

Ferro

MOTO SPECIALI ★ ICONE MINICORRENTI ★ SPECIALI

Prezzo esibir. AT € 13,50 - BE € 10,50 - LU € 9,90 - F-RM € 12,50 - DE € 13,90 - ES € 10,90 - PT (cont.) € 9,90 - CH-FR € 13,90 - CH-Terra € 13,50



L'ESTREMA SINTESI

UNA CAFE, SCRAMBLER, FLAT & BOBBER PER ISPIRARTI

ROAD RACE, FUORISTRADA E OFFICINA: LO SPIRITO DI FERRO

00049
9 772263 1604008
PI. 27-03-2020



ROBA DA CHIODI
LA CRONO CON LE VESPA SUL GHIACCIO



ICONE AMERICANE
MUSTANG E LOW RIDER: CHE STORIE!



GREASER GARAGE
TORNA LA 900 DEGLI ANNI SETTANTA



DESIGNER
FRASCOLI: LE FORME DELLA NUOVA TIGER





DA DESIGNER A DESIGNER

RAFZ INTERVISTA

RODOLFO FRASCOLI

RAFZ — AKA RAFFAELE IANNELLO, PRODUCT DESIGNER E GRAPHIC DESIGNER I CUI LAVORI SI VEDONO SPESSO SULLE RIVISTE, NEI FILM E NEI MUSEI DI ARTE CONTEMPORANEA IN GIRO PER IL MONDO — POSSIEDE VARI FERRI ELABORATI PERSONALMENTE, TRA CUI UNA STREETFIGHTER SU BASE BUELL E UNA TRACKER SU BASE HARLEY.



@rafz



rafz.com

A 14 ANNI, SFOGLIANDO UNA RIVISTA, HA AVUTO UNA “FOLGORAZIONE” PER LE MOTO. OGGI CHE DI ANNI NE HA 54 È UNO DEI DESIGNER DI MOTOCICLETTE PIÙ APPREZZATI AL MONDO. HA DISEGNATO AUTENTICHE ICONE, COME LA NUOVA SUKUZU KATANA, LA TRIUMPH SPEED TRIPLE E LA VESPA GRANTURISMO. NON SI È MAI LEGATO, PER SCELTA, A NESSUNA CASA, MA HA COLLABORATO SIA CON I PIÙ BLASONATI MARCHI EUROPEI E GIAPPONESI, SIA CON QUELLI EMERGENTI CINESI E INDIANI, CHE VENDONO SUI MERCATI LOCALI MILIONI DI PEZZI



www.frascolidesign.com

PHOTO COURTESY FRASCOLI DESIGN / RAFZ

“HO IL DIPLOMA DI PERITO INDUSTRIALE CON IL MASSIMO DEI VOTI MA L’HO MESSO DA PARTE, QUEL LAVORO NON FACEVA PER ME.”



Le analisi scientificamente come farebbe un test rider o ne assapori più semplicemente il piacere di guida?

“Sono fortunato, perché quando me le danno posso provarle con calma. Magari le uso per un mese intero, prima di mettermici a lavorare. Questo lavoro, oltre che essere meraviglioso, è una passione. Per entrare dentro un progetto devi sentirlo tuo”.

Quando è cominciata questa tua passione per le moto?

“Esattamente quarant’anni fa. Adesso ne ho 54 e ricordo che ne avevo 14 quando comprai la mia prima rivista di moto. Fu davvero una folgorazione! La imparai tutta a memoria, persino il listino e i prezzi. Allora decisi che da grande avrei fatto questo lavoro”.

Fino ad allora cosa sognavi di fare invece?

“Mi era sempre piaciuto disegnare, ma prima di imbartermi in quella rivista avrei voluto fare il designer di auto. Ero anche piuttosto bravino. Pensa che, avrò avuto 10 o 12 anni, partecipai a un concorso e ricevetti una risposta ufficiale con cui gli organizzatori mi dicevano che quel disegno secondo loro non era stato fatto da un bambino e quindi venivo squalificato. Fu comunque una bella soddisfazione”.

Ti è sempre piaciuto disegnare?

“Sì, è una passione che ho ereditato da mio padre. Sebbene per mantenere la famiglia facesse l’operaio, ha sempre coltivato la passione per la pittura. Ho appreso la tecnica da lui”.

Cosa hai studiato per arrivare fin qui?

“In realtà non ho avuto la possibilità di studiare design,

perché allora per fare questa professione non c’erano scuole in Italia. C’era l’Art College in Inghilterra, che mi sarebbe piaciuto frequentare, ma i miei genitori non potevano permettersi di mandarmi lì. Così ho preso il diploma di perito industriale. Poi, una volta ottenuto il diploma, anche se conseguito con il massimo dei voti, l’ho messo da parte. Quel lavoro non faceva proprio per me. Avevo fatto quegli studi più che altro per senso di responsabilità, ma avevo la mia passione da seguire. Allora ho raccolto tutti i disegni di moto che avevo fatto negli anni e mi sono presentato a un’Azienda di queste parti che lavorava nel settore delle moto”.

E com’è andata?

“Era lo studio fondato dal designer Luciano Marabese, che ai tempi lavorava da solo. Andai da lui con una valanga di disegni, gli piacqui

all’istante e mi assunse al volo. Da lì è iniziata la mia carriera, avevo 18 anni. Ne sono passati 36 e sono ancora qui, più affamato che mai. Il mio lavoro mi piace davvero tanto”.

Con quali marchi hai lavorato finora?

“Un po’ con tutti. Da quelli più blasonati, europei e giapponesi, a quelli emergenti, soprattutto cinesi e indiani, ma anche taiwanesi e coreani. Ho iniziato a collaborare con il gruppo Piaggio quando lavoravo da Marabese e continuo a farlo ancora adesso. Ho sviluppato molti progetti per tutti i suoi marchi: Piaggio, Vespa, Gilera, Aprilia, Derbi, Moto Guzzi. Ho lavorato tanto anche per la Moto Morini, ho fatto un progetto anche con Ducati e per l’americana Indian. Gli ultimi lavori sono stati per l’inglese Triumph, la svizzera Suter e la giapponese Suzuki”.



FRASCOLI 2014

NELLA PAGINA PRECEDENTE: LA BORDONE FERRARI DISEGNATA PER LA DAKAR 2011, POI RIMASTA A LIVELLO DI PROTOTIPO; LA TRIUMPH TIGER 1050 DISEGNATA CON MARABESE. IN QUESTA PAGINA LA ITALIKA PUMA, PICCOLA CILINDRATA DISEGNATA PER IL COMMITTENTE ASIATICO E OGGI FORTISSIMA IN CENTRO AMERICA.

Hai sempre lavorato come freelance?

“Sì. In realtà mi hanno più volte proposto sia di entrare a far parte dell’azienda, sia di lavorare in esclusiva per loro. Ma non ho mai accettato, sebbene mi sia sempre sentito molto onorato dal fatto che me lo abbiano chiesto”.

Hai paura che legarti a un’azienda limiterebbe la tua creatività?

“Non è tanto quello, è che mi piace fare cose diverse, anche contemporaneamente. Ovviamente dove non c’è conflitto di interessi: non lavoro mai allo stesso tipo di progetto per due aziende concorrenti, non sarebbe serio. Le aziende sanno che si possono fidare”.

Ti è mai capitato che aziende concorrenti ti proponessero progetti simili?

“Sì, ovviamente non ho mai accettato. Quando

un’azienda mi propone un progetto della stessa (o anche solo simile) categoria di un altro a cui sto già lavorando, sono il primo a dire che non posso accettare, senza neanche dare ulteriori spiegazioni”.

Le aziende di moto danno lo stesso brief sia ai loro designer interni sia a quelli esterni?

“Di solito no. Se coinvolgono un designer esterno è perché vogliono che porti idee diverse e non uniformate alla mentalità aziendale. Quando sei dentro a certe dinamiche a volte è difficile pensare fuori degli schemi, quindi un apporto dall’esterno, ovviamente se valido, può essere una soluzione”.

Quindi, anche se volessero assumerti, averti come collaboratore esterno è comunque un valore aggiunto.

“Certo! Anche perché se oggi lavoro su un certo progetto per un cliente, quando magari tra 3 anni farò un progetto simile per un altro cliente, le mie competenze su quel tipo di moto entreranno sicuramente a far parte del nuovo progetto. Non si tratta, ovviamente, di copiare cose e idee passate, questo non succede mai, ma di portare la propria competenza ed esperienza che continua a crescere. In questo lavoro l’esperienza, dopo ovviamente la creatività, è tutto”.

In più di 35 anni ne hai accumulata di esperienza...

“In tutti questi anni ho imparato molto circa l’intero processo di creazione di una motocicletta, dal primo schizzo su carta al momento in cui il mezzo arriva dal concessionario, passando per la modellazione delle superfici preliminari

in 3D a quella manuale del clay, fino alla fase più impegnativa: quella dell’industrializzazione, dove si lavora a stretto contatto con gli ingegneri su quasi tutti i componenti, non solo della carrozzeria ma anche quelli tecnici. E da ultimo ci si confronta anche con i grafici”.

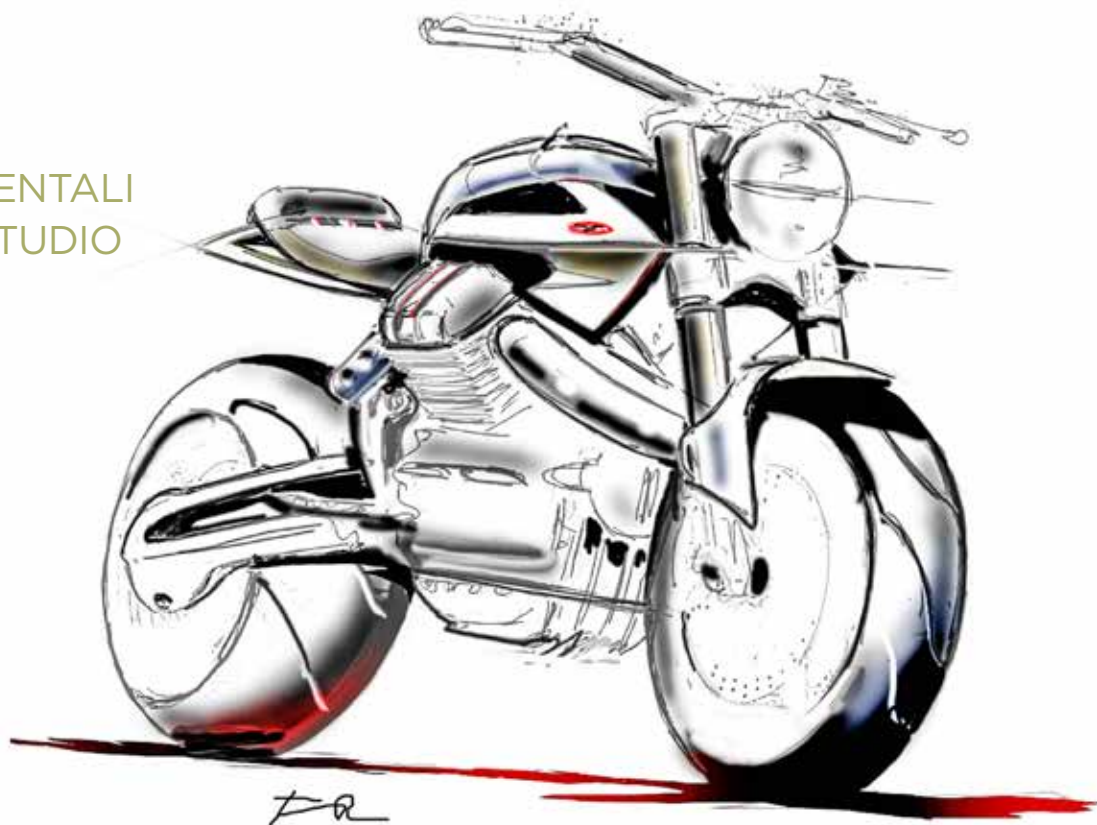
Come è cambiato il tuo lavoro negli anni?

“È cambiato totalmente. Quando ho iniziato disegnavo a mano usando colori a tempera e Pantoni [speciali pennarelli usati dai designer nell’era pre-computer, NdR], adesso uso una tavoletta grafica Wacom, la più grande in commercio, collegata ad un MacBook Pro con Photoshop. Adesso è tutto decisamente più veloce”.

Questa velocità è veramente necessaria?

“Sì, sarebbe impossibile

LE COSE FONDAMENTALI
RIMANGONO LO STUDIO
E L'ESPERIENZA,
BISOGNA ESSERE
UMILI E PARTIRE
DAL BASSO



tornare indietro. È proprio cambiato l'approccio al progetto: quando disegnavi a mano avevi un'idea e cercavi di portarla avanti. Se sbagliavi dovevi ricominciare daccapo e tutto il processo era infinitamente lungo e soprattutto faticoso. Talmente faticoso che a un certo punto te lo facevi andare bene anche se non ne eri convinto al 100%. Oggi invece, con gli strumenti informatici di cui disponiamo, è tutto più immediato e reattivo. Già dai primi schizzi ti si aprono infinite possibilità, puoi sondare moltissime varianti finché non ottieni davvero quello che cercavi. Per non parlare della qualità dei dettagli, prima irraggiungibile”.

Questi strumenti sono come protesi che amplificano in modo esponenziale le capacità artistiche di un designer?

“Esatto. Adesso puoi fare cose che in passato erano impensabili, puoi anche permetterti di lavorare a più progetti contemporaneamente, cosa che prima era fisicamente impossibile. Ovviamente c'è anche il risvolto della medaglia: è vero che questi strumenti amplificano quello che sai fare, ma devi saper fare. Se non hai esperienza o non sai disegnare, questi strumenti amplificano gli errori e vengono fuori dei disastri.

Bene gli strumenti ma le cose fondamentali rimangono lo studio e

l'esperienza, sempre. Bisogna essere umili e partire dal basso. Chi inizia oggi a fare questo lavoro non è detto che sia avvantaggiato solo perché ha degli strumenti che prima non esistevano, le basi rimangono comunque le stesse”.

Quali sono le moto che hai progettato di cui vai più orgoglioso?

“Ce ne sono davvero tantissime, ho fatto così tanti progetti in questi anni. Inizierei dalla Suzuki Katana, che considero una moto speciale per il modo in cui è nata. In genere la collaborazione con le aziende parte da un brief che ricevo da loro. In questo caso invece l'idea di fare

SPESSE LA PRIMA IDEA SI FISSA CON UNO SCARABOCCHIO, E DA LÌ PARTE IL PROGETTO, A VOLTE RIDISEGNANDOLO PIÙ E PIÙ VOLTE DA CAPO; OGGI LA TECNOLOGIA DÀ UNA GROSSA MANO. IN QUESTA PAGINA: L'IDEA DELLA TRACKER PER VALENTINO ROSSI SU BASE XJR 1300 (NELLA PAGINA A DESTRA IL DISEGNO DEFINITIVO); SOPRA: UNA BOZZA DELLA MOTO GUZZI GRISO

quel modello è partita da me. Ho chiesto a Suzuki, con cui ho collaborato in passato, il permesso di fare una concept bike ispirata



SOPRA, LA YAMAHA TRAKER DI VALENTINO: SI CHIAMA MYA, DISEGNATA SU BASE XJR 1300 È ISPIRATA ALLA MITICA FLAT TRACK TZ 750

alla Katana degli anni '80 e l'ho avuto. Successivamente, con l'aiuto del mio amico Alberto Strazzari della Engines Engineering, abbiamo realizzato un prototipo a nostre spese, investendo un anno del nostro tempo. Presentato al pubblico, ha ottenuto un successo così clamoroso che l'azienda giapponese ha deciso di comprare il progetto e di mettere in produzione la moto".

Immagino che soddisfazione vedere in produzione un modello da molti, soprattutto in Giappone, considerato una vera icona...

"Eh sì, sono le grandi gioie di questo lavoro. E pensa che adesso la Katana vende talmente tanto in Giappone che Suzuki ha dovuto rivedere le stime di produzione. Ho provato la stessa emozione anche quando è stata presentata la Vespa Granturismo, che ho progettato per il gruppo Piaggio. È rimasta in produzione, praticamente immutata, fino all'anno scorso, per ben 18 anni. Anche lavorare per questo storico brand è stato per me motivo di grande orgoglio".

Altri progetti che ti hanno lasciato un ricordo particolare?

"La prima che mi viene in mente è la Griso disegnata per la Moto Guzzi: è un progetto a cui sono molto affezionato. Mi dispiace però che poi non ci siano state ulteriori evoluzioni. Io qualche idea l'avevo...".

L'ultima moto che hai progettato?

"Non posso dirti qual è, perché non è ancora uscita. Ma ti assicuro che sarà una bomba, non vedo l'ora che arrivi sul mercato. L'ultimo progetto a cui ho lavorato, tra quelli che sono stati appena presentati, è la nuova Triumph Tiger 900, di cui vado molto fiero".

Hai lavorato anche a progetti speciali?

"Sì. Mi piace ricordare la tracker che ho disegnato per Valentino Rossi. Marco Riva, suo manager nonché mio grande amico da oltre 30 anni, un giorno mi disse che Vale amava la Yamaha XJR1300 e che gli sarebbe piaciuta una moto per andare in giro basata su quel modello. Così è nata la special MYA, che unisce due delle sue grandi passioni: la XJR e il flat-track. Disegnare una special per Valentino è stata un'emozione indescrivibile".

Hai disegnato altri prodotti oltre alle moto?

"Il 95% del mio lavoro consiste nel progettare moto.

DALL'ALTO: LA GPX
DEMON; LA LEEB ONLINE
MOTARD; LA RATOPOWER
PANTHER.

Tuttavia ogni tanto mi capita anche di fare altro. Restando sempre più o meno in questo ambito ho disegnato anche caschi, pneumatici e veicoli leggeri a 3 o 4 ruote”.

E cambiando completamente ambito?

“Ho disegnato bruciatori e caldaie per Riello e per Ariston. E poi ferri da stiro e scope elettriche per Imetec”.

Qual è il tuo apporto specifico in questo tipo di progetti che esulano dal campo motociclistico?

“Le aziende di altri settori mi chiamano a collaborare con loro perché vogliono infondere dinamismo ai loro prodotti che generalmente sono statici. Anche un bruciatore industriale pensato per stare in un seminterrato buio può essere progettato con linee filanti e superfici dinamiche. Aggiungere bellezza agli oggetti che ci circondano è sempre una cosa positiva. E dà valore aggiunto”.

Quali moto, disegnate da tuoi colleghi, ti piacciono particolarmente?

“Mi piacciono moltissime moto, ma se devo fare una classifica direi:





- 1) la Ducati Panigale V2 disegnata da Gianandrea Fabbro;
- 2) la Vespa 946 disegnata da Marco Lambri;
- 3) la Triumph Rocket III disegnata da Chris Hennegan;
- 4) l'Harley-Davidson Fat Boy disegnata da Brad Richards.

Che moto ti piacerebbe progettare in futuro?

“Una moto elettrica che abbia lo stesso carattere e la stessa riconoscibilità di una moto con motore endotermico. Che riesca a far appassionare a quel tipo di motore tutti quei motociclisti che adesso non lo considerano neanche”.

Pensi che una moto così la vedremo a breve?

“L'evoluzione va sicuramente in quel verso. Il problema, oggi, sono la dimensione e il peso delle batterie. Appena la tecnologia renderà disponibili batterie allo

stato solido, gli ingombri, a parità di autonomia, saranno notevolmente ridotti e per noi designer si apriranno nuovi scenari. A quel punto molti dei vincoli progettuali degli attuali veicoli elettrici saranno spariti”.

Cosa avranno le moto in futuro, rispetto a quelle di oggi?

“Immagino che i sistemi di assistenza alla guida si evolveranno ancora e le renderanno più sicure e facili da guidare, permettendo di far avvicinare a questo mondo persone che, per diversi motivi, magari col tempo se ne erano allontanate. E permetterà di attrarre anche una clientela del tutto nuova. Una grande opportunità, quest'ultima, che aprirà le porte a concetti e linguaggi formali innovativi. E noi designer saremo, forse più che mai, tra i principali protagonisti di questo eccitante futuro”. ■

GLI ULTIMI DUE PROGETTI DI FRASCOLI, LA SUZUKI KATANA E LA TRIUMPH TIGER 900

