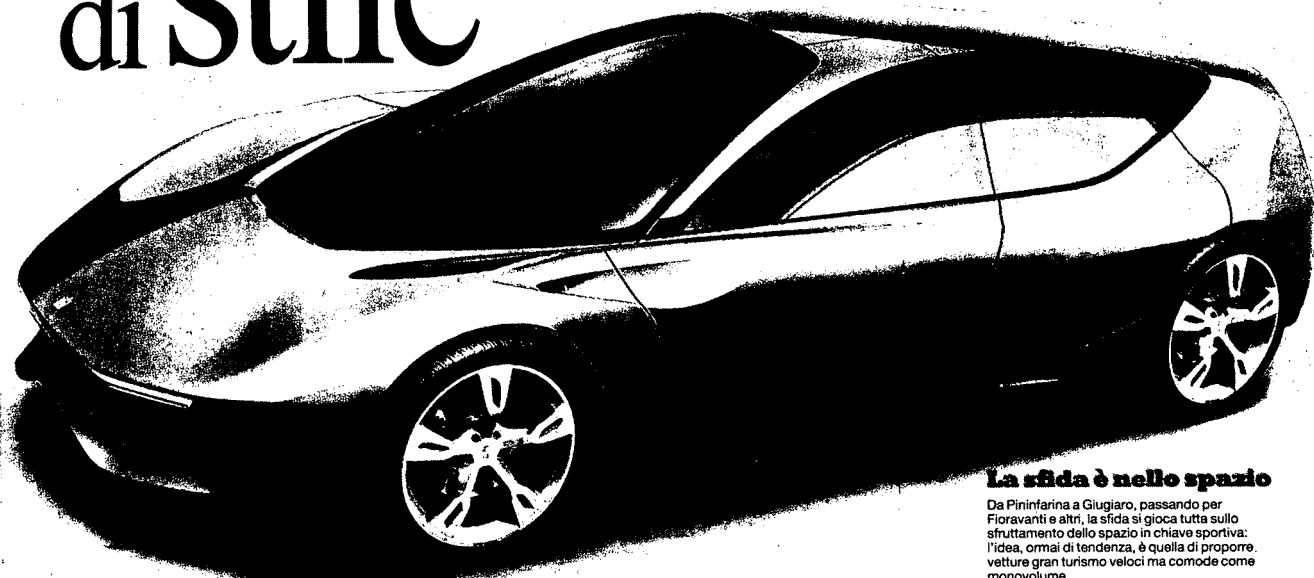


È sempre una questione di stile

Hanno scritto la storia più bella del Salone di Ginevra ma negli ultimi anni sono sempre meno. Ecco perché e cosa presentano



La sfida è nello spazio

Da Pininfarina a Giugiaro, passando per Fioravanti e altri, la sfida si gioca tutta sullo sfruttamento dello spazio in chiave sportiva: l'idea, ormai di tendenza, è quella di proporre vetture gran turismo veloci ma comode come monovolume

DANIELE P. M. PELLEGRINI

Sei vari Saloni dovessero versare le royalties a chi li ha resi famosi, quello di Ginevra avrebbe un debito consistente nei confronti dei carrozzieri italiani, nessuno escluso, che qui hanno trovato la loro migliore vetrina, ricambiando con la costante presenza di quelle creazioni che affascinavano e attiravano il pubblico.

Infatti il salone di primavera è diventato celebre anche, e forse soprattutto, per essere l'appuntamento fisso dove andare a cercare e a vedere qualcosa di veramente specia-

A Ginevra i carrozzieri italiani sono stati sempre protagonisti. Ma ora sta cambiando tutto. Anche il loro apporto

le; l'occasione buona per dare la possibilità ai "piccoli artigiani" di portare i pezzi unici e l'arte del design su misura proprio in quella ricca Svizzera, dove i clienti potevano trovare, oltre alle banche, al cioccolato e agli orologi, altri oggetti del desiderio altrettanto pre-

ziosi ma a motore.

Bertone, Zagato, Ghia, Vignale, Pininfarina, Giugiaro, e tanti altri bei nomi della carrozzeria italiana, hanno scritto parecchi capitoli della storia del "Salon" e proprio per questo salta all'occhio la progressiva riduzione dei protagonisti italiani storici, solo in parte compensata da un certo ricambio. Quest'anno il prestigio è tenuto alto da due mattatori come Pininfarina e Giugiaro, con le loro creazioni in chiave ambientalista, e l'orgoglio nazionale è sostenuto dalle invenzioni di Fioravanti e dalla proposta artigianale di Zagato per resuscitare il marchio Diatto. C'è di che rendere ricco qualsiasi altro Salone dell'automobile, ma la storia di Ginevra ci aveva abituati a menu molto più sostanziosi.

A gettare un'ombra di preoccupazione non c'è solo la triste vicenda della Bertone, ma piuttosto la consapevolezza di come i tempi siano cambiati e di come anche l'espressione "carrozzeria" abbia ormai un significato molto diverso. Alcuni, come Giugiaro o Fioravanti, sviluppano la loro attività creativa prevalentemente come consulenti di lusso dei grandi costruttori o dei loro Centri Stile, con i quali hanno contatti frequenti se non addi-

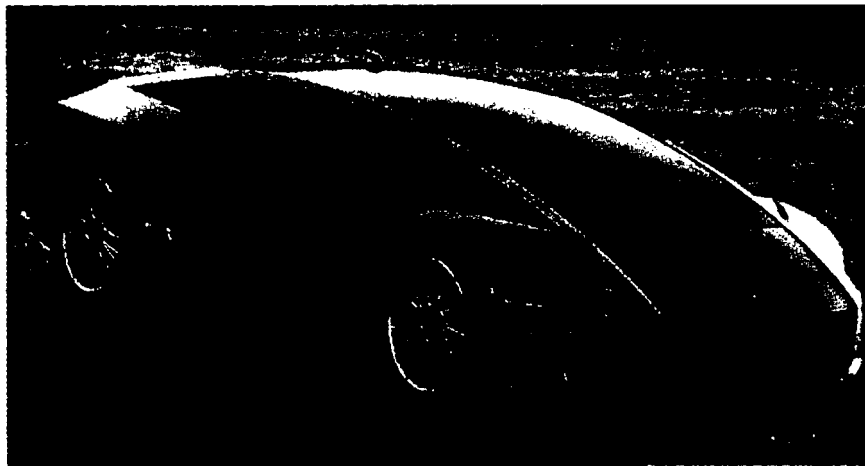
rittura istituzionalizzati. Nel caso di altri si tratta invece di vere e proprie industrie, con una propria capacità produttiva, e il prototipo Sintesi di Pininfarina (in anteprima mondiale al Salone) è la puntuale rappresentazione di come oggi un carrozziere debba mettere d'accordo arte del disegno e industria.

Il nuovo mondo dell'automobile non ha messo la creatività al muro, ma la indirizza verso cose che sono sempre più lontane dal concetto originario di "bella macchina", con il risultato che i pezzi unici di oggi sono i multipli realizzati direttamente dai costruttori come serie speciali numerate, del tipo dell'Alfa Romeo 8C Competizione o della Lamborghini Reventon.

Non è un caso che il mugugno, più o meno esplicito, dei carrozzieri presenti a Ginevra riguarda i costi: quelli di uno stand decoroso (per non sparire in mezzo alle tante "serie speciali" realizzate dai preparatori) e quelli per la realizzazione del prototipo da esporre, se si vuole approfittare dell'occasione per mettersi in mostra; e le centinaia di migliaia di euro necessarie per costruire una macchina "vera" apposta per l'occasione non si possono giustificare solo con lo show.



Il giochino è semmai quello di tastare il polso della gente nei confronti di qualche innovazione, sia estetica sia tecnica, che ci si propone di offrire ai propri clienti. Da questo punto di vista Giugiaro con la sua ibrida intende accreditare la propria competenza e la capacità di inserirsi anche nello sviluppo di forme di mobilità non convenzionali. Fioravanti, dopo la serie di tetti innovativi degli anni passati, prende in considerazione i parabrezza del futuro. Per Pininfarina invece si tratta della promozione di un proprio progetto che ha prospettive commerciali, quindi, ha bisogno di essere anticipato al pubblico in attesa di diventare realtà.



Addio tergi

La Hydra Fioravanti è la prima auto senza tergicristalli: grazie al ricorso alle nanotecnologie e a un particolare studio aerodinamico la macchina riesce a tenere pulito il parabrezza, pur non avendo nessuna spazzola. Tutto nasce da un parabrezza con quattro sofisticati trattamenti superficiali