

# NOI CE LE FACCIAMO

foto di Matteo Cavadini

**LE MOTO PIÙ BELLE E DESIDERATE. ABBIAMO CHIESTO A CINQUE DESIGNER DEL SETTORE DI RACCONTARCI COME VENGONO PENSATE E PROGETTATE. UN'OCCASIONE PER DISCUTERE DEL PRESENTE E RAGIONARE SUL FUTURO DEL DESIGN MOTOCICLISTICO**



## RODOLFO FRASCOLI

Classe 1966, ha iniziato la propria carriera da Marabese Design. Dalla sua matita sono uscite la Guzzi Griso, la Piaggio Vespa Gran Turismo e la Triumph Speed Triple del 2007.

### Come si sta evolvendo il design motociclistico?

«Sarà rimessa in discussione la funzione di tutti i singoli componenti, che interagiranno tra loro al punto da non essere più distinguibili l'uno dall'altro secondo i canoni tradizionali. E sarà sempre più importante il bello che dura nel tempo: non è una banalità perché, tranne pochissimi casi, da un punto di vista stilistico le moto invecchiano troppo in fretta. Ma questa crisi, che sta allungando il ciclo di vita dei modelli, è una grande opportunità di crescita per i designer».

### Quanto conta l'influenza delle forme automobilistiche?

«Tanto. E contano altrettanto i concetti che stanno dietro. Ma è inevitabile considerata la disparità delle risorse in gioco. Però è più difficile trasferire certe caratteristiche su una moto che, a differenza di un'auto, ha tutto a vista: stile, tecnica, ergonomia e funzionalità. Nelle auto l'evoluzione stilistica è supportata anche dalla continua e stimolante crescita del diametro ruote. Per quanto ci riguarda, scooter a parte, abbiamo le mani legate: ve lo immaginate cosa sarebbe guidare una superbike con le ruote da 19 pollici?».

### In che modo la creatività scende a compromessi con le esigenze del marketing?

«Un designer deve essere in grado di tirare fuori il meglio da qualsiasi briefing del marketing. Non deve tenere in considerazione solo quello che piace a lui».

### C'è il bello e basta

La pensa così Rodolfo Frascoli, padre creativo della Bordone-Ferrari M11. Gli esempi del passato? Uno stimolo per disegnare moto ancora più belle.

### Moto come oggetto stilisticamente perfetto o integrazione uomo-macchina?

«Integrazione tutta la vita. Parola d'ordine: connessione. Totale».

### Come dovrebbe essere reinterpretata la moto classica?

«Dipende. La Bonneville è una copia dell'originale ed è perfetta così. Altre necessiterebbero di profondi ripensamenti. Poche cose del passato vanno bene oggi».

### Si disegnano moto per motociclisti sempre più anziani. Quali sono le forme e le formule che potrebbero invece attirare i più giovani?

«Non ci sono forme per motociclisti vecchi e forme per motociclisti giovani, così come non ci sono moto per uomini o per donne. C'è il bello e basta. Al Salone di Ginevra, per vedere la Ferrari, sgomitavo tra appassionati di tutte le età».

### Quali sono le moto del passato da cui prendere spunto?

«Non parlerei di spunti, bensì di stimoli per fare cose più belle di quelle già viste. In ogni caso, sono infinite: tutte le volte che leggo un libro sulle moto del passato scopro qualcosa di nuovo. Il mese scorso, al National Motorcycle Museum di Birmingham, ho perso la cognizione del tempo e pure l'aereo».

### Quali possibilità offrono i nuovi materiali?

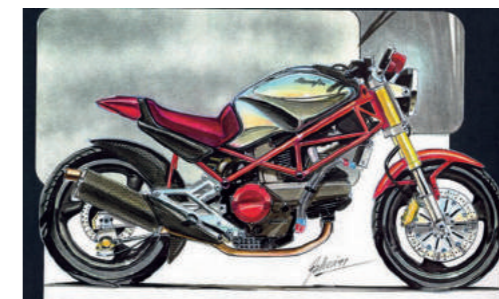
«Spesso sono proprio gli input del designer a stimolare l'evoluzione tecnologica. Stile e tecnica fanno a cazzotti tutti i giorni, ma si amano alla follia perché nessun ingegnere vorrebbe una Panigale con il faro della 851».

### Qual è la città che offre la migliore visione del futuro?

«Motociclisticamente parlando? Tokyo e la California».

### Nel tuo lavoro, quanto conta essere un motociclista, andare davvero in moto, e quanto è importante invece aver fatto studi specifici?

«L'essere motociclisti è fondamentale perché ti ritrovi di default cognizioni di ergonomia e funzionalità. Ricordo quella volta che, guidando un prototipo, mi fermai all'autogrill a modificare col nastro le linee del serbatoio che non correavano come il resto della moto. Aggiungiamo pure lo stimolo generato dal guidare una moto che tu stesso hai disegnato. In strada, sui passi e nei punti di ritrovo vivi il mondo vero, a stretto contatto con i veri appassionati, con chi vive la moto: ascoltarli e confrontarsi con loro è un'occasione preziosa, vale quanto una ricerca di mercato. Per quanto riguarda gli studi specifici direi zero, meglio l'esperienza sul campo: ho ereditato la mano di mio papà, che era pittore, e al Royal College ho preferito la bottega, mangiando penarelli pantone e stucco metallico fino a tarda notte con Luciano Marabese. Vuoi mettere il divertimento?».



## MIGUEL GALLUZZI

Argentino di origine italiana, 53enne, Miguel Galluzzi è famoso per aver creato la Ducati Monster (nel disegno sopra). Poi, fra molte altre, ci sono state la Cagiva Raptor, alcune Husqvarna, la Aprilia RSV4 e la Guzzi California 1400. Ora vive a Pasadena ed è a capo del centro di design avanzato del gruppo Piaggio.

### Quali sono i modelli del passato che reputi fondamentali per il design moto, i punti di riferimento per il presente e il futuro?

«Avrò sempre in mente determinate moto. La Vincent del 1935, per esempio: l'essenza della moto tecnologica. La Britten, nata 56 anni dopo: una grande fonte di ispirazione, che moto! Oppure, la razionalità della Honda CB750 del 1969. Fra le europee, la Guzzi V7 Sport e la LeMans. Le NSU e Maico, la Norton Manx, l'Harley XLCR, la Katana, la Bonneville, le prime GSX-R 750 e 1100, e potrei andare avanti all'infinito. Ogni epoca ha i suoi simboli, ma le moto di oggi sono le migliori di sempre. Siamo giunti a un momento storico di grande mutazione e continuiamo a lavorare duramente».

### Nel tuo mestiere, quanto conta essere veri motociclisti e quanto un ciclo di studi specifico?

«Vengo da una famiglia di motociclisti ed ero motociclista anche prima di scoprire il design: credo che questo sia stato fondamentale per il mio percorso. La conoscenza tecnologica e della dinamica della moto, sapere come questa deve essere fatta per andare in un determinato modo sono state competenze fondamentali. Il design mi ha permesso di tradurre questa esperienza con la matita: la scuola mi ha fornito il metodo per esprimere le idee sulla carta e comunicarle facilmente».

### Altri oggetti di uso comune influenzano il disegno di nuove moto?

«Per fare bene il proprio lavoro il designer deve essere come una spugna e assorbire tutto quello che lo circonda. Nei primi anni Novanta sono stato profondamente influenzato dallo spremi agrumi Juicy Salif di Philippe Starck. Una semplicità travolgente, misteriosa, geniale. Ha rafforzato il mio pensiero sul cosiddetto *good design*: tutti gli oggetti che durano nel tempo hanno la loro forza nella semplicità».

### La moto classica come andrebbe reinterpretata?

«Non va reinterpretata: è il miglior esempio di essenzialità. Oggi chiamiamo classiche quelle

moto che sono belle e basta: semplici, con proporzioni giuste, emozionanti e senza tempo. Un esempio? La 1911 Flying Merkel, ancora oggi risveglia la sensazione di velocità e la sua semplicità è dirompente».

### Non si osa quasi più. Perché?

«È il segno dei tempi che viviamo: questo è un periodo di grandi cambiamenti. Gli equilibri mondiali, certi fino a dieci o 15 anni fa, sono mutati rapidamente e questa velocità fa paura. La crisi economica che hanno vissuto gli Stati Uniti nel 2007 non ha certo aiutato e sta facendo tuttora traballare l'Europa. In un contesto simile, osare è per pochi. Pian piano, però, stiamo arrivando a un'altra dimensione, più vicina ai bisogni delle nuove generazioni».

### Si disegnano moto per persone sempre più vecchie. Come recuperare i giovani?

«I giovani stanno delineando un futuro radicalmente diverso rispetto a quello che ci aspettavamo nei decenni scorsi. I loro bisogni sono altri, non c'entra solo la crisi. Per esempio, a Los Angeles persone tra i 20 e i 30 anni si muovono in bici: una cosa impensabile fino a dieci anni fa, considerato che stiamo parlando della città delle automobili. Ma il lavoro si trova in città, non più in periferia e vivere in città costa meno: ecco perché la bicicletta ha senso! Il mio amico Jeff, qui in California, mi ha raccontato che si è comprato la prima moto a 14 anni lavorando un'estate come lavapiatti. Gli anni Settanta erano un altro mondo. Un ventenne di oggi, se lavora un'estate, riesce forse a comprare un parafango e un manubrio: potrà correre dieci estati dopo. Siamo diventati troppo sofisticati, troppo complessi, troppo esigenti. Siamo passati dalla generazione di *On Any Sunday*, dove la moto era puro divertimento, abbordabile per tutti, ad avere le termocoperte per le moto in garage. Da qualche parte ci siamo persi».

### Come si convive con i vincoli imposti dal pacchetto tecnico di base?

«Il pacchetto è un punto di partenza per la discussione. Il resto del lavoro è un confronto continuo con ingegneri, collaudatori, tecnici, designer, modellisti, meccanici. Si parte da un'idea condivisa, non necessariamente un pacchetto tecnico fisso. E nel caso di designer e modellisti non si dà niente per scontato e si continua a lavorare finché tutti non sono convinti al cento per cento».

### Qual è la città o il Paese che offre il migliore panorama sul futuro?

«La California. Ci sono pochi altri posti al mondo con una tale concentrazione di idee, persone e denaro. In questo momento ci saranno più di 50-60 progetti di mobilità alternativa in sviluppo, piccoli e grandi. Da Tesla a Mission Motors, da SUV elettrici in carbonio alla nuova nave spaziale per i prossimi viaggi su Marte. Entro dieci anni vedremo alcuni di questi progetti in giro per il mondo e nello spazio».