APRILIA SCOODO

Un Urban Compact Scooter fortemente innovativo, che rompe gli schemi della tradizione motociclistica per sperimentare nuove frontiere del design su due ruote.

Un progetto che racchiude interessanti ed originali provocazioni stilistiche, generate all'interno di forme sferiche ed ellittiche, accompagnate dal gioco dell'asimmetria e da un inusuale trattamento cromatico.

E' **Aprilia Scoodo**, nato dalla matita di **Dario Lopez**, architetto e designer Aprilia; un concept originale presentato come tesi di Laurea allo IUAV, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, in collaborazione con Aprilia.

Seguiamo le fasi di ideazione e sviluppo del progetto attraverso i vari momenti della creazione di Scoodo, il link al sito web di [Dario Lopez](#) e, qui sotto, l'intervista al designer.

Intervista con Dario Lopez

• Iniziamo a conoscerci: parlaci di te, e di come si è sviluppata la tua passione per il design moto:

La passione per il mondo delle due ruote è da sempre esistita e si è poi rafforzata fino a trasformarsi in lavoro. E' questa la cosa che ogni appassionato di moto vorrebbe realizzare.

La mia formazione deriva però dal mondo dell'architettura e non dal transportation design; è proprio quest'aspetto che ha maturato in me il desiderio di trasferire i concetti di una cultura progettuale ad un'altra, cercandone possibili punti di unione e sviluppo.

• Come si è sviluppata la tua collaborazione con Aprilia?

La mia tesi di laurea in architettura ha aperto, quasi per gioco, la strada al mondo del transportation design; per me un mondo nuovo, diverso da quello dell'architettura dove la cultura al progetto ha storicamente e fondamentalmente un approccio statico, e il concetto di dinamicità rasenta l'astrazione.

Aprilia è un'azienda dinamica e coraggiosa; con la mia tesi Aprilia ha creduto in un atteggiamento progettuale diverso da quello utilizzato dalle consuete scuole di transportation/industrial design, per la ricerca e lo sviluppo di un nuovo concept.

C'era bisogno di innovazione concettuale più che formale.

Anche l'Università di Venezia, lo IUAV, (nella persona del Prof G.Morpurgo, docente del corso di arti e comunicazioni visive) ha creduto in questo tema alternativo ed insolito per questo tipo di facoltà.

• Il tuo progetto si propone come innovativo nel suo segmento. Quali gli obiettivi che lo hanno ispirato?

La sfida consisteva nel realizzare un concept-scooter di ridotte dimensioni legato alla mobilità urbana individuale; l'obiettivo primario era innovare, senza portare degli stravolgimenti ad un mondo tendenzialmente conservatore e legato a problematiche produttive industriali basate su costi, numeri e fattibilità di prodotto.

Non volevo realizzare quindi un microscooter, tipologia di veicolo in via di estinzione, bensì un veicolo compatto, ridotto all'essenziale, dove la funzione fosse chiaramente espressa dalla forma e dal colore.

• Perché hai scelto un progetto per uno scooter e non per un'altra categoria di veicolo?

Lo scooter, rispetto alla moto, rappresenta il veicolo dove l'estetica legata alla carrozzeria è predominante rispetto la tecnica contenuta in essa e permetteva, quindi, maggiore opportunità di espressione dei concetti che volevo comunicare.

Esiste una forte analogia tra lo scooter e il mondo dell'auto; nell'auto molti veicoli si distinguono solo per l'aspetto esteriore poiché utilizzano delle piattaforme tecniche comuni; oggi questo aspetto è spesso utilizzato anche nel mondo scooteristico.

• **Parlaci della tua creazione: quali i punti maggiormente rivoluzionari?**

La mia ricerca mira a trovare una fuga dalla standardizzazione del prodotto, attraverso un linguaggio visivo differente e introducendo trattamenti cromatici e uso di materiali in modo non convenzionale.

L'asimmetria è l'aspetto stilistico e grafico più interessante del progetto; caratterizza e distingue fortemente il veicolo da qualsiasi altro attualmente in produzione.

L'analisi compositiva delle geometrie è facilmente individuabile attorno al "gioco" di tre superfici sferiche (le due ruote e la cellula centrale) e alla forma ricorrente della circonferenza e dell'ellissi.

Il lato destro del veicolo presenta la maggior parte degli elementi meccanici a vista, per questo lo definisco lato "sporco". Le plastiche utilizzate in esso sono infatti in Master, ovvero in plastica grezza (grigie per marcarne l'effetto) o pensate in plastica riciclata.

Il lato sinistro, quello "pulito", è il lato dal quale si accede al mezzo (generalmente infatti si sale in moto inconsciamente solo dal lato sinistro, per motivi di equilibrio e coordinazione); esso è dunque caratterizzato e maggiormente valorizzato da superfici verniciate, ed è privo di parti meccaniche a vista.

Il pannello anteriore ripropone il tema dell'asimmetria ed, intrinsecamente, quello della sicurezza; la forma a scudo conferisce l'idea di forza e protezione, e la fanaleria, celata asimmetricamente all'interno di esso, quello della sicurezza (verso il centro strada).

Tutti questi aspetti tecnico-estetici sono racchiusi e rappresentati da volumi semplici e tondeggianti; ho evitato l'utilizzo di spigoli per conferire al veicolo una maggiore sinuosità di forma, poichè più rassicurante e al di fuori di mode e tendenze stilistiche di rapida inversione.

Il veicolo non ha così scadenza nel tempo e rimane sempre attuale ed attraente.

Tutti gli elementi verniciati del veicolo sono facilmente removibili dall'utente stesso e sostituibili con altri "body panels" di diverso colore, per una facile e rapida personalizzazione del proprio veicolo.

• **E la scelta del nome? da cosa è stata ispirata?**

"Scoodo" è Scooter, ma anche protezione, forza, leggerezza, maneggevolezza.

Sono infatti gli stessi concetti che ho cercato di esprimere attraverso le forme, i volumi e il trattamento cromatico di questo concept.

• **Quanto impegna un progetto come questo? Descrivici le fasi e i tempi della sua nascita**

Sono stati necessari più di sei mesi per arrivare alla definizione e alla presentazione di questo modello; un tempo relativamente breve per una tesi di laurea e comunque abbastanza compatibile a delle reali tempistiche aziendali.

Il primo step consiste nella definizione dell'input di prodotto: ho basato la mia ricerca sulle ipotetiche, quanto realistiche, esigenze di mobilità cittadina, mirate alla riduzione dell'impatto ambientale dei veicoli all'interno dei centri urbani. Di qui la scelta di realizzare un veicolo compatto, individuale, dinamico ed ecologico.

La fase di analisi e creazione è generalmente la fase più difficile all'interno dell'iter progettuale, soprattutto se l'obiettivo è creare qualcosa di innovativo e diversificato.

A questa si accompagna la fase di ricerca estetica attraverso la realizzazione di "sketches" o bozzetti bidimensionali su carta.

Successivamente ho sviluppato anche una ricerca estetica 3D, attraverso la creazione di un modello virtuale, fase che però ritengo meno emozionale e creativa della precedente.

Ad individuazione della forma ideale ho iniziato la realizzazione della maquette di studio in scala 1:3 in Clay; il modello reale in scala è infatti fondamentale per capire la correttezza delle forme e delle proporzioni; quello in scala 1:1 è indispensabile in una fase avanzata per avere l'effettivo riscontro della forma reale.

La fase successiva è stata quella di ottenere, dalla forma definitiva in clay, degli stampi in gesso dai quali realizzare un corpo solido in resina pronto per essere verniciato e completato di finiture ed elementi meccanici.

• **Hai usato materiali speciali?**

Per la prima fase di modellazione della maquette ho utilizzato Poliuretano a bassa densità, successivamente il Clay, un materiale naturale, stabile, che si plasma facilmente a caldo e si modella a freddo.

Ho usato invece il gesso per ottenere dalla forma in Clay lo stampo finale, e resina per lo stampaggio del modello. E' stato sufficiente realizzare due soli gusci per stamparne l'intera forma (non esistono praticamente sottosquadra e la chiusura stampo coincide con la mezzeria del veicolo).

Ho utilizzato anche alluminio per le parti meccaniche, come il forcellone monobraccio anteriore e i dischi dei freni (realizzati a tornio); invece resina poliuretana ad alta densità per il corpo motore e per il portapacchi.

• Prevedi degli sviluppi ulteriori e futuri del tuo progetto?

L'obiettivo non era quello di creare un prodotto pronto per l'industrializzazione, quanto piuttosto stimolare la creatività verso soluzioni estetiche innovative.

La provocazione e l'eccesso di forme dai contenuti estremizzati generalmente non trovano riscontro immediato in un processo industriale e in un mercato saturo di convenzionalità.

Il compito dei "concept" è quello di testare la gradevolezza di un nuovo veicolo o di un nuovo trend stilistico, attraverso forzature e soluzioni generalmente ritenute impossibili o troppo costose da realizzare ma che potranno avere riscontro in altre future applicazioni e modelli, o essere utili a generare altre idee innovative.

• Un'analisi di settore: dove sta andando il settore scooter? Quali le scelte progettuali per la mobilità urbana?

Il settore scooter segue le esigenze di una società in continuo evolversi, dove l'eccesso e l'esagerazione sembrano esserne le chiavi di lettura.

La mobilità dei centri urbani necessita invece di ordine e misura. Il trend dell'automobile si sta dirigendo verso il sovradimensionamento dei veicoli con ovvie ripercussioni sugli spazi urbani.

Ritengo che il controllo e il contenimento dei volumi dei veicoli sia una scelta progettuale necessaria per restituire un mondo a misura d'uomo ed evitare quindi la generazione di mezzi sproporzionati agli spazi in cui essi sono inseriti.

RICERCA ESTETICA

Dall'idea al primo step di realizzazione: nascono i primi bozzetti di presentazione del progetto e già sulla carta prendono forma le linee sinuose di Scoodo, le sue soluzioni semplici e rigorose, i suoi colori caldi e vivaci.

MODELLO VIRTUALE IN 3D

L'interpretazione del computer dona profondità al disegno: Scoodo conquista lo spazio virtuale con la modellazione solida del 3D Studio Max ed ecco, nelle rotazioni tridimensionali, la prima visione completa del concept. Da tutte le angolazioni, le caratteristiche estetiche del prototipo sono osservabili nei minimi particolari

MAQUETTE DI STUDIO

Scoodo conosce tutta l'energia della materia. Passo dopo passo, ecco le varie fasi di realizzazione della maquette in Clay in scala 1:3, con cui il designer dona forma concreta alle linee del prototipo. La modellazione manuale è il primo step della nascita fisica e concreta di Scoodo, e si conclude con la realizzazione della maquette in clay verniciata: per la discussione della tesi, arricchita dai render 3D, il modello di studio in clay viene curato nelle superfici e colorato.

REALIZZAZIONE STAMPI

Dalla maquette in clay, utilizzata per la presentazione, vengono realizzati gli stampi in gesso. La lavorazione prevede la colata di resina liquida all'interno degli stampi e il risultato che ne deriva è un corpo rigido, solido, pronto ad essere verniciato per ottenere la maquette definitiva.

MAQUETTE DEFINITIVA

Il risultato finale, nelle proporzioni 1:3. Il modello, ormai formato in tutte le sue parti e fornito della colorazione completa, è pronto per la presentazione finale.

All'interno dello Stand Aprilia Design Network viene esposto al **57° Eicma**, Esposizione Internazionale del Ciclo e Motociclo, presso la Fiera di Milano del Settembre 2000.