



GUIDARE PER DISEGNARE

Cosa serve davvero per disegnare una bella moto? Creatività, estro, cultura, ma soprattutto una grande passione per le due ruote, e tanta voglia di passare il tempo in sella, per scoprire, chilometro dopo chilometro, bisogni, speranze e desideri dei motociclisti. Parola di Luciano Marabese e Rodolfo Frascoli, passato, presente e futuro del design motociclistico in Italia



Cerro Maggiore (MI) - Davanti alla Moto Guzzi V7 Special con cui abbiamo raggiunto la sede della Marabese Design, a pochi chilometri da Milano, si scatena il dibattito. Luciano Marabese, fondatore dello studio - che vede impegnati anche i figli Riccardo e Roberto - e Rodolfo Frascoli, da oltre vent'anni suo braccio destro, non lesinano commenti, osservando l'ultima nata di Mandello, cui hanno collaborato nelle fasi iniziali di sviluppo: "Il serbatoio doveva essere in metallo" attacca Rodolfo: "E con il bicilindrico di 940 cm³ sarebbe stato un vero V7!". Noi prendiamo appunti, in silenzio. Lasciamo il piazzale per una grande sala riunioni. Luciano e Rodolfo siedono allo stesso lato del tavolo, con davanti due block-notes, fogli bianchi che riempiranno di segni e idee nelle ore passate insieme. Rodolfo: "Lavoriamo due anni avanti, spo-

stati nel tempo. E nel breve periodo di sviluppo di un progetto - di solito non più di tre mesi - dobbiamo scartare forme e tratti che al momento magari ci convincono ma che sono destinati a deludere, che dicono tutto subito. In tre mesi dobbiamo far invecchiare i nostri disegni, le nostre idee, per capire se resisteranno al tempo". Luciano: "La sensibilità nell'individuare ciò che ben presto sembrerà vecchio è innata, ma si accresce grazie all'esperienza. Quello che fanno gli altri è uno stimolo, ma cerchiamo di non seguire troppo i trend. E poi le cose migliori sono spontanee, non si copiano. Noi all'azienda che ci commissiona un progetto cerchiamo di dare qualcosa in più: la nostra forza, infatti, è quella di saper anticipare le idee e le forme che piaceranno tra due anni". Rodolfo: "Faccio un esempio: la Moto Guzzi Griso è un'idea no-

IN SINTESI

LA STORIA DELLA MARABESE DESIGN È RACCHIUSA IN DUE VOLTI: QUELLO DI LUCIANO MARABESE (A SINISTRA), FONDATORE DELLO STUDIO E IDEATORE DI BUONA PARTE DELLA PRODUZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA DEGLI ULTIMI DECENNI, E QUELLO DI RODOLFO FRASCOLI (A DESTRA), 42 ANNI, DA VENTI COLLABORATORE E ORA "DESIGN GENERAL DIRECTOR" DEL PRESTIGIOSO ATELIER MILANESE.

stra al 100%, sviluppata grazie alla libertà che ci era concessa dal rapporto con Ivano Beggio (allora Presidente dell'Aprilia, che aveva rilevato la Moto Guzzi, ndr). Eravamo partiti con l'idea di montare la gomma 200/50 posteriore, ma la trasmissione non lasciava abbastanza spazio. Con una 180/55 il terminale è un po' grande, leggermente sproporzionato, ma fa comunque miglior figura di tanti scarichi aftermarket, troppo compatti, che a volte vedo montati sulla Griso. La Griso è una moto che non è invecchiata, e infatti la 8V riafferma le stesse linee". Luciano: "Certe forme sono vincolate a esigenze tecniche, e le forme più belle invariabilmente non vanno d'accordo con l'ergonomia".

Cosa ne pensate del proliferare di moto che si ispirano a stilemi del passato?

Rodolfo: "Il recupero della storia mi sembrava più necessario qualche anno fa. Adesso basta un modello per marca, sempre che ce ne sia almeno uno degno di essere rievocato. Come esempio di successo ricordo la Triumph Bonneville, frutto di un'azione coerente, che infatti è stata premiata dal mercato".

Qual è il background culturale di un designer di moto? Cosa leggete, cosa guardate?

Rodolfo: "Seguo con grande attenzione il mondo dell'automotive, che ogni giorno presenta qualche novità. Utilizzo un ap-

proccio analitico degli spunti e delle idee che arrivano dalle auto, per capire innanzitutto quali concetti possono essere trasferiti alle moto. Ho scelto di concentrarmi sull'automotive, tralasciando altri ambiti (quello tecnologico o dell'interior design), perché non è umanamente possibile analizzare tutto, sapere tutto, attingere da tutto. Bisogna scegliere, e dato che le auto mi piacciono guardo a quel mondo con particolare attenzione".

DAL BOZZETTO ALLA MAQUETTE

Parliamo delle fasi del progetto, dal primo incontro con il committente alla consegna del lavoro.

Rodolfo: "Innanzitutto, come già detto, il tempo a disposizione di solito non supera i tre mesi circa. Una sola volta, con la Triumph, abbiamo avuto qualche mese in più. Nei tre mesi circa che abbiamo a disposizione dobbiamo fare tutto: dal primo bozzetto alla maquette, cioè il modello tridimensionale, che realizziamo in poliuretano, un materiale adattissimo alla modellazione. In mezzo c'è il lavoro del designer, lo sviluppo delle forme, l'analisi dei particolari, il confronto con il cliente. Poi si passa alla modellazione, che faccio personalmente. Mi chiudo in modelleria e lavoro sul poliuretano, con gli attrezzi da falegname che servono a sgrezzare le forme, arrotondare gli spigoli, far emergere

la moto da un blocco informe, proprio come fa lo scultore partendo dalla pietra".

Disegnate tutto a computer?

Rodolfo: "No, partiamo dalla carta, o schizzo, per poi passare al pc. Io, ad esempio, uso una tavoletta grafica e una vecchissima versione del software di fotoelaborazione Photoshop, che ha tutte le funzioni dell'ultima release". È semplice, veloce, perfetta per disegnare".

È difficile interpretare le esigenze e i bisogni del cliente?

Rodolfo: "Diciamo subito che spesso noi a dare alle aziende lo spunto, a introdurre nuovi modelli. Ragioniamo su una gamma, vediamo uno spazio, mettiamo giù qualche idea e chiamiamo le aziende potenzialmente interessate, quindi siamo attori del progetto fin dall'inizio. La logica che ci guida è che il prototipo deve andare in produzione e portare guadagno al cliente, quindi avere un costo ragionevole e vendere. Tutto questo significa rispettare le esigenze del cliente, che ci ha commissionato il progetto. Di conseguenza presentiamo soltanto modelli effettivamente realizzabili, prestando la massima attenzione a preservare l'identità del marchio. Così facendo siamo riusciti a superare le perplessità di alcune aziende, preoccupate dal fatto che lavorassimo per tanti marchi diversi".

Come vedete il mercato motociclistico del prossimo futuro?

Rodolfo: "C'è un po' di crisi, questo è indubbio. Una situazione del genere, però, può diventare un'opportunità, per chi saprà coglierla: con la crisi, infatti, avranno visibilità e successo solo i concetti giusti, le idee migliori, i costruttori più attenti. Il meglio, dunque, può emergere anche e soprattutto in un momento difficile come quello che stiamo vivendo".

Cosa avete in cantiere per il futuro?

Luciano: "Arriverà una sportiva, probabilmente italiana, che è veramente avanti, come idea, come aerodinamica, in tutto.

Abbiamo messo a confronto il nostro prototipo con due tra le supersportive più interessanti sul mercato e vi posso assicurare che è quindici anni avanti, non esagero. Ma non posso dire di più...Abbiate pazienza, arriverà!".

Quale moto comprenderete per voi?

Luciano: "Io, dopo un incidente qualche anno fa, vado molto meno in moto e infatti mi dedico maggiormente al design nautico... Rodolfo: "Dipende... Devo scegliere tra modelli disegnati da noi oppure posso spaziare? Allora... Fra le moto nate tra queste mura scelgo la Moto Guzzi Griso 8V, senza dubbio.

Tra quelle ideate da altri, invece, la Ducati 1098: non è così avanti dal punto di vista del design, anzi la mia sensazione è che sia arrivata sul mercato in ritardo rispetto a quando era necessario.

Ci hanno messo troppo tempo, però il risultato, per quanto non sia originale, è molto coinvolgente. La 1098 è una supersportiva che appassiona, che conquista".

È tempo di lasciarci, non prima di aver visitato la modelleria, dove sotto eleganti teli rossi si nascondono scooter, custom e sportive che vedremo tra qualche mese sulle strade. Il nostro meraviglioso viaggio tra passato, presente e futuro finisce qui.

UN SOGNO: LA SUPERBIKE DI EUROMOTO



IL REGALO DI RODOLFO FRASCOLI Quando, a intervista conclusa, Rodolfo ci dice: "Vi disegno la moto di EuroMoto, vi va?", rimaniamo semplicemente a bocca aperta, spiazzati dalla sua proposta. Pochi giorni dopo, ecco arrivare in redazione il bozzetto di una splendida Superbike personalizzata per noi. Rodolfo l'ha disegnata partendo da una base Ducati: si possono facilmente individuare, infatti, il telaio a traliccio in tubi d'acciaio e il cilindro posteriore del bicilindrico a V di 90° con distribuzione desmodromica. Intorno c'è una carenatura attillatissima, il cupolino appuntito, con piccoli proiettori polielissoidali ai lati, specchi retrovisori con indicatori di direzione integrati, e un codino che è un vero capolavoro di essenzialità. I terminali di scarico si insinuano sotto la sella, mentre il portatarga è leggero, appena accennato. Gli sfoghi dell'aria calda solcano la carenatura in modo discreto ma efficace, i cerchi a cinque razze sdoppiate impressionano per leggiadria ed eleganza. La dotazione tecnica è, almeno da ciò che si può intuire, di altissimo profilo: forcella a steli rovesciati, pinze Brembo ad attacco radiale, monobraccio posteriore. Grazie Rodolfo!

STORIA DEL DESIGN Tra i tanti modelli usciti dalle matite di Marabese Design, ricordiamo la Gilera KZ, la Moto Guzzi Griso e il tre ruote Piaggio MP3, di cui lo studio milanese ha elaborato il cinematismo di sterzo.

