

Tre giovani e un carrozziere

*Three young designers
and a carrozzeria*

Silvia Baruffaldi



Costruita dalla carrozzeria Maggiora, la Scia è stata disegnata dai giovani designer Fiat sulla base meccanica della Punto. È una "barchetta" che privilegia le forme pure e arrotondate, ma con elementi di tensione ed estremità affilate.

Si ritorna a parlare di stile, inteso nel senso più classico del termine, di bellezza delle forme, di emozionalità del disegno automobilistico. Il Salone di Torino, ormai diventato "Rassegna dello Stile" ha sollecitato nuovi approcci alle forme dell'automobile e le proposte presentate dai centri di design sono diventate spunto di discussione.

Delle nove interpretazioni realizzate dai carrozzieri italiani sulla base della Fiat Punto, una è nata all'interno del Centro Stile della stessa Fiat, la barchetta Scia costruita dalla Maggiora. La prima considerazione sulla vettura è sulle sue origini: un modello concepito da tre giovani designer non italiani ed eseguito da un tipico carrozziere torinese di lunga esperienza e tradizione. Il tema scelto è quello della barchetta: un omaggio alle vetture italiane che hanno fatto scuola nel mondo. Non il frutto di un sentimentale richiamo retrò, ma desiderio di esprimere la creatività in una show car emozionale, anche se fattibile.

Progetti come la Downtown (l'"elettrica" vivace e ricca di spunti) ed altri in cui sono impegnati i

Once more the talk is of style, intended in the more classic sense of the beauty of forms and emotion in automotive design. The Turin show, now established as the 'Style Meet' has inspired new approaches to automobile form and the proposals presented by the design centres have become a talking point.

Of the nine interpretations produced by Italian coachbuilders on the Fiat Punto platform, one originated from within Fiat's own style centre: the Maggiora-built Scia barchetta. A first reflection on the car and its origins is of a model conceived by three young, non-Italian, designers, executed by a typical Turinese carrozzeria of long experience and tradition. The chosen theme is the barchetta, in homage to the Italian cars that made the world sit up and take note. Not the fruit of a sentimental look to the past, but a desire to express creativity in an emotive, though feasible, show car.

Projects such as the Downtown (the exuberant electric mini, rich in ideas) and others on which the Fiat designers are busy are necessarily more rational, as Peter Davis, director of the Centro Stile, ex-

Built by the Maggiora coachworks, the Scia was developed by Fiat's young designers over the mechanical platform of the Punto. It is a 'barchetta' that privileges pure and rounded forms, but also includes elements of tension and sharpened extremities.

designer Fiat sono necessariamente più razionali, come spiega Peter Davis, direttore del Centro Stile: «Volevamo fare un'auto italiana, in cui la funzione non fosse dominante. Credo che l'auto sia diventata troppo razionale anche qui in Italia. Si rischia di fare dei buoni elettrodomestici». Il fatto che il team di design che ha concepito e sviluppato la Scia non sia italiano affatto, non è penalizzante: gli stranieri hanno spesso una visione chiara del nostro stile, con molti riferimenti ai temi classici.

Il progetto prende avvio nell'ottobre 1983, quando ai designer del Centro Stile Fiat viene chiesto di disegnare una show car sulla meccanica della Punto, utilizzando la scocca e le sospensioni già ingegnerizzate per la nuova Spyder Fiat (costruita, tra l'altro, proprio da Maggiora). Dei molti bozzetti iniziali viene scelto quello dell'americano John Kinsey, a cui è affidato il design esterno della vettura, affiancato, per l'interno, da un altro designer americano, Darrin Caddes, mentre il tedesco Peter Fassbender è nominato coordinatore del progetto. Le proposte non sviluppate sono ricche di idee e spunti creativi, ma si è preferito affidare i design interno ed esterno a singoli autori.

Sulla forma abbozzata da Kinsey - una roadster "pura", priva di capote, con sedili fissi, volante e pedaliera regolabili - sono state condotte una serie di esplorazioni alternative per definire alcuni dettagli, come l'inserimento di una fanaleria a scomparsa e una copertura per riparare l'abitacolo durante il parcheggio. È stata valutata anche l'ipotesi di accentuare la "spina dorsale" che attraversa longitudinalmente la vettura e ottenere due abitacoli separati, suddividendo anche il parabrezza. Alla fine, si è optato per soluzioni semplici, che non disturbassero la linea essenziale della spyder e fossero attuabili in produzione.

La stessa filosofia vale per il design dell'interno, dove la lamiera del cofano continua per formare la plancia non rivestita. I sedili fissi erano previsti con rivestimento impermeabile, rigidi o comunque con poca imbottitura ed alcune rifiniture in gomma antiscivolo. È stata condotta un'accurata ricerca sui materiali da impiegare; schienale e seduta sono in "Woodstock" - un materiale composito che incorpora frammenti di legno - come l'involucro di un televisore ideato dal designer francese Philippe Starck. Un contributo è stato apportato anche dall'esperienza di Sally Wilson, nuova responsabile "colori & materiali" del Centro Stile Fiat dopo l'attività svolta presso la carrozzeria Ghia, che l'ha vista impegnata nei progetti Focus e Lagonda Vignale. «Non volevamo una show car dai colori stravaganti,



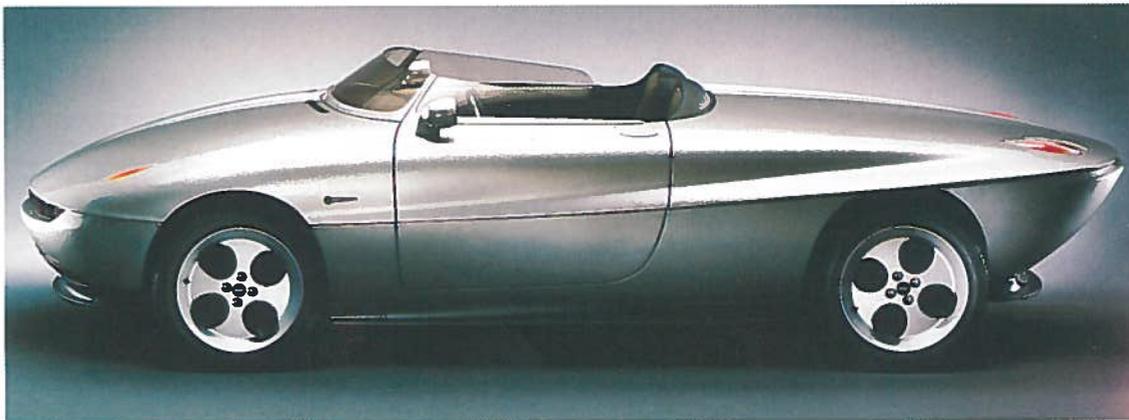
plains: "We wanted to do an Italian car where function wasn't dominant. I think the automobile has become too rational, even here in Italy. The risk is of making good domestic appliances." The fact that the design team which conceived and developed the Scia is not in the least Italian is no handicap: non-Italians often have a clear vision of our style, with

ma qualcosa di "calmo", di buon gusto, che lasciasse parlare la forma della vettura, senza stravolgerla», dice Davis.

I designer hanno seguito l'intero sviluppo della Scia, lavorando anche sul modello durante la sua realizzazione. Il modellino in plastilina 1:3 su cui sono stati eseguiti i rilievi matematici elaborati al CAS ha dato origine all'1:1 in epowood, alla vigilia delle vacanze

lots of references to classic themes.

The project got underway in October 1983, when the designers of the Fiat style centre were asked to devise a show car on Punto mechanicals, utilising the bodyshell and suspension already engineered for the new Fiat Spyder (constructed by none other than Maggiora). Of the many initial sketches, that of American John Kinsey was cho-



La vista laterale (in alto) della Scia mostra i tagli cofano nascosti dalla profilatura laterale, con pannelli di carrozzeria simili al "cofango" del coupé Fiat. La plancia è volutamente essenziale, con solo tre fori per la strumentazione. Gli altri comandi sono nascosti da uno sportellino. Per i dettagli in alluminio (a destra) è stata condotta una ricerca sulle sfumature cromatiche ottenibili a seconda del tipo di anodizzazione.

Side view (top) of the Scia demonstrates bonnet shutlines concealed by lateral profiling, with bodywork panels similar to the 'winglid' of the Coupé Fiat. The dashboard is intentionally spartan, with only three holes for the instruments. Other controls are concealed by a flap. For the aluminium details (right) research was conducted into the colour variations obtainable from different types of anodisation.



del Natale 1993. Nel gennaio successivo sono iniziati gli affinamenti: è stata modificata tutta la zona sulla "spalla" della vettura ed alcuni rapporti tra superfici. L'interno ha seguito una procedura "tradizionale", senza l'impiego del computer, con la definizione tridimensionale in polistirolo e plastilina sino all'ottenimento della forma definitiva ed il successivo passaggio all'epowood.

sen, to whom the car's exterior design was assigned, joined, for the interior, by another American designer, Darrin Caddes, while German Peter Fassbender was named as project coordinator. The undeveloped proposals were rich in ideas and creative pointers, but entrusting the interior and exterior designs to individual authors was preferred.

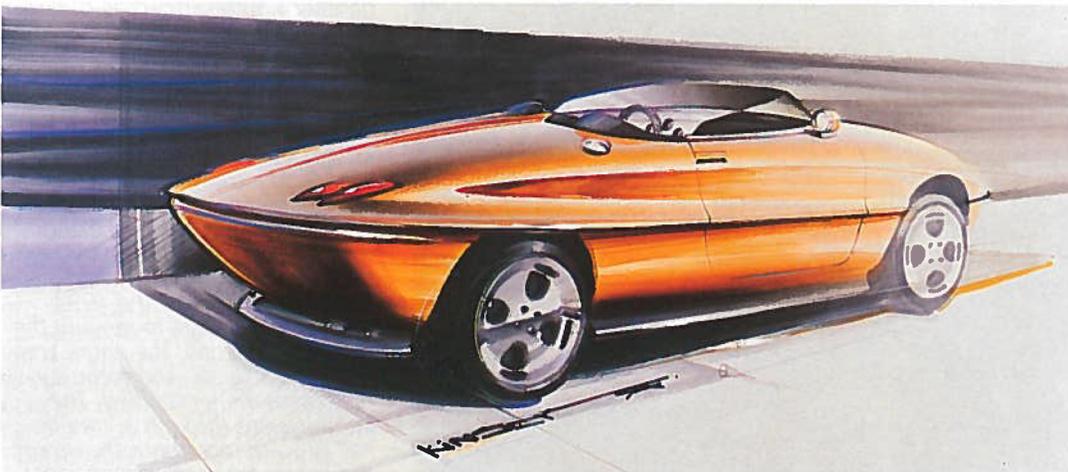
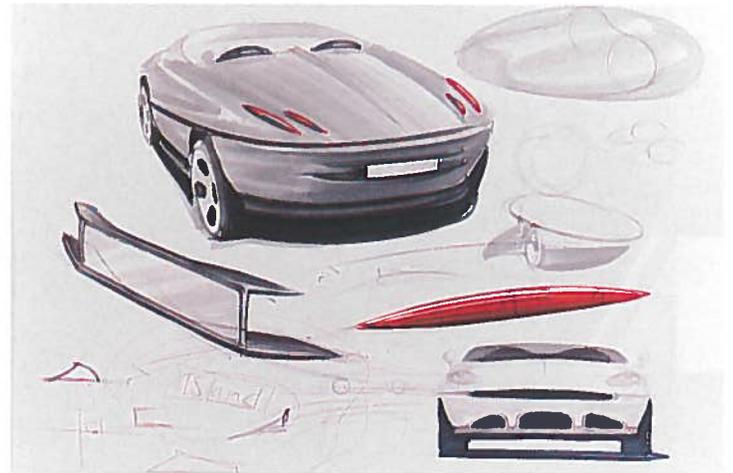
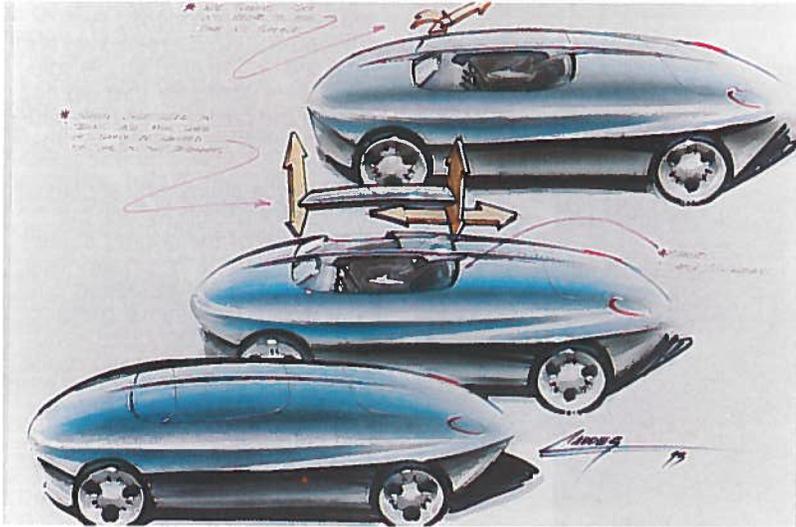
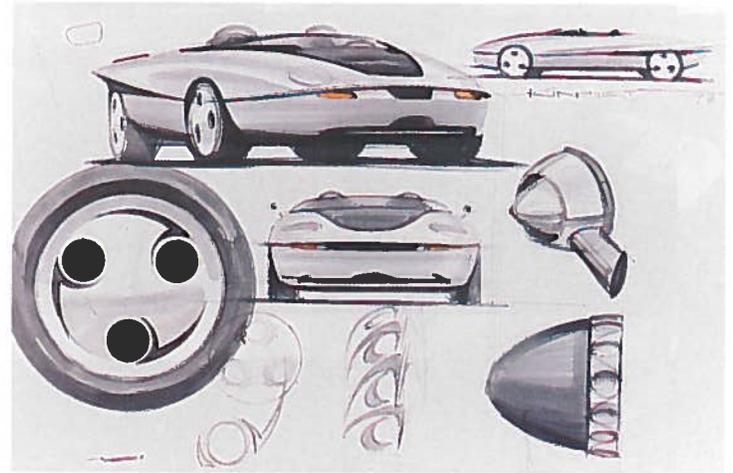
Mentre vengono affinati i dettagli, la carrozzeria Maggiore inizia a preparare gli stampi per la costruzione della scocca in vetroresina. Ma l'apporto dell'azienda torinese, nata nel 1925 come "Martelleria Maggiore", a sottolineare il lavoro dei battilastra, ed oggi attiva con numerosi stabilimenti, comprende anche la soluzione dei problemi tecnici del progetto, come il funzionamento della

A series of alternative explorations were conducted on the form roughed out by Kinsey - a 'pure' no-hood roadster with fixed seats and adjustable steering and pedals - in order to define certain details such as the insertion of concealed lighting and a tonneau cover to protect the cabin when parked. The hypothesis of accentuating the 'backbone' that longitudinally travels the car and obtaining two separate compartments, even splitting the windscreen, was also assessed. In the end, simple solutions were opted for that did not disturb the basic line of the roadster and that were viable in production.

The same philosophy applies to the interior design, where the sheetmetal of the bonnet follows through to form the unclad fascia. Fixed seats were foreseen as rigid, or at least with minimal padding, with waterproof upholstery and some finishings in non-slip rubber. Thorough research was conducted on the materials to be employed: seat and squab are in woodstock, a composite material which incorporates fragments of wood, like the television set created by French designer Philippe Starck. A further contribution was made by the experience of Sally Wilson, new chief of 'colours & trim' in the Fiat style centre, following a spell with Ghia that saw her involved in the Focus and Lagonda Vignale projects. "We didn't want an extravagantly-coloured show car, but something 'calm', in good taste, that left the form of the car to speak without being overwhelmed," says Davis.

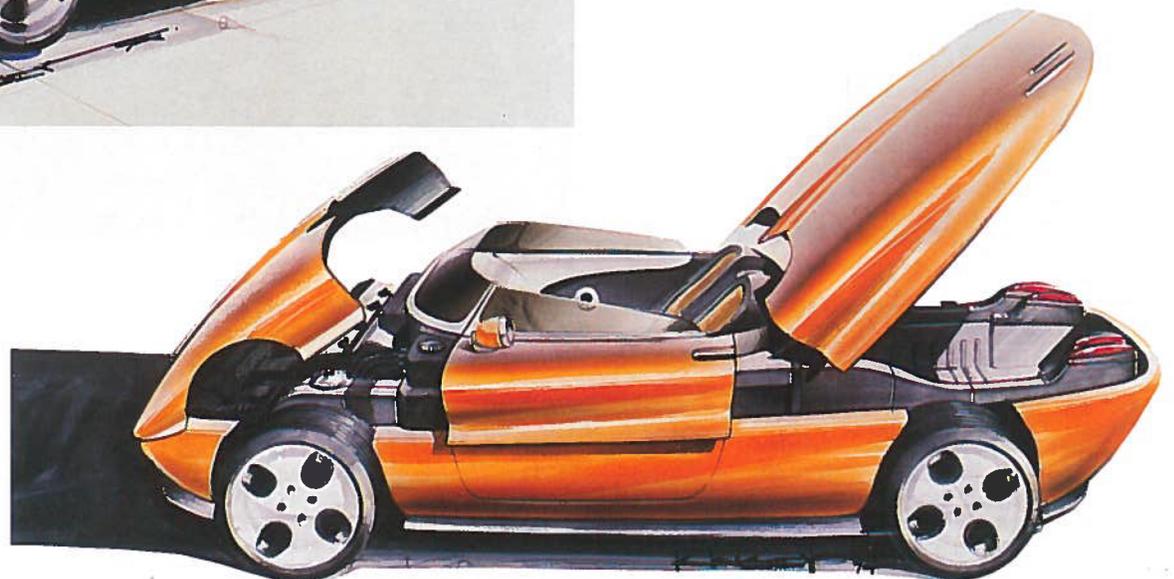
The designers followed up the entire development of the Scia, even working on the model during its construction. The 1:3 plasticine model on which the CAS elaborated digitisation was performed led up to the 1:1 scale epowood model on the eve of the 1993 Christmas holidays. In January the fine tuning began: the entire area of the car's 'back' and some surface ratios were modified. The interior went through a 'traditional' procedure without the use of the computer, three-dimensional definition in polystyrene and plasticine leading to the definitive form and subsequent passage to epowood.

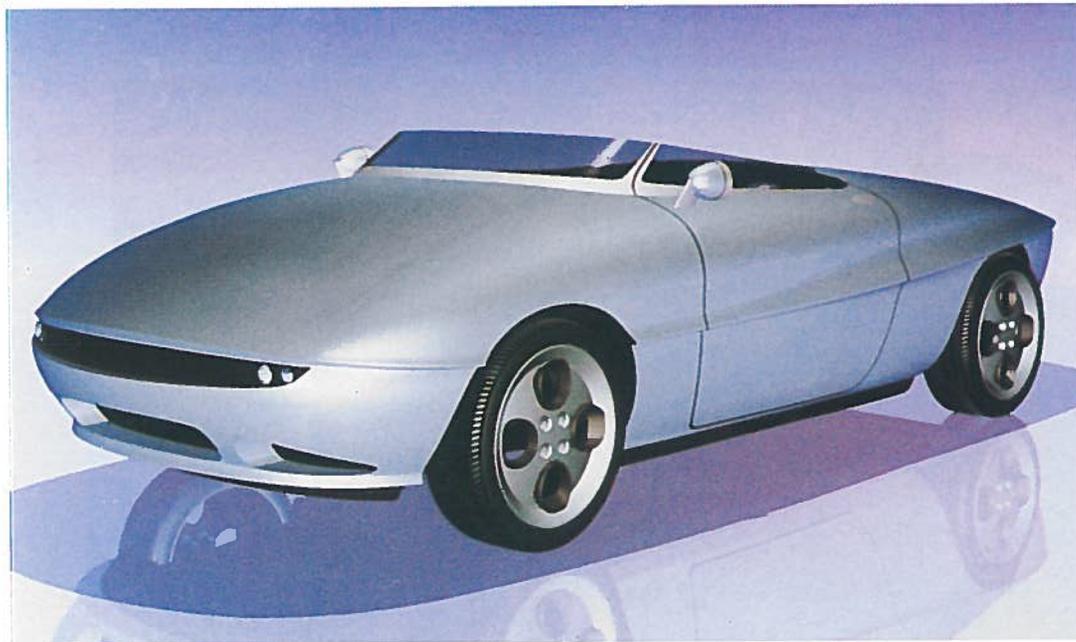
While the details were being refined, Maggiore started preparing pressings for the construction of the glassfibre shell. But the contribution of the Turinese company - born in 1925 as 'Martelleria Maggiore' (hammer works) to highlight the work of its panel-beaters, and these days operational in numerous facilities - also included solving the project's technical problems, such as the action of the mobile pedal and steering wheel assembly. Construction



La ricerca grafica per la definizione del design esterno della Scia. In alto a sinistra, il disegno prescelto all'inizio del progetto; a lato e sotto, i figurini definitivi.

Graphic research for definition of the Scia's exterior design. Top left, the drawing selected at the start of the project; left and below, the definitive renderings.





I dati elaborati al CAS, ricavati dal modello 1:3, sono stati impiegati per valutare i riflessi delle superfici (a lato) e definire i dettagli (sopra, i cerchi ruota, realizzati poi dalla Speedline). In basso, i figurini di ricerca formale degli Interni.

CAS elaborated data, obtained from the 1:3 model, was used to evaluate surface highlights (left) and define details (above, the wheels, later realised by Speedline). Below, formal research renderings of the interior.

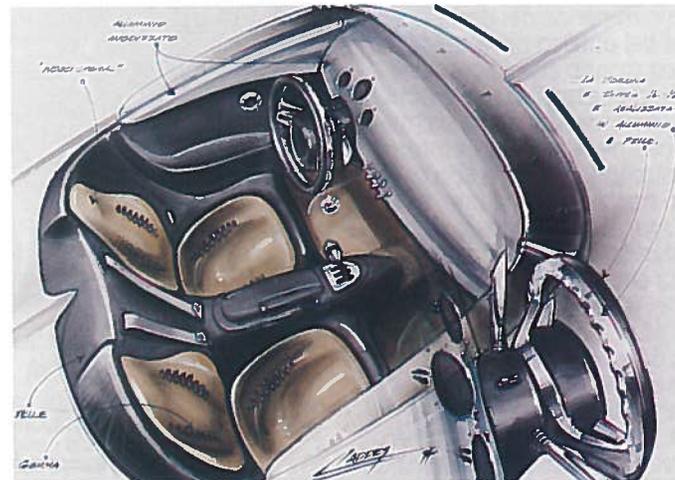
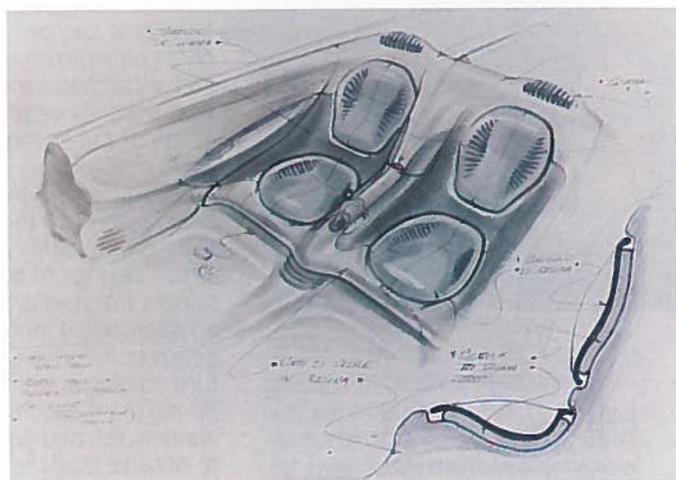
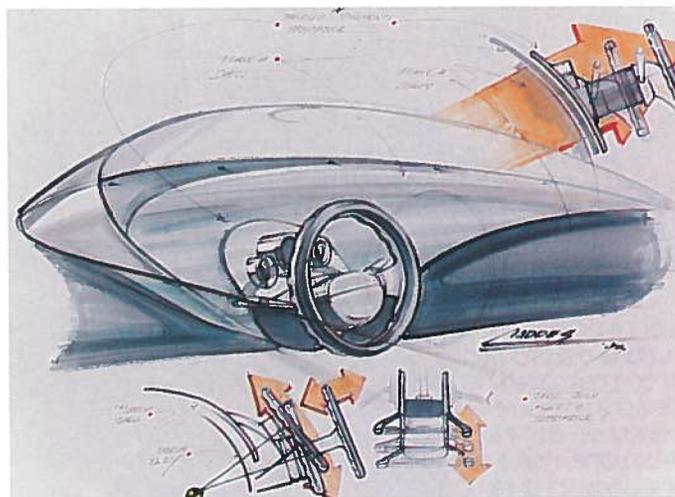
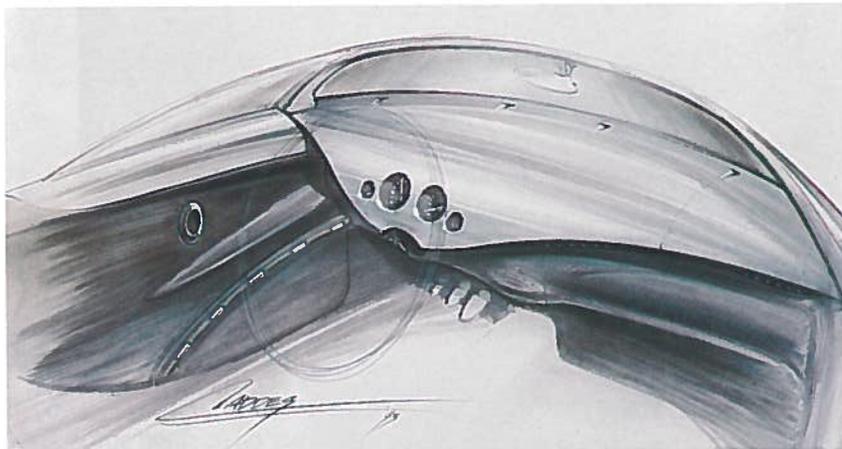
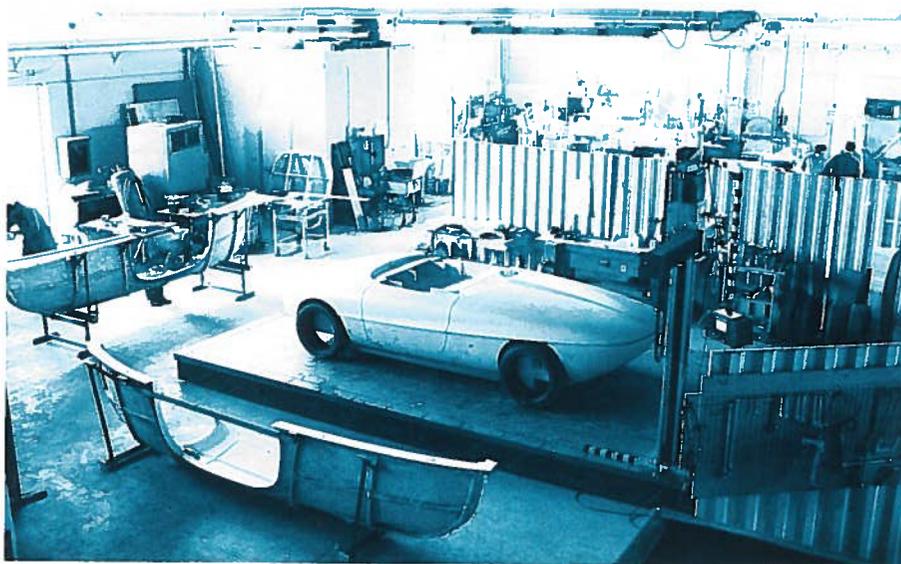
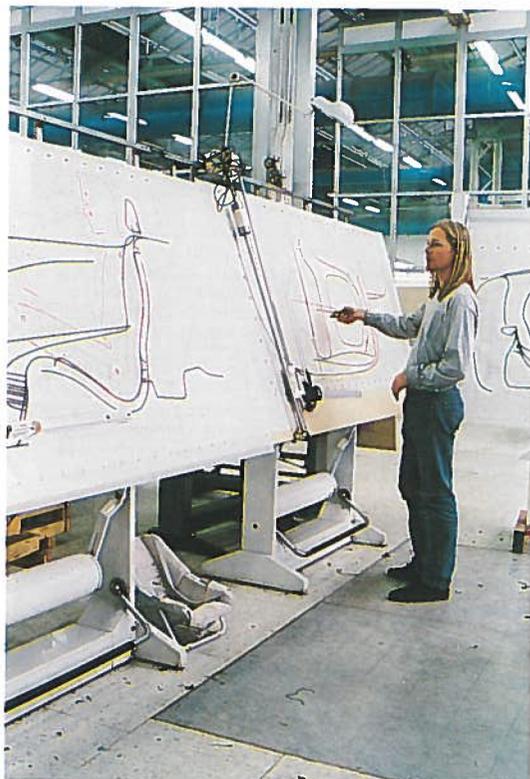


Foto a lato, da sinistra, Darrin Caddes, John Kinsey e Peter Fassbender con il modellatore Vincenzo Fregnan. Sotto, Darrin Caddes al tecnigrafo, a fianco, l'officina della Maggiora durante la lavorazione.

In photo, from the left, Darrin Caddes, John Kinsey and Peter Fassbender with modeller Vincenzo Fregnan. Below, Darrin Caddes at the drawing board; right, the Maggiora workshop during construction.



pedaliera e del volante mobili. La costruzione del prototipo marciante con carrozzeria in alluminio, sempre ad opera di Maggiora, prevista sin dall'inizio della progettazione, non è stata attuata per mancanza di tempo. Ad aprile di quest'anno, la Scia era già sullo stand del Salone di Torino. Unico rammarico dei designer, ma anche del pubblico più attento, la pedana troppo alta su cui la vettura è stata esposta: una barchetta va sempre vista anche dall'alto per poterne osservare gli interni. Se la discendenza della Scia dalla Punto non è così evidente, essendo la meccanica nascosta dalla carrozzeria, c'è un dettaglio bene in vista che appartiene alla berlina di serie: la vernice Grigio Steel, veste adatta per questa forma ad "osso di seppia". E' preannunciata la sua presenza ai prossimi appuntamenti di Birmingham e Parigi, due buone occasioni per osservarla di nuovo con attenzione, magari nella sua versione marciante.



A vettura finita, foto di gruppo del designer Fiat con gli specialisti della Maggiora (primo a sinistra, Peter Davis, direttore del Centro Stile Fiat).

Group photo of Fiat designers with Maggiora specialists and finished car, (first left, Peter Davis, chief of Fiat's Centro Stile).

of the running prototype with aluminium bodywork, again the responsibility of Maggiora and envisaged from the start of the project, became impractical through lack of time. In April this year, the Scia was already on its stand at the Turin show - the only regret for the designers, and the more attentive of the public too, being the over-high plinth on which the car was exhibited: a barchetta should always be seen from above to enable observation of the interior. Although the Scia's descendance from the Punto is not so evident, the mechanics being hidden by the bodywork, there is one highly visible detail which belongs to the production saloon: the steel grey paintwork, an appropriate attire for the 'cuttlefish bone' shape. Its presence at forthcoming appointments in Birmingham and Paris has been announced, two good occasions to observe it all the more attentively even, perhaps, in the working version.