

1



Samuela De Nardi
la "Valentina Rossi"

IL RECORD è qui, dietro l'angolo: quello di essere la prima donna europea a partecipare alla 8 ore di Suzuka, una corsa massacrante e pericolosa. Da duri insomma. Questo il prossimo obiettivo di Samuela De Nardi, 20 anni, di Vittorio Veneto, biondina tutto pepe che ha iniziato a correre in moto a 11 anni.

2



Harley, svolta rosa
per il simbolo Usa

L'HARLEY Davidson si tinge di rosa: la marca più maschilista del globo negli Usa sta diventando la moto preferita dalle donne: la clientela femminile conta ormai per il dieci per cento delle vendite (23 mila moto ogni anno) ed è un trend in forte crescita. Così parecchi dealer HD ingaggiano venditori in gonnella...

Nonostante l'escalation del pubblico femminile i modelli non cambiano. Cresce la protesta

Alta, pesante e "maschilista" ma quale moto per le donne

EMANUELA AUDISIO

COMINCI a vedere più lei. Davanti, non dietro. Sotto il casco, sulle due ruote. Salgono, corrono, si piegano, scendono. Io Jane, ma guido io. Non è proprio Easy Rider per loro. Lo capisci subito, se vai sul sito delle motocicliste afferrì un'altra cosa: con le donne le moto sono carogne. Troppo alte, pesanti. E cavalletti bastardi, da Mister Muscolo. Però le donne sono salite sul mezzo e non lo mollano. Anzi lo modificano: taglia lì, scuci là, avvita, svita. Più che consigli su dove trovare il Principe Azzurro è prezioso quello che ti spiega come abbassare la sella, sfilare la forcella dalla piastra dello sterzo, imbullonare una staffa. E poi c'è l'indirizzio di un tappezziere di Roma, un genio nell'addobbare non la poltrona ma il sellino alla tua misura.

Che ci vuole? Ci vorrebbe che ci pensassero le case costruttrici. Lo confermano i dati, le statistiche: le donne si sono messe in moto. Più al nord che al sud, più laureate che non, reddito alto, più grande città. Prima era la stasi, o quasi. Ora ciak, si gira. E si accende. Il 3,5 per cento del totale dei motociclisti è di sesso femminile. Chi disegna e produce moto comincia ad accorgersene e a tenerne conto. Eva Breutel, 44 anni, corrispondente in Italia di Motorrad, rivista specializzata più diffusa in Europa (quindicinale): «In Germania il 20 per cento del popolo delle moto è donna. È un fenomeno che risale agli anni Settanta, al femminismo: perché noi no? Ci siamo chieste. La nostra vicedirettrice è piccola, peserà 50 chili per 1.58, eppure anche per lei la moto è

un'abitudine. Noi abbiamo un uso diverso del mezzo rispetto all'Italia, alla pista preferiamo i viaggi lunghi, più che all'agonismo la associamo alla gita. Venti anni fa la Bmw pubblicizzò la sua R45 come moto da donna. Il risultato fu deludente, dire "da donna" era ancora una cosa che sviliva, da vergogna. Io fino a 30 anni ho guidato solo moto. Sono alta 1.80, vivo sulla colline bolognesi, e giro su

una vecchia Bmw, una Cagiva Grand Canyon e un'Aprilia Motò. Le due ruote di adesso sono più maneggevoli. L'altezza della sella è il problema principale, ma ora molte case hanno ovviato a questo problema. Sono caduta due volte: una in Germania sulle traversine del tram, l'altra sulla sabbia in strada, qui dalle parti di Bologna. È stato molto umiliante, la

moto, una Kawasaki, pesava più di trecento chili e non riuscivo ad alzarla. Fortuna che c'erano due carabinieri che mi hanno aiutata».

Fortuna sì, ma il peso resta un problema. Lo conferma Paola Furlan, 38 anni, presidente dell'associazione motocicliste d'Italia che è anche un club. «Peso e altezza sono i due ostacoli maggio-

ri. Le case negli ultimi dieci anni hanno scelto materiali più leggeri. Nessuno pubblicizza le modifiche per venire incontro alle esigenze femminili perché il mondo delle due ruote è ancora maschilista. Ma l'Honda prevede il regolamento della sella e l'adattamento del manubrio, la Bmw fornisce un kit per consentire l'abbassamento della seduta. Toccare con i piedi per terra, nel traffico cittadino, è essenziale. Non solo, ma ora molte case sponsorizzano circuiti e corsi di guida per le donne. Hanno capito che se diventi padrona del mezzo poi compri, scegli, cambi. Vuoi sempre moto più potenti».

Manca una Valentina Rossi, verrebbe da dire. Una campionessa su pista. E invece no, Samuela De Nardi, 20 anni, di Vittorio Veneto, è iscritta alla 8 ore di Suzuka. Sarebbe la prima donna europea a partecipare a questa classica. «Guido dall'età di quattro anni, anche se non potevo uscire dal cortile di casa. Mio padre è autotrasportatore, con la passione della moto. Ho iniziato con un Malaguti 50, mi sono data al minicross e al motocross. Nel duemila ho scelto la velocità, il mio motoclub si chiama Morena del Friuli. No, che non solo un colosso: 1,70 per 50 chili, ma ho un preparatore atletico. Nel 2003 ho corso con i ragazzi, il campionato Alpeadria, e li ho battuti. Io penso che donne e case costruttrici dovrebbero incontrarsi a metà strada. E che tocca anche a noi saperci adattare: vogliamo salire in moto? E allora impariamo a farlo bene».

Scusi, ma i suoi amici cosa dicono? Rombo, stridore, accelerata. Rumori da velocità. Scusi, può ripetere, non si sente? «Pazza. Sarei una pazza, che fila però».

l'altezza

ESAGERATA

La sella della motocicletta ha troppo spesso un'altezza da terra esagerata per il pubblico femminile. Anche se ci sono alcune selle ad altezza regolabile, l'escursione è ancora insufficiente. Solo gli scooter hanno di serie un'altezza della sella da terra adatta a tutte le taglie

la moda

SICUREZZA AL MASCHILE

Per la donna in moto, moda e sicurezza non vanno d'accordo. Se per gli uomini esiste un abbigliamento di sicurezza elegante e confortevole, la motociclista è costretta ad adottare gli abiti maschili che sul corpo femminile si trasformano in una sorta di camicia di forza

i modelli

BICILINDRICO

La voglia di coppia per il gentil sesso è inesauribile. Ma qui non si tratta di legami affettivi: per le donne il tiro ai bassi regimi è fondamentale per avere una guida fluida e senza strappi. Meglio quindi puntare sui bicilindrici

il cavalletto

UNA PROVA DI FORZA

Per i motociclisti il cavalletto centrale è una prova di forza della quale si farebbe volentieri a meno. È un "attrezzo" sporco e faticoso da gestire. Dopo qualche raro e poco efficace tentativo di cavalletto elettrico, che per la donna sarebbe una manna, resta il cavalletto laterale. Ma è spesso poco stabile e per una base di appoggio troppo esigua affonda sull'asfalto

il peso

FINO A 250 CHILI

Ingombro e peso rendono difficile l'approccio femminile alle due ruote. Un peso che oscilla tra 150 e 250 chili è troppo alto perché una donna di corporatura normale possa a essere a suo agio e guidare in sicurezza

il casco

DA MIGLIORARE

Imprigionare la messa in piega in un casco, significa gettare via la fatica del parrucchiere, i soldi e la femminilità. Ma il casco sicuro è ben aderente. E chi inventa il casco che non spettina, vince alla lotteria

