

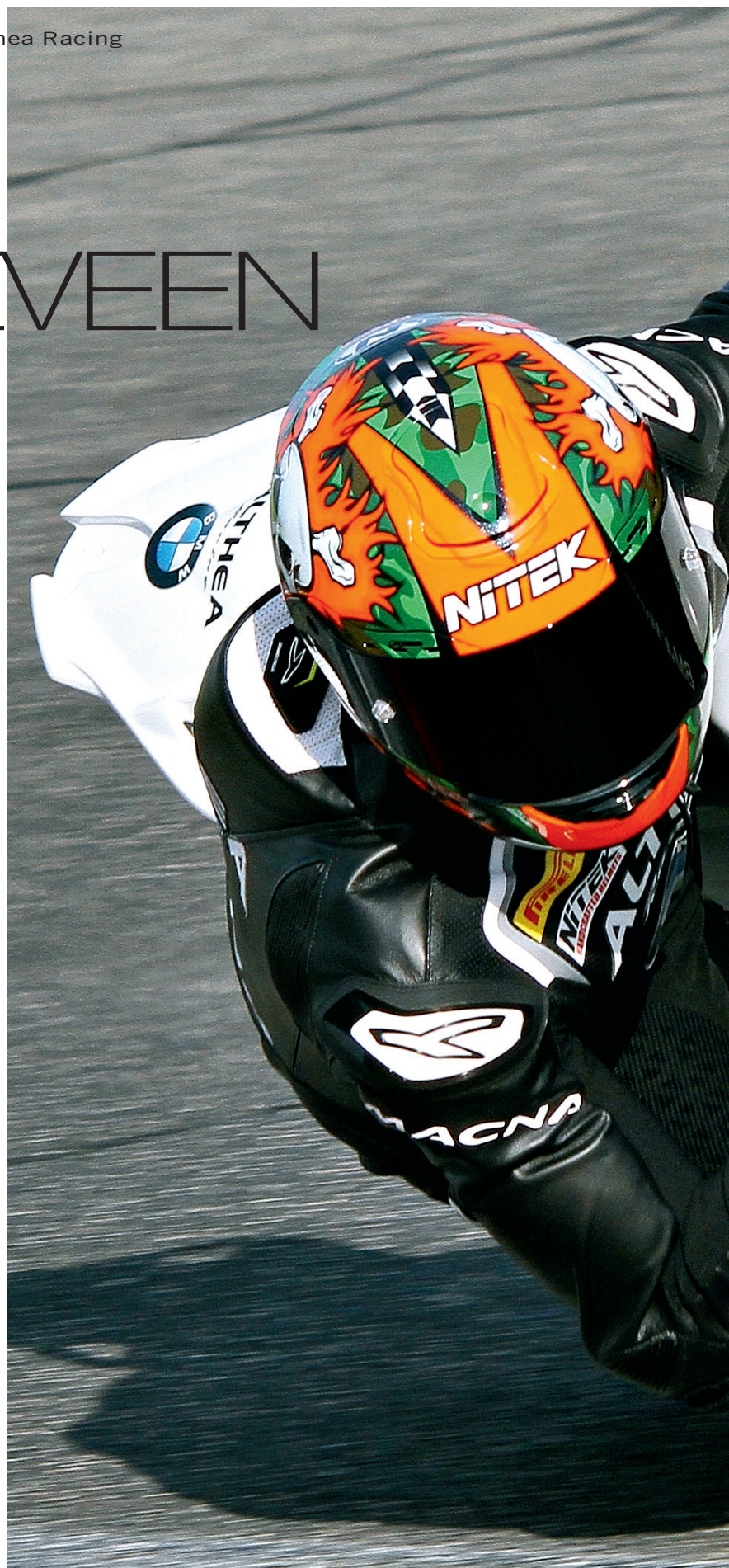
JAN WITTEVEEN

SARA' IN PISTA COME
TECHNICAL MANAGER
ALTHEA-BMW NEL PROSSIMO
MONDIALE SUPERBIKE.
E' STATO INGAGGIATO
DA GENESIO BEVILACQUA
ANCHE PER INDURRE
MONACO A UN CERTO TIPO
DI IMPEGNO, E IL PROGETTO
È DIVENTATO REALTÀ

> *"Obiettivi? Dobbiamo solo pensare a far bene. Non abbiamo la pressione del risultato, quindi credo ci riusciremo. Il mio personale obiettivo è portare la moto a livello dei primi cinque, poi si vedrà. Servirà un anno, di più, di meno...? Prima o poi ci arriveremo!"*

A proporsi con un atteggiamento quasi disinvolto è Jan Witteveen.

Un amico per noi di aboutBMW, un tecnico-monstre nel mondo del racing per via di tutto quanto ha fatto nel cross e poi in velocità per le Aziende italiane, in particolare con Aprilia. Qualche mese fa ha accettato di tornare operativo con l'Althea BMW Racing Team e da febbraio sarà sulle piste del Mondiale Superbike nel ruolo di Technical Director.





“Conoscevo Genesio Bevilacqua già da un po’. E’ un grande appassionato del racing, col suo Team ha già vinto il Mondiale Superbike e anche quello Superstock con le Ducati (Carlos Checa e Davide Giugliano, 2011), è uomo di moto a tutto tondo fino ad allestire presso la sede del Team a Civita Castellana il Museo dei Miti, un centinaio di moto che raccontano la storia dei Grand Prix e della Superbike. In qualche modo è anche un tecnico, la sua Azienda – Althea Ceramica – lavora quasi come si fa l’alluminio, ha dei brevetti. Mi ha chiesto di stare in questo progetto e l’idea mi è piaciuta. Credo di poter essere utile, parlo tutte le lingue del mondo del paddock, compreso il tedesco degli amici di Monaco. E da vecchiaccio quale sono, un qualche contributo dovrò pur darlo...”.

E’ corretto dire che la tua presenza nel team ha portato BMW ad alzare l’asticella del proprio impegno in pista?

“Non so se si può dire così. Di certo c’è che BMW qualche anno fa ha rinunciato alla presenza ufficiale andando a privilegiare successivamente una strategia meno di vertice, premi e incentivi a chi usava le sue moto. Probabilmente Monaco è tornata a desiderare un ruolo di maggior spicco e noi gli abbiamo offerto una buona formula; credo di averlo già scritto un anno fa proprio su aboutBMW, la Casa di Monaco è stata in molte discipline motoristiche un player di grandissima statura, allo stesso tempo tuttavia il racing non è nel suo DNA, non ritiene di doverci stare sempre, ci entra e ci esce.

Penso che il progetto di Althea Racing sia quello giusto per una Azienda come la loro, forniscono la moto e si occupano dei motori ma li libera da ogni attività; ovviamente avremo due o tre loro tecnici integrati nella squadra e in particolare i motori che arriveranno direttamente da lassù.

La moto l’ha deliberata il Team. In Superbike non puoi cambiare

troppo, il regolamento permette di fare qualcosa entro limiti ben definiti con l’omologazione della fiche riferita al lotto minimo di 500 esemplari (novità 2016, prima ce ne volevano 1000) da mettere in vendita. Non puoi sostituire l’albero motore, non puoi cambiare i pistoni. Lavori su assi a camme, compressione, scarico, elettronica... Puoi mettere magari bielle più robuste, ma non puoi scendere col peso rispetto alla fiche, se l’originale è, che so, da 200 grammi, la tua può essere più robusta ma non deve pesare meno. Se ad esempio vogliamo

parlare di potenza massima, vai in pista con oltre 220 cavalli quando già la moto standard sfiora i 200”.

La S 1000 RR è una moto totalmente nuova per il Team, l’anno scorso Althea usava la Panigale. A che punto è lo sviluppo?

“Premessa: tutto il progetto Althea-BMW è nato in estate, e tra un colloquio e l’altro è andato concretizzandosi a fine novembre con un contratto di due anni con BMW Motorrad Motorsport per fare la Superbike (due piloti) e la Superstock (uno); sembrava che dovessimo essere il solo Team ad

avere il supporto ufficiale di BMW, ma come sappiamo Monaco ha poi deciso di lavorare anche con gli inglesi ex Yamaha del Team Milwaukee. Non avendoci alcun background con la S 1000 RR, siamo partiti da zero. Telaio nudo sul banco di lavoro e avanti da lì, seguendo il criterio di avere in ogni comparto il meglio dei materiali del mercato. Sospensioni Ohlins per esempio, freni Brembo, scarico Akrapovic, componenti e partner tecnici di provata affidabilità; poi abbiamo rifatto le parti non strutturali salvando la sagoma (il regolamento vieta di ampliare la





carena) e adottando materiali diversi per scendere col peso. Considera che la S 1000 RR non utilizza tecnologie troppo particolari, nasce fatta bene (ne trovo conferma nei test comparativi delle varie Riviste specializzate) ma senza qualcosa che mi rappresenti da sé una qualità vincente, non ha, faccio per dire, le valvole pneumatiche, ha un 4 cilindri in linea come ce l'hanno Kawasaki, Yamaha o Suzuki; Ducati, ad esempio, ha una tipologia diversa, ha un V2 e questo dà la possibilità del motore 1200 contro il nostro e gli altri 1000".

I primi test sono stati fatti a Jerez...

"...Li siamo andati oltre le mie aspettative. C'erano altre moto in pista e non eravamo lontanissimi. Successivamente siamo andati a girare a Vallelunga; eravamo da soli: tenendo conto della diversa temperatura e del clima, i risultati sono stati positivi. E' stata una uscita importante, abbiamo lavorato sulla funzionalità verificando di essere sulla strada giusta".

Com'è il rapporto coi piloti, subiscono magari la presenza di un personaggio che ha vissuto e scritto la storia dei Grand Prix?

"Abbiamo piloti interessanti; il tedesco Markus Reiterberger ha fatto immediatamente delle buone cose, ma anche Jordi Torres.

Abbiamo un buon rapporto. Sono giovani, all'epoca in cui lasciai l'Aprilia erano dei ragazzini, quindi mi vedono come uno del Team e niente più. Io ovviamente sono in pista con loro, ma il mio ruolo non è di starli a seguire da vicino, c'è tutta una attività da coordinare, i rapporti con BMW, tante cose. Quello che vedo è che possiamo crescere e che ne abbiamo la possibilità.

Il lavoro è questo e andremo a verificarlo molto presto. La prima gara è in Australia per il 26-28 febbraio, manca pochissimo, se consideri i tempi delle spedizioni dei materiali, da dicembre in poi per noi c'è stato solo un mese.

Beh, è il racing e ci stiamo attrezzando...".

ALTHEA BMW RACING TEAM

General Manager Genesio Bevilacqua • Technical Director Jan Witteveen
• Team Coordinator Moreno Coppola • Piloti Superbike Markus Reiterberger e Jordi Torres • Pilota Superstock Raffaele De Rosa

BMW S 1000 RR

Cilindrata 999 cc. • Potenza > 220 CV a 14.000 g/m • Coppia 120 Nm a 10.000 g/m • Cambio 6 marce • Freno anteriore disco ø 328 mm • Freno posteriore disco ø 218 mm • Peso 168 Kg.

ALTHEA RACING SCORE

- 2010 3° Mondiale Superbike
- 2011 Campione del Mondo Superbike (Carlos Checa Ducati)
Campione del Mondo Superstock (Davide Giugliano Ducati)
Campione del Mondo Costruttori Superbike
Campione del Mondo Costruttori Superstock
- 2012 4° Mondiale Superbike
- 2013 6° Mondiale Superbike (Aprilia RSV 4 Factory)
- 2014 2° Mondiale cat. EVO (Ducati Panigale 1199 EVO)
- 2015 3° Mondiale Superstock (Panigale 1199 R)
9° Mondiale Superbike (Panigale 1199 RS)

SUPERBIKE

- 22 Vittorie
- 9 Secondi posti
- 11 Terzi posti
- 9 Superpole
- 27 Giri veloci
- 1886 Punti

SUPERSTOCK

- 4 Vittorie
- 6 Secondi posti
- 3 Terzi posti
- 3 Pole positions
- 5 Giri veloci
- 308 Punti

ALTHEA RACING

Civita Castellana (VT)
www.althea-racing.com