

about **RACING**
di Jan Witteveen / images press Althea

BMW-SBK

STORIA DI UN SUCCESSO A METÀ

LA DIFFICILE AVVENTURA NEL MONDIALE DELLE DERIVATE DI SERIE

È il 2009. Per BMW è la stagione di debutto nel Mondiale SBK, con un obiettivo molto ambizioso: vincere, e vincere presto. C'è la nuovissima quattro cilindri S 1000 RR da promuovere ed è la prima supersportiva così estrema della Casa di Monaco. Per questa nuova avventura agonistica in BMW non si bada a spese e impressiona lo schieramento di mezzi, piloti e tecnici,

con la collaborazione dei colleghi di AlphaRacing, un tuner bavarese di Rosenheim molto famoso, da anni impegnato nell'IDM (Campionato SBK Tedesco). È un'avventura Mondiale però che non raccoglie i successi sperati e la partecipazione diretta termina alla fine della stagione 2012. Quattro anni in cui BMW non diventa mai protagonista, nonostante l'investimento di budget importanti e l'ingaggio di piloti certamen-

te competitivi. Il progetto BMW-SBK inizia parecchi anni prima, quando nel 2006 era stato varato un programma ambiziosissimo, col target di diventare il riferimento della categoria. Un obiettivo clamoroso per BMW, che non aveva mai costruito prima una supersportiva. Per battere la concorrenza giapponese e italiana sul loro terreno preferito - quello delle repliche racing - e mettere in produzione una moto più veloce,

più leggera e più compatta, al team di progettisti è stato chiesto un prototipo piccolo e leggero come una 600 ma con la cilindrata di 1000 cc e prestazioni in pista nettamente migliori di qualsiasi avversaria.

Dopo quasi due anni di studi e disegni - e mentre proseguono le prove al banco - i primi test in pista cominciano nel 2008. I piloti "tester-rider" scelti sono validi, con buon bagaglio tecnico.



Waldmann e Fuchs sono due ex star del Motomondiale 125 e 250, e insieme ai collaudatori della Casa girano sulle piste di mezza Europa per affinare la messa a punto di una sportiva che deve rispettare le notevoli aspettative del management. Alla fine di quell'annata, con un time-to-market di soli tre anni (risultato già ottimo), all'Intermot di Köln salgono sul palco le due grandi novità: la S 1000 RR Race versione corsa per l'omologazione SBK per i team privati, e la versione stradale con cavalletto e fanali. Lo stile asimmetrico fa subito discutere

e porta la firma del chopperista svedese Ola Stenegard, ma il successo commerciale è immediato perché la nuova BMW si pone davvero al vertice della categoria.

Nel Mondiale SBK 2009 – la stagione del debutto – invece le cose non vanno come sperato. I due piloti ufficiali Troy Corser e Ruben Xaus lamentano vari problemi e il campionato termina per loro con due mesti 13° e 17° nella classifica finale. L'anno dopo le cose non vanno molto meglio e chiuderanno la stagione 15° e 11°. Per il 2011 viene ingaggiato Haslam e l'inglese chiude il Mondiale

al 5° posto, mentre Corser chiude la carriera con un deludente 15°. Nel 2012 si cambia nuovamente assetto manageriale e dopo un triennio di delusioni viene strappato alla Ducati il loro storico manager SBK. Con l'arrivo di Davide Tardozzi, un paio di tecnici ed elettronici dall'Italia, finalmente la BMW si mostra competitiva. Marco Melandri chiamato a sostituire Corser chiude la stagione sul podio, mentre Haslam è 8°. Melandri si dimostra il più veloce pilota BMW anche nel 2013 – chiude il Mondiale al 4° posto - e il nuovo compagno di scuderia, Chaz Davies,

è immediatamente alle sue spalle. La stagione è buona ma le cose non funzionano ancora. Tardozzi se ne va senza fare polemiche ma senza alcuna soddisfazione, il team ufficiale AlphaRacing viene chiuso e l'avventura sembra finire così.

Invece BMW si ritira ufficialmente ma rimane coinvolta nella fornitura di motori ed elettronica – sviluppati internamente a Monaco – al Team Feel Racing e col sostegno economico di BMW Italia. Alla fine è la stagione migliore, ma è anche la fine dell'impegno formale. Nonostante i risultati positivi, paradoss-

about RACING

salmente si chiude il ciclo e BMW si disimpegna.

Cosa è successo? È accaduto che a metà del 2012 in BMW Motorrad termina la gestione di Hendrik von Kuhenheim, appassionato sostenitore del programma racing. Al suo posto s'insedia Stephan Schaller, che deve far fronte alla recessione economica ormai conclamata e non si fa scrupoli a tagliare i "rami secchi", o se preferite una valutazione più diplomatica... le attività non strategiche. La filiazione italiana guidata da Andrea Buzzoni per un anno si sostituisce alla Casa madre, ma dura solo una stagione. Poi tutto si ferma. Anzi no! All'ultimo minuto BMW

proseguirà sempre grazie al supporto di BMW Italia, ma nella sottocategoria Evo.

Intanto, sul mercato esce la successiva versione HP4 – leggerissima e ancor più curata - a un prezzo migliore rispetto alle concorrenti Ducati e Aprilia. Nei test delle riviste specializzate riceve ottimi rating e ne deduco che BMW abbia svolto nuovamente un lavoro egregio per la versione commerciale. Valutare invece l'attività sportiva - dove BMW ha investito anche oltre 12 milioni di euro a stagione! - il bilancio tra costi e risultati non è positivo. La moto stradale ha premiato, la versione racing no! La BMW ufficiale Superbike

non ha raggiunto il target. Per ragioni ben precise. Prima di tutto la discutibile scelta dei piloti nelle prime due stagioni. Corser e Xaus erano esperti e validi per lo sviluppo ma non più abbastanza giovani e arrembanti per cercare il risultato, prendendosi magari qualche rischio.

Dal punto di vista tecnico ha influito la volontà di proporre la versione stradale a un prezzo molto concorrenziale. Questa scelta strategica per il mercato ha condizionato la bontà della ciclistica e dello sviluppo nella versione da corsa. La S 1000 RR di normale produzione era una moto "troppo" a buon mercato:

se hai una base motore da quasi 200 cavalli che deve poi arrivare a produrne 240 o 250 – quelli che servono per esser competitivi nel Mondiale SBK - dopo tutto il resto va in crisi. E con un regolamento che impedisce di cambiare telaio, la ciclistica della moto ufficiale non era adeguata alle prestazioni del motore.

BMW si è fermata sulla stessa problematica che ha spesso penalizzato i costruttori giapponesi, che hanno sempre fatto una moto troppo centrata per il mercato. Aprilia e Ducati hanno invece progettato qualcosa di più radicale, dando qualche priorità in più all'impiego ago-





nistico e derivandone poi la versione stradale.

Si tratta di filosofie: una volta si pensava che vincevi la domenica e vendevi il lunedì. Oggi è diverso, si pensa prima al mercato e quindi ci si regola di conseguenza. BMW non dirà probabilmente mai di essere uscita dalla scena Superbike perché costava troppo. Ufficialmente hanno spiegato che potevano tornare quando tra produzione e racing le differenze sarebbero state meno marcate.

Sarà come hanno dichiarato, ma non ci credo. Penso invece sia una questione anche di DNA: BMW partecipa alle corse per qualche periodo, ma non ritiene indispensabile una presenza costante. Fecero la Formula 1 e ne uscirono, idem col DTM

(Campionati Auto Turismo) e l'ultima esperienza è durata appena un paio di stagioni. Con l'enduro e la G450X sono partiti e si sono fermati in poco tempo. Con Husqvarna, un marchio votato al racing, sono entrati e usciti subito. La loro visione strategica è questa. Un peccato, perché BMW è un grande costruttore e potrebbe dare più continuità alle competizioni.

Nel World SBK l'assenza alla fine non dura a lungo. BMW smette nel 2013 con le SBK semiufficiali, ma poi continua nel 2014 col nuovo regolamento che introduceva le versioni Evo. Categoria "minore" e con più vincoli e pezzi di normale serie che correva insieme alle SBK, proprio come le analoghe CRT gareggiavano insieme

alle MotoGP. BMW decide di schierarsi fornendo motori ed elettronica alla squadra BMW Motorrad Italia SBK di Pierpaolo Guidi coi piloti Leon Camier e Sylvain Barrier. I risultati però non sono esaltanti.

Nel 2015 il regolamento tecnico cambia nuovamente, unificando il Mondiale SBK con una sola fiche regolamentare, abolendo le versioni Evo e limando un po' i costi. La diversa possibilità d'intervento concessa è un compromesso tra la precedente libertà tecnica per le SBK ufficiali e le moto Evo. Una mossa giusta per ritrovare una filosofia più in linea con un campionato per derivate di serie. Le differenze di prestazione motoristica con le versioni stradali vengono

ridimensionate, i motori sono meno potenti, la cavalleria scende del 15%, a circa 225-230 CV (per esempio i pistoni ora devono essere normali ricambi di serie), e il supporto BMW prosegue con motori ed elettronica al Team BMW Motorrad Italia SBK.

Sylvain Barrier fa solo due gare, poi la stagione 2016 prosegue con Ayrton Badovini e due quinti posti in gara come miglior risultato.

È durante questa stagione che iniziano i contatti col Team Althea di Genesio Bevilacqua. Una trattativa interessante per entrambi, perché sia la Casa bavarese che la squadra di Viterbo cercavano alternative per il 2016. A fine ottobre 2015 l'accordo per la stagione successiva è firmato, ed è in questo

about RACING



contesto che Bevilacqua mi chiese di partecipare come supervisore tecnico. Perché BMW non fornisce una moto pronto-gara come gli altri costruttori. Ancora una volta si limita a garantire motori ed elettronica speciali per due piloti. Tutto il resto, a parte il telaio standard come impone il regolamento, è da rifare o sostituire: serbatoio (lo standard è troppo piccolo), carena, codone, cablaggi e altri componenti fondamentali come sospensioni, ruote e freni. Dev'essere tutto materiale racing ed è competenza del Team Althea. La collaborazione vera e pro-

pria comincia a fine ottobre 2015, con l'obiettivo di riuscire ad arrivare in Australia il 24 febbraio 2016 – data della prima gara – con una moto funzionante da affidare ai piloti Jordi Torres e Markus Reiterberger. Non è facile, partendo assolutamente da zero. La squadra italiana non ha alcuna esperienza sulle quattro cilindri tedesche, in precedenza Althea aveva gareggiato solo con moto italiane (Ducati, Aprilia e nuovamente Ducati). Tra le festività invernali e qualche test giusto per capire qualcosa delle nuove moto, la prima gara è contro il tempo.

Per presentarsi ai primi gran premi con una moto sufficientemente collaudata.

Gli ultimi particolari arrivano in Australia letteralmente come bagaglio a mano, perché le moto si erano dovute imballare e spedire anticipatamente. Il debutto è comunque positivo: la moto funziona bene. Ma il vero lavoro di messa a punto inizia alla prima gara, ma con un regolamento di gara scadenzato da orari assolutamente sbagliati è quasi impossibile fare molto di più. Impostare un lavoro metodico e calmo durante le prove di un gran premio, per tecnici e piloti, è molto difficile.

È un regolamento da cambiare, semplicemente e gravemente sbagliato, che consente di essere competitivi soprattutto ai team con moto ben collaudate e molti dati a disposizione – Kawasaki e Ducati in primis. Mentre per le squadre con moto nuove

e piloti al debutto nel Mondiale SBK è quasi impossibile migliorare durante la stagione. Servono moltissimi test privati perché durante i turni di guida – con una sola moto ai box per regolamento – i due turni di venerdì sono troppo vicini. Non c'è tempo per analizzare i dati del primo turno e intervenire con qualche modifica in tempo utile nel secondo turno della giornata. Che peraltro serve a selezionare i primi dieci piloti per avere l'accesso alla Superpole di sabato e giocare la pole position. Quindi, anche la pressione su squadra e piloti è già finalizzata al giro veloce e non solo al ritmo gara. Poi le prove di sabato sono davvero troppo corte e gli stessi warm-up prima di gara1 (il sabato) e gara2 (la domenica) sono solo di 15 minuti. Il pilota entra in pista per una semplice verifica, senza il tempo di rientrare al box e provare

qualche modifica. Personalmente avevo parlato con altri team manager e tecnici, e fatto alcune proposte per migliorare la situazione. Finora non è cambiato niente e anche il prossimo campionato partirà con questi orari. Anzi, per il Mondiale 2017 la Dorna ha pensato "bene" di introdurre per la seconda gara una partenza ad handicap per i piloti più veloci.

Mi sembra solo un modo gratuito per incentivare uno spettacolo. Che invece andrebbe ricercato in una presenza più qualificata di piloti e più squadre messe in condizioni di lavorare meglio. Ma nel Mondiale SBK non esiste un'associazione di squadre come la IRTA delle classi MotoGP-Moto2-Moto3 nel Motomondiale. La Dorna sta mostrando tutti i suoi limiti nel gestire questo campionato parallelo.

Nonostante tutte queste difficoltà per sistemare la

moto in vista della gara, le BMW-Althea a ogni gara sono migliorate, soprattutto con Jordi Torres in sella. Progressi che sono andati avanti fino alle gare di Imola e Sepang. Poi la crescita si è fermata perché col materiale a disposizione non era possibile migliorare ulteriormente.

I problemi più grandi sono emersi in queste situazioni:

– Partenza. Era difficile mantenere la posizione in griglia dopo la partenza. Non c'era una strategia elettronica che funzionasse bene per gestire il motore al via, e ogni partenza con la sola sensibilità del pilota era sempre diversa.

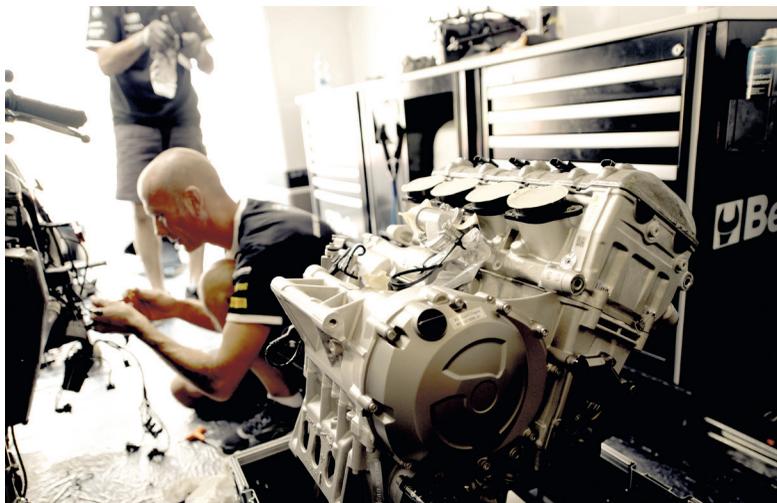
– Mancanza di grip in curva, un limite che peggiorava con pista bagnata.

– Freno motore insufficiente.

La squadra ha lavorato provando soprattutto vari link della sospensione posteriore



about RACING



per cercare di contenere il pompaggio (le oscillazioni del monoammortizzatore posteriore) e migliorare la stabilità.

A metà maggio il programma di sviluppo proposto doveva partire anche in vista della stagione successiva. Ma per il Mondiale 2017 c'erano altre idee, e così la mia collaborazione per aiutare questa fase di start-up del progetto Team Althea BMW si è conclusa lo scorso fine giugno.

L'unica evoluzione fra le varie proposte si è concretizzata verso la fine del campionato: la valvola di scarico. Che almeno ha dato risultati positivi sul freno motore e stabilità in frenata.

Per essere la prima stagione, i risultati tecnico-sportivi sono in linea con le mie aspettative, soprattutto quelli di Jordi Torres. Le prestazioni di Markus Reiterberger credo siano state sportivamente insufficienti.

Per il prossimo Mondiale temo sarà più difficile

per Althea BMW cogliere risultati migliori, perché Aprilia e Yamaha saranno più preparate, mentre non ci sono motivi perché Kawasaki e Ducati non continuino a dominare il campionato coi loro quattro fortissimi piloti ufficiali. E mi dispiace molto perché credo che il pacchetto moto-squadra-piloti possa raccogliere più di quanto visto finora.

L'handicap di questo progetto è che BMW non realizza delle racing complete, ma fornisce al team solo motori più elettronica e centralina. Il resto della moto deve completarla Althea. Senza un responsabile o una direzione tecnica univoca che si occupa di moto e sviluppo, è sicuramente più difficile gestire la partecipazione a un Mondiale.

Comunque, sono curioso di vedere come andrà questo 2017.

Le premesse per assistere a un campionato equilibrato e interessante ci sono.

