

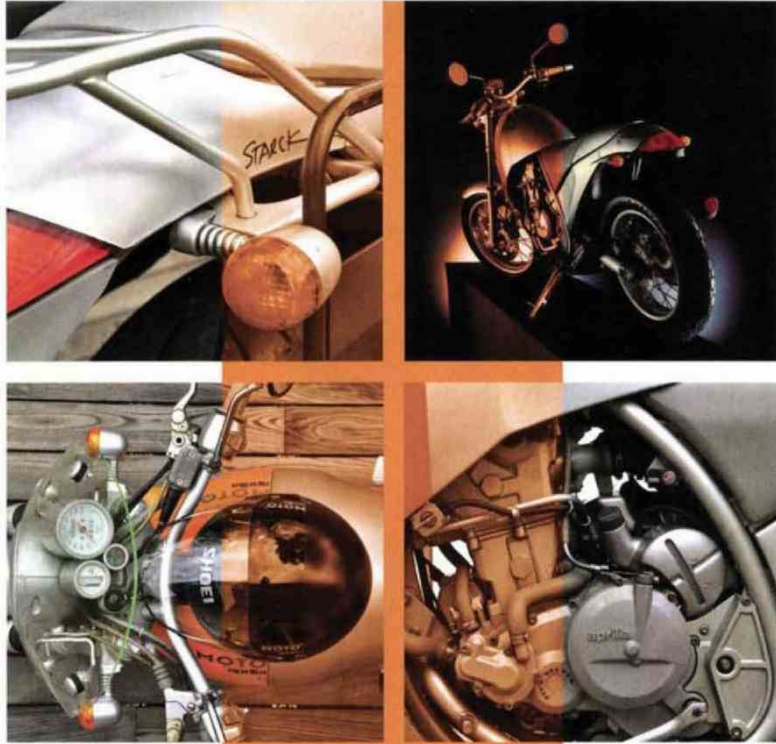
25 AÑOS DE APRILIA MOTÒ 6.5

NO TODO ES DISEÑO

HACE 25 AÑOS APRILIA SE ENCONTRABA EN UN MOMENTO DULCE CON SUS MOTOS DE CARRERAS GANANDO TÍTULOS MUNDIALES Y SUS SCOOTER VENDIÉNDOSE COMO CHURROS. PARA IVANO BEGGIO, SU PROPIETARIO, HABÍA LLEGADO EL MOMENTO DE CREAR UNA MOTO QUE SE RECORDARA PARA SIEMPRE.

TEXTO: KLAUS NENNEWITZ





lvaro Beggio, el "patrón" de Aprilia, la joven y prometedora empresa italiana de motocicletas del Véneto, hizo grandes apuestas a finales de los años ochenta. Sus dudosos asesores financieros le habían aconsejado "diversificar", e invertir sus gigantescos beneficios en empresas ajenas a la industria de la moto, como de muebles, gafas de sol o empresas de ropa. Gracias a sus ingeniosos scooter, que llegaron al floreciente mercado italiano con un diseño fresco y con nuevos conceptos, Beggio fue capaz de sacar su cabeza de la soga justo a tiempo. En ese momento se movía en niveles VIP y se reunía con gente importante, incluyendo al arquitecto estrella Philippe Starck, que acababa de terminar la renovación de los salones privados del Presidente francés François Mitterand en el Palacio del Elíseo. Para Beggio, esta era una gran oportunidad para crear algo para la eternidad, un icono del diseño como el Fiat 500 o la Vespa.

"Conocí a Starck en una exposición de muebles -escribe en su biografía-. Era muy simpático, brillaba con energía y me contagié con su pasión por las motos. Cuando era adolescente, como yo, trabajaba en todo tipo de motos y cuando lo conocí, tenía una Bultaco, una vieja Triumph y una Harley en su garaje. Me hizo entender que le hubiera encantado trabajar con Aprilia para diseñar una nueva moto que llamé "espiritual". En pocas semanas habíamos acordado que la Motò (el nombre fue elegido por el propio

Aprilia ya disponía de un motor para su nuevo diseño, pero el resto se dejó en manos de Starck, que realizó una moto en la que todos los elementos estaban interrelacionados. Cada una de sus piezas contaba con una imagen que encajaba en el conjunto visualmente, aunque para ello algunos principios de la ingeniería se viesen comprometidos. La Motò 6.5 era en sí misma una obra de arte.



Starck) sería tan fascinante como una Harley-Davidson y tan intemporal en diseño como una Aprilia Scarabeo. Después de un mes me presentó los primeros bocetos".

DOS MUNDOS ENFRENTADOS

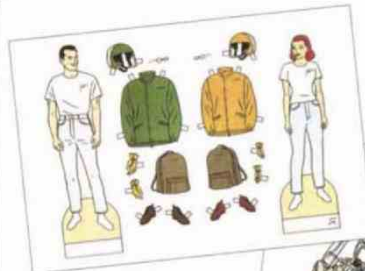
Los primeros borradores mostraron algo sin precedentes: la moto compacta tenía un depósito de gasolina en forma de huevo y formas redondas. Cualquier objeción del departamento de desarrollo sobre su viabilidad fue barrida de la mesa por Beggio, Starck tenía vía libre.

Alberto Cappella era en ese momento un joven diseñador de Aprilia, y se aseguró de que los diseños de Starck fueran realmente implementados a escala 1:1.

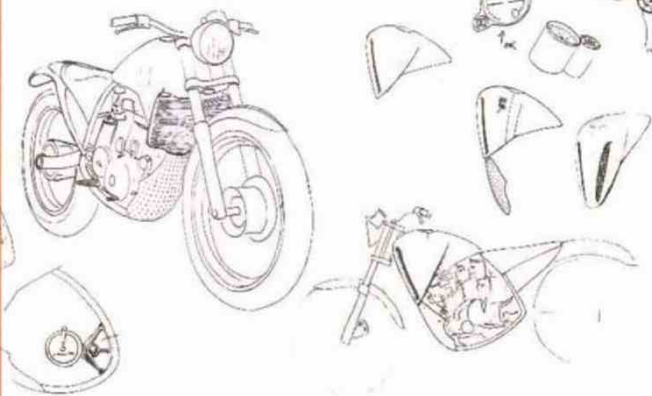
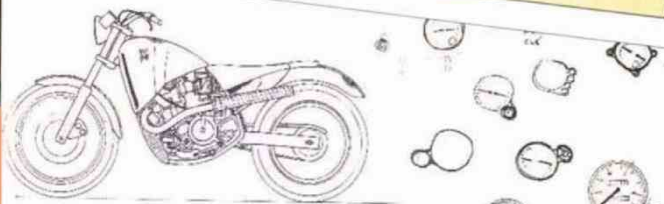
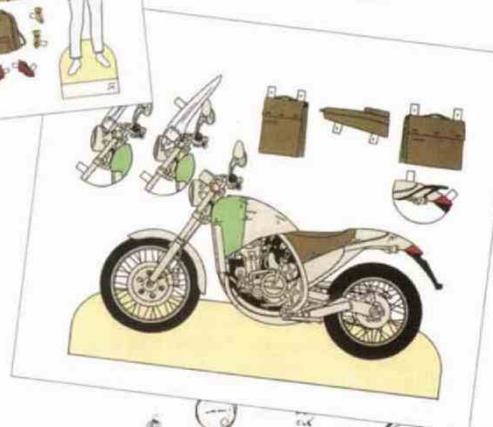
El primer prototipo de diseño todavía llevaba el motor monocilíndrico de 350 cc de la Suzuki DR 350 porque debía ser una máquina sencilla y compacta, para ciudad y para clientes sin experiencia que se sintieran atraídos por el extraordinario diseño. Sin embargo, debido a la caída del Yen, el precio del motor se disparó, y se encontró un sustituto en el proveedor austriaco Rotax, que ya equipaba a la Pegaso con uno de los motores monocilíndricos más potentes de la categoría. El problema era que este motor era mucho más grande, Starck no estaba dispuesto a hacer concesiones en el paquete original: "El arquitecto francés obviamente no estaba acostumbrado a encontrar compromisos ni a coordinarse con un departamento de desarrollo

25 AÑOS DE APRILIA MOTÒ 6.5

Los primeros prototipos del diseño marcaron las líneas definitivas que después variaron poco, como puede apreciarse en las dos fotos que muestran el primero y el último, en el que la carrocería se ha aligerado un poco en su parte posterior.



El diseño definitivo tuvo que seguirse a rajatabla, pero alrededor de la Aprilia Motò 6.5 se crearon multitud de accesorios. Alberto Cappella y su equipo se encargaron de transformar el papel en metal.



en reuniones, como era habitual en el trabajo diario de desarrollo de una moto. Starck consideraba cada cambio propuesto como una blasfemia", escribe Beggio.

Starck visitaba a menudo el departamento de diseño en Noale y, junto con su colega Thierry Gauguin, obtuvo una visión general del progreso del desarrollo. Cappella informa de visitas amistosas y sociables, durante las cuales observó el prototipo durante horas desde perspectivas muy diferentes, siempre acompañadas de deliciosos dulces y vino prosecco que traía para los modelistas.

La Motò era compleja y el departamento de desarrollo tuvo que idear nuevas técnicas para crear las formas especiales. También herramientas especiales de estampación para formar los tubos curvos elípticos que formaban el bastidor, y el enorme sistema de escape, que parecía un trineo y se encontraba situado bajo el motor. También tenía un radiador de agua convexo y un depósito de gasolina en forma de huevo, un asiento envolvente con poca comodidad y carecía casi por completo de tapas en la carrocería. Todo era de un monótono color gris, que llevó a los técnicos a la desesperación en su búsqueda de manguitos de goma y latiguillos de freno resistentes a los rayos UV. Los mecánicos del departamento de desarrollo necesitaban una destreza excepcional para montar los primeros prototipos que eran extremadamente compactos.

Con una gran habilidad diplomática, Cappella logró unir el diseño original con pequeños e invisibles compromisos, y lograr que la conducción de la "Starck", como se la llamó internamente, se encontrase en un nivel aceptable. El proceso normal de desarrollo de unos 2 años se acortó en 6 meses para presentar la moto en el Motor Show de Bolonia a finales de 1994.

PHILIPPE STARCK CONSIDERABA CADA CAMBIO PROPUESTO COMO UNA BLASFEMIA

"Starck también se comprometió de manera excepcional en la presentación de la moto en el Salón de Bolonia -explica Beggio más adelante- al presentarla revelándola poco a poco debajo de una serie de telas concéntricas. También diseñó un libro con personalidades famosas como Peter Gabriel, Lucio Dalla, Bigas Luna y otras estrellas del espectáculo, que posaron con la Motò. En los primeros días después de la presentación nos abrumaron las órdenes de todo el mundo y nos convencimos de que habíamos creado un icono de diseño atemporal. Pero después de que todos los arquitectos, diseñadores, empresarios y abogados pidieran la moto, el boom se ralentizó para nuestra gran sorpresa. El motociclista "normal" no pudo acostumbrarse a este diseño redondo y sofisticado y prefirió la rugosa y musculosa Ducati Monster de Miguel Galluzzi".

La Motò fue el mayor fracaso de Aprilia, después de unos 2 años y de unas 6.200 máquinas producidas, la producción se detuvo. A lo largo de los años, Beggio se consoló en el hecho de que la moto formaba parte de la Exposición de Motocicletas del Guggenheim, y que era cada vez más apreciada

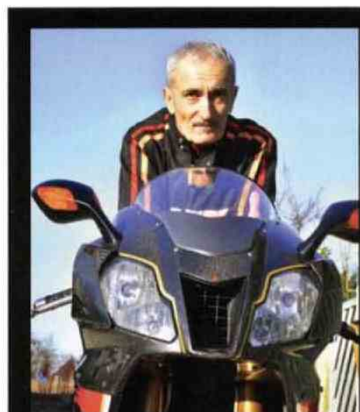
como un icono del diseño. Mientras tanto, un culto se ha desarrollado alrededor de la moto en Italia.

Después de la Motò 6.5 hubo otro proyecto con Philippe Starck: el X Ray 1000 con el motor de dos cilindros de 1000 cc de la Aprilia RSV 1000. Se realizó un estudio de diseño y un prototipo funcional, pero en este último, las dificultades técnicas provocadas por un bastidor tubular minimalista, un depósito de gasolina demasiado pequeño y apenas espacio para el airbox revelaron la inviabilidad del proyecto, que se detuvo rápidamente cuando las malas noticias del departamento de marketing anunciaron su previsión de un bajo volumen de ventas.

La Motò 6.5 era el proyecto favorito de Beggio y tuvo otra gran aparición el 16 de marzo de 2018, cuando tras su fallecimiento, el ataúd de Beggio el "Padrone", fue escoltado por una treintena de motos en su último viaje a través de su ciudad natal de Noale. Esto es lo que el visionario empresario había deseado en su biografía publicada poco antes de su muerte.

REFORMAS INMEDIATAS

Las primeras 100 motos que salieron de la cadena de montaje tenían un ángulo de dirección muy cerrado y, al igual que los siguientes, tenían problemas de tracción al acelerar y una cierta oscilación a alta velocidad. Para corregirlo en las series posteriores se abrió ligeramente el ángulo de dirección y las barras de la horquilla se bajaron 12 mm, lo que obligó a cambiarlas por unas más largas. En la primera serie también había problemas en la autonomía, porque el depósito estaba demasiado abajo y parte de él se encontraba por debajo del carburador. Además, los primeros grifos de gasolina estaban montados relativamente altos. La solución fue instalar una bomba de gasolina de vacío y dos grifos de gaso-



Claudio Pellizzon tuvo que probar cada evolución del desarrollo de la Motò 6.5, aunque muchas de sus observaciones cayeron en saco roto para no cambiar el diseño.



Entrevista con Philippe Starck

Philippe Starck, nacido en 1949 y multifacético creador con una infinita inventiva, siempre se centra en lo esencial. Su visión: la creación, en cualquiera de sus formas, debe mejorar la vida de tantas personas como sea posible.

Con más de 10.000 diseños que van desde productos cotidianos y arquitectura hasta naves y tecnología espacial, está constantemente empujando los límites y requisitos del diseño, y es considerado hoy en día uno de los creadores más visionarios y renombrados de la escena contemporánea internacional.

Sr. Starck, ¿cómo surgió la colaboración con Aprilia? ¿Qué fue lo que más le interesó del proyecto?

"Vengo de una generación que creció con motos muy simples. El Velosolex y la Motobecane eran conceptos extraordinariamente simples e innovadores como las 125 italianas que conduje después: Italjet, Malaguti, MV Agusta. Tenían motor, ruedas, depósito y asiento, y ya está. Fui uno de los primeros pilotos de trial en Francia, la Sherpa de Bultaco y las Montesas y OSSA eran productos del pensamiento minimalista y de la inteligencia. Ninguna cosa inútil perturbaba la ósmosis del piloto con la máquina, el corazón latía al ritmo de la moto. Así es como debe ser una verdadera moto para mí. Cuando Beggio me dio la orden de diseñar la Motò, los departamentos de marketing determinaban las motos del futuro. Ese fue el comienzo de las motos que se clasificaban: las motos Dakar, las de los falsos Hells Angels y las falsas motos de carreras. Yo corría en trial y enduro, que era una categoría con la que podía estar, pero en ese momento no había más motos normales, reales, auténticas y honestas que te hicieran sentir bien.

Así que aproveché de la petición de Beggio para diseñar una moto que no existía en ese momento, no quería hacer ningún diseño retro, otras compañías ya lo habían hecho. Quería liberar a la moto de toda la basura y lo artificial que el marketing había ideado para crear una máquina pura que viviera de su propia verdad: dos ruedas, motor, depósito de combustible y asiento. Y así es como lo hicimos, y gracias a los excelentes ingenieros de Aprilia resultó bien.

He recibido cumplidos de verdaderos motociclistas por el proyecto porque no era comercial y no seguía ninguna moda,



pero mi opinión, y mi crítica de la nueva moda y del marketing, no cayó bien en el lanzamiento de prensa en ese momento. Respeto a los motociclistas, pero una gran parte de ellos no son muy abiertos de mente y pretenden ser un Thierry Sabine, un Hell' Angel o Agostini.

El interés por la Motò fue enorme, pero negativo. La máquina fue excepcionalmente mal recibida e incluso insultada. Salleron a la luz los lados malos de los motociclistas, que si era la moto de Mickey Mouse, para chicas o para homosexuales. Se vio muy claramente la animadversión que causaba un producto que no cabía en el paquete estándar preparado por un departamento de marketing.

Era extraño porque la Motò era revolucionaria en su simple sustancia, con su alma pura. Sin embargo su revolución llegó demasiado pronto, estaba muy adelantada a su tiempo. Hoy en día esto se entiende y se vive en muchas comunidades y clubes de motociclistas, la Motò vale más hoy que entonces y contradice todas las críticas de su tiempo.

Beggio era la única persona de la compañía que realmente creía en el proyecto.

Después de los proyectos de Aprilia, ¿había todavía pedidos de otras compañías de motos?

Había recibido un pedido de un proyecto muy interesante de Voxan, pero el día que se presentó el diseño del modelo, la empresa estaba prácticamente en bancarota. Después tuve otro contacto con Ducati, pero la resistencia interna del departamento de diseño era demasiado fuerte, el equipo no entendía por qué el presidente me había asignado un proyecto. Ese fue el final de mi carrera como diseñador de motocicletas. Había comprendido que el entorno era extremadamente complicado debido a los diseñadores de mente estrecha y a los clientes retrógrados y tradicionales. Por ejemplo, cuando estaba en el semáforo con mi Honda Pacific Coast 800, una motocicleta ingeniosamente práctica con un gran espacio de almacenamiento, los demás motociclistas siempre me regaña-

”

**BEGGIO ERA LA ÚNICA
PERSONA DE LA
COMPAÑÍA QUE CREÍA EN
EL PROYECTO**

”

MI OPINIÓN Y MI CRÍTICA DE LA NUEVA MODA Y EL MARKETING NO CAYÓ BIEN EN LA PRENSA

ban porque "iba por ahí con un pedazo de chatarra tan feo". Y algunos años después, de repente, había un montón de motos de turismo totalmente carenadas.

¿Así que en 2012 diseñaste otro vehículo, el coche eléctrico Volteis?

De nuevo, era exactamente el mismo tema que con las motos: quería diseñar un vehículo absolutamente minimalista con la inteligencia del coche Mini Moke. Los coches mínimos son el 2 CV, el Mehari y el VW Kübelwagen. Me encantan estos coches pequeños y usé la misma técnica minimalista en el proyecto de Volteis. Hace poco pedí un coche eléctrico a la empresa americana Bollinger, que pronto estará en el mercado. Un vehículo eléctrico todoterreno con una carrocería de aluminio, en el que se ha implementado este principio inteligente de lo mínimo.

¿Ha podido obtener una experiencia importante del proyecto de Aprilia Motò 6.5 para su "trabajo normal"?

No, diseñé este proyecto cuando mis métodos de trabajo, mi filosofía, mi visión general del mundo, mi posición política y mi actitud sexual ya estaban consolidadas. No he aprendido nada nuevo, excepto que no puedes trabajar con las motos y la industria de las motocicletas.

¿Todavía conduce una motocicleta?

Sí, tengo algunas, por supuesto la Aprilia Motò, luego varias motos, unos quads, una Kawasaki, que ha sido modificada especialmente para mí por la compañía Boxer de Thierry Henriette. En mi casa en la montaña uso quads muy a menudo porque son muy prácticos y he comprado una nueva Honda Monkey que estoy modificando.

¿Qué motos le han impresionado más y piensa que son particularmente exitosas?

Creo que las Husqvarna Smartpilen y Vitpilen son muy acertadas, son simples y tienen un gran diseño, pero tal vez demasiado innovador como la Motò 6.5 en su tiempo.

25 AÑOS DE APRILIA MOTÒ 6.5



La Motò 6.5 de Aprilia fue una moto incomprensible porque no se ajustaba a los cánones impuestos, pero sobre todo por sus carencias dinámicas.

lina interconectados. Los neumáticos Dunlop originales tenían un compuesto de goma muy blando, casi de competición, con muy buen agarre, pero muy poco kilometraje. Los propietarios se sorprendían del aumento de la duración cuando cambiaban al material de la competencia.

El principal probador de Aprilia, Claudio "Caio" Pellizzon, nacido en 1953, era despiadadamente directo en sus juicios en el desarrollo de la moto. Sus quejas en dialecto veneciano sobre su comportamiento y las deficiencias de su diseño se podían oír en la entrada de la fábrica. Hoy dice sobre el proyecto: "Beggio quería exactamente la moto diseñada por Philippe Starck, pero con esas especificaciones de diseño era imposible lograr una conducción equilibrada con ese pesado sistema de escape,



IVANO BEGGIO QUERÍA EXACTAMENTE LA MOTO DISEÑADA POR STARCK

o la posición del motor, pero Starck no estaba dispuesto a comprometerse a cambiar nada. Probamos un sistema de escape tradicional con los silenciadores elevados en la parte trasera. De esta manera el desplazamiento del peso amortiguaba las oscilaciones a las velocidades más altas, y debido a la distribución del peso al acelerar aumentaba la carga sobre la rueda trasera. Después del inicio de la producción abrimos en secreto el ángulo de dirección aproximadamente 1 grado, lo que, en combinación con unos neumáticos blandos Dunlop, nos permitía lograr un compromiso bastante bueno". **M**