

...E LEGGEREZZA ESTREMA

C'è infine una terza strada, agli antipodi, che per ora nasce dalle moto elettriche e ad essa si adatta perfettamente. A Milano era nuovamente esposta la Suzuki Crosscage Concept, che mostra tutto il potenziale di un design votato a trasmettere la massima leggerezza, senza che si traduca in apparente fragilità. Proporzioni compatte, telai tubolari e sezioni ridotte sono gli ingredienti con cui molti hanno proposto veicoli interessanti che possono indicare anche nuovi stili di mobilità. È il caso di **Brammo** ed **Elmoto**. Il primo, soprattutto con la **Enertia Plus**, gioca con l'accostamento di due aspetti apparentemente opposti: tecnologia e rétro. Lo fa vestendo la sua propulsione elettrica ad alte prestazioni con una linea che ricorda le moto leggere ed essenziali di ridotta cubatura degli anni 60 e 70. La silhouette è prevalentemente orizzontale e mancano dettagli ricercati o aggressivi. **Elmoto**, con la **HR-2** crea invece un ibrido fra ciclomotore e bicicletta da downhill proponendo uno stile di vita ispirato ad entrambi i settori, informale nell'aspetto e rispettoso dell'ambiente, modellato *ad hoc* per le città, ma in grado di fare tendenza in un vasto pubblico, dai giovani ai professionisti.



BRAMMO

STILE VINTAGE
Linee semplici, faro tondo, specchietti sulle manopole: non sembra una motoleggera anni Sessanta?



ELMOTO

QUASI BICICLETTA
Molto intelligente è la sella estesa dal manubrio al codino, che rende la moto più comoda, sicura ed economica visto che non si aggiunge l'elemento che un tempo era il serbatoio. Il contrasto di materiali mette infine in risalto il gruppo propulsore, racchiuso in una scocca lucida sagomata con linee tese e moderne.

ALTRI LINGUAGGI STILISTICI E SOLUZIONI DI DESIGN



HONDA CROSTOURER

Tra le novità più interessanti del Salone, la Crosstourer applica il linguaggio stilistico bio-tecnologico della VFR con un effetto meno coprente e, quindi, più leggero. In questo momento Honda è l'unico Marchio ad avere uno stile originale.



HONDA CBR

Sugli altri modelli come le nuove CBR600F (a sinistra) e CBR250R (a destra) è semplificato con trattamenti più tesi, fino a perdere il richiamo a superfici morbide mosse dall'aria che le attraversa.



MV AGUSTA F3

Una soluzione di design intelligente è usare lo stile per comunicare un contenuto tecnologico. In questo caso il serbatoio sagomato con tre valve ha lo scopo di ricordare la presenza di un motore a 3 cilindri.

Anche Peugeot ha idee per incentivare l'elettrico: il suo e-Vivacity, disponibile dalla primavera, sarà acquistabile non solo a prezzo pieno (3.600 euro) ma anche con un canone di leasing di 99 euro al mese, per sopprimere all'elevato costo del pacco batterie a ioni di litio. In Francia questo veicolo entra a far parte del pacchetto 'mu by Peugeot', un'originale offerta di mobilità che consente di prelevare dai punti convenzionati il veicolo più adatto alle proprie esigenze (dalla bici all'auto cabriolet) scalando 'punti' da una sorta di carta prepagata.

Un approccio meno integrato, ma che ha l'indubbio pregio di richiamare l'attenzione è quello dell'americana Brammo, che ha portato a Milano la moto elettrica al momento più performante acquistabile (se si escludono gli esclusivi mezzi di Mission Motors e di Czysz, prodotti in serie limitata), la Empulse. Offre un'estetica appagante, componentistica di pregio e prestazioni interessanti: 160 km/h e un'autonomia che va dai 100 km della 6.0 ai 160 km della 10.0. Questo dato ci dà l'opportunità di riflettere su un aspetto cruciale: nei veicoli elettrici non pagheremo più tanto le prestazioni - velocità e accelerazione sono praticamente le stesse - quanto l'autonomia: 6.0, 8.0 e 10.0 sono infatti le capacità delle batterie in kWh, e il prezzo della Empulse (non ancora definitivo) varierà di conseguenza tra i 10.000 e i 14.000 euro. Anche l'altro veicolo Brammo, la Enertia Plus, è interessante: si tratta di un commuter urbano dalla linea molto originale, che offre fino a 100 km/h e 130 km di autonomia a 8.600 euro. Sull'idea del commuting scommettono anche Yamaha, con il minuscolo EC-03 che sembra uscito da un'altra epoca ma ha dalla sua un prezzo contenuto in 2.390 euro, e i tedeschi di Elmoto con la loro originale bici-moto. In tema di prototipo segnaliamo il Navigator della bresciana Technologic (già sponsor unico del team Cecchinello in Moto2). Omologato come equivalente a un 175 cc, promette una velocità di punta di 170 km/h grazie al motore da 8 kW e alle batterie vanadio-redox da 8,4 kWh, che promettono qualche vantaggio persino rispetto alle ormai universali batterie a base litio.

E per chi proprio non si fida delle batterie? Garelli sull'Xò-e aggiunge un microscopico motore da 35 cc che, con una piccolissima riserva di benzina, permette di non restare mai a piedi: è il principio dell'ibrido serie o 'range extender'. L'omologazione sarà da 125 o 150 cc, il prezzo vicino ai 3.500 euro. Come si vede, la soluzione definitiva non è ancora stata fissata, probabilmente perché non esiste; ma l'ora dell'elettrico sembra davvero arrivata.



BRAMMO EMPULSE E ENERTIA PLUS



ELETTA SCRUBBLE



ELMOTO

DA 2.400 A 14.000 EURO
 Dall'alto, le elettriche hanno un prezzo ormai vicino a equivalenti moto a benzina. La Empulse, nuda sportiva, costa da 10.000 a 14.000 euro in base all'autonomia; la Enertia Plus 8.600. I prezzi dello scooter Scrubble e della originale Elmoto sono da definire, mentre si conoscono quello del piccolo EC-03 (2.390 euro) e dell'Xò-e (3.500). Il Navigator è un prototipo.



YAMAHA EC-03



GARELLI XÒ-E



TECHNOLOGIC NAVIGATOR