



# NEW HOLLAND



## FUELLING INNOVATION

Texts by Fabio Galvano

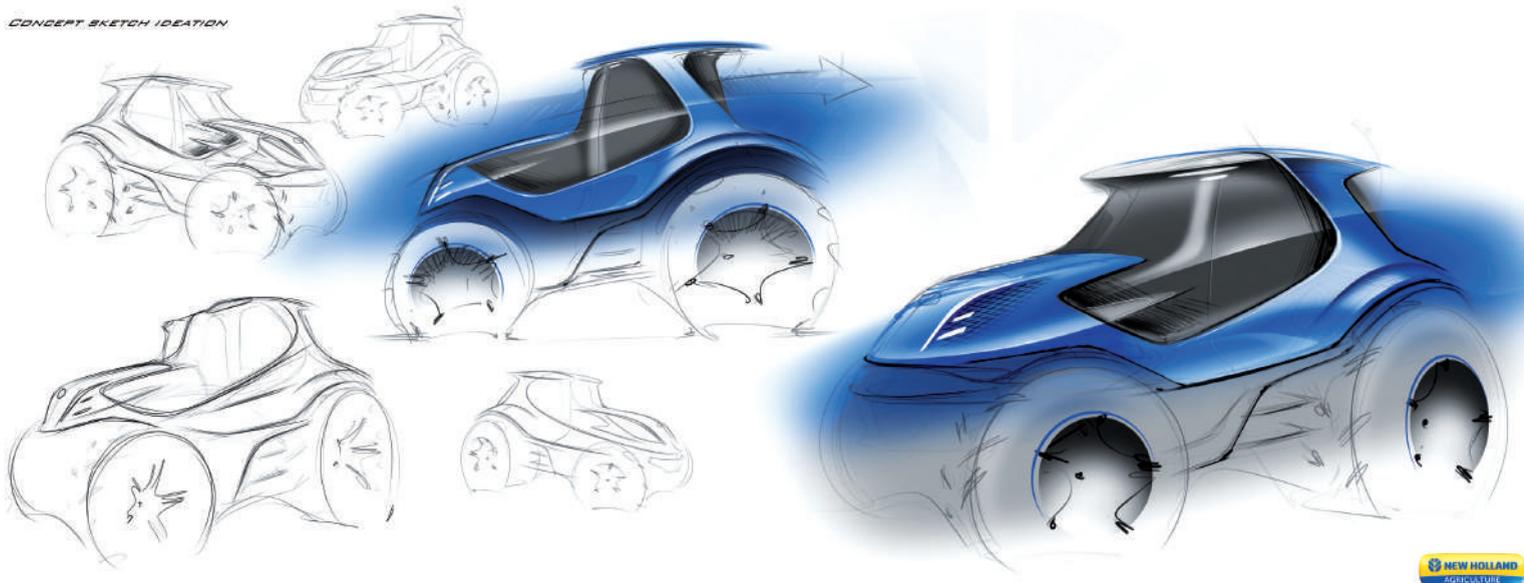
**T**he main aim of the concept presented in the United States by New Holland Agriculture was to create a new tractor, not only stylistically but above all functionally, starting with a methane fuel, produced using sustainable farm waste as a new energy source. Given the

chance to start from a blank sheet, the design focus was on the cab. The first objective was 360-degree visibility. On the outside of the tractor, on the other hand, a great job was done fully integrating all elements, taking inspiration from the world of automotive design.

The New Holland Agriculture concept was born out of the collaboration between three different design studios. In the sketches and renderings right and below, the futuristic contribution of Chicago's design centre.

*Il concept di New Holland Agriculture è nato dalla collaborazione fra tre diversi studi. Nei bozzetti a destra e al centro, il futuristico contributo del centro di design di Chicago.*

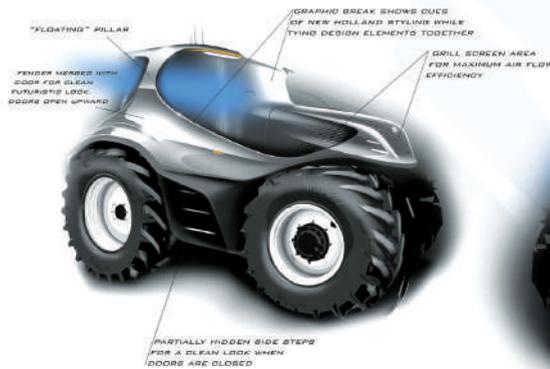
CONCEPT SKETCH IDEATION



David Wilkie explains: "The project was innovative, a look into the future. In fact, the headlights and all the other parts were explored in detail to improve functionality and at the same time offer a high level of design. Our concept has already been put to the test in France".

Wilkie is head of the Design Center at CNH Industrial, the group that alongside New Holland embraces 11 other leading capital goods brands. The Methane Concept is the result of comprehensive research that has evaluated all tractor functions, with particular focus on the cab, which has been made more ergonomic, efficient and safe for the operator. "This concept", adds Wilkie, "could be easily marketed, it's not just a futuristic teaser. It should not be forgotten that a tractor does not change model every three or four years, unlike in the car world. Its technology targets not only functionality, but also durability and a lifespan of at least 20 years".

NEW HOLLAND CONCEPT PROPOSAL



"However", added Wilkie, whose past includes a great deal of experience with cars, "I believe that a tractor should reflect the technology it contains. In short, if it's perfect inside it must also be dressed nicely, especially if it's medium to large like this one. And here the designer is able to introduce strong influences from the world of cars and trucks". The concept was built in a very short



The Modena design centre's proposal in these two images. In the top rendering the profile chosen as the starting point for the final project, once the competition between the various CNH Industrial studios had concluded.

*La proposta del centro design di Modena, in queste due immagini. Nel rendering in alto il profilo scelto come base di partenza per il progetto finale, una volta esaurita la competizione fra i vari studi di CNH Industrial.*



The initial idea, left, processed by the Turin studio. In the other pictures below, the stage where the various contributions have been amalgamated. The cab that dominates the tractor and gives a 360-degree view is always in evidence.

*L'idea iniziale, a sinistra, elaborata dallo studio di Torino. Nelle altre immagini qui sotto la fase in cui i vari contributi sono stati amalgamati. E' sempre evidente la cabina che domina il trattore e dà una visione a 360 gradi.*



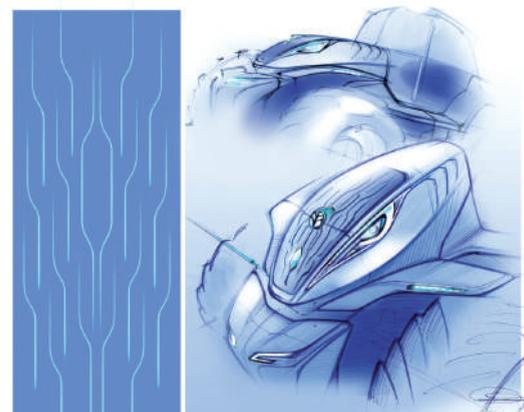
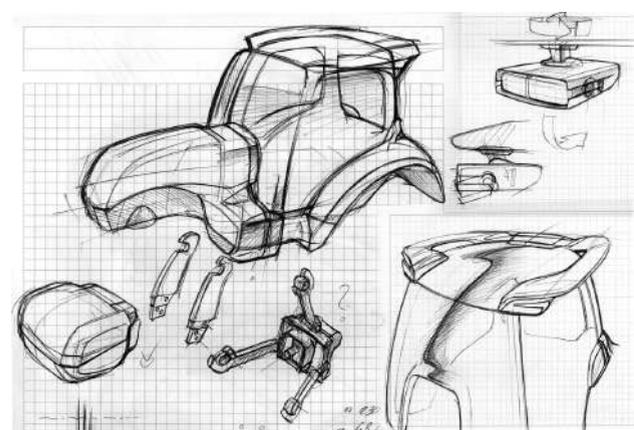
time: less than three months from the first sketches to the finished prototype. It was developed at DSD Modelli of Volvera, not far from Turin, with the participation of CNH Industrial Agriculture Innovation for the engineering.

The idea was developed from a series of proposals put forward by the group's designers in Chicago, Turin and Modena. The American studio, Wilkie recalls, proposed "a concept with a low cab integrated with the bonnet and broad fenders: eye-catching, extreme". The Modena project rotated around the cab, with a floating roof in which the tractor's functional lighting was integrated. Inside there was a fixed screen in the middle of the steering wheel. The Turin studio worked on the idea of total integration with the constituent elements of the tractor. Ultimately, the end result was the outcome of a full collaboration among the design centres.

New Holland tractor cabs are traditionally function oriented. "This", says Wilkie, "is more tech-

Another rendering, below, and a series of details in the sketches that accompanied the development of the concept, including the new ear of corn pattern for the grille. The concept of total integration is fixed.

*Un altro rendering, sotto, e una serie di particolari nei bozzetti che hanno accompagnato la messa a punto del concept, compreso il nuovo motivo a spiga per la calandra. Fisso il concetto di integrazione totale.*





nological and advanced, with wraparound glass that gives 360-degree visibility". The transparent, floating roof incorporates the lighting units, while the rear-view mirrors are replaced by video-cameras: all this to give a clean, cutting-edge effect.

But a designer's life isn't always easy: the grille and headlights are the signature parts of the New Holland brand. Intensive research therefore went into finding a new "face". Inspiration for the headlights came from the cat's eyes, while the bonnet air intakes are reminiscent of fish gills. The grille has been com-

Some stages in the preparation of the prototype in the DSD Modelli workshops. David Wilkie, head of design at CNH Industrial (in picture top right), says: "I think the look of a tractor should reflect the technology it contains. If it's perfect inside it must also be dressed nicely".

*Alcune fasi dell'allestimento del prototipo nelle officine della DSD Modelli. Dice David Wilkie, responsabile del design di CNH Industrial (nella foto in alto a destra): «Ritengo che un trattore debba apparire come riflesso della tecnologia che contiene. Se è perfetto dentro deve anche avere un bel vestito».*



In the sequence to the right studies for the handling of the grille. In the end, solution C, representing stylised ears of corn, was chosen.

*Nella sequenza a destra gli studi per il trattamento della calandra. Alla fine si è optato per la soluzione C che raffigura spighe stilizzate.*



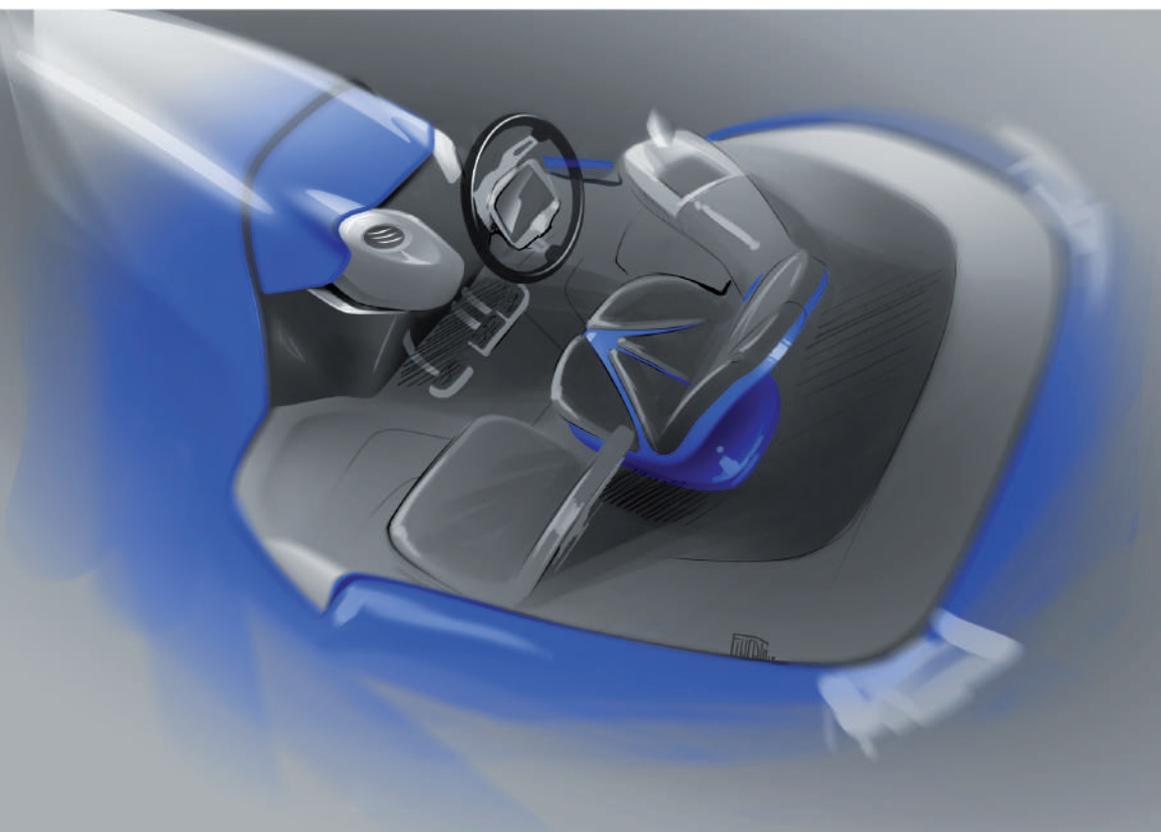
A  
B  
C

pletely redesigned. The design centres also worked intensively on integration of the fenders so as to make the form more fluid, and on the side and front fairings that enclose the methane tanks.

The New Holland logo is a growing leaf: here we have an ear of corn in a field. This is the pattern used for the new grille, the same as for the interior,

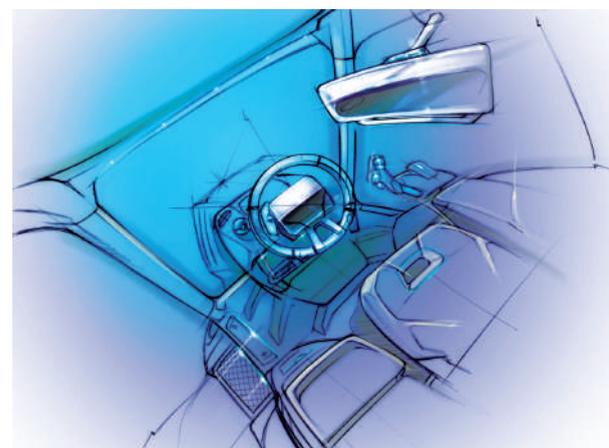
while the stylised leaf reappears in the shape of the seat. "We have gone for bigger tyres and widened the rear fenders", explains Wilkie, "to obtain the right proportions". The colour is no longer New Holland's classic blue, but a more intense, metallic blue. "In many respects", concludes Wilkie, "we wanted to think differently than in the past, with an eye to the future". ■■■





The study of the cab interior was particularly intense, as these two images illustrate. Below, development of the seat, which takes up New Holland's classic growing leaf pattern.

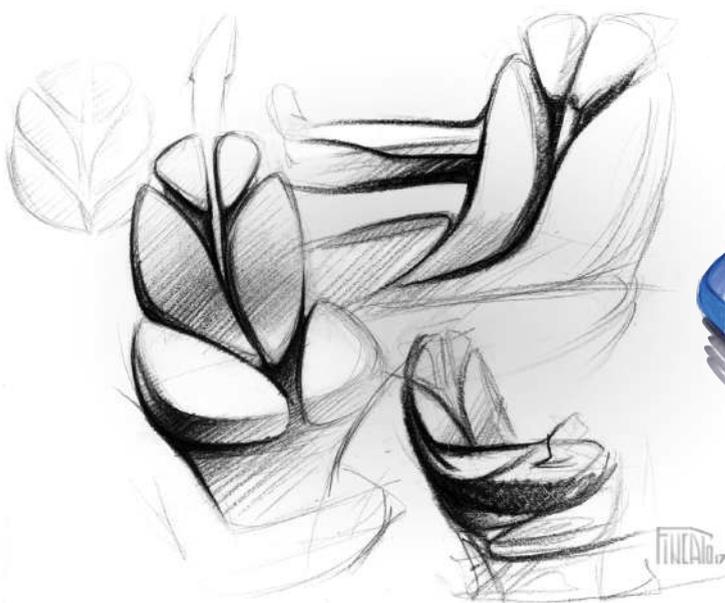
Particolarmente intenso è stato lo studio dell'interno cabina, come illustrano queste due immagini. Più in basso, l'elaborazione del sedile, che riprende il motivo classico di New Holland della foglia che cresce.



## ALIMENTANDO L'INNOVAZIONE

**O**biiettivo principale del concept presentato negli Stati Uniti da New Holland Agriculture era quello di creare un nuovo trattore, non solo nello stile, ma soprattutto nella sua funzionalità, partendo da un'alimentazione a metano che sfruttasse i rifiuti delle aziende agricole sostenibili come nuova fonte d'energia.

Avendo la possibilità di partire da un foglio bianco l'attenzione del design era focalizzata sull'abitacolo. Il primo scopo era dare una visibilità di 360 gradi. Sull'esterno del trattore, invece, è stato fatto un grande lavoro per trovare un'integrazione completa di tutti gli elementi, avendo come ispirazione il mondo dell'automotive design. «Il progetto – spiega David Wilkie – era innovativo, uno sguardo al futuro. Infatti i fari e tutti gli altri elementi sono stati studiati nei particolari per migliorare la funzionalità e offrire al tempo stesso un alto livello di



design. Il nostro concept è già stato messo alla prova in Francia».

Wilkie è il Responsabile del Design Center di CNH Industrial, il gruppo che accanto a New Holland comprende altri 11 marchi di primaria importanza nell'ambito dei capital goods. Il Methane

Concept è il frutto di una ricerca completa che ha valutato tutte le funzioni dei trattori, con un'attenzione alla cabina, resa più ergonomica, efficiente e sicura per l'operatore. «Questo concept – aggiunge Wilkie – potrebbe essere facilmente commercializzato, non è

From the left Li Xing Wu, Stefano Fincato, Jakub Maria Sulikowski, Guido Bianco, Luca Fabbian, Giampiero Vietti. In the last photo on the right Guido Bianco with Clara Morbelli and Isabella Burgio.

Da sinistra Li Xing Wu, Stefano Fincato, Jakub Maria Sulikowski, Guido Bianco, Luca Fabbian, Giampiero Vietti. Nell'ultima foto a destra Guido Bianco con Clara Morbelli e Isabella Burgio.



## Design story

esclusivamente un teaser futuristico. Non bisogna dimenticare che un trattore, a differenza di quello che accade nel mondo dell'auto, non cambia di modello ogni tre o quattro anni. La sua tecnologia mira non solo alla funzionalità, ma anche alla durata nel tempo, a una vita di almeno 20 anni».

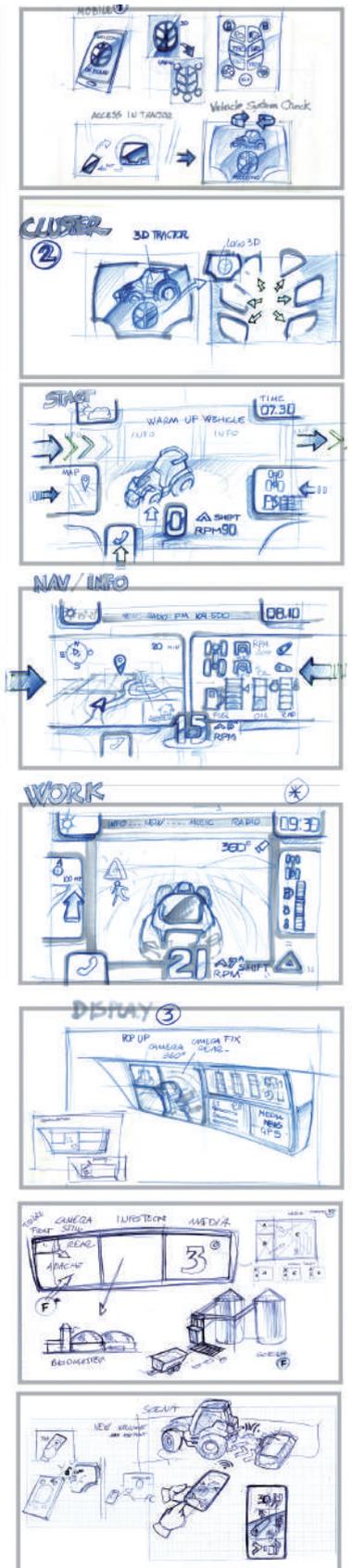
«Tuttavia – aggiunge Wilkie, che ha al suo passato un'ampia esperienza automobilistica – io ritengo che un trattore debba apparire come un riflesso della tecnologia che contiene. Insomma, se è perfetto dentro deve anche avere un bel vestito, soprattutto se è di taglia medio-grande come questo. E qui lo stilista è in grado di introdurre forti influenze provenienti dal mondo delle auto e degli autocarri». Il concept è stato costruito in tempi strettissimi: meno di tre mesi dai primi bozzetti al prototipo ultimato. E' stato realizzato presso la DSD Modelli di Volvera, non lontano da Torino, con la partecipazione di CNH Industrial Agriculture Innovation per quanto riguarda la parte tecnica.

L'idea si è sviluppata da una serie di proposte fatte dai designer dei centri design del gruppo a Chicago, Torino e Modena. Lo studio americano, ricorda Wilkie, ha proposto «un concept con una cabina bassa integrata con il cofano e con parafranghi larghi: accattivante, estremo». Il progetto di Modena ruotava tutto attorno alla cabina, con un tetto flottante in cui era integrata l'illuminazione funzionale del trattore. All'interno era previsto uno schermo fisso al centro del volante. Lo studio di Torino ha elaborato l'idea di un'integrazione totale con gli elementi costitutivi del trattore. In definitiva il risultato finale è stato il frutto



The storyboard, in the sequence on the right, shows the operation of the tractor's interface design system.

La storyboard, nella sequenza a destra, mostra il funzionamento del sistema di interface design del trattore.



The finished prototype, in the two images above. Left and below, the final solutions for the interior. An important feature is the fixed screen in the middle of the steering wheel.

Il prototipo ultimato, nelle due immagini sopra. Qui accanto e sotto le soluzioni definitive per gli interni. Importante caratteristica è lo schermo fisso al centro del volante.



In the sequence right, the design teams that participated in the birth of the concept. From the left Chicago (Burr Ridge), Modena and Turin (David Wilkie, centre).

I design team, nella sequenza a destra, che hanno partecipato alla nascita del concept. Da sinistra Chicago (Burr Ridge), Modena e Torino (al centro, David Wilkie).

Wilkie insists that the tractor, which started life as a way to use agricultural waste after being transformed into biomethane, is not a futuristic teaser but could be an industrial reality. Below is a series of details.

Wilkie insiste che il trattore, nato come modo per utilizzare i rifiuti agricoli dopo averli trasformati in biometano, non è un teaser futuristico ma potrebbe diventare una realtà industriale. In basso una serie di particolari.

della collaborazione completa tra i centri di design, in particolare di Modena e Torino.

Le cabine dei trattori New Holland sono per tradizione soprattutto funzionali. «Questa – dice Wilkie – è più tecnologica e avanzata, con un vetro avvolgente che dà una visibilità a 360 gradi. Nel tettuccio trasparente e flottante sono incorporati i gruppi ottici, mentre gli specchietti retrovisori sono sostituiti da videocamere: tutto questo per dare un effetto pulito e all'avanguardia».

Ma non sempre la vita del designer è facile: la calandra e i fari sono le parti più caratteristiche del brand New Holland. La grande ricerca era quindi rivolta a trovare un nuovo "volto". L'ispirazione per i fari è partita dall'occhio di gatto, mentre quella degli estrattori d'aria del cofano ricorda le branchie di un pesce. La calandra è stata completamente ridisegnata. I centri di design, inoltre, hanno intensamente lavorato all'integra-



zione dei parafranghi, per rendere più fluida la forma, e alle carenature laterali e frontali che racchiudono i serbatoi del metano.

Il logo di New Holland è la foglia che cresce: qui emerge il motivo della spiga che cresce nel campo. E' il motivo utilizzato per la nuova calandra, lo stesso usato per gli interni, mentre la foglia stilizzata riappare nella forma del sedile. «Abbiamo studiato pneumatici più grossi e allargato i parafranghi posteriori – spiega Wilkie – per ottenere le giuste proporzioni». Il colore non è più il blu classico di New Holland, ma un blu più intenso, metallizzato. «Sotto molti aspetti – conclude Wilkie – abbiamo voluto pensare diversamente rispetto al passato, volgendo al futuro». ■■■



# SUSTAINABLE SYSTEM



New Holland's concept builds on the experience of FPT Industrial, CNH Industrial's powertrain brand, in natural gas engines (below, on the left, its Brand President Annalisa Stupenengo). The complete methane production system includes a biodigester that extracts gas from the raw material (mainly agricultural waste). Biomethane feeds the tractor and the surplus can be sold to third parties.

*Il concept di New Holland sfrutta le esperienze nel campo dei motori a gas di FPT Industrial, il brand di CNH Industrial per i propulsori (in basso a sinistra, il suo presidente Annalisa Stupenengo). Il sistema completo di produzione del metano prevede un biodigestore che estrae il gas dalla materia prima (essenzialmente i rifiuti agricoli). Il biometano alimenta il trattore e l'eccedenza può essere venduta a soggetti terzi.*

The future of farms, according to New Holland, might well be an innovative system that is rightfully sustainable. This concept, beneath its stylish outer designed in Turin by CNH Industrial designers, aims to make farmers completely energy independent. The tractor is fuelled by methane and a key element of the project consists of the development of a system for its production on site from energy crops, agricultural waste and waste from the food industry. This is what New Holland calls "a future-proof energy supply", since the CO<sub>2</sub> emission profile is practically zero and a production plant could supply not only tractors but also electricity generators and heating systems.

CNH Industrial's has extensive experience in the field gas engines. Over the course of twenty years, FPT Industrial (powertrain brand of CNH Industrial) has produced at least 30 thousand of them and currently around 22



thousand IVECO and IVECO BUS trucks and buses are so equipped. New Holland was the first to offer 100% compatibility with biodiesel back in 2006. Then in 2009 it launched the Energy Independent Farm project to accelerate the

adoption of alternative fuels and the first concrete step in 2012 was a prototype propane powered tractor, followed by the first methane-powered tractor in 2013. The new concept's engine delivers 180 horsepower and its



Above, Carlo Lambro Brand President New Holland Agriculture.

performance equal to that of its diesel counterpart, but with a 50 percent reduction in drive by noise. There are three tanks on the tractor, one in front and two side tanks, sufficient for an entire working day.

The complete methane production system includes a biodigester that extracts gas from the raw material in a 60-day fermentation process. As is already the case for electricity, it is envisaged that biomethane can be sold to third parties or even fed into the national grid. The residual, highly nutritious 'digestate' can be used as a fertiliser. The savings on operating costs, compared to the purchase of diesel fuel, can vary from 10 to 30 per cent. A future, they say in New Holland, which is already part of today. ■■■

## SISTEMA SOSTENIBILE

**I**l futuro delle aziende agricole, secondo New Holland, potrebbe essere un innovativo sistema che si colloca a pieno diritto nell'ambito della sostenibilità. Questo concept, sotto il "vestito" cucito a Torino dai designer di CNH Industrial, mira a rendere le aziende completamente indipendenti dal punto di vista energetico. Il trattore è infatti alimentato a metano e un elemento chiave del progetto consiste nello sviluppo di un sistema per la sua produzione in loco a partire da colture, scarti agricoli, rifiuti dell'industria ali-



la prima a offrire, fin dal 2006, la compatibilità al 100 per cento con il biodiesel. Nel 2009, poi, ha lanciato il progetto Energy Independent Farm per accelerare l'adozione di carburanti alternativi e il primo passo concreto è stato, nel 2012, un prototipo di trattore alimentato a propano, seguito dal primo trattore a metano nel 2013. Il motore del nuovo concept eroga 180 cavalli e fornisce prestazioni pari a quelle del suo omologo a gasolio, ma con il livello di rumore ridotto del 50 per cento. Sul trattore ci sono tre serbatoi, uno davanti e due laterali, sufficienti per un'intera giornata di lavoro.

Il sistema completo di produzione del metano prevede un biodigestore che, in un processo di fermentazione di 60 giorni, estrae il gas dalla materia prima. Come già accade per l'elettricità, si prevede la possibilità di vendere il biometano a soggetti terzi o addirittura di immetterlo nella rete di distribuzione. Il materiale residuo, altamente nutriente, può essere usato come fertilizzante. Il risparmio sui costi di esercizio, rispetto all'acquisto di gasolio per la propulsione dei mezzi, può variare dal 10 al 30 per cento. Un futuro, dicono in New Holland, che è già attuale. ■■■



The Methane Concept engine (left) delivers 180 horsepower and delivers the same performance as its diesel counterpart, but with a 50 percent reduction in drive by noise. The saving in operating costs, compared to diesel, can vary between 10 and 30 per cent.

Il motore del Methane Concept (a sinistra) eroga 180 cavalli e fornisce prestazioni pari a quelle del suo omologo a gasolio, ma con il livello di rumore ridotto del 50 per cento. Il risparmio sui costi d'esercizio, rispetto al gasolio, può variare fra il 10 e il 30 per cento.

mentare. E' quello che in New Holland chiamano "un'alimentazione energetica a prova di futuro", dal momento che il profilo di emissioni di CO<sub>2</sub> è praticamente zero e che un impianto di produzione potrebbe alimentare non solo trattori ma anche generatori di elettricità e impianti di riscaldamento.

CNH Industrial ha una lunga esperienza nel campo dei motori a gas. Sull'arco di vent'anni FPT Industrial (il brand CNH per i propulsori) ne ha prodotti almeno 30 mila e attualmente circa 22 mila fra camion e bus circolanti dei marchi IVECO e IVECO BUS ne sono dotati. New Holland è stata



The technical aspects of the New Holland concept were handled by FPT Industrial (among the protagonists Stefano Golini and Carmelo Fazio, in the first photo on the left) and Agricultural Innovation (Stefano Fiorati and Paolo Zanasi, in the other two images).

L'aspetto tecnico del concept New Holland è stato curato da FPT Industrial (fra i protagonisti Stefano Golini e Carmelo Fazio, nella prima foto a sinistra) e Agricultural Innovation (Stefano Fiorati e Paolo Zanasi, nelle altre due immagini).

# AROUND THE CORNER



CNH Industrial is also prominent in road transport, the future of which could reflect many features of the recent Z Truck concept presented by IVECO. It is a semi-autonomous vehicle. In the picture left, the cabin with integrated kitchen and living area. Below, the futuristic study for an IVECO BUS driverless city bus.

*CNH Industrial è all'avanguardia anche nel campo del trasporto stradale, il cui futuro potrebbe riflettere molte caratteristiche del recente concept Z Truck presentato da IVECO. Si tratta di un veicolo semi-autonomo. Nell'immagine a sinistra, la cabina con cucina integrata e zona soggiorno. Sotto, lo studio futuristico per un city bus di IVECO BUS a guida autonoma.*

"Today's tractors have very similar proportions to those of the 30's and 40's, although they are completely different. Maybe it's time to change something." David Wilkie is convinced he faces great opportunities: "We - he says - do two types of work. We work on production projects where, together with engineering, we find the best design solutions to improve existing products. But with the New Holland concept we wanted to show our second role, that is how much it could change with design. Why not let the tractor object be stylish as well as functional? The desire of our designers is to be able to offer the company our ability to see where there are opportunities to push the envelope."

It might be the right time for tractors as well as for cars. "Once the car gave people freedom, it allowed them to go where they could not. Perhaps today you have lost something of that function, because you're always in the queue and autonomous driving will end up taking away the pleasure of driving." The same, he says, can be said for the tractor world. Here, too, the autonomous technology is poised to make a decisive entry, as illustrated by the Case IH concept last year, which does not even have a cabin and which, seen from



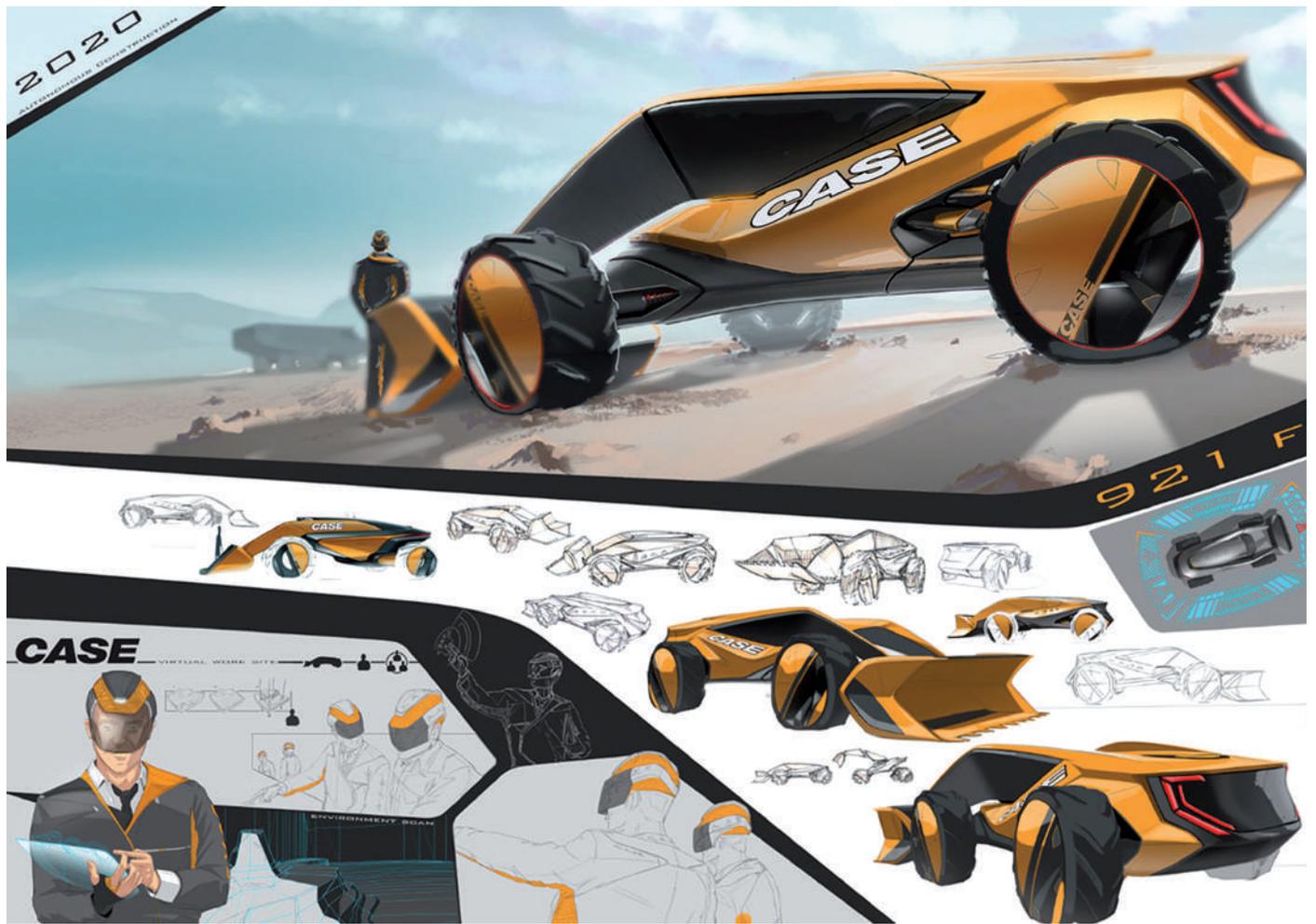
above, with its eight immense wheels and tapered body introduced conceptual work in the fields.. "Even in the future of smaller tractors - insists Wilkie - autonomous controls are coming."

True change, however, could lay elsewhere. "We will have to invent a new type of tractor.

In the car world, for example, there were various body types of car but there was no SUV. Now, everyone does, even Maserati, Bentley and Alfa Romeo, which were formerly characterized by very different forms. Probably in the world of agriculture, we will see new creations which will be named after their func-

A design study, right, for a completely autonomous CASE Construction Equipment. "We designers", David Wilkie says, "want to be able to offer the company our ability to see where the best opportunities lie".

Uno studio di design, a destra, per un veicolo CASE Construction Equipment a funzionamento totalmente autonomo. «Il desiderio di noi designer - afferma David Wilkie - è di poter offrire all'azienda la nostra capacità di vedere dove ci siano opportunità per ricavare il meglio».



A study for the future (left): a CASE Construction Equipment excavator, whose very clean lines reveal strength and extreme functionality. A good industrial design, says Wilkie, "can be an enormous advantage and is becoming increasingly important in every one of our products".

Uno studio per il futuro (a sinistra): una scavatrice della CASE Construction Equipment, dalle linee molto pulite ma che rivelano forza ed estrema funzionalità. Un buon disegno industriale, sostiene Wilkie «può essere di enorme vantaggio e sta diventando sempre più importante in ogni nostro prodotto».

tion: very small tractors, which in some cases will not even be tractors, but machines to help people who can now do much by hand. there is a world of possibilities."

CNH Industrial is constantly working with design colleges around the world to identify new opportunities and design innovative and sustainable products that respond to the real needs of markets. Wilkie speaks of the necessity for the designer to enter the skin of the subject: "Ours is a more traditional world and part of our design task could be to find something original. It could be the real future of our company: not just create a new excavator but understand what is missing today and design a new product. "

Within CNH Industrial there are three distinct worlds: agriculture, construction equipment and commercial vehicles. "Designing for these

worlds - explains Wilkie - can be incredibly diversified, yet at the same time a good industrial design can be a huge benefit and is becoming more and more important in every product we build. At the same time the rules for designing a car or maybe a tractor, an excavator or a truck are in the end very similar. All our machines must be first and above all functional. They must be well-built and built to last. They should be extremely ergonomic and comfortable to use day after day. They must reflect the technology inside and proudly expose the brand values translated in 3D form.

A tractor, a truck or an excavator are someone's office. Wilkie's philosophy is to make the cabs as comfortable and elegant as possible to create a working environment that will give the operator pleasure while working, and reduce fatigue to a minimum. "Creating ele-

gant solutions can sometimes be difficult and costly, but this is the challenge for CNH Industrial designers. How to acquire the right balance between style, function and cost."

Design research within CNH Industrial also refers to the search for new products and the needs of a constantly evolving world. "Our job - concludes Wilkie - is to create projects that we can be proud of and contribute to improving the quality of life for all." ■■■

## IL FUTURO VICINO

«I trattori di oggi hanno proporzioni molto simili a quelli degli Anni 30 e 40, anche se sono costruiti in modo completamente diverso. Forse è venuto il momento di cambiare qualcosa». David Wilkie è convinto di trovarsi di fronte a grandi opportunità: «Noi - dice - facciamo due tipi di lavoro. Intervendiamo su progetti di produzione dove, con gli ingegneri, cerchiamo le migliori soluzioni per migliorare i prodotti esistenti. Ma con il concept New Holland volevamo far vedere anche il nostro secondo ruolo, e cioè quanto si potesse cambiare con il design. Perché non fare in modo che anche l'oggetto trattore sia bello oltre che funzionale? Il desiderio di noi designer è di poter offrire all'azienda la nostra capacità di vedere dove ci siano opportunità per superare i limiti».

Potrebbe essere il momento giusto, per i trattori come per le auto. «Una volta l'automobile dava libertà alla gente, consentiva di andare dove prima non si poteva. Forse oggi ha perso qualcosa di quella funzione, perché sei sempre in coda e la guida autonoma toglierà quello che resta del piacere della guida». Lo



Some future agricultural vehicle projects launched by the Case IH brand. On the left, a driverless harvester. In the two images below and at the bottom, two crawler drive alternatives, again from Case IH, for field work.

Alcuni progetti di veicoli agricoli del futuro avviati dal brand Case IH. A sinistra una mietitrice a guida autonoma. Nelle due immagini sotto e in basso due alternative a trazione cingolata, sempre di Case IH, per i lavori nei campi.

stesso, afferma, si può dire per il mondo dei trattori. Anche qui la tecnologia autonoma sta per fare un ingresso decisivo, come bene illustra il concept Case IH dell'anno scorso, che non ha neppure una cabina e che, visto dall'alto, con le sue otto immense ruote e la scocca rastremata introduce il lavoro concettuale nei campi. «Anche nel futuro dei trattori più piccoli – insiste Wilkie – stanno arrivando i controlli autonomi».

Il vero cambiamento, però, potrebbe essere un altro. «Dovremo inventare un nuovo tipo di trattore. Nel mondo dell'auto, per esempio, esistevano vari tipi di carrozzerie ma non esisteva il Suv. Adesso c'è, tutti lo fanno, persino Maserati, Bentley e Alfa Romeo, marchi da sempre caratterizzati da tipologie formali ben diverse. Probabilmente, nel mondo dell'agricoltura, vedremo nuove creazioni nel nome della loro funzione: trattori molto piccoli, che in qualche caso non saranno neppure propriamente trattori ma macchine che aiuteranno qualcuno che oggi deve fare tutto a mano. C'è un mondo di possibilità».

CNH Industrial lavora costantemente con i colleghi di design in tutto il mondo per identificare nuove opportunità e disegnare prodotti innovativi e sostenibili che rispondano alle esigenze reali dei mercati. Wilkie parla della necessità che il designer entri sotto la pelle



dell'oggetto: «Il nostro è un mondo più tradizionale e parte del nostro compito di designer potrebbe consistere nel trovare qualcosa di originale. Potrebbe essere il vero futuro della nostra azienda: non solo creare un nuovo escavatore ma capire che cosa oggi manca e disegnare un prodotto nuovo».

All'interno di CNH Industrial ci sono tre mondi distinti: agricoltura, attrezzature per l'edilizia e veicoli commerciali. «La progettazione per questi mondi – spiega Wilkie – può essere incredibilmente diversificata, tuttavia allo stesso tempo un buon disegno industriale può essere di enorme vantaggio e sta diventando sempre più

importante in ogni nostro prodotto. D'altra parte le regole per la progettazione di un'automobile o un trattore, un escavatore o un camion sono - alla fine - molto simili. Tutte le nostre macchine devono essere prima e soprattutto funzionali. Devono essere ben costruite e soprattutto costruite per durare. Devono essere estremamente ergonomiche e comode da utilizzare giorno dopo giorno. Devono riflettere la tecnologia che c'è all'interno ed esporre con orgoglio i valori di marca tradotti in forma 3D».

Un trattore, un camion o un escavatore sono postazioni di lavoro. La filosofia di Wilkie è di rendere le cabine più confortevoli ed eleganti possibile, per creare un ambiente di lavoro che darà piacere all'operatore durante il lavoro, riducendo la fatica al minimo: «La creazione di soluzioni eleganti a volte può essere difficile e costosa, ma questa è la sfida per i designer di CNH Industrial. Occorre acquisire il giusto equilibrio tra stile, funzione e costo».

La ricerca di design all'interno di CNH Industrial si riferisce anche alla ricerca di nuovi prodotti e alle esigenze di un mondo in continua evoluzione. «Il nostro compito – conclude Wilkie – è di creare progetti dei quali possiamo essere orgogliosi e che contribuiscano a migliorare la qualità della vita per tutti». ■■■

