

MOTO CLASSICHE

QUOTAZIONI 2.500 MODELLI | MUSEO PIAGGIO DI PONTEDERA: NON SOLO VESPA

ICONS E CVO

LE HARLEY-DAVIDSON
PER SOGNARE

APRILIA MOTÒ 6.5
DESIGN ALLO STATO PURO

NORTON 750 COMMANDO
SPORTIVA E INNOVATIVA

MOTO GUZZI CALIFORNIA
LE GRANTURISMO DI MANDELLO

DUCATI PASO
AFFASCINANTE QUARANTENNE



RUOTECLASSICHE

L'ARTE INCOMPRESA

Compie 30 anni una delle moto più controverse della storia. Voluta fortemente da Ivano Beggio, patron della Casa veneta, è progettata dal famoso architetto e designer Philippe Starck. Il risultato è affascinante, la guida molto meno: i motociclisti quasi la ignorano

di Klaus Nennewitz

Aspetto gentile

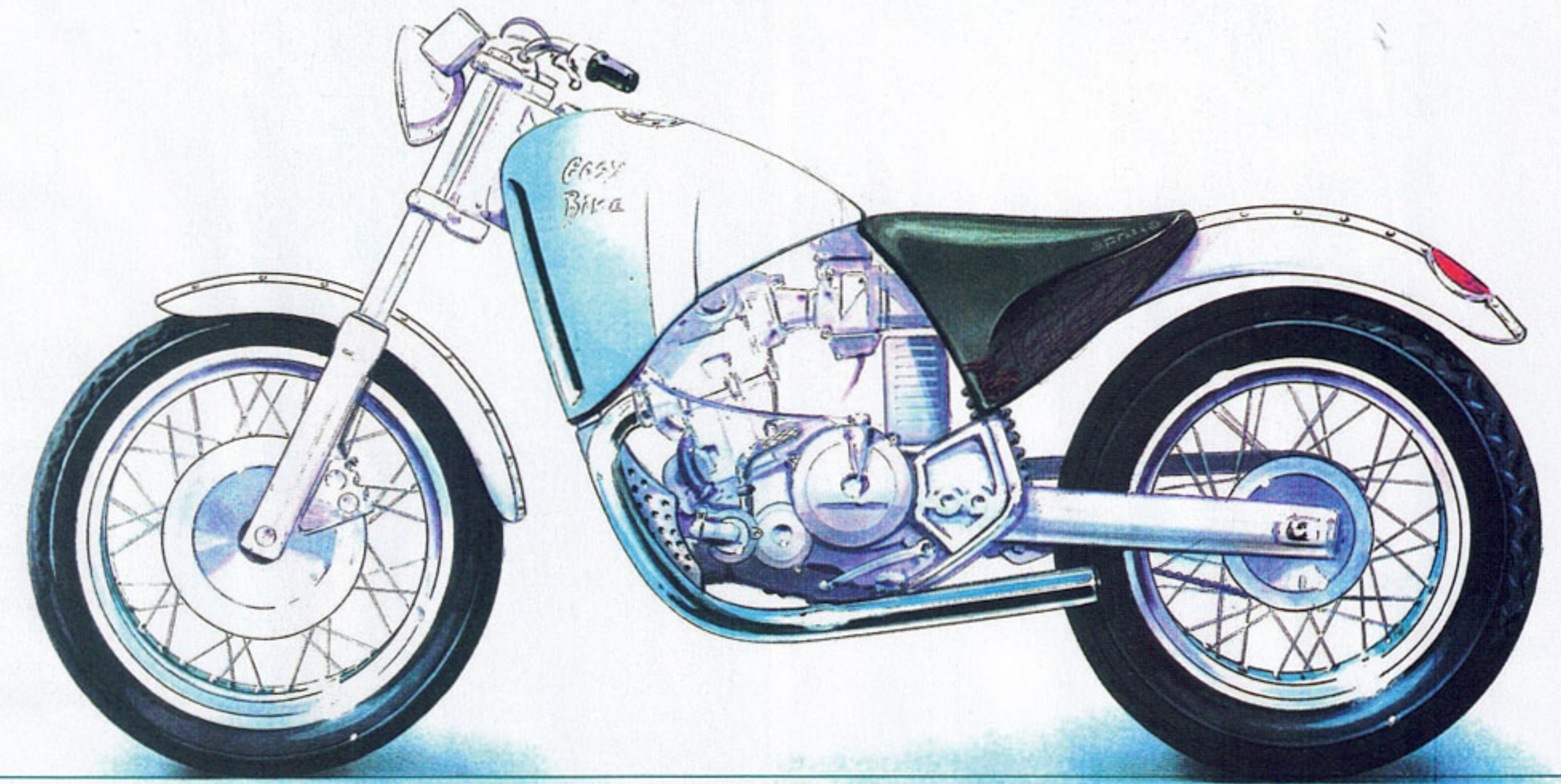
Indubbiamente di forte personalità, la Motò 6.5 appare delicata nelle forme, ma anche un po' troppo "plasticosa". Nel 1995 era in vendita a 11.500.000 lire chiavi in mano, prezzo allineato a quello delle Enduro stradali e di poco inferiore (di 430.000 lire) a quello della Ducati Monster 600, definita anche da Starck molto più "maschia".



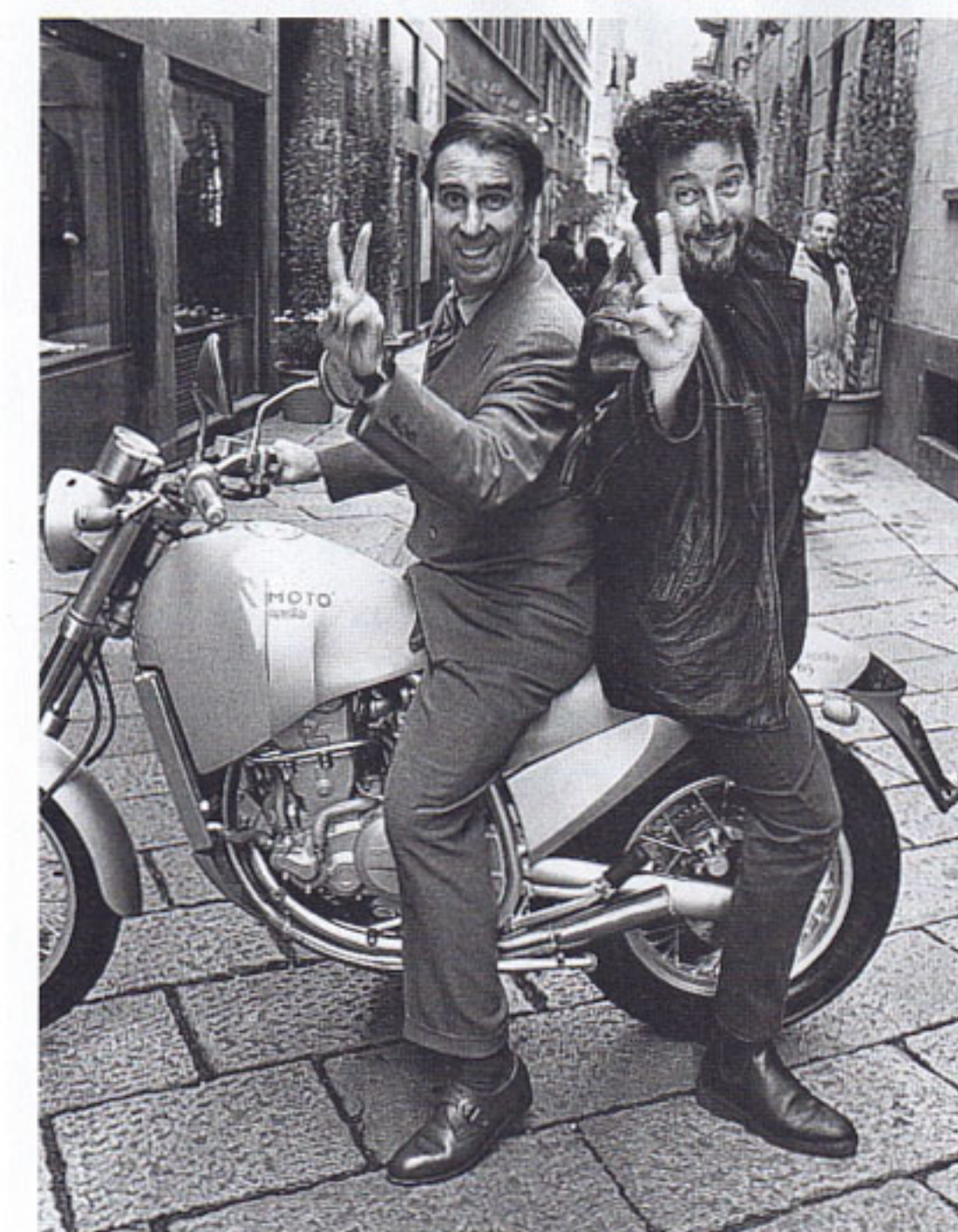


Idee subito chiare

Uno dei primi bozzetti di Starck in cui esprime il suo concetto di moto che deve essere semplice, facile da guidare, rassicurante e con un forte appeal. La linea del serbatoio è già indicata, ma sarà poi modificata nella parte anteriore



NEI PRIMI DISEGNI RICORDA LE TRIAL INGLESI DEGLI ANNI 50. DEL RESTO STARCK VOLEVA UNA MOTO ESSENZIALE E FRUIBILE PER MOLTI MOTOCICLISTI



Una fiammata

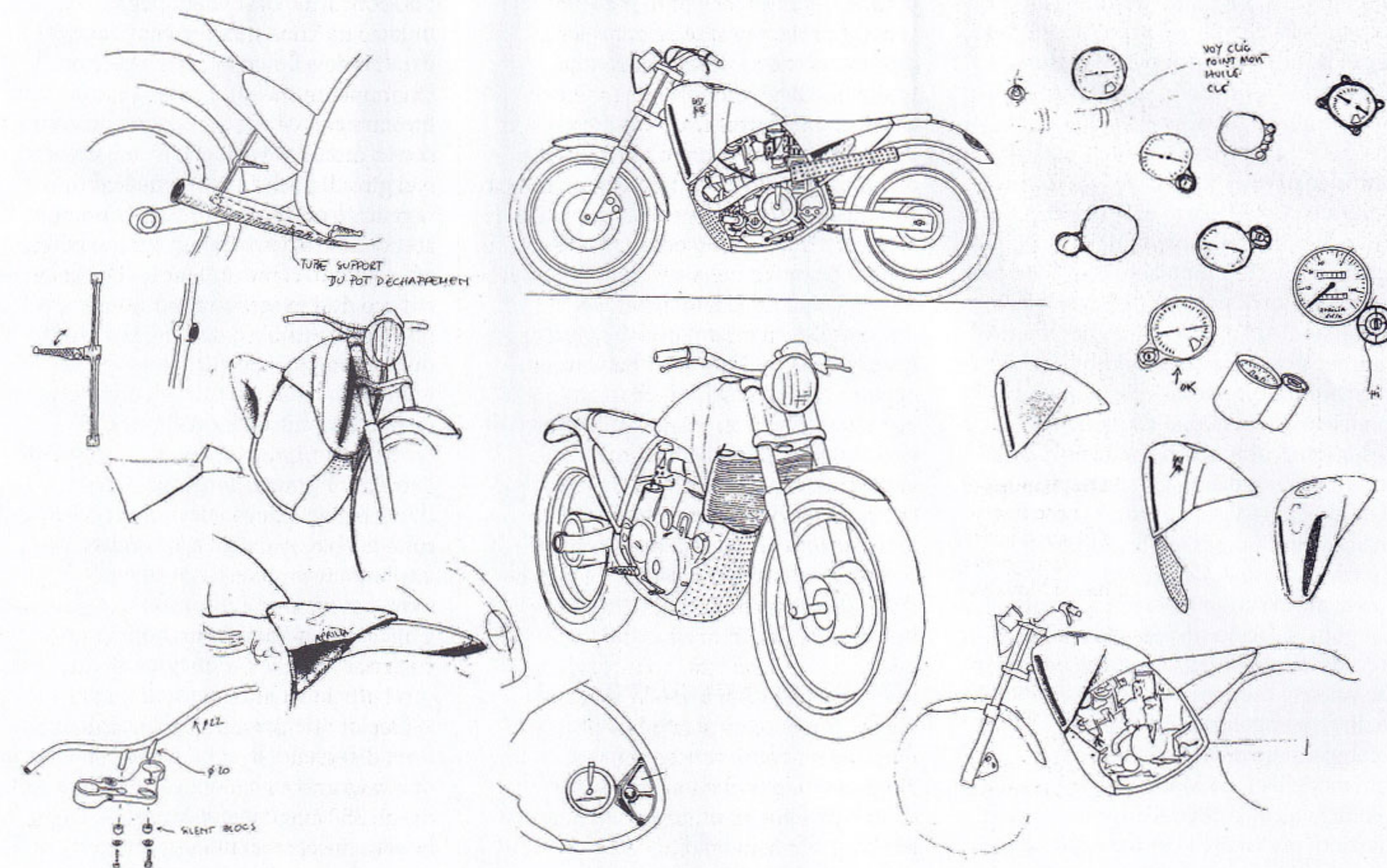
Ivano Beggio e Philippe Starck festeggiano la nuova Motò 6.5. Inizialmente ben accolta, perde slancio nelle vendite già dopo pochi mesi. In circa due anni di produzione, conta più o meno 6.200 esemplari

Ivano Beggio, il brillante "padrone" dell'Aprilia, giovane azienda veneta di motociclette in rapida crescita, alla fine degli anni 80 era andato un po' in controsterzo "diversificando" i suoi profitti, investendoli in aziende di mobili, occhiali da sole e abbigliamento estranee al settore delle due ruote. Grazie ad alcuni ingegnosi scooter che si stavano vendendo molto bene sul mercato italiano per stile e concetti nuovi, Beggio, che a volte agiva in modo un po' impetuoso, riuscì a tirare la testa fuori dall'acqua appena in tempo. All'epoca frequentava personaggi importanti nei salotti Vip e fu così che conobbe il famoso architetto francese Philippe Starck, che aveva appena completato la ristrutturazione degli appartamenti privati all'Eliseo del presidente francese François Mitterrand. In lui, Beggio vide una grande opportunità di creare qualcosa per l'eternità, un'icona del design come la Fiat 500 o la Piaggio Vespa. "Avevo conosciuto Starck a una mostra di mobili", scrisse nella sua biografia, "era molto amichevole, pieno di energia e mi ha trasmesso la sua passione per le moto. Quando

l'ho conosciuto, aveva in garage una Bultaco da Trial, una vecchia Triumph e un'Harley-Davidson. Mi disse chiaramente che gli sarebbe piaciuto lavorare con l'Aprilia per progettare una nuova moto, che definì 'spirituale'. Nel giro di poche settimane avevamo raggiunto un accordo: la Motò (nome scelto dallo stesso Starck) doveva essere affascinante come un'Harley-Davidson e il suo design senza tempo come un'Aprilia Scarabeo. Dopo un mese, mi presentò i primi schizzi".

ADEGUARSI AL PROGETTO

I primi tratti mostravano qualcosa di inedito: la moto, compatta, aveva un serbatoio a uovo e forme arrotondate: tutte le obiezioni dell'ufficio tecnico sulla fattibilità furono spazzate via da Beggio, Starck aveva mano libera. L'Aprilia mise a disposizione del francese il giovane designer Alberto Cappella che, in accordo con l'ufficio tecnico, cercò di trasporre le idee di Starck esattamente come erano state disegnate. Il primo prototipo montava ancora il motore monocilindrico di soli 350 cm³ della Suzuki DR, perché doveva nascere una motocicletta ➔



SCARTATO IL 350 DELLA SUZUKI, SI OPTA PER IL ROTAX GIÀ IN USO SULLA PEGASO 650, AGGIORNATO CON IL SINGOLO CARBURATORE

SCHEDA TECNICA

Motore

Monocilindrico a 4 tempi raffreddato ad acqua
Cilindrata 649,5 cm³
Alesaggio 100 mm - corsa 82,7 mm
Rapporto di compressione 9:1
Distribuzione bialbero in testa - 5 valvole
Potenza 43,5 CV a 6.200 giri/min
Coppia 5,7 kgm a 2.800 giri/min
Carburatore Mikuni BST 40
Lubrificazione a carter secco, 2,2 litri
Accensione elettronica Nippondenso, batteria 12 V-12 Ah

Trasmissione

Primaria a ingranaggi a denti elicoidali, secondaria a catena, rapporto finale 3,06 (16/49)
Cambio in blocco a 5 marce
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio

Ciclistica

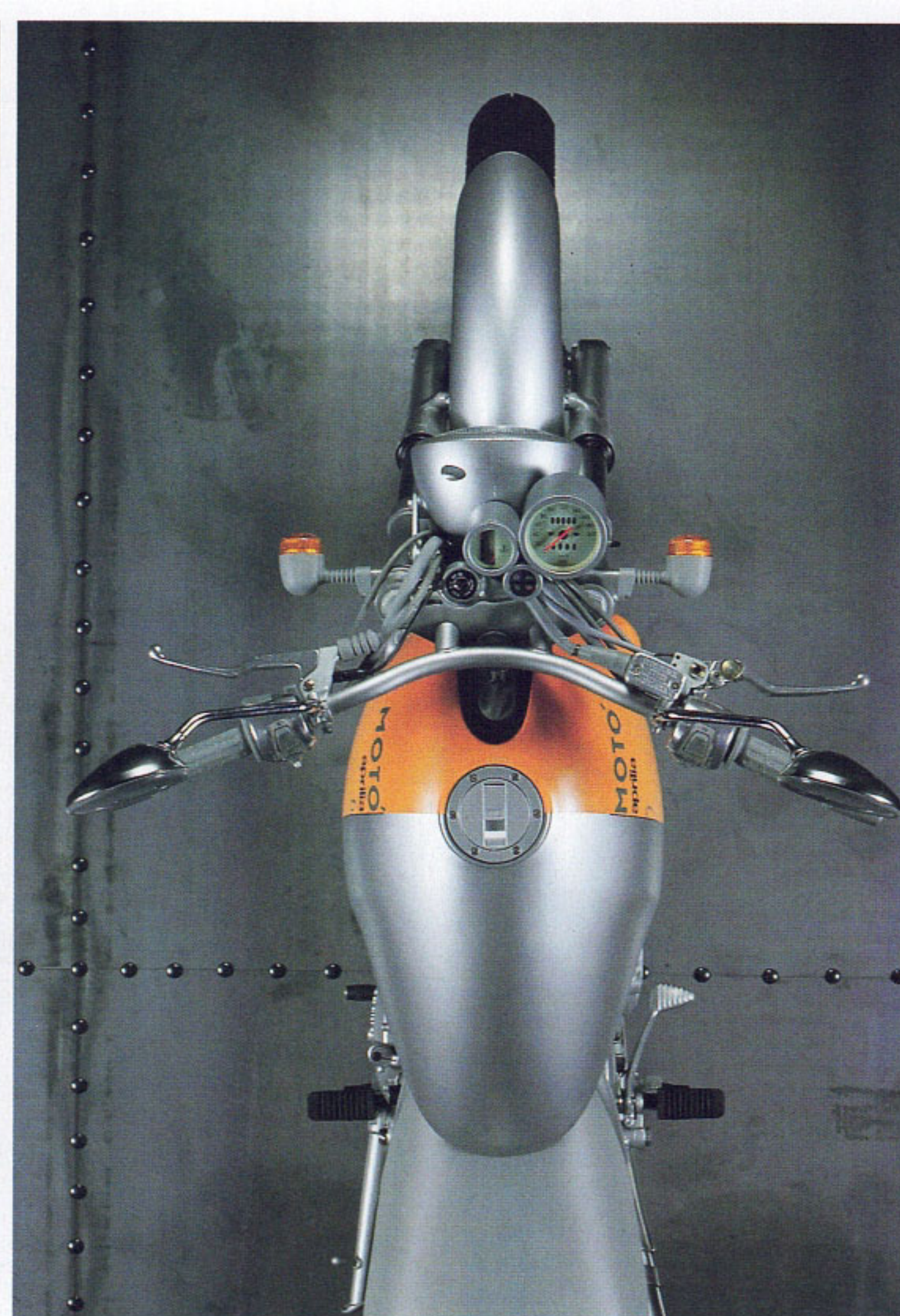
Telaio monotrave sdoppiato in doppia culla chiusa, canotto inclinato di 26°
Forcella teleidraulica con steli da 40 mm
Forcellone oscillante con singolo ammortizzatore regolabile sul precarico molla
Cerchi a raggi di alluminio, pneumatici Dunlop, ant. 100/90H-18, post. 130/90H-17
Freni a disco, ant. da 298 mm, post. da 220 mm
Capacità serbatoio 16 litri

Dimensioni e peso

Lunghezza 2.260 mm
Interasse 1.460 mm
Larghezza manubrio 830 mm
Altezza sella 830 mm
Peso 183 kg

Prestazioni

Velocità circa 160 km/h
Consumo medio 15 km/l



➤ semplice e compatta, destinata all'uso cittadino e a clienti con poca esperienza di guida, attratti dal design eccezionale. Ma, con la caduta dello yen, il prezzo del motore giapponese era salito alle stelle: si trovò un sostituto presso lo storico partner Rotax, che già forniva il motore per la Pegaso 650, uno dei monocilindrici più potenti della categoria. Tuttavia, questo propulsore era molto più grande e Starck non era disposto a fare concessioni sul packaging: "L'architetto francese non era ovviamente abituato a cercare compromessi e a consultarsi con il team di sviluppo durante le riunioni, come accadeva da noi nel lavoro quotidiano. Qualsiasi proposta di modifica era vista da Starck come una bestemmia", scrisse Beggio. Starck si recava spesso al Centro stile di Noale e, assieme al suo collaboratore Thierry Gauguin, si faceva un'idea di come procedeva lo sviluppo. Cappella ricorda che passava ore a guardare la maquette da diverse angolazioni, sempre accompagnato da dolci e Prosecco per i modellisti. La Motò era complessa e l'ufficio tecnico dovette inventare nuove soluzioni per creare le forme dei tubi

del telaio, ellittici e curvi, o per realizzare l'enorme sistema di scarico che stava direttamente sotto il motore, come una slitta. Inoltre, c'erano un radiatore dell'acqua convesso e un serbatoio del carburante a forma di uovo, il tutto concepito senza essersi preoccupati di una reale ergonomia motociclistica, con una sella avvolgente e poco confortevole e quasi nessun pannello di carrozzeria. Il tutto era di un grigio che faceva disperare i tecnici per i tubi di gomma resistenti ai raggi UV o per le tubazioni dei freni. I meccanici del reparto esperienze avevano bisogno di eccezionale destrezza per assemblare i prototipi. Grazie a un grande senso di diplomazia, Cappella era riuscito a riunire tutte le competenze e, con l'aiuto di piccoli compromessi invisibili, a portare la guida della "Starck", come era conosciuta in fabbrica, a un livello accettabile.

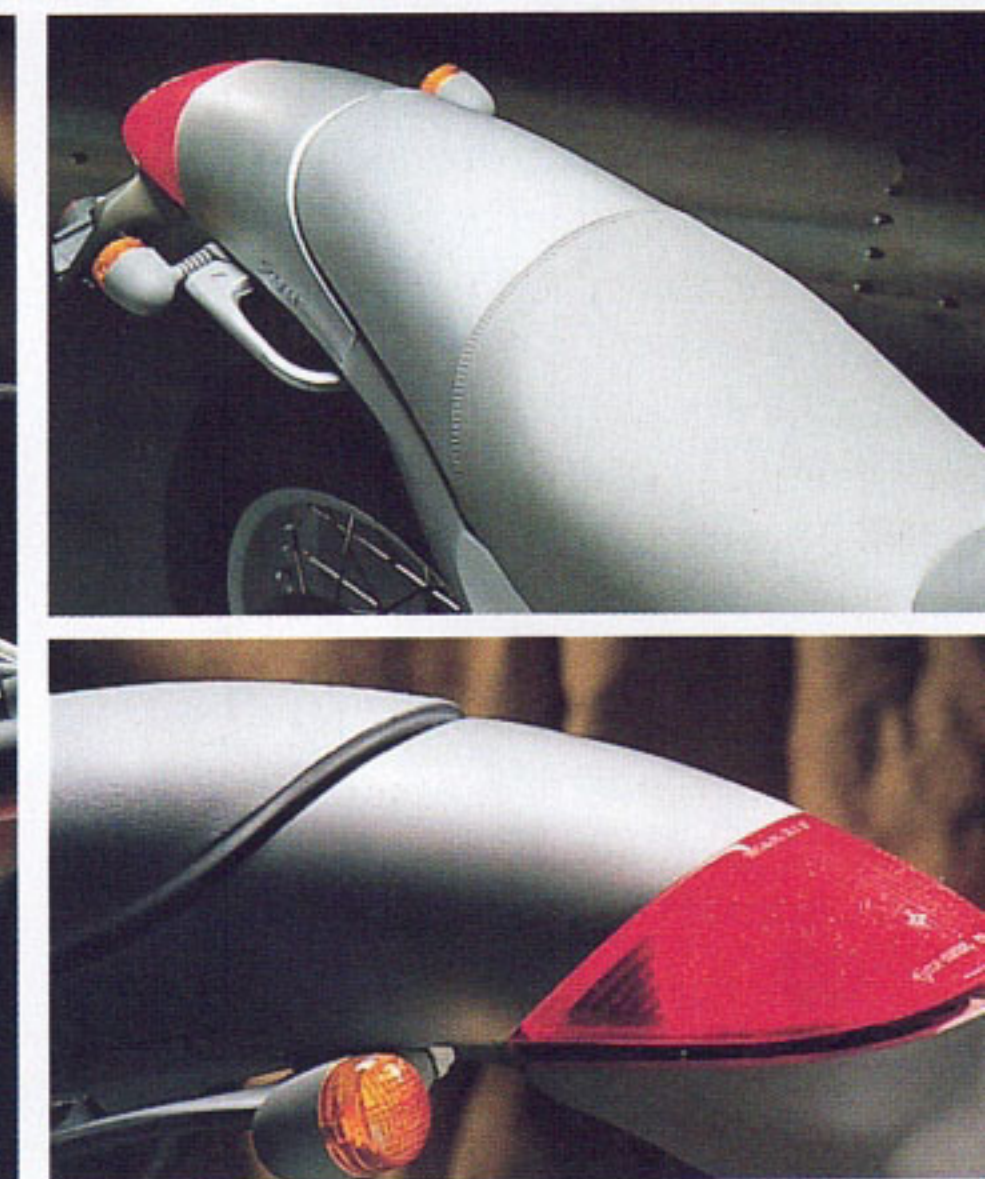
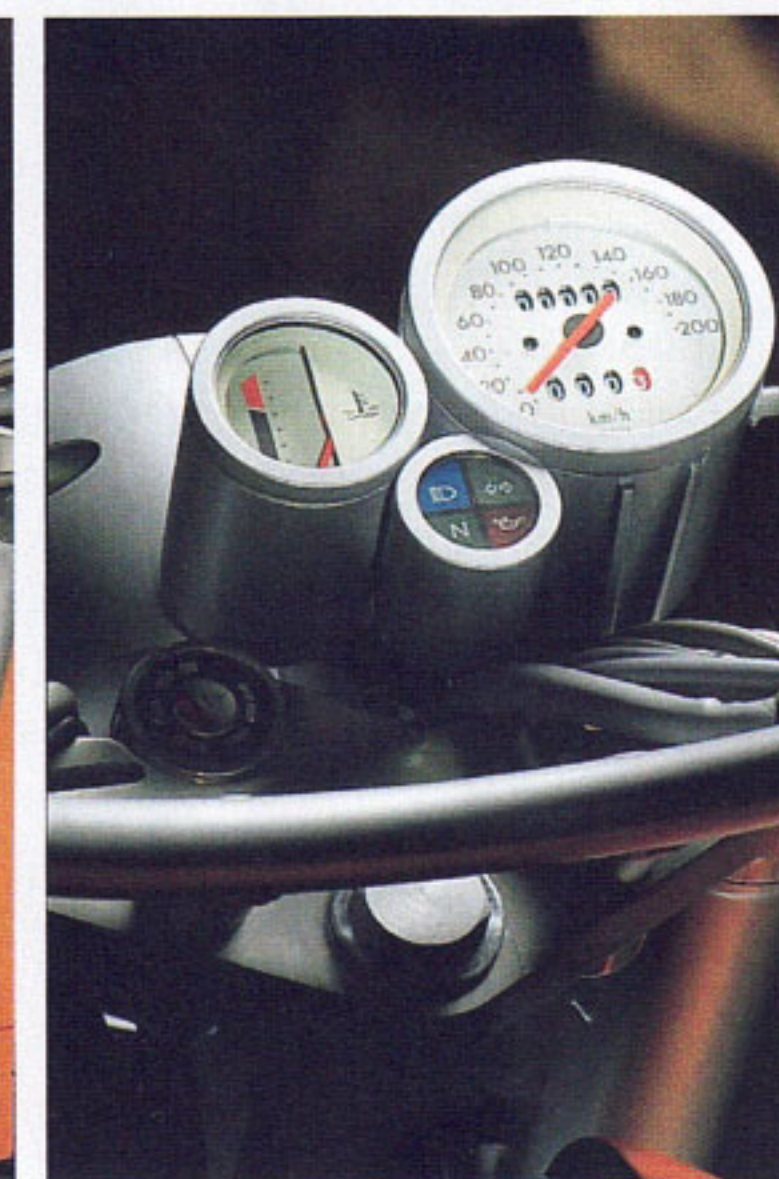
LO SHOW DEL DEBUTTO

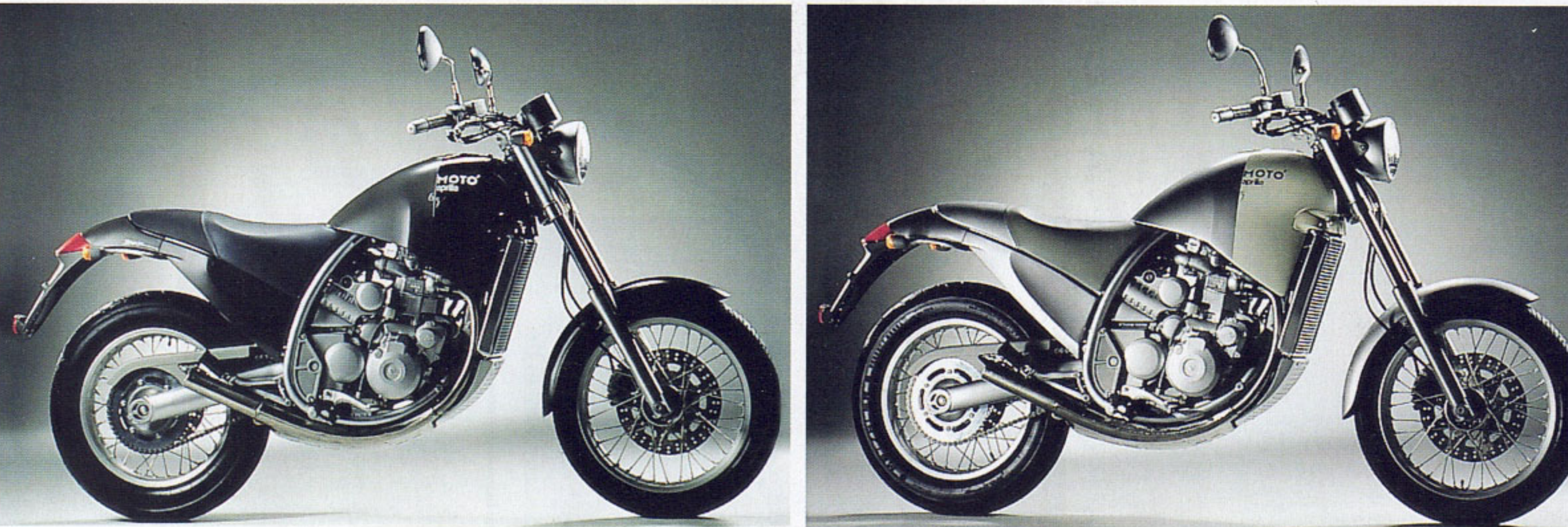
Per raggiungere questo obiettivo, il normale processo di sviluppo di circa due anni fu addirittura accorciato di sei mesi, per poter presentare la moto al Motor Show di Bologna alla fine

del 1994. "Starck si era impegnato in modo eccezionale anche per il lancio della moto a Bologna", spiega ancora Beggio nel suo libro, "immaginando una presentazione dietro una serie di tessuti concentrici. Aveva anche creato un libro con personaggi famosi come Peter Gabriel, Lucio Dalla, Bigas Luna e altre star dello spettacolo che avevano posato con la Motò. Nei primi giorni dopo la presentazione, siamo stati sommersi da ordini da tutto il mondo e convinti di aver creato un'icona del design senza tempo. Ma, quando tutti gli architetti, i designer, imprenditori e avvocati l'avevano ordinata, il boom si era spento, con nostra grande sorpresa. Il motociclista 'normale' non riusciva a sopportare il design arrotondato e sofisticato e preferiva la ruvida e muscolosa Ducati Monster di Miguel Galluzzi". La Motò fu un fallimento commerciale e la produzione fu interrotta dopo circa due anni a quota 6.200 esemplari. Beggio si consolò negli anni a venire facendola apprezzare come icona del design ed esibendola alla mostra sulle moto del Guggenheim Museum. Dopo la Motò 6.5, arrivò un altro progetto di ➤

Peso troppo in alto

Punto debole della Motò 6.5 è la guidabilità, dovuta al baricentro troppo alto, causato dall'innovativo impianto di scarico a forma di vasca, posto sotto il motore. La scarsa trazione in accelerazione e le oscillazioni in velocità furono in parte risolte con pneumatici di mescola morbida e modificando la geometria del telaio





IL DESIGN HA PRESO IL SOPRAVVENTO SULLA GUIDA. IN CITTÀ LA MOTÒ È FACILE, MA SUL MISTO È TROPPO REATTIVA DAVANTI E HA POCA TRAZIONE DIETRO

Philippe Starck: la X Ray con il motore bicilindrico di 1.000 cm³ dell'Aprilia RSV. Vennero realizzati uno studio di design e un prototipo funzionante, ma quest'ultimo presentò difficoltà tecniche dovute a un telaio tubolare sottodimensionato, ispirato alla Motò 6.5, e a un serbatoio troppo piccolo, che lasciò poco spazio alla cassa filtro. Con le cattive notizie che nel frattempo giungevano dal reparto vendite sulla 6.5, la X-Ray fu rapidamente abbandonata. La Motò 6.5 era comunque il progetto preferito di Ivano Beggio e ha fatto nuovamente la sua comparsa in grande stile quando, il 16 marzo 2018, il suo funerale è stato scortato da una trentina di esemplari attraverso la città di Noale (VE), come lo stesso patron dell'Aprilia aveva auspicato nella sua biografia poco prima di lasciarci.

PROBLEMI E SOLUZIONI

Il modello di preserie con il numero di telaio finale 6, di Graziano Cuogo, un tecnico che lavora ancora nel reparto sviluppo dell'Aprilia, è stato la prima Motò a essere omologata nel maggio del 1995. Si tratta di uno dei primi 100 esemplari, con un angolo di sterzo

ancora relativamente ridotto, che doveva fare i conti con problemi di trazione in accelerazione e con una leggera oscillazione alle alte velocità. Per correggere questo difetto, nelle serie successive l'angolo di sterzo fu leggermente aperto e gli steli della forcella furono sfilati di 12 mm, con tappi della medesima appositamente torniti e più lunghi. Il montaggio di un piccolo parabrezza migliorò la stabilità della moto di Cuogo e i problemi di trazione furono mitigati grazie all'uso delle borse posteriori, con un carico di circa 5 kg ciascuna. Nel primo lotto c'erano ancora problemi di autonomia, poiché il serbatoio era molto basso fin sotto il carburatore, mentre i primi rubinetti del carburatore erano posizionati relativamente in alto. Una pompa del carburante a depressione montata successivamente e due rubinetti collegati rimediarono alla situazione. I pneumatici Dunlop originali avevano una mescola molto morbida che derivava dalle corse, ma la loro modesta durata causò perplessità nella clientela. Grazie ai progressi fatti nello sviluppo dei pneumatici negli ultimi 30 anni, i Continental ContiGO di oggi,

per esempio, offrono una tenuta di strada accettabile e una durata più consona. Il capo collaudatore Claudio "Caio" Pellizzon, classe 1953, era spesso spietatamente diretto nei suoi giudizi, e oggi si esprime così su questo progetto: "Beggio voleva assolutamente una moto disegnata da Philippe Starck, ma con i vincoli progettuali imposti era impossibile ottenere un comportamento dinamico equilibrato: la posizione del pesante impianto di scarico, quella del motore... Starck non era disposto a scendere a compromessi. Abbiamo effettuato dei test con un sistema di scarico tradizionale e silenziosi nella parte posteriore alta. Il peso così spostato smorzava le vibrazioni alle alte velocità e, grazie alla distribuzione dinamica del carico sulle ruote, aggiungeva carico sulla ruota posteriore in fase di accelerazione. Poco dopo l'inizio della produzione, abbiamo aperto 'segretamente' l'angolo di sterzo di circa 1 grado e, in combinazione con i morbidi pneumatici Dunlop, siamo riusciti alla fine a raggiungere un compromesso abbastanza buono".

PHILIPPE STARCK, ERA L'ANIMA PIÙ PURA DELLA MOTO

Il progettista, nato nel 1949 e creatore con un'inventiva poliedrica, si concentra sempre sull'essenziale. La sua visione: il progetto, in qualsiasi forma, deve migliorare la vita di quante più persone possibile. Con oltre 10.000 creazioni, che spaziano dai prodotti di uso quotidiano all'architettura, alle navi e alla tecnologia spaziale, Starck è oggi considerato uno dei designer più visionari.

Come è nata la collaborazione con l'Aprilia?

"Appartengo a una generazione cresciuta con le moto senza coperchi di plastica. Vélosorex e Motobécane erano ciclomotori ridotti al minimo, concetti eccezionalmente semplici e innovativi, come le 125 italiane che ho guidato in gioventù. Un motore, due ruote, un serbatoio, una sella e il gioco è fatto. Il signor Bultò mi fornì la prima Bultaco Sherpa, una moto estremamente semplice, come la Montesa o la Ossa. È così che ho sviluppato il mio amore per le moto, risultato di un pensiero minimalista e dell'intelligenza. A quel tempo, il pilota era davvero in osmosi con la macchina, il suo cuore batteva al ritmo del motore perché non c'erano elementi inutili in mezzo. Secondo me, una vera moto dovrebbe essere sempre esattamente così. Quando Beggio mi commissionò il design della Motò eravamo già in un momento in cui il marketing e il merchandising stavano determinando le moto del futuro. Il brand e la categorizzazione delle moto in schemi creavano le repliche della 'Dakar', delle custom per gli Hell's Angels e di quelle cattive da corsa. C'era ogni tipo di moto 'falsa', risultati puramente estetici e frutto del marketing. Ma io non ero Thierry

Sabine e non avevo fatto la 'Dakar', quindi non avevo bisogno di quelle moto, e non ero nemmeno un Hell's Angel o un pilota da GP. Avevo fatto Trial ed Enduro, quindi queste erano categorie di moto con cui mi sentivo a mio agio. A quel tempo non c'erano delle moto normali, vere, autentiche e oneste che potessero diventare 'amiche' delle persone e che fossero facili e piacevoli da guidare. Che si potessero spingere all'indietro senza dover ricorrere alla retromarcia elettrica. Moto che ti fanno sentire gli elementi: il freddo, il bagnato... Così ho approfittato della richiesta di Beggio per progettare una moto che non esisteva più. Ma non con un design rétro, perché altre aziende lo stavano già facendo. Volevo liberarmi di tutto il superfluo che il marketing aveva inventato e creare una moto pura che visse della propria verità: due ruote, un motore, un serbatoio e una sella. È quello che abbiamo fatto, e l'abbiamo fatto bene perché l'Aprilia aveva ottimi ingegneri. Ho ricevuto complimenti sinceri da veri motociclisti. Ma il progetto non fu un successo commerciale perché, semplicemente, non seguiva la moda e io ero contrario. È quello che ho spiegato alla stampa durante la presentazione: stavo criticando la nuova tendenza del marketing ed ero contrario. All'epoca ciò non fu accolto particolarmente bene. Rispetto i motociclisti, ma molti di loro non hanno una mentalità così aperta ed erano ben felici di diventare Sabine, un Hell's Angel o Agostini. Alla fine c'era un enorme interesse per la Motò, ma era un interesse negativo. La moto veniva insultata da questi motociclisti, spesso sentivo dire: 'è una moto per Mickey (Mouse), per ragazze o per gay'. Quindi,



si capisce molto bene il livello di aggressività che si crea quando un prodotto non rientra nei canoni del marketing. La Motò era rivoluzionaria perché incarnava la semplicità e l'anima pura della macchina. Ma la rivoluzione è arrivata troppo presto. Oggi, e questo lo si capisce e lo si vive in molte comunità e club motociclistici, la mia moto vale più di allora e contraddice tutte le tendenze. Beggio era l'unica persona in azienda che credeva nel progetto, i commerciali e il marketing erano contrari e gli ingegneri erano in qualche modo influenzati da quest'atmosfera negativa. A parte Beggio, nessuno capiva veramente il concetto.

Dopo Aprilia (con Lama, Motò 6.5, X-Ray), ci sono state collaborazioni con altre Case?

"Avevo ricevuto un ordine per un progetto interessante dalla Voxan, ma il giorno della presentazione della maquette l'azienda è praticamente fallita. Poi sono stato contattato dalla Ducati, ma anche in questo caso la resistenza del reparto design interno era troppo forte, non riuscivano a capire perché il presidente mi avesse affidato un progetto. Quella fu la fine della mia carriera di designer di moto, perché mi resi conto che il settore era complicato; i designer erano un gruppo molto chiuso e i clienti, i motociclisti, erano per lo più troppo tradizionali, se non addirittura retrogradi. Ho avuto molte moto e le ho sempre usate, soprattutto la Honda Pacific Coast 800, ingegnosamente pratica e con

Non solo Aprilia
Classe 1949, Starck è architetto e designer tra i più famosi. Da sempre appassionato di moto (tra le sue preferite ci sono le Bultaco), ha collaborato con Aprilia e Voxan

molto spazio per riporre i bagagli. Ma al semaforo venivo sempre rimproverato dagli altri biker, perché 'stai guidando un pezzo di ferraglia talmente brutto...'. Poi, qualche anno dopo, sono comparse improvvisamente altre moto da turismo tutte carenate. Come designer di moto, non puoi essere troppo all'avanguardia, il mercato non lo accetta".

Il progetto Aprilia Motò 6.5 le ha permesso di fare un'esperienza importante?

"No, perché questo progetto era già cresciuto nella mia logica di lavoro, nella mia filosofia e nella mia visione generale del mondo, per non parlare delle mie convinzioni politiche o sessuali. Quindi, non ho imparato nulla di nuovo, se non che non posso lavorare sulle moto. Negli ultimi tempi, però, qualcosa è cambiato: oggi ci sono molte Case che chiamano i preparatori per fare personalizzazioni. In questo modo hanno l'opportunità di essere presenti in un settore marginale del mercato e possono costruirsi un'immagine fresca, nuova e innovativa. Ma non ha più nulla a che fare con il design".

Oggi ha ancora delle moto?

"Sì, ne ho talmente tante che non ricordo più quali. Ho l'Aprilia Motò naturalmente, poi varie moto da Trial, una Kawasaki che è stata trasformata per me dalla Boxer di Thierry Henriette. Poi, in montagna, uso molto spesso i quad perché sono pratici e ho comprato una Honda Monkey".

Quali moto di oggi l'hanno impressionata di più?

"Penso che le Husqvarna Smartpilen e Vitpilen siano semplici e di bel design, forse anche troppo innovative, un po' come la Motò 6.5 all'epoca".