

LA RIVISTA DELL'ARREDAMENTO N° 521 MAGGIO 2002

INTERNI



**ARCHITETTURE/ARCHITECTURE:
PROTAGONISTI I MATERIALI**
MATERIAL PROTAGONISTS

**INCONTRO CON/ENCOUNTER WITH
LINO DAINESE**

LO STILE PIERRE PAULIN
THE PIERRE PAULIN STYLE

ARTE/ART: VIK MUNIZ

with complete English texts

DESIGN **OBSESSION**

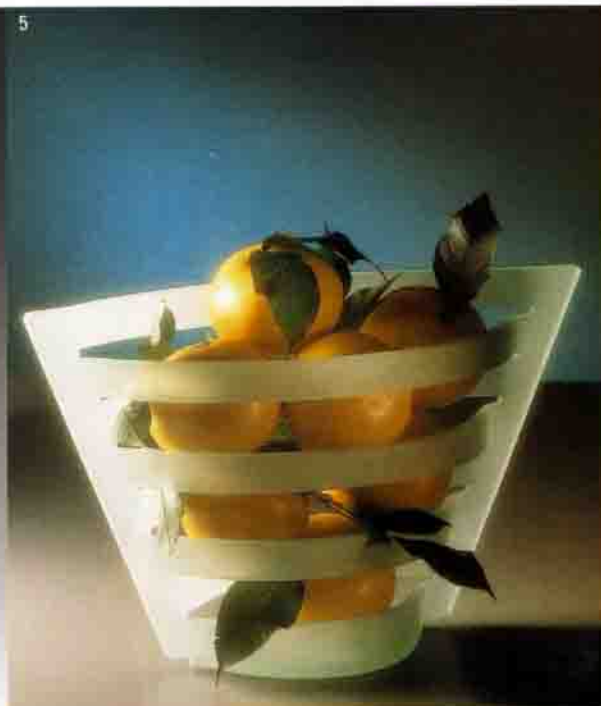
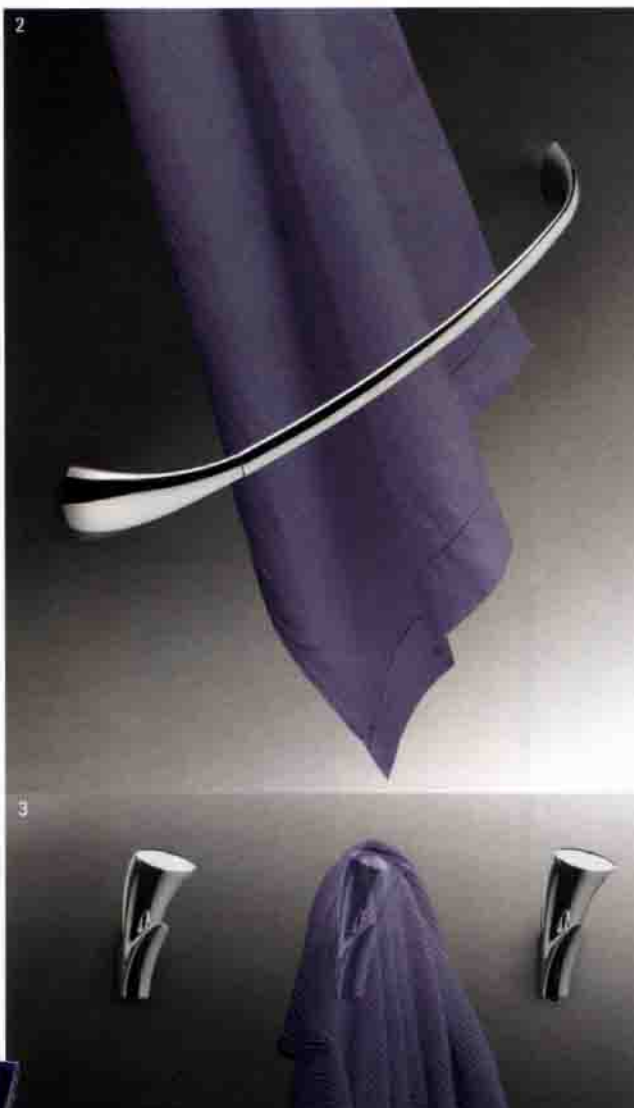


Et



Non complicato - non semplice

Dov'è Rieti? Rispondere a questa domanda non è difficile, basta avere una cartina d'Italia. Ma se si vuole sapere quali aziende, da quelle parti, abbiano una vocazione al design, il compito diventa difficile. Onore quindi a una coppia di designer che, interpreti di nuove connessioni riescono ad operare con aziende di primario livello, vivendo in una remota, piacevole cittadina. Silvana Angeletti, nata a Rieti nel 1969, e Daniele Ruzza, nata a Roma nel 1967, hanno conseguito il diploma di laurea in disegno industriale all'Isia di Roma nel 1993, e l'anno dopo hanno fondato il loro studio. In otto anni di chilometri, fax e web, hanno steso, dal profondo centro, relazioni con aziende di chiara fama quali Colombo Design, Fantini, F.lli Guzzini, Luceplan, Magis, Serafino Zani. Il segreto del loro successo? Di primo acchito emerge il loro



1. Allora, timer che si estende come un metro, in acciaio e pmma, (polimetilmetacrilato), prodotto da Serafino Zani.
- 2.3. Portasciugamani e appendini della serie Link, in ottone cromato, prodotti da Colombo Design.
4. Rubinetto della linea Fonte, disegnata per Fantini.
5. Jazz, portafrutta realizzato

- da un'unica lastra di cristallo, tagliata al laser, prodotto da R.S.V.P.
6. Ola Ola, appendiabiti in metacrilato e alluminio, disegnato per Rede Guzzini.
7. Progetto di interior design e illuminazione per un albergo a Rieti; dettaglio della facciata con scala rivestita in basaltina levigata.





segno "non complicato - non semplice". Poi, la capacità di sopportare e confrontarsi: "Quando lavoriamo con una azienda, privilegiamo da sempre l'aspetto umano, perché

Molti dei loro progetti si infilano nel vasto filone cosiddetto dei 'codici affettivi', nessuno però è smaccatamente 'faccia, donna, pupazzo o fiore'. Codici di sorrisi



crediamo fermamente che, per realizzare un buon prodotto, sia determinante si instauri un rapporto di reciproca stima. Crediamo nel gioco di squadra: un prodotto non è mai solo dell'azienda o del designer, è il risultato del lavoro e del pensiero di diverse professionalità".

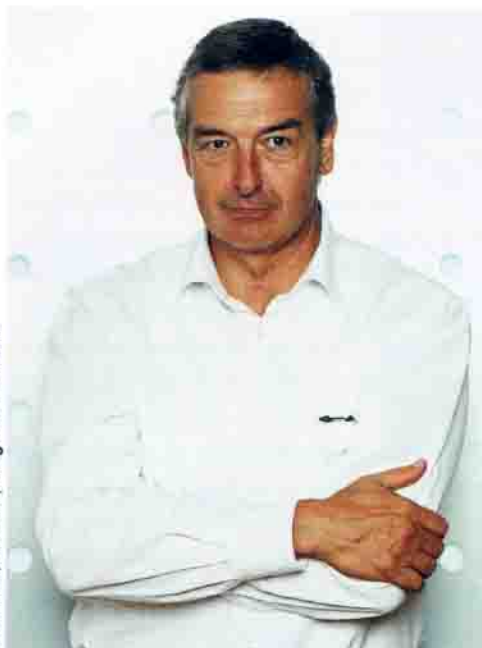
accennati, non necessariamente innocenti che, come dicono gli autori stessi in relazione al progetto Fonte per Rubinetterie Fantini, esprimono "un design moderno senza la freddezza del *minimal*". Non fanno artigianato o piccola serie: puntano

all'industria. Tra i materiali privilegiano la plastica, frutto forse del rapporto con F.lli Guzzini, l'azienda che li ha lanciati.

Angeletti Ruzza Design
vicolo Tosti 1/a
02100 Rieti
tel. 0746 296920
www.angelettiruzza.it

1. Zazà, serie di caffettiere da uno, tre e sei tazze con manico in plastica termoresistente.
2. C-Dream, porta cd impilabile, pensato come omaggio alla radio TS502 di Sapper e Zanuso.
3. Portaspezie da parete in pmma e polipropilene.
4. Portabicchieri di pmma in sei colori. Tutti prodotti dalla F.lli Guzzini.

a cura di/edited by Virginio Briatore



Lino

Dainese

Per i motociclisti il rito della vestizione ha nome Dainese. Per loro l'azienda veneta ha inventato il paraschiama, i guanti con giunture al carbonio e sta per produrre il primo air-bag da indossare. Lino Dainese, che ne è il fondatore, ha chiuso il 2001 con il primo Compasso d'oro e con un consolidato di 100 milioni di euro. In trenta anni di attività ha sperimentato con grandi campioni, da Giacomo Agostini a Max Biaggi e Valentino Rossi, e progettato con bravi designer come Aldo Drudi e Marc Sadler. Il suo sogno è rendere accessibili le protezioni salva vita a tutti coloro che vanno in moto, in bici, sugli sci, sui pattini o a cavallo.



Dalla grafica delle sue tute alle protezioni composite d'impronta zoomorfa, dai capi techno-fashion al nuovo camion laboratorio con apertura ad ali di gabbiano, Dainese è un libro di design aperto. Eppure design è una parola che in azienda viene pronunciata con parsimonia ma le cui applicazioni sono chiare: "Proteggere l'uomo dalla testa ai piedi nella pratica di sport dinamici". Una missione perseguita dall'azienda con un'evoluzione costante che l'ha portata a essere un riferimento mondiale nella produzione di abbigliamento protettivo per i motociclisti, in seguito integrata con guanti, stivali e caschi. La sede storica e principale di Dainese è nel paesino pedemontano di Molvena, in provincia di Vicenza, a pochi metri da un altro marchio epico, Diesel. Qui si trovano la direzione, il reparto ricerca e sviluppo e la produzione, mentre negli stabilimenti di Vicenza operano gli uffici commerciali, la logistica e lo show room 'di bandiera', banco di prova di nuove strategie distributive. In tutto 21.000 metri quadri che ospitano 310 addetti per un giro d'affari che nel 2001 ha raggiunto 100 milioni di Euro, di cui il 60 per cento realizzato all'estero. Nell'atrio della sede commerciale di Vicenza svetta una scultura di Arnaldo Pomodoro: sorta di scudo dorato alto tre metri che ricorda il dorso di un coleottero o più semplicemente i paraschiama disegnati da Marc Sadler e sviluppati da Dainese. Nel piano soprastante, alle pareti bianche dei corridoi e della grande sala, spiccano le sculture 'dinamiche' di giovani artisti. Lino Dainese ama l'arte: la sua collezione privata include opere di Afro, un grande dipinto di Christo preparatorio all'impacchettamento del Reichstag e i lavori di molti giovani.



In questa foto, il giubbotto Gladiator in speciale tessuto Stone, predisposto per l'inserimento del paraschiena. Accanto, la tuta T-Age disegnata da Aldo Drudi, vincitrice del premio Compasso d'oro 2001. Nelle immagini in successione, il gilet D-Air, l'air-bag individuale sviluppato con l'azienda israeliana di engineering Merhav AAP. Nella pagina accanto, in basso, il Safety Jacket 21 con protezioni composite.

In this photo, the Gladiator jacket in special Stone fabric, designed for insertion of the back shield. Right, the T-Age suit designed by Aldo Drudi, winner of the Compasso d'oro prize 2001. In the row of photos, the D-Air vest, individual air-bag developed with the Israeli engineering firm Merhav AAP. On the facing page, below, the Safety Jacket 21 with composite protection elements.

Come si è avvicinato all'arte?

"Ho sempre guardato all'arte come alla più grande forza di anticipazione. Non sono un esperto, ho fatto qualche acquisto d'istinto e approfittato dei viaggi e degli amici per imparare. Per esempio di Paolo Morselletto, il marmista che ha il suo laboratorio qui accanto a noi, amico di Tobia Scarpa, di Frank Gehry e altri artisti. Quando qualcuno di loro è da queste parti lui mi chiama, andiamo a pranzo insieme... Vede quella sorta di muro a zig zag fatto da grandi blocchi? È una prova che Gehry gli ha commissionato per il museo Walt Disney a Los Angeles! A febbraio nei pressi di Vicenza, ho inaugurato il Mulino: un edificio restaurato che vorrei diventasse una 'macina' di idee, una galleria per giovani artisti, designer, ricercatori. Il primo è stato un giovane, Marco Morosini, ma più avanti mi piacerebbe ospitare i lavori di Denis Santachiara, un progettista che stimo molto. In generale, mi interessa conoscere i giovani creativi, capire come lavorano, come nasce l'arte fra le loro mani."

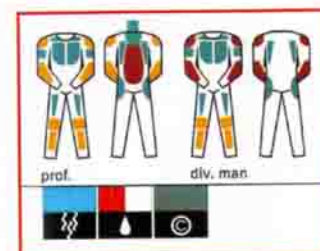


L'arte è un punto d'arrivo, qual è l'inizio?

"Per capire l'inizio è meglio spostarci nello show room e toccare i prodotti. Questa infilata di tute è un pezzo di storia del motociclismo agonistico; ci sono quelle di Giacomo Agostini, degli anni '70, e poi quelle di Barry Sheene con cui, alla fine del decennio, abbiamo iniziato a testare la protezione oggi ritenuta la più importante, dopo il casco: il paraschiena. Nel 1982 abbiamo inventato la protezione per l'appoggio del ginocchio in curva, che in gergo è detta saponetta; le prime erano di legno! Poi ci sono le tute di Kevin Schwantz, campione dei primi anni '90 e in fondo quelle di Max Biaggi e Valentino Rossi. Ad ognuno di loro abbiamo 'cucito addosso' decine di tute: da quelle di pelle tutta nera sino al nuovo progetto di tuta 'elettronica'. Questi tessuti che sembrano avere protuberanze di impronte fossili sono i fogli di Kevlar da cui si ricava l'interno dei guanti, ovvero le protezioni rigide di tutte le nocche. È un progetto del 1993, periodo a cui risalgono anche i nostri primi caschi".

Cosa vi ha portato a occuparvi anche di altri sport e cosa vi differenzia in questo senso?

"È stato un passaggio naturale: ogni sport dinamico ha bisogno di protezione. Non solo: ciclisti e motociclisti si muovono in prevalenza nei centri urbani. Da queste considerazioni, dall'incrocio inestricabile di sport, tempo libero e quotidiano sono nate le divisioni che noi chiamiamo 'no impact' e 'city'. Siamo diversi perché nei nostri capi la priorità è data dalla protezione e per realizzare capi protettivi non bastano le parole; poi viene il comfort ed infine l'estetica".



Dove nascono le vostre ricerche?

"Abbiamo un nostro centro di ricerca e sviluppo che dal 1996 ha una propria sede e un marchio registrato: D-Tec, Dainese Technology Center, in cui lavorano oltre trenta tecnici e designer, dotati di macchinari e strumenti di misurazione all'avanguardia. Qui sviluppiamo progetti internazionali, supportati da una rete di collaborazioni con istituti di ricerca quali il CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), o il Mit (Massachusetts Institute of Technology), con architetti e designer, con specialisti nella definizione di piattaforme tecnologiche come gli israeliani Merhav AAP, con i quali Dainese ha messo a punto il progetto D-Air, un rivoluzionario air-bag individuale per motociclisti".

*Come funziona questo air-bag?*

"È un progetto di derivazione militare al quale stiamo lavorando da tre anni. L'insieme è formato da un sistema elettronico di gestione chiamato Strm (Sensing, Triggering and Memory), dotato di un display che informa il pilota, dai sensori di attivazione e da tre sacche pneumatiche. In breve: dopo 30 millisecondi dall'urto ci sono già 90 litri d'aria attorno alle parti del corpo più sensibili a traumi, cioè tutta la parte superiore del tronco, il collo e la testa".

Cos'è invece la tuta elettronica?

"Si chiama Procom ed è un sistema di misurazione dei parametri che influenzano il comfort del pilota. 64 sensori, inseriti in un apposito sottotuta, rilevano la temperatura e l'umidità presente all'interno della tuta nei punti più critici del corpo. Il sistema è integrato da un rilevatore del battito cardiaco che consente di verificare l'impegno del pilota. L'obiettivo è studiare il miglioramento dell'abbigliamento dei piloti e l'ottimizzazione del comfort, perché una condizione fisica meno stressata consente maggiori livelli di attenzione e quindi una guida più sicura. Abbiamo acquistato la tuta di un cosmonauta russo e stiamo studiando... Credo che per mettere a punto il progetto siano necessari cinque anni!"

Lavorate con molti designer, ma i loro nomi compaiono poco. Perché?

"Noi siamo molto grati ad alcuni designer che da tempo lavorano con noi: Aldo Drudi che ha disegnato decine di tute tra cui la T.T Age che ha vinto il Compasso d'oro; Marc Sadler con cui dialogo da vent'anni, che ha progettato il paraschiena e che ci ha insegnato a guardare al mondo animale; Mirko Gabellini, designer romagnolo, che ha concepito il laboratorio mobile ed ora Renato Montagner con cui stiamo sviluppando guanti e accessori.

Bisogna però tenere presente che le loro idee sono diventate prodotti grazie all'ingegno di tanti tecnici che giorno dopo giorno hanno apportato le loro soluzioni. Perciò preferiamo dare voce al team e non al solista".

**Lino Dainese**

For motorcyclists the rite of investiture bears the Dainese trademark. The Venetian firm has invented many things for them: the back shield, gloves with carbon joints and (coming soon) the first wearable air-bag. Lino Dainese, the founder, closed out 2001 with the company's first Compasso d'oro and consolidated income of 100 million euros. In 30 years of activity he has worked with great champions, from Giacomo



Agostini to Max Biaggi and Valentino Rossi, and talented designers like Aldo Drudi and Marc Sadler. His dream is to make lifesaving protection gear available to everyone who uses motorcycles, bicycles, skis, skates or rides horses. From the graphics of the suits to the zoomorphic composite protection elements, the techno-fashion garments to the new lab truck with gull-wing doors, Dainese is an open treatise on design. But the word design is used with thrift in the company, though its applications are very clear: "To protect people from head to foot in the practice of dynamic sports". A mission pursued through constant evolution, by a worldwide reference point in the production of protective gear for motorcyclists, including gloves, boots and helmets. The original headquarters of Dainese is in Molvena, province of Vicenza, close to another famous trademark, Diesel. The facility hosts the management, the research and development division and production, while the plant in Vicenza contains the sales offices and the main showroom. In all, 21,000 sq. meters, 310 employees, 100 million euros in sales in 2001, 60% in exports. In the lobby of the sales offices at Vicenza stands a sculpture by Arnaldo Pomodoro: a



sort of gilded shield, 3 meters high, like the back of a beetle, or the back shield designed by Marc Sadler and developed by Dainese. Upstairs, on the white walls of the corridors, visitors can admire 'dynamic' sculptures by young artists. Lino Dainese loves art: his private collection includes works by Afro, a large painting by Christo from the preparations for the wrapping of the Reichstag, and works by many young artists.

How did you approach art?

"I've always thought of art as the strongest anticipatory force. I'm not an expert, I've made some instinctive purchases and I take advantage of travels and friends to learn more. For example, Paolo Morselletto, the marble craftsman whose workshop is next door to us, a friend of Tobia Scarpa, Frank Gehry and other artists. When one of the artists comes to visit he calls me, we go to lunch together... See that sort of zig-zag wall made of large blocks? That's a trial Gehry commissioned for the Walt Disney Museum in Los Angeles! In February, near Vicenza, I opened the Mulino: a restored building I hope will become a 'mill' for ideas, a gallery for young artists, designers, researchers. The first was Marco Morosini, but in the future I hope to show the works of Denis Santachiara, a designer I admire very much. In general, I'm interested in knowing young creative talents, understanding how they work, how art is born in their hands."

Art is a point of arrival; where's the beginning?

"To get an idea we should go to the showroom and touch the products. This row of

What has led you to also focus on other sports, and what are the differences involved?

"It was a natural evolution: every dynamic sport requires protection. Not only that: cyclists and motorcyclists move, for the most part, in urban centers. These considerations on the close connections between sport, leisure time and everyday life have led to the divisions we call 'no impact' and 'city'. We're different because in our garments the main priority is protection, and to make truly protective products words won't suffice; next comes comfort and, finally, aesthetics".

Where do your research projects start?

"We have an R+D center, which since 1996 has its own headquarters and registered trademark: D-Tec, Dainese Technology Center, with over thirty specialized technicians and designers, equipped with avant-garde machinery and testing tools. Here we develop international projects, supported by a network of collaborations with research institutes like CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche),



In questa pagina, l'automezzo D-Mobile progettato per Dainese da Mirko Gabellini, con apertura ad ali di gabbiano delle pareti laterali. Grazie alla flessibilità delle partizioni interne, si presta a vari impieghi: da laboratorio test mobile alle attività di formazione e promozione. On this page, the D-Mobile designed for Dainese by Mirko Gabellini, with gull-wing opening of the lateral walls. Thanks to the flexibility of the internal partitions, the unit can be used for different functions: a mobile testing lab, or activities of training and promotion.

suits is a piece of history of motorcycle racing; they were worn by Giacomo Agostini, in the 1970s, then there are those of Barry Sheene with whom, at the end of the decade, we started testing the protection element that is considered the most important today, after the helmet: the back guard. In 1982 we invented the knee protection for when racers lean into curves; the first ones were made of wood! Then there are the suits of Kevin Schwantz, a champion in the early 1990s, and those of Max Biaggi and Valentino Rossi. We have custom fit dozens of suits for each of these champions: from the all-black leather versions to the new 'electronic' models. These fabrics with protruding 'fossil' patterns are the sheets of Kevlar we use for the inner parts of gloves, or the rigid guards for all the knuckles. This project dates back to 1993, which was also the period of our first helmets".



or MIT (Massachusetts Institute of Technology), with architects and designers, and specialists in the definition of technological platforms, like the Israeli firm Merhav AAP, with which Dainese has developed the project D-Air, a revolutionary personal air-bag for motorcyclists".

How does this air-bag work?

"It's a project of military origin, on which we've been working for three years. The whole is formed by an electronic control system called STM (Sensing, Triggering and Memory), with a display of information for the rider, by activation sensors and three pneumatic bags. In short: at



30 milliseconds after impact there are already 90 liters of air around the parts of the body at greatest risk, or namely the entire upper part of the torso, the neck and the head."

And what is the electronic suit?

"It's called Procom and it is a system of measurement of the parameters that influence the comfort of the rider. 64 sensors, inserted in a special inner layer, measure temperature and humidity levels inside the suit, at the critical points of the body. The system includes a heartbeat sensor to measure the effort of the rider. The goal is study for improvement of riding suits and optimization of comfort, because less physical stress means higher attention levels and therefore safer riding. We have purchased a Soviet cosmonaut suit and we are analyzing it... I think it will take about five years to develop this project!"

You work with many designers, but their names are seldom mentioned. Why?

"We're very grateful to several designers who have been working with us for some time: Aldo Drudi, who has designed dozens of suits, including the T.T Age, which won the Compasso d'oro; Marc Sadler, with whom I've been discussing things for 20 years, who designed the back shield and taught us to look to the world of animals for forms; Mirko Gabellini, a designer from Romagna, who created the mobile lab; and now Renato Montagner, with whom we are working on gloves and accessories. But we should remember that their ideas have become products thanks to the expertise of many technicians who have added solutions, day after day. That's why we prefer to focus on the team, not the soloist".

A sinistra, dall'alto: Edi Orioli, Max Biaggi e Valentino Rossi durante la prova del Procom, un sistema per la misurazione del comfort del pilota messo a punto con la Clinica Mobile del dott. Costa e vari istituti di ricerca tra cui Tecnopolis di Bari e il CNR di Milano. A destra, un dettaglio dei guanti Panther con protezioni interne.

Left, from above: Edi Orioli, Max Biaggi and Valentino Rossi during testing of the Procom, a rider comfort measurement system developed with the Mobile Clinic of Dr. Costa and research institutes including Tecnopolis of Bari and CNR of Milan. Right, detail of the Panther gloves with inner protection elements.

