

Dopo David Robb, Luciano Marabese e Miguel Galluzzi, tocca a Rodolfo Frascoli commentare 10 anni di design motociclistico: gli anni Ottanta



IL PROFILO

Rodolfo Frascoli

Nel 1980, Rodolfo Frascoli ha 14 anni e una passione smodata per le due ruote. Si iscrive a un Istituto Tecnico Industriale, ma nel tempo libero scarabocchia da autodidatta e si segnala vincendo due volte (1982 e 1986) il concorso di design motociclistico indetto da Tuttomoto. Terminato il servizio militare, entra "a bottega" in uno dei pochissimi (allora) studi di design attivo nel settore moto, lo Studio Marabese (ora Marabese Design). È l'inizio di un'avventura professionale e intellettuale intensissima che lo vedrà attivo protagonista nella definizione dello design e del concetto di numerose motociclette di successo per Gilera (fra le altre: Ferro, DNA, ICE, Nexus), Piaggio (NRG ultima serie, Vespa GT), Aprilia (Pegaso 650, Atlantic 500), Moto Guzzi (Breva 750 e 1100, Griso 1100, Norge, 1200 Sport, Stelvio), Triumph (Tiger, l'ultima Speed Triple), Moto Morini (tutta la gamma attuale), Bajaj, Yamaha Europe (MT-03 special). Sua anche la special su base BMW presentata da *Motociclismo* all'EI-CMA 2006. Con alcune delle moto citate Frascoli ha vinto la Moto dell'Anno e prestigiosi premi di design (Compasso d'Oro, Morotcycle Design Award).

Frenesia

Il decennio che ha prodotto il mondo come è oggi

“**S**e guardiamo le puntate precedenti, è evidente che di rado le moto più belle, o più interessanti dal punto di vista del design, sono anche quelle che hanno più successo. A partire dalla seconda metà degli anni Ottanta, il design riesce finalmente a sincronizzarsi con i gusti della gente, e le belle moto sono anche quelle che vendono. In questo decennio si chiariscono definitivamente le differenze tra auto e moto. Se nel mondo auto è prioritario essere al passo con le mode, nelle moto è prioritario mantenere l'identità, il che porta a volte a fare l'opposto di quel che fanno gli al-

tri: per questo è più difficile evidenziare i trend nella moto. Nel mondo moto la noia non c'è, anche grazie a una componente tecnica più forte, che aiuta molto a differenziare. Le moto restano oggetti tecnici, prima ancora che estetici: basta guardare come cambiano negli anni gli scarichi... la salvezza delle moto sta nella loro 'biodiversità' tecnica; se fai una 4 cilindri in linea sportiva, puoi solo lavorare sulla plastica: è il problema che si ritrovano le giapponesi alla fine del decennio. Ma questi restano anni di grande varietà estetica proprio perché sono prima di tutto gli anni della massima innovazione tecnica: monoammortizzatore, doppio disco, telaio doppio trave laterale, monobraccio, sospensioni

Malaguti Fifty HF (1983)



La banda del tubo
Negli anni Ottanta la Vespa resta popolare fra i quattordicenni, ma il top sono i costosi ciclomotori a marce, soprattutto enduro. Con il Malaguti Fifty e i suoi innumerevoli cloni esplose la moda dei "tuboni" (con riferimento al grosso telaio-serbatoio): ottimo compromesso tra immagine, prestazioni e prezzo, perfetti da personalizzare, spopolano tra i giovanissimi.

IL DESIGN NEI SIMBOLI DELL'EPOCA

Il design in secondo piano

Gli anni Ottanta sono probabilmente quelli in cui il design comunemente inteso vive il suo momento più buio. La crescita economica e industriale ha leggi severe da rispettare, leggi basate su grandi numeri e che inseguono il massimo profitto con la minima spesa possibile. Spinta dai venti del *reaganismo* negli USA e del progresso tecnologico in Giappone, questa tendenza emerge con grande evidenza sfociando in un processo di razionalizzazione della progettazione che va a scapito, purtroppo, della qualità e soprattutto del contenuto emozionale del prodotto. È evidente nel campo automobilistico, che esce in modo quasi brutale dai fasti della *bella carrozzeria italiana* del decennio precedente per entrare in un'epoca a dir poco austera, tutta "riga e squadra". L'uso della plastica nera per paraurti, mascherine e modanature ridefinisce la fisionomia dell'auto e ne abbassa l'immagine a livello di oggetto qualsiasi, che lascia intravedere il suo futuro di rifiuto industriale. È anche l'epoca delle *piattaforme comuni*, delle *gamme a fetta di salame* (un'estetica per tutti i modelli, distinti per dimensione e dotazioni) in cui Fiat sembra trovarsi perfettamente a suo agio, abbinando innovazioni tecnologiche

del nuovo

per le due ruote è un periodo di grande fermento e sperimentazione

Upside-Down, anti-dive, ruote da 16"-18" e poi da 17"-17". Non tutte queste novità restano: l'anti-dive tramonta quando le sospensioni arrivano ad avere un'idraulica decente, e le ruote da 16", che avevano vinto in 500 nel 1981 con Lucchinelli, su strada denunciano limiti di stabilità che spengono presto la moda. Ma è una rincorsa continua a fare di più, a esplorare temi nuovi – basti pensare alle Yamaha V-Max e TDR – che ha reso tutto più difficile in seguito, quando è arrivata la prudenza e le strade alternative si sono ridotte. Venendo alle moto del decennio, bisogna distinguere la prima metà dalla seconda. Fino al 1985-'86 il contesto è abbastanza 'sporco': è un periodo di passaggio in

*cui ci sono pochi modelli di pregio e una grande massa anonima, non solo dal Giappone: la crisi è prima di tutto delle aziende italiane. Guzzi, Ducati, Benelli, Morini sono in vistoso affanno, e la stessa Vespa PK viene vissuta come un passo indietro, una delusione. Nel campo dei ciclomotori, è Malaguti che azzecca l'idea giusta con il **Fifty**, che diventa l'icona dei 50 cc di quegli anni. Semplicissimo e più imitato della Settimana Enigmistica, fa sognare i ragazzini stanchi del fenomeno dei 50 da regolarità degli anni Settanta, per le sue prestazioni e... le enormi possibilità di preparazione. Carburatore da 19", scarico ad espansione e suono gasante e ci si poteva mettere dietro anche qualche 125. Figo e*

ribelle, off limits per i secchioni seduti in prima fila, fu la scuola di gente come Luca Cadalora.

“ In generale, però, in pochi sembrano avere le idee chiare. Kawasaki vive ancora sul successo delle sue sportive, la serie GPZ che parte dal 1982 con la 750 (di cui il film Top Gun lancia la versione Turbo) e 900 e culminata nella **GPZ 600 R**: bella, compatta, innovativa anche nel layout del telaio, denuncia tutta la mancanza di visione della Casa quando arriva il momento di sostituirla: le GPX non solo perdono personalità, ma arrivano a nascondere il telaio: su una sportiva, un errore madornale. Di Suzuki si salvano solo la serie 'replica' GSX-R e la **1100 Katana**.



Kawasaki GPZ 600 R (1985)



Suzuki 1100 Katana (1982)

volte al risparmio con un sapiente uso della comunicazione e del marketing. Un periodo di successi commerciali si traduce così anche nel momento in cui una delle nostre aziende più importanti compromette la propria immagine con prodotti di qualità mediocre, fino quasi a diventare sinonimo di inaffidabilità. Altri settori vivono invece una riscoperta dell'ornamento e del colore. Proprio in Italia Ettore Sottsass fonda il Gruppo Memphis con l'intento di creare uno stile internazionale e pluriculturale: le fortunatissime collezioni di pezzi d'arredamento vedono la partecipazione di nomi illustri, ma questa felice parentesi segna anche l'epoca del *fuori tempo* dell'Italia rispetto all'approccio progettuale pragmatico del resto del mondo, che si tradurrà anche nel gap tecnico che ci allontana dai nuovi settori come l'elettronica, che in questi anni esplose in tutta la sua potenzialità. Il computer entra nelle case grazie al crollo dei prezzi e ai giovanissimi, cui si rivolgono prodotti come il Commodore 64 anche attraverso canali di vendita inconsueti (come i grandi magazzini) e trascinandosi dietro il boom delle console e dei videogames. Si alimenta una cultura audiovisiva

SEGUE A PAG 50



Libreria "Carlton", Memphis, 1981

Yamaha XT 600 Z Ténéré (1983)



Destini diversi
Figlie della passione per le corse africane (ma di epoche tecniche diverse), Yamaha Ténéré e Honda Transalp sono diventate icone di un modo nuovo di intendere la moto; la Ténéré fu però abbandonata da Yamaha, mentre la Transalp ha saputo rinnovarsi fino ai giorni nostri.

Honda XV 600 Transalp (1987)



La Katana, opera dei tedeschi di Target Design, resta una moto più innovativa che bella, ma si aggiudica anche la palma di prima semicarenata sportiva dell'era moderna, anticipando di un soffio la Honda VF750R dell'82. Soprattutto, però, rappresenta una svolta per l'integrazione cupolino-serbatoio e il dislivello con la sella, che permette di stare 'dentro' la moto e non più sopra. Il serbatoio che 'spinge' verso il pilota è una forte innovazione; moderno anche il cruscotto, piccolo come quelli di oggi; sono invece meno riusciti il parafango anteriore e la zona centrale, che sembra pensata da un designer non motociclista.

“ Anche Yamaha fino al 1985 offre poco: sostanzialmente solo la RD 350 e la **XT 600 Z Ténéré**. Quest'ultima as-

IL DESIGN NEI SIMBOLI DELL'EPOCA

SEGUE DA PAG 49

lontana da valori naturali, ben celebrata dagli eccessi espressivi della musica (heavy metal, pop elettronico...). In questo turbinio di entusiasmo tecnologico cresce l'individualismo, una tendenza che la miniaturizzazione dei componenti elettronici riesce a sfruttare e potenziare con prodotti come il Sony Walkman, un fenomeno culturale senza precedenti che determina un vero e proprio *lifestyle*. Un'altra categoria destinata ad esplodere è quella degli orologi da polso: dal Giappone arrivano quelli ultratecnologici con aziende come la Casio, che propone i primi modelli con schermo digitale, con calcolatrice incorporata e persino a carica solare. Un concetto opposto è invece alla base del fenomeno Swatch, collezioni di modelli economici, frutto di un'attenta riprogettazione (i componenti vengono ridotti della metà rispetto allo standard) e soprattutto di uno stile casual che trasforma l'orologio in un simbolo di apertura mentale, un oggetto di moda e una fortunata intuizione commerciale che raggiunge il culmine con la nascita dei primi negozi monomarca negli USA, gli Swatch Stores.



Commodore 64, 1982

surge a simbolo della moda dei raid africani, che in quegli anni sono anche più popolari del Mondiale di velocità. La Ténéré non è proporzionata, per via del maxi-serbatoio: ma è proprio la sproporzione del serbatoio a renderla eccitante come una maggiorata. Il resto lo fa la grafica, veramente indovinata, sia della carrozzeria che della ciclistica.

“ Il 1985 è però il giro di boa del decennio anche dal punto di vista stilistico. A dare una scossa è soprattutto Honda, che in questi anni dà forse il suo massimo di sempre, elargendo lezioni di design e di tecnologia a tutti mentre domina sulle piste del mondiale e alla Dakar. Solo Yamaha tiene botta, grazie a una fortissimo impulso tecnologico di base: la sospensione Monocross, il telaio Deltabox, il motore Genesis, il sistema ExUp e via dicendo. Ma Honda cala una serie impressionante di assi: nelle entrofuoristrada la **XV 600 Transalp**, che diventa un'icona e

Honda VFR750F (1986)



Honda RC30 (1988)



Sorelle vincenti
Più che con la CBR dalle carene sigillate, la Honda fissa nuovi canoni nel segmento sport con la VFR 750 nella vendutissima versione F (sopra) e nella desideratissima versione R (a fianco), considerata da molti la più bella sportiva di tutti i tempi.



Nintendo Super Mario Bros., 1985

Libreria "Carlton", Memphis, 1981 (pagina 49)

È l'oggetto più famoso della produzione Memphis, il gruppo nato su iniziativa di Ettore Sottsass, autore di questo classico del design. La forma e i colori vogliono rappresentare un nuovo approccio multiculturale al progetto, nel rispetto del fattore umano, delle culture cancellate dal progresso economico (la libreria ricorda un totem di sembianze umane, una divinità indigena). La collezione Memphis ebbe un grande successo di pubblico, grazie anche alla corrispondenza con il gusto comune diffuso negli anni Ottanta da altri media, primo fra tutti la musica pop, con lo stile caleidoscopico e allucinato di una società in rapidissima crescita.

Commodore 64, 1982 (pagina a fianco)

Quella del Commodore 64 è una fortunata storia di successo e strategia tipicamente americana. Il chip grafico pronto nell'inverno del 1981 doveva servire per una nuova generazione di console per videogiochi, ma il presidente Jack Tramiel cancellò il

resiste con poche modifiche per oltre 20 anni; nelle sportive stradali la **VFR750F**, con cui nasce il settore delle Sport Tourer moderne: nata come sportiva, con primizie tecnologiche come il motore V4, la distribuzione a cascata di ingranaggi, il forcellone monobraccio, vale più per il concetto che esprime che per il suo design, non originalissimo ma molto equilibrato. La sua trasformazione in sport-tourer è legata anche alla nascita della sorella race replica VFR750R, più nota come **RC30**, pensata per gli incontentabili e per correre nel neonato campionato Superbike, che vince all'esordio. Ma questa resta per me prima di tutto la moto più bella e più rappresentativa del decennio. Con una base tecnica inarrivabile e il fascino delle vittorie in pista, la RC30 diventa subito esclusiva, anche perché molto cara per l'epoca. A differenza di molte moto da corsa, è anche esteticamente perfetta: proporzioni e superfici disegnate dal cronometro, nessun fronzolo né dettaglio inutile. Probabilmente la più bella supersportiva dell'era moderna, lascerà un segno molto più profondo di quello che rappresenta il massimo sforzo tecnologico della Casa: la NR750 a pistoni ovali, la cui gestazione durata per tutto il decennio sfocerà all'inizio degli anni Novanta.

“Mentre i ragazzi sognano le grosse giapponesi, comprano però le piccole italiane che, motorizzazione a parte, hanno davvero poco da invidiare: sono le proposte dei Marchi cresciuti all'ombra dei grandi vecchi in affanno: soprattutto Aprilia, Cagiva e Gilera, che iniziano a darsi battaglia a suon di modelli, con una frenesia di rinnovamento che non ha niente da invidiare a quanto fanno i giapponesi. A questo proposito va segnalato anche l'arrivo delle prime 'giapponesi d'Italia', ad opera delle neonate filiali Honda di Atesa e Yamaha-Belgarda di Gerno di



Yamaha RD 500 LC (1985)



IL DESIGN NEI SIMBOLI DELL'EPOCA

SEGUE DA PAG 51

progetto in favore di un vero home computer con una RAM di 64 Kb, il doppio rispetto alla media dei concorrenti. Confidava in un calo del costo delle memorie prima di passare alla piena produzione, cosa che avvenne e consentì una politica dei prezzi tanto aggressiva da annientare la concorrenza, Atari in testa. Il suo stile austero servì a dargli credibilità agli occhi del pubblico anche quando esposto negli scaffali dei grandi magazzini. In poco più di dieci anni ne sono stati venduti oltre 17 milioni di esemplari in tutto il mondo.

Super Mario Bros., Nintendo, 1985 (pagina 51)

I videogames sono uno dei simboli degli anni Ottanta, esplosi nei fenomeni delle Sale Giochi e delle console. Nel 1981 fa la sua comparsa (in Donkey Kong) un simpatico idraulico di origini italiane destinato a diventare la più longeva icona dell'intrattenimento elettronico. Mario e suo fratello Luigi lanciano il genere platform, in cui il protagonista attraversa vari livelli superando osta-

Fiat "Uno", 1983



Honda PC800 Pacific Coast (1989)



Lesmo; soprattutto le prime sono in grado di rivaleggiare con le italiane, impresa non facile dal momento che spesso le 125 sono più belle delle stesse maxi cui si ispirano (ad esempio la Cagiva Freccia C9 rispetto alla Ducati Paso 750). Questa stagione irripetibile è aperta dalla **Gilera KZ 125** del 1986, potentissima e innovativa in tutto: serbatoio sotto il motore, vano portaoggetti al posto del serbatoio, scarico alto, cerchi di disegno originalissimo: la concorrenza invecchia di colpo di due generazioni, anche per la carrozzeria fluida e raccordata in ogni suo elemento. Vendutissima, la KZ divenne la moto dei 'paninari', i ragazzi alla moda.

“ Zenith e inizio del lento ma inesorabile declino del 2T sono però le race replica giapponesi: la Honda NS400R tre cilindri e le quadricilindriche Suzuki RG 500 Γ e **Yamaha RD 500 LC**. La prima è la più performante e segna a lungo la memoria degli appassionati; ma la Yamaha è più bella, oltre ad avere il merito di aver inaugurato il filone nel 1984. Con la Suzuki GSX-R 750 del 1985, ha avuto il merito di portare su strada moto carenate sportive e sexy rispetto a quelle un po' goffe di prima, come la Honda CB1100R.

Intanto la 'voglia di carena' pare non avere fine. Si portano le carene dovunque: nelle grosse tourer che guadagnano consensi; Honda ci prova anche con la **Pacific Coast PC800**, una straordinaria moto automatica... col cambio, troppo in anticipo sui tempi: se fosse stata in vita aggiornandola anno dopo anno, sarebbe stata un successo sicuro. Grazie alla Dakar, le carene valicano la frontiera dell'off-road e la **Suzuki DR 750 Big** inaugura il "becco" che tanto successo riscuoterà in seguito. Nelle sportive si varca la soglia della ca-

Suzuki DR 750 Big (1988)



Bollitore "9093", Alessi, 1985

coli di ogni sorta per salvare la bella di turno dal cattivo di turno, una formula fortunatissima arrivata fino al 3D odierno. Il nome fu scelto per la somiglianza del personaggio con Mario Segali, proprietario dello stabile della sede Americana della Nintendo.

Fiat "Uno", 1983 (pagina a fianco)

Così come negli anni Sessanta l'Italia aveva rappresentato l'eccellenza dello stile, vent'anni più tardi diventa l'emblema di un nuovo approccio industriale: l'automobile perde quasi tutto il suo fascino, le sue cromature e le curve sinuose per trasformarsi in un prodotto qualsiasi, da produrre al minor prezzo e con i ricavi più alti possibili. La Uno concede pochissimo all'estetica, ma le linee di produzione si avvalgono di modernissimi robot e i motori Fire nascono da un progetto all'avanguardia per ingegnerizzazione e riduzione dei componenti. Non a caso la Uno fu presentata a Cape Canaveral, una delle tante idee di marketing che ne favorirono il successo. Nelle diverse serie, ne sono stati prodotti più di 8 milioni di esemplari.

renatura integrale (anche per risparmiare sui costi della ciclistica che rimaneva nascosta): nel 1986 Honda e Ducati se ne contendono il primato: Honda con le CBR600F e CBR1000F; Ducati con la **Paso 750**, disegnata da Massimo Tamburini e dedicata al pilota Renzo Pasolini. Era più bella della CBR ma soffriva di una base tecnica non all'altezza: il vero DNA Ducati si vedrà solo più avanti, con la 916, e la Monster, dopo aver scoperto che la plastica perde sempre contro il ferro...

“ Comunque in questa euforia è comprensibile che siano anni di moto non riuscite da tutte le angolazioni. Il passaggio dal nudo al carenato viene fatto con carene piatte, bidimensionali, che funzionano nelle viste laterali ma molto meno nel tre quarti; inoltre comincia a porsi il problema dello 'sguardo', che il fanale rettangolare non riesce a dare. Bisogna attendere il faro-occhio, come già si vede nell'Endurance, ma in Italia ci sono problemi di omologazione fino al 1987; la prima a sfruttare la liberalizzazione è di nuovo una piccola Casa, Aprilia, sulla sua **Tuareg 125**; gli altri seguono. Aprilia è prima anche con la forcella rovesciata su una moto 'stradale', la AF1 Sintesi 125 del 1988. Sono anni di evoluzione tecnica e stilistica velocissima, con un grande fermento, voglia di esplorare strade nuove, fare tanto; in una parola, entusiasmo. Dal punto di vista stilistico era in un certo senso anche più semplice: bastava vestire di più le moto dei segmenti che c'erano, e cercare di individuare nuovi segmenti. Funziona tutto finché non arrivano i primi buchi nell'acqua, e si capisce che è necessario avere chiaro cosa fare: inizia il ripensamento del ruolo del designer che lo porta finalmente, negli anni Novanta, ad entrare in azienda con un ruolo ben più incisivo di quello che aveva avuto fino ad allora.” ■

Ducati Paso 750 (1986)



Aprilia Tuareg 125 (1987)



IL DESIGN NEI SIMBOLI DELL'EPOCA



Cinelli Rampichino, 1985

Bollitore "9093", Alessi, 1985 (pagina 53)

Fra gli oggetti più famosi dell'intera produzione Alessi, simbolo del lavoro di Michael Graves, il cui approccio disinibito e giocoso ha di fatto determinato sia l'immagine futura dell'azienda che un modo di fare un design felice, adatto a un pubblico colto così come alle masse. L'idea del bollitore è semplice e geniale: quando l'acqua bolle, l'uccellino si anima, fischia e si agita; l'oggetto d'uso quotidiano diventa vivo per non svolgere più solo la funzione per cui è progettato, ma anche per fare compagnia e allietare la vita di tutti i giorni.

Cinelli Rampichino, 1985 (a fianco)

Il fenomeno della mountain bike è esploso in Europa con circa un ventennio di ritardo rispetto agli USA. In California nomi come Gary Fischer e Tom Ritchey reinventano la bicicletta modificando la geometria del telaio (ottenendo la migliore efficienza di sempre) e introducendo il cambio. In Italia è solo a metà degli anni Ottanta che la mountain bike fa la sua comparsa, grazie all'intuito commerciale e alle competenze tecniche di un Marchio storico del ciclismo, Cinelli, a cui si deve, tra l'altro, il primo pedale a sgancio rapido. (Davide Diliberto)