Aut. Trib. Firenze
del 09/02/1999 N. 4859
Dir. Resp M. Mazzoni
Sped. A. P. 45%
art. 2 comma 20/B
Legge 662/96 - Firenze
€ 2,00

PROMO RACING News

E-mail: info@promoracing.it
ANNO IX N. 4-2007
www.promoracing.it

Gare di moto di mezza estate



Le moto salgono in cattedra

La moto ha ormai un secolo abbondante di vita, dalle prime realizzazioni apparse sulle polverose strade di fine Ottocento, fino alle più recenti realizzazioni replica delle moto racing che entusiasmano gli appassionati sugli autodromo di tutto il mondo. Ma l'evoluzione della moto in questo suo primo secolo di vita quali strade ha seguito? Un semplice e fredda via tecnologica che ha progressivamente applicato alla motocicletta tutte le nuove scoperte in campo siderurgico, chimico, elettrico che il frenetico Novecento ha generato, oppure esiste un'altra chiave di lettura nella quale si può vedere la crescita e le trasformazioni della nostra "amata" cavalcatura come una specie di evoluzione naturale assoggettata alle leggi darwiniane che regolano la vita degli esseri viventi sul nostro pianeta? Beh, visto che il vero motociclista considera il proprio mezzo come una creatura vivente da coccolare ed accudire, questa seconda ipotesi non poteva che attecchire profondamente negli animi motociclistici e non ha mancato di trovare humus fertile anche negli animi degli studenti della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze che oggi studiano le ultime tecnologie e le basi sulle quali poggia lo stato dell'arte attuale della produzione motociclistica.



Le moto portate alla Facoltà di Ingegneria fiorentina coprivano un secolo di storia motociclistica



Giovanni Ferrara e Luca Manneschi

Ovviamente una visione darwiniana dell'evoluzione motociclistica non poteva nascere che nella mente di uno studioso delle scienze naturali, in particolare l'idea è nata al dottor Luca Manneschi, medico-chirurgo ed appassionato cultore di moto d'epoca, un'idea che ha trovato concreta applicazione grazie all'incontro con l'ingegner Giovanni Ferrara, docente alla Facoltà di Ingegneria fiorentina con indirizzo meccanico. Non è stato difficile quindi coinvol-



gere la Facoltà nella persona del Preside professor Savino che ha dato il suo placet e così, con l'impegno dei soci del CMEF da un lato e del Club Mec, che accoglie i soci appassionati fra gli studenti ed i docenti dell'Università, dall'altro ha preso corpo questa interessantissima iniziativa-incontro del 12 giugno presso la sede della Facoltà in Via Santa Marta a Firenze.

I soci del CMEF, tutti esperti collezionisti, hanno portato una significativa raccolta di moto che coprivano totalmente l'arco del secolo, dal triciclo DeDion del 1899 fino all'ultimo successo della produzione Ducati. Moto ancora vive, dal cuore generoso che gli studenti accorsi hanno potuto ascoltare in moto, in un concerto d'altri tempi che ha scatenato l'entusiasmo degli attoniti spettatori.



Quindi Luca Manneschi ha intrattenuto tutti gli intervenuti, studenti e motociclisti, in un'aula gremitissima ed attenta. Si può riportare lo sviluppo della motocicletta sotto le leggi dell'evoluzione della specie formulate da Charles Darwin, cioè trasportare il concetto di "Homo Sapiens" anche ad una intelligente "Moto Sapiens"? Ne è seguita una conferenza che ha tenuti avvinti tutti i presenti per oltre due ore, in un attento e continuo accostamento con le leggi della natura che regolano lo sviluppo, l'affermazione, lo sviluppo e la fine delle tante specie anmali e vegetali che si sono avvicendate sulla terra. Facciamo alcuni rapidi esempi per meglio illustrare i vari concetti: in America i grandi spazi e le distanze hanno consentito la nascita di moto di grande mole, un po' come la savana accoglie i pachidermi o i grandi carnivori, mentre i limitati spazi a disposizione in Europa hanno favorito la nascita di mezzi più piccoli ed agili, esattamente come un habitat ristretto favorisce lo sviluppo di piccoli animali. Oppure se si studiano gli impianti frenanti delle moto si passa dalla quasi assenza di dispositivi sui ragnetti quali erano i mezzi d'inizio secolo agli sviluppatissimi impianti frenanti attuali: perché ad inizio secolo il traffico era inesistente e per rallentare nelle curve il freno-motore era quasi sufficiente, poi l'incremento del traffico ha imposto un analogo sviluppo dei freni. Infatti già negli anni '910 la metropolitana londinese e le tramvie elettriche utilizzavano i freni a disco per fermarsi in spazi ristretti, dispositivi che sono apparsi sulle moto e sulle auto assai più tardi.

Ma cosa ci riserverà il futuro? Come le teorie di Darwin forniscono le motivazioni della scomparsa di molte specie viventi che non hanno saputo adeguarsi alle variazioni dell'ambiente esterno anche la motocicletta, o meglio alcuni costruttori, potrebbero subire – come è già avvenuto – una sorte simile. In un'epoca di rapidi mutamenti quale è quella attuale bisogna adeguarsi rapidamente alle mutate condizioni dell'ambiente che ci circonda (legislatura, mercato, mode ecc.) pena la fine di chi non riesce a farlo, anzi sarebbe necessario intuire i cambiamenti in modo da precederli e non essere sempre costretti a rincorrere. Bisogna insomma "conoscere il passato per prevedere il futuro", ed ancora una volta le leggi che regolano la natura possono aiutarci.

Maurizio Mazzoni

Luca Manneschi ha affascinato i presenti con la sua presentazione del concetto di Moto Sapiens



