

Chi più spende... Alt! Parliamone.

Come mai qualcuno rimane deluso nell'acquisto di un prodotto di alta ed altissima gamma?



Eurobike 2008: perfetta l'identità di vedute tra G. Paolo e Tony Ellsworth.

“Nooo...”. 19 Settembre 2008, in atterraggio a Los Angeles ero seduto come al solito dal lato corridoio, per essere libero di alzarmi, hostess e turbolenze permettendo. Non provo più le emozioni di una volta, arrivando qui. Sarà per il breve passaggio in aeronautica militare, che ha tolto un po' di brivido del volo, o per il fatto di venirci spesso, o anche per tutta la stanchezza del “periodo fiere” e delle tante ore di viaggio... fatto sta che ho guardato con distrazione fuori dal finestrino e.... nooooo... di colpo tutto si è evoluto con una percezione del tempo incredibilmente più lenta... ed i millesimi di secondo sono diventati “momenti interminabili”.

Troppo forte... troppo. Mancavano due o tre metri, non di più, alla pista... e stavamo scendendo a velocità inaudita. “L'aereo non può resistere alla violenza di un simile impatto. No. Si spezzerà in due tronconi ed io resterò in quello dietro”, ho pensato in modo freddo, dispiacuto, ma anche un po' arrabbiato che “finisse così”... ma non vedevo molte possibilità che le cose andassero diversamente. Ecco il colpo... violentissimo, come le urla di terrore dei passeggeri. Freddamente aspetto... ma l'aereo non si spezza. Non è comunque ancora finita, mi dico. Abbiamo picchiato duro ed anche storti, quindi “ora l'apparecchio potrebbe e dovrebbe rimbalzare impazzito... carambolando rovinosamente sulla pista... Forse era meglio che si spezzasse in due tronconi...”

Le sospensioni si stanno riestendendo... attendo... ma sono frenate bene, molto bene... e tutto rimane sotto controllo, tranne la lucidità del pilota, probabilmente conscio di aver potuto causare un massacro... ed infatti riesce pure, prima volta anche questo in vita mia, a sbagliare l'ingresso al gate. Dobbiamo attendere quindi, in un “silenzio irreal”, che arrivi uno degli appositi trattori, ci spinga indietro e ci riallinei.

Perché questo esempio? Perché la compagnia aerea con la quale viaggiavo non era affatto la più economica, ma era ed è di primissimo ordine. Poteva anche ammazzarmi, guardando la cosa in un “immaginario” che non si è però verificato, ma sicuramente il prossimo viaggio di Dicembre lo rifarò con loro. Non ho il benché minimo dubbio in proposito.

Il senso qual'è? E' che le cose complesse non sono perfette e non lo saranno mai. Anzi, più complesse sono e più sarà probabile che ci possa essere qualche intoppo. E possiamo chiamare “intoppo” qualcosa che può finire in tragedia? No, ma se le cose si sono risolte per il meglio è perché l'errore (rarissimo) di manovra ha trovato l'aeromobile perfettamente a punto per farvi fronte. Sarei curioso di sapere se, visto che l'aereo in questione era un Boeing 777 fabbricato negli USA, le sospensioni fossero della Tenneco che ha rilevato

Marzocchi. Sarebbe una grande referenza!

Il succo è che se oggi acquistate una mountain bike molto costosa, non dovete perdere la trebisonada, o sentirvi traditi e delusi se un disco gira storto, un'idraulica non risponde come dovrebbe, eccetera. Quello che conta è la capacità di porvi immediatamente rimedio, oltre alla bontà di massima ed al rendimento del prodotto percepibile sul campo.

Una cosa però dev'essere chiara, e cioè che una mountain bike attuale, soprattutto una full, ed ancor più se dotata di escursioni generose e mille funzionalità, è un prodotto molto complesso da gestire per un'industria che, a dispetto dei prezzi di listino, “non naviga affatto nell'oro”. Non ci sono poi nemmeno i numeri reali per garantire una ricerca ed un controllo qualità all'altezza del mondo aerospaziale, ma nemmeno di quello automobilistico o motociclistico.

Le biciclette di media ed alta gamma, le “nostre” quindi, sono poi una sorta di “bene voluttuario”, e nessuna azienda del settore può permettersi un rallentamento delle vendite a causa di una scarsa innovazione tecnica o modaiola che sia. Questo comporta quindi una riduzione drastica dei tempi di sviluppo del prodotto e soprattutto una criticità notevole nel passaggio dal progetto al prodotto finito “realizzato in serie”, specie quando il primo è fatto in casa ed il secondo è invece appaltato all'esterno.

Ci saranno allora reggisella telescopici che scricchiolano, valvole di gonfiaggio ammortizzatore troppo scomode da raggiungere (succede anche con alcune borracce, causa il portaborraccia in posizione impossibile), freni a disco “capricciosi” (perché una pastiglia s'è “macchiata” d'olio) e altri fastidi. L'industria del ciclo non può comunque superare davvero, almeno a breve, queste difficoltà oggettive e diverrà pertanto sempre più aspro il confronto con una tecnologia ugualmente in costante e vorticosa accelerazione.

Oggi abbiamo a disposizione mountain bike che in discesa sono più sicure e divertenti dei mezzi da downhill di non molti anni fa, eppure possiamo pedalare efficacemente in salita e ad ogni nuova stagione le loro prestazioni si spostano ancora in avanti. C'è da non crederci...

Ma uno scotto lo dobbiamo pagare, ed è proprio quello che più sofisticata e performante, e quindi anche “costosa”, è la bici, più sarà facile che ci sia da affrontare qualche “seccatura”, così come si dovrà prendere atto del fatto che a livello di progetto qualcosa possa comunque essere sfuggito e verrà sistemato con la versione della stagione seguente.

Con questo ragionamento mi rivolgo a tutti coloro che sono rimasti delusi dal fatto che la loro precedente mtb da mille euro non avesse mai dato problemi, mentre ora con la nuova “ne hanno sempre una”. In realtà le cose si risolvono in genere in tempi accettabilmente brevi, ma non abbastanza da non aver fatto provare una gran frustrazione a più di qualche appassionato, che ha anche accusato il produttore o il negoziante di scarsa professionalità. Onestamente però, una bici nuova subisce degli assestamenti che è normale richiedano una regolazione della trasmissione, ma anche un risettaggio della taratura delle sospensioni, o lo spostamento delle pinze freno, o il ritensionamento di una ruota. Sono cose che succedono quindi soprattutto quando la mtb in questione è di quelle più sofisticate. Non è certo “delicata” come un'auto di Formula 1, siamo obiettivi..., ma agli inizi bisogna avere tutti un po' di pazienza.

Se pretendessimo invece un'idealistica perfezione, l'unico modo per le aziende e gli operatori di non fare alcun errore, sarebbe quello di “non produrre e non vendere più nemmeno una mountain bike”.

Ahhh... mai senza mountain bike! ☐