

# FLAGSHIP ALLURE



## Silvia Baruffaldi

Designing your own car from the first to the last line and organising the entire project without even needing a computer, is certainly no easy task. Unless your name is Giorgetto Giugiaro. "He starts with his black and white drawings, obviously with paper and pencil, defining ergonomics as if it were a standard model, then he details the styling", confirms Fabrizio Giugiaro as he tells us, along with his father, how the Sibylla was born. A luxury saloon that goes beyond conventional canons, unveiled in Geneva in the year of the Master of Car Design's 80th birthday.

This is not, however, a compendium of his career, Giorgetto Giugiaro insists: "I have designed cars of all kinds, from those hedonistic, low-slung, sporty types of the '60s and '70s, to the provocatively more vertically developed first minivans, which have evolved into today's Suv's and crossovers. So I wanted to go back to being provocative by revisiting the traditional saloon, naturally with innovative solutions as regards functionality and accessibility".

The Sibylla has a profile in which the classic three boxes are linked in a low, streamlined silhouette, but which you can get into without having to bend your head.

Access that plays on how the windows open, in the total absence of the A-pillars. The windscreen canopy - which also extends over the roof and sideways - slides forward, while the rear windows lift up gullwing fashion. The four doors then open normally, "so you can get on board a bit like in a spider", explains Giugiaro. The project has no anthological intentions, yet two historical references come to mind: the Testudo he designed in 1963 when he was a young designer with Bertone (a car he now owns and not incidentally exhibited in Geneva on the GFG Style stand next to the Sibylla) and the BMW Nazca prototype of

1991, one of the first projects in which Fabrizio Giugiaro played a leading role.

Now we are focused on the scene today as well as on what the future holds, Giorgetto says. The Sibylla is electrically powered and developed in collaboration with Envision, a Chinese company that works in the field of renewable energy, employing EnOS, the first IoT platform for open source energy, which allows integration with the surrounding infrastructure. Could an autonomous drive system also be on the cards? "Of course, but for the moment I've preferred not to do away with the steering wheel", responds Giugiaro,



The elegance of a luxury saloon, the comfort of a SUV, the dynamics of a sports car. This is the mix of the Sibylla, presented in Geneva by GFG Style. 5.14 m long and 1.48 m tall, it was built in collaboration with the Shanghai company Envision, of which it uses the EnOS platform for open source electrical energy.

*L'eleganza della berlina di lusso, il confort del SUV, la dinamica di una sportiva. E' il mix di Sibylla, presentata a Ginevra da GFG Style. Lunga 5,14 m, alta 1,48 m, è realizzata in collaborazione con l'azienda di Shanghai Envision, di cui impiega la piattaforma EnOS per l'energia elettrica open source.*

who has also designed the steering wheel in an evolutionary way, with two joysticks equipped with touchpads for the thumbs, so as to operate all the controls without having to remove the hands from the steering wheel.

Fabrizio Giugiaro monitored the whole project directly, dealing in particular with the digital instrumentation and infotainment systems, aspects that Giorgetto admits he willingly delegates to the younger generations however much he appreciates their use. The dashboard is entirely occupied by three reconfigurable displays, while on the centre tunnel are two tablets, to interact with the car. One of the innovations, however, is hidden in the comfortable seats upholstered in Poltrona Frau leather, explains Fabrizio: "A set of sensors monitors the cardiovascular condition of the occupant, optimises the temperature for maximum comfort and sends an alert in the event of major problems". Another way to ensure safety in the car. ■■■

## IL FASCINO DELLA BERLINA

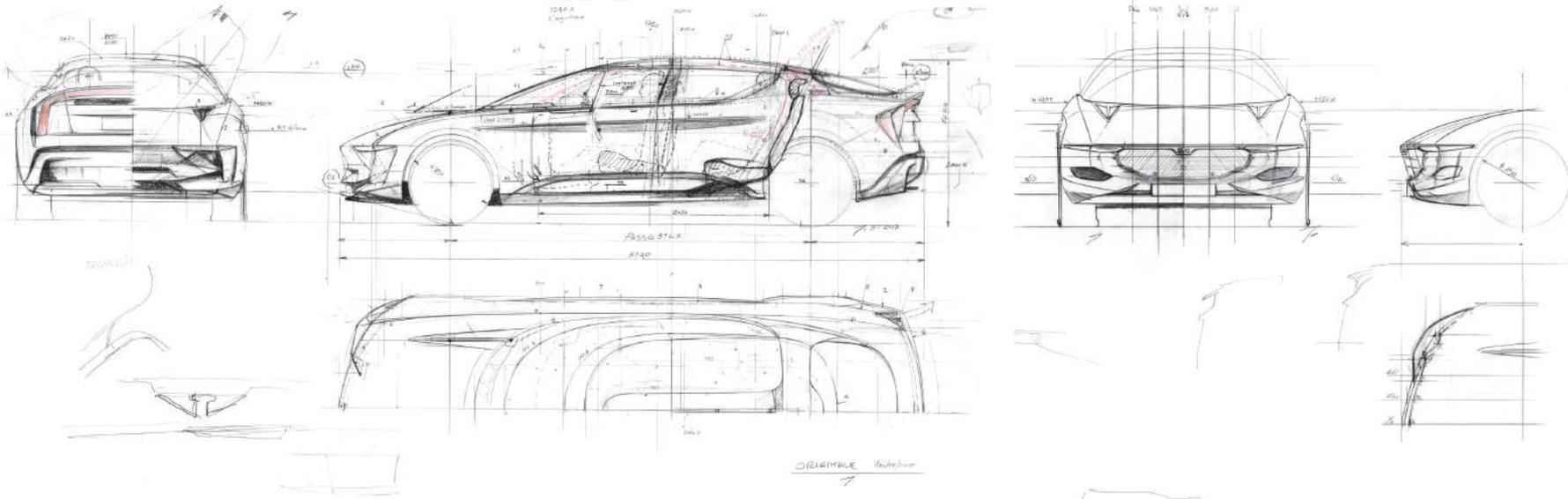
**D**isegnare la propria auto dalla prima all'ultima linea, impostando per intero il progetto senza nemmeno bisogno di un computer, non è certo impresa facile. A meno di non chiamarsi Giorgetto Giugiaro. «Inizia con i suoi disegni in bianco e nero, ovviamente con carta e matita, definendo l'ergonomia come se si trattasse di un modello di serie, poi dettaglia lo stile», conferma Fabrizio Giugiaro raccontando, insieme a suo padre, come è nata la Sibylla. Una berlina di lusso che esula dai canoni convenzionali, svelata a Ginevra nell'anno dell'80esimo compleanno del Maestro del car design.

Non si tratta però di un compendio della sua carriera, premette Giorgetto Giugiaro: «Ho disegnato vetture di ogni tipo, da quelle edonistiche, basse e sportive degli Anni 60 e 70, a quelle provocatoriamente a sviluppo più verticale come i primi minivan, che si sono evolute negli attuali Suv e crossover. Così

The car is named for Giorgetto Giugiaro's mother, Maria Sibilla, in the year in which the author celebrates his 80th birthday. In the photo, Giorgetto Giugiaro together with his son Fabrizio, respectively Chairman and CEO of their company GFG Style.

Il nome è un omaggio alla madre di Giorgetto Giugiaro, Maria Sibilla, nell'anno in cui l'autore festeggia il suo 80esimo compleanno. Nella foto, Giorgetto Giugiaro insieme a suo figlio Fabrizio, rispettivamente Presidente e AD della loro azienda GFG Style.

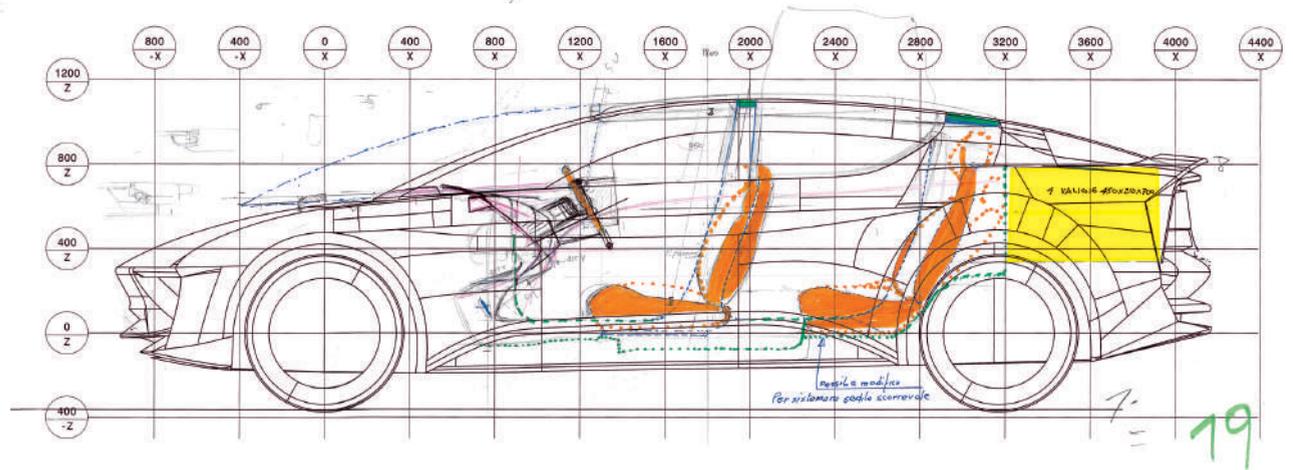




ho voluto provocare di nuovo rivisitando una tipologia tradizionale come la berlina, naturalmente con soluzioni innovative in fatto di funzionalità e accessibilità».

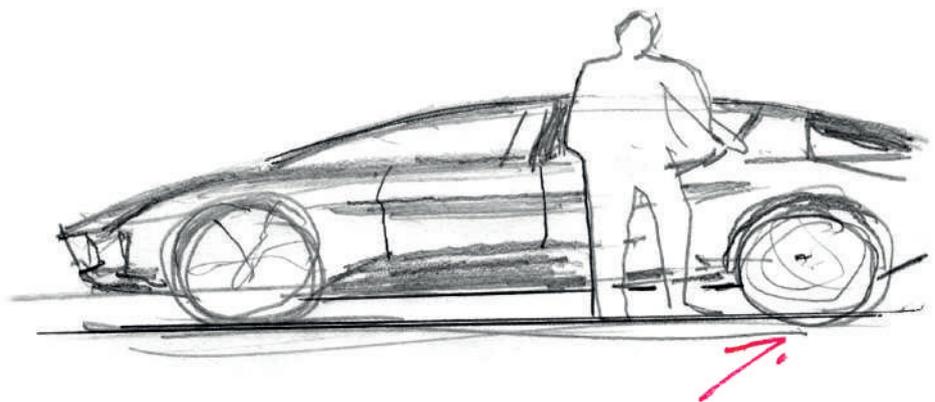
Sibylla presenta un profilo in cui i classici tre volumi sono raccordati in una silhouette bassa e filante, ma in cui si entra senza bisogno di chinare la testa. Un accesso giocato sulle aperture dei vetri, in totale assenza dei montanti anteriori. La cupola del parabrezza - che si estende anche sul tetto e lateralmente - scorre in avanti, mentre i finestrini posteriori si sollevano ad ali di gabbiano. Le quattro porte si aprono poi normalmente, «così si sale a bordo un po' come in una spider», spiega Giugiaro. Il progetto non ha intenti antologici, eppure vengono in mente due riferimenti storici: la Testudo da lui disegnata nel 1963 quando era un giovane stilista da Bertone (oggi di sua proprietà e non a caso esposta a Ginevra sullo stand GFG Style accanto alla Sibylla) e il prototipo BMW Nazca del 1991, uno dei primi progetti che ha visto protagonista Fabrizio Giugiaro.

Ora si guarda all'attualità e al futuro, ribadisce ancora Giorgetto.



Some of the original drawings with which Giorgetto Giugiaro set up and defined his car entirely with paper, pencil and drafting table. He began from the interior layout whose optimal roominess was made possible by the electric propulsion system, with long wheelbase and flat floor pan.

Alcuni dei disegni originali con cui Giorgetto Giugiaro ha interamente impostato e definito la sua vettura con carta, matita e tecnigrafo. Tutto è partito dal layout interno per un'abitabilità ottimale consentita dalla propulsione elettrica, con passo ampio e pianale piatto.



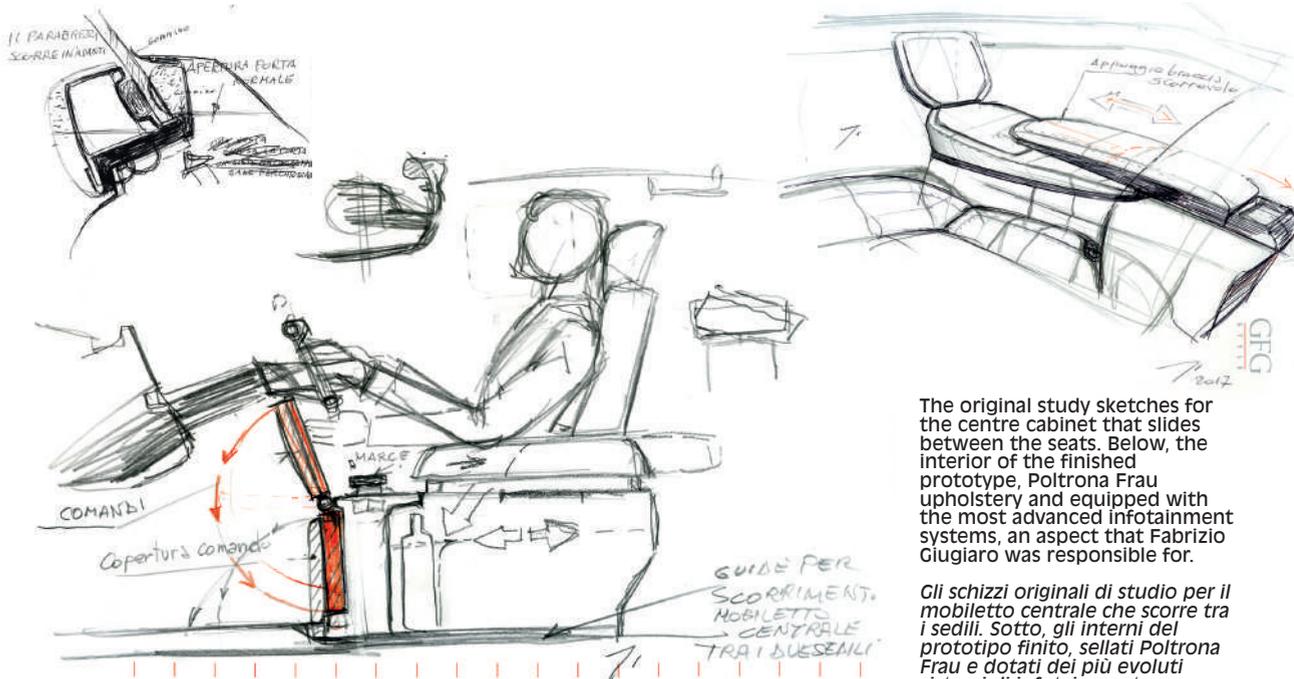
The silhouette is aerodynamic, low and streamlined, yet it is accessed without bending your head thanks to the ingenious opening system of the photochromatic windows: the windscreen canopy slides forward and the rear windows lift up (next page, above).

La silhouette è aerodinamica, bassa e filante, eppure si accede senza chinare la testa grazie a un ingegnosa apertura dei vetri fotocromatici: la cupola del parabrezza scorre in avanti e i finestrini posteriori si sollevano (pagina accanto, in alto).



Sibylla è a propulsione elettrica ed è sviluppata in collaborazione con Envision, azienda cinese impegnata nel campo delle energie rinnovabili, di cui impiega EnOS, la prima piattaforma IoT per l'energia open source, che consente l'integrazione con l'infrastruttura circostante. Si potrebbe anche ipotizzare anche un sistema di guida autonoma? «Certo, ma per ora ho preferito non fare a meno del volante», risponde prontamente Giugiaro, che ha disegnato anche questo elemento in maniera evolutiva, con due joystick dotati di touchpad per i pollici, così da azionare tutti i comandi senza staccare le mani dal volante.

Fabrizio Giugiaro ha seguito direttamente tutto il progetto, occupandosi in particolare dei sistemi di strumentazione digitale e infotainment, aspetti che Giorgetto ammette di delegare volentieri alle giovani generazioni benché ne



The original study sketches for the centre cabinet that slides between the seats. Below, the interior of the finished prototype, Poltrona Frau upholstery and equipped with the most advanced infotainment systems, an aspect that Fabrizio Giugiaro was responsible for.

Gli schizzi originali di studio per il mobiletto centrale che scorre tra i sedili. Sotto, gli interni del prototipo finito, sellati Poltrona Frau e dotati dei più evoluti sistemi di infotainment, un aspetto seguito da Fabrizio Giugiaro.



apprezzi molto l'impiego. La plancia è interamente occupata da tre display riconfigurabili, mente sul tunnel centrale sono presenti due tablet, per interagire con la vettura. Una delle innovazioni è però nascosta nei comodi sedili foderati in pelle Poltrona Frau, spiega Fabrizio: «Un insieme di sensori monitora le condizioni cardio-circolatorie dell'occupante, ottimizza la temperatura per il massimo benessere e allerta in caso di problemi rilevanti». Un altro modo per garantire la sicurezza in auto. ■■■