

The point

TURIN DESIGN VALLEY



Silvia Baruffaldi

If you look at a photo of Turin and its environs from above with a pointer showing every firm where they design and develop automotive projects and turn them into reality, the concentration of activity is astonishing. This is "Design Valley", that confluence of car design activity that has always seen Turin as a global player.

The situation has, however, changed enormously in recent years with the disappearance of traditional names such as Bertone and survivors that are radically transformed. We need only mention Italdesign Giugiaro (IDG), a company that, at least for the moment, continues to be called after its founder, even though this summer Giorgetto and Fabrizio Giugiaro sold their remaining stake to the Volkswagen Group just moments before the "Dieselgate" scandal swept everything aside. The consequent budget cuts did not stop at the design function and did not spare the newly appointed President of IDG Walter de Silva, who is retiring at the end of November in spite of having a reorganisation and relaunch plan ready which would have brought undoubted benefits to the area.

Yet to be finalised as this issue of A&D goes to press, is the corporate structure of Pininfarina. "The car industry as a whole has been shaken to its roots. Almost half the suppliers making up the car production chain have different shareholders than they had just ten years ago", comments Silvio Angori, Pininfarina CEO.



Today the company focuses on projects and services ranging from automotive to architecture, in addition to the development of custom-built cars; revenues have grown in the past few years but "the repositioning process is not yet completed and financial stability will only be possible with the arrival of new investors".

The landscape is changing: "We are seeing young entrepreneurs involved in start-ups," says Leonardo Fioravanti, in his dual capacity as entrepreneur and President of the [Anfia](#) Coachbuilders and Designers

Group which represents a supply chain that goes from the idea to the development of a complete project right up to the certification and testing of the vehicle. "In the present period the sector is still struggling but many inquiries from Asia, including new entries like Iran, suggest that the trend is positive. It should be remembered that the motor car is the first man-made artifact to have global status and our own sector is therefore global too".

That Turin is becoming increasingly international is also demonstrated by the fact that many

Asian companies have set up facilities in the town. The most recent is the Japanese Suzuki while the Chinese Changan and JAC Automotive have been active for years with significant centres. They have recruited designers who had already worked in the area at the consultancy studios or for the Fiat Chrysler Automobiles style centre. FCA has also been buffeted by the winds of change; after the axis shifted to America and the role of design supremo passed last April from Lorenzo Ramaciotti to Ralph Gilles, the arrival from Auburn Hills of Klaus



The DX7, South East Motors' first production car (top and in the two drawings here) was entirely designed by Pininfarina, consultants of Chinese manufacturers for the past twenty years.

La DX7, prima vettura di serie di South East Motors (in alto e nei due disegni a lato) è stata interamente progettata da Pininfarina, da ormai vent'anni consulente dei costruttori cinesi.

A&D 215 . 2

The point

For its SCG003, a racing GT with an all-carbon structure, Scuderia Cameron Glickenhaus found all the skills it needed in Turin for the design and construction of the car from scratch (see page 48).

Per la SCG003, GT da competizione con struttura interamente in carbonio, la Scuderia Cameron Glickenhaus ha trovato a Torino tutte le competenze per progettare e costruire la vettura partendo da foglio bianco (vedi pag. 48).

Busse to head design Emea (Europe, Middle East, Africa) marked an unexpected departure and an inexplicable scaling down of the role of Roberto Giolito, a world acclaimed Italian designer. And the Alfa Romeo models that will follow the Giulia, our cover story for this issue, will have other authors seeing that brand exterior design has gone to Scott Krugger.

In the following pages we tell the story of the new dimension of Altran and Inovo, the tried and tested Torino Design, the future-oriented vision of ED Design, the design culture and analytic approach of Granstudio, together with the more and more strategic role of Suzuki's Italian design centre and the high specialisation of firms like Mario Levi. Other companies will follow in future issues of A&D. ■■■



TURIN DESIGN VALLEY

Se si osserva una foto dall'alto di Torino e dintorni, con un puntatore per ogni azienda dove si disegnano, sviluppano e materializzano progetti automotive, si scopre una concentrazione sorprendente di attività. E' la "Design Valley", ovvero quel distretto del car design che vede

da sempre Torino protagonista sulla scena mondiale.

Una realtà però assai mutata negli ultimi anni, con la scomparsa di nomi della tradizione, come Bertone, e superstiti profondamente trasformati. Primo tra tutti Italdesign Giugiaro (IDG), azienda che continua a portare - almeno

per ora - il nome del fondatore, benché Giorgetto e Fabrizio Giugiaro abbiano ceduto nell'estate scorsa la loro quota residua al Gruppo Volkswagen. Giusto un attimo prima che questo fosse travolto dal "Dieselgate": i conseguenti tagli del budget, imposti anche al design, non hanno risparmiato il neo-nominato presidente dell'IDG Walter de Silva, che si ritira dall'attività a fine novembre pur avendo pronto per l'azienda un piano di riorganizzazione e rilancio dal potenziale positivo per il territorio.

Ancora in definizione, mentre questo numero di A&D va in stampa, l'assetto societario della Pininfarina. «L'industria automobilistica nel suo complesso ha subito stravolgimenti epocali. Quasi la metà dei fornitori che costituisco-

Right, the Stola Moncenisio, a special based on the Porsche Cayman S Type 981, with design by Daniele Gaglione and interiors upholstered by the Mario Levi company.



A destra, la Stola Moncenisio, fuoriserie realizzata sulla base della Porsche Cayman S Type 981, su disegno di Daniele Gaglione e con interni sellati dalla Mario Levi.



Presented in June at the Parco Valentino, the Mole (in the photo) embodies the courage of its author Umberto Palermo who, after UP Design, opened the Officine Umberto Palermo in the space of just a few months ("Pininfarina and we are the only real bodybuilders left", is one of his stock phrases) and the Caffè Letterario UP, an establishment that touches on other sectors like food and music but precisely for this reason is in tune with the times which more and more often see product and automotive design encroach on other fields.

Presentata in giugno a Parco Valentino, Mole (nella foto) Incarna il coraggio del suo autore Umberto Palermo, che dopo UP Design ha aperto nell'arco di pochi mesi le Officine Umberto Palermo (noi e Pininfarina siamo gli unici veri carrozzieri rimasti, è solito ricordare) e il Caffè Letterario UP, una realtà che interseca altri settori come il food e la musica, ma proprio per questo in sintonia con le tendenze che vedono sempre più spesso il design di prodotto e automotive incrociare altre discipline.

The point



In July, JAC Automotive celebrated the 10th anniversary of its Turin style centre, JAC Italy R&D. Left, a sketch for the SC3 EV, a design study for an electric concept; below, the S3, a compact production SUV.

JAC Automotive ha celebrato nel luglio scorso il 10° anniversario del suo centro stile torinese JAC Italy R&D. A sinistra, un bozzetto per la SC3 EV, studio per un concept elettrico; sotto, il SUV compatto di serie S3.

no la filiera dell'auto ha oggi un azionariato diverso rispetto a soli dieci anni fa», osserva Silvio Angori, CEO di Pininfarina. L'azienda oggi si concentra su progetti e servizi che vanno dall'automotive al prodotto, all'architettura, oltre alla realizzazione di vetture fuoriserie; il fatturato è cresciuto negli ultimi anni, ma «il percorso di riposizionamento non è ancora ultimato e la stabilizzazione della situazione patrimoniale avverrà con l'ingresso di nuovi investitori».

Il panorama è in evoluzione: «Vediamo nascere nuove attività per iniziativa di giovani», dice Leonardo Fioravanti, nella sua duplice veste di imprenditore e presidente del Gruppo Carrozzeri e Progettisti Anfia, rappresentativo di una filiera che va dall'idea allo sviluppo progettuale completo, sino alla certificazione e testing dell'autoveicolo. «Il periodo vede il settore ancora in salita, ma molte richieste dall'Asia, inclusi nuovi paesi come l'Iran, indicano che il trend è positivo. Va ricordato che l'automobile è il primo prodotto umano globaliz-

zato per eccellenza e naturalmente anche il nostro settore si è globalizzato».

Che Torino sia sempre più internazionale lo dimostrano in particolare gli asiatici, presenti qui con un loro centro stile - ultimi in ordine di tempo i giapponesi di Suzuki, mentre i cinesi di Changan e JAC Automotive sono ormai attivi da anni con strutture significative e hanno arruolato designer che già lavoravano sul territorio presso gli studi consulenti o per il centro stile di Fiat Chrysler Automobiles. Anche quest'ultimo è stato terreno di sconvolgimenti: dopo lo spostamento dell'asse verso l'America con il



ruolo di capo supremo passato nell'aprile scorso da Lorenzo Ramacciotti a Ralph Gilles, l'arrivo da Auburn Hills di Klaus Busse alla direzione del design Emea (Europa, Medio Oriente, Africa) segna una svolta inattesa, con un inespugnabile ridimensionamento del ruolo di Roberto Giolito, designer italiano apprezzato a livello mondiale. E anche i modelli Alfa Romeo che seguiranno alla Giulia, tema della cover story di questo numero, avranno altri autori, visto che l'exterior design del marchio è stato assegnato all'americano Scott Krugger.

Nelle pagine che seguono, raccontiamo la nuova dimensione di Altran e Inovo, il metodo collaudato di Torino Design, la visione proiettata nel futuro di ED Design, la cultura progettuale e l'approccio analitico di Granstudio, insieme al ruolo sempre più strategico del design center italiano di Suzuki e all'alta specializzazione di aziende come la Mario Levi. Altre realtà del territorio seguiranno nei prossimi numeri di A&D. ■■■



The Raeton CC Concept (in the two renderings right) unveiled in Shanghai in April was designed by the Changan Automobile European Designing Centre headquartered in Turin.

La Raeton CC Concept (nei due rendering a destra) svelata in aprile a Shanghai è stata disegnata da Changan Automobile European Designing Center, che ha sede a Torino.

A&D 215 • 4