

L'auto griffata in stile low cost

LA TRIS DI FIORAVANTI È UNA COMPATTA DAI COMPONENTI ESSENZIALI. TUTTI IN SCENA I DESIGNER ITALIANI: I.DE.A. INSTITUTE HA PROPOSTO ERA, ECCITANTE ROADSTER BIPOSTO E ZAGATO HA FESTEGGIATO I 90 ANNI CON LA PERANA Z-ONE

Il Salone di Ginevra, da sempre, è il palcoscenico del design italiano. Anche quest'anno la tradizione è stata rispettata, pur se la situazione non è delle più felici. E i maestri dello stile hanno fatto onore al passato. Se l'Italdesign Giugiaro ha scaldato gli animi con la Namir (se ne parla a parte), hanno colpito le proposte di Fioravanti, l'impegno della Pininfarina, il ritorno in scena dell'I.DE.A. Institute e la creatività della Zagato. Leonardo Fioravanti è progettista eclettico. Ha sposato nel suo lavoro passione e razionalità, cercando (con successo) di tradurre le sue idee, spesso audaci, in forme eleganti. Innumerevoli le soluzioni tecniche inventate e tradotte in brevetti. A Ginevra ha presentato due concept completamente diversi, la Tris e la LF1. Lo ha fatto per la sua azienda, ma anche per la bandiera del Distretto Piemonte. In effetti, partecipare a una rassegna come questa rappresenta un notevole onere finanziario, ma Fioravanti, che è presidente del Gruppo

Carrozzeri, ha voluto dare un segno di vitalità. «Essere qui significa dimostrare che il design italiano è più che mai vivo e che crede nel futuro».

La Tris è una piccola berlina economica ispirata a una precedente concept. Per Fioravanti rappresenta «una nuova via al low cost, analizzato dal punto di vista dei risparmi progettuali e industriali». In sostanza, il contenimento dei costi non nasce dal luogo di produzione, ma dalla semplicità del progetto. Un discorso che parte da un concetto preciso: la carrozzeria non deve essere una somma di componenti ma di funzioni. Ad esempio, troviamo sulla Tris tre porte identiche, paraurti e sistemi di illuminazione analoghi per le parti anteriore e posteriore. La LF1 è un'idea di monoposto di Formula 1 che punta, attraverso la semplicità e l'aerodinamica, a ridurre i costi e a migliorare lo spettacolo. Negli anni 60 Fioravanti aveva progettato per la Pininfarina la Sigma Grand Prix con l'obiettivo della sicurezza in pista.

Molti suggerimenti vennero successivamente presi dal «Circo».

Importante il ritorno a Ginevra dopo dieci anni dell'I.DE.A. Institute, in mano alla multinazionale svizzera Rieter. Ecco l'Era, eccitante roadster biposto. «In questi anni abbiamo lavorato in partnership con numerosi costruttori, senza mai apparire – ha spiegato il presidente Pietro Lardini –, ma adesso vogliamo rilanciarci. Abbiamo anche siglato un accordo con la società Micro-Vett per sviluppare dall'Era il progetto di una sportiva a propulsione ibrida».

Zagato ha festeggiato i 90 anni con la Perana Z-One, disegnata per l'omonima azienda sudafricana (mille unità/anno). Un coupé aggressivo con architettura transaxle, telaio tubolare e motore Chevrolet. Ha detto Andrea Zagato: «Emozione senza orpelli». Anche a buon prezzo (50 mila euro). Il richiamo a Viper e Corvette è chiaro. Una vettura «cattiva» come il nome, che è la versione sudafricana del vorace pesce Piranha.

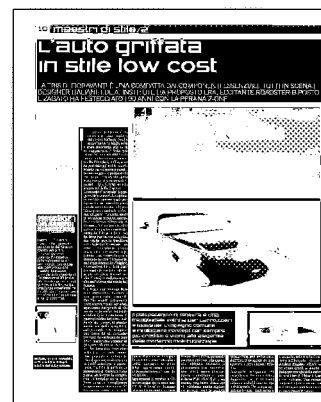
PRESIDENTE DEL GRUPPO CARROZZIERI

Leonardo Fioravanti è stato eletto a gennaio presidente del Gruppo Carrozzeri **Anfia**, in sostituzione di Lorenza Pininfarina (che mantiene la vice presidenza, con delega alla Comunicazione Eventi). Fioravanti, laureato in Ingegneria al Politecnico di Milano e amministratore delegato di Fioravanti Srl, vanta una lunga esperienza nel car design con prestigiosi incarichi alla Pininfarina e nel gruppo Fiat.

Il palcoscenico di Ginevra è una tradizionale vetrina per carrozzieri e DESIGNER. L'impegno comune è realizzare concept car sempre più credibili e vicine alle esigenze della moderna motorizzazione



Dall'alto, la Tris di Fioravanti, la Perana Z-One di Zagato e la Era dell'I.D.E.A Institute.





www.ecostampa.it

