gente non ama fare è aprire il cofano e dare un'occhiata al motore. Un po' perché spesso l'operazione è dovuta a qualche noioso inconveniente (la macchina non parte, corre fare di tutto per migliorarlo. Sarà la batteria? un po' perché il motore, per la grande maggioranza degli automobilisti, continua a essere per lo più un oggetto misterioso. Può essere arduo, in effetti, avventurarsi in quella selva di cavi e tubicini senza un minimo di cognizioni di causa. Con la certezza d'imbattersi le mani non appena si comincia ad armeggiare sull'"ammasso di ferraglia", fino a un minuto prima descritto come un "vero gioiello".

Brutto, sporco e complicato, evidentemente anche il motore deve risolvere qualche problema d'immagine. E poiché non stiamo parlando di un politico della Prima Repubblica in cerca di rilanci, ma di più interessanti questioni tecnico-progettuali, ecco che da qualche tempo nell'operazione vengono coinvolti gli specialisti del look industriale: designer. Il tentativo, comunque, si presenta altrettanto difficile. Prima di tutto perché viene da chiedersi se un motore abbia davvero un'immagine da coltivare e difendere; poi se sia così importante lavorarci sopra.

In realtà, a un motore si chiede di funzionare bene. Dev'essere affidabile, rispondere a certe specifiche, garantire le prestazioni richieste. Potenza, coppia, consumi e inquinamento sono i temi centrali, insieme



che per quello delle plance. "Certo, c'è ancora tanto da fare. Ma siamo partiti relativamente da poco: fino a una decina d'anni fa il contenuto del cofano era tabù per i designer". Eccezion fatta per qualche episodio relativo al periodo eroico dell'automobile (i motori di Ettore Bugatti erano curatissimi anche sotto il profilo stilistico), il propulsore rimane "cosa per ingegneri" fino agli anni Ottanta. La svolta arriva con il Fiat, destinato alla Y10 e alla Uno. "Fu un'intuizione di Mario Maloii", ricorda Bonetto: "all'epoca era a capo



Ieri, oggi e domani

Qui accanto: il V10 di 3500 cm³ del prototipo Renault Initiale. Derivato da quello usato dalla Casa francese in Formula 1, in questa variante presenta innesse soprattutto per i carter di rivestimento che "guidano" ai diversi gruppi ausiliari. In alto, a sinistra: l'otto cilindri in linea della Bugatti tipo 50 del '30. Si notino i coperchi piani con finitura "buchonée"; era famosa la cura che Ettore Bugatti riservava ai suoi propulsori. Sopra, più a destra: il Fiat Fire 1000 del 1984 rappresenta forse il primo esempio, in epoca moderna, di un organico studio stilistico applicato all'ambito motoristico.



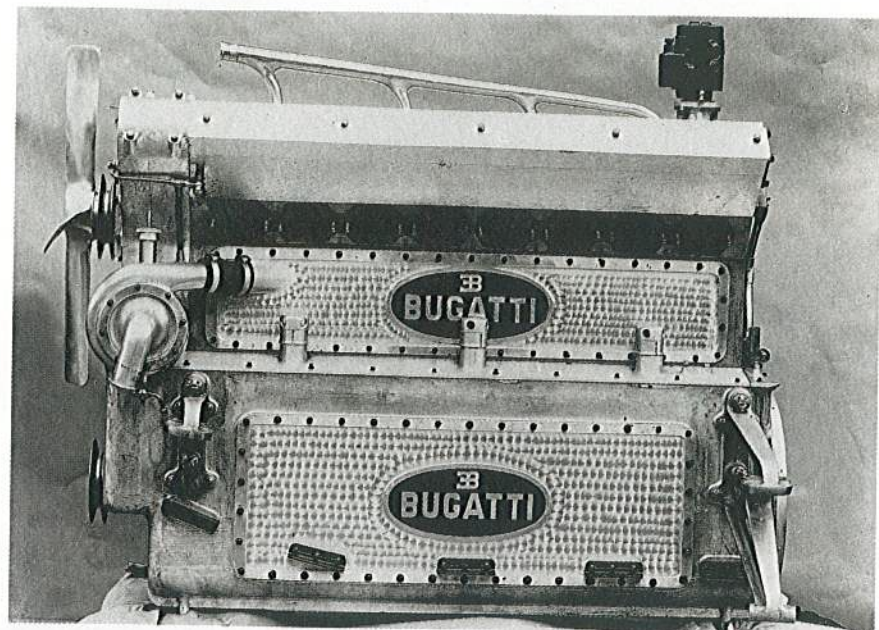
L'attenzione per il design del propulsore è ormai patrimonio di parecchi costruttori e va a braccetto con la razionalizzazione dell'intero vano motore, come dimostra, per esempio, il diesel presentato dalla Daewoo a Francoforte (sopra). Sotto: lo studio con sistema CAS presso il centro stile Mercedes.

del centro stile Fiat e invito mio padre Rodolfo a designare il filtro dell'aria di quel motore, inizialmente di colore rosso, il coperchio laterale non rotondo ma rettangolare: una maniglietta felicemente inserita nel coperchio delle punterie, facile da individuare e da sbloccare. "Oggi affianchiamo gli ingegneri in embrione e vengono tracciate le prime linee del basamento e dei coperchi, direttamente con i motoristi e i privati. Lavoriamo, a volte per mesi, direttamente con i motoristi e i fornitori esterni. Poi le nostre idee sono esposte ai responsabili del centro stile e al top management. Ci serviamo di modelli in legno, come si fa per le carrozzerie delle auto". I costruttori più attenti ai problemi del design sanno che anche il

motore può servire da veicolo per una determinata immagine di mercato e preferito sottolineare il concetto di modularità: quel motore, adottato per il momento solo sulla Bravo 2.0 HGT, è parente stretto del quattro cilindri 1800 che equipaggia altre



Kurt Henssler



Se c'è una cosa che la gente non ama fare è aprire il cofano e dare un'occhiata al motore. Un po' perché spesso l'operazione è dovuta a qualche noioso inconveniente (la macchina non parte, sarà la batteria?); un po' perché il motore, per la grande maggioranza degli automobilisti, continua a essere per lo più un oggetto misterioso.

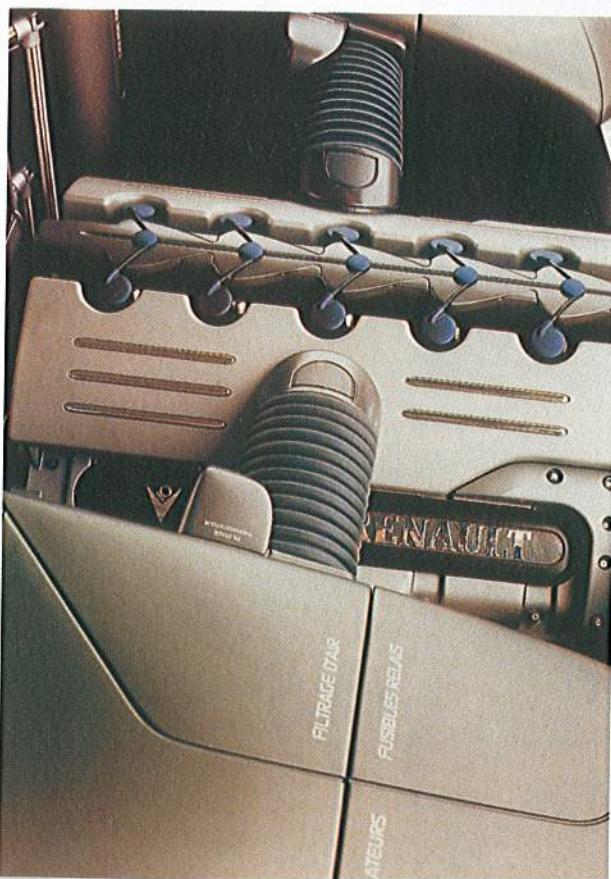
Può essere arduo, in effetti, avventurarsi in quella selva di cavi e tubicini senza un minimo di cognizione di causa. Con la certezza d'imbrattarsi le mani non appena si comincia ad armeggiare sull'"amasso di ferraglia", fino a un minuto prima descritto come un "vero gioiello".

Brutto, sporco e complicato, evidentemente anche il motore deve risolvere qualche problema d'immagine. E poiché non stiamo parlando di un politico della Prima Repubblica in cerca di rilanci, ma di più interessanti questioni tecnico-progettuali, ecco che da qualche tempo nell'operazione vengono coinvolti gli specialisti del look industriale: i designer. Il tentativo, comunque, si presenta altrettanto difficile. Prima di tutto perché viene da chiedersi se un motore abbia davvero un'immagine da coltivare e difendere; poi se sia così importante lavorarci sopra.

In realtà, a un motore si chiede di funzionare bene. Dev'essere affidabile, rispondere a certe specifiche, garantire le prestazioni richieste. Potenza, coppia, consumi e inquinamento sono i temi centrali, insieme

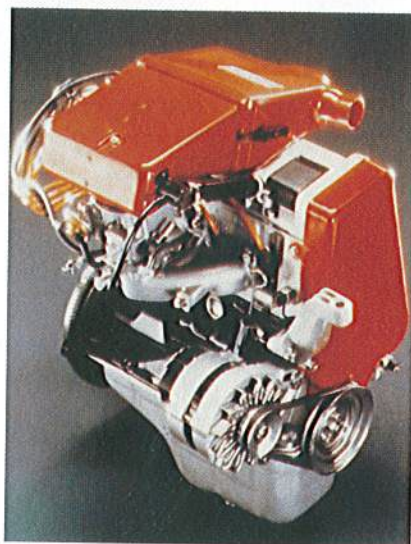
alle indispensabili doti di robustezza. L'aspetto estetico viene dopo. Però non va trascurato. Proprio perché l'impatto visivo col motore può avvenire in situazioni critiche, occorre fare di tutto per migliorarlo.

Già, ma in che modo? "Semplificando, razionalizzando, mettendo ordine dove è possibile", dice Marco Bonetto dell'omonimo studio milanese che collabora con il Gruppo Fiat per il design dei motori, oltre



leri, oggi e domani

Qui accanto: il V10 di 3500 cm³ del prototipo Renault Initiale. Derivato da quello usato dalla Casa francese in Formula 1, in questa variante presenta interesse soprattutto per i carter di rivestimento che "guidano" ai diversi gruppi ausiliari. In alto, a sinistra: l'otto cilindri in linea della Bugatti tipo 50 del '30. Si notino i coperchi piani con finitura "buchonnée": era famosa la cura che Ettore Bugatti riservava ai suoi propulsori. Sopra, più a destra: il Fiat Fire 1000 del 1984 rappresenta forse il primo esempio, in epoca moderna, di un organico studio stilistico applicato all'ambito motoristico.



che per quello delle plance. "Certo, c'è ancora tanto da fare. Ma siamo partiti relativamente da poco: fino a una decina d'anni fa il contenuto del cofano era tabù per i designer".

Eccezion fatta per qualche episodio relativo al periodo eroico dell'automobile (i motori di Ettore Bugatti erano curatissimi anche sotto il profilo stilistico), il propulsore rimane "cosa per ingegneri" fino agli anni Ottanta. La svolta arriva con il Fire, destinato alla Y10 e alla Uno. "Fu un'intuizione di Mario Maioli", ricorda Bonetto: "all'epoca era a capo

del centro stile Fiat e invitò mio padre Rodolfo a disegnare il filtro dell'aria di quel motore, inizialmente di colore rosso, il coperchio laterale e il tappo dell'olio". Quest'ultimo non rotondo ma rettangolare: una maniglietta felicemente inserita nel coperchio delle punterie, facile da individuare e da sbloccare.

"Oggi affianchiamo gli ingegneri dall'inizio", prosegue Bonetto, "in un gioco di squadra che scatta quando il progetto di un motore è ancora in embrione e vengono tracciate le prime linee del basamento e dei coprialvola. Lavoriamo, a volte per mesi, direttamente con i motoristi e i fornitori esterni. Poi le nostre idee sono esposte ai responsabili del centro stile e al top management. Ci serviamo di modelli in legno, come si fa per le carrozzerie delle auto".

I costruttori più attenti ai problemi del design sanno che anche il



L'attenzione per il design del propulsore è ormai patrimonio di parecchi costruttori e va a braccetto con la razionalizzazione dell'intero vano motore, come dimostra, per esempio, il diesel presentato dalla Daewoo a Francoforte (sopra). Sotto: lo studio con sistema CAS presso il centro stile Mercedes.

motore può servire da veicolo per una determinata immagine di marca. Nessuna sorpresa, allora, se il medesimo cinque cilindri viene proposto con una certa veste stilistica a seconda che sia destinato a un mo-

dello Fiat o Lancia. Nel primo caso si è preferito sottolineare il concetto di modularità: quel motore, adottato per il momento solo sulla Bravo 2.0 HGT, è parente stretto del quattro cilindri 1800 che equipaggia altre

Kurt Henssler

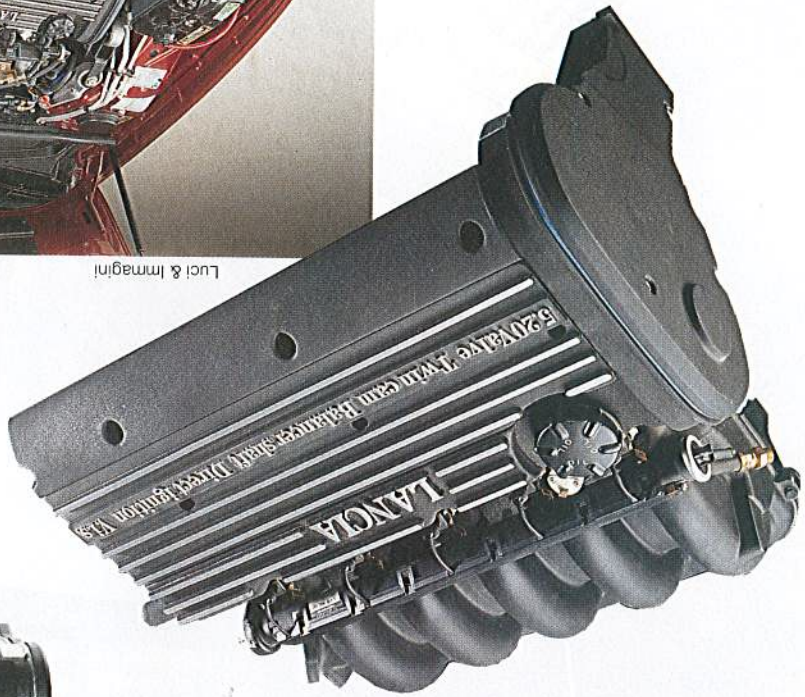


versioni della due volumi torinese, oltre a Brava e Barchetta. E allora ecco il coperchio della testa scoperto secondo un motivo a lingottini, a indicare il numero dei cilindri. Una soluzione simile (studiata sempre da Bonetto Design) per la variante

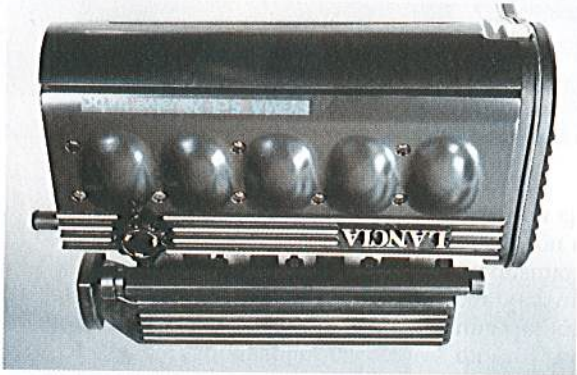
DESIGN
Motore e dintorni



Luci & Immagini

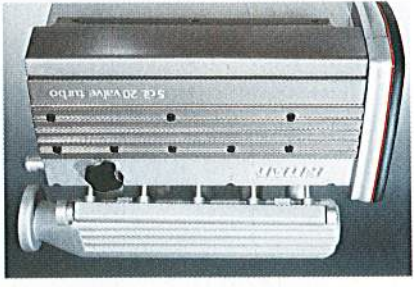
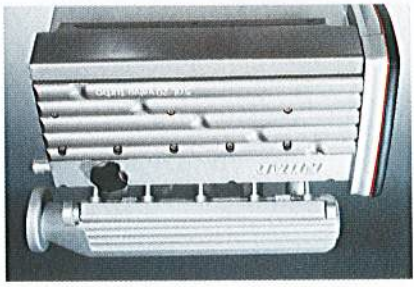
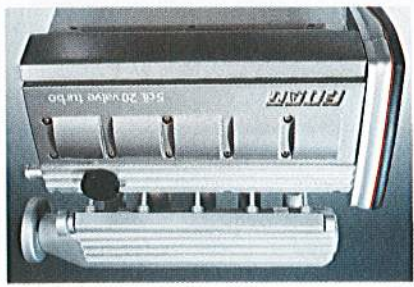
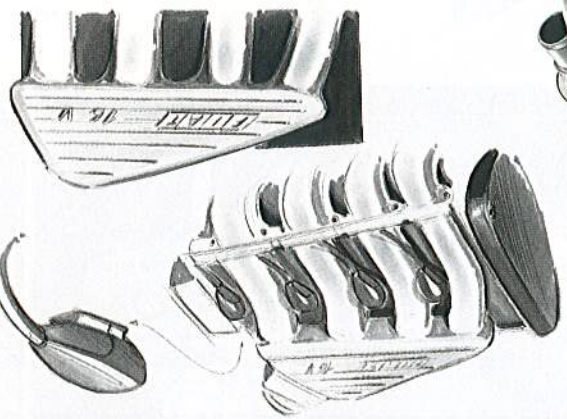
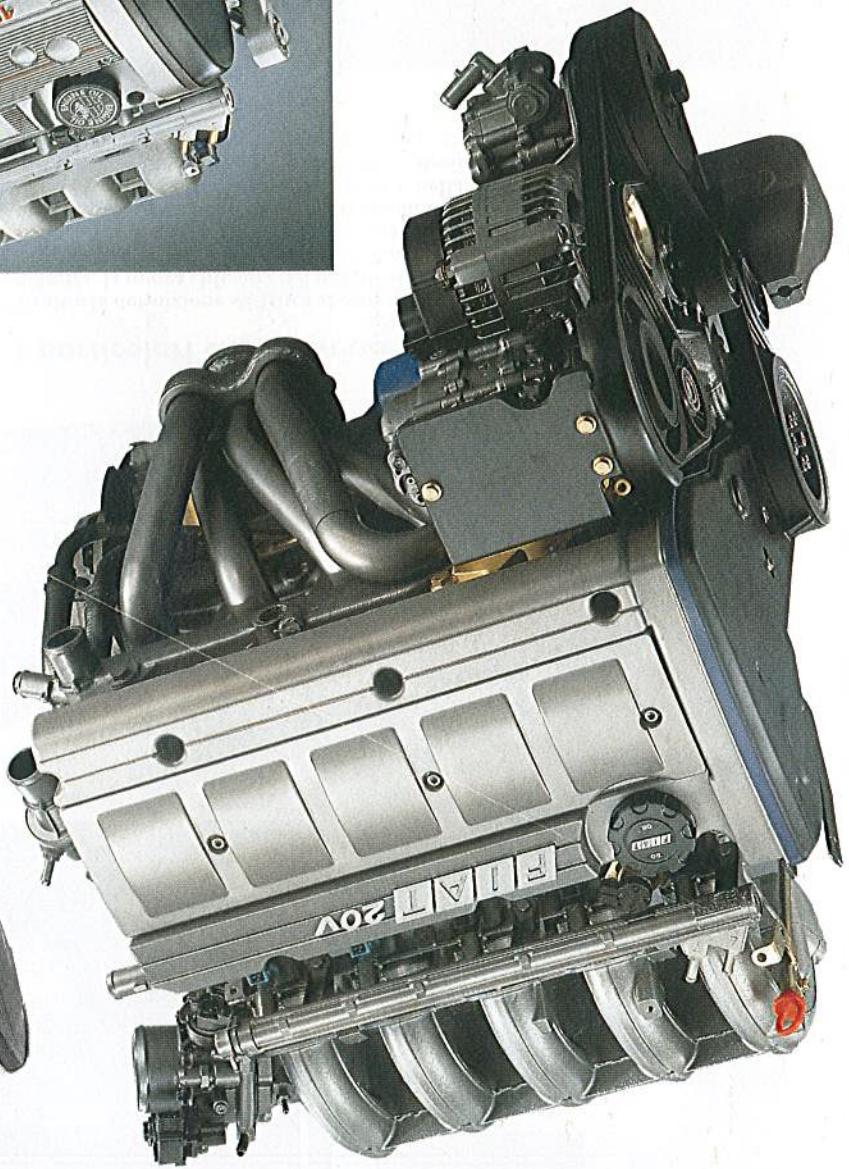
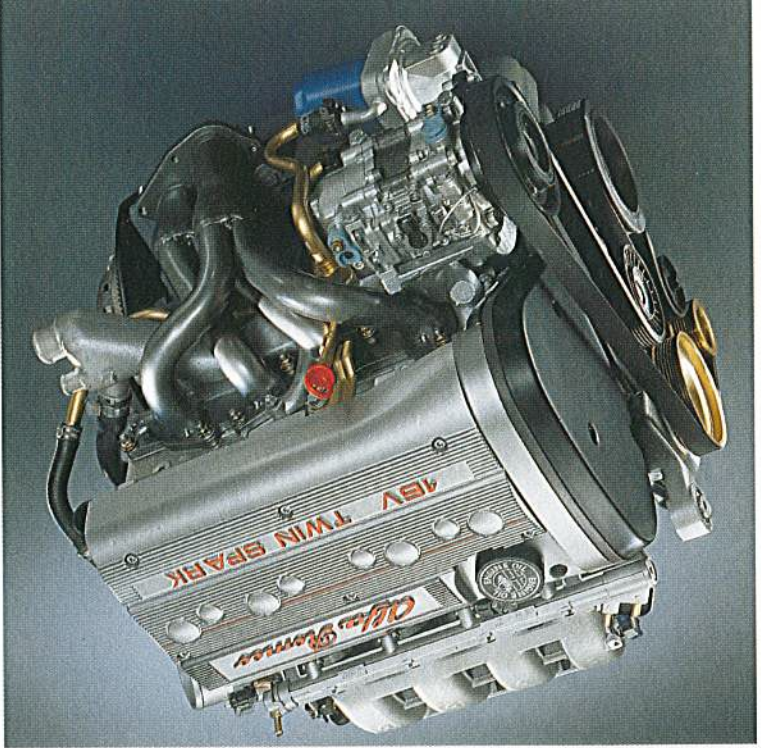
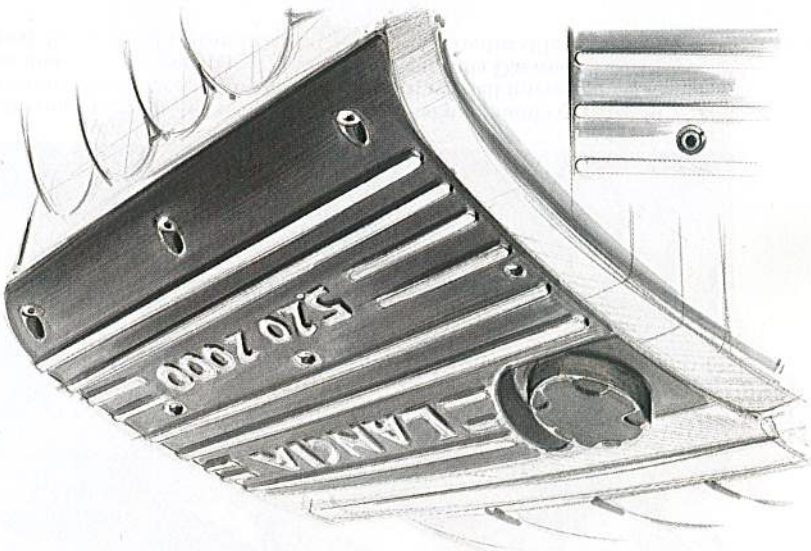


La caratterizzazione del cinque cilindri destinato alla Kappa. Il gruppo (che strutturalmente è lo stesso della Brava) si riconosce per il coperchio della testata di colore nero, alleggerito visivamente dalle eleganti bacchette longitudinali che ben si armonizzano con la classica grafia Lancia. Sopra: il primo schizzo. A destra: una proposta per evidenziare il numero dei cilindri attraverso cinque gobbe. Sarà scartata, come quella qui sotto con la lunga scritta d'identificazione e la guarnizione azzurra. In basso: ecco come si presentano il motore definitivo e il vano che lo ospita.

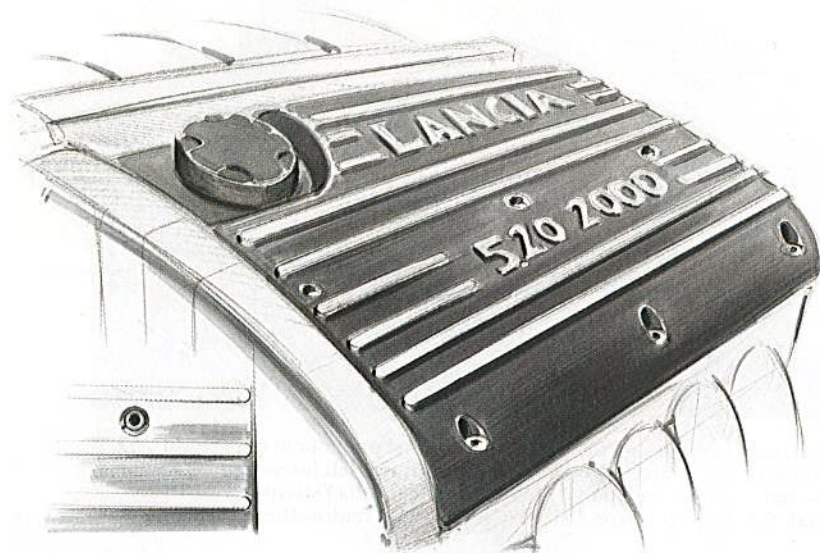


destinata alla Kappa viene scartata a favore di un impiego più esteso del fondo nero che rappresentano ormai il family feeling dei motori Lancia. Anche la grafica è soggetta alle regole dell'identità di marca: per le scritte che campeggiano sui motori è naturale ricorrere al carattere usato per le sigle di carrozzeria. Così per i colori: se il nero, in qualche caso accostato all'azzurro, è per tradizione la tinta dei propulsori Lancia, il rosso non può che evocare la carica di sportività di quelli firmati Alfa.

le importante proprio nelle parti nascoste", dice Jürgen Bräule, capo del gruppo di lavoro che alla Mercedes si occupa del look dei motori. "E infatti che si vede se un concetto stilistico è stato realizzato con onestà e coerenza". Il cliente di una vettura di prestigio sa perfettamente che la



A sinistra: la versione destinata ai modelli Fiat (per ora la troviamo sulla Brava 2.0 HGT) del cinque cilindri. Si tratta di un motore modulare, montato, su Brava e Barchetta, nella variante a quattro cilindri. Ebbene, si è pensato di sottolineare proprio questo aspetto mediante la scollitura a lingottini del coperchio della testata. All'inizio erano state tentate strade diverse come mostrano i due modelli in alto a sinistra, con la copertura a listelli; più a destra, una soluzione vicina a quella definitiva: cambiano la posizione del tappo e i collettori, proposti anche nei disegni qui sopra. Grande pulizia formale anche per il twin spark a 16 valvole Alfa Romeo (sotto), unita agli inevitabili richiami alla sportività evocati dalle scritte rosse.

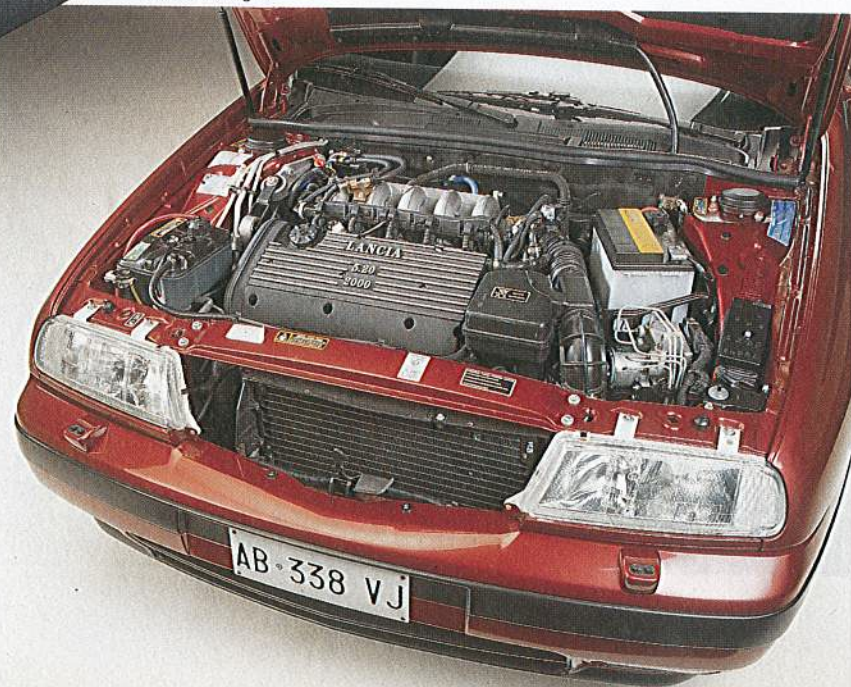


La caratterizzazione del cinque cilindri destinato alla Kappa. Il gruppo (che strutturalmente è lo stesso della Bravo) si riconosce per il coperchio della testata di colore nero, alleggerito visivamente dalle eleganti bacchette longitudinali che ben si armonizzano con la classica grafia Lancia. Sopra: il primo schizzo. A destra: una proposta per evidenziare il numero dei cilindri attraverso cinque gobbe. Sarà scartata, come quella qui sotto con la lunga scritta d'identificazione e la guarnizione azzurra. In basso: ecco come si presentano il motore definitivo e il vano che lo ospita.



te importante proprio nelle parti nascoste", dice Jürgen Bräucle, capo del gruppo di lavoro che alla Mercedes si occupa del look dei motori. "È lì infatti che si vede se un concetto stilistico è stato realizzato con onestà e coerenza". Il cliente di una vettura di prestigio sa perfettamente che la

Luci & Immagini



DESIGN

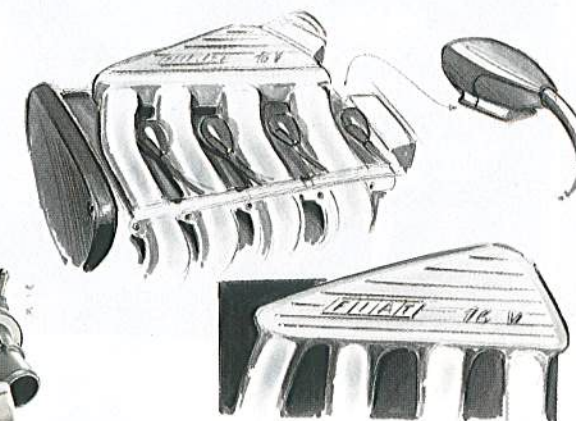
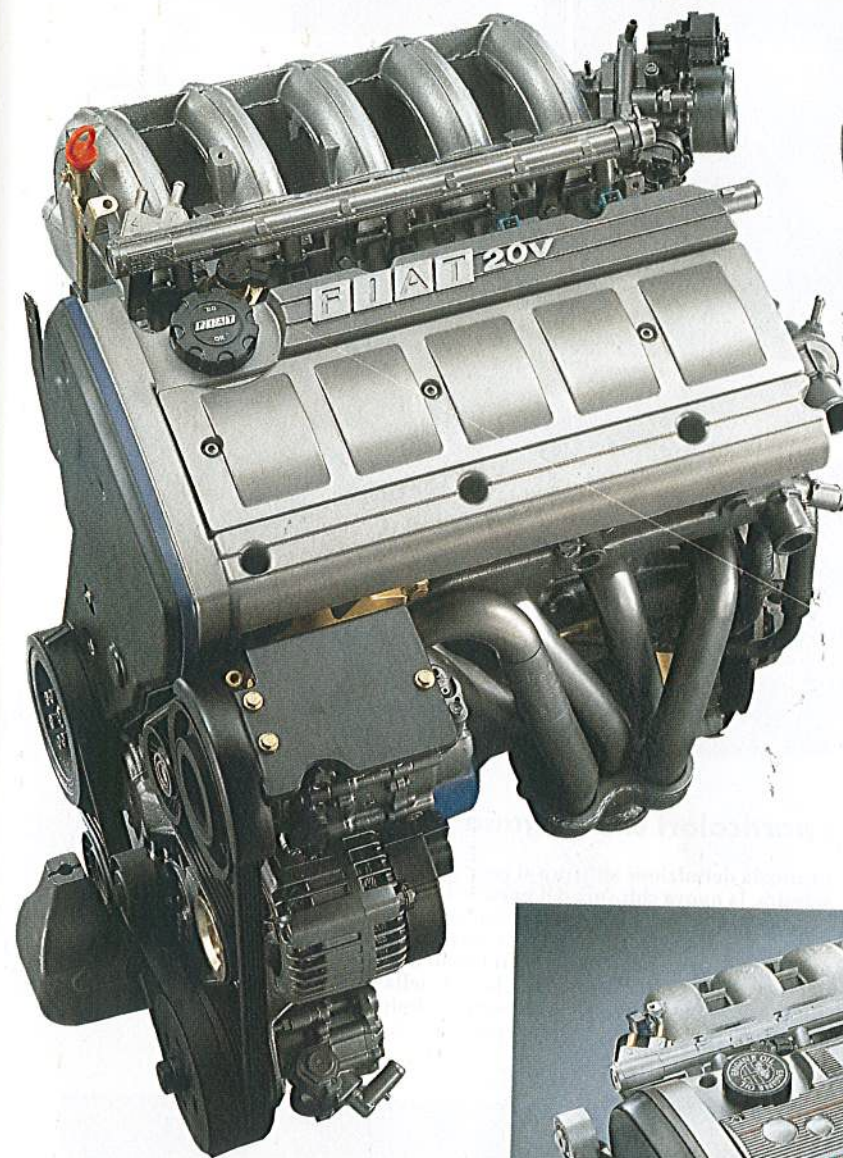
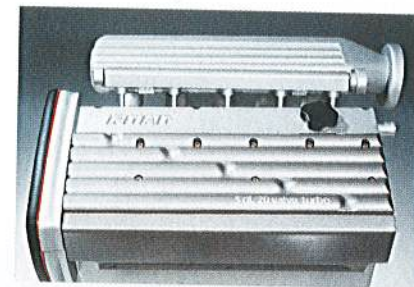
Motore e dintorni

versioni della due volumi torinese, oltre a Brava e Barchetta. E allora ecco il coperchio della testa scolpito secondo un motivo a lingottini, a indicare il numero dei cilindri. Una soluzione simile (studiata sempre da Bonetto Design) per la variante

destinata alla Kappa viene scartata a favore di un impiego più esteso delle eleganti bacchette metalliche su fondo nero che rappresentano ormai il family feeling dei motori Lancia.

Anche la grafica è soggetta alle regole dell'identità di marca: per le scritte che campeggiano sui motori è naturale ricorrere al carattere usato per le sigle di carrozzeria. Così per i colori: se il nero, in qualche caso accostato all'azzurro, è per tradizione la tinta dei propulsori Lancia, il rosso non può che evocare la carica di sportività di quelli firmati Alfa.

"Ritengo il design particolarmente



A sinistra: la versione destinata ai modelli Fiat (per ora la troviamo sulla Bravo 2.0 HGT) del cinque cilindri. Si tratta di un motore modulare, montato, su Bravo e Brava e sulla Barchetta, nella variante a quattro cilindri. Ebbene, si è pensato di sottolineare proprio questo aspetto mediante la scolpitura a lingottini del coperchio della testata. All'inizio erano state tentate strade diverse come mostrano i due modelli in alto a sinistra, con la copertura a listelli; più a destra, una soluzione vicina a quella definitiva: cambiano la posizione del tappo e i collettori, proposti anche nei disegni qui sopra. Grande pulizia formale anche per il twin spark a 16 valvole Alfa Romeo (sotto), unita agli inevitabili richiami alla sportività evocati dalle scritte rosse.

16V TWIN SPARK

