Rodolfo Frascoli, 52 anni, nel suo studio-living in provincia di Varese. Accanto alla tavoletta grafica, alcuni dei modellini di moto e scooter disegnati in oltre vent'anni di carriera.

RODOLFO FRASCOLI

SAMURAI

DIETRO LA NUOVA SUZUKI KATANA CI SONO LE MATITE DI RODOLFO FRASCOLI, UNO DEI DISEGNATORI ITALIANI INDIPENDENTI PIÙ PROLIFICI E CONOSCIUTI A LIVELLO INTERNAZIONALE. COME UN RONIN, MA IN ACCEZIONE POSITIVA, LAVORA IN UN AMBIENTE CONGENIALE PER METTERE A DISPOSIZIONE DEI GRANDI MARCHI L'ARTE AFFILATA DEL DESIGN MOTO.

testo Paolo Sormani, / **foto** Niccolò Rastrelli

Come sciabolare la naked postmoderna Suzuki in tre mosse: sketch bidimensionale, modellizzazione delle sovrastrutture in clay, versione definitiva tridimensionale.

Disegnare, disegna. Eccome. Rodolfo Frascoli vive in un organismo materiale che ha concepito da sé. La casa trapezoidale con annesso studio, a un piano: così le moto possono girare in ogni stanza. Gli arredi. Nella grande sala chiara e luminosa i quadri del padre Giulio, pittore operaio e di talento. L'unico punto di rosso è una Moto Guzzi Griso, alla quale è legatissimo. Nel bene e nel male: come designer dice di avere il pregio e il difetto di mettere sempre in discussione tutto quello che ha fatto. E ha fatto molto: per Guzzi anche Norge, Stelvio e Breva; per Triumph la prima Speed Triple codacorta e la Tiger 1050, svariate Moto Morini, la Vespa GT250, la special VR46 MYA per Valentino... La sua storia professionale è un tazebao che segue i contorni della scrivania, nello studio dalle pareti bianche e i grandi vuoti, perché le idee hanno bisogno di spazio per fluttuare. Frascoli porta i suoi 52 anni con l'aria e il fisico di un ragazzo con i capelli precocemente imbiancati. A 12 sognava di disegnare auto per tutta la vita. Poi incontrò la moto e fu amore totale. Come quello per la Suzuki Katana. Quando la vide per la prima volta nel 1980, ne restò *« folgorato. Mi creò un turbamento. Non perché mi piacesse, ma perché era così diversa e di rottura. »* Si è sentito dire che passerà alla storia del design moto per la nuova Katana 1000. Suona un po' riduttivo, per quello che ha fatto ieri e per il bello che deve ancora venire. È vero però che la storia della "sua" Katana ha corso sulla lama affilata di una scommessa. *« Erano cinque-sei anni che sognavo di farla. Il mercato ispirato al classico si stava muovendo dagli anni Sessanta agli Ottanta. Sentivo che era il momento giusto, con Suzuki avevo già fatto diversi progetti. Se avessi proposto uno sketch come indipendente non sarebbe stato approvato, così nel 2016 mi posi l'obiettivo di presentare una moto completa. Da solo non ce l'avrei fatta, ne ho parlato con gli amici di* Motociclismo *e abbiamo avuto l'aiuto di Engines Engineering. Suzuki ci ha fornito una moto su cui lavorare, siamo riusciti ad arrivare a un prototipo funzionante e con piccolissime modifiche, nel giro di due anni è andata in produzione. »*

Cos'è stato preservato del concept originale di Hans Muth?
Tutto è stato fonte di ispirazione, tranne la coda. Anche le parti che mi disturbavano in realtà sono state d'aiuto, capita spesso a un creativo. Qualcosa prima ti urta, poi tira fuori idee nuove. Avevo pensato a una coda che fosse più vicina possibile alla Katana originale, ma mi sono reso conto che non era innovativa, così l'ho scartata. Quei concetti messi su un layout di oggi non potrebbero funzionare. Se ci pensi, forse fu questa una delle ragioni del relativo insuccesso della prima Katana: c'era una distonia fra lo stile iperaggressivo e modernissimo e la base tecnica tradizionale. Due anni dopo sarebbero arrivati i telai perimetrali, i motori raffreddati ad acqua e i monoammortizzatori. Si poteva osare di più.

La prima Katana 1100 era nata per rompere le convenzioni, con una tensione verso il futuro. Com'è stato riposizionarla nel passato?
Mi sono trovato bene. Era la cosa giusta da fare nel momento giusto. Mi sembrava uno spreco che Suzuki non sfruttasse questa risorsa della sua storia. Forse quella del 1981 è stata una moto più forte del marchio stesso, nel bene e nel male. Il progetto originale era di creare una supersportiva avanzata, erano anni in cui il concetto di retrò non esisteva, si guardava solo avanti. È stato giusto per me guardare indietro come allora è stato per Muth guardare avanti. La Katana 2019 è un omaggio moderno a una moto che quasi 40 anni fa era troppo avanti, perché ha anticipato linee che ancora oggi si ritrovano sulle naked. È così difficile collocarla temporalmente!

Sono entrambe figlie del proprio tempo.
Spero che questa anomalia temporale, questa allegra confusione fra i due progetti, possa essere la chiave del suo successo. •••

CON L'AIUTO DI ENGINES ENGINEERING, FRASCOLI HA PRESENTATO ALLA SUZUKI UNA MOTO GIÀ COMPLETA

Il design della Katana guarda al passato in omaggio a una moto che 40 anni fa era già più avanti degli anni Ottanta.

« ERANO CINQUE, SEI ANNI CHE SOGNAVO DI FARLA »

Dietro la scrivania, un lungo tazebao racconta la carriera professionale del designer lombardo.

« IL CARATTERE È IL SEGRETO DI OGNI MOTO BEN RIUSCITA »

Sopra, al lavoro su uno sketch di naked Husqvarna. A destra, nel garage una Mustang nuova fiammante e le moto che ha disegnato, stavolta in scala integrale.

Proprio nessuna obiezione da parte di Suzuki sul vostro prototipo?
Quando in Giappone videro il primo abbozzo in clay, dissero: bellissimo, ma non abbastanza Katana. Il primo sketch era più moderno, così abbiamo deciso di fare un passo indietro per proporre una moto più comprensibile. È stata una bella esperienza anche per questo, abbiamo avuto tanta libertà. Alla fine quando è stata presentata ai dealer hanno subito detto: fatela.

Se Suzuki ti desse carta bianca per reinterpretare un altro dei suoi classici, in quale sfida ti lanceresti?
La GSX1300R Hayabusa. È una moto veramente fuori dagli schemi, che non possiamo definire bella, soprattutto per un mercato come il nostro: ecco perché potrebbe essere una sfida. È sempre rimasta un'orca, ed è questa la chiave della sua esclusività. Se la reinterpreti con i canoni di oggi, il sedere alto e il muso più appuntito, la svilisci. Non funziona. La sfida sarebbe mantenere la sua postura acquatica bella e moderna, bassa, studiata per velocità che nessuno raggiunge.

Ci sono moto mai venute alla luce che ancora ti bruciano?
Negli ultimi quattro, cinque anni ce ne sono state un paio, una sportiva e una a manubrio alto, che avrebbero anticipato i tempi. Non sono arrivate alla produzione per circostanze sfavorevoli, ma di solito cerco di non avere rimpianti.

Anche la GPX 200 Racer vista a EICMA è nata da una tua proposta?
No, è di un cliente thailandese. Si tratta di un mercato in evoluzione incredibilmente veloce, quattro-cinque volte di più rispetto a quello europeo. Hanno una fame pazzesca di novità ed è letteralmente esploso il concetto di cafe racer, dieci anni dopo di noi. Vedi un sacco di rider con il giubbotto giusto, il casco figo.

Gianandrea Fabbro, l'uomo che ha pennellato la Panigale, è passato all'indiana Bajaj. Quali opportunità offre il mercato della moto asiatico a un designer indipendente?
L'Asia non è una novità. Cominciai a lavorare con l'India nel 2001 quando ero ancora nello Studio Marabese, in seguito con aziende cinesi. Con il mercato indiano le cose si sono evolute in maniera molto rapida. Da molti anni l'Asia ci chiama, specie nelle auto.

Ecco, a proposito di auto: l'arrivo dell'elettrico e della guida autonoma rivoluzionerà il modo di disegnarle. E le moto?
Se ti riferisci alle batterie, dipende da cosa stai disegnando. Una naked è motore con il resto intorno, quindi con l'elettrico devi cambiare approccio. Harley ci ha mostrato cosa può succedere con la LiveWire, ha giustificato i volumi della parte centrale senza mostrare un pezzo di plastica. Ci sono tipi di moto che funzioneranno meglio di altri, vedi le granturismo carenate. Credo che l'elettrico si adatterà molto meglio agli scooter e ai veicoli da commuter. Ho visto tantissima roba all'Eicma, forse troppa, mi ha fatto venire in mente i primi anni Novanta quando noi designer ci siamo ritrovati a disegnare i primi scooter 50 con le scocche di plastica, ricordi il Peugeot Metropolis? Era uno straordinario foglio bianco. Al Salone di Milano ho rivissuto la stessa sensazione con le elettriche. Decine e decine di concept, anche stravaganti: molti però mi sembravano disegnati in fretta, magari da studenti, senza un pensiero. Una volta a casa già non ne ricordavo il nome, Bix, Dix… Non credo che l'elettrico riuscirà a stravolgere lo stile e aggiungere innovazione su innovazione. Ho l'impressione che l'anno prossimo molte di queste proposte avranno già... preso la scossa. Il fatto è che creare un bel serbatoio è facile, ma l'armonia generale e soprattutto il carattere forte sono la chiave di una moto riuscita. Questo varrà ancora di più nel futuro con l'elettrico.

Se dovessi partire per sempre su una delle moto che hai disegnato, quale sceglieresti?
Se mai ci sarà, con l'erede della Griso. La prima nacque in pizzeria a Legnano. Ho ancora lo schizzo originale, 1° agosto 2001, a lei mi lega un ricordo speciale. Altrimenti partirei su una Bimota tutta mia. MH

ELETTRICO? SE DOVESSE PARTIRE PER SEMPRE, FRASCOLI SCEGLIEREBBE LA "SUA" GUZZI GRISO. O UNA BIMOTA…