il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

C'è una bella differenza tra design e stile!

WOLFSBURG. Flavio Manzoni, classe 1965, è un giovane architetto e designer sardo che dal febbraio 2007, sotto la guida di Walter De Silva, è direttore creative design del gruppo Volkswagen. Nel 1993 è entrato nel Centro stile Lancia, assumendo nel 1996 il ruolo di responsabile per l'interior design. Tra i vari progetti si è occupato della concept car «Dialogos» e dell'interno della «Maserati 3200 Gt». Nel 1999 è stato responsabile design interni per Seat a Barcellona, dove sviluppa gli interni delle concept car «Salsa», «Emoción» e «Tango» e delle vetture di produzione «Altea» e «León». Alla fine del 2001 è ritornato alla Lancia come direttore del Centro stile, dove si è occupato del rilancio del marchio attraverso i concept di ricerca «Granturismo», «Stilnovo» e «Fulvia coupé» e le vetture di produzione «Ypsilon» e «Musa», entrambe premiate con lo European Automotive Design Award. Nel 2004 assume l'incarico di direttore del design Fiat, Lancia e LCV (Veicoli commerciali leggeri) occupandosi, fra le altre, delle vetture di produzione «Grande Punto», «Nuova 500», «Bravo», «Fiorino» e «Cubo». Per la Volkswagen, oltre a definire la nuova visione e il nuovo linguaggio formale del gruppo di Wolfsburg e dei marchi Skoda, Bentley e Bugatti, ha progettato la «Golf» 6 e la nuova «Polo». Coautore del libro L'automobile italiana (Giunti 2006), dal 2007 è membro della giuria dell'iF Product Design Award.

Volkswagen oggi e domani, quali sono i progetti in corso?

Alla fine del 2007 ho avuto l'incarico di ridefinire l'identità formale del nuovo design Volkswagen ed è stata un'esperienza unica, che comincia a produrre i suoi frutti con i progetti improntati a questa visione che via via presentiamo. Le tre concept cars: «Up!», «Space up!» e «Space up! Blue» (con tecnologia all'idrogeno), che prefigurano la famiglia delle nuove compatte; il roadster «Blue-Sport», presentato a Detroit, che rappresenta la risposta positiva e ottimistica verso un futuro sostenibile, ma che non rinuncia affatto al piacere di guida e alle prestazioni; la «Scirocco», la «Golf 6», «Golf GTI». Ma tante altre sono in cantiere e si conosceranno presto, completando poco a poco il puzzle che rappresenta la nuova era del marchio.

Volkswagen è un brand con caratteristiche che talvolta sfuggono a una corretta interpretazione, se non affrontate nel modo giusto; e questo si notava nella direzione di design precedente al mio arrivo. Stiamo vivendo un'epoca in cui, dopo la tendenza rétro, permangono l'eccesso di

styling, l'accentuazione plastica delle forme, un certo compiacimento estetico nell'aggiungere linee e modellati del tutto superflui. Proprio in controtendenza a questo manierismo imperante, oltre due anni fa abbiamo intrapreso la nuova strada, con l'intenzione di fare design e non stile! C'è una bella differenza: vuol dire tornare alle origini del design moderno, iniziato col Bauhaus: purezza estetica, essenzialità (che rifletta anche una semplificazione funzionale); design responsabile, cioè eco-sostenibile, attraverso la riduzione dei pesi, il miglioramento dell'aerodinamica, il down sizing, ecc. Un progetto dove l'equilibrio sta alla base di tutto: un lavoro paziente di messa a punto delle proporzioni, di bilanciamento dei volumi. Questo aspetto del design Volkswagen è fondamentale: quando le proporzioni sono equilibrate non è necessaria alcuna attività di styling o di overdesign. Ogni linea diventa «logica», ha la sua ragion d'essere. Less is more, in perfetto spirito funzionalista.

Quale futuro per l'attuale, e sempre più abusato, binomio automobile-ambiente?

Il futuro dell'auto sta nell'individuazione di soluzioni tecnologiche sostenibili, in grado di abbassare drasticamente i consumi e ridurre le emissioni inquinanti fino a renderle nulle. Oggi sono allo studio nuove configurazioni ibride e motori elettrici o all'idrogeno. L'idrogeno è ancora una tecnologia molto costosa per essere applicata e mancano tutte le infrastrutture, pertanto dovremo realisticamente attendere il prossimo decennio. L'elettrico richiede ancora messe a punto (anche se molte aziende fanno proclami fin troppo ottimistici), soprattutto per quanto riguarda le batterie, i cicli di ricarica, l'autonomia e la sicurezza stessa, che per noi deve essere al primo posto. Arriverà presto, ma resta da chiarire se non stiamo semplicemente spostando il problema, più che risolverlo. Da qualche parte bisogna produrre l'energia elettrica e sappiamo bene che proprio il settore della produzione di energia ha oggi le maggiori responsabilità sull'incremento delle emissioni. Comunque sia, tutto questo può permettere all'auto un radicale ripensamento nella sua fisionomia tecnica, e quindi un notevole salto di qualità.

Autore

moreno_gentili