

Introduzione

L'idea di motocicletta nasce alla fine del XIX secolo, epoca prolifica di inventori e di applicazioni di motori collegati alle macchine.

L'intuizione originaria, di unire alla bicicletta un motore, permette di costruire le prime bici motorizzate; pochi anni dopo, nascono i primi e differenti prototipi di motocicletta.

La bicicletta, nata precedentemente, è il primo elemento di ispirazione per la nascita del nuovo mezzo meccanico; il motore risulta il secondo e conclusivo componente per la realizzazione di una due ruote motorizzata.

L'impegno e la collaborazione di alcuni inventori, in un gruppo ristretto di nazioni europee, permette alla motocicletta di nascere ed evolversi in breve tempo; nelle seguenti e immediate applicazioni si inseriscono le invenzioni di pochi altri determinanti paesi.

I primi utilizzi e la successiva diffusione delle macchine a vapore, nel XVIII secolo, avvengono principalmente in Inghilterra, Francia, Germania e Stati Uniti; gli stessi paesi, circa due secoli dopo, danno origine ai primi bicikli con motore a vapore.

L'esperienza in questo campo ha origine anche all'interno delle fabbriche dove le macchine si trasformano e progrediscono continuamente.

Nascono i primi tecnici, che in poco tempo, si specializzano e, forti della pratica acquisita, costruiscono autonomamente prototipi di ogni genere; in questo periodo si creano migliaia di progetti che portano alla successiva motorizzazione dei mezzi di trasporto.

Nelle prime costruzioni, i tricicli e i quadricicli con motore a vapore vengono preferiti agli ardimentosi bicikli, dimostrandosi più facili da condurre e quindi più agevolmente vendibili ai nuovi e pochi acquirenti.

Alla fine del XIX secolo, lo schema di motore a vapore pone le condizioni basilari per la creazione del motore a combustione interna.

Tra le motivazioni principali della nascita del motore a scoppio si individua la ricerca di un propulsore alternativo che presenti minore ingombro e minor peso.

Attraverso l'analisi del prototipo Daimler è possibile vedere, per la prima volta, una due ruote alternativa alla bicicletta con motore a vapore; la nascita della motocicletta

moderna si può identificare in questo mezzo meccanico per le sue innovative caratteristiche.

La creazione del prototipo Daimler presenta una doppia valenza nella successiva motorizzazione: il motore, che diviene di uso quasi universale per tutti i mezzi di trasporto e la forma, che da origine alla definitiva specializzazione del settore motociclistico nei confronti della bicicletta e del settore a quattro ruote motorizzato.

La disposizione base degli elementi più importanti diventa fonte d'ispirazione per tutti i costruttori di motocicli fino agli anni venti del XX secolo; periodo in cui si sviluppano nuovi e rivoluzionari progetti riscontrabili, in parte, nelle attuali motociclette.

Risulta fondamentale la nuova disposizione del meno ingombrante motore, di nuova concezione, che viene posto al centro del veicolo e trova la sua sistemazione definitiva.

Il motore a combustione interna è l'unione di una serie di progetti di inventori italiani, francesi, inglesi e tedeschi; in pochi anni il motore a scoppio conquista la motorizzazione mondiale e tutti i mezzi di trasporto principali iniziano il loro costante e rapido sviluppo.

Uno degli scopi del mio lavoro è mostrare come, in tutte le epoche, la maggior parte delle fabbriche di motociclette siano soggette a facili crisi economiche dopo un primo periodo di buon andamento dell'azienda.

Quando si ottiene l'affermazione del marchio, attraverso la costruzione, la propaganda nelle competizioni e la vendita del prodotto, diventa critico conservare la posizione acquisita e mantenere una produzione costante e duratura.

Negli anni successivi alla Prima guerra mondiale nascono migliaia di stabilimenti di motociclette in tutto il mondo, con una prevalenza in Europa e negli Stati Uniti.

Di quelle fabbriche, ne sopravvivono poche: in Germania, patria dell'invenzione, la B.M.W, in Italia la Moto Guzzi e in America la Harley-Davidson, produttrice fin dall'inizio del secolo.

La ricerca di una spiegazione della sopravvivenza di queste entità parte, nel primo capitolo, dalla catalogazione mondiale delle aziende più rilevanti e arriva, nel secondo capitolo, alla più dettagliata analisi di una sola ditta in rappresentanza del settore.

La considerevole produzione italiana di moto conferma, tramite qualità e quantità, che la nostra specializzazione è all'avanguardia dalle origini della produzione.

Nella prima metà del XX secolo i maggiori produttori di moto sono di provenienza tedesca, inglese e italiana. Invece, nella seconda metà, il Giappone diviene lentamente leader del settore; l'unica antagonista rilevante, nella produzione in serie e nelle competizioni, resta l'Italia.

Dopo la fine della Seconda guerra mondiale, le maggiori case costruttrici britanniche si uniscono in due grandi gruppi e declinano definitivamente entro gli anni ottanta; la mancanza di progetti innovativi indirizza la clientela inglese all'acquisto di moto d'importazione.

La Germania, declina negli stessi periodi, ma per motivi differenti: con la divisione dello stato tedesco si disgregano le aziende e i progetti migliori. La tecnologia motociclistica tedesca si rivela tra le migliori fino oltre la metà del novecento.

Il settore motociclistico, in oltre un secolo di storia, incontra le maggiori difficoltà alla fine degli anni sessanta; la comparsa dell'automobile economica riduce drasticamente gli stabilimenti e la conseguente vendita di motociclette.

Negli stessi anni, le competizioni diventano troppo onerose e molte case motociclistiche si ritirano dalle gare internazionali indirizzando la produzione dapprima su mezzi utilitari e in seguito su beni voluttuari.

La Moto Guzzi, alle soglie dell'ottantacinquesimo anno di attività, testimonia tutti i cambiamenti del settore motociclistico nazionale e internazionale.

Dal 1921 l'azienda è presente sul mercato mondiale con una filosofia costruttiva basata sulla produzione, e la continua evoluzione, di progetti che risultano essenziali per la permanenza sul mercato nei momenti più critici.

Nella lunga produzione della Casa di Mandello del Lario si riscontrano due epoche di motorizzazioni principali: il monocilindrico orizzontale e il bicilindrico a V di 90°. L'accostamento, alla produzione basilare, di modelli di motore alternativi rispecchia la condizione di determinati periodi.

Le due guerre mondiali e le diverse crisi finanziarie sono gli avvenimenti più importanti per l'andamento delle vendite del mercato motociclistico mondiale.

Dopo la Seconda guerra mondiale nascono nuovi stabilimenti di motociclette in tutto il mondo; l'Italia raggiunge la massima espansione del settore grazie alla moltitudine di nuove marche che si uniscono a quelle più longeve.

La maggior parte delle nuove fabbriche, di questo secondo grande afflusso, non sopravvive alle continue mutazioni negative del mercato.

Risulta fondamentale, per la sopravvivenza di tutte le aziende di moto, possedere caratteristiche tradizionali e longeve di costruzione unite a una prudente gestione imprenditoriale.

Nell'analisi della produzione, del secondo capitolo, sono confrontati i dati della produzione Moto Guzzi con le immatricolazioni e le esportazioni italiane.

Le fonti a disposizione hanno permesso di approfondire meglio il periodo tra gli anni cinquanta e sessanta del novecento; nel 1951, il parco circolante italiano di moto raggiunge, per la prima volta, il milione di mezzi.

Nell'ultimo paragrafo sono sintetizzate le competizioni; un fattore, fin dall'origine, indispensabile per l'affermazione e la successiva vendita di una moto.

Infine, l'appendice foto, si focalizza principalmente sulla linea cronologica evolutiva della Moto Guzzi, esponendo alcuni dei modelli di grande rilievo.

Continuamente sono lanciati nuovi marchi mentre altri, già affermati, scompaiono; tutto questo contribuisce allo sviluppo della motocicletta.