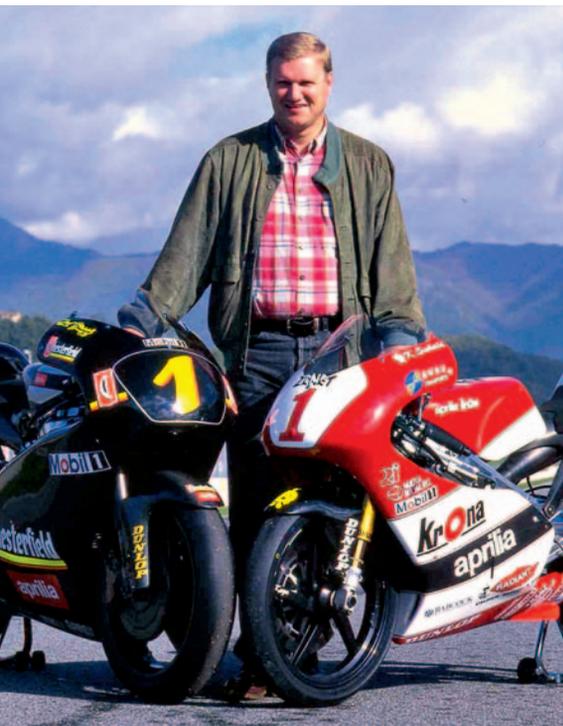


Il brivido della VELOCITÀ

PER UN TECNICO LA PISTA ASFALTATA PUO' RAPPRESENTARE UN TARLO CHE STA NELLA MENTE FINCHE' NON ARRIVA A QUELL'OBIETTIVO - **PRIMA PARTE**



IRIDATE.
Le Aprilia RSW
250 di Max
Biaggi ed RSW
125 di Kazuto
Sakata.

▶ La gara MotoGP di Misano del 13 settembre credo abbia entusiasmato e comunque fatto discutere molti appassionati, non ricordo troppe situazioni di doppio cambio moto con sconvolgimento di posizioni e messa in campo delle strategie di gara così come avviene in Formula 1, è stato un evento molto particolare (potremmo vederne altri, pensandoci bene...) che mi ha portato su una certa categoria di argomenti. Ho pensato a me e al momento in cui lasciai il cross per passare alla velocità perché, va sottolineato, la pista è uno di quei tarli che ti può entrare nella mente per un motivo semplice, l'asfalto ti dà la possibilità di avere una misura molto più precisa del campo da cross sull'efficacia degli interventi motoristici e ciclistica studiati in Azienda.

▶ Da Cagiva ad Aprilia

Questo articolo autobiografico si apre obbligatoriamente con una data, 1 luglio 1987. Fu allora che entrai in Aprilia con la re-

sponsabilità delle corse di velocità. Cagiva dove ero prima, aveva preso il brand Husqvarna ma stranamente decise di stoppare l'attività ufficiale nel mondiale cross, così, detto che a Schiranna in quel momento c'era un team GP dove non c'era spazio per me, pensai altre cose. E casualmente - certe volte tutto si incastra nella maniera che non ti aspetti - incrociai Aprilia alla ricerca di un responsabile corse motovelocità.

Venne un giorno a casa mia Massimo Fiorentino, allora P.R. della Casa veneta, e si presentò con un mazzo di fiori per mia moglie. Come altro contributo storico, posso dire che i successivi colloqui con responsabili dell'Azienda non si svolsero a Noale perché loro evidentemente avevano un certo stile, cercavano ma non volevano far vedere. Fu una trattativa breve, io stavo vivendo la situazione strana del ritiro dalle competizioni quando paradossalmente avremmo dovuto impegnarci di più, poi c'era quel famo-

so tarlo di cui vi ho parlato e che mi aveva già portato varie volte sulle piste di velocità, l'ultima con Adriatica tra il mio periodo in Simonini e quello in Gilera. Aggiungo una osservazione di carattere tecnico, la 125 di Noale usava un Rotax monocilindrico, la 250 aveva un bicilindrico Rotax controrotante a V di 90° che assomigliava molto al motore Adriatica.

▶ A Noale una grande voglia di fare

A Noale trovi tante cose da fare e soprattutto un'azienda con una grandissima voglia di costruirsi un futuro. Era l'azienda di Ivano Beggio, l'aveva creata e l'aveva fatta crescere, lui e tutti laggiù avevano una positiva voglia di fare. All'epoca produceva già decine di migliaia di pezzi, però era anche una Casa giovane, attiva nelle piccole cilindrata, che aveva fatto delle belle cose in velocità (i motori erano Rotax) ma che a confronto dei mostri sacri quali i vari giapponesi o anche altre Case italiane, aveva una storia più recente.

Il contatto col Team fu da brividi. Invitato al GP di Hockenheim a fine giugno a fare conoscenza con la squadra, ebbi la sfortuna di dover assistere a un evento nefasto, al primo giro della 250 vi fu una caduta generale che coinvolse molti piloti; purtroppo Ivan Palazzese, del Team interno Aprilia, perse la vita proprio lì.

La pista mi presentò immediatamente il suo aspetto peggiore, non fu un episodio che mandai giù in fretta, dopodiché - non prendetemi per cinico - nei giorni successivi continuammo tutti a fare quanto sapevamo e dovevamo fare.

▶ Aprilia e racing

Nel 1989 Aprilia correva nella 125 con Gresini e Casanova del Team Italia mentre in 250 si era presentata con un Team interno per Didier De Radigues e il povero Palazzese.

C'erano vari problemi da affrontare. Il reparto corse era strutturato all'italiana, cioè con la maggior parte del personale in pista per tutto il campionato, poi nella stagione morta si pensava alla moto per l'anno dopo. Chiaramente con quella struttura eri in svantaggio sui giapponesi che a casa hanno sempre un buon gruppo di tecnici a studiare qualcosa di nuovo, bisognava cambiare ma non c'era personale sufficiente. La decisione per il 1990 fu di non avere più un Team interno e di dedicare quelle risorse allo sviluppo.

Tecnicamente c'era un problema di affidabilità. Albero, biella, as-

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

se di accoppiamento... Potevi sbiellare presto o tardi senza sapere perché. Entro fine campionato, anche perdendo prestazioni, l'affidabilità venne trovata.

In discussione c'era anche la moto 1990: che fare? Potevamo provare a copiare chi andava più forte oppure proseguire con tecnologia nostra specifica. La mia scelta fu di cercare una nostra strada, modellando strutture e risorse anche in chiave futura. Avevamo quattro piloti forti, De Radigues col Team IBERNA, Martin Wimmer col Team Hein Gericke, Carlos Lavado col Team Greco, Loris Reggiani con Gallina, poi nella 125 Gramigni e Debbi col Team Italia. C'erano inoltre le moto replica delle ufficiali per i team privati la cui gestione da dentro l'azienda era affidata a Fabrizio Guidotti.

Fu una stagione durante la quale le prestazioni vennero ottenute senza intaccare l'affidabilità, in più lavorammo molto sulla ciclistica.

Nel 1991 prendemmo Loris Reggiani, pilota di grande esperienza già Honda ufficiale (1989) poi pilota Team Gallina, come collaudatore. Vincemmo con lui una gara, un'altra con Gramigni poi anche con Chili (Team IBERNA): la nostra moto era diventata competitiva.

Il 1992 fu una stagione in cui dal punto di vista tecnico lavorammo sul software, mentre da quello sportivo ottenemmo la maggiore soddisfazione possibile. Entrò Max Biaggi che era stato Campione Europeo l'anno prima, e in varie gare facemmo primo, secondo e terzo; il titolo Mondiale 250 sfuggì per vari motivi, ad esempio non avevamo esperienza su circuiti come Giappone e Australia. Invece arrivò il titolo della 125, firmato da Alex Gramigni e ottenuto a Kyalami, più o meno nelle stesse ore in cui al GP degli Stati Uniti Tommi Ahvala conquistò per Aprilia l'iride Trial.

► Iridati ma non ancora grandi

Un titolo Mondiale è quella cosa che proietta un costruttore alla ribalta internazionale. Non necessariamente però dice che sei tra i Grandi. Aprilia nell'89 usava motori Rotax: l'impegno divenne importante (considerare le moto che vendevamo ai privati) al punto che nel 1990 gli proponemmo di fare un reparto corse gestito al 50% con loro, ma Rotax disse no (nel 1989 aveva vinto il Mondiale 125 con la JJ Cobas e Alex Crivillè). Chiuso quel discorso, ci muovemmo autonomamente, materiali Rotax ma implementazioni nostre senza rendere conto di quanto si faceva: negli anni

successivi i motori diventarono sempre più nostri fino a che nel 1992-93 vennero marcati Aprilia. Passando al 1993, ai primi test in Malesia, freschi di Mondiale, ci trovammo spiazzati dai costruttori giapponesi che nel frattempo avevano digerito male e si erano attrezzati, facevamo 10-15 km orari meno di loro. Eravamo messi male, fu una stagione difficile, i piazzamenti e le gare a podio arrivarono solo dopo metà campionato (da Misano 250, primo Jean-Philippe Ruggia, terzo Loris Reggiani).

► 1994 anno memorabile

La stagione in cui Aprilia si affermò dal punto di vista sportivo come grande costruttore fu il 1994, quando vincemmo il Mondiale 125 con Sakata e quello della 250 con Biaggi. Avevamo lavorato molto, avevamo motori dal punto di vista tecnico con la soluzione disco rotante che i giapponesi pensavano vecchio e superato, svilupparammo l'elettronica che divenne decisiva (carburatore con power jet comandati elettronicamente, ad esempio) raggiungendo i jap in un settore dove erano stati obiettivamente più avanti di noi.

Quel doppio titolo fu il risultato di un grande lavoro. In pochi anni era stato fatto tanto, quando ad esempio arrivai in Aprilia, il mio ufficio e il reparto corse erano degli spazi angusti in fondo alle linee di produzione, ma l'Azienda decise di impegnarsi sempre di più per far crescere le proprie capacità e tutti insieme ci riuscimmo. Anche coinvolgendo fornitori OEM su progetti Corse, stringendo accordi con specialisti dei vari settori (Ferrari Engineering tra gli altri) per sviluppare nuovi particolari, come nel 1992 una aerodinamica particolare di carena e codone, o utilizzando il carbonio nelle parti strutturali (anche nei cerchi ruota) ottenendo il comportamento dell'alluminio e minor peso.

La mia opinione sul mio periodo Aprilia degli anni 1989-1995 è che in Azienda tutti crescemmo insieme. Nell'89 il personale Corse occupato in ricerca e sviluppo era formato da due o tre persone, poi c'erano i tecnici impegnati sulle piste coi vari team. Nel 1994 arrivammo a essere un gruppo di 40-50 persone per le due classi 125 e 250, successivamente quando gli impegni aumentarono e andammo a fare la 500 e la Superbike, arrivammo anche ad essere circa 130.

Mi fermo qui. Troppe altre cose ancora da dire, serve un ulteriore articolo...

IO PENSO CHE...

“ Il fascino della velocità negli Anni 80 derivava anche dal fatto che un piccolo costruttore addirittura una squadra corse potevano puntare a misurarsi con le grandi Case e, lavorando bene, anche metterle in crisi. Oggi è completamente diverso, chi è piccolo non può avere la tecnologia e nemmeno le risorse, si è instaurato un sistema voluto dai costruttori dedicato sostanzialmente a difendere i loro interessi. Un costruttore oggi non può permettersi di perdere contro un team, l'affermazione di un player di piccole dimensioni, se non impossibile, è certamente molto difficile. ”

[PISTA perchè]

L'asfalto ti permette una verifica molto veritiera dell'attività di sviluppo;

nel cross è diverso, la prestazione che vedi in fase di ricerca spesso non trova riscontri sul campo per un sacco di variabili ben note.

Ecco perché lavorare in motovelocità puo' rappresentare un traguardo intrigante per un tecnico

CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**

