



Il mondo della moto, fra prestazioni e sostenibilità

Il mondo della moto vive una strana dicotomia. Da una parte produce e vende in quantità moto intelligenti, che mettono da parte l'aspetto prestazionale per privilegiare qualità come la guidabilità e la godibilità su strada. Dall'altra propone quasi esclusivamente a scopo comunicativo delle maxi iperprestazionali dalle prestazioni elevatissime. Nessun problema, ma occhio al messaggio che si lancia.

Qualcosa è cambiato. C'era una volta un patto non scritto fra le case motociclistiche per non esagerare con le prestazioni dei mezzi commercializzati. E c'era un patto vero e proprio per non fare campagne pubblicitarie che mostrassero moto guidate ad alta velocità o in situazioni di violazione del Codice della Strada.

Era una campagna morale di autoregolamentazione del settore, voluta poco più di venti anni fa dalle organizzazioni di settore. Lo scopo era evitare polemiche eccessive intorno al mondo della moto; ma anche non eccitare troppo gli animi degli appassionati che compravano e guidavano quelle moto.

Oggi mi aggiro per i padiglioni di Eicma, il Salone Internazionale della Moto, e vedo che le case spingono la comunicazione su nuovi modelli di moto ipervitaminizzate, tutte oltre i 200 cavalli. Moto che venderanno pochissimo, perché basta guardare le statistiche delle vendite per scoprire che... non ci sono!

Quelle moto non si vendono, se non in piccoli numeri. Perché attraggono una clientela di appassionati ormai anziani. Il ricambio generazionale nella fascia degli acquirenti di mezzi sputafuoco infatti non c'è stato e non c'è. Oggi si vendono moto diverse, meno potenti e più eclettiche nell'uso.

Del resto, con le strade che abbiamo, andare in giro con una moto rigida di sospensioni è frustrante: fatica e dolore per il nostro corpo, ma anche instabilità e sgradevolezza di guida.

Allora perché le case propongono moto di quel tipo? Per il brand. Quei mezzi sono testimoni della capacità tecnologica della casa. Mettere in commercio una mille da oltre 200 cavalli è una dimostrazione di know-how tecnologico non indifferente.



Personalmente, se potessi le comprerei tutte. Sono un appassionato di vecchia data, nella mia vita ho fatto anche il pilota a livello amatoriale; e il giornalista tester, oltre che istruttore di guida veloce in pista. Amo le moto prestazionali, e ribadisco che possono avere uno scopo anche su strada. Perché regalano sensazioni ed emozioni anche senza usarle al limite. Ne ho avute diverse, e posso anche dire di non essere mai andato a 300 km/h (in strada). Lo scopo, almeno per me, non è mai stato quello della velocità pura.

Ciononostante, oggi mi colpisce questa scelta di molte case motociclistiche. Anche perché questi specchi per allodole ipervitaminizzati hanno un po' distolto l'attenzione dalle cosiddette "moto intelligenti", che invece all'Eicma c'erano eccome. Quelle moto che si vendono.

L'esempio della Honda rende l'idea. All'Eicma ha presentato una 1000 supersportiva pensata appositamente per correre nel Campionato Mondiale Superbike, dove si può partecipare solo con moto derivate da quelle prodotte in serie. Ecco allora la CBR 1000 RR da 217 cavalli. Al suo fianco però nello stand della casa dell'ala dorata c'era molto spazio per la serie NC 750, che ruota intorno a un pacioso motore bicilindrico. E per chi ha ancora meno soldi o vuole moto ancora più semplici, c'era la serie da 500 cc. Per entrambe, tanto styling, tanta qualità costruttiva, prestazioni oneste e tanta sostanza.

Tra l'altro, all'Eicma si è parlato molto anche di mezzi elettrici. Perché il futuro è dietro l'angolo. E anche questa è una contraddizione con il messaggio delle moto iperprestazionali. Le elettriche possono anche andare molto forte in alcuni casi, ma la mobilità di massa che porteranno sarà di tipo diverso. Probabilmente più a misura d'uomo.

Il mondo motociclistico sembra in-

somma avere due teste. Da una parte il settore hypersport come richiamo, dall'altra le serie più tranquille per i numeri di mercato. Va bene, ma c'è un rischio per il futuro che dobbiamo tenere in considerazione.

Stanno tornando i giovani. Dopo anni di assenza dei ragazzi fra gli acquirenti di motocicli, da un po' si vendono molte moto 125. E i giovani sono sensibili al messaggio prestazionale. E sono anche poco preparati a capire che in strada ci si fa male. E che quei piloti che girano certi spot in video sono dei professionisti su circuiti chiusi al traffico.

In questa era nella quale tutto è nuovo, tutto si ripete ciclicamente, è arrivato il momento di tornare a preoccuparci della sensibilizzazione dei nuovi guidatori per i problemi di sicurezza. Ne parlo sempre, e dico sempre le stesse cose: vale a dire che i motociclisti di ritorno, oggi 40-50enni, in sella soprattutto agli scooter, sono pericolosi per se stessi, perché privi di esperienza e cultura motociclistica. Ora aggiungo che nel giro di pochi anni avremo una nuova classe di adulti guidatori. Gli adolescenti di oggi, ancora vergini dal punto di vista motociclistico. Su di loro bisogna lavorare da subito, per travasargli le consapevolezza di noi vecchi motociclisti.

La strada non è un gioco né una pista. Le moto sono belle, bellissime, ma vanno usate con giudizio.

Se non ci pensiamo ora che siamo in tempo, fra qualche anno potremmo trovarci con una impennata di nuove vittime causate da eccesso di velocità (per ora in moto si muore per altri motivi, come ho raccontato in altri articoli).

***Fondatore e direttore di Netbikers.eu**