



L'anno scorso come sapete si è chiusa l'avventura BMW in Superbike

LE STAGIONI DELLA SBK

Il progetto Superbike venne varato nel 2006. Obiettivo nel mirino, arrivare a essere il riferimento della categoria, da centrare costruendo una moto più veloce, più leggera e più compatta della concorrenza, **grande come una 600 cc. ma di 1000 cc..** I primi test sono del

è 5° con Corser 15°; nel 2012 Haslam è ottavo, e arriva Melandri che fa 3°. Melandri è il migliore con la BMW anche nel 2013, 4°, col nuovo compagno di scuderia, Davies, alle sue spalle. **In totale, la stagione 2013 può essere considerata la migliore di tutto il ciclo ma,**

insediò Stephan Schaller, il quale dovette far fronte alla recessione economica col taglio delle attività non strategiche. **La filiazione italiana guidata da Andrea Buzzoni si sostituì a BMW Monaco per un anno,** dopodiché tutto ebbe fine. Ora, allargo la visuale all'impegno BMW in

il bilancio tra costi e risultato è perdente. Morale, la moto standard ha premiato, l'altra no. La moto per la Superbike non ha raggiunto il target. Tra i motivi ci metto la scelta dei piloti dei primi due anni, bravi per lo sviluppo ma non per il risultato; mancava un giovane. Poi il target non è stato centrato perché la moto era troppo a buon mercato: se hai una base motore da 200 cavalli, puoi arrivare a farne 240 o 250 come serve nella Superbike, però tutto il resto va in crisi; e il regolamento come sappiamo impedisce di cambiare telaio e ciclistica. **BMW si è fermata sulla problematica che spesso penalizza i costruttori giapponesi,** ha fatto una moto troppo mirata alle esigenze del mercato. Aprilia e Ducati hanno fatto qualcosa di diverso, hanno pensato alla Superbike e fatto la derivata stradale. Si tratta di filosofie, una volta pensavi che vincendo la domenica, vendevi il lunedì, oggi non è più così, pensi al mercato. I regolamenti futuri vanno in questa direzione.



LA S 1000 R DEL 2009
Per 16.500 euro: 4 cilindri, 999 cc. (ø 80 mm), comando valvole (titanio) con leve a dito, 193 cv a 13.000 giri, limitatore a 14.200 giri, valvole (a farfalla) negli scarichi, 206 Kg col pieno, EMS a 4 modalità, gas 'ride by wire' e cavi; optional Race ABS (2,5 chili), DTP (controllo trazione) ed HP Gearshift Assistant.

2008 con piloti di buon bagaglio tecnico (tra questi Ralf Waldmann e Jürgen Fuchs) finché in autunno arrivano le due moto, la Superbike vera e propria e la versione di produzione. Nel 2009 c'è l'impegno in gara con Ruben Xaus e Troy Corser; sempre nel 2009 c'è l'inizio della produzione della S 1000 RR. I due piloti fanno squadra per due anni classificandosi prima 17° e 13°, poi 15° e 11°. Nel 2011 entra Haslam che

paradossalmente, è anche quella del disimpegno: BMW a livello ufficiale (Team Alpha Racing con sede vicino a Rosenheim, motori ed elettronica da Monaco) si ferma a fine 2012 e la stagione successiva affida le moto al Feel Racing col sostegno di BMW Italia. Cosa era cambiato? **Accadde che a metà 2012 in BMW Motorrad si chiuse il ciclo di Hendrik von Kuenheim** e al suo posto si

di Sylvain Barrier (2011 e 2012) e da un titolo costruttori. Se considero che la S 1000 RR andò sul mercato a un prezzo buono rispetto alle concorrenti di Ducati e di Aprilia e che nei test delle riviste specializzate ha sempre avuto ottimo rating, deduco che BMW, qui, ha svolto un lavoro egregio. Quando invece vado a valutare l'attività Superbike dove BMW ha messo anche più di 12 milioni di euro l'anno,

> BMW NON CI DIRÀ MAI PROBABILMENTE DI ESSERE USCITA DALLA SUPERBIKE PERCHÈ COSTAVA TROPPO (nel 2013 ha fatto profitti complessivi per 5,3 miliardi di euro), ufficialmente ha spiegato che potrebbe tornare quando tra produzione e racing le differenze potessero essere meno marcate. Sarà pure così, a me pare però che sia una questione di DNA, BMW sta nelle competizioni per dei periodi, senza ritenere indispensabile una presenza costante. Fece la Formula 1 e ne uscì, idem con DTM, l'ultima esperienza Dakariana è durata un paio di stagioni, con l'enduro G450X è partita e si è fermata; con Husqvarna che è marchio votato al racing, ci si è impegnata e l'ha poi ceduta. La visione strategica BMW è questa. Peccato perché è un grande costruttore. Spero che l'assenza della Casa di Monaco non duri troppo a lungo, spero che possa tornare in Superbike oppure che addirittura, come si vocifera da anno in anno, arrivi a entrare in MotoGP, potrebbe aver bisogno di questo tipo di immagine e potrebbe anche aver voglia di dimostrare di possedere la tecnologia per questo risultato...