

Adriano Stellino

PORSCHE

20 anni
Italia

tavola 1
tavola 2

Un giorno Ferdinand Porsche disse: "Tutto iniziò quando, guardandomi attorno, scoprii che non trovavo l'auto dei miei sogni. Fu così che decisi di realizzarne una per conto mio".

Oggi la Porsche non è più un sogno: è massima tecnologia, massime prestazioni e carattere. Una realtà speciale nel campo dell'automobile mondiale.

Il mio progetto rappresenta l'erede naturale della Porsche 911 GTI e della 917 entrambe vincitrici alla 24 ore di Le Mans, della quale esistono alcuni esemplari stradali, infatti, diversi stili le ricordano.

L'auto si presenta con una carrozzeria estremamente innovativa caratterizzata da uno sbalzo posteriore quasi inesistente e da due ali che sostituiscono l'ormai classico alettone. Queste evocano delle sensazioni di morbidezza ma nello stesso tempo di tensione, proprio come se fosse stato il vento a creare la vettura.

Tutto è stato progettato per alleggerirla e l'uso di fibra di carbonio per la scocca e di tanti altri componenti come il cruscotto, il volante, i pedali, ecc...ne sono la conferma.

Tuttavia non ho sottovalutato un minimo di comfort in modo tale da renderla adatta alla pista, ai percorsi cittadini, ma anche ad un piccolo viaggio, grazie all'alloggiamento di due bagagli su misura in dotazione. Altri particolari la rendono speciale come i cerchi costituiti da 5 razze in carbonio che ne ricoprono altrettanto in magnesio. Queste ultime si presentano con una sezione aerodinamica in grado di generare deportanza. Osservando la parte superiore del tetto in vetro si scopre una piccola telecamera in fibra di carbonio che sostituisce gli specchietti retrovisori e che permette al guidatore di avere la visuale posteriore direttamente sul monitor digitale multifunzione. Il volante, rivestito in alcantara, presenta un piccolo schermo digitale in grado di fornire tutte le informazioni utili alla guida. Più la guardo, più mi perdo tra le sue straordinarie curve, più penso quanto la PORSCHE evoca una macchina da competizione in tutti i suoi centimetri di carrozzeria.

One day Ferdinand Porsche said: "It all began when I looked around me and realised there was no sign of the car of my dreams. It was then that I decided to make my own".

Today the Porsche is no longer a dream: it is the last word in technology, it is peak performance and attitude. A world of its own in the field of international motoring.

My project is the natural heir to the Porsche 911 GTI and the 917, both winners of the Le Mans 24 hours. A number of road-going examples of these are to be found and various styling cues in my project recall them.

The car presents a highly innovative body featuring an almost non-existent rear overhang and two wings that replace the classic spoiler. These conjure up an idea of flexibility but at the same time of tension, as though it was the wind that had created the car. Everything has been designed in the interests of lightness and this is confirmed by the use of carbon fibre for the bodyshell and for many other components like the dash, steering wheel, pedals, etc.

However a touch of comfort seemed to be in order to make it suitable for the track or city circuits, but also for short trips, hence the housing for two made-to-measure bags that come with the package. Other details such as the 5 carbon spoke wheels which cover 5 in magnesium make it special. The latter have an aerodynamic section able to generate negative lift. Observing the upper part of the glazed roof we find a tiny telecamera in carbon fibre that replaces the rearview mirrors and gives the driver a view of the rear directly on his multifunction digital monitor. The Alcantara-lined steering wheel presents a small digital screen capable of supplying all the information necessary for driving.

The more I look at it, the more I get lost in its extraordinary curves, the more I think of how the PORSCHE evokes a racing car in every last centimetre of bodywork.

PRIMO CLASSIFICATO
FIRST CLASSIFIED

STILE ITALIANO GIOVANI



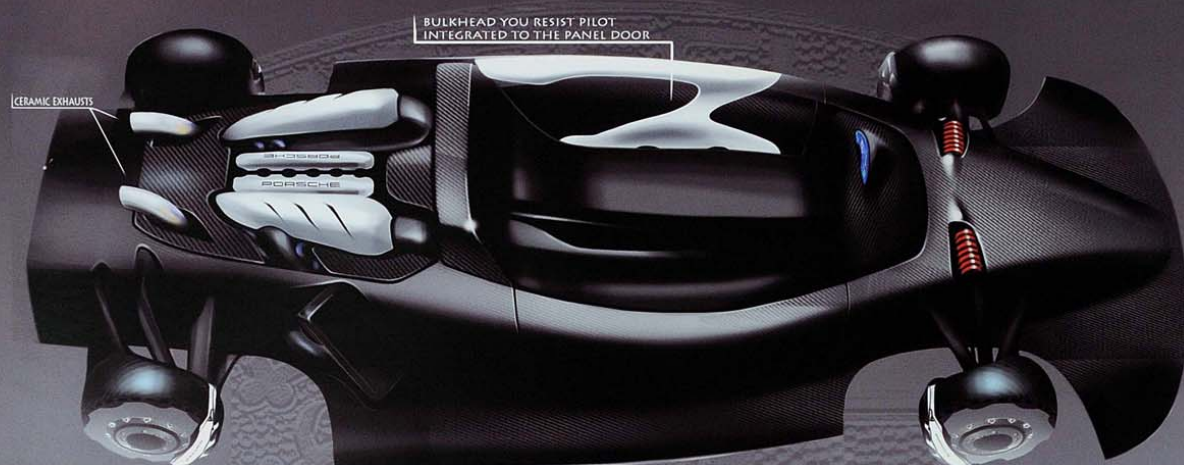
<< Indietro

PORSCHE

PASSIONE

INNOVAZIONE

917
STILE



PANEL DOOR

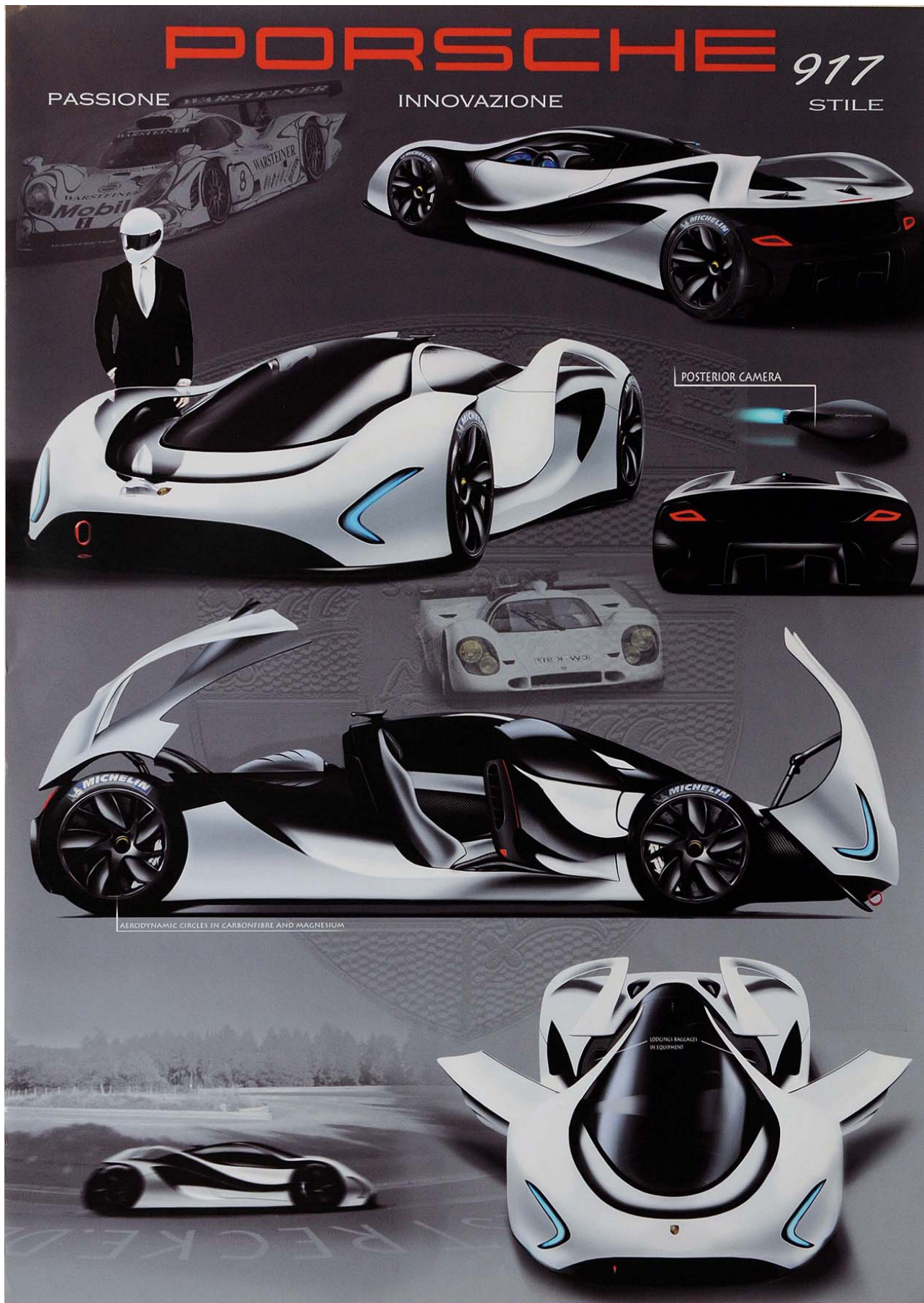


PORSCHE 917

PASSIONE

INNOVAZIONE

STILE



POSTERIOR CAMERA

AERODYNAMIC CIRCLES IN CARBONFIBRE AND MAGNESIUM

100KMS BAGGAGE IN EQUIPMENT

Luis G. Camino Calleja

LAMBORGHINI LIDIA

26 anni
Spagna

tavola 1
tavola 2

SECONDO CLASSIFICATO
SECOND CLASSIFIED

A parte l'unica limitazione inerente la Realizzazione del Modello, rigorosamente di una certa categoria (modello in gesso in scala 1:5), questo progetto non presentava particolari specifiche in merito a marchi, segmenti o anni, né alcuna costrizione in termini di fattibilità. Fondamentalmente, ci si doveva basare su istruzioni del tipo "fate cosa vi pare, l'importante è che abbia quattro ruote", che per molti sarebbero state ideali, soprattutto presso uno studio di design avanzato, ma aventi decisamente troppa apertura per i miei gusti. Sebbene non fossi soggetto a limitazioni, ho pensato che me le sarei dovute imporre da solo, in quanto le ritengo decisamente la migliore fonte di creatività.

Pertanto ho deciso di progettare un tipo di veicolo che non dettasse appieno il mio interesse, o su cui non sapevo molto. I Designer, nel loro ambiente di lavoro, presso uno studio appartenente al mondo reale, lavorano su progetti che gli sono stati affidati, non corrispondenti a ciò che amano di più, e nel modo suddetto mi sarei ritrovato proprio in questo genere di situazione. Peraltro, meno ne sapevo sull'argomento, più sarebbe stato probabilmente innovativo il mio approccio. Sono andato alla ricerca di un Design che risultasse quasi pronto per essere messo in produzione, individuando un problema reale ed effettivo dopo aver messo a fuoco le esigenze dello "zoccolo duro" della clientela abituale di Lamborghini.

Questi appassionati di Supercar, fra i 50 ed i 60 anni di età, non gradiscono poi così tanto doversi infilare o sfilare da un sedile che si trova praticamente a raso terra, senza contare il disappunto di non potersi recare al campo da golf a bordo delle loro Murielago. Pertanto, la sfida è consistita in quanto segue: una tipica Supercar Lamborghini dall'aspetto straordinario e dalle prestazioni sbalorditive, con l'altezza di guida e la posizione di seduta di una VW Golf, ed addirittura un bagagliaio su misura per le mazze da golf, ubicato dietro al motore in posizione centrale.

Una buona dose di asennatezza, senza però rinunciare completamente alla passionale follia insita nel DNA del marchio. Comunque, sempre con meno eresia rispetto al SUV Lambo di cui si vociferava. Nel contempo, è stata per me un'ottima opportunità per rendere onore personalmente a "La Lidia", che significa letteralmente "l'arte della tauromachia", fortemente legata alla storia di Lamborghini e della Spagna, il mio Paese d'origine. Ogni anno mi reco a "San Fermín", la settimana della corsa dei tori che si tiene a Pamplona, pertanto ho ritenuto che avrebbe potuto essere semplice, per me, tradurre il linguaggio del corpo di un toro, delle sue corna o della cappa del torero nella forma della vettura. Dopo la prima settimana di abbozzi, tali forme ricurve, quasi voluttuose, si sono rivelate essere approccio errato, impossibile da collegare al linguaggio allungato e spigoloso delle attuali Lamborghini.

Molti dei miei bozzetti presentavano le tipiche proporzioni ribassate da Supercar e, quando le ho perfezionate per adattarle all'allestimento voluto, il temperamento complessivo insito nella forma è risultato simile a quello di un toro in corsa. Davvero una gran cosa, ma mi mancava ancora un tipo di linguaggio superficiale differente. Mi sono addentrato oltremodo nel profondo dell'argomento ed ho raccontato uno schema, un motivo che si interseca ripetutamente nell'azione di essere colpiti (o incornati, in termini più consoni a quegli audaci sfidanti). Dalla sutura di una ferita, da un ingrandimento della pelle umana ed animale, fino alle fibre vere e proprie presenti in un grumo di sangue, poteva scaturire un eventuale elemento stilistico secondo me mai diffusamente applicato nel Design automobilistico. Ho tratto parecchia ispirazione anche dal film "300", un altro esempio di "magnifica violenza". Gli elmi degli spartani recavano incise proprio tali linee intersecate.

L'applicazione di questo tema al Design, nella rifinitura del modello in gesso, avrebbe potuto essere uno straordinario studio sulla continuità, facente uso del suddetto motivo ai fini di creare proprio tale continuità da una fiancata all'altra, dal muso al tetto, per poi scorrere lungo le fiancate e giungere fino alla parte posteriore, tutto attorno alla carrozzeria, non molto diversamente da una fune legata intorno ad un corpo, come avviene nel "bondage", una tematica altrettanto controversa proprio quanto quella della tauromachia. Perché, come disse Ernest Hemingway, un habitué di San Fermín: "Tutto ciò che è in grado di indurre passione a tuo favore, ecciterà certamente altrettanto foga contro di sé".

Per pura coincidenza, egli riteneva inoltre che: "Esistono solo due sport: le competizioni automobilistiche e la tauromachia. Gli altri sono semplici gare".

Subject of a strictly Model Making class (fifth scale clay model), this project had no specifications of brand, segment or year, nor constraints of feasibility. Basically a "do whatever you want as long as it has four wheels" briefing that many would dream of, especially in a chance studio-but way too open for me. If I had no limitations, I would need to give myself some, since I strongly believe they are the best source for creativity.

I then decided to design a kind of vehicle I wasn't too interested in or knew a lot of. In a work environment in a real-world studio, designers work on projects they are told, not what they like most, and this would introduce me to this kind of situation. Besides, the lesser knowledge I had of the topic, hopefully the fresher my approach would be. I went for an almost production, ready design by identifying a real current problem after realizing the needs of the older spectrum of the Lamborghini client base.

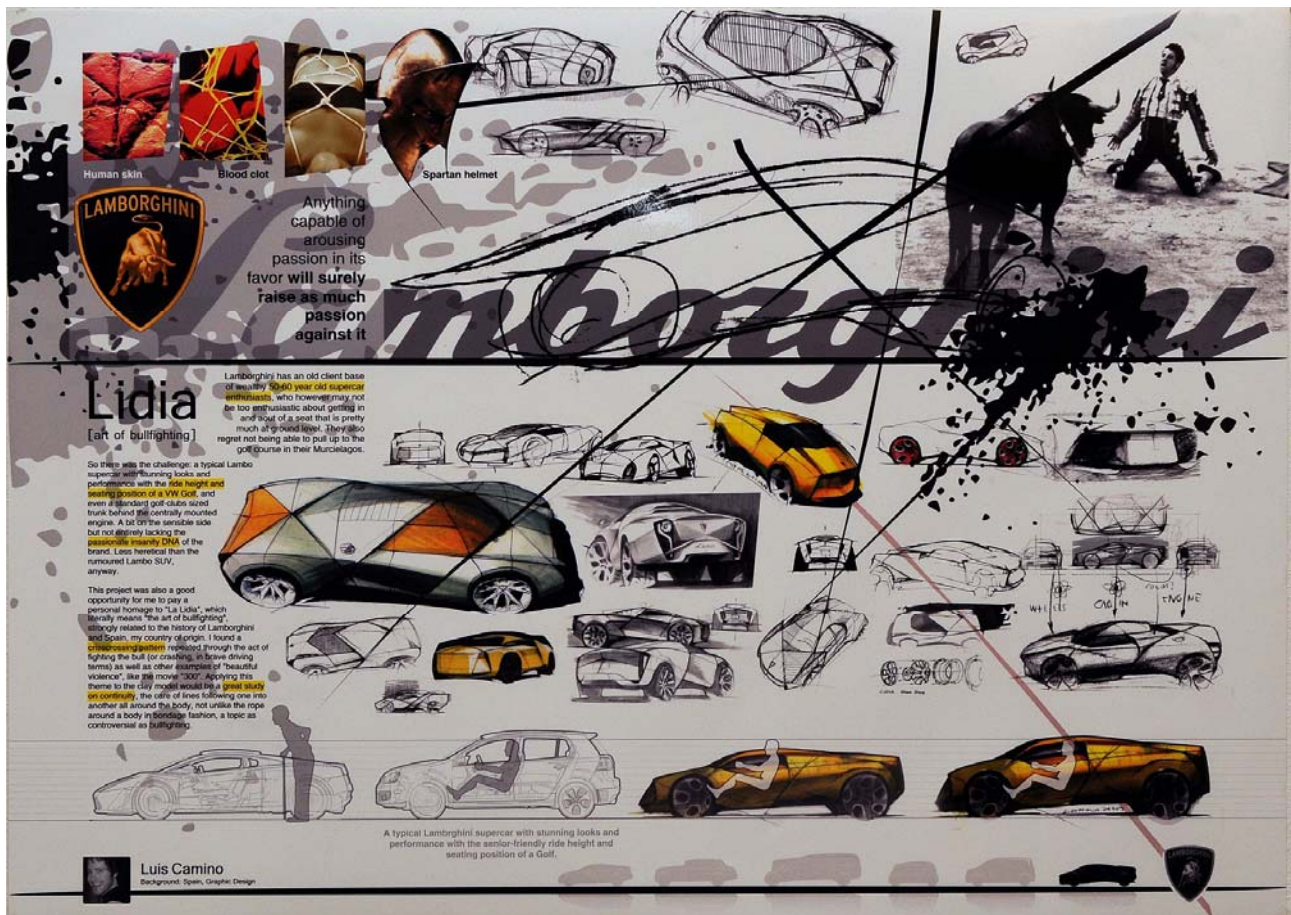
These 50-60 year old supercar enthusiasts don't always enjoy getting in and out of a seat that is pretty much at ground level, and they regret not being to pull up to the golf course in their Murielagos. So there was the challenge: a typical Lamborghini supercar with stunning looks and performance with the ride height and seating position of a VW Golf, and even a standard golf-club sized trunk behind the centrally mounted engine. A bit on the sensible side but not entirely lacking the passionate insanity DNA of the brand. Less heretical than the renowned Lambo SUV anyway.

At the same time, it was a good opportunity for me to pay a personal homage to "La Lidia", which literally means "the art of bullfighting", strongly related to the history of Lamborghini and Spain, my country of origin. Every year I go to "San Fermín", the bullrun week in Pamplona, so I thought I had an easy task in translating the language of the body of a bull, its horns or the bullfighter's cape into the shape of the car. After the first weeks of sketching, these curvy almost sinuous forms turned out to be a wrong approach that didn't connect with the slab-sided and edgy design language of current Lamborghinis.

Many of my sketches had typical low supercar proportions, and when I tweaked them to fit the package, the overall character of the shape resembled that of a bull breaking into a run. Great, but I still needed a different surface language. I dug more into the topic and found a crisscrossing pattern repeated through the act of being gored (or corching in brave driving terms). From the stitching in a wound and the human and animal skin when magnified, to the actual fibers in a blood clot, this seemed a possible styling feature that I had never seen before applied extensively on a car design. I was also very inspired by the movie "300", another example of "beautiful violence". Spartan helmets have these engraved crossing lines. Applying this theme to the design while refining the clay model would be a great study on continuity, making use of the mentioned pattern in order to create continuity from side to side, front to back, top to bottom, all around the body, not unlike the rope around a body in bondage fashion, a topic as controversial as bullfighting. Because like San Fermín regular, Ernest Hemingway put it: "Anything capable of arousing passion in its favor will surely raise as much passion against it".

Coincidentally, he also believed that: "There are only two sports: car racing and bullfighting. The rest are mere games".

STILE ITALIANO GIOVANI
2008





Shashwath Bolar

TRIOBA 2+1

26 anni
India

tavola 1
tavola 2

TERZO CLASSIFICATO
THIRD CLASSIFIED

La Trioba 2+1 è una vettura sportiva elettrica per l'anno 2020, a prestazioni elevate e principalmente destinata ai mercati con guida a destra (Regno Unito, India ed altri ancora). È in grado di mutare la percezione nei confronti delle vetture elettriche, da qualcosa che viene considerato come una noiosa "SCATOLETTA VERDE" a qualcosa di interessante ed unico, in grado di elevare ad una tendenza di moda il fatto di essere verde. Pertanto trae ispirazione dalle forme organiche ed asimmetriche presenti in natura, nel settore della moda e nella scultura.

Lo spazio all'interno è basato sull'intensificazione dell'interazione sociale ed è concentrato principalmente sul terzo sedile. Avvalendomi delle mie ricerche per la Laurea in Design Automobilistico (Università di Coventry, 2006-2007) e di test svolti sugli utenti delle vetture a tre posti, ho riscontrato che i seguenti parametri sono in grado di influire direttamente ed indirettamente sull'interazione sociale, pertanto li ho presi in considerazione nel concepire gli interni:

- Spazio di socializzazione - Distanza fisica - Contatto visivo - Sforzo necessario per ascoltare/essere ascoltati - Sensazione di importanza - Sicurezza percepita

- Disponibilità alla comunicazione - Comfort

Una volta definita la configurazione dei sedili, intorno ad essa ha avuto luogo la progettazione degli esterni, pertanto il Design ha mostrato una progressione dall'interno verso l'esterno. La forma è ampiamente simmetrica e l'asimmetria è stata introdotta in modo tale da non ostacolare l'efficienza in termini di aerodinamica. Le caratteristiche in tal senso comprendono cofano e pannelli della carrozzeria asimmetrici, il che crea interessanti elementi salienti e lascia spazio per il bagagliaio e per la ruota di scorta. Dal lato del passeggero, è presente una porta apribile ad ala di gabbiano, che facilita l'accesso e l'uscita dei passeggeri.

Questa Concept-Car a trazione posteriore è dotata di batterie modulari agli ioni di Litio, che consentono di utilizzare liberamente lo spazio dietro al terzo sedile, andando ad ottimizzare la zona di seduta. La Centralina di Controllo dell'Alimentazione (PCU) fornisce potenza sufficiente alle ruote posteriori attraverso la batteria Posteriore (Potenza = 250KW) e l'unità di trasmissione. Sono presenti prese d'aria per raffreddare le batterie agli ioni di Litio ed ampi sfoghi nella parte posteriore per dissipare il calore proveniente dalle batterie stesse.

A partire dall'anno 2000, sono state lanciate dieci Concept-Car da 3/2+1 posti da parte di quasi tutti i principali Costruttori di Primi Impianti (OEM) nei vari saloni automobilistici in tutto il mondo, tali come Jeep Treo, Renault Zoe, Wind, Nissan Urge, Pivot, Volvo 3CC, Ford Reflex, ecc. Ciò dimostra chiaramente una tendenza in crescita verso questo nuovo segmento di vetture.

Inoltre, le varie ricerche hanno dimostrato che le famiglie aventi un unico figlio risultano essere tendenzialmente in aumento in tutto il mondo ed anche che la presenza media di passeggeri sulle vetture ha avuto un calo (la presenza media di passeggeri per ogni vettura nel Regno Unito è passata da 1.64 a 1.59 fra gli anni 1985/86 e 2002/03) - Fonte: DfT - Valutazione Mirata degli Spostamenti Personali 2005. Considerata la velocità con cui le nostre risorse naturali si stanno esaurendo, è davvero assurdo costruire vetture che vadano ad appagare eccessivamente le nostre richieste, invece di puntare a soddisfare le nostre esigenze. Ciò dimostra chiaramente la potenzialità elevata delle vetture a 3 posti nel prossimo futuro. Dopo aver ultimato gli abbozzi definitivi, le presentazioni ed i disegni inerenti l'allestimento, nel giro di 6 settimane è stato realizzato un modello in gesso in scala 1:4. Successivamente è stato fatto uno stampo per ottenere un modello FRP (in polimeri a fibre rinforzate) partendo dallo stampo stesso. Il modello FRP è stato poi sottoposto ad ulteriore sabbiatura, lucidatura a mano, verniciatura e rifinitura, fino a giungere al modello definitivo in scala 1:4.

The Trioba 2+1 is a high performance electric sports car for the year 2020 mainly for the right hand drive market (UK, India and others). It changes the perception of electric cars from something which is perceived as a boring "GREEN BOX" to something interesting, unique and makes being green a fashion statement. So it derives its inspiration from organic and asymmetrical forms in nature, fashion and sculpture.

The interior space is based on enhancing social interaction and focuses mainly on the third seat. From my MAAutomotive Design (Coventry University 2006-2007) research and three seat user tests, it has been found that the following parameters affect social interaction directly and indirectly and these have been considered while designing the interiors:

- Social space - Physical distance - Eye contact - Effort required to hear / be heard - Sense of importance - Perceived safety - Openness to communication - Comfort

Once the seating layout was established, the exterior was designed around it, hence designing inside out. The form is largely symmetrical and asymmetry is introduced in such a way that it does not hamper aerodynamic efficiency. The features include asymmetric body panels and bonnet, which creates interesting highlights and provides space for boot and a spare wheel. The non-driver side has an asymmetrical gull-wing door which provides easier ingress and egress for occupants.

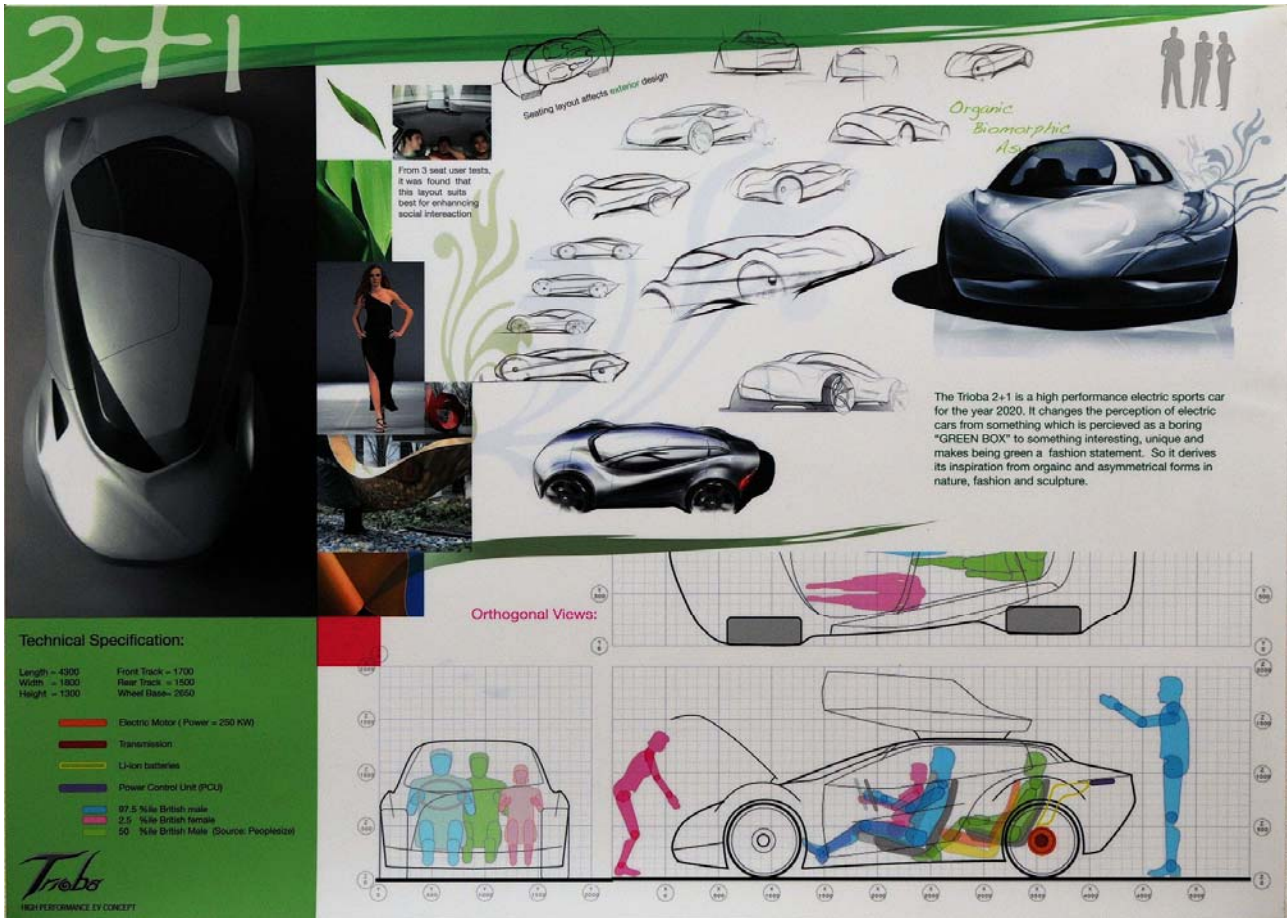
This rear driven concept has modulated Li-ion batteries, which gives the freedom to use space behind the third seat in such a way that optimizes seating space within. The Power Control Unit (PCU) provides sufficient power to the rear wheels through the Rear battery (Power = 250KW) and transmission unit. Air-intakes are provided to cool the Li-ion batteries and large vents are provided at the rear for dissipating heat from batteries.

Since 2000 there have been ten 3 seat / 2+1 concepts launched by almost all big OEMs (Original Equipment Manufacturers) in various motor shows around the world like the Jeep Treo, Renault Zoe, Wind, Nissan Urge, Pivot, Volvo 3CC, Ford Reflex, etc. This clearly shows an upward trend for this new segment of cars.

Moreover, research shows that one-child family is a growing trend all over the world and also the average occupancy in cars has gone down (The avg. occupancy per car in UK has gone down from 1.64 to 1.59 between 1985/86 and 2002/03) - Source: DfT - Focus on Personal Travel 2005 - Looking at the rate at which our natural resources are getting depleted, it is ironical to build cars that over-saturate our demands rather than meet our needs. This clearly shows the huge potential for the 3 seat cars in the near future. Once final sketches, renderings and package drawing was done a quarter scale clay model was done in 6 weeks. Later, a mould was taken and an FRP model was created out of the mould. Further sanding, hand polishing, painting and finishing was made on the FRP model to arrive at the 1/4 th scale final model.

STILE ITALIANO GIOVANI





2+1

Exterior Design: Technology & Features

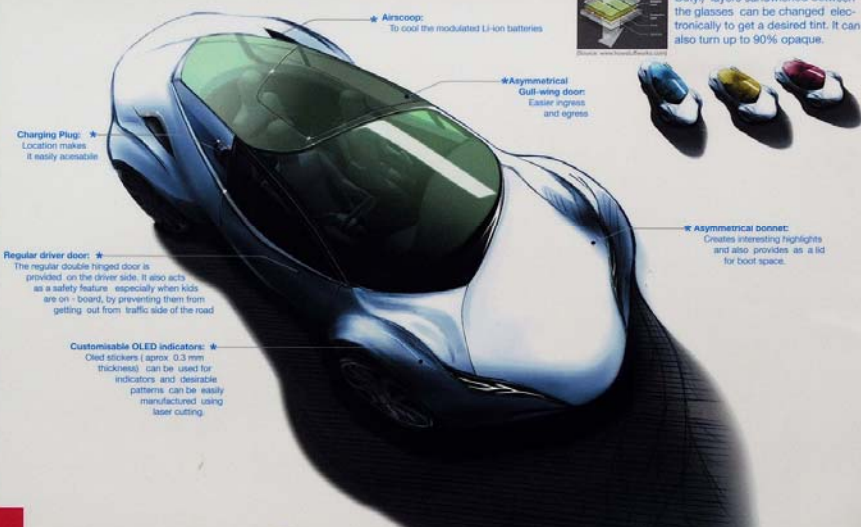


1/4th scale hard model, casted in FRP, polished, painted and taped

The interior space is based on enhancing social interaction and focuses mainly on the 3rd seat. From research and 3-seat user tests, it has been found that the following parameters affect social interaction directly and indirectly. These parameters were considered while designing the interiors.

- * Socio pleasure
- * Physical distance
- * Eye contact
- * Effort required to hear / be heard
- * Sense of importance
- * Perceived safety
- * Openness to communication
- * Comfort

Triobo
HIGH PERFORMANCE BY CONCEPT



Charging Plug: Location makes it easily accessible

Regular driver door: The regular double hinged door is provided, on the driver side. It also acts as a safety feature, especially when kids are on-board, by preventing them from getting out from traffic side of the road

Customisable OLED indicators: OLED stickers (approx. 0.3 mm thickness) can be used for indicators and desirable patterns can be easily manufactured using laser cutting

Air scoop: To cool the modulated Li-ion batteries

Asymmetrical Gull-wing door: Easier ingress and egress

Asymmetrical bonnet: Creates interesting highlights and also provides as a lid for boot space.



Customizable Glazing: The property of PVB (Poly Vinyl Butyl) layers sandwiched between the glasses can be changed electronically to get a desired tint. It can also turn up to 90% opaque.



Interior Concept:



BOSE Social Surround System (SSS): The SSS enhances the interaction among the occupants by amplifying everyone's voice by placing microphones and speakers in key locations (Please see fig above).

Configuration:

The Triobo 2+1 has a versatile interior and can be configured to suit various needs. The third seat can be adjusted to be used as a storage space. It can be moved front or down to accommodate any one from a child to an average adult. The baby buggy cum car seat can be easily dismantled and the frame can be stored in the front boot.

