

Μια όλη ματιά

Όπως φάνηκε στο πρόσφατο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού, κυρίαρχη τάση των καιρών εξακολουθεί να είναι η επιμειξία τύπων. Ολοένα και περισσότεροι κατασκευαστές διασταυρώνουν υπάρχουσες τυπολογίες με εκείνη των SUV, δημιουργώντας νέα παραδείγματα crossover. Το πρωτοπόρο στον τομέα των πολυμορφικών Renault Espace μεταπηδά στην κατηγορία των crossover, καταδεικνύοντας μια τάση συρρίκνωσης της κατηγορίας των MPV, τα οποία σταδιακά εγκαταλείπουν την ιδέα της αναδιάρθρωσης του εσωτερικού χώρου, διασπώντας τις στοιχειώδεις μόνο δυνατότητες ευελιξίας και την αρχιτεκτονική ενός όγκου.

Κατασκευαστές που διαθέτουν εμβληματικά μοντέλα εκμεταλλεύονται την αναγνωρισιμότητα των αρχετυπικών χαρακτηριστικών τους, αναπτύσσοντας γύρω από αυτά μια ολοκληρωτή γκάμα μοντέλων ως ξεχωριστό brand ή sub-brand, όπως είναι οι σειρές Mini, Fiat 500 και Audi TT, με πρόσφατα μέλη το 500X και το TT Sportback concept. Σε επίπεδο σχεδιαστικής γλώσσας, ακόμα και εταιρείες που διακρίνονταν για την καθαρή γεωμετρία των μοντέλων τους στρέφονται προς ένα δραματικό styling, που εκφράζεται στην έντονα γλυπτική διαμόρφωση των εξωτερικών επιφανειών. Η μορφή δεν προκύπτει από τη διήλωση των όγκων, όσο από το χειρισμό των επιφανειών, συνθετική αρχή που διακρίνεται στις επιμέρους επιφάνειες οι οποίες αφήνονται ελεύθερες έξω από τον κύριο όγκο του οχήματος, όπως στη σχεδιαστική γλώσσα της σειράς «i» της BMW, στις απολήξεις των πίσω φτερών στη Maserati Alfieri ή στις προεξέχουσες πλευρές του

Hyundai Intrado Concept. Οι επιφάνειες που συγκροτούν τη μορφή συχνά επικαλούνται την εντύπωση μιας λεπτής μεμβράνης εν είδει επιδερμίδας, η οποία τεντώνεται πάνω από ένα σκελετό. Χαρακτηριστικές στην περίπτωση αυτή είναι οι προεξέχουσες ακμές, γνωστές στο σχεδιασμό αυτοκινήτων με τον όρο «bone lines» (γραμμές οστών). Φαίνεται πως έπειτα από μια μακρά περίοδο σταδιακής «ενοποίησης» της μορφής, που κορυφώθηκε με την πλήρη ενσωμάτωση των προφυλακτήρων στο βασικό όγκο του αμαξώματος, διανύουμε μια αντίστροφη πορεία, προς την αποδόμηση του όλου και την ανάδειξη ενός συμπλέγματος ρευστών επιφανειών.

Στο εσωτερικό, οι ψηφιακοί πίνακες οργάνων και οι οθόνες αφής συμβάλλουν στη διαδραστικότητα και στις δυνατότητες εξατομίκευσης, αλλά και αφαιρούν από τον παράγοντα του απτικού χειρισμού και της φυσικής ανάδρασης. Ένα μέρος της χαμένης αισθητηριακής εμπειρίας αναπληρώνεται από την αυξημένη έρευνα στον τομέα των υλικών. Η Peugeot, μέσω των Exalt και Quartz, πειραματίζεται με τις αισθητηριακές ιδιότητες υλικών όπως είναι η τσόχα, ο βασάλτης, το newspaper wood και τα υφάσματα ψηφιακής πλέξης, σχεδιάζοντας για όλες τις αισθήσεις και αναζητώντας λεπτές ποιότητες, όπως είναι η παλαίωση και η πατίνα του υλικού. Ας ελπίσουμε ένα μέρος της έρευνας αυτής να εμπλουτίσει το μονότονο εσωτερικό των αυτοκινήτων παραγωγής.

[Διεξοδικότερη ανάληψη στο www.antikeimena.blogspot.gr]



ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΙΑΜΑΔΗΣ

Ο Δρ Γιώργος Λιαμάδης είναι λέκτορας, υπεύθυνος του εργαστηρίου μαθήματος Βιομηχανικού Σχεδιασμού στο Τμήμα Εικαστικών και Εφαρμοσμένων Τεχνών ΑΠΘ και συγγραφέας του βιβλίου «Πολιτισμός της Αυτοκίνησης: Design & Styling».



ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ: POST-HERITAGE (ΕΙΜΑΙ ΡΕΤΡΟ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΤΟ ΦΩΝΑΖΩ...)

DUCATI SCRAMBLER

Επί της ουσίας, η Ducati υπενθυμίζει το ένδοξο παρελθόν της, αναβιώνοντας ένα πολύ επιτυχημένο εμπορικά όνομα, που με μονοκύλινδρους αερόψυκτους κινητήρες των 250 και των 350 κ.εκ. υπήρχε στην γκάμα της από το 1962 έως το 1968. Κινείται από τον V2 των 796 κ.εκ. του Monster, ο οποίος είναι αερόψυκτος και αποδίδει 87 ίππους. Σύμφωνα με την ιταλική εταιρεία, η Scrambler έχει τη μορφή που θα είχε αν το εργοστάσιό της δεν είχε ποτέ σταματήσει να την κατασκευάζει. Η Ducati έφτιαξε τέσσερις εκδόσεις της ίδιας μοτοσυκλέτας, με μικρές διαφοροποιήσεις στον εξοπλισμό και στους χρωματισμούς τους.