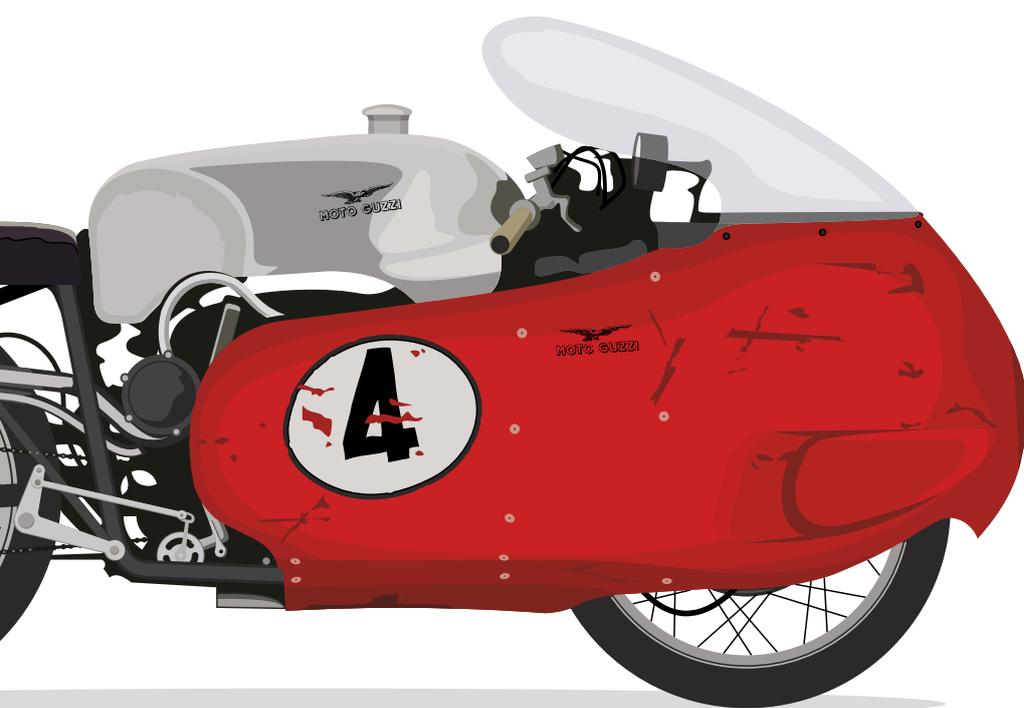


Motocicletta



L'ARCHITETTURA DELLA VELOCITÀ



COMUNE DI VENEZIA

**Direzione Sviluppo,
Promozione della Città
e Tutela delle tradizioni**

Direttore
Maurizio Carlin

Dirigente Settore Cultura
Michele Casarin

**FONDAZIONE
MUSEI CIVICI DI VENEZIA**

Consiglio
di Amministrazione

Presidente
Mariacristina Gribaudo

Vicepresidente
Luigi Brugnaro

Consiglieri
Bruno Bernardi
Roberto Zuccato

Direttore
Gabriella Belli

Segretario Organizzativo
Mattia Agnetti

Dirigenti
Daniela Ferretti (Area Museale 3)
Chiara Squarcina (Area Museale 2)

**FONDAZIONE
FORTE MARGHERA**

Cesare Castelli
Diego Semenzato
Stefania Borga

Motocicletta. L'architettura della velocità

Venezia-Mestre, Forte Marghera
9 giugno – 28 ottobre 2018

A cura di
Marco Riccardi

Direzione scientifica
Gabiella Belli

Progetto di allestimento
Daniela Ferretti

Organizzazione
Georg Malfertheiner
Silvia Toffano
Monica Vianello

*Immagine coordinata
e catalogo*
Headline

Servizio Sicurezza e Logistica
Lorenzo Palmisano

Amministrazione
Antonella Ballarin
con Piero Calore
Carla Povelato
Francesca Rodella

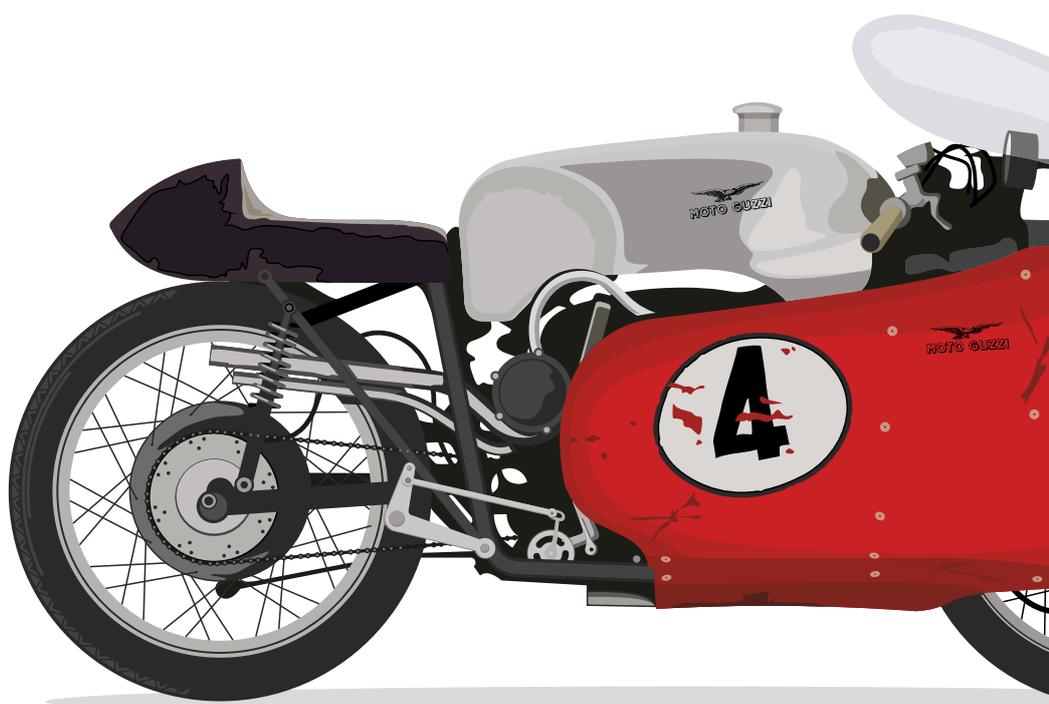
*Comunicazione operativa
e strategica, corporate identity*
Mara Vittori
con Chiara Marusso
Silvia Negretti
Alessandro Paolinelli
Giulia Sabattini

Ufficio stampa
Riccardo Bon
con Villaggio Globale International

Servizi Educativi
Monica Da Cortà Fumei
con Claudia Calabresi
Cristina Gazzola
Chiara Miotto
Gabriele Paglia

Un grazie particolare a
Lino Dainese e Vittorio Cafaggi
che hanno collaborato fattivamente
al progetto della mostra,

la rivista Motociclismo
per la collaborazione iconografica
e la consulenza storica



f @ visitmuve

visitmuve_it / visitmuve_en

www.visitmuve.it/motocicletta

Con questa splendida mostra dedicata alla motocicletta, uno dei simboli più curiosi e attraenti del design del XX secolo, continua l'impegno che il Comune di Venezia e la Città Metropolitana stanno portando avanti in questi anni, insieme alla Fondazione Musei Civici di Venezia, per promuovere anche in terraferma appuntamenti dall'alto valore artistico e culturale.

Grazie a un tempestivo intervento di recupero e riqualificazione, nel nuovo spazio espositivo situato nell'antico complesso architettonico ottocentesco di Forte Marghera – a fianco del padiglione della Biennale d'Arte e Architettura – si è inaugurato l'estate scorsa "Ritratto di famiglia", installazione di sculture del XX secolo provenienti dalla Gallerie Internazionali d'Arte Moderna di Ca' Pesaro. Un'operazione che questa Amministrazione ha fortemente voluto nell'intento di rendere questi spazi sempre più fruibili dal pubblico giovane e dalle famiglie che frequentano la zona durante il tempo libero, sia con un orario prolungato di apertura che con la gratuità, in un clima di condivisione e aggregazione sociale. In questo contesto, si presenta ora un nuovo capitolo dedicato a uno dei simboli del *Made in Italy* a livello internazionale. La motocicletta rappresenta un vero e proprio connubio di tecnologia e creatività, divenendo presto un fiore all'occhiello dell'industria metropolitana ed italiana, oltre che un fenomeno di costume, un simbolo di gioventù, di coraggio, spensieratezza e anticonformismo, che è approdato anche al cinema divenendo un vero e proprio *testimonial* del fermento culturale che percorse l'Italia durante il Novecento. Passa dunque attraverso proposte espositive anche alternative,

legate al concetto di modernità e appositamente ideate dai nostri musei, il coinvolgimento dei giovani e l'apertura del patrimonio e delle iniziative culturali veneziane alla terraferma e a tutto il territorio metropolitano. Si tratta di un obiettivo fondamentale per questa Amministrazione, quanto la creazione di momenti culturali diffusi in tutto il Comune e la valorizzazione, nel centro storico, dei siti museali alternativi e complementari rispetto ai classici luoghi di richiamo turistico. Un obiettivo che in questo caso ci porterà a Forte Marghera per rivivere l'epopea della due ruote, che è poi epopea stessa della modernità.

Luigi Brugnaro
Sindaco di Venezia

Se c'è un suono che ha accompagnato tutto il Novecento, scandendone mode, progressi tecnologici, miti e sogni, questo è certamente il rombo delle moto.

Veicolo e oggetto di culto, miscela perfetta di design e ricerca tecnico-scientifica, la moto ci ha condotto con i suoi mutamenti di stile attraverso i decenni, tra guerre e riprese economiche, divenendo spesso espressione del genio italiano e dell'eccellenza della nostra industria, capaci di cogliere i fremiti della modernità e di sedurre il mondo.

Una mostra dedicata alla moto nel XX secolo è già di per sé dunque un affascinante affondo nell'evoluzione del costume e del design, ma mi piace pensare che, allestita in uno spazio espositivo come quello voluto e realizzato lo scorso anno a Forte Marghera dal Comune di Venezia e dalla Fondazione Musei Civici di Venezia – grande intuizione del nostro sindaco Luigi Brugnaro – sia anche uno splendido esempio dei diversi e possibili modi di proporre la cultura e il dialogo, intorno al bello e alla creatività, a nuovi e non abituali pubblici.

Le icone della storia delle motocicletta e degli scooter presentati in questa mostra e in questo luogo, tanto frequentato dai giovani e capace di evidenziare nella sua stessa storia difensiva il forte legame tra il centro storico e la terraferma veneziana, sono anche un invito alle giovani generazioni a pensare che laddove c'è un mix di passione, arte e tecnologia, c'è la possibilità di scrivere un grande futuro.

La cultura, l'amore per il patrimonio storico-artistico sono arricchimenti che dovrebbero far parte della nostra vita quotidiana, del nostro divertimento come del nostro lavoro, perché questa è la forza del nostro Paese nel mondo,

e in questo senso vuole operare la Fondazione Musei Civici di Venezia anche attraverso esposizioni come questa, o con i nuovi strumenti di comunicazione, di informazione e di coinvolgimento del pubblico: affinché i capolavori di ieri e di oggi, dell'arte come del design, siano goduti, compresi, amati anche dai più giovani e siano per loro una inesauribile fonte di idee e stimoli, di genio, per il domani.

Mariacristina Gribaudo

Presidente Fondazione Musei Civici di Venezia

I Love Motocicletta



Forte Marghera replica. Anche quest'anno la Fondazione Musei Civici di Venezia ha accolto con entusiasmo la sfida di portare cultura e bellezza a Forte Marghera, un luogo di grande interesse per la vastità e qualità dei suoi spazi, per il suo essere alternativo alla cultura – diciamo così – più istituzionale che abita i nostri musei, per il suo rivelarsi un'area di straordinario *appeal* ambientale e culturale, soprattutto per i giovani e le famiglie. Collocato tra Mestre e Venezia, in uno scenario ricco di storia e caratterizzato da un ambiente naturale pressoché vergine e di grande suggestione, Forte Marghera ha mostrato una potenzialità di sviluppo nel campo culturale e delle imprese creative davvero eccezionale e l'esperienza da noi fatta nel 2017, con la mostra "Ritratto di famiglia", una sorta di prova generale per misurare le sue capacità attrattive, ha evidenziato la sua vocazione di area culturale protetta e verde, dove un ciclo continuo d'iniziative potranno sortire nel corso degli anni l'effetto di trasformare questo luogo in un vero e proprio incubatore di idee e di creatività.

Certamente chi si appresta a programmare all'interno di quest'area eventi culturali deve tenere ben presente l'obiettivo di far corrispondere la propria missione di conoscenza e formazione alla domanda del pubblico. Famiglie, giovani, artisti, musicisti, sportivi e tanta gente comune, sono infatti, gli abituali frequentatori degli ampi spazi di Forte Marghera. Scegliendo di trascorrere qui parte del loro tempo libero, tutte queste persone ricercano forti esperienze ricreative, capaci di suscitare emozioni e curiosità, ma soprattutto di suscitare rapporti empatici, lineari, sostanziati da contenuti nuovi e non omologati.

La proposta di MUVE 2018 va dunque in questa direzione: offrire al pubblico una mostra che sia nello stesso tempo un'esperienza di contenuti e di conoscenza. Per fare questo abbiamo immaginato di portare dentro il magnifico edificio di archeologia industriale che ci è stato affidato, la cosa forse più amata, richiesta e ammirata del XX Secolo, la motocicletta appunto, quel magnifico oggetto del desiderio che coniuga estetica e dinamica, design e tecnologia, potenza e velocità. Nel corso del '900 alla sua "virilità" vennero dedicati fiumi di parole per decantare in versi e in prosa le sue doti più evidenti, potenza e bellezza, e vennero pure spesi fiumi di colore per rappresentarne – fu quasi una idolatria diffusasi a partire dai futuristi della seconda generazione, di Balla e Depero in particolare poi ripresa dal grande Schermo – il dinamismo plastico delle forme, la velocità elettrizzante, le pulsioni corporee della corsa, la fantasmagoria del paesaggio solcato dalle due ruote roboanti.

È così che nella scia di un costante successo e interesse,

che ha superato con innovazioni tecnologiche di grande impatto anche la soglia del XXI Secolo, abbiamo deciso di mostrare queste opere, fenomeno del design e della tecnologia, questi centauri mitici della modernità, che hanno trovato nel nostro Paese la “veste” migliore e più innovativa, frutto di quel miracolo creativo tutto italiano a cui dobbiamo il successo del nostro Made in Italy.

Leggere, potenti, veloci, sagomate secondo i principi aerodinamici che più convengono a chi le guida, eccentriche quel tanto che l’innovazione richiede, campionesse del mondo e forti di record imbattuti su strada o su pista, colorate e briose come le vollero per le vacanze romane o disegnate così come oggi le vogliamo per traghettarci in un futuro fatto di sicurezza e di rischio zero: eccole qui le protagoniste del nostro quotidiano, diventate per qualche mese pure opere d’arte.

Nata da un progetto condiviso *ab initio* con Paolo Apice, appassionato motociclista, e proseguito con entusiasmo da Marco Riccardi, grande conoscitore ed esperto del settore, con l’appoggio di Lino Dainese e Vittorio Cafaggi, e con il sostegno della rivista *Motociclismo*, la mostra è frutto dello straordinario lavoro del team di MUVE, che ho l’onore di guidare in queste fantastiche avventure: Daniela Ferretti con Georg Malfertheiner per il progetto di allestimento, Monica Vianello per l’organizzazione, Lorenzo Palmisano con Valeria Fedrigo per la sicurezza, Mara Vittori con Riccardo Bon, Silvia Negretti, Chiara Marusso e Antonella Lacchin di Villaggio Globale per la comunicazione, Alessandro Paolinelli con Headline per l’immagine grafica della mostra e per il catalogo on-line, i cui contenuti sono frutto della vasta

conoscenza del curatore Riccardi. Grazie anche a Mattia Agnetti e Antonella Ballarin che con il gruppo dei tecnici dell'amministrazione MUVE hanno supportato l'iniziativa. Un grazie al Consiglio di Amministrazione di MUVE, in particolare alla Presidente Mariacristina Gribaudo e al Sindaco Luigi Brugnaro, che hanno accolto con entusiasmo la proposta della mostra sostenendone con convinzione ragioni e finalità.

Gabriella Belli

Direttore Fondazione Musei Civici di Venezia

Passione, tecnologia e design. Questo il mix che caratterizza le scelte delle 41 moto e scooter esposti in questa mostra, una rassegna che percorre un viaggio affascinante tra pezzi assolutamente esclusivi, che hanno fatto la storia delle due ruote.

Divisa in otto isole che raggruppano scooter dallo stile inedito come l'americano Salsbury, moto supersportive di ieri e di oggi come i capolavori di Ducati e Aprilia, moto da Gran Premio storiche come la Gilera 500 quattro cilindri o la Moto Guzzi 8 cilindri del 1957 modelli che hanno conquistato titoli mondiali e che costituiscono mito e leggenda del genio dei progettisti italiani, sino ad arrivare alle ultime tendenze della tecnica come le sportive elettriche di Energica che verranno utilizzate per gareggiare il prossimo anno sugli stessi scenari della MotoGP. Per continuare con vere pietre miliari nella storia della motocicletta come la Honda CB750, la quattro cilindri giapponese che ha rivoluzionato nel 1969 la stessa concezione di moto sportiva, o come pezzi d'autore come l'Aprilia Motò del guru del design Philippe Starck e all'inedito scooter Lama che si deve alla stessa matita del designer francese.

Per arrivare a pezzi monumentali come le tedesche Mars e Megola degli anni Venti, quest'ultima con motore stellare nella ruota anteriore; o la mastodontica Böhmerland costruita dal 1926 al 1938 nella Repubblica Ceca, una moto lunga tre metri. Non mancherà il retaggio delle grandi enduro che hanno attraversato l'Africa per diventare le moto preferite dai turisti di lungo corso. Non solo motociclette e scooter che hanno fatto la storia delle due ruote, ma pure due "sculture" che rappresentano il simbolo della velocità e della tecnologia.

La prima è un'installazione in bianco marmo di Carrara, disegnata dal Centro Stile di Ducati e ispirata a una delle Ducati più sportive, la Panigale. "Fortitudo mea in levitate", in altre parole "la mia forza è nella leggerezza" è il titolo di questa scultura che nelle linee filanti crea un netto contrasto con il massiccio materiale. L'altra viene da Aprilia ed è stata realizzata da Marco Lambri, il responsabile del design del gruppo Piaggio: anche in questo caso l'esile struttura che abbraccia il motore 1.000 quattro cilindri destinato alle Aprilia supersportive vuole esprimere il concetto di leggerezza.

La mostra ospita anche uno spazio legato alla sicurezza di motociclisti e scooteristi. È la campagna "Scontato Proteggersi" della rivista Motociclismo, un'iniziativa, sostenuta dalle maggiori aziende del settore dell'abbigliamento, per incentivare l'uso di capi protettivi certificati. Saranno esposte le "eccellenze" in campo di tute, giacche, air bag, guanti, stivali e paraschiena, in altre parole l'abbigliamento che, letteralmente, può salvarti la vita. Ricordiamo che il solo capo obbligatorio per circolare in moto e in scooter è il casco, ma da solo non basta a evitare gravi lesioni in caso d'incidente.

Marco Riccardi
Curatore della mostra

Moto in mostra

Scooter
Elettrico
Sportive
Heritage
In Africa
Le moto fondamentali
Pezzi d'autore
Ardite e raffinate

Aprilia Scarabeo

2018
monocilindrico
50 cc
3,4 CV

Nel 1993 nasce Scarabeo e in pochissimo tempo diventa un cinquantino di gran moda tra i ragazzi. L'obiettivo di Aprilia è ambizioso ed è quello di costruire uno scooter perfetto per chi si muove in città, ma che sia immediatamente distinguibile dagli altri veicoli all'interno del traffico. Scarabeo ha aperto la strada alla categoria degli scooter a ruota alta, i più venduti in assoluto. Il progetto del motorino di Noale (che nel tempo si evolverà sino a una versione di 500 cc si dimostra da subito azzeccato: il successo è immediato e sino a oggi è stato prodotto in oltre 750.000 unità. Il segno distintivo del suo design è la forma dell'ovale, che si ripete nella parte anteriore, nelle fiancate laterali e pure nei fari.

Courtesy
Gruppo Piaggio



Aprilia RSV4 RF

2018
4 cilindri a V di 65°
996 cc
201 CV

Debutta nell'affollato settore delle supersportive nel 2009 e già l'anno dopo vince il suo primo titolo mondiale nella Superbike con Max Biaggi.

La RSV4 nasce come una vera e propria moto da competizione che può anche circolare su strada, ma tutta la tecnologia del suo motore e del suo telaio sono costruite per dare il meglio nelle gare Superbike, così come la posizione di guida. Il motore a V stretto di 65° è più compatto di un analogo 4 cilindri in linea e dispone di vari sistemi di controllo elettronico che agevolano la guida lavorando sulla trazione alla ruota posteriore, facilitando il cambio delle marce, controllando le impennate di potenza e pure la intensità di intervento del freno motore in scalata.

Courtesy
Gruppo Piaggio



Aprilia Motò 6.5

1995
monocilindrico
649 cc
43 CV

Philippe Starck è uno dei più famosi e visionari architetti e designer del nostro tempo ma è pure un appassionato motociclista. Per Aprilia ha disegnato questa monocilindrica sicuramente dallo stile non convenzionale. Le forme sono innovative e irriverenti allo stesso tempo, ma non mancano interessanti soluzioni tecniche come l'impianto di scarico che si sviluppa e si nasconde sotto il motore o il radiatore per raffreddare il motore che diventa vero elemento di design. Non fu un successo, forse proprio per le sue linee anticonvenzionali e fu tolta di produzione dopo due anni dal debutto, ma oggi è una vera moto "cult" da collezione.

Courtesy
Gruppo Piaggio



Aprilia RS 250 GP campione del mondo

1995
bicilindrico
249 cc
oltre 90 CV

Con questa Aprilia Max Biaggi vince tre campionati del mondo della classe 250, dal 1994 al 1996. Trionfale l'annata 1995 dove si impone otto volte sui tredici gran premi disputati. Il motore è a due tempi con i cilindri angolati tra di loro di 90°. Uno dei particolari tecnici che la distinguono dalle concorrenti giapponesi nei GP è l'adozione della valvola rotante: questo dispositivo, dalla forma a mezzaluna, amministra l'afflusso del carburante nei cilindri e permette di avere maggiore coppia massima e una erogazione della potenza più regolare. La moto pesa solo 71 kg.

Courtesy
Gruppo Piaggio



Aprilia Lama (prototipo)

1992
monocilindrico
50 cc
1,5 CV

Ivano Beggio, il gran patron dell'Aprilia, lascia mano libera all'avveniristico designer Philippe Starck che tre anni prima della Motò 6.5 disegna per l'azienda di Noale uno scooter che viene presentato al Motor Show di Bologna del 1992. Le forme sono lontanissime da quanto visto sino ad ora in tema di mobilità urbana e appaiono quasi scioccanti: il guru francese dell'architettura fa di questo scooter un mezzo dalle linee divertenti, rotonde e amichevoli. Addirittura i retrovisori hanno le forme delle orecchie di un grande coniglio. Non arriverà mai in produzione, ma resta un interessante oggetto di design urbano.

Courtesy
Gruppo Piaggio



Aprilia XSV4 Concept

2016
Aprilia Design Center

La proposta concettuale del Centro Stile di Aprilia per celebrare il motore quattro cilindri che ha vinto sette titoli (tre piloti con Max Biaggi e Sylvain Guintoli, quattro costruttori) nel campionato mondiale Superbike. La linea della moto è appena accennata e si sviluppa intorno al motore per dare un senso di leggerezza e di dinamismo che imprimono l'idea della velocità. L'architettura a V di 65° di questo propulsore permette di avere una moto estremamente compatta e ben bilanciata.

Courtesy
Gruppo Piaggio



BMW R nineT Scrambler

2018
2 cilindri boxer
1170 cc
110 CV

In oltre 90 anni di storia il nome Scrambler non era mai stato associato a una boxer bavarese, ma identifica immediatamente questa moto come un modello "multiuso", capace di soddisfare chi trotterella in città o chi si diverte sui passi alpini. La serie di moto "classiche" BMW ispirate a modelli del passato utilizza un motore a cilindri contrapposti e raffreddati ad aria e olio: è un bicilindrico brillante nell'erogazione, dal sound appagante e vigoroso che diventa musica quando s'insiste con l'acceleratore.

Courtesy
BMW Motorrad Italia



BMW C Evolution

2018
motore elettrico
48 CV

La Casa tedesca è stata tra le prime ad affrontare il tema della mobilità elettrica. E l'ha fatto mettendo in campo l'esperienza acquisita con le sue automobili a energia alternativa. BMW ha creato un maxi scooter che va oltre il semplice mezzo da usare in città o capace di fare da commuter per il tragitto casa-ufficio: ha puntato concretamente sulle prestazioni con un veicolo dall'accelerazione entusiasmante, dal notevole comfort e dai bassissimi costi di gestione. Nell'ultima versione l'autonomia cresce sino a 160 km grazie a un pacco batterie da 94 Ah.

Courtesy
BMW Motorrad Italia



BMW R 5

1936
bicilindrico boxer
494 cc
24 CV

È una tra le più belle moto costruite dalla azienda di Monaco di Baviera e la si può considerare una vera superbike dell'epoca, un modello sportivo. Rimase in produzione per due anni (1936 e 1937) e venne realizzata in soli 2.652 esemplari. Era dotata d'innovative soluzioni tecniche come la sospensione anteriore a forcella telescopica con regolazione manuale e un telaio in tubi d'acciaio a sezione ovale e, per la prima volta su un motore boxer BMW, il cambio a pedale invece di quello a mano.

Collezione privata



Böhmerland

1926
monocilindrico
verticale
598 cc
16 CV

Con quasi tre metri di lunghezza viene riconosciuta come la moto di serie più lunga al mondo. Portava tre persone, ma venne realizzata anche una versione da quattro posti. Costruita in 300 esemplari dal 1926 al 1938 in Boemia (da qui il suo nome), nella città di Schönlinde, è stata progettata dal tecnico Albin Liebisch che voleva realizzare un mezzo al di fuori di ogni schema dell'epoca. Al massiccio telaio in doppia culla chiusa in tubi d'acciaio si aggiungono le ruote a razze fuse in alluminio: il loro disegno si ispira a quello delle ruote delle splendide automobili Bugatti. Assolutamente stabile sulle strade diritte era praticamente inguidabile in curva proprio per la sua eccessiva lunghezza.

Collezione privata



Ducati fortitudo mea in levitate

2015
Centro Stile Ducati
Marmo di Carrara

La frase in latino che accompagna questo blocco di bianco marmo di Carrara si può tradurre con “la mia forza è nella leggerezza” e ben si coniuga con la moto alla quale s’ispira: la supersportiva Panigale. La leggerezza, sia quella della guida sia quella del contenere il peso della moto, è un concetto strettamente legato ai veicoli costruiti alle porte di Bologna, a Borgo Panigale. La scultura è stata realizzata dal centro stile Ducati.

Courtesy
Ducati Motor S.p.A.



Ducati Scrambler Icon

2018
bicilindrico a L di 90°
803 cc
75 CV

Scrambler, un nome in grado di evocare una delle moto più amate di Ducati: dalla primavera del 1968 a quella del 1976 ne sono state costruite circa 50.000, nelle cilindrata di 250, 350 e 450 cc. Tre anni fa la Casa bolognese rispolvera la moto che era un vero mito: divertente, facile e capace di attrarre tanti nuovi motociclisti. Del modello originario non rimane molto dal punto di vista tecnico, il motore è diventato bicilindrico al posto del monocilindrico di 50 anni fa, ma l'immagine è quella, vincente, del passato. In Ducati dicono *"L'abbiamo progettata come se non avessimo mai smesso di costruirla"*. Ed è di nuovo un successo.

Courtesy
Ducati Motor S.p.A.



Ducati XDiavel S

2018
bicilindrico a L di 90°
1198 cc
162 CV

Maxicruiser dallo stile personalissimo, nasce per conquistare il ricco mercato delle custom made in USA, ma introduce caratteristiche inedite per la categoria: un motore strapotente da supersportiva e prestazioni da record, tecnologia allo stato dell'arte con ogni aiuto elettronico per guidare in sicurezza. Rifinita come una moto di gran lusso è allo stesso tempo, una cruiser per muoversi senza fretta, una naked dalla immagine esclusiva e una dragster da 0 a 100 km/h in meno di 3 secondi.

Courtesy
Ducati Motor S.p.A.



Ducati Panigale V4 Speciale

2018
4 cilindri a V di 90°
1103 cc
226 CV

Realizzata in serie limitata e numerata è la bicilindrica più potente di Ducati. Il suo motore quattro cilindri costituisce una vera rivoluzione e un punto di svolta nel futuro della Casa bolognese che per i suoi modelli più sportivi, abbandona lo storico bicilindrico ad L. È un propulsore che deriva strettamente nella tecnologia dei suoi componenti da quello che equipaggia le moto che gareggiano nel Motomondiale. Anche il compatto telaio in lega leggera, le sospensioni semi-attive a controllo elettronico oltre ai sistemi integrati che amministrano la guida intervengono a trasformare questa moto in una vera racing da pista.

Courtesy
Ducati Motor S.p.A.

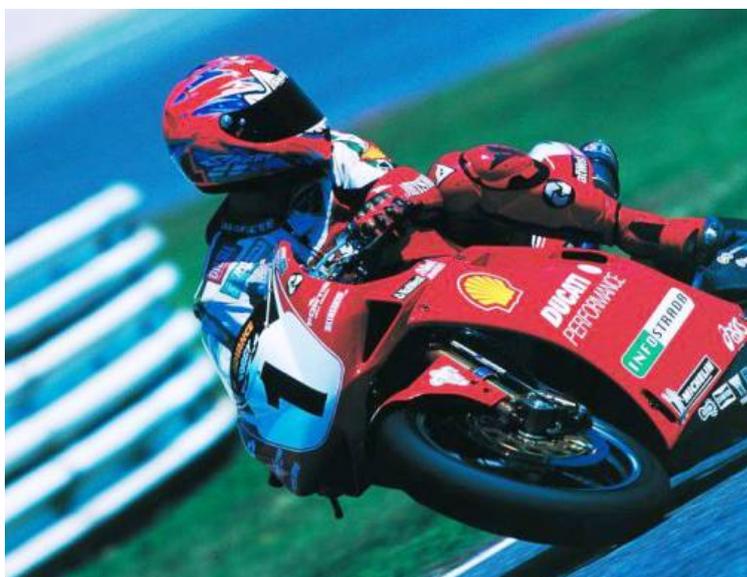


Ducati 996 campione del mondo Superbike

1999
2 cilindri a V di 90°
996 cc
169 CV

Nasce nel 1994 per le competizioni delle "derivate di serie" e deve la sua linea a Massimo Tamburini, riconosciuto come il miglior designer di moto al mondo. Dal 1994 al 2002 la Ducati 916 e le sue sorelle, che crescono di cilindrata sino a 996 cc, vincono sei campionati del mondo e si piazzano due volte al secondo posto. È una esibizione di forza che premia non solo i piloti che l'hanno portata al vertice (Carl Fogarty, quattro volte, Troy Corser e Troy Bayliss), ma fanno della bicilindrica bolognese una delle supersportive di maggior successo. Durante la sua storia si è evoluta nel motore raffreddato a liquido e nel telaio a traliccio per migliorare le prestazioni in gara, ma non è mai cambiata nella linea ed è considerata un vero capolavoro del design motociclistico.

Courtesy
Ducati Motor S.p.A.



Energica Prototipo Ego

2011
motore elettrico
a magneti permanenti
136 CV

È il mock-up della prima supersportiva stradale elettrica mai costruita in Italia ed è stato presentato al Salone internazionale di Milano del 2011. Ha un motore sincrono a magneti permanenti e raffreddato a olio e una batteria al Litio. La moto definitiva vedrà la luce nel 2014 con un motore da 136 CV e una coppia massima di 195 Nm; la batteria di 11.7 kWh di capacità garantisce un'autonomia di circa 150-200 km, con una vita utile di 1200 cicli di ricarica all'80% della capacità. Attualmente Energica Ego ha incrementato le prestazioni sviluppando una potenza massima di 145 CV e una coppia di 200 Nm. La supersportiva passa da 0 a 100 km/h in solo 3 secondi e raggiunge una velocità massima di 240km/h.

Courtesy

Energica Motor Company S.p.A.



Energica Prototipo Eva

2014
motore elettrico
a magneti permanenti
95 CV

È il mock-up della versione “nuda” della superbike costruita a Modena: è stata mostrata per la prima volta a Milano, all’Eicma 2014 ed è andata in produzione un anno dopo. Utilizza la tecnologia ultra sofisticata di motore elettrico e batterie della più sportiva Ego oltre al telaio a traliccio di tubi d’acciaio. Non ha cambio e frizione, ma ugualmente dispone di un’accelerazione “bruciante”: attualmente il suo motore elettrico sviluppa una potenza di 145 CV o di 109 CV secondo le versioni. Questa streetfighter ha un’autonomia fino a 200 km in modalità Eco e può raggiungere 200 km/h di velocità massima in modalità Sport.

Courtesy
Energica Motor Company S.p.A.



Energica

2018 motore elettrico a magneti permanenti 145 CV

Ecco il "cuore" delle moto sportive realizzate da Energica Motor Company nella Motor Valley, il distretto di Modena che raccoglie "eccellenze" della meccanica di auto e moto.

È un propulsore elettrico che ha la caratteristica di essere raffreddato a olio ed è capace di erogare immediatamente l'energia di cui dispone.

Il controllo del motore durante la guida è affidato alla Vehicle Control Unit (VCU), un sistema elettronico completamente brevettato da Energica che regola la potenza in funzione del comando gas, della mappatura scelta, dei parametri operativi della batteria e dei principali componenti del veicolo: tutto questo 100 volte al secondo.

Courtesy

Energica Motor Company S.p.A.



Fantic Caballero Scrambler

2018
monocilindrico 4T
124 cc

La scritta sul serbatoio di questo 125 riporta alla mente uno dei più gettonati cinquantini da Regolarità degli anni Sessanta. Era una moto simbolo per chi aveva quattordici anni nel 1969 e ha messo in sella migliaia di ragazzini. Il look del serbatoio di questa Fantic è vicinissimo a quello del modello "cult", un ritorno alle origini sulla via della semplicità del design, ma tutto il resto della moto è differente a cominciare da un motore a quattro tempi, sospensioni con forcella a steli rovesciati per l'anteriore e monoammortizzatore dietro, freni a disco con ABS.

Courtesy
Fantic Motor



Fantic Caballero Flat Track

2018
monocilindrico 4T
124 cc

Guidando con la moto tutta di traverso su un circuito ovale in terra battuta, lottando con un equilibrio sempre precario: questa l'essenza del Flat Track al quale si ispira questa 125. Dalla sorella Scrambler, eredita motore monocilindrico quattro tempi e telaio a doppia culla in tubi di acciaio, ma si differenzia per le ruote da 19 pollici sia davanti sia dietro, per la sella monoposto e per i fianchetti laterali porta numero dalla forma rettangolare.

Courtesy
Fantic Motor



Gilera 500 GP

1966
4 cilindri in linea
499 cc
70 CV

Dopo il "patto di astensione" dalle gare del campionato del mondo di Gilera, Moto Guzzi e Mondial alla fine del 1957, la 500 GP resta confinata nel reparto corse dell'azienda di Arcore sino al 1963 dove rientra nelle competizioni con la scuderia di Geoff Duke.

Il ritorno al Motomondiale non porta gli esiti sperati; l'evoluzione tecnica nelle competizioni è velocissima e le concorrenti si sono rafforzate nelle prestazioni. La straordinaria carriera della 500 quattro cilindri termina nel 1966 dopo aver conquistato 6 campionati del mondo con Umberto Masetti nel 1950 e 1952, Geoff Duke dal 1953 al 1955 e Libero Liberati nel 1957.

Courtesy
Fondazione e Museo Piaggio
Pontedera

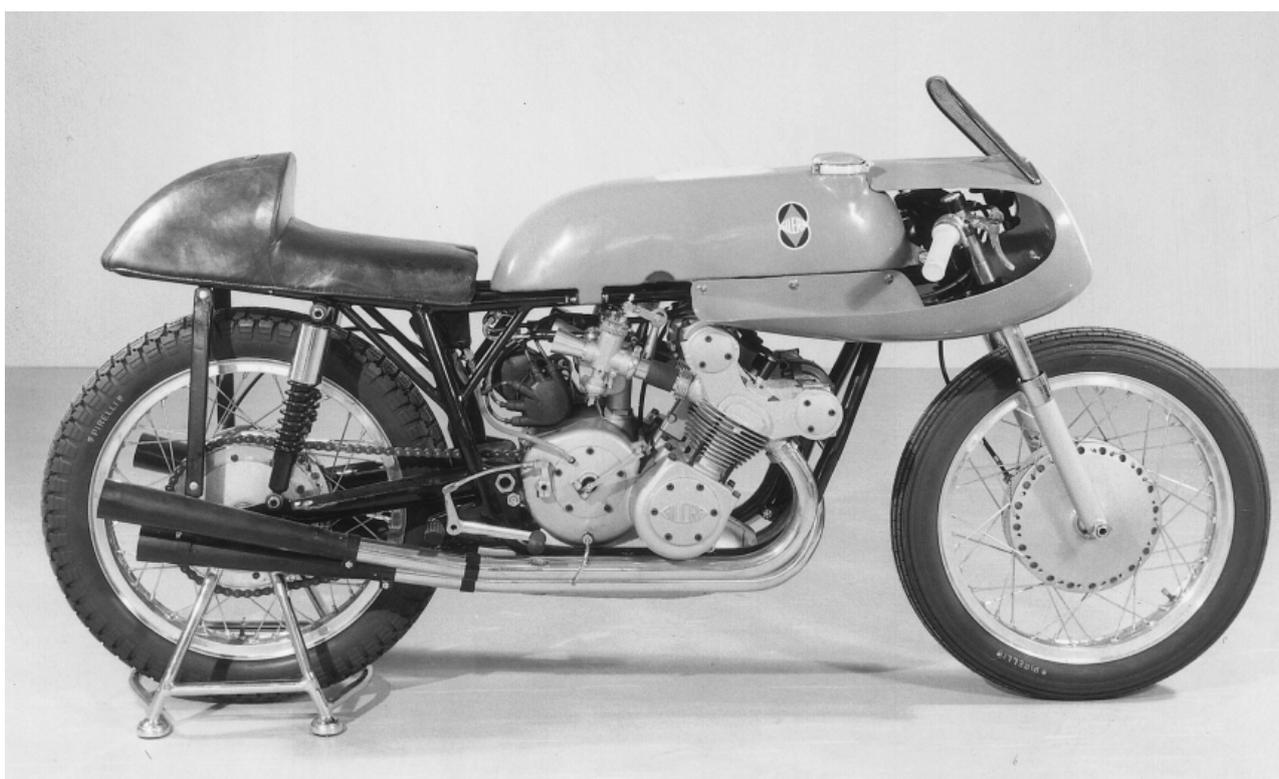


Gilera 500 GP

1953
4 cilindri in linea
492 cc
55 CV

La Gilera 500 è una delle moto da competizione più famose e vincenti della sua epoca. Progettata dall'ingegner Piero Remor sull'esperienza della Rondine, la quattro cilindri sovralimentata costruita nel 1937, vince il suo primo titolo mondiale nel 1950 con Umberto Masetti. La versione del 1953 ha un motore ampiamente rivisto ma sempre raffreddato ad aria e si caratterizza per il serbatoio che integra delle appendici alari che fanno da riparo aerodinamico quando il pilota si appoggia sul serbatoio per raggiungere la massima velocità di 215 km/h.

Collezione privata



Harley Davidson Softail Slim

2018
bicilindrico a V di 45°
1745 cc

Harley-Davidson è una delle aziende motociclistiche più longeve (nasce nel 1903 a Milwaukee, in Wisconsin) e fa del motore bicilindrico a V di 45° raffreddato ad aria la sua assoluta bandiera e il suo mito. Questo schema costruttivo è stato introdotto oltre 100 anni fa, nel 1909 e continua a essere attuale tanto che lo ritroviamo su tutta la produzione da 883 a 1923 cc. La filosofia di Harley è di mantenersi nella tradizione, evolvendosi a piccoli passi: la famiglia Softail ha lo stesso disegno di telaio dalla prima apparizione nel 1984, ma evolvendosi sino a oggi diventa più rigido (del 65%) e più leggero (del 20%).

Courtesy
Harley-Davidson Italia S.r.l.



Honda Africa Twin 650

1988
bicilindrico a V di 52°
647 cc
57 CV

Nata sulle esperienze della straordinaria NXR che ha trionfato in quattro edizioni della Parigi-Dakar dal 1986 al 1990, l' Africa Twin ha alimentato il sogno e il mito dei viaggi nel Continente Nero. La Honda costruisce una moto perfetta per affidabilità, facilità di guida, elevata capacità di carico, possibilità di essere facilmente riparata e la veste con l'abito delle competizioni, i colori di "guerra" della HRC, il prestigioso reparto corse della casa giapponese. Usa un motore bicilindrico ultra collaudato, che deriva da quello della più pacifica Transalp, un telaio in normale acciaio, ma sospensioni dalla lunga escursione per affrontare il fuoristrada. Una moto ancora oggi bellissima e attuale.

Courtesy
Alberto Porta

Il pilota nella foto è Edi Orioli vincitore di quattro edizioni della Parigi-Dakar (1988, 1990, 1994 e 1996).



Honda Africa Twin Adventure Sports

2018
bicilindrico in linea
998 cc
95 CV

Realizzare una vera Africa Twin. Questo è il concetto che ha guidato ingegneri e designer quando hanno progettato la endurona che doveva far rinascere una delle moto più amate e apprezzate dai globe trotter di tutto il mondo. Disegnata da Maurizio Carbonara, chief project designer del Reparto ricerche e sviluppo europeo a Roma, la CRF1000L è diventata una storia di successo: da gennaio 2016 ne sono state vendute 51.000, delle quali 25.000 in Europa, con l'Italia primo mercato mondiale per questa moto. In questa versione Adventure Sports è ancora più "africana": maxi serbatoio, colorazioni HRC come quelle della moto che ha vinto a Dakar, sospensioni a lunga escursione e maggiore riparo aerodinamico.

Courtesy
Honda Motor Europe LTD Italia



Honda X-ADV

2017
bicilindrico in linea
745 cc
55 CV

Mezzo scooter e mezzo big enduro. In sintesi questo strano e innovativo oggetto che è l'unione di due mondi che si abbracciano per coniugare la praticità del primo con la sportività del secondo. L'X-ADV è stato concepito in Italia dalla mente di Daniele Lucchesi e dalla mano di Maurizio Carbonara che, rispettivamente, hanno pensato alle linee guida del progetto e a realizzarne lo stile. Motore e telaio derivano dall'Integra, altro innovativo veicolo della casa giapponese, e ha un cambio automatico a doppia frizione e sei rapporti e, con gli ultimi aggiornamenti 2018, il controllo di trazione oltre a una specifica modalità di guida per migliorare le prestazioni fuoristrada.

Courtesy
Honda Motor Europe LTD Italia



Honda CB750

1969
4 cilindri in linea
736 cc
67 CV

Presentata al Salone di Tokyo del 1968, questa 750 rivoluziona letteralmente il concetto di motocicletta e fa improvvisamente invecchiare tutto il resto della produzione mondiale di moto di grossa cilindrata. Non si era mai visto un simile concentrato di tecnica che in una sola moto mettesse a disposizione motore quattro cilindri in linea, avviamento elettrico, cambio a cinque rapporti e freno a disco. Tutto questo circondato da una linea elegante e da una qualità della componentistica e una cura dei dettagli che ha permesso alla CB750 di rimanere in catalogo sino al maggio 1978 e di essere prodotta in 553.000 esemplari.

Collezione privata



Honda CB1000R

2018
4 cilindri in linea
998 cc
145 CV

Honda ha da sempre avuto coraggio nel creare moto che si allontanavano dai soliti schemi, ha imposto nuove tendenze, ribaltando concetti che apparivano inviolabili, com'è il caso dello scooterone X-ADV. Pure quando affronta un tema all'apparenza "facile", come quello di una moto senza un centimetro di carenatura, aggiunge innovazione nel design, realizzando una fusione tra lo stile classico e quello moderno. Questa quattro cilindri è sportiva ed elegante allo stesso tempo, curata nei dettagli, facile da guidare, rapida nelle curve, generosa nella coppia del suo motore.

Courtesy
Honda Motor Europe LTD Italia



Husqvarna Vitpilen 701

2018
monocilindrico 4T
693 cc
75 CV

In svedese vuol dire “Freccia Bianca” e riprende il nome delle Husqvarna degli anni Cinquanta quando le Husqvarna erano costruite nel grande Nord. Ora questo marchio – che ha 115 anni di vita sulle ruote – è di proprietà di KTM e la linea delle nuove moto sono concepite nell’atelier dell’austriaco Kiska, uno dei designer più creativi e rivoluzionari di questi anni. Intrigante nell’immagine, essenziale nel design, ma non banale, non ha niente di superfluo e trasmette immediatamente un senso di forza e anticipa il gusto della guida che il suo potente motore monocilindrico è in grado di dare.

Courtesy
Husqvarna Motorcycles



Husqvarna Svartpilen 401

2018
monocilindrico 4T
373 cc
43,5 CV

Una raffinata "special", di alto livello, dove l'eleganza delle linee e l'immagine rétro si mischiano per proporre un design personalissimo che si deve al francese Maxime Thouvenin, che fa parte del team di Kiska Design. Questa è la "Freccia Nera" dove tradizione e l'innovazione sono le chiavi per proporre una scrambler diversa da tutte le altre che affollano il panorama motociclistico. Curata nei dettagli, la moto svedese è piccola, compatta e leggera: si guida col "pensiero", tanto è facile impostare le curve di uno stretto percorso di montagna.

Courtesy
Husqvarna Motorcycles



Innocenti Lui 50

1968
monocilindrico 2T
49,8 cc
1,5 CV

Essenziale, minimalista, innovativo nello stile e pure economico nell'acquisto. LUI è uno scooter dall'immagine modernissima, ma è un drammatico... insuccesso. Nella fabbrica alla periferia di Milano, dove si costruiscono le Lambretta, si affidano a Nuccio Bertone, padre di affascinanti automobili come le Lamborghini Miura, l'Alfa Romeo Montreal e pure la Lancia Stratos, per cercare di proporre una vera alternativa alla popolare Vespa 50. Lo stilista torinese affronta in modo innovativo il tema scooter destinato ai ragazzini, ne nasce un oggetto realmente di design con uno stile che lo fa immediatamente riconoscere nella marea delle proposte di quegli anni.

Courtesy
Museo Scooters & Lambretta



KTM Rally 450 Marc Coma

2015
monocilindrico 4T
450 cc
oltre 75 CV

Guidata dallo spagnolo Marc Coma (cinque volte vincitore della Dakar) è una vera moto "ufficiale", costruita senza risparmio di materiali speciali come titanio e carbonio. È una moto nata appositamente per le gare rally, tanto è vero che il telaio è stato studiato per posizionare al meglio ogni dispositivo necessario alla navigazione nel deserto. È una moto che deve essere contemporaneamente leggera e stabile, facile da smontare per poter cambiare i particolari che si rompono durante la gara. Ha il telaio a traliccio in tubi di acciaio e l'iniezione elettronica.

Courtesy
KTM Sportmotorcycle



Mars A20

1920
bicilindrico
contrapposto
1000 cc
14 CV

Possente e massiccia come il Dio della guerra di cui porta il nome, la moto tedesca fu progettata dall'ingegner Claus Franzenberg e costruita a Norimberga. Originale, a cominciare dal suo colore bianco latte in un mondo di moto dal colore nero, ha un telaio monotrave in lamiera stampata e monta un motore Maybach a due cilindri contrapposti in senso longitudinale: è raffreddato tramite una ventola montata sull'albero motore. Il boxer è messo in moto con una manovella laterale e il cambio dispone di due rapporti con altrettante frizioni e catene di trasmissione alla ruota posteriore. È stata costruita in quasi 1.000 pezzi e questo è il solo esemplare esistente in Italia.

Collezione privata

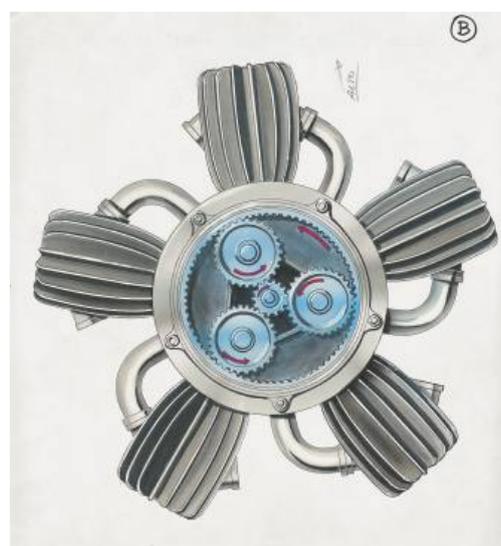


Megola Touren

1922
stellare 5 cilindri
637 cc
10 CV

Sfruttando la tecnica dei motori rotativi dei caccia d'aviazione della Prima Guerra Mondiale, la tedesca Megola adotta uno stellare 5 cilindri: viene montato all'interno della ruota anteriore e gira contemporaneamente con lei. Non ha frizione, non ha cambio e la trasmissione è diretta nella ruota: questo vuol dire che quando ci si ferma il motore si spegne. Al posto di una sella, una poltrona ben imbottita mentre il telaio è costituito da una struttura in lamiera d'acciaio che ha funzione portante come la scocca della Vespa o quella di un'automobile. Fu costruita in circa 2.000 esemplari dal 1922 al 1925.

Collezione privata



Moto Guzzi V7 III Carbon

2018
bicilindrico a V di 90°
744 cc
51 CV

Riprende la sigla di una gloriosa moto granturismo nata alla fine degli Anni Sessanta dalla mente dell'ingegner Giulio Cesare Carcano, lo stesso che ha progettato la straordinaria Guzzi GP 500 8 cilindri. In questa veste la V7, che mantiene l'originaria e ingegnosa architettura del motore a V trasversale di 90° raffreddato ad aria del primo modello, viene proposta in serie limitata di 1.921 esemplari, numero che evoca l'anno di nascita della azienda di Mandello del Lario. Molti i particolari in fibra di carbonio come i parafanghi e i fianchetti laterali.

Courtesy
Gruppo Piaggio

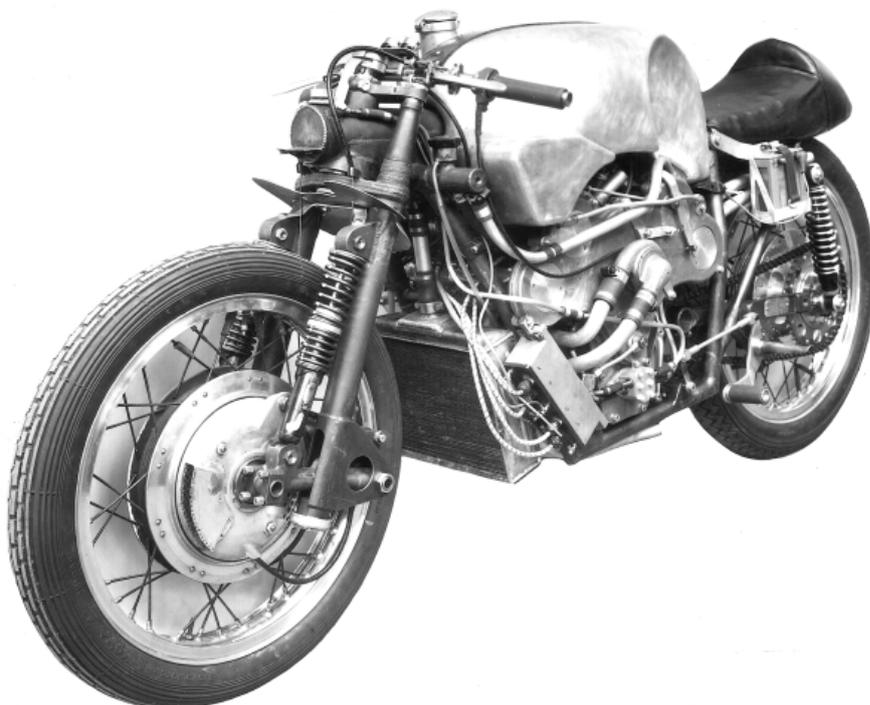


Moto Guzzi 8V 500 GP

1957
8 cilindri a V di 90°
498,5 cc
72 CV

La più straordinaria moto da competizione di tutti i tempi nasce nell'aprile 1955, dopo solo 5 mesi di progettazione la moto è pronta: viene messa in moto per la prima volta davanti al portone di ingresso alla Moto Guzzi a Mandello del Lario. L'intera fabbrica si riversa all'entrata: "canta come una sirena" è il commento di operai ed impiegati. Il geniale ingegner Giulio Cesare Carcano, con il fondamentale aiuto dei tecnici Umberto Todero e Enrico Cantoni, realizza un motore 8 cilindri per far nascere la più potente 500 GP mai costruita. La moto debutta al GP del Belgio nel 1955: è velocissima, sfiora i 280 km/h, è potentissima tanto che Fergus Andersson, il primo pilota che la porta in gara, esclama impaurito "È una tigre, non una moto".

Collezione privata



Piaggio Ciao Lusso

2000
monocilindrico
49,7 cc
1,5 CV

“Anche senza essere esperti si capisce subito che il Ciao è dotato di soluzioni meccaniche e stilistiche valide ed originali; adoperandolo, poi, saltano fuori un mucchio di altre buone qualità: pulizia, praticità, sicurezza, facilità d’uso, silenziosità, sobrietà nel consumo, agilità nel traffico e disinvoltura in salita”.

Questo è quello che la rivista Motociclismo scriveva nel 1968 dopo averlo provato in anteprima. E tutte queste qualità sono confermate dall’incredibile successo di questo “motorino” che fu costruito in oltre tre milioni e mezzo di esemplari sino al 2006. Il Ciao s’impone per la genialità del suo progetto che ne fa un mezzo economico nella costruzione e nell’uso: consumava pochissimo e poteva percorrere 70 km con un litro di miscela al 2%.

Courtesy
Fondazione e Museo Piaggio
Pontedera



Rumi Formichino Turismo

1954
bicilindrico 2T
124,6 cc
6,5 CV

Nel dopoguerra la motorizzazione popolare e il boom economico riempiono l'Italia degli Anni Cinquanta di Lambretta e Vespa. Ma non solo, perché la moda degli scooter si allarga a dismisura generando centinaia di veicoli dalle forme più bizzarre e dai nomi più fantasiosi: come questo Formichino. Nasce nello studio bergamasco di Donnino Rumi, costruttore di sportive bicilindriche e affermato artista che ne modella la linea utilizzando blocchi di creta. La sua carrozzeria ha struttura portante ed è realizzata in alluminio pressofuso in vari pezzi uniti tra di loro e al motore, le ruote sono da 8 pollici di diametro e la sospensione posteriore è monobraccio per smontare facilmente la ruota in caso di foratura.

Collezione
Bruno Finardi – Bergamo

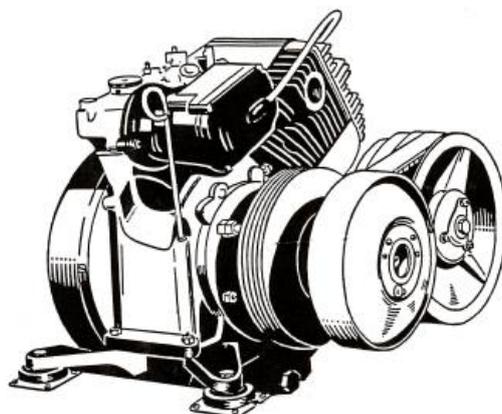


Salsbury Modello 85

1946
monocilindrico 4T
318 cc
6 CV

Lo scooterone Yankee ha la stessa età della Vespa e s'ispira nella costruzione ai concetti tecnici dell'auto americane di quegli anni: misure abbondanti, trasmissione automatica, grande bagagliaio sotto la sella dove entra pure la ruota di scorta e due pedali per accelerare e frenare. In sella si sta come in poltrona e la grande carrozzeria in metallo ha dei veri paraurti cromati per evitare di rovinarla. Venne costruito dalla Northrop, fabbrica di aerei che oggi costruisce bombardieri come l'ala volante B-2 Spirit, a partire dal 1946 ma la produzione cessò nel 1949 per le vendite assai scarse.

Courtesy
Museo Scooters & Lambretta



Vespa 946 (RED)

2018
monocilindrico
124 cc
11,5 CV

È la Vespa più elegante ed esclusiva. Presentata al Salone di Milano del 2012 ha una scocca portante in acciaio con elementi in alluminio. Costruita a mano in serie limitata adotta un motore dalla distribuzione a 3 valvole particolarmente silenzioso e rispettoso dei consumi. Questa versione (RED) è stata realizzata per sostenere la campagna di sensibilizzazione per aiutare i bambini affetti da AIDS. (RED) è l'organizzazione umanitaria fondata da Bono, il cantante degli U2 e Bobby Shriver (della famiglia Kennedy), che vuole aiutare istituzioni, aziende e cittadini a debellare la malattia, "invogliando" all'acquisto dei prodotti (RED).

Courtesy
Gruppo Piaggio



Vespa Venice

2010
50 cc

La "Venice" è una Vespa 50 N del 1967, realizzata nel settembre del 2010 da Luca Moretto. Esposta alla 54esima Biennale di Venezia è stata dipinta con colori acrilici e glitter per far emergere un effetto rilievo. L'artista veneziano nell'eseguire questa opera pop, che si aggiunge ad altre Vespa personalizzate da nomi come Salvador Dali e Ugo Nespolo, si è ispirato al carnevale veneziano, alle sue stelle filanti.

Courtesy
Fondazione e Museo Piaggio
Pontedera



Scontato proteggersi

Ecco cosa vuol dire
Abbigliamento Certificato

Scontato proteggersi

#ScontatoProteggersi è la campagna che Motociclismo* promuove con le più importanti aziende dell'abbigliamento per sostenere la cultura della sicurezza in moto. I motociclisti sono gli utenti "deboli" della strada, quelli più esposti ai danni fisici che arrivano dalle cadute e dagli incidenti. Il casco è il solo elemento obbligatorio da indossare quando si usa una moto o uno scooter, ma per salvare la vita non è sufficiente la protezione offerta dal solo casco. Come si può intervenire per avere maggiore sicurezza? Vestendosi con capi certificati, cioè che garantiscano determinati standard di protezione. Insieme alle più avanzate e tecnologiche aziende del settore dell'abbigliamento, Motociclismo ha promosso questa iniziativa per incentivare l'acquisto di capi che siano certificati. E questo sarà fatto tramite un'agevolazione fiscale. Ma la parte più importante della campagna è quella di sensibilizzare i motociclisti e gli scooteristi all'uso di un abbigliamento adeguato, spingere nella direzione di quanto sia fondamentale proteggersi tutte le volte che ci muoviamo sulla strada.

* Motociclismo ha 104 anni di vita, nasce nel 1914 a Milano. È il magazine delle due ruote più diffuso in Italia ed è considerato il giornale più autorevole e professionale del mondo della moto e dello scooter. È il solo ad avere una sua struttura di prova per verificare le prestazioni delle moto (potenza motore, velocità massima, tempi di accelerazione, di ripresa, consumo e inquinamento) e si avvale della collaborazione di laboratori indipendenti per realizzare test su accessori e abbigliamento.



ALPINESTARS

GIACCA BIG SUR GORE-TEX PRO
CON AIRBAG TECH-AIR™ STREET
A FUNZIONAMENTO ELETTRONICO
Certificato CE categoria II
direttiva PPE 686/89/EEC
PROTETTORI GOMITI E SPALLE
Certificati CE EN 1621-1, livello 2



BMW

GUANTI ENDUROGUARD
Certificati CE EN13594:2015, livello 1



DAINESE

TUTA MUGELLO R D-AIR CON AIRBAG
A FUNZIONAMENTO ELETTRONICO
Certificato CE categoria II
direttiva PPE 686/89/EEC.
PROTETTORI GOMITI, ANCHE, SPALLE
E GINOCCHIA
Certificati CE EN 1621-1, livello 2



GAERNE

STIVALE CROSS SG.12
Certificato CE EN 13634:2010, livello 2



REV'IT!

GUANTI RACING JEREZ 3 MOTOGP
Certificati CE EN 13594:2015, livello 1



SIDI
STIVALI RACING VORTICE
Certificati CE EN 13634:2002, livello 1



SPIDI
COMPLETO GLOBETRACKER GIACCA
PIÙ PANTALONE
Certificato prEN 17092:2017, livello AA



TCX
STIVALI RACING RT-RACE PRO AIR
Certificati CE EN 13634:2015, livello 2



TUCANO URBANO
GUANTI GIG PRO
Certificati CE EN 13594:2015, livello 1



ZANDONÀ
PARASCHIENA ESATECH BACK PRO
Certificato CE EN1621-2:2014, livello 2

Ecco cosa vuol dire Abbigliamento Certificato

Un prodotto certificato è un capo di abbigliamento che è stato costruito per superare specifici test che contemplano, a seconda dell'indumento da provare, robustezza, impatto, abrasione, schiacciamento; prove impegnative da superare che simulano quanto avviene in un incidente o in una caduta sull'asfalto.

Per le certificazioni moto, identificate dal pittogramma del motociclista, quel disegno stilizzato che mostra il guidatore in sella a una moto e che è impresso su una etichetta che accompagna l'abbigliamento, la norma europea generale di riferimento per questi capi è la 1621, che "contiene" la 1621-1, relativa ai protettori per gomiti e spalle; la 1621-2, per i paraschiena; la 1621-3 sulla protezione del torace e la 1621-4 che indica i requisiti per gli air bag meccanici, mentre per quelli elettronici manca ancora una specifica norma. Guanti e stivali rispondono rispettivamente a 13594 e 13634.

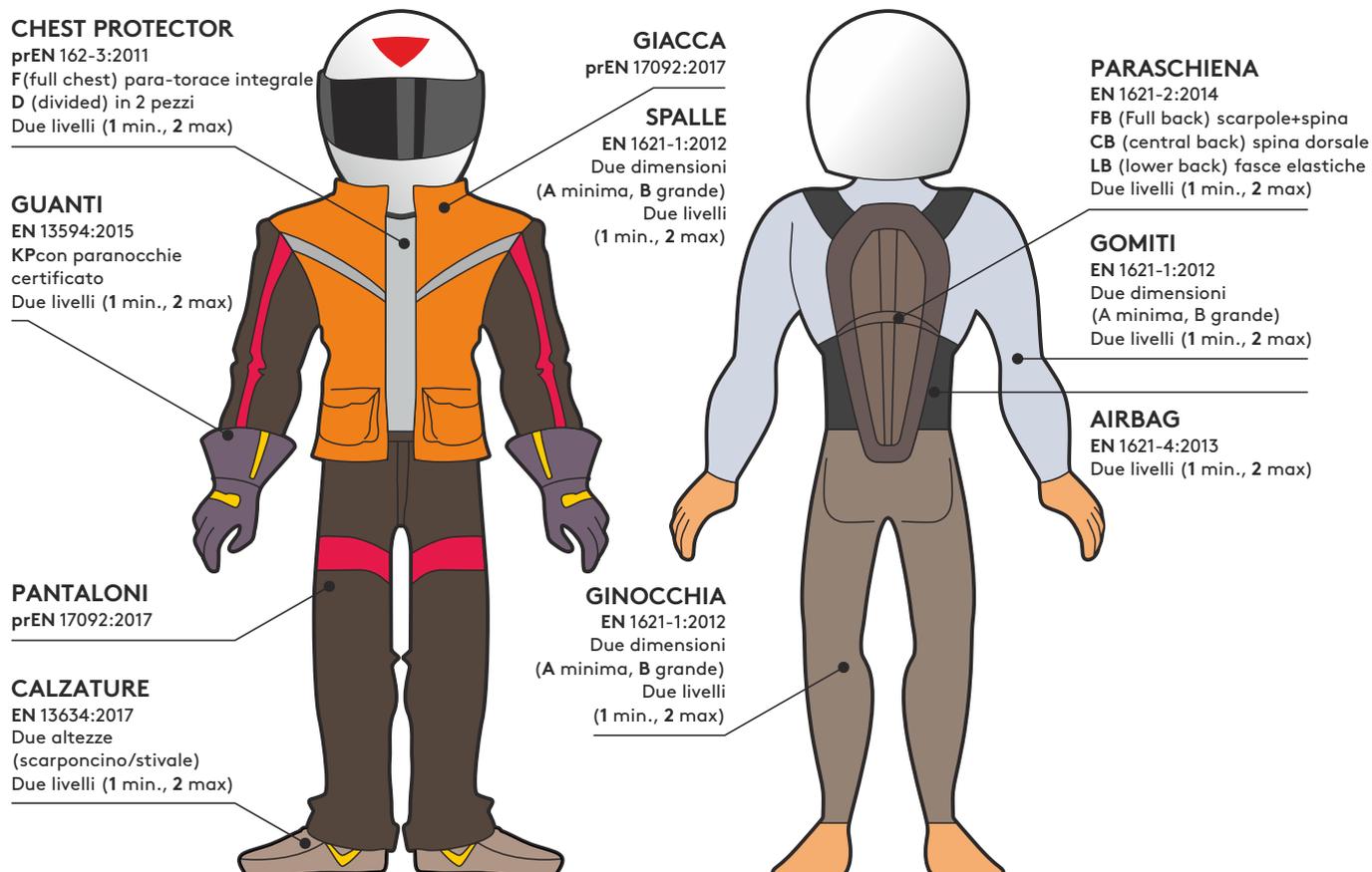


Tutti questi standard si declinano poi in due livelli, 1 e 2, con il due più protettivo. Nel 2017 è stato rilasciato un nuovo standard per l'abbigliamento completo, l'17092, che dovrebbe entrare in vigore entro l'anno e identifica la protettività con lo stesso schema delle classi energetiche degli elettrodomestici (AAA, AA, A, B e C).



La campagna #Scontato Proteggersi vuole aiutare i motociclisti a risparmiare su oggetti di altissima qualità, che rispondano alle certificazioni e garantiscano la massima protezione possibile.

COME LEGGERE LE CERTIFICAZIONI





#ILoveMotocicletta

Condividi
la tua visita
alla mostra!

Durante la tua visita alla mostra **MOTOCICLETTA**, **L'ARCHITETTURA DELLA VELOCITÀ** libera la fantasia scattando una foto! Puoi scegliere fra un dettaglio dell'esposizione, un selfie in mostra oppure una foto della sede espositiva.

Pubblica su **Facebook** e **Instagram** i tuoi scatti usando **#ILoveMotocicletta**. Le migliori foto saranno condivise sul nostro canale ufficiale Instagram e premiate con biglietti gratuiti per visitare i Musei Civici di Venezia.

www.visitmuve.it/motocicletta
[@visitmuve](https://www.instagram.com/visitmuve)



**FAI IL PIENO...
DI LIBRI D'ARTE!**

Acquistando presso la mostra
una shopper bag MUVE
al costo simbolico di 3 euro,
potrai riempirla gratuitamente
di libri e cataloghi d'arte
che troverai su un desk
dedicato!



  [visitmuve](#)

 [visitmuve_it / visitmuve_en](#)

www.visitmuve.it/motocicletta