

Silvia Baruffaldi

**Definizione sportiva**

Photos by Thomas Maccabelli

"No brand can survive on creative intuition alone. We have to create a brand culture". It was always perfectly clear to Walter de' Silva from the moment he took up his post at the Martorell Centro Tecnico in late 1998 that Seat hadn't appointed him as their Director of Design simply to get a few nice cars out of him and that his job was to revolutionise the Spanish firm's whole approach to car design. "The fundamental mission for me and my team was above all to select the basic design elements for the new Seat look", he said as he presented the Tango prototype at the Frankfurt Show.

As we all know, it takes several years to develop a new production model, from the first sketch to the launch of the finished product. And few manufacturers are inclined to wait that long, eager as they are to show off the brand's new look, once they've worked out the key design features. So, after the dress rehearsal appearance of the Salsa coupé concept last year, Seat was positively itching to present this little Tango roadster both to show off the new Seat look and to underline its positioning as the Volkswagen's second sports car brand after the Audi, and this time targeted at the younger (in years or at heart, specify the strategists), less conventional motorist.

So what can we expect the Seat models of this epoch-bridging period to look like? "First of all, it's a matter of architecture and proportions", explains de' Silva. "Seen from overhead the widest point coincides with the wheel-arches, which we've made flush



with the tyres". Move to the front and you encounter the new Seat "face", its headlamps like two resolute eyes, set outside the edges of the bonnet. Below that, the radiator forms the nose, above the smiling mouth of the air intakes. The side of the new Tango is marked by a downward-sloping line while on the tail, the lighting clusters are fractioned and combine with the number plate housing inserted into the wings to create a simple composition that echoes the "face" at the front. "We haven't turned



A sketch and photo of the Tango prototype which confirms the new direction Walter de' Silva has imposed on Seat design. The basic idea behind this new model was a reinterpretation of the English sports car of the Fifties.

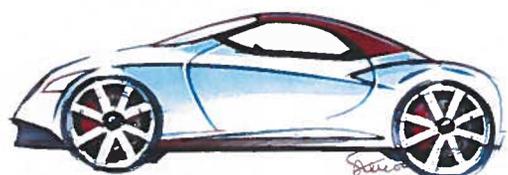
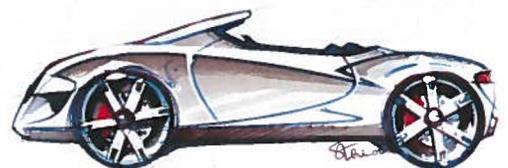
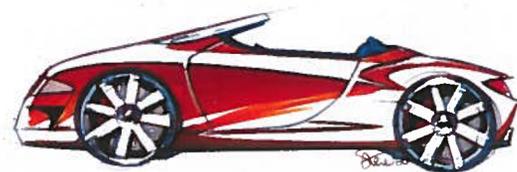
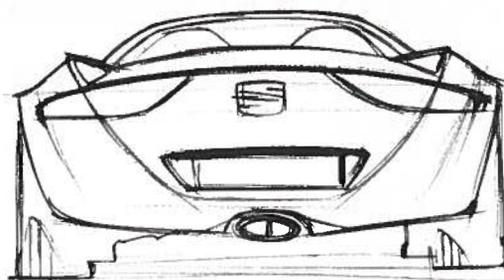
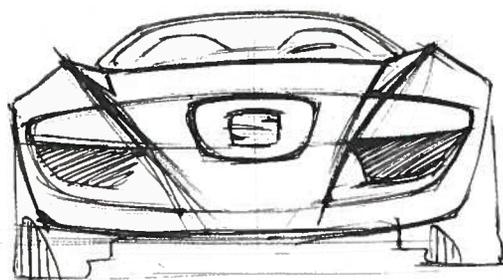
Un bozzetto e un'immagine del prototipo Tango, conferma della svolta data da Walter de' Silva al design della casa spagnola. L'idea alla base di questo progetto è la reinterpretazione delle spider inglesi degli anni Cinquanta.

our backs on the previous Seat image", specifies de' Silva. "What's going on now, is an evolution, not a revolution".

The Tango project got under way in October 2000. After discussions with Seat Chairman Bernd Pischetsrieder, they opted for a two-seater spider to be built on an Ibiza base. "That was the only constraint imposed on us", explains Steve Lewis, chief exterior designer together with José Maria Orengo. "Otherwise we were free to do whatever we liked. There was no doubt in our minds what we wanted to design: a model along the lines of Britain's sports cars of the Fifties and Sixties and that meant simple lines, a powerful emotional impact and a close relationship between interior and exterior".

They went straight from their first renderings to a full-scale model without bothering with anything in between.

When the model was presented to Ferdinand Piech, Chairman of the Volkswagen Group, he made several suggestions and they agreed to incorporate a small rear spoiler: clearly the stability problems of the Audi



TT had taught them a lesson. On the other hand, an extractable spoiler would have cost more than the average motorist could afford. And that explains why they changed the original design's straight-cut tail into the double-curve shape we see today.

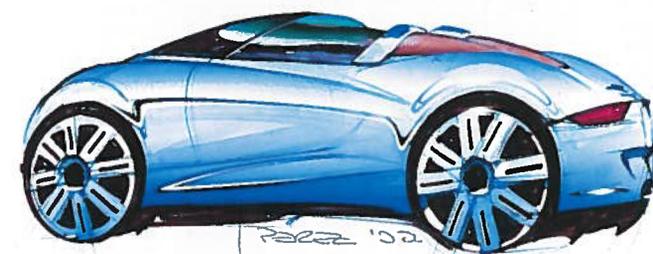
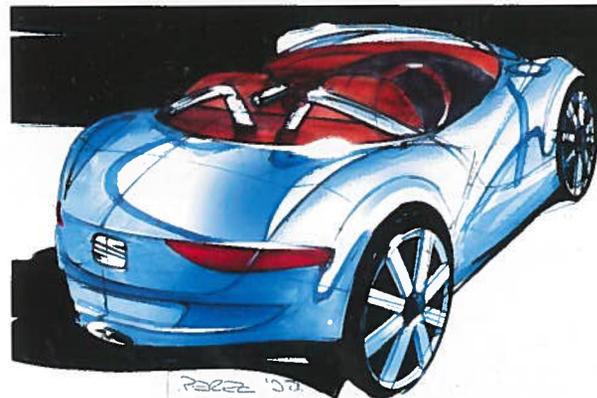
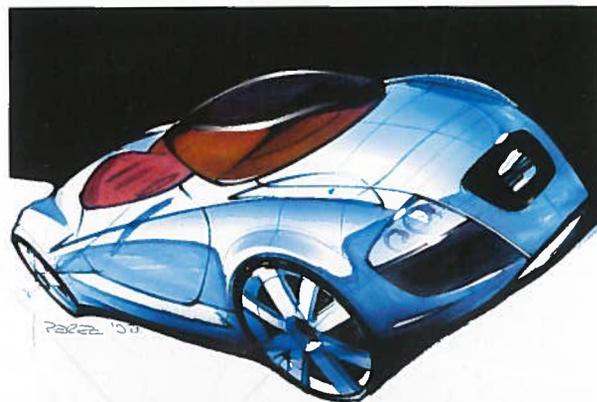
Another technical problem the designers faced was the height of the bonnet. The fact is that apart from the wheelbase (which is about 20 cm shorter on the Tango) the Ibiza package had been left more or less unchanged, including the placing of the flame-resistant bulkheads. Even so the presence of the latter below the sheet steel is well disguised by the overall design of the front section and your eye is more likely to rest on the Tango's dynamic lines than its centre section.

This is also underlined by the way the surfaces seem to shift and shimmer as the light strikes them from different angles, an effect intensified by the use of large flake metallic paint with micronised titanium.

"One of the car's characteristic features is this line here that runs around the front wheel and then down along the side. It's a line that's going to feature on our new production models. We call it our dynamic line, but also "Walter's romantic line", Lewis jokes about one of de' Silva's new styling cues.

The working prototype built in Turin by Italdesign Giugiaro could have been ready for this year's Geneva Show in March of this year, but the team preferred to do a bit more work on the engineering and hold the prototype back for a Frankfurt debut. The Tango adopts a 180 bhp 1.8 turbo engine combined with a 6-speed gearbox and a safety cage that comes to the surface at several points in the cab and was borrowed from the firm's World Rally Car.

On that interior, Simona Falcinella's Colour and Trim team has made a fundamental contribution. "We were eager to revive



Exploratory drawings for the Seat Tango project. The design team moved directly from initial renderings to the full-scale model on which they made any changes required. One of these was the introduction of a small rear spoiler.

*Alcuni disegni di ricerca per il progetto Seat Tango. Dai primi figurini è stato realizzato direttamente il modello a grandezza naturale, sul quale poi sono state apportate delle modifiche. Tra queste l'introduzione del piccolo spoiler posteriore.*

the feeling of the classic sports car but without falling for the temptation to take the retro route. So we chose shapes and materials that combined tradition and modernity", explains Flavio Manzoni, Seat's chief interiors designer together with Carsten Monnerjan. Also involved in the project were Juan Manuel Lopez and Luca Casarini.

"Our guiding principles were: slim right down and let steel sheet into the cab and bring

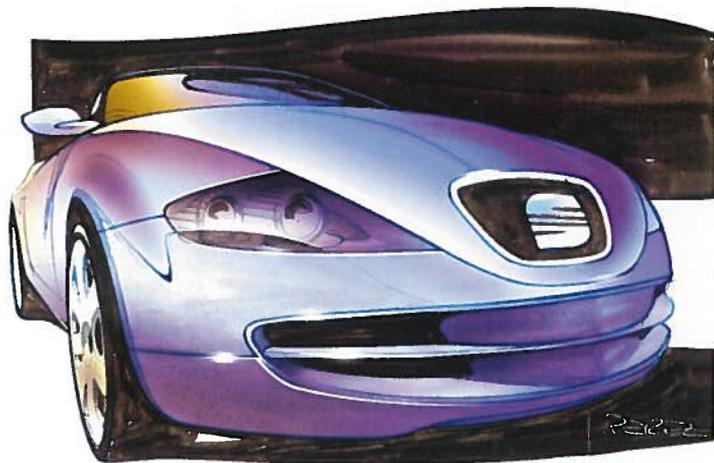
upholstery leather out of the cab and on to items like the two aerodynamic domes on the tail", continues Manzoni. "We also introduced two other major design cues in leaving structural elements visible and layering our materials to create a suspended, fluctuating effect on items like the seats, the dash and the arm-rests on the doors".

They expect the same pared down, multi-layered look to appear on Seat's upcoming production models.

The colours employed on the Tango evoke steel in its various processing phases: plain, oxidised or fired. This tough metal has been painted pale grey to look like cast aluminium. It appears on the bodywork, floor and interior panelling where it blends harmoniously with the warm rust colour of the leather upholstery.

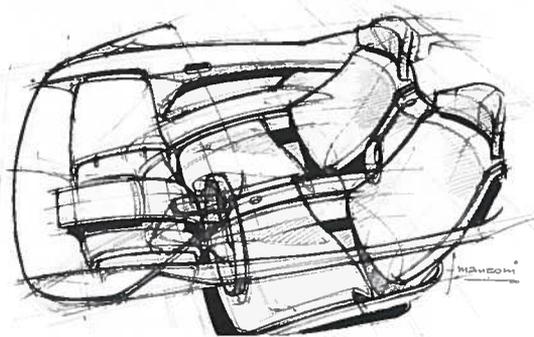
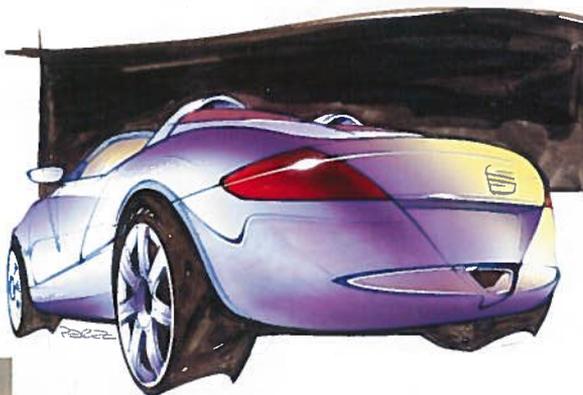
"We found a special brown shade that is more or less the colour of Catalonia earth", says Simona Falcinella who was also





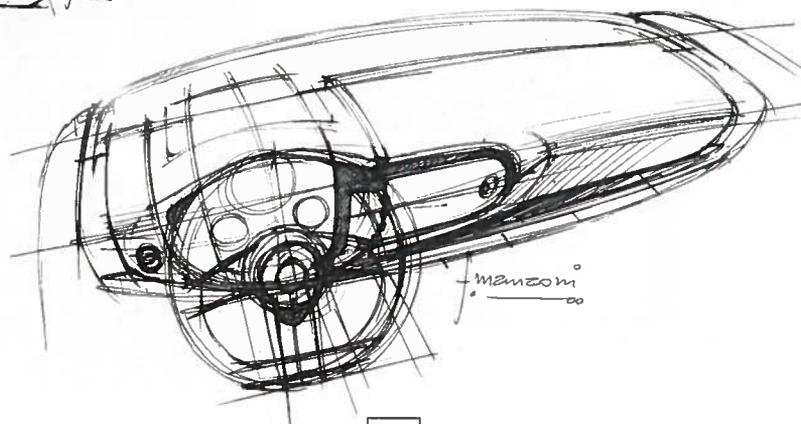
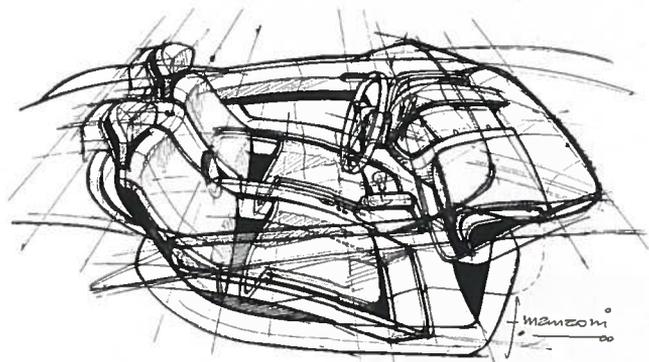
Right, Walter de' Silva, Flavio Manzoni, Simona Falcinella, Steve Lewis, José Maria Orengo, Carsten Monnerjan. Left and below, three designs for the prototype's front, side and tail, that clearly reveal one of the design's most distinctive features, the line that runs around the front wheel and along the side.

A destra, Walter de' Silva, Flavio Manzoni, Simona Falcinella, Steve Lewis, José Maria Orengo, Carsten Monnerjan. A sinistra e sotto, tre studi sulla parte anteriore, laterale e posteriore del prototipo. È ben visibile uno dei tratti più distintivi del disegno, la linea che contorna la ruota anteriore e corre sulla fiancata.



Work on the full-scale clay model and three drawings by Flavio Manzoni, chief interiors designer with Carsten Monnerjan.

In queste immagini, una veduta del modello in clay in scala 1:1 in fase di lavorazione e tre disegni firmati da Flavio Manzoni, chief designer degli interni insieme a Carsten Monnerjan.



responsible for the trim on the two special versions of the Arosa (the Racer and the City Cruiser) that flanked the Tango on the Frankfurt stand. The City Cruiser, incidentally, offers a warmly welcoming modular interior and a sand + light blue colour scheme. "I'm trying to package something of Catalonia's very special light for the insides of our cars. Ideally we'd like motorists to get the same thrill out of their car as they did when they first bought it", says Simona. "After all, it's not just the shape of a car that creates its identity", she goes on, "its feel and sounds and smells also have a part to play. And as Walter de' Silva always says, "in the end, we all follow our hearts". ■■■

## Definizione sportiva

«Un marchio non può vivere solo di intuizioni dei creativi. Bisogna creare una cultura di marca». Che il suo compito come direttore del design Seat non fosse solo quello di disegnare qualche bella vettura, Walter de' Silva lo ha sempre avuto ben chiaro in mente, sin da quando, alla fine del 1998 è arrivato al Centro Tecnico di Martorell per imprimere una svolta decisiva al design della casa spagnola. «La missione fondamentale, per me e il mio team, è stata innanzitutto la definizione dei nuovi elementi costitutivi della fisionomia Seat», ribadisce adesso presentando a Francoforte il prototipo Tango.

La nascita di un nuovo modello di serie, dalla concezione alla presentazione del prodotto finito, come si sa richiede alcuni anni, e nel frattempo la voglia di mostrare al pubblico il volto nuovo del marchio è davvero tanta, specie se i canoni estetici principali sono ormai stabiliti. Ecco quindi che, dopo la prima grande prova generale dello scorso anno con la concept-coupé Salsa, spetta alla piccola roadster Tango confermare i nuovi tratti somatici della Seat e il

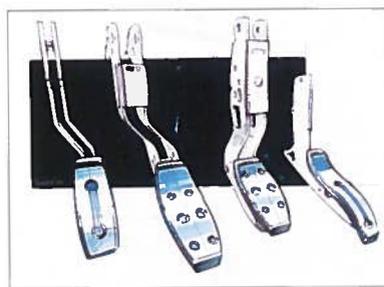
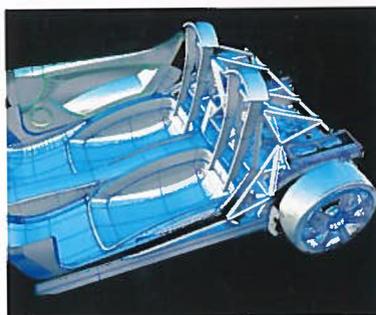
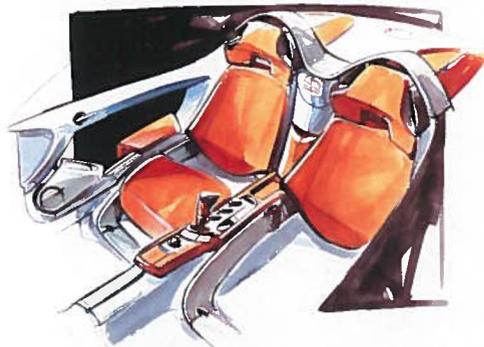
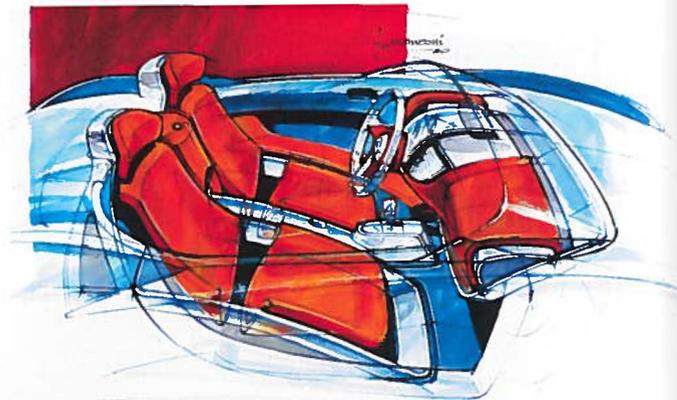
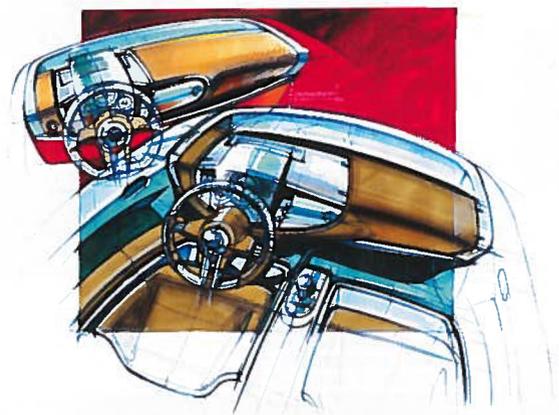
suo posizionamento come secondo marchio sportivo nell'ambito del gruppo Volkswagen dopo l'Audi, mirato a una clientela giovane – o rimasta giovane, precisano le strategie – e anticonformista.

Come saranno dunque le Seat che prendono forma in questo periodo "ponte" tra presente e futuro? «Prima di tutto, è una questione di architettura e proporzioni», spiega de' Silva. «Vista in pianta, la larghezza massima della vettura è sempre in corrispondenza dei passaruote, che risultano a filo con i pneumatici». Per quanto riguarda la fisionomia frontale, i fari sono come due occhi dallo sguardo determinato, posti all'esterno delle linee di chiusura del cofano, nettamente divergenti, mentre la calandra è il "naso" sotto al quale si apre il "sorriso" delle prese d'aria. La fiancata è segnata da un tratto discendente e la coda si distingue per i fanali frazionati e il vano targa inserito nel paraurti, con una composizione formale semplice, coerente con quella anteriore. «Non vogliamo negare l'immagine precedente», precisa de' Silva, «è in corso un'evoluzione, non una rivoluzione».

Il progetto della Tango è stato avviato nell'ottobre del 2000. D'accordo con il presidente Seat, Bernd Pischetsrieder, è stato scelto il tema della spider a due posti da realizzare sulla base dell'Ibiza, «unico vincolo dato al progetto, che abbiamo svolto in assoluta libertà», spiega Steve Lewis, chief designer dell'esterno insieme a José Maria Orenge.

«L'orientamento è stato subito chiaro: disegnare una vettura che avesse le caratteristiche delle spider inglesi degli anni Cinquanta e Sessanta, semplice, emozionale e con una forte relazione tra esterno e interno».

Dai primi figurini è stato realizzato direttamente un modello a grandezza naturale, senza passaggi intermedi in scala ridotta. Dal presidente del gruppo Volkswagen Ferdinand Piëch, cui è stato presentato il modello, i designer hanno ricevuto alcuni suggerimenti e la richiesta di integrare un piccolo spoiler posteriore. I problemi di stabilità incontrati dall'Audi TT erano serviti da monito; allo stesso tempo, uno spoiler estraibile avrebbe rappresentato una soluzione costosa per un concetto di vettura accessibile ad un pubblico ampio. Ecco quindi la ragione della doppia curvatura della linea di coda, che prima correva dritta.

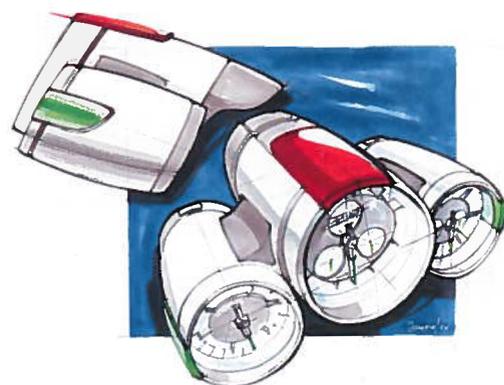


Below, images of the Colour and Trim design. According to the woman in charge, Simona Falcinella, they quite deliberately went for a classic sports car feel while eschewing any hint of the retro.

Sotto, immagini dello studio di color & trim, che, come spiega la responsabile Simona Falcinella, è stato volutamente improntato sulle spider d'epoca ma senza voler cadere nel retrò.

In these drawings the design of the interior trim and instruments. The main idea was to strip everything down to the bone, leaving structural elements in full view and to layer materials in a way that created the "floating" effect already seen on other Seat prototypes.

In questi disegni, lo studio sugli arredi dell'abitacolo e sulla strumentazione. Il concetto principale è stato di portare tutto alla massima essenzialità, con elementi strutturali a vista e stratificazione dei materiali, per creare quell'effetto sospeso e fluttuante dei materiali, linea guida già in altri prototipi del marchio spagnolo.





A series of pictures of the finished prototype. Work began on the Tango in October 2000 and the prototype was ready for presentation at Frankfurt less than a year later. The working prototype was built by Italdesign Giugiaro in Turin.

*Una serie di immagini del prototipo finito. Il progetto della Tango è iniziato nell'ottobre del 2000, per essere presentata a Francoforte meno di un anno dopo. Il prototipo marciante è stato costruito a Torino, dalla Italdesign Giugiaro.*



Above, an overhead view of the tail-end revealing the double curve that culminates in a tiny spoiler.

Un altro aspetto tecnico che i designer hanno dovuto affrontare è l'altezza del cofano motore, perché il package dell'Ibiza è rimasto inalterato (ad eccezione del passo, accorciato di circa 20 cm), compreso il posizionamento delle pareti parafiamma. La loro presenza sotto la lamiera risulta comunque ben mascherata dal disegno complessivo dell'anteriore, e lo sguardo si sofferma di più sulle linee dinamiche che non sulla parte centrale. Inoltre, a seconda dell'inclinazione della luce

che le colpisce, tutte le superfici della vettura sembrano variare il gioco positivo-negativo che scandisce le forme della lamiera, effetto esaltato dalla verniciatura metallizzata a placca grande, con titanio micronizzato.

«Uno dei tratti caratteristici della vettura è questa linea che trae origine intorno alla ruota anteriore e corre con andamento discendente sulla fiancata. E' un tratto che caratterizzerà i prossimi prodotti di serie. La chiamiamo linea dinamica, ma anche "la linea roman-

tica di Walter"», dice scherzando Lewis a proposito di uno degli stili introdotti da de' Silva.

Il prototipo marciante, costruito a Torino dall'Italdesign Giugiaro, avrebbe potuto essere pronto per il salone di Ginevra nel marzo di quest'anno, ma si è preferito affinare ancora alcuni aspetti tecnici e tenerlo in serbo per il debutto a Francoforte. La Tango è una vettura con motore 1.8 turbo da 180 CV abbinato a un cambio a 6 marce, ed è dotata di gabbia di sicurezza derivata dalla World

*Sopra, una veduta posteriore dall'alto, in cui è visibile la doppia curvatura della linea di coda, che da origine al piccolo spoiler.*



Left, two details of the Tango's rear section with its two luggage compartments set behind the rollbars. Each contains a specially designed "trolley"-type case.

A sinistra, due particolari della parte posteriore. Due vani bagagli sono posti dietro la sagoma dei roll-bar. Ciascuno contiene una valigia di tipo "trolley" disegnata appositamente.



Rally Car Seat, che affiora in alcuni punti nell'abitacolo.

Per l'interno, la collaborazione tra design e "color & trim" - di cui è responsabile Simona Falcinella - è stata fondamentale. «Ci eravamo riproposti di cogliere lo spirito degli spider d'epoca, ma senza cadere nel retrò. Volevamo ottenere un mix di classicità e modernità attraverso forme e materiali», spiega Flavio Manzoni, chief designer degli interni insieme a Carsten Monnerjan; al progetto hanno inoltre contribuito Juan Manuel Lopez e Luca Casarini.

«I concetti seguiti sono stati: depurare al massimo, portare tutto all'essenzialità, far entrare la lamiera nell'abitacolo e far uscire i materiali dell'interno, come il rivestimento in pelle sui due cupolini aerodinamici della coda», prosegue Manzoni. «Il lessico estetico si è inoltre articolato su altri due temi importanti: gli elementi strut-

turali a vista e la stratificazione dei materiali per creare un effetto sospeso e fluttuante di alcuni elementi, come i sedili, la plancia e i braccioli sulle portiere». La ricerca di essenzialità e la sovrapposizione di materiali diversi saranno riscontrabili anche sulle prossime Seat di serie.

I colori della Tango richiamano il metallo nei suoi vari stati, al naturale, ossidato, o trattato con il fuoco. E' un metallo forte, verniciato per ricreare l'aspetto dell'alluminio delle fusioni in terra. Il grigio chiaro della carrozzeria e quello del pavimento e delle pareti interne è abbinato al ruggine caldo delle pelli, «un marrone particolare, simile a quello della terra in Catalogna», precisa Simona Falcinella, che ha curato anche tutto l'allestimento delle due versioni speciali della Arosa esposte a Francoforte insieme alla Tango, la Racer e la City Cruiser.

Quest'ultima offre un abitacolo modulare dall'atmosfera accogliente, con abbinamento cromatico grigio sabbia e azzurro. «Sto cercando di impacchettare un po' di luce di Catalogna per inserirla nelle nostre auto. Vorremmo che il cliente riprovasse ogni mattina le stesse sensazioni di quando ha acquistato la vettura», dice Simona. Oltre alla forma, l'identità di un'auto si esprime anche attraverso impressioni tattili, sonore e olfattive, in un approccio multisensoriale. Perché, come sostiene Walter de' Silva, «alla fine è il cuore che ci fa decidere». ■■■

Above, two views of the interior. The colours were selected to give a warm feel, despite the car's predominantly sporty character. On the right, a snapshot from the Tango's road test.

Sopra, due viste degli interni. I colori sono stati studiati per creare un'atmosfera calda, nonostante il carattere sportivo predominante. A destra, un'immagine scattata durante la prova dinamica della Tango.

