

Moto d'Altri Tempi



Sopra, la CB 750 Four del 1975 e la CBX 1000 Black a 6 cilindri della Honda. Nella pagina a fianco, due Kawasaki dello stesso periodo: la Testanera e la GPZ 750 turbo

Non solo italiane, inglesi, americane e tedesche. Ora anche le moto del Sol Levante entrano nel circuito dei collezionisti. Un fenomeno che riguarda soprattutto la produzione degli anni '70

Giapponesi da collezionare

ANDREA CORDERO

Uno dei dolori più intensi che si potesse procurare ad un appassionato di veicoli d'epoca e mostrargli l'elenco degli esemplari di "classiche" finite vittime delle spietate campagne di rottamazione. Non appena i costi di sostentamento, inclusi bollo e assicurazione, diventano sproporzionati rispetto al valore residuo del pur nobile mezzo, ecco che scatta la tentazione dello "stop loss", con in più qualche spicciolo di regalia governativa. Un fenomeno che ha decimato migliaia di esemplari collezionabili o aspiranti tali. Tra le auto maggiormente colpite quelle più assetate di benzina tra cui Maserati Biturbo, Alfa a 6 cilindri an-

ni '80, Lancia Beta Volumex, Mercedes 500 SEC, Jaguar XJ e via soffrendo. E lo stesso fenomeno si verificava anche per il mercato delle due ruote. Una vera e propria carneficina e non solo tra le giapponesi che presentavano già all'epoca soluzioni tecniche di altissima ingegneria motociclistica.

Per fortuna da qualche anno in Italia è stato adottato il criterio di ridurre da 30 a 20 anni il limite oltre cui un'auto o una moto possono, se regolarmente iscritte ad associazioni storiche legalmente riconosciute, registrarsi come veicoli storici con consistenti benefici in termini di circolazione, bollo e assicurazione. Una vera e propria boccata di ossigeno per moltissimi possessori o collezionisti di veicoli a due o quattro ruote che potevano coniugare l'amore per la propria storica a costi fissi sostenibili.

Quello dei mezzi storici è pur sempre un mercato molto attivo con un indotto elevato che coinvolge meccanici, restauratori professionisti, appassionati e collezionisti di ogni età.

A dimostrazione di ciò, vi è l'in-

teresse verso alcuni eventi di grande rilevanza come le fiere di Padova e Roma, capaci di ospitare anche più di 30.000 persone felici di poter vendere, scambiare o semplicemente mostrare ad altri la loro passione

per motori, carrozzerie telai o semplici pezzi sempre più rari.

Chi poi ha lasciato il proprio cuore sulla moto dei suoi vent'anni, oggi divenuta un classico, cercherà di riappropriarsene sborsando qualsiasi ragionevole cifra pur di rivivere le emozioni che quel mezzo gli aveva procurato all'epoca o che

gli avrebbe procurato se l'avesse avuta. Si tratta in prevalenza di uomini con un'età media di circa 40 anni che, attraverso quel modello si riappropriano di un mondo che pensavano dimenticato. Al punto che alcuni, pochi per la verità, le espongono in salotto come delle vere regine. I puristi considerano moto d'epoca solo alcuni marchi come Guzzi, Gilera,

Ducati o BMW, Triumph, Norton. Tutto il resto conta poco perché le moto giapponesi sono state per molto tempo considerate

troppo commerciali e forse anche troppo tecnologiche per suscitare forti emozioni. Eppure se andiamo a leggere un po' di numeri scopriamo che proprio quelle giapponesi prodotte in milioni di pezzi sin dagli anni '70, oggi sono sempre più apprezzate e amate da un pubblico di grandi appassionati. Sta di fatto che alcune di loro sono veri e propri gioielli capaci di circolare senza problemi con un fascino ineguagliabile. Tra queste non possiamo dimenticare la Honda Four che se, per molte generazioni ha rappresentato una pietra miliare, ha contribuito a portare al fallimento alcune delle marche europee più prestigiose. Oggi tutta la serie Four ha subito un aumento delle proprie quotazioni e un interesse davvero elevato per pezzi di ricambio e accessori originali

d'epoca con la creazione di club, pubblicazioni e siti, all'interno dei quali vengono scambiate informazioni, notizie e curiosità. Parlando di Honda Four è necessario far riferimento ai primi modelli degli anni '70 che per caratteristiche tecniche ancora og-

gi sono quelle maggiormente ricercate dal mercato.

Si pensi che per acquistare un' Honda CB 750 prima serie KO del 1969 perfettamente conservata si possono sborsare anche più di 10 mila Euro, la stessa cifra di una Kawasaki tre cilindri a due tempi 500 cc del 1970 mentre per una Kawasaki Testanera Z 900 del 1972 il prezzo non è mai inferiore ai 7-8 mila Euro poco meno della Honda 1000 CBX a 6 cilindri del 1978 che si attesta intorno ai 9000 Euro come pure la Suzuki GT 750 a 3 cilindri con raffreddamento ad acqua che non vale meno di 7000 Euro.

Si pensi che tutte queste moto non saranno mai più ricostruite perché i costi di produzione sarebbero oggi insostenibili e sono la miglior testimonianza di una competizione industriale che ha consentito oggi di ottenere prodotti motociclistici d'eccellenza. Ma la difficoltà maggiore è quella di trovare moto d'epoca con solo pezzi originali. Tra questi la marmitta, forse il ricambio maggiormente soggetto ad usura e quindi raro, che può aumentare il valore di quella moto con una

maggiorazione anche del 30% in più rispetto alle quotazioni standard. Ma è vero che si trovano in giro anche molti altri modelli di Honda, Kawasaki e Suzuki, dei primi anni '80 con prezzi poco al di sotto di quelli di un normale scooter di cilindrata inferiore. Ma vuoi mettere la differenza per emozioni e sensazioni?

