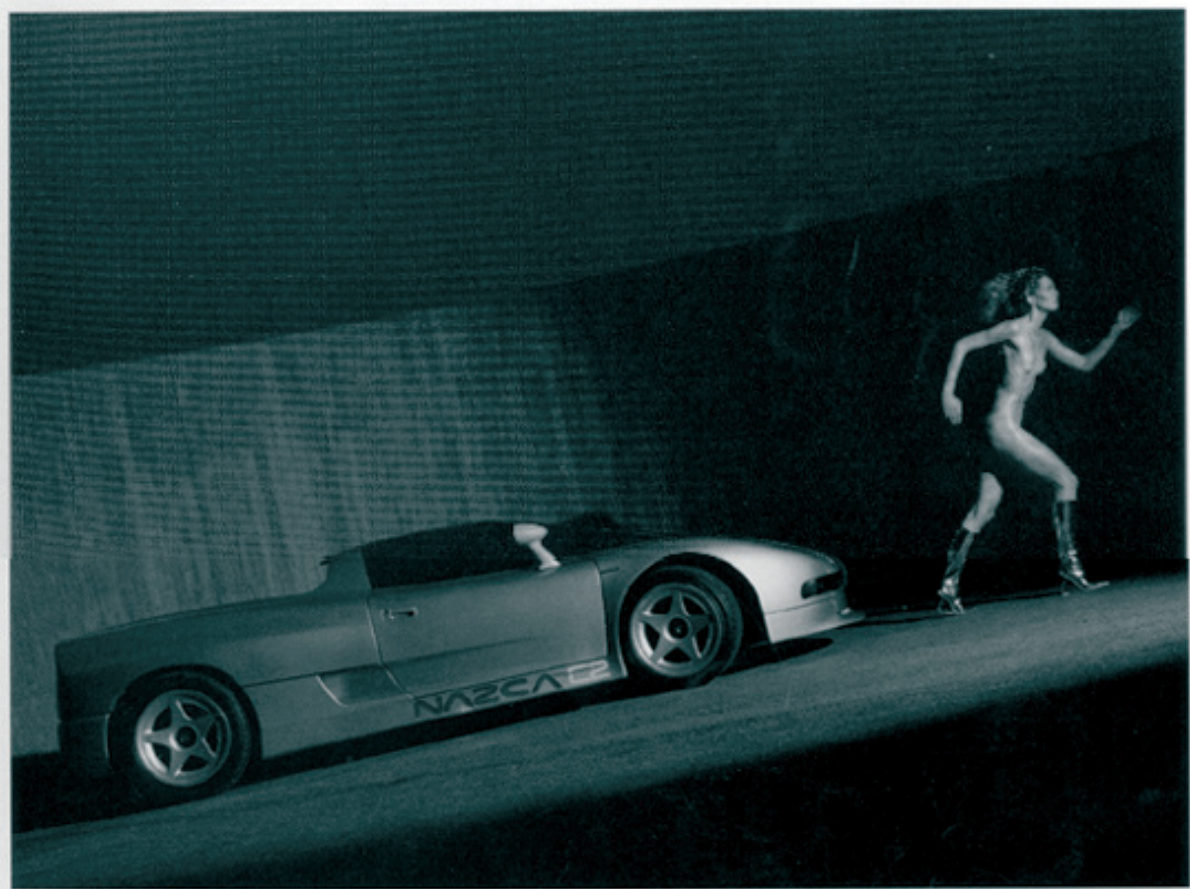


# Auto & Design

BIMONTHLY ENGLISH - ITALIANO

CONCETTO ARCHITETTURA IMMAGINE

## 20th Anniversary



### Giugiaro-Newton meet the Millennium



9 770393 636009

— AUTO & DESIGN 119 - DICEMBRE 1999 - GENNAIO 2000 - ANNO XXI - N. 6 - L. 18 (CC)/Euro 9,50 (i.) - Spedite in A. P. 48% - Art. 7 comma 2/b legge 48/04 - Filiale di Torino - ISSN 0250887

## A lezione di scooter

Alberto Calliano

At the last Milan Motorcycle Show, Aprilia devoted part of its stand to design school projects (see photo). At the centre, the Vespucci maxi-scooter and trailer designed in partnership with students at Turin's Institute of Applied Art and Design.



Allo scorso salone della moto di Milano, Aprilia ha dedicato una parte del suo stand ai progetti svolti con le scuole di design (nella foto). Al centro, il maxi-scooter con rimorchio Vespucci, realizzato con gli studenti dell'Istituto d'Arte Applicata e Design di Torino.

Aprilia: living proof that genuine passion and entrepreneurial skills can create a style with a far-reaching impact. What started out as a simple Noale bicycle factory back in the early sixties moved into mopeds towards the end of that decade under the guidance of Alberto Beggio, father of Aprilia's current Chairman, Ivano.

Over the years, Aprilia has developed into something of a national symbol as well as a global phenomenon. It is something of a David and Goliath story after all: the little local bike company that moved on from mopeds to scooters and from scooters to seriously powerful motorbikes; the minnows that took to the race track with such élan that their speed knocked the Japanese giants off their perch as they picked up 14 world titles.

But there's more to it than that. Aprilia embraced the design concept right from the start when with a still then unknown determination, it commissioned the talented architect Luciano Bertoni to create shapes and invent colours, shapes and colours so powerful, so daring, so quite simply loveable that they have become a benchmark for industrial design.

Once the sales figures showed that they'd got it absolutely right, Aprilia opened its own Style Centre in 1986 under Gianfranco Frison, who is still its director among his many other important duties. At the same time they set up relationships with independent designers, most famously with Philip Stark. Less high profile, but just as important are Aprilia's contacts with

younger designers and with design schools.

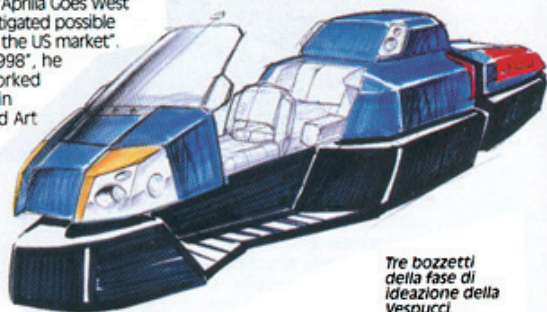
"We're very keen", explains Frison, "to keep in touch with the young creative talents, keen to know what they're thinking and what they like. And naturally when we're looking for people to work with us we seek out the ones who share our particular philosophy".

In order to coordinate all this activity the Style Centre has set up two working groups. One consists of young designers from various countries who are mostly engaged in cultural research, in communication and the exchange of ideas with the schools. The other comprises more mature designers whose role is more critical and analytical.

"Our first contact with the design schools", says Frison, "was the Art Center College of Pasadena in late 1996-early 1997. That relationship went on

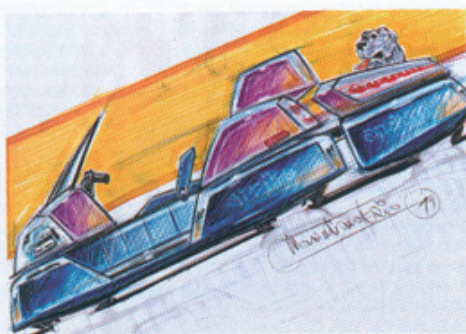
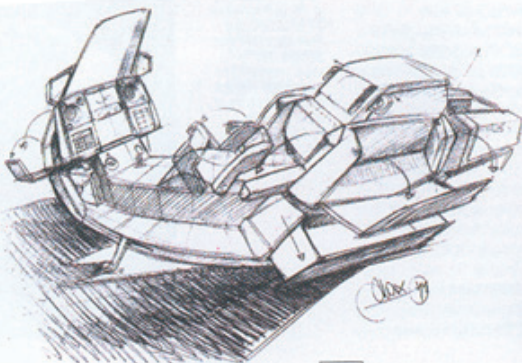
into 1998 with the "Aprilia Goes West" project which investigated possible Aprilia products for the US market".

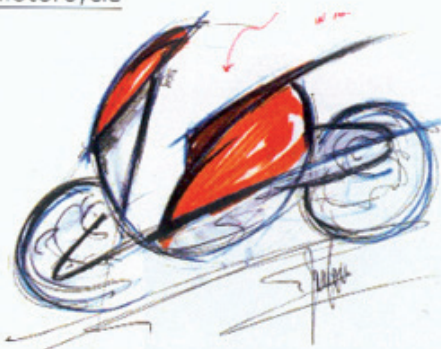
"Then in early 1998", he continued, "we worked with IAAD (the Turin Institute of Applied Art and Design) on a "class project" for their students that involved designing a city scooter. We repeated the experience last year and the outcome was the Vespucci prototype developed by Massimiliano Terio and Stephan Burli, a project coordinated by Gianluca Baccelli. That prototype made its first public appearance in the Milan Bike Show where it aroused a great deal of interest".



Three preparatory sketches for the Vespucci by Massimiliano Terio and Stephan Burli.

Tre bozzetti della fase di ideazione della Vespucci, realizzati da Massimiliano Terio e Stephan Burli.





Above and right: a sketch and a model of the scooter that was built on Aprilia mechanics by Dario Lopez for his Architecture degree thesis. A complex of spherical shapes, the design features asymmetrical sides that come together in an unusual rear end (top right).

Sopra e a destra, bozzetto e modellino dello scooter su base meccanica Aprilia creato da Dario Lopez per la sua tesi in Architettura. Giocato su forme sferiche, il progetto prevede un trattamento asimmetrico delle fiancate che si raccordano in una inconsueta vista posteriore (in alto a destra).



The Vespucci is a unique concept: a powerful scooter and a trailer you can set up anyway you like. It is just a concept for the moment, but there is no reason why it couldn't be developed into a vehicle for the US market at some future time.

"The Fact is", emphasises Frison "only a tiny percentage of the ideas we get from the schools ever gets as far as production: just over 1% I'd say. On the other hand we get a lot out of the way the students communicate, their fresh ideas and their approach to graphic design". Under this heading, another noteworthy relationship has been forged with Umeå, the Swedish university institute of design (see report on P. 100), one of whose students, Pär Gustafsson, designed the "Devo 600", a concept that combines elements of the motorbike and the maxiscooter.

However, perhaps the most interesting aspect of this relationship between Aprilia and the schools is the work it does with IUAV, the Venice University Institute of Architecture. This March, Dario Lopez presented a degree thesis which took the form of a city vehicle built on Aprilia mechani-

cals this project was also shown at (Milan) that was compact, curvaceous and with asymmetrical sides. Dario Lopez is currently working with Aprilia and indeed may soon be taking up a job at the Style Centre.

"That", says Frison, "is the dream of all the young designers who get involved with us. They may not realise, at first, what a difficult job it actually is, but after just a few months they discover that even an apparently simple product can conceal considerable complexity".

The problems of course vary according to the nature of the product being designed. "A scooter is certainly the easiest of all to design", he concludes "because there's so much bodywork to be inventive about. That's why we let our aspiring young designers loose on scooter projects. The motorbike on the other hand is a highly technical product that demands lots of experience. That's why the Aprilia youngsters always get back-up from our old hands".

The "old hands" being those designers with motorcycles in the blood who can help to point neophytes in the right direction. ■■■

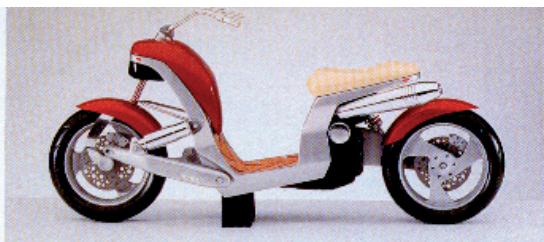
Right: the Devo 600 (model and Alias rendering) created by Pär Gustafsson, a student at Sweden's Umeå University. It is a scooter with a motorcycle look.

A destra, il progetto Devo 600 (modellino e figurino Alias) realizzato da Pär Gustafsson, studente dell'università svedese Umeå. È uno scooter ispirato al look delle motociclette.





Photos: Vahé Alavordian



## A lezione di scooter

On this page, several of the designs created by students at the Art Center College of Design in Pasadena, California. The Italian motorbike company invited students to tackle the theme:

"Aprilia goes West". At the top, Akira Nishimura's motorbike; on the left from top to bottom, the models constructed by Simon Yu, Pierre Leclercq, Shlomo Fattal, Mike Montenegro and Paul Schmukey.

In questa pagina, alcuni dei progetti realizzati dagli studenti dell'Art Center College of Design di Pasadena, California. Il tema assegnato dalla casa motociclistica italiana aveva per titolo "Aprilia Goes West". In alto, la moto proposta da Akira Nishimura; sulla sinistra, dall'alto in basso, i modellini realizzati da Simon Yu, Pierre Leclercq, Shlomo Fattal, Mike Montenegro e Paul Schmukey.



**A**prilia: ossia come la passione autentica e le capacità imprenditoriali possono determinare uno "stile" in grado di portare lontano. Nata nei primi Anni Sessanta come fabbrica di biciclette, l'azienda di Noale è approdata ai ciclomotori sul finire dello stesso decennio sotto la guida di Alberto Beggio, padre di Ivano, attuale Presidente.

Nel corso di questi anni, Aprilia si è trasformata in un emblema nazionale e in un fenomeno di portata internazionale: una giovane casa che cresce a ritmi elevatissimi facendo tendenza, costruisce dal ciclomotore allo scooter, alla grossa moto, affronta con grinta le competizioni e nella velocità mette in riga i colossi giapponesi, collezionando 14 titoli mondiali.

Ma c'è di più. Sin dalla sua nascita, Aprilia ha abbracciato il discorso dello stile con una fino ad allora sconosciuta determinazione, affidando all'estroso architetto Luciano Bertoni il compito di creare forme e inventare colori, così forti, audaci e coinvolgenti, al punto da divenire un modello di riferimento.

Assodata la validità di questa strada, nel 1986 è stato creato il Centro Stile, la cui direzione è stata affidata a Gianfranco Frison, che oggi ricopre questo ruolo a fianco di altri importanti incarichi. Nel contempo, sono state attivate collaborazioni esterne: molto famosa è quella con Philip Stark, ma assai importanti sono quelle avviate con i giovani e con le scuole di design. «Ci interessa molto - spiega Frison - il contatto con i giovani creativi, sapere cosa pensano, quali sono i loro gusti. Ovviamente, nella ricerca di collaboratori ci indirizziamo su quelli più vicini alla nostra filosofia».

Per meglio gestire il tutto, al Centro Stile sono stati creati due gruppi di lavoro. Uno composto da giovani designer di varie nazionalità, attivo soprattutto a livello di ricerca culturale, comunicazione e scambio di idee con le scuole. L'altro, costituito dai designer più maturi che contribuiscono alla critica e all'analisi. «Il nostro primo contatto con le scuole - racconta Frison - è stato avviato tra la fine del '96 ed il '97 con l'Art Center College di Pasadena. Il rapporto è proseguito nel '98 con il progetto "Aprilia Goes West", orientato alla ricerca di possibili prodotti proponibili da Aprilia negli USA».

«Agli inizi del '98 - continua - abbiamo sviluppato con l'Istituto d'Arte Applicata e Design di Torino

(I.A.A.D.) un "tema in classe" riguardante lo scooter urbano. Lo scorso anno scolastico la collaborazione è ripresa, concretizzandosi nel prototipo "Vespucci", elaborato da Massimiliano Terio e Stephan Buri, con il coordinamento di Gianluca Baccelli. Notevole l'interesse che ha suscitato al Salone della Moto di Milano, dove è stato esposto in anteprima».

"Vespucci" è infatti l'inconueto abbinamento fra un scooter di grossa cilindrata ed un rimorchio allestibile a piacere. Oggi è un'idea, ma non è escluso che il suo concetto possa nel futuro essere trasferito ad un veicolo destinato al mercato americano. «In effetti - sottolinea Frison - solo una percentuale minima degli input che arrivano dalle scuole giunge alla produzione: diciamo poco più dell'1%, ma riteniamo importanti l'approccio comunicativo, la freschezza, la grafica». Sotto questo aspetto, degna di nota appare la collaborazione con l'Umeå, istituto universitario di design svedese (vedi servizio a p. 100): lo studente Pär Gustafsson ha infatti firmato il progetto "Devo 600", dove si incontrano tradizioni motociclistiche e tematiche del maxiscoter.

Ma l'aspetto, forse più interessante nella sua globalità nel rapporto fra Aprilia e scuole, è rappresentato dal lavoro svolto con l'I.U.A.V., l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Dario Lopez nel marzo di quest'anno ha discusso la tesi presentando il progetto di un motoveicolo urbano su meccanica Aprilia (anch'esso esposto a Milano) caratterizzato da ingombri contenuti, forme sferiche e asimmetria nei due lati. Attualmente Dario Lopez collabora con l'Aprilia e non è escluso un suo prossimo inserimento ufficiale nel Centro Stile. «Questo - spiega Frison - è il sogno di tutti i giovani designer che iniziano a collaborare con noi. Tuttavia le difficoltà sono notevoli: sono sufficienti pochi mesi di lavoro per comprendere come un prodotto apparentemente facile nasconde numerosi lati complessi».

Ovviamente, problematiche e difficoltà variano a seconda dell'oggetto in questione. «Senza dubbio - conclude Frison - lo scooter è più agevole perché ha tanta carrozzeria da "inventare": quindi ne affidiamo prevalentemente lo sviluppo ai giovani desiderosi di esprimersi. La moto, invece, per via della sua forte componente tecnica richiede esperienza. Per questo, all'Aprilia accanto ai giovani scendono sempre in campo i "vecchi" del mestiere».

Quelli, insomma, che hanno ormai la moto "dentro" e che possono indicare a chi inizia le strade giuste per crescere in sella. ■■■