



Car design

Sproporzioni CONTROLUCE

FLASH

• Sarà deformazione professionale, ma spesso di notte mi ritrovo a cercare di riconoscere l'auto che mi segue dalle luci dei fanali riflesse nello specchietto retrovisore... e quasi sempre indovino. Per un occhio allenato non è una cosa straordinaria, è come riconoscere dallo sguardo un volto che ti è familiare. Non è vero che le auto sono tutte uguali: la loro fisionomia è individuata in modo inconfondibile dalle proporzioni. Basta anche solo guardarle controluce: ogni profilo è unico. L'altezza della linea di cintura, l'estensione delle superfici vetrate, le proporzioni tra i



volumi, la dimensione delle ruote, la loro posizione e l'interasse, gli sbalzi anteriore e posteriore sono tutti elementi che l'occhio percepisce ed elabora associandoli a un'immagine ben

definita. Il ruolo del designer è un po' quello del chirurgo plastico: può ritoccare il naso, siliconare le labbra, rassodare i glutei o rimodellare il seno. Di base però deve esserci una sana e robusta costituzione, un fisico atletico, un portamento fiero e queste caratteristiche in un'automobile vengono definite dai vincoli di progetto imposti dalle scelte tecniche e dalle strategie di marketing. La libertà di disegno dello stilista è un mito. È vero che ogni matita può dare un'interpretazione diversa dello stesso tema e lasciare la propria impronta ma, se una vettura deve misurare meno di quattro metri, avere motore e trazione anteriore, contenere

• **Lamberto Angelini è un designer bolognese che ha lavorato, tra l'altro, per BMW, Ducati, Volkswagen, KTM, Piaggio, Roncato, Meliconi, Nilfisk-Advance (macchine per la pulizia). Oggi è titolare di uno studio indipendente di design a Bologna**

Difficile per la nuova «Beetle» copiare l'antenata: il motore adesso è davanti, anziché dietro

almeno quattro persone, avere quattro porte ed essere una tre volumi, è improbabile che ne esca qualcosa di meglio di quanto, ai suoi tempi, è stato fatto con la Duna. Le proporzioni tra i volumi sono fondamentali. Prendiamo una vista laterale della VW Passat e della BMW Serie 5, entrambe in versione berlina: la finestratura è estremamente simile ma, pur occupando una porzione dominante della fiancata, questa somiglianza passa inosservata perché i volumi sono distribuiti in modo diverso. Nella Passat il montante del parabrezza punta sulla ruota anteriore, che è piuttosto



La «finestratura» delle BMW Serie 5 e Volkswagen Passat è pressoché identica: questa somiglianza passa inosservata grazie alla diversa distribuzione dei volumi



Abitacolo ridotto e ruote grandi: le auto sportive agevolano il lavoro del designer, ma anche in questo caso la posizione del motore condiziona le proporzioni

Il ruolo del designer è un po' quello del chirurgo plastico

La prima Renault 5 aveva nel motore longitudinale uno dei segreti della sua linea riuscita



arretrata, con uno sbalzo anteriore molto pronunciato. Nella BMW l'abitacolo è più arretrato, le ruote anteriori sono all'estremità della carrozzeria e il montante cade molto

più indietro... Questo vale anche per la Serie 1, per la Serie 3 ed è estremizzato nelle coupé-cabrio Z4 grazie alla miniaturizzazione dell'abitacolo che prevede due posti

secchi a cavallo delle ruote posteriori. Tutto l'insieme è estremamente dinamico e non è frutto di una scelta del designer (anche se Bangle ci ha messo del suo), ma

conseguenza della disposizione degli organi meccanici. Quando la Renault negli anni Ottanta dovette rinnovare la mitica R5, fece di tutto per restare fedele all'originale, ma cambiò la disposizione del motore, da longitudinale a trasversale. La scelta aveva una logica razionale, ma fu inevitabile che le proporzioni ne venissero stravolte. La seconda versione non passerà alla storia. Inevitabile citare la New Beetle, che pretende di rifarsi al Maggiolino pur vestendo la meccanica della Golf. In fondo perché le supersportive sembrano tutte belle

e suscitano forti emozioni? Per le proporzioni! Parte avvantaggiato lo stilista che deve cucire un abito attorno a un motore esagerato, montato su ruote gigantesche, con un abitacolo minuscolo. La discriminante può essere il motore anteriore o centrale (la 911 è un'altra storia), ma in un caso o nell'altro il gioco delle sproporzioni è garantito. E un oggetto in movimento deve essere sproporzionato, sbilanciato, deve trasmettere l'idea del moto anche quando è fermo. Anche perché dev'essere chiaro qual è il davanti e quale il «di dietro». Sempre!