

# I GRANTURISMO SECONDO GIUGIARO

**Il disegno del pullman si presenta come un lavoro di equilibrio fra costi, realtà di mercato e potenzialità tecniche, dove a un campo di manovra molto ristretto, con dimensioni vincolanti al centimetro, corrispondono comunque proposte innovative**

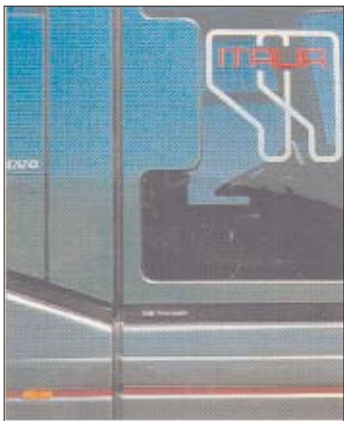
Progettare un pullman è diverso dal concepire un'automobile. Il veicolo è una massa importante percepita soprattutto a breve distanza, quasi fosse la facciata di un edificio. Nella vista dal basso frontale o in prospettiva di tre quarti il raccordo fra la sommità dei montanti e il tetto tende ad allargare e a deformare i vertici per cui il designer deve già intervenire nel momento del disegno per introdurre correttivi ottici.

Dopo alcune esperienze di designer di autobus granturismo per Menarini (col vincolo progettuale di concepire un involucro dinamico ma non troppo per poter prevedere la sua trasformazione nel secondo ciclo di vita a mezzo pubblico extraurbano) ebbi un'occasione davvero fortunata perché fui invitato nel 1981 a dare forma a un prototipo sperimentale che associava nuove concezioni architettoniche a validi contenuti tecnici: l'impiego di materiali di carrozzeria leggeri, assemblati a fasce trasversali col sistema modulare, l'adozione di porte rototraslanti, di sportelli bagagliaio e cofano-motore a traslazione-

ne verticale ecc. "Italia 99", da prototipo da salone si è trasformato in "Volvo Italia 99" che continua a dare soddisfazioni al produttore e del quale abbiamo curato anche il recente restyling. Ai tempi del progetto mi ero prefisso di lasciare la carrozzeria pulita, come avviene nell'automobile, ricorrendo solo a due colorazioni, il grigio metallizzato per la parte in alluminio e un grigio più scuro, antracite, per la fascia bassa che divide il volume, senza disturbi generati da segni grafici e masse di colore fuorvianti. Non penso di peccare di arroganza sostenendo che "Volvo Italia 99" ha fatto scuola nel tempo. A me piace che persino le cabine di veicoli industriali Renault di nuova generazione utilizzino quella scanalatura fra blocco paraurti e superficie frontale per scomporre la massa dell'abitacolo ora a sospensione autonoma dallo chassis.



▲ In nuovo pullman "Italia 99" della Volvo, disegnato da Giugiaro.



Il progetto di un pullman si discosta da quello di un'auto anche perché i numeri di produzione sono poco elevati e l'approccio esecutivo si porta appresso qualcosa di artigianale: nelle finiture, sia esterne che interne, ad esempio, non si possono prevedere interventi con attrezzature sofisticate, stampaggi ecc.

Ci si affida a soluzioni alla carrozzeria, di "cosmetica", che hanno il pregio di soddisfare l'estetica dei singoli componenti senza risultare eccessivamente costose.

Per arredare gli spazi interni si deve ricorrere a quanto offre il mercato: i sedili hanno subito una grossa trasformazione in termini di ergonomia e finitura, ma ciò non toglie che i loro costruttori servano più case e che le varianti al modello base si possano individuare su modelli di gran turismo fra di loro concorrenti.

È comunque l'aspetto esterno del pullman a consentire al designer maggiori possibilità di intervento e a far sì che i miglioramenti di progetto risultino molto più attuali e accelerati all'automobile. Pur dovendosi attenere a dimensioni vincolate al centimetro, c'è spazio in fiancata per immaginare nuovi raccordi coraggiosi fra finestratura e linea di cintura, giunzioni originali, abbinamenti fra roll bar e specchio di coda decisamente caratterizzanti.

Duri a morire sono i vincoli imposti dalle leggi economiche che sovrastano alla gestione degli autobus: il numero dei posti come resa di esercizio induce gli acquirenti di questi veicoli a richiedere versioni con il maggior numero di poltrone possibile. Ne scaturisce uno stivaggio, una scarsità di centimetri fra schienale e sedile anteriore che penalizza lo spazio vitale e rende meno confortevole la permanenza prolungata a bordo. Sono purtroppo ancora scarse le richieste da parte degli operatori turistici di versioni dell'abitacolo paragonabili alla business class degli aerei. Le piccole zone "a salotto" con sedili contrapposti non affrontano certo



questi problemi di fondo. Sul piano tecnico va altresì rilevato che alcune innovazioni estetiche coerenti con la tendenza attuale del design e del modo di intervenire sulle masse, trovano resistenza da parte dei costruttori. Così come è successo nel mondo dell'auto, suggerire certe bombature o raccordi troppo arditi, implica proporre una serie di modifiche e di adattamenti del processo produttivo che si portano appresso la necessità di effettuare nuovi collaudi e sperimentazioni di laboratorio e investimenti in attrezzature non ammortizzabili nel medio periodo.

Ruolo molto vincolante nel progetto del pullman

è svolto dalla normativa, dagli standard nazionali e internazionali; un esempio è chiaramente riscontrabile nella forma e nella posizione degli specchi retrovisori che a volte si presentano come grosse orecchie o padelloni impattanti nell'immagine complessiva del pullman, ben poco aggredibili nella loro sostanza. Solo se cambieranno le normative si potranno modificare sostanzialmente, o addirittura eliminare, perché la tecnologia moderna consente oggi di utilizzare sistemi a videocamera che permettono di vedere perfettamente cosa avviene all'esterno e sensori che in manovra possono segnalare addirittura la distanza dall'ostacolo al centimetro.

Assodato dunque che per il designer i margini di innovazione sono stati e sono tuttora critici, si è comunque liberi di intervenire principalmente su alcuni aspetti caratterizzanti il parallelepipedo, come le vetrate, le sezioni maestre, il rapporto in fiancata fra vetro e lamiera, l'impaginazione dei gruppi ottici sul frontale e sul posteriore. I giochi di colorazione e di grafica sono altri elementi che giocano un ruolo importante per l'autobus, più che per l'auto, anche se in tema di colore Fiat con Bravo e Brava ha puntato molto su questo messaggio sempre più attuale.

*Giorgio Giugiaro*

▲ Particolari della testata anteriore del "Italia 99" con in evidenza la finitura della porta retrotraslante.