

## L'intervista

**Giorgetto con il figlio Fabrizio e la Cina a Moncalieri: «Cercano soluzioni per l'elettrico e vengono da noi, dove c'è storia e bellezza»**

DAMIANO BOLOGNINI COBIANCHI

**G**olf, Panda, Grande Punto: sono solo tre delle vetture più conosciute tratteggiate dalla matita del Maestro di Garessio, Giorgetto Giugiaro, classe 1938. Lui e il figlio Fabrizio, poliedrico architetto con il car design nel DNA, hanno firmato oltre 300 modelli e 200 concept. Sono gli unici al mondo a vantare sulle strade 60 milioni di vetture create da loro. Nel 2015 hanno lasciato al gruppo Volkswagen la proprietà della Italdesign, fondata nel 1968. Un addio sofferto «che ha permesso però di mettere in sicurezza mille famiglie», ricorda con una punta d'orgoglio Fabrizio. È stata solo una breve pausa di riflessione per la loro creatività.

**Ora siete tornati sulle scene con la GFG Style, nuova realtà lanciata tre anni fa...**

«Insieme - puntualizza Giorgetto - proseguiamo nell'indirizzo di occuparci di design industriale, di automobili e architettura, proseguiamo in autonomia. Insomma, siamo tornati in pista». «Fin troppo - aggiunge Fabrizio - abbiamo ritrovato la libertà di poter creare e abbiamo ricominciato a divertirci».

**Da Moncalieri avete ripreso a lanciare nuove idee...**

«Oggi abbiamo un Gruppo con 100 dipendenti, di cui 20 persone impegnate nell'auto. E' una buona struttura. Abbiamo riattivato un sistema», spiega ancora Fabrizio.

All'ultimo salone di Ginevra hanno presentato due vetture, concettualmente agli antipodi, proprio come le loro personalità, ma entrambe affascinanti e ricche di spunti. Sullo stand GFG Style, di fronte agli ex partner dell'Audi, ha sfilato la Sibylla, una berlina elettrica di 5 metri, disegnata da Giorgetto per i cinesi di Envision. Nell'installazione di un altro marchio cinese, la Techrules, ha fatto passerella la Ren RS, firmata da Fabrizio, variante monoposto per la pista della hypercar con motori elettrici alimentati a turbina presentata lo scorso anno.

**Cina chiama Italia dunque?**

«È matematico - sorride Giugiaro jr - i cinesi vanno dove c'è la storia, ci riconoscono ancora questo primato. L'Italia è scelta perché ha dato e credo ancora dei risultati di bellezza



Fabrizio e Giorgetto Giugiaro con Sibylla, la super-car presentata al recente Salone di Ginevra

# Giugiaro, stile di famiglia

«Grazie ai cinesi continuiamo a creare italiano»

e di mercato. Ci rispettano molto. Poi, quando hai delle necessità e hai il coraggio di affidarti a un gruppo di professionisti veri, i risultati ci sono. Ricordo che accadde anche con la Fiat: la Grande Punto fu un'emergenza. Allora dissero a mio padre: faccia lei...». **La vostra esperienza con la Grande Muraglia?**

Parla Fabrizio: «In Cina sta esplodendo la richiesta di soluzioni. Loro hanno una considerazione del design italiano ed europeo più alta di noi europei stessi. Sono tanti e in grande competizione fra di loro, stanno chiedendo molto, soprattutto su Torino. In questo momento arrivano con proposte per disegnare veicoli elettrici dove la tecnologia è sorprendente, è assolutamente più avanti delle società che io conosco in Europa. La più grande soddisfazione del rapporto con loro? Vedere quello che hai immaginato realizzato sulle strade in soli due o tre anni».

**L'elettrico, quindi, nuova frontiera**

**per il car design?**

Parla Giorgetto: «La tecnologia ti dà una mano, idee, possibilità, aspetti sia di forma sia di contenuti. L'elettrico offre spunti interessanti e fa parte dell'evoluzione dell'auto. È una soluzione ecologica ma ha ancora un problema di autonomia. I suoi sistemi di ingombro sono contenuti e permettono di guadagnare in abitabilità. Un esempio? La Sibylla. È basata su un telaio esistente sul mercato: abbiamo tolto motore e cambio originali, abbiamo messo un propulsore elettrico e quattro ruote motrici e guadagnato tanto spazio».

**È un manifesto delle linee del futuro?**

«La Sibylla - spiega il Maestro - è uno studio ergonomico per chi ha denaro, perché non è una macchina economica. È una due volumi e mezzo con un accesso particolare all'abitacolo: ho eliminato la struttura che fa chinare la testa. Si potrebbe produrre anche con una soluzione tipo spi-

der, con un parabrezza più piccolo di quello del prototipo: la forma non cambierebbe e io la omologherei domani mattina... All'interno utilizza tutta la tecnologia che c'è, perché non c'è bisogno di avere plance barocche per dire: sono ricco... Oggi ci dobbiamo esibire e l'esibizione porta a questo scatenamento di forme, le più impossibili, o la ricerca delle più belle, le più attraenti».

**Auto che vanno oltre il concetto di mobilità...**

«Envision - puntualizza Fabrizio - non è un costruttore automobilistico, è un gestore di energia da fonti rinnovabili. Se pensiamo a milioni di veicoli elettrici in circolazione, la macchina diventa fondamentale nella gestione dell'elettricità. Loro hanno un brevetto per cui l'automobile diventa un accumulatore di energia. Se fossimo tutti connessi e in grado di distribuire l'energia, quella necessaria per muoversi con la vettura potrebbe anche diventare gratuita».

**Forme e filosofia quasi opposta alla Sibylla hanno guidato lo sviluppo della Techrules Ren RS...**

«La considero un'auto tra le più belle che ho fatto - spiega Fabrizio -. Ho avuto molta libertà e grande considerazione da parte del cliente. È un oggetto che parla da solo, una tre posti con evoluzione per le corse. Nel disegnarla, la prima cosa è stata l'efficienza aerodinamica. Tre cockpit separati offrono una grafica e uno stile unico. Ma non è nata così per questo motivo: in questa maniera abbiamo quasi il 15% di superficie in meno rispetto a una "normalissima" Ferrari. Nella versione da corsa togli i due cockpit laterali e abbassi ulteriormente l'area frontale, a vantaggio del coefficiente di penetrazione aerodinamica. Il massimo dell'efficienza. A disegnarla mi sono veramente divertito: è un progetto molto flessibile e mi ha dato la possibilità di esprimere la mia fantasia in maniera unica».

## La prova

### Kona, simpatica e originale Hyundai sorprende ancora

Test, notizie e approfondimenti nella sezione motori vai sul sito [www.avenire.it](http://www.avenire.it)

FERDINANDO SARNO

**Q**uello delle B-Suv è il segmento più di moda. E allora, dopo aver provato la nuova Hyundai Kona, c'è da chiedersi: perché la casa coreana ha aspettato così tanto prima di tirar fuori il suo asso nella manica? Una bella sorpresa che ha tutti i presupposti per ricavarci un posto importante all'interno di un genere molto affollato.

Il primo compact Suv di Hyundai ha dimensioni (lunghezza 4.16 m, larghezza 1.80 m, altezza 1.58 m) che le permettono non solo di essere molto bilanciata ed equilibrata, ma anche di mettere a disposizione un ampio abitacolo. Esteticamente è originale, bella, compatta, con linee pulite e semplici. La parte più interessante è il frontale dove spicca la nuova calandra che segna l'inizio di una svolta stilistica: in pratica, le Hyundai di domani assomiglieranno molto alla Kona di oggi. L'abitacolo, semplice e confortevole, è contraddistinto da inserti colorati; molto ben impugnabile il volante a tre razze, dove si trovano i comandi della radio, del computer di bordo e del regolatore di velocità; non mancano i vani porta-oggetti che sono ben distribuiti mentre i sedili, riscaldabili, sono comodi e contentivi.

La versione da noi provata è il 1.6 T-GDI, quindi benzina, da 177 CV con quattro ruote motrici e di cambio automatico a 7 rapporti. Quest'ultimo, preciso negli innesti e molto reattivo, fa sempre la cosa giusta garantendo una buona ripresa ed un'interessante accelerazione. Si può scegliere fra le tre modalità di guida Eco, Comfort

e Sport. Lo sterzo è leggero e garantisce precisione e progressività. L'impianto frenante dà buone sensazioni così come il motore, molto vivace e, con un po' di attenzione nel pigiare sull'acceleratore, anche non troppo impegnativo dal punto di vista dei consumi (tenendo conto soprattutto della presenza della trazione integrale). L'allestimento Style, il top di gamma, rappresenta un concentrato di tecnologia e di funzionalità, grazie ad un buon sistema di infotainment, ad uno schermo di 8", al navigatore satellitare e all'impianto stereo molto efficiente. Così com'è, questa Kona, parte da 27.050 euro ma, con qualche accessorio in più, può arrivare anche a 30.000. La scelta giusta è probabilmente la versione che ospita sotto il cofano il piccolo ma potente tre cilindri 1.0 T-GDI da 120 CV (con consumi interessanti, pari a 5,2 l/100 km nel ciclo combinato) e trazione 2WD. Peccato che questo motore non sia abbinabile al cambio automatico ma solo a quello manuale a sei rapporti. A suo favore c'è anche il listino, che va da 18.450 a 25.650 euro.



## Tecnologia

### Gruppo PSA, con gli Adas verso la guida autonoma

**N**onostante i recenti incidenti registrati durante la sperimentazione delle auto senza conducente, continua da parte di alcune case automobilistiche la fase di implementazione delle tecnologie di assistenza alla guida. Entro il 2030 infatti è prevista l'introduzione della modalità di guida autonoma di livello 5 (driveless) che consentirà al conducente di diventare un semplice passeggero, intento a leggere un libro o a lavorare al pc mentre il veicolo lo accompagna a destinazione. Il Gruppo PSA è impegnato con il programma che prevede l'implementazione dei sistemi Adas (Advanced Driver Assistance Systems) sulle auto. Già dal 2015 il Gruppo sta testando l'auto a guida autonoma su strade aperte in Francia. Attualmente per i test sono in uso 20 prototipi che hanno già percorso oltre 200 mila km in modalità autonoma (livelli da 2 a 4). Se per Citroen l'appellativo è quello di *Advanced Comfort*, che sottolinea la capacità di questi sistemi di essere orientati al benessere della vita a bordo, e per Peugeot si parla di *i-Cockpit* (un'interfaccia uomo-macchina facile ed intuitiva), il marchio DS fa un ulteriore passo in avanti implementando su DS7 Crossback nuovi sistemi di aiuto che migliorano la sicurezza

e la tranquillità del conducente. A partire da *connected pilot* che consente di monitorare la soglia di attenzione del conducente, correggere le traiettorie di guida, intervenire in situazioni di pericolo, segnalando più volte fino al totale arresto del veicolo. Il sistema funziona attraverso l'uso di una telecamera multifunzione capace anche di leggere i cartelli (*speed limit detection*). L'*active lane departure warning* viene attivato invece in caso di superamento involontario della carreggiata mentre per l'*active blind corner assist* entrano in azione i sensori che controllano l'angolo cieco segnalando la presenza di eventuali rischi. Tra i sistemi di assistenza anche l'*active safety brake*, per evitare le collisioni, e l'*adaptive cruise control* che mantiene la velocità del veicolo. DS implementa anche il *lane positioning assist* che mantiene la distanza di sicurezza, la posizione di corsia e frena e riparte in caso di ingorghi. Per la guida notturna è disponibile invece il *night vision* che consente di individuare ostacoli sul percorso attraverso una telecamera frontale che rileva il calore dei corpi. (R.S.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### Se Picasso perde le ruote

**O**ra che Citroen ha detto definitivamente addio alla denominazione "Picasso" che era stata introdotta per la Xsara nel 1999 per identificare la gamma delle monovolume, si scopre un particolare curioso. Il legame con il marchio francese infatti era concretizzato dopo un accordo con gli eredi dell'artista spagnolo siglato nel 1998 e che aveva portato nelle casse della fondazione Picasso la bella cifra di 20 milioni di dollari per poter usare il nome e la grafica della firma sulle auto Citroen. Da allora - ed è uno dei motivi delle tensioni fra i vari eredi del grande pittore - sono state vendute nel mondo 3,5 milioni di unità con la denominazione "Picasso", dalla C3 alla gamma C4. Viene solo da pensare che se anche la Panda pagasse i diritti d'autore, il piccolo mammifero magari si estinguerebbe ugualmente. Ma da molto, molto ricco.