

Gli anni **APRILIA**

NELL'AZIENDA DI IVANO BEGGIO: DAL PRIMO SUCCESSO DI VALENTINO, ALL'INGRESSO IN MOTOGP FINO ALL'USCITA DI SCENA DEL "PARON" A INIZIO 2005 QUANDO SI CHIUSE UN'ERA... (Seconda parte)

➤ L'anno scorso Ivano Beggio, lo storico fondatore nonché anima della Grande Aprilia, diede una festa per i suoi 70 anni. Invitò anche me e ne ebbe a male perché non partecipai, non volle credere al momento che non ero troppo in salute, successivamente comunque andai trovarlo a casa sua e parlammo a lungo. Anche della sua uscita a fine 2004 che, per come andò poi il mercato con la crisi degli anni 2007-2008, lasciò un Beggio, vorrei dire, sereno. Difficile dire perché l'Azienda si ritrovò in quella situazione, nel c'era un preciso perché, col senno di poi possiamo vedere delle concause, ad esempio si era chiusa la collaborazione con BMW che dava varie garanzie, ci fu il crollo del mercato dei cinquantini, ci furono gli acquisti Laverda e Moto Guzzi con quest'ultima probabilmente costosa nonché bisognosa di forti investimenti. Per quanto si diceva, tuttavia, non c'era un dissesto economico da fallimento, la liquidità sembrava dover arrivare dalla canadese Bombardier (proprietaria dell'austriaca Rotax, partner per i motori) invece quell'opzione tramontò a vantaggio di una soluzione più politica dedicata a conservare l'italianità del Gruppo.

► In Aprilia ci lasciasti il cuore

Col 31 dicembre 2004 dell'addio di Beggio, me ne andai anch'io. Nemmeno mia moglie capì. A me che ero partito quasi da zero oltre 15 anni prima, provocò un forte dispiacere. Vedevo tutto difficile, avevamo vinto sì il campionato marche 2004 ma sentivo addosso una grande fatica. La mentalità Piaggio non era cambiata da che l'avevo sperimentata anni prima in Gilera, stare in una azienda privata è diverso, quindi decisi in fretta e altrettanto in fretta me ne andai, lasciando a Noale il cuore. Molti conoscenti mi fecero capire successivamente che ero stato poco avveduto a comportarmi così, ma così sentii e così feci. Il perché di questa separazione è nella storia



FOTO RICORDO della stagione 1994 per il Team Aprilia Campione del Mondo Classe 125: alle spalle di Kazuto Sakata e di un giovane Carlo Pernat si scorge il "paron" Ivano Beggio. Nell'altra immagine le Aprilia 125, 250 e 500 del 1996.



di quanto avevamo fatto che provo a esporre molto rapidamente dato l'argomento di natura pistaiola, utile però ai fuoristradisti per recuperare alcune informazioni dirette su personaggi come Ivano Beggio o come Jean Michel Bayle che, insieme alla velocità, fecero molto anche nel cross.

► Jean Michel Bayle

Il 1995, anno in cui Biaggi vinse il Mondiale 250, fu quello in cui arrivò da noi un certo ex crossista, Jean Michel Bayle. Il portanumero 111 stava a dire che aveva vinto i Mondiali Motocross 125 (1988), 250 (1989) e poi il Supercross, nel 1991, che fu

la stagione del suo grande slam, primo anche nel National AMA 1991 della 250 e anche della 500! Verissimo che il motocross è una buona base per la strada, però approdò alla velocità probabilmente tardi. Poi lui, aerodinamicamente, non era il massimo, non eravamo ancora all'epoca dei piloti-fantini, di sicuro il francese aveva (e ha) una certa statura (è più alto di Valentino) ed un certo peso. Morale, andava bene ma non fu un vincente: era veloce, bravo, con un fisico che su una 500 avrebbe rappresentato un problema minore, ma che sulla 250 pagava pegno. Poi secondo me, al di là del poter essere un talento naturale, alla velocità ci devi arrivare da giovane, lui vi arrivò a 25 anni quando, per imparare, gli anni migliori li hai già passati.

Nel 1995 da noi vi fu anche Biaggi che rimase pure nel 1996. Vinse il Mondiale in Australia. Con lui il problema fu che non aveva manager, faceva tutto da solo, e i risultati in gara, nei periodi di discussione del contratto, ne risentivano una volta bene e una volta male. Il 1996 fu l'anno in cui Valentino Rossi vinse una gara con la 125. "Vale", seguito da papà Graziano, all'epoca non era ancora considerato un vincente, era reduce dall'Europeo 125, andava veloce ma non era il fenomeno che tutti abbiamo conosciuto successivamente. La metamorfosi avvenne nell'inverno 1996-97, imparò come si guida la moto, trovò il modo giusto di stare in carena perché come sa-

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN

NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

pete lui è alto e le 125 erano piuttosto piccole. Fatto il salto di qualità, l'anno successivo collezionò una caduta e 11 vittorie mondiali. Nel '97 con noi ci fu anche Harada che per come stava nella carena aveva come velocità massima cinque chilometri in più rispetto a Biaggi; col giapponese, al Mondiale della 250, anche Capirossi.

► Honda e la benzina verde

La stagione 1996 fu accompagnata da molte discussioni attorno alla necessità di abbandonare i carburanti speciali e passare alla benzina verde. Era Honda in particolare a dire "green", c'era movimento tecnico e di opinione di cui Kanazawa, capo della HRC, era il leader. All'epoca in velocità le decisioni venivano prese solo se a unanimità, io ero fortemente contrario, serviva del tempo per fare sviluppo, riuscii a ottenere che il passaggio alla "verde" venisse posticipato al '98. Avemmo in sostanza un anno per lavorare: le prestazioni scendevano e l'affidabilità pure. Mi aspettavo, per l'inizio del Mondiale, delle sorprese da parte dei jap, tuttavia a Suzuka 1998 non prendemmo nemmeno una grandissima paga, vero è in ogni caso che i grippaggi in pista ci furono, e parecchi. Eravamo sostanzialmente a posto. Il nostro specialista dei carburanti, IP, ci fornì una benzina tipo pompa che andava benissimo, e dalla seconda gara ottenemmo successi a raffica. Considerate ad ogni buon conto che la precedente affidabilità media di 2.000-3.000 chilometri venne riparametrata a circa 500... Noi ci collocammo fra 200 e 300, sufficienti a coprire un GP ed avere prestazioni migliori rispetto ai giapponesi: Honda e anche gli altri erano meno preparati di noi, facemmo 1°, 2° e 3° nella 250 con Capirossi, Vale e Harada e nella 125 vincemmo con Sakata. Il 1998 fu anche il nostro anno migliore dal punto di vista tecnico, avevamo un vantaggio di un secondo e anche un secondo e mezzo al giro. Vincere quella sfida fu bellissimo, è una stagione che ricorderò sempre.

► Da Valentino alla MotoGP

Il modo di festeggiare che aveva Valentino rappresentò una novità. Assistere ai suoi dopogara fu inizialmente una simpatica sorpresa, piaceva, era comunicativo. Diventò una regola. Come pilota faceva fatica nei tempi (anche oggi...), usava quelle sessioni per la messa a punto della moto. Ricordo che in Sudafrica partiva con più di un secondo di gap dal primo: mi disse, "domani vinco"! E così av-

venne. All'epoca ci poteva stare, oggi è molto più difficile.

Nel 1999 ci presentammo anche nella Superbike; nel 2000 arrivò Corser che ottenne dei successi.

Nel 2002, prima stagione della 500 GP 2T contro le 1000 4T (fino a 2006 1000 cc., poi 800), portammo in gara la 3 cilindri 1000 caratterizzata da soluzioni tecniche che all'epoca ancora non c'erano, valvole a comando pneumatico, albero controrotante e gas ride by wire: date le molte novità, ebbe un inizio difficile, tuttavia il progetto secondo me era interessante, diede molte informazioni ai tecnici, una spinta tecnologica importante e fece vedere cosa serviva per fare andare bene la moto.

Quella moto doveva diventare la nostra MotoGP ma Piaggio decise che dal gennaio 2005 avremmo chiuso. Peccato, poteva essere la moto giusta per la massima cilindrata. Tra il '94 e il '95 ci avevamo provato con la bicilindrica 2 tempi di 410 cc. con cui tentammo di sfruttare il peso minimo ammesso di 105 chili contro i 115 dei tre cilindri e i 130 dei quattro, all'inizio con tempi sul giro lenti che andarono migliorando. Sviluppammo il motore in vari step dal '95 al 2000 passando da 410 a 430, 450, 480 e 500 cc.; ottenemmo un vantaggio in curva ma c'erano difficoltà in partenza e a superare i quattro cilindri: facemmo alcune pole position, il tempo sul giro era ottimo ma per vincere era necessario partire davanti. Il progetto 500 cc. 2T venne sostituito (2002) col 3 cilindri 4T.

► Lo stop con cross?

I miei anni in Aprilia iniziarono dopo che Noale abbandonò il cross. Vi si era cimentata fino ai primi Anni 80 ma progressivamente le priorità cambiarono, a fare i numeri erano strada e scooter, la mia esperienza coi motori rotante venne esclusivamente dedicata alle attività di pista. Come sapete il ritorno al fuoristrada racing arrivò da fine 2003 col bicilindrico del team di Macchi in cui l'azienda e Ivano Beggio videro anche, credo, una forte valenza comunicativa, dal mio punto di vista il progetto di ritorno al motocross sarebbe stato più efficace affrontando la concorrenza sullo stesso piano tecnico (monocilindrico) fino a vincere, per rendere poi disponibili ai clienti delle Replica, con la stessa strategia adottata in velocità. La scelta comunque fu quella e la sostenemmo in sede di MSMA dove il motore bicilindrico non era gradito (vedi esperienza Gilera) e alle corse velocità fornimmo supporto per quanto ci venne chiesto.

IO PENSO CHE...

“Ivano Beggio sia stato un grande personaggio. Come sapete, recuperò a inizio Anni 70 l'attività paterna di costruttore di biciclette per dare vita, con sede a Noale, a una produzione di ciclomotori, moto e scooter. Aprilia si dedicò al fuoristrada con prodotti cross, enduro e trial; negli Anni 80 portò in serie delle piccole cilindrata (50 e 125 cc.) che diedero al marchio veneto una grande spinta per successi commerciali e tecnologici importantissimi. Da ricordare tra le moto tutta la saga delle monocilindriche ETX e Tuareg motorizzate Rotax che condusse a una fortunata partnership con BMW rivelata nel 1992 e durata circa 12 anni.”

[Un GRANDE PERIODO]

“In Aprilia ci ho lasciato il cuore insieme a oltre 15 anni di lavoro e di successi. Il 2004 fu parecchio difficile per me, l'arrivo di Piaggio fu una sorpresa (ci si aspettava Bombardier), vedevo tutto difficile, mi sentivo tante cose addosso. Decisi in fretta. E molti poi mi dissero che a farmi da parte in quel modo ero stato uno scemo...”

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

