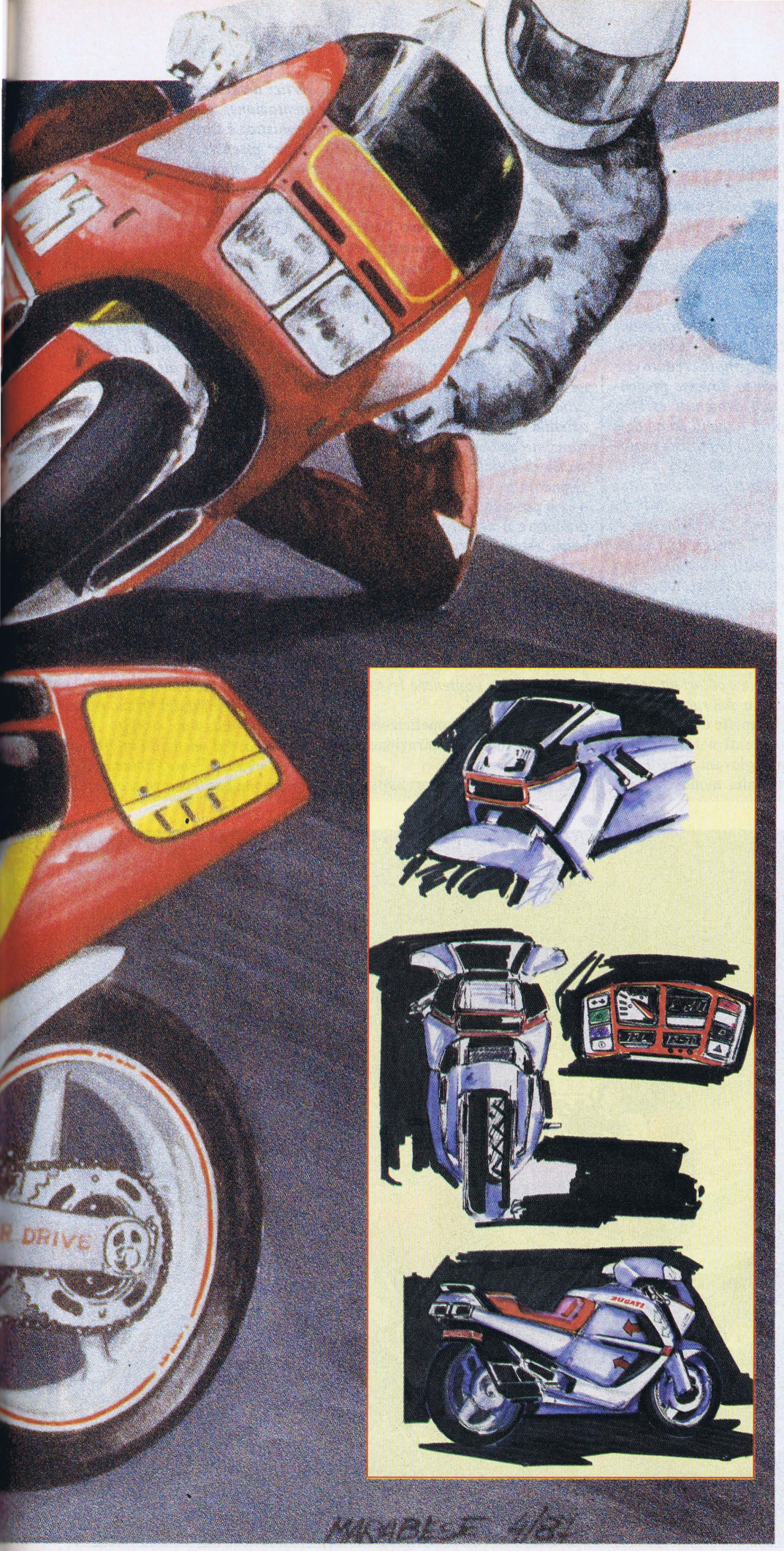
UNA QUESTIONE DI STILE



Sono molte le moto costruite in Italia a colpire per la qualità della veste estetica. Non solo nelle cilindrate "protette" i nostri designer stanno esprimendo un italian-style di successo fatto di originalità e buon gusto. Una serie di interviste agli stilisti di Aprilia, Cagiva e Gilera alla scoperta delle prossime tendenze.

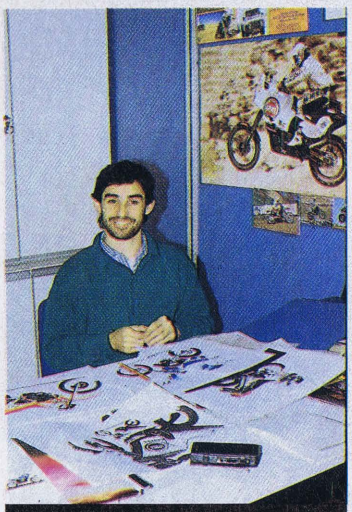
Testo di Maurizio Gissi
foto M. Gissi, C. Perelli, E. Bronzetti

■■ Nella vita di tutti i giorni l'estetica sta conquistando sempre maggiore importanza, il concetto di "bello" viene impiegato sempre più per distinguere le cose di qualità da quelle dozzinali. Ed è così che nella nostra cultura di grande consumismo l'aspetto esteriore diventa sempre più importante nella scelta di un prodotto. Lo styling diviene perciò oggetto di attenzioni sempre crescenti anche in campo motociclistico; da una parte è l'evoluzione tecnica che spinge il rinnovamento di forme, alla ricerca di prestazioni e comfort superiori. Dall'altra è il rapido ricambio di modelli che impone uno sviluppo veloce allo styling. Il palato dei motociclisti è diventato via via più esigente: una moto deve essere bella per conquistare completamente, altrimenti rischia il fallimento, a dispetto magari di un valido comportamento. Questo non significa certo che i motociclisti siano diventati meno seri e preparati, che si lascino attrarre solo dalle apparenze o che abbiano perso di vista l'aspetto tecnico della moto. Ma bisogna ammettere che ormai in tanti segmenti ci sono moto equivalenti per prestazioni, ed allora è l'impatto estetico che fa la differenza.

All'ultimo Salone di Milano le Case italiane hanno presentato diverse novità con uno styling tanto evoluto da non temere confronti nemmeno coi qualificati prodotti giapponesi. Basta soltanto citare la Aprilia Red Rosé, le Gilera MX-1 e 600 XRT, senza scordare la Cagiva Freccia, già conosciuta, la Bimota YB4 e tante altre.

Stilisti italiani quindi ai vertici, magari pochi quelli veramente capaci, ma tanto bravi da aver saputo trasportare lo stile del "made in Italy" tra le due ruote. Proprio con i designer di Aprilia, Cagiva e Gilera abbiamo realizzato questo servizio alla ricerca del vestito ideale per la moto di domani. La tecnica darà il supporto con motori e ciclistiche sempre migliori, ma in futuro sarà sempre più una "questione di stile".

STILE CAGIVA



Daniele Vitali: "la linea deve dare emozioni".

■ Daniele Vitali, trentuno anni, è alla Cagiva da tre e segue lo styling delle fuoristrada varesine. Prima si occupava di grafica pubblicitaria ma il "pallino" è sempre stato quello delle moto, e da fuoristrada vista la passione per le gare conosciute inizialmente da pilota nella regolarità. La prima moto su cui ha lavorato da solo è stata la T4 350 e 500, poi sono venute la Cruiser 125, il nuovo enduro 50 e la realizzazione estetica della Elefant 900 che ha corso l'ultima Paris-Dakar.
Secondo Daniele Vitali l'estetica è importante perché: «*Oggi tutto si vende per l'immagine, si arriva a pubblicizzare il prodotto attraverso l'aspetto esteriore e non solo per i contenuti. Nella moto la linea deve dare emozioni. D'altra parte le 125 attuali sono già molto sofisticate nei motori (valvole, contralberi, avviamenti elettrici) e nelle ciclistiche, quindi il confonto si sposta sull'estetica*».

— Questa continua rincorsa sembra però una guerra fratricida.

«*Le novità hanno ovviamente un grosso costo e poi per assurdo ci si trova a riportare su mezzi stradali certe soluzioni sperimentate in gara, su moto che magari non metteranno mai le ruote fuori dall'asfalto. Per questo lo styling può aiutare a contenere certi sprechi dando lo stesso emozione. È certo che dovremo alleggerire la moto da tanti fronzoli che costano e che trasformano certe enduro in Gold Wing, perfettamente inadatte al loro uso immaginario. Le enduro si sono infatti trasformate in un'interpretazione cittadina del concetto fuoristrada*».

— Nel disegnare moto da fuoristrada ci si può soltanto ispirare alle competizioni?

«*In un certo senso è inevitabile perché le moto da fuoristrada nascono come mezzi specialistici e derivano da precise esigenze dettate dal cross, piuttosto che dall'enduro o dal trial. Da un punto di vista tecnico lo spostamento di certe masse potrebbero ottimizzare la realizzazione di ciclistiche nuove e quindi anche di linee innovative*».

— Come nasce una nuova moto?

«*Dalla sezione marketing arrivano certi input precisi (ad esempio il recente doppio faro, così di moda, o il parafango basso), poi passo alla realizzazione di un disegno, abbastanza grande perché possa essere visto da tutti i responsabili dei vari settori contemporaneamente. In modo da raccogliere le impressioni immediate; capita anche di buttare via tutto e rifare da capo il lavoro finché non siamo tutti soddisfatti*».

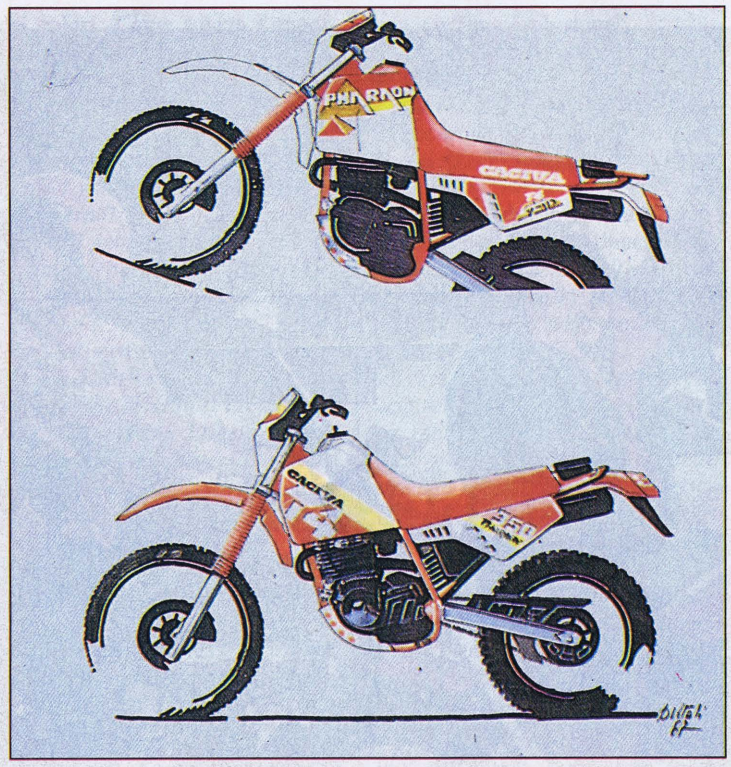
— Su quale tipo di moto dovranno concentrarsi gli sforzi per battere nuove strade?

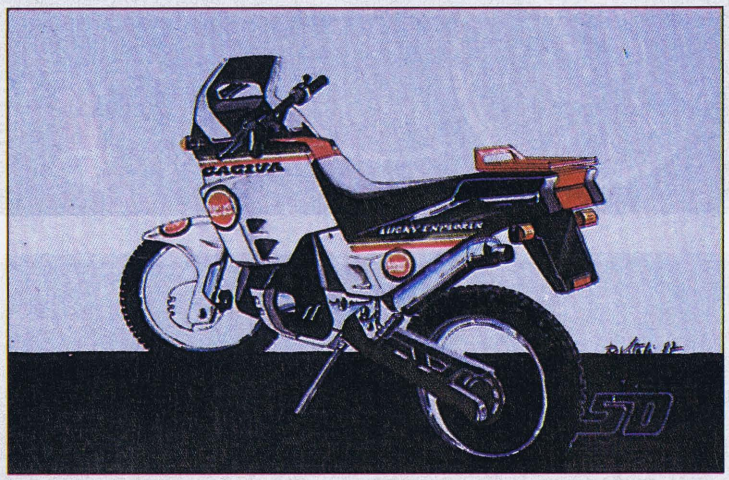
«*Verso una moto da città con alti contenuti di praticità, ma occorrono anche dei supporti esterni, tipo i parcheggi, perché possa essere recepita. Poi in quella intermedia stile Yamaha TDR, che concentra la linea fascinosa delle enduro con le prestazioni quasi da dragster delle sportive: una moto capace di dare enormi sensazioni*».

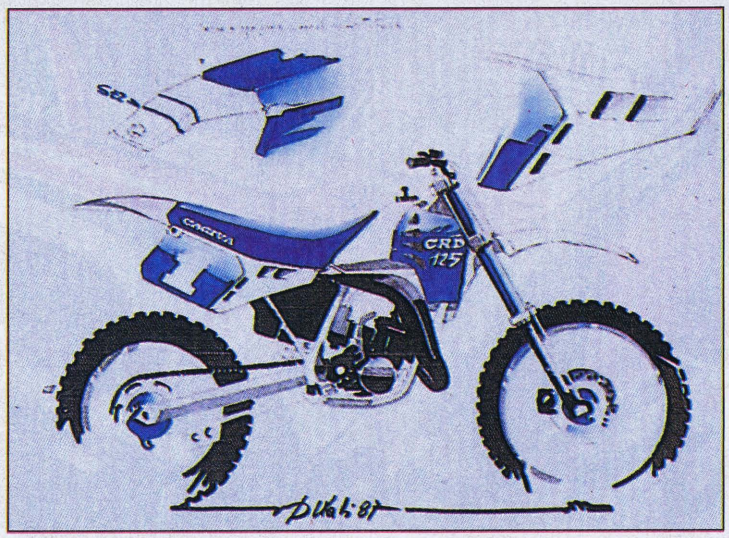
— Quali sono le concorrenti che le piacciono di più?

«*Le Honda NSR 125 R per il discorso stilistico nuovo, e la Yamaha DT 125 R per la caratterizzazione crossistica*».

Massimo Tamburini è uno dei precursori dell'italian-style motociclistico. Agli inizi degli anni '70 fondò assieme a Giuseppe Morri la Bimota, e le special che uscirono dall'atelier riminese non tardarono a diventare famose in tutto il mondo. Per la Bimota ha disegnato estetiche e ciclistiche fino all'82. Poi si unì a Roberto Gallina e nacque uno studio a Rimini da cui poi uscì la 500 da gran premio TGA/1. Gallina e Tamburini strinsero un accordo con la Cagiva per la realizzazione della 125 Aletta Oro. Più tardi su richiesta di acquisto da parte della stessa Cagiva, Gallina si ritirò e sorse così la Cagiva Rimini. Da quello studio, diretto da Tamburini, sono uscite tra l'altro la Paso 750 e la Freccia 125, e lì si sono concretizzate le idee per le nuove







Dall'alto in basso: gli schizzi per la nuova 350 T4, il cinquanta Lucky Explorer in un primo studio, e l'abbozzo della nuova 125 da cross. nell'altra pagina uno studio di Massimo Tamburini per una 1000 sportiva datato '86. A pag. 83 sono pubblicati gli schizzi della stesso moto.

stradali del gruppo Cagiva.

— Sia la Paso, apprezzata in tutto il mondo, che la Freccia hanno in comune la carenatura a copertura totale. Come è arrivato a questa soluzione?

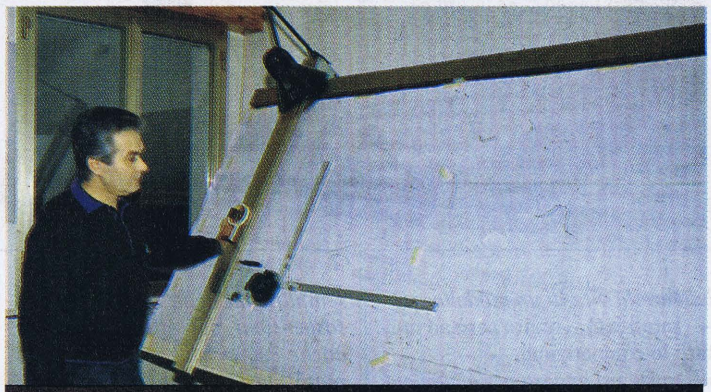
«Da una parte la possibilità di avere continuità nella linea tra cupolino e codino, non ci sono interruzioni ed è più semplice curare la linea facendo nel contempo qualche cosa di nuovo. Dall'altra si isola meglio il pilota dal calore sprigionato dal motore per aumentare il comfort nei mesi estivi, come abbiamo anche potuto verificare nella galleria climatica. Altro vantaggio che offre questa soluzione, e che merita di essere sfruttato meglio, sta nel semplificare le operazioni di finitura sotto alla carenatura riuscendo a contenere i costi».

— Ma su una 125 una sovrastruttura così complessa incide sui costi in maniera notevole...

«Su una 125 non basta fare una carenatura più semplice, ma occorre intervenire su tutto, dalla sospensioni al motore, non è solo l'incidenza degli stampi per le plastiche che fa salire i prezzi».

— Cosa ne pensa della Honda 125 NSR che si oppone stilisticamente alla Freccia?

«Credo che la tendenza che ci fa proporre carenature totali continui per almeno quattro o cinque anni, che sia la strada giusta perlomeno su certe sportive. Per quanto riguarda la Honda 125 "svestita" credo che sia una moto intelligente perché costa poco. Basta considerare il telaio pressofuso che ha un costo inferiore del 50% rispetto ad uno convenzionale in tubi. Telaio che riesce ad avere un aspetto abbastanza piacevole lasciando tutto in vista. Credo che questa rappresenti una delle due strade per il futuro: da una parte le sportive completamente carenate, dall'altra quelle che lasceranno la meccanica in vista conquistando i puristi e risparmiando sui costi».



Massimo Tamburini: "estetica e comfort con le carenature totali".

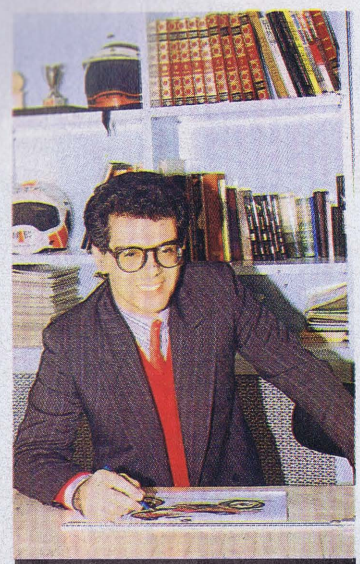
— Le repliche di moto da velocità continueranno ad essere prese ad esempio?

«Una buona politica per i costruttori è senz'altro quella di continuare a proporre sportive che siano delle repliche nell'estetica delle moto da corsa. Io credo molto in questa filosofia e non solo nella linea ma anche nelle soluzioni ciclistiche, come il telaio, che sono determinanti nello stile e penso che ancora per qualche anno si continuerà su questa strada».

— Come si potrà rendere più attraente la moto da turismo, che ora è davvero dimenticata nelle novità?

«Penso che la moto da turismo dovrà ricevere sì una carenatura protettiva ma andrà resa soprattutto compatta per contenere il peso. Con un interasse non eccessivo che migliori la guidabilità e la maneggevolezza, per essere usata tutti i giorni anche fuori dall'autostrada. E un'altra moto che è destinata ad avere successo è quella tipo Honda Transalp, con un'estetica da ibrido, forse, ma estremamente funzionale e con forme stilistiche nuove. Certo bisogna curare molto l'aerodinamica e non eccedere nelle dimensioni allo stesso tempo. Comunque abbiamo allo studio una granturismo interessante, ma è troppo presto per parlarne, mentre in campo sportivo abbiamo fatto l'estetica della Cagiva da corsa di Mamola. Ovviamente ha una carenatura completamente chiusa...».

STILE GILERA



Luciano Marabese: "risalto alle forme".

■ Luciano Marabese collabora con la Gilera dal 1985 per la realizzazione stilistica dei nuovi modelli sia strada che enduro. Dalla KZ 125 alla recentissima XRT 600, tutte le Gilera sono state firmate dalla sua matita fantasiosa. Non ancora quarantenne, Marabese è un libero professionista che ama l'indipendenza per non sentirsi limitato nella creatività. E infatti disegna di tutto, ma le moto rappresentano l'amore più grande, ha precedenti in design industriale, ha diretto uno studio pubblicitario, ma da quindici anni si occupa prevalentemente di moto, disegnando tra l'altro le HRD dei primi anni '80. «*Mi interessa molto la tecnica e la meccanica in particolare* — afferma — *e sono molto curioso di fronte ad ogni novità*». Tanta voglia di conoscere che lo ha portato anche a studiare telai e sospensioni. «*Con la Gilera ho iniziato a collaborare nell'85. Sono soddisfatto di lavorare con loro e ritengo producano delle moto piene di sostanza. Se devo rimproverargli qualcosa è l'eccessiva prudenza di accettare a volte discorsi nuovi*».

— Quanto pesa l'estetica nella scelta di una moto?

«*Molto. Attualmente l'estetica è diventata di fondamentale importanza ed in futuro sarà ancora più determinante. Serviranno presto però idee nuove, perché si stanno sfruttando a fondo certi filoni. Personalmente credo che occorrerà puntare molto sulla plasticità delle forme come strada per prolungare la vita di un modello*».

— Intanto ci si limita però ad imitare le competizioni.

«*E sarà così ancora per alcuni anni. Il perché ha risposta semplice: trasportare le linee della moto di Lawson o di Neveu sulla produzione di serie consente di avere un effetto di ricezione immediato. Col tempo bisognerà in ogni caso differenziarsi meglio per non vedere inflazionata l'immagine delle moto sportive. Oltre alle corse, credo che avrà successo il filone della moto "totale", che sarà meno enduro. Una moto polivalente capace di cavarsela nel fuoristrada leggero, ma anche in grado di divertire su strada con buone possibilità di "piega", una forte frenata e un'alta maneggevolezza. Contemporaneamente l'enduro diventerà più specializzata e quindi semplificata nella struttura e con sospensioni più efficienti. Penso anche che ci sarà un ritorno alla moto classica, spogliata da ogni orpello, con forme pure che faranno vedere le scelte tecnologiche curando quindi la linea del motore e del telaio*».

— Lo styling si sposterà quindi dalla "carrozzeria" al cuore della moto?

«*In effetti adesso si sta esagerando con certe carenature che non si sa dove porteranno. È certo che ci si troverà a combattere con i costi ed allora questa "curva" che porta a carenare l'impossibile avrà toccato l'apice e, perlomeno sulle piccole cilindrate, dovremo spostare le nostre attenzioni ai particolari salienti della moto. In fondo anche un serbatoio, un cupolino od una ruota possono attrarre se ben disegnate, senza dover ricorrere ad artifizi*».

— Quali difficoltà esistono fra un progetto e la realizzazione industriale?

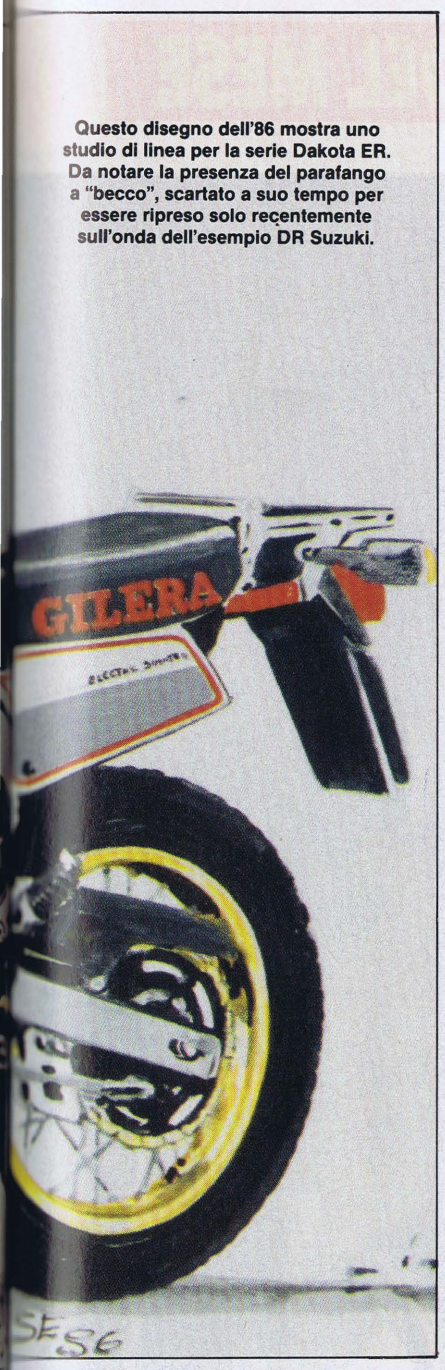
«*Possono essercene molte ma cerco già di presentare cose realizzabili, senza eccedere nella complessità costruttiva*».

— Le è capitato di vedersi bocciare una moto perché sarebbe costata troppo?

«*Fortunatamente no, anche perché attualmente si sta investendo molto sul prodotto moto e quasi non si bada a spese pur di accontentare i sedicenni*».

— Ma per Marabese i sedici anni sono un ricordo. Come fa ad interpretare i gusti degli appassionati più giovani?

«*Lo chiedo a loro. Conosco un buon numero di ragazzi ed a loro*



Questo disegno dell'86 mostra uno studio di linea per la serie Dakota ER. Da notare la presenza del parafango a "becco", scartato a suo tempo per essere ripreso solo recentemente sull'onda dell'esempio DR Suzuki.

mostro molti disegni. Difficilmente danno suggerimenti originali, ma fanno comprendere quando si è fuoristrada. E poi ho due figli motociclisti in erba».

— Come si concilia la necessità di ridurre i costi con la presenza di ampie carenature e cosa si può proporre di nuovo?

«Penso che le moto a carenatura integrale continueranno ad esserci ancora per un certo periodo, ma resteranno confinate alla fascia alta. Per le altre, ripeto, bisognerà spostare la creatività sulla struttura di base della moto. Si arriverà magari a far svolgere al motore anche le funzioni di telaio, contenendo da una parte i costi e offrendo dall'altra qualcosa di nuovo al motociclista. Un'altra soluzione in parte già praticata è quella di lasciare pressoché intatta la struttura essenziale della moto, e prevedere per due o tre stagioni delle variazioni estetiche importanti. Non la semplice aggiunta di una carenatura, ovviamente, ma qualcosa che caratterizzi i modelli. L'unico ostacolo arriva proprio dai più giovani che oggi pretendono però anche le novità meccaniche e ciclistiche».

— Per mettere in produzione una moto nuova non basta un anno, come si può quindi anticipare la moda per presentare un mezzo attuale?

«Certo non si può rincorrere la moda, invece una volta capita la tendenza bisogna fare qualcosa che vada un po' più in la. E questo lieve anticipo sulle prossime mode deve essere una qualità ben presente in uno stilista».

— Che tipo di moto è più difficile da disegnare?

«Non esiste una regola fissa, dipende dall'idea giusta, Ed è anche vero che è più facile disegnare una moto completamente nuova, grazie al buon intuito, piuttosto che rinfrescare la linea ad una moto che già esiste. Sta alla creatività di ognuno, ma non si può affermare che sia più semplice disegnare una custom di una iper-sportiva».

— Secondo alcuni una moto si vende solo se ha il colore giusto...

«La moda attuale premia i colori e le grafiche, semplificando però le linee ci troveremo con meno superfici da colorare. Ci sono comunque delle forme che devono essere colorate vivacemente, altre no. Per quanto mi riguarda preferisco dare maggiore importanza alla linea che ai colori: una bella forma si deve vedere non deve essere mascherata dalle tinte».

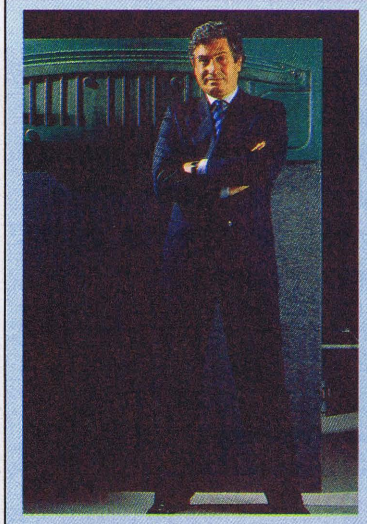
— Ritorneranno di moda certe soluzioni viste in passato?

«Credo che sia possibile, ovviamente sviluppando le idee giuste sulla base delle esperienze attuali. Nelle moto di un tempo la tecnica superava largamente l'importanza della linea, ma certi concetti potrebbero essere ripresi superando le necessità funzionali delle moto moderne».

È un po' questa "l'altalena" della moda, ma la vitalità di un designer non sta in questo. *«Sono innamorato del mio lavoro* — conclude Marabese — *adesso mi sento creativo, ma sono anche convinto che saprò ritirarmi quando mi mancheranno le idee vincenti».*

Emerge così un'altra importante qualità per uno stilista, e non solo. Essere cioè sempre critici verso il proprio lavoro e riconoscere i propri limiti al momento giusto.

Il parere di Giorgetto Giugiaro



Tra i designer di fama mondiale, Giorgetto Giugiaro è uno dei pochi ad aver curato lo styling di moto oltre che di automobili. Il suo è perciò un punto di osservazione privilegiato e per questo proprio a lui abbiamo chiesto un'opinione sull'operato dei nostri stilisti; il parere di un professionista autorevole impegnato in molti settori e con un'enorme esperienza in materia di stile.

— Quali differenze esistono nello sviluppo di una nuova estetica per la moto, mezzo che mostra maggiori vincoli dimensionali e strutturali rispetto all'auto?

«Sulla moto va evidenziata la tecnica, ad esempio diventa importante quanto e come far vedere il motore, èsigenza che non esiste in campo auto. Poi sulla moto va data grande importanza alla grafica, fatto appena sentito su certe auto sportive, mentre sul resto delle vetture la colorazione è monocromatica. La moto è in sostanza più "scultorea", c'è una struttura attorno alla quale si scolpisce l'estetica. I maggiori vincoli allo sviluppo sono invece nell'auto, ci sono maggiori esigenze tecniche da rispettare. E questo appare evidente guardando l'evoluzione di trentanni di styling in campo auto e moto. I cambiamenti nell'auto sono stati medi, quelli nella moto enormi per quanto riguarda proporzioni ed equilibrio delle masse».

— Come giudica il livello stilistico generale nel settore motociclistico?

«Rispetto alla moto, l'auto sta conoscendo un'evoluzione più lenta anche perché l'importanza dell'aerodinamica ha imposto lo studio nella galleria del vento, e quindi con precise risposte matematiche da rispettare. Nella moto, invece, l'aerodinamica è molto influenzata dall'assetto e dalle dimensioni del pilota e quindi diventa meno vincolante. Piuttosto quello che dà un grande vantaggio allo sviluppo motociclistico, è che dal punto tecnico/produttivo è molto più facile rinnovare la linea della moto grazie alla maggiore semplicità delle componenti estetiche. I tempi sono più brevi e si può variare molto la linea lasciando intatta la struttura di base. Una vettura, essendo a scocca portante, va invece completamente rivista».

— Qual'è la sua opinione sul fenomeno delle "repliche" sportive?

«Avvicinarsi il più possibile ai mezzi da competizione significa aumentare la funzionalità sul prodotto di serie. In generale si può affermare che l'estetica dei mezzi da competizione è un'estetica funzionale più che di bellezza. Quello che può, forse, essere discutibile in questo look sportivo è che aumenta il coinvolgimento psicologico dell'utente che tende così ad andare più forte».

— Qual'è il pregio maggiore degli stilisti italiani?

«Aver saputo seguire subito i costruttori giapponesi che per primi si sono gettati in questo nuovo filone super-sportivo».

— E la lacuna più grave?

«Non ne ho trovate".

— Uno styling più raffinato ed avanzato in campo motociclistico significa per forza un aumento delle componenti estetiche e quindi anche dei costi?

«In un certo senso è vero: più si cura una forma, più si approfondisce un dettaglio cercando di armonizzarlo, più si ha un costo maggiore. D'altra parte la critica che viene rivolta alla forma essenziale è che essa è povera. In fondo, esiste nel pubblico l'educazione a riconoscere il prestigio di un veicolo attraverso l'aumento dei dettagli, delle forme. Anche se non è affatto vero che più motivi estetici ci sono più la linea è bella: la tendenza di aggiungere componenti per rendere il prodotto più bello è certamente discutibile».