

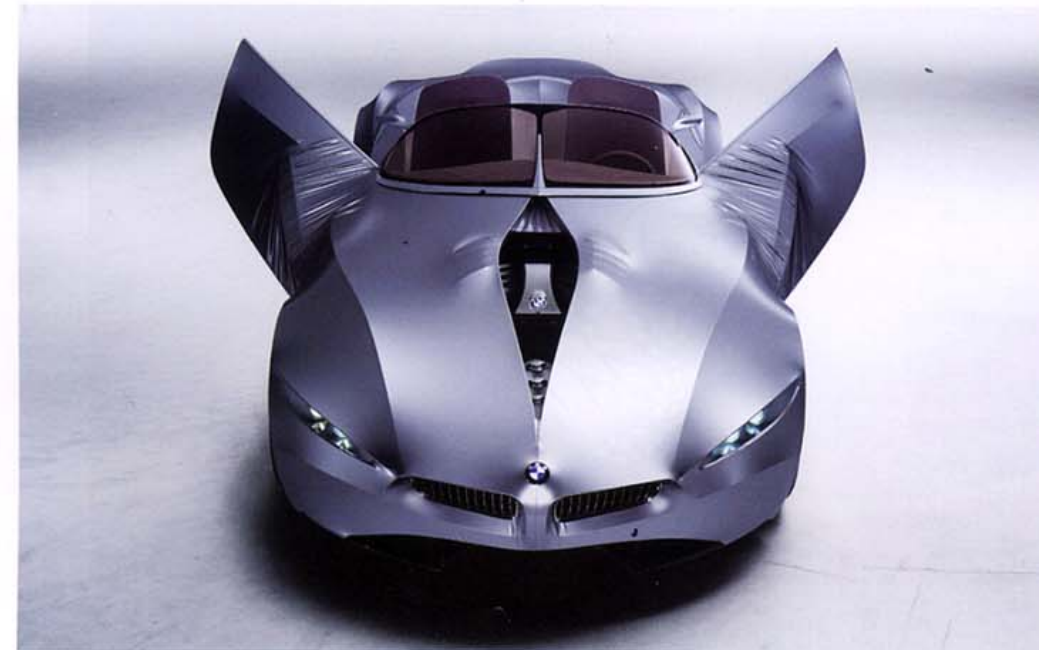
em busca da NATUREZA

Por Fred Carvalho

O automóvel sempre foi um dos símbolos máximos da liberdade. Mas nos últimos anos tornou-se, rapidamente, uma verdadeira prisão. Confortável, com um monte de diversões, comunicação com o escritório, casa ou amigos, mas o trânsito cada vez mais denso torna os deslocamentos cada vez mais lentos.

"Está na hora de mudar, alguma revolução deveria acontecer nas próximas décadas pois é ilógico um passageiro de 80 quilos usar de 1,5 a 2 toneladas para se locomover entre um ponto e outro. Perdemos o bom senso em nome do status, do estilo de vida, da pose", desabafa Luiz Alberto Veiga, um dos bons designers brasileiros com uma bela carreira na Volkswagen, e estada de quatro anos, inclusive, pelos estúdios da matriz alemã.

BMW Gina:
uma pele veste o carro.



Mas esta pureza d'alma de artista não impede que ele veja a realidade: se o barril de petróleo continuar em faixa palatável, abaixo dos US\$ 100 nada vai mudar nas próximas décadas. Novos propulsores, bem como combustíveis, só serão viáveis com derivados a preço proibitivo.

A busca pelo carro compacto, pequeno e confortável, tal com um Fox, um Gol, ou até menores, é um dos desafios dos designers do mundo atual. Se por um lado proliferam os minis de luxo, como Smart, Toyota IQ, Fiat 500, Peugeot 1007, Novo Ford Ka, Citroën C1, de outro existe a busca pelos reais carros de entrada no mercado. Algo intermediário entre o Nano, do grupo Tata, e um Mille modernizado.

"Não pode, em hipótese nenhuma, ser uma moto com cobertura, muito simples. Tem de ser algo novo, em termos de peso, sistema de produção, facilidade de operação", explica Clerdorvino Belini, presidente da Fiat Automóveis.

O carro precisa, no entender de Belini, ser reinventado. Com peso menor precisará de menor potência. Isto permitirá o uso de motores com menos cilindros, com turbos que permitam maior agilidade e dirigibilidade. E o sistema produtivo precisa ser mais simples, com uma nova concepção de montagem desde o projeto.

Todas estas mudanças, ou quem sabe uma revolução na indústria automobilística, passam obrigatoriamente pelo design, pela face externa do produto. "É um processo que lembra muito a moda feminina. Ora são linhas mais retas ora mais curvas até que acontece uma mescla de estilos. E aí começa tudo de novo", conta Veiga.

E cita o desenho premiado do Passat CC, desenhado por Murat Günak, renomado chefe de design da Volkswagen. "Ele estava atrás de linhas mais fluidas, exatamente pelas experiências que passara tanto na Peugeot quanto na Mercedes-

Benz. Já o novo chefe, o Walter de Silva, tem outro estilo com linhas bem mais marcadas, tendência que trouxe da Alfa Romeo, depois Seat e Audi."

O futuro trará veículos ainda mais arredondados, aerodinâmicos, mas com diferenciais para identificar cada uma das marcas de veículos. Uma das alternativas que está em fase inicial são as lanternas com leds, ou mesmo o contorno dos faróis, circulares como os da BMW ou com o requinte da Audi que imita cílios.

"O design exige fluidez pois a natureza não usa ângulos retos", dispara Luigi Colani, o criador do bio-design, em programa da Discovery Channel. Na entrevista seguinte um dos estudiosos da indústria automobilística, dr. Michio Kaku, afirma que "os carros não mudaram nas últimas 8 décadas e é apenas uma caixa sobre rodas".

Para Tom Peters, responsável pelo desenho do Corvette, o lendário esportivo americano, "é impor-

tante entender o design dos carros clássicos para saber como serão os automóveis do futuro".

Cita, como exemplo, o próprio Corvette, em realidade uma garrafa de Coca-Cola deitada. A sequência de curvas e mais curvas cria uma sensualidade a toda prova e isto conquista o consumidor.

Se Veiga vai para o lado da natureza quando diz que o formato do automóvel precisa ser repensado e recriado com inspiração nas soluções dos movimentos dos insetos e animais, tal como os engenheiros aeronáuticos se inspiraram nas aves, Colani acredita que o carro precisa lembrar belos quadris, ventres, seios, ou seja, deve-se buscar no corpo feminino a inspiração para o desenho.

Aliás a figura da mulher sempre evoca boas inspirações para os designers. Tanto é assim que o conceito BMW GINA - *Geometry and Functions in 'N' Adaptations* - é "humano em suas curvas e no jeito humano de fazer as coisas", conta



Chris Bangle, diretor de design da marca alemã.

"Para que precisamos da pele, da cobertura do carro? Ela precisa ser de metal? Qual o motivo de ser sempre da mesma forma?" questiona o designer.

"As características de segurança, rigidez e demais conceitos do projeto de um veículo podem ser fornecidas por estruturas internas, sem a participação da pele. Que pode ser de materiais metálicos, plásticos, algo que dê muita flexibilidade e resistência. E tem de ser leve."

A ideia de Bangle criou este conceito foi fazer com que as pessoas imaginassem em como fazer diferente do tradicional, do convencional.

"A estrutura interna é toda feita, construída e quando pronta tem apenas de que receber esta pele, este material que lembra um tecido, tal sua leveza e adaptabilidade", conta Bangle.

Este material permite maior mutação das diferentes áreas do veículo. O porta-malas, por exemplo, pode aumentar de tamanho através da expansão da estrutura interna em consequência, do esticamento da pele.

Os faróis são como olhos humanos, fecham por completo e quando abrem mostram os sistemas de xênon. As portas, quando abertas, tem sua pele enrugada, mas quando fechadas voltam a esticar. A abertura para acesso ao motor é no que seria a parte superior do capô, como se fosse um ventre feminino.

"A filosofia Gina, de maneira resumida, é ser flexível. É ter um conteúdo 'humano' no veículo. É um pensar flexível, agir de forma flexível. Contexto sobre dogma."

Para Michael Joachim, do MIT, entrevistado pelo Discovery Channel, o conceito é similar ao de Bangle: "O material do carro do futuro é autorreparável ou com uma superfície de tecido para ser fácil de ser consertado. Além disso terá de ser



multidirecional, com movimentos livres tanto para frente e à ré quanto para os lados."

Mais ainda: devem ser fofos, macios, para não acontecer nada a quem for atropelado. "Se a mobilidade é tão importante, porque não pensamos em automóveis que se adaptam às cidades?"

Se Bangle e Joachim questionam o conservadorismo e fazem provocações para reflexões, tanto Veiga quanto Colani acreditam que Syd Mead, que criou os veículos do filme Blade Runner, é o Leonardo da Vinci do design automobilístico.

"Na minha mente o futuro do transporte pessoal é algo totalmente automatizado, que leva passageiro até o destino que ele quer. Algo eletrônico, feito por máquinas, por estradas que são conectadas ou graficamente marcadas para que o computador acompanhe traçando a

rota", conta Syd Mead, o genial designer, ao programa sobre o Carro do Futuro feito pelo Discovery Channel.

"O futuro vai ser um surpresa. O futuro sempre é", diz Mead.

Mesmo com esta afirmação é duro imaginar grandes mudanças no desenho dos automóveis brasileiros nos próximos vinte anos. "Vamos evoluir, aprimorar cada centímetro, mas dificilmente ocorrerá algo que fembre uma ruptura completa. Até pela questão das matrizes, atentas como sempre à manutenção de sua imagem, sem permissão para aventura", comenta Veiga.

"Talvez aconteça algo de novo, surja um processo diferente, alguma invenção que pode mudar muita coisa. Mas é apenas exercício de futurologia", avalia Jackson Schneider, diretor da Mercedes-Benz e ex-presidente da Anfavea.

