



designer

'Je was ineens een designer!' [pagina 14]

Presentatie van Ola anno nu [R]



PAOLO PININFARINA, VAN AUTO'S NAAR KEUKENS

'Rondingen zitten in onze genen'

Reneé de Haan

Als je Paolo Pininfarina treft, ratelt hij Italiaans in een staccato dat geen pen kan bijhouden. Hij is helemaal op stoom. De ruimte waarin we praten is te klein en te heet en hij is echt moe van het circus waarmee hij als een clown moet toelichten wat hem bezielde om Ola opnieuw vorm te geven. Dus de bezonkenheid waarmee zijn ontwerpen ontstonden voor zowel de auto- als de keuken- en sanitairindustrie, is ver te zoeken. Een mooie man, duidelijk van de generatie Marcello Mastroianni, met gevoel voor stijl. Maar ook ingeklemd tussen commerciële belangen en wat hij zelf wil zeggen.

"Toen ik begon als ontwerper stond het hele idee van design in keukens in de kinderschoenen en we mochten dat zelf uitvinden, met een clubje. Antonio Citterio, Vico Magistretti... noem ze maar. We gingen direct op het esthetische zitten; het moest mooi zijn, frapperen... je ging je handtekening ergens onder zetten. Je was ineens een designer!!!"

Hij kan er nu om lachen, de gretigheid waarmee hij en de zijnen het vak gingen uitvinden.

Alleen de grote talenten met klassiekers op hun naam kunnen een ontwerp over decennia heen dragen. Paolo Pininfarina kreeg van Snaidero de kans om zijn topmodel Ola een compleet nieuwe herstart te geven. Hij herondekt daarmee zijn eerste grote liefde in keukendesign en hoort opnieuw dat het een van de beste modellen van de Italiaanse producent is gebleven.

Eigenlijk zaten al die jongens van het eerste uur wel direct op een succes. Hun modellen van twintig jaar geleden worden nog steeds geproduceerd en gelden inmiddels als klassieke vernieuwers. Zo werd ook Ola van Pininfarina telkens een stukje verbeterd, gemodificeerd naar de eisen van de tijd.

"En dan ineens kan dat niet meer. Je kunt niet met kleine aanpassingen komen; het model zelf smeekt er bijna om dat het echt een nieuwe jas krijgt, een andere beleving en technische facelift. Dus, ja, de wereld is veranderd en zeker de keukenbranche. Het werkblad wordt heel anders gebruikt, veel intensiever gelukkig en de handgreep is een omstreden element. Moet het greeploos of willen we straks juist weer grip op de lade krijgen?"

OUDE LIEFDE "Ik mocht een oude liefde van me – want dat is Ola uiteraard – opnieuw gaan ontdekken, betasten en in andere glorie een kans geven. Dat is heel wonderbaarlijk want normaal gesproken zoek je een nieuwe liefde met andere uitgangspunten.



Een ontwerper gaat zelden zijn eigen creatie als herontdekking beleven. Maar het is gebeurd en het was een feest. Ook omdat Ola nooit is weggeweest. Niet uit de winkels, laat staan bij de producent, maar zeker niet bij mij.” Grif geeft hij toe dat andere kansen die hij bij Snaidero kreeg om iets bijzonders te maken, het niet haalden bij die eerste liefde. Acropolis, de partykeuken, gold tien jaar terug als super-innovatief, maar hij verkocht niet. Pininfarina had toen de brainwave dat een keuken gedeeld moest worden met vrienden en plaatste de kok in het centrum van een halfrond werkgebied, als in een cockpit. Een voorloper van het huidige kookeiland. Hij lacht erom.

HOOG GEGREPEN “Het was meer een oefening dan een daadkrachtig model. Ik zag hoe het leven informeler was geworden, luxer, meer samen een feestje bouwen dan romantisch met z’n tweetjes tafelen. Ik ging daar iets mee doen, zoals ook in de badkamer een party gehouden kon worden in die tijd. Althans de ontwerpers hebben dat aangezwengeld, bijna een opleving van de oude commune: mijn keuken is jouw keuken, kom langs en kook! Dat was allemaal net iets te hoog gegrepen en ook model Venus in diezelfde periode getuigt meer van wat ik zat te bedenken dan van een uitgekristalliseerd ontwerp. Die

heeft het trouwens wel goed gedaan. Voor mij geldt vooral dat ik in die fase anders tegen het gezinsleven ging aankijken. Ik wilde geen vangene blijven van een oermodel als Ola. Je wilt dóór en vooral Acropolis is voor mij heel inspirerend geweest. Veel van die ervaringen in de sfeer van het op weg zijn, heb ik nu in Ola kwijt gekund. Dat is toch ook mooi?” Voor de duidelijkheid: die andere modellen hadden wel degelijk hun waarde en zijn internationaal behoorlijk goed aangeslagen. Ze haalden alleen het succes van die eersteling niet. Daarom is Pininfarina altijd de ontwerper van Ola gebleven. Nadat hij eerst het juk had moeten afschudden om ‘de zoon van’ te zijn. Zijn vader stond aan de voet van het Italiaanse design, met vooral in de auto-industrie een belangrijke naam. Hij zal daar later iets over zeggen maar moet vooral zijn eigen hart als designer eerst luchten.

AUTONOOM “Iets bedenken wat anderen al maken, heeft totaal geen zin. Kopieerders, navolgers, of na-apers, zelfs al noem je het geïnspireerden, zij laten zich allemaal beïnvloeden. Een echte designer doet dat nooit, juist niet! Probeer mode uit te bannen, kijk niet te veel naar wat een collega doet, volg je eigen weg, zo autonoom mogelijk. En op dat pad zie je natuurlijk vormen of uitgangspunten die je van jezelf herkent en die de mensen ook als

typisch van jou zien. Dan lijkt het of je niet vernieuwt maar dat doe je wel, stiekemweg, op jouw manier maar ook trouw blijvend aan je eigen overtuiging.”

MARKETING “Bij Snaidero krijg ik alle ruimte, want samen gaan we de evolutie aan over hoe die keuken er volgend jaar uit moet zien, en in 2030. De marketing heeft een veel groter aandeel dan in die begintijd dus, ja, ik moet meer verantwoording afleggen over wat ik doe of maak. Ik verplicht me meer aan het geheel dan vroeger.”

“Daar gaat ook een stimulans van uit. We discussiëren meer over wel en niet en waarom dan? Glas, moet het glas zijn voor de fronten? Is dat een salongedachte of werkelijk een nieuwe invulling voor de keuken van de toekomst? Ik puzzel en kom boven, met statements, en het bedrijf vertelt me hoe de kansen liggen. Dat kwam vroeger niet voor. Dan leverde je jouw geniale – dat dacht je toen als jonge ontwerper – esthetische invulling van een keuken in. Daarvan zou iedere gebruiker opveren, blij mee zijn als met een Ferrari of een andere auto.”

Hij komt er zelf op terug: toen Ola uitkwam werd het model bijna als een sportwagen verkocht, inclusief de autolakken en de ronde vormen van die tijd. Hij grijnst nu voluit. “Jaja, Dat noemen we DNA. Het is geen tic



van mij om altijd terug te keren bij rondingen, liefst open. Mijn voorvaders hebben dat altijd gedaan en ik heb geen enkele behoefte om me van hen los te scheuren. Sterker nog, ik heb als kind altijd het ronde opgezocht en gekoesterd zonder te weten wat mijn opa had gemaakt. Het was van mij en het blijkt iets heel specifiek van de familie te zijn. Machines minder rechthoekig, menselijker willen maken misschien... Auto’s zijn voor mannen maar nodigen vrouwen uit. Keukens zijn voor vrouwen maar mannen bedenken ze. Dus die rondingen zijn hoe dan ook noodzakelijk.” “Ik heb daar uiteraard vaak over nagedacht. Wij designers spelen op alle mogelijke manieren met diverse dingen. Dus ik zit aan Acropolis te werken en ineens komt daar een kap van een vliegtuig voorbij in mijn wezen. Eigenlijk een heel sobere vertaling van een cockpit in een keuken. Ik heb dat niet bedacht; het doet zich voor en ik pik dat op. Of niet. Maar die modellen komen nooit uit.”

BRUG “En je maakt fases door van willen ontdekken of juist stilstaan bij iets. Dus als ik het zelf als testament van Snaidero moet neerzetten: Ola was het ultieme kijken hoe ver je kon gaan om vanuit de auto-industrie een brug naar keukens slaan. Het aanschaffen van een keuken stond toen ook gelijk aan het kopen van een auto. Grote uitgaven, niet

op vakantie, lang over nadenken, met veel gevolgen voor het gezinsleven, in positieve zin.” “Acropolis zat in de feestelijke kant van het bestaan, het burgerlijke loslaten en weer saken van alles delen maar ook heel solitair de kok of de chef mogen zijn. Die keuken is gemaakt op restaurantje spelen thuis. Dus eerder een elitetaxi dan een gezinswagen.” “Ik wil iedereen iets speciaals meegeven. Omdat ik dat in mij heb. Gekregen van mijn voorvaders. Ik las onlangs nog wat zinnen van mijn opa. Hoe hij zocht naar natuurlijke vormen, hoe de sneeuw hem trof als een wonder dat bestaat en smelt voor de zon alsof het er nooit geweest is... Hij beschrijft heel bijzonder hoe de regen op de straten kan slaan alsof het diabolisch, duivels is. En hij zegt: ‘Dat wou ik vangen, in iets parabolisch... iets dat je ziet maar waarvan je nooit de kracht zult begrijpen.’ “En dan ga jij vragen waarom ik zulke speciale bogen onder een tafel plaats in de nieuwe versie van Ola... en je verwacht een duidelijk antwoord. Dat heb ik dus niet. Daar ben ik zelfs trots op. Dat ik een vorm heb van een soort ellips die reikt naar iets en waarvan ik alleen maar kan zeggen: Bedankt opa, ik heb iets begrepen. Appogia, zo noem ik mijn vorm. Ik leun en steun op jou.”

www.pininfarina.com

Ola in een woonhuis [pagina 16]

Acropolis als een cockpit [L]

KLEINTJE FARINA

De naam Pininfarina staat voor bijzonder design. Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Ferrari, Rolls Royce en zelfs Peugeot heeft hij groot gemaakt qua vormgeving. Kleinzoon Paolo geeft de fakkel al jaren door, maar waar komt de naam vandaan?

In 1893 werd Battista ‘Pinin’ Farina geboren; de bijnaam Pinin (‘kleintje’ in het dialect van Piemonte) kreeg hij als tiende kind in het gezin. Op elfjarige leeftijd begon Battista te werken in het bedrijf van zijn broer, tot hij in de jaren dertig zijn eigen firma oprichtte: Carrozzeria Pinin Farina. Kleinzoon Paolo is geboren in 1958. Voordat hij het familiebedrijf aan de slag ging, werkte hij in Amerika voor Cadillac en in Japan voor Honda. Vanaf 1987 gaf hij leiding aan de designafdeling van Pininfarina S.p.A. voor onder meer interieurontwerpen.

Paolo’s samenwerking met keukenfabrikant Snaidero leverde in 1994 het spraakmakende model Ola op. In 2000 kwam hij met Idea, even later met Viva in dezelfde Ferrarirode kleur en mocht hij met Acropolis de duurste keuken ooit voor Snaidero ontwerpen.

Sinds 2008 is hij algemeen directeur, nadat zijn broer Andrea omkwam bij een auto-ongeluk. In datzelfde jaar moest Pininfarina van een faillissement worden gered. De schulden waren opgelopen tot 600 miljoen euro. Er worden geen nieuwe productiecontracten gesloten, de huidige contracten worden voortgezet tot uiterlijk 2011 (Alfa Romeo Brera en Spider, Ford Focus Coupé-Cabriolet). Pininfarina gaat zich exclusief toeleggen op de productie van elektrische auto’s (B0 ofwel B-zero). Het bedrijf komt in handen van de banken, waarbij het aandeel van de familie wordt gereduceerd tot 4,5 procent.