DI LUIGI RIVOLA lurivola@tin.it

L'INVASIONE NIPPONICA CHE CAMBIÒ L'EUROPA

Il convegno "50 anni fa avvenne..." ha raccontato la svolta epocale sul mercato delle due ruote



Sopra, la locandina dell'incontro organizzato presso la facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze.

FINE anni Trenta: l'industria motociclistica italiana stava avanzando a grandi passi vincendo le principali corse continentali e proponendo modelli all'avanguardia tecnica e stilistica. La scuola britannica, che fino a quel momento aveva dominato la scena europea, cominciava a mostrare segni di cedimento. Poi la Seconda Guerra mondiale interruppe questo confronto sportivo e commerciale per impegnare le industrie e gli uomini non a costruire, ma a distruggere.

Fine anni Cinquanta: l'industria motociclistica italiana aveva conquistato la leadership mondiale nello sport, ma era fortemente cresciuta anche sul mercato internazionale, grazie soprattutto agli scooter Vespa e Lambretta, nonché alle moto prodotte da Gilera, Benelli, Ducati, Parilla, Moto Guzzi, soltanto per citare i marchi più noti e diffusi anche all'estero. La concorrenza britannica arrancava ed era sull'orlo della disfatta.

L'Italia era passata in poco più di dieci anni dalla tragedia di un conflitto perso e di una distruzione massiccia delle sue città, delle sue fabbriche e della sua economia, a un "miracolo economico" in apparentemente inarrestabile progresso. Ed è a questo punto, e per questa ragione, che all'improvviso e con forza devastante il fenomeno dell'auto utilitaria si è "abbattuto" sulla frazionatissima industria motociclistica italiana frenandone dapprima la crescita, poi condannando moltissimi marchi alla definitiva scomparsa nel volgere di un lustro.



TRA 1960 e 1970 il Mondo visse un autentico cambiamento epocale di cui protagonista fu soprattutto la nuova generazione, quella dei teenager nati nell'immediato Dopoguerra. Fu un decennio entusiasmante per chi seppe adeguarsi alla "rivoluzione" imposta dai giovani, tremendo invece per chi la subì passivamente senza riuscire a coglierne il significato e le prospettive.

"Cinquant'anni fa avvenne... cambiamenti nel motorismo tra fine Anni '60 e inizio Anni '70". Con questo titolo si è tenuto sabato 14 aprile a Firenze, presso la facoltà di Ingegneria dell'Università, un interessante simposio promosso da CMEF (Club Moto d'Epoca Fiorentino) e CAMET (Club Auto e Moto d'Epoca Toscano) in coincidenza con il convegno nazionale della commissione cultura ASI (Automotoclub Storico Italiano).

NON SOLTANTO dotte disquisizioni: nel grande spazio all'aperto che fronteggia l'ingresso della facoltà e nel vasto atrio dell'edificio era stata organizzata un'esposizione di auto e moto d'epoca coerente con il periodo storico trattato nel convegno. E bisogna dire che questa rassegna, pur nella sua staticità, trattava già in modo evidente l'argomento, quasi fosse un relatore muto, ma capace di svolgere perfettamente il tema anche solo mostrandosi.



Esempi? Una rara Velocette 500 monocilindrica del 1966 da sola rappresentava il tentativo fallito dell'industria britannica, perdurato fino all'inizio degli Anni '70, di sopravvivere sul mercato con modelli imbellettati con una ciclistica quasi moderna, ma spinti da un motore degno della meccanica di quarant'anni prima. Le rivoluzionarie Honda 4 cilindri 4 tempi e Kawasaki 3 cilindri 2 tempi, ma anche le prime maxi italiane, Guzzi e Laverda, mostravano al pubblico semplicemente con la loro presenza – contrapponendosi alla Velocette dello stesso periodo – il salto generazionale oggetto del convegno.



Figli dei fiori protagonisti dell'evento "50 anni fa avvenne...". Tra le moto coinvolte, la Norton (sopra), l'Italjet Grifon 650 (sotto) e la Guzzi V7 Sport (più a sinistra) con l'immancabile chitarra.

E non mancavano i ciclomotori per i quali i quattordicenni dell'epoca impazzivano iniziando un percorso che li avrebbe portati sulle "motopesanti" nel volgere di pochi anni, e le 125 da regolarità a due e a quattro tempi amatissime invece dai sedicenni.

L'ESPOSIZIONE non è stata comunque soltanto statica e silenziosa. A un certo punto, prima dell'inizio del convegno, nell'area esterna alcune moto hanno dato vita a quel concerto che ben conosciamo: rombi di scarichi non soffocati come oggi, sibili dei due tempi con relativa cortina fumogena, e i loro proprietari, molti dei quali simpaticamente vestiti da "figli dei fiori", si sono concessi anche la soddisfazione di un brevissimo circuito allestito sul posto.

«*Abbiamo organizzato questo convegno come vogliamo noi* – ha detto Luca Manneschi del CMEF –. *L'ASI alla fiorentina, amalgamando scienza, arte e divertimento*».

Ma poi, nella grande aula predisposta per le relazioni, il tema è stato trattato con la dovuta serietà. Gli argomenti da sviluppare coinvolgevano uno le motociclette e tre le automobili; a noi ovviamente interessava il primo, intitolato "Le moto per piacere ai giovani" e trattato con competenza e con un'apprezzata dose di ironia dal già citato Manneschi.

La sua relazione è iniziata con l'esposizione di alcuni dati ben significativi: in Italia nei primi anni Cinquanta il mercato della moto era largamente superiore a quello dell'automobile. Poi, nella seconda metà del decennio, con l'arrivo della Fiat 600, quindi della 500, si assistette all'avanzata dell'utilitaria a quattro ruote, che nel 1960 effettuò il sorpasso ai danni delle due ruote.

I superstiti tra i produttori italiani di moto riuscirono però ad attestarsi sul nuovo promettente settore dei ciclomotori sportivi, alimentato dalla nuova clientela – per mentalità e obiettivi – dei quattordicenni. Questi giovani, la prima generazione del Dopoguerra, non sceglievano la moto per ragioni economiche, per recarsi al lavoro o per la breve e rilassante gita domenicale; a 18 anni la maggior parte di loro aveva come primo obiettivo l'automobile e come secondo la motocicletta di grossa cilindrata, veicolo indispensabile per godere al massimo della libertà di movimento, di prestazioni esaltanti, di sensazioni uniche, da solo o con la "giusta" passeggera.

Questo cambio di mentalità e di esigenze da parte dei motociclisti – non soltanto italiani, ma europei e nordamericani – richiese innanzitutto un'adeguata trasformazione imprenditoriale dei costruttori di motociclette. Ma le nostre industrie, che avrebbero potuto cogliere e sfruttare questa grande opportunità, erano guidate ancora dagli anziani fondatori, ormai convinti che per la motocicletta non ci fosse più futuro, e anche alle marche britanniche, travolte da una crisi irreversibile, nulla servì il predominio goduto fino a quel momento nel settore delle grosse cilindrate.

SOLTANTO alcuni fra i nostri storici marchi sopravvissero, e con grosse difficoltà, all'invasione giapponese; l'incapacità di reagire a questo attacco era mascherata da questa frase piena di risentimento: «*I giapponesi copiano*».

«*I giapponesi non copiavano* – ha giustamente ribadito a Firenze Luca Manneschi con un esempio legato alla sua professione di chirurgo –. *Si mettevano nei panni del medico che fa un'autopsia, identifica le cause del decesso e pensa a come evitarle in futuro. Fecero sì i bicilindrici all'inglese, ma con gli alberi di bilanciamento controrotanti per eliminare le vibrazioni, mentre i tecnici britannici in settant'anni avevano cercato invano lo stesso risultato montando appena qualche gommino tra telaio e motore*».