# PORTATARGA, TI ODIO

Un leggero tratto a matita: nei bozzetti, all'inizio è così, il portatarga: elemento "scomodo" e detestato dai designer, negli ultimi quarant'anni si è tramutato da componente posticcio in elemento integrante del look della moto.

Rodolfo Frascoli ci racconta come



n queste pagine analizzeremo, mese dopo mese, l'evoluzione dello stile della motocicletta nelle sue molteplici sfumature, scoprendo quanto tutte la parti siano connesse e si condizionino tra loro: ciascuna è importante quanto il resto della carrozzeria, nel costante obiettivo di realizzare un unico linguaggio formale, perché nulla è lasciato al caso e tutto è oggetto di ricerca stilistica. Partiamo con il portatarga, in molti casi considerato elemento di "disturbo" dello stile. I designer, nella definizione dei bozzetti e degli sketch iniziali, raffigurano targhe "invisibili", leggeri tratti molto inclinati e posizionati a piacere: senza queste concessioni creative, ci si sentirebbe in gabbia. Solo in seguito, quando il layout generale della moto è definito, si definisce anche il portatarga che, a questo punto, deve tenere in considerazione i limiti dettati dalla sagoma ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organization), ovvero la tolleranza necessaria ad evitare contatti dovuti all'escursione della ruota posteriore, ma deve anche prevedere la flessione del componente per scongiurare qualsiasi contatto con la gomma anche nei finecorsa più duri.

# LA SVOLTA NEGLI ANNI NOVANTA

L'evoluzione del portatarga va pari passo con quella del resto della moto. Fino agli anni Settanta non c'era alcun cenno di carrozzeria: la riconoscibilità dei modelli era affidata al serbatoio e ai fianchetti. I designer ancora non esistevano – chi tracciava le linee delle moto era chiamato figurinista – e le forme erano frutto dei mezzi creativi e costruttivi di allora: la lamiera era sagomata su forme di legno e poi saldata, tutto qui. Piuttosto era l'architettura del motore il vero elemento distintivo del design: determinava la stance della moto, definiva la leggerezza o meno dell'insieme, suggeriva la propensione alla velocità o all'uso turistico della moto. La sagoma della moto finiva naturalmente oltre il limite della ruota posteriore e la

targa trovava la sua posizione naturale sul parafango - semplice curva metallica curva - col fanalino sopra. L'approccio era totalmente razionale: la targa era piazzata lì perché quella era la posizione più logica per un componente necessario. Le moto erano in effetti tutte molto simili, al punto che, se facessimo un collage solo con i posteriori, sarebbe una sfida riuscire a riconoscere i vari modelli.

Tutta cambia verso la fine degli anni Settanta, quando si introduce l'utilizzo della plastica, mentre la carrozzeria si estende, sia nelle dimensioni, sia nel numero dei componenti. Le selle ancora rimangono lunghe, ma compaiono i primi accenni di codini e, in alcuni casi, integrano il fanale posteriore. Il design finalmente esplode. Nel decennio successivo, il parafango posteriore interrompe il suo legame stilistico con quello anteriore; le moto acquistano immediatamente una modernità fino ad allora sconosciuta. Si alleggeriscono

IN FUTURO LA TARGA POTREBBE SCOMPARIRE DEL TUTTO, SOSTITUITA DA UN CODICE DIGITALE



La targa è sul parafango, sotto il faro posteriore, per essere illuminata e ben visibile. Non ci sono alternative, prevale la praticità.



Il parafango posteriore è ancora in metallo, ma accorciato e ingentilito da un codino in plastica che ingentilisce e "solleva" visivamente il posteriore.



Sparisce il parafango: il codino punta all'insù e il portatarga è posticcio, in plastica nera, "zavorrato" da ingombranti indicatori di direzione.



# 1993 DUCATI MONSTER

Questo modello segna la svolta. La coda è corta e puntata decisamente verso l'alto: la sua proiezione supera di poco il perno ruota posteriore. E il fanalino è integrato. Ecco allora che il portatarga deve essere ridisegnato rispetto al passato. È a sbalzo, "spezzato" in due linee: una orizzontale che lo allontana dalla ruota, una inclinata a 30° che sostiene la targa. Miguel Galluzzi detta un principio che sarà seguito praticamente da tutti negli anni a venire, anche se i giapponesi continueranno a disegnare "culoni" fino al termine del millennio.

e si inclinano in avanti. Nasce l'era del portatarga moderno, così come lo conosciamo oggi: nero, non verniciato. Si riduce e non si raccorda, ma si aggiunge dopo aver disegnato la coda.

Negli anni Novanta si assiste ad un altro step epocale: l'accorciamento delle selle e delle code voluto da noi designer. Il proposito è quello di compattare le masse, per rendere la moto più aggressiva e muscolosa. Si comincia anche ad esporre gli pneumatici posteriori, sempre più larghi e belli da vedere. Mentre i giapponesi continuano a disegnare moto con posteriori lunghi, noi europei segnamo la svolta. Lo facciamo con la Ducati Monster, che col suo sellino passeggero striminzito, obbliga a inventare un porta targa mai visto prima, che diventa " a sbalzo". Pochi anni dopo assistiamo ad un'altra innovazione epocale, il portatarga a filo della ruota posteriore, vincolato al forcellone: è quello della Buell S1 Lightining con la sua

coda cortissima. Le naked sono state le prime ad "accorciarsi", seguite dalle carenate. Le code sono fatte sempre più corte e alte; i passeggeri sono stati dimenticati. Le masse si sono accentrate intorno al motore e al telaio, calamitate come limaia metallica verso i magneti. Le moto sono diventate "rider centric".

A questo punto, lo sbalzo necessario per posizionare la targa con un'inclinazione di 30° e per rispettare la sagoma ETRTO cominciano ad urtare i designer. A questo punto nascono concept e bozzetti dove la targa è solo una sottile linea irrealistica, leggerissima e non invasiva. Questo è l'unico per definire il layout di una moto: se cominciassimo il disegno seguendo le rigide limitazioni omologative, la matita non partirebbe nemmeno. Solo in un secondo tempo, quando viene approvato il concept c'è l'implacabile confronto con gli ingegneri. Solo allora aggiorniamo il disegno; ed eccola lì, la targa, inevitabile zavorra al posteriore.



# **MEGLIO SOPRA O SOTTO?**

Oggi, nel definire il design del portatarga, ci sostanzialmente due correnti di pensiero: attaccato al codino e sbalzo, lungo e curato, arricchito con strutture in alluminio o metallo; oppure a filo ruota, solidale al forcellone, con l'evidente vantaggio di snellire il codino, ma abbassando il baricentro visivo della vista posteriore. Il portatarga sul forcellone è anche più costoso da realizzare, perché richiede una struttura robusta che lo sostenga e, in più, aumenta il peso delle masse non sospese. Ma è una soluzione esteticamente appagante, che conferisce ancora più rilevanza estetica al sottocoda, che ora è curato, verniciato e perde la semplice funzione di parafango. Allo stesso modo, l'evoluzione del porta targa è andata di pari passo con quella della fanaleria che, soprattutto al posteriore, si fa sempre più piccola. sottile, leggera, per non appesantire visivamente un elemento già "importante" come il sostegno della

targa, che in ogni caso (sul codino o a filo ruota) va posizionato più in alto possibile. La parola d'ordine, per noi designer, è dunque leggerezza visiva, sempre. Difesa fino allo stremo. Se poi non si riesce, beh, ci si può sempre affidare all'aftermarket...

In conclusione, una riflessione: in oltre un secolo di storia motociclistica, la targa è uno dei pochissimi elementi che non è mai cambiato, mantenendo pressoché sempre le stesse dimensioni (che variano da Paese a Paese). In futuro, però, potrebbe scomparire: l'identificazione di un veicolo potrebbe smaterializzarsi in un codice digitale, che renderebbe superflua la targa così come la conosciamo oggi e come è già accaduto per altri componenti della moto: su quelle elettriche, ad esempio, sono spariti il motore endotermico, lo scarico e la cassa filtro, tutti elementi in un certo qual modo vincolanti per i designer. Quando la targa sarà sostituita da un chip, per noi il lavoro sarà più facile e piacevole!

# 1996 BUELL S1 LIGHTNING

La moto americana è davvero un fulmine a ciel sereno. Coda cortissima, quasi monoposto, e parafango a filo ruota che sostiene la targa: è la prima ad averlo di serie.



La targa è a filo ruota, più in alto possibile, tenuta in posizione da un sostegno (solidale al perno ruota, per compensare il tiro-catena) che che ospita anche leggere frecce a LED.

