

Racing PERCHÈ...

NELLA STORIA VEDIAMO CHE QUASI TUTTI I COSTRUTTORI SI AFFACCIANO AL RACING, FANNO LE GARE, MAGARI ESCONO E STANNO VIA PER QUALCHE ANNO, POI TORNANO PER METTERSI NUOVAMENTE IN DISCUSSIONE



Siamo tutti così appassionati alle competizioni da giudicare normale la presenza in gara dei Costruttori senza nemmeno chiederci perché siano lì. Sappiamo che stare nel Racing è costoso, che i piloti hanno ingaggi elevati, poi sappiamo che muovere un gruppo di persone per il mondo è ancora più oneroso, e in Azienda non sono i soli a pensare alla gara perché certamente c'è un altro gruppo di tecnici impegnati sullo stesso obiettivo. Sul fronte opposto vediamo la notorietà che puoi ricavare: storia di questi giorni la Dakar che ci ha tenuti incollati ai media per due settimane. Ogni appassionato di motori ha avuto di che sfamarsi, c'erano

in gare moto, auto, ATV e camion, le immagini dei veicoli al Rally hanno fatto letteralmente il giro del mondo. Come con la MotoGP. Tutti abbiamo perfettamente presente con quale moto corrono Valentino e Marc Coma, e abbiamo anche chiaro che Cairoli è pilota KTM, in questo caso per un fattore non secondario, il siciliano e la Casa austriaca formano da anni una coppia fissa che ha fatto quasi dimenticare il passato Yamaha di Tonino.

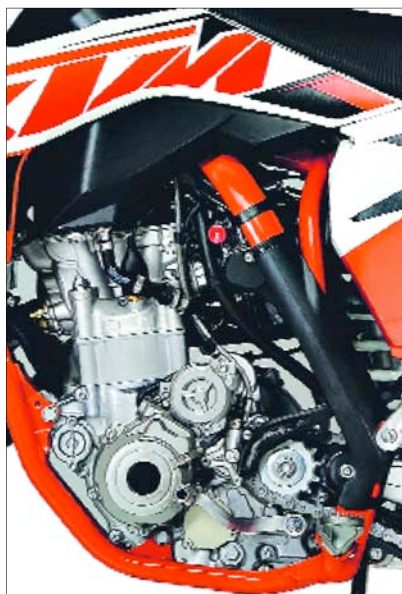
Ma un costruttore non fa il Racing solo per l'immagine, ci sono altri due fattori che inducono a partecipare alle gare, l'acquisizione di tecnologia e la formazione del personale.

► Formazione

C'è in verità un diverso atteggiamento tra Costruttori europei e Costruttori giapponesi, da noi le Aziende vedevano le gare come una attività dove andare ad acquisire tecnologia, i giapponesi privilegiano da sempre l'aspetto formativo. Mandano il personale a fare le corse dopodiché, passato un certo numero di anni (da 3 a 5), lo richiamano in Azienda ad occupare ruoli importanti in altri settori, perché le corse rappresentano una scuola che forma come nessun'altra.

L'attività corse è molto dinamica, ha un calendario a ritmare le scadenze, mette l'obiettivo costituito dal risultato, in definitiva è molto utile sia all'ingegnere che al meccanico. Fai la tua preparazione in base al budget che ti sei dato, e vai a misurarti con la concorrenza. Quando va bene hai la normale pressione dedicata a mantenere il ruolo di leader, se hai un qualche problema (e ce n'è...) devi agire per risolverlo in fretta. La ricerca del risultato nel minor tempo possibile è una scuola impagabile; la soluzione efficace è quella che puoi mettere in campo entro un preciso lasso di tempo, diversamente subirai una sconfitta.

Il personale del Racing rappresenta nella visione giapponese un patrimonio molto utile quando viene trasferito all'interno dell'azienda, perché hai gente capace di risolvere i problemi in pochissimo tempo. In Europa era diverso, tipicamente chi faceva il Racing stava Racing. Ci sono persone che sono state con me all'epoca della Gilera che oggi sono in MotoGP,



le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

[TRE GRANDI motivi]

Correre costa, ok, ma nonostante ciò, **l'ambiente del Racing esercita un magnetismo speciale nei confronti dei costruttori.** Non è frutto della passione per le gare, ci sono tre grandissimi motivi: costruisci immagine, crei tecnologia e fai formazione al personale tecnico

il Racing per le nostre Case è sempre stato molto legato al fattore umano. Da trent'anni a questa parte le cose sono cambiate e un po' di merito penso di averlo e di doverlo attribuire ad Aprilia, abbiamo preso a lavorare con le Università, abbiamo avuto tesisti che sono poi diventati nostri ingegneri, abbiamo avviato scuole interne per meccanici, siamo arrivati ad avere un centro interno all'Azienda che fa ricerca e innovazione. Le strutture che a Noale vennero dedicate al Racing, lavorarono anche per la produzione: oggi il gruppo di ricerca che creai in Aprilia Corse fa innovazione per tutto il gruppo Piaggio, rappresenta quindi un benefit per l'Azienda.

► Immagine

L'immagine delle gare è universalmente utile a dare credibilità al prodotto e a far conoscere il marchio. Sto parlando evidentemente del mondo occidentale, sui mercati meno evoluti non è così interessante. Da noi la moto è un oggetto ludico, da usare per divertimento, il cui ruolo come mezzo di trasporto non è prioritario; in altre aree del mondo è esattamente il contrario, nella "piattaforma" asiatica o africana le risorse per la mobilità personale sono differenti, laggiù è un puro mezzo di trasporto.

Quando lavorai in Cagiva, il brand di Schiranna era noto in Italia ma non nel resto del mondo: le gare e i titoli conquistati furono utili a farlo conoscere. Fu così anche con Aprilia che nel decennio '80 portammo a una notorietà planetaria. Per definire la potenza dell'immagine del Racing era vero il detto "vinci la domenica e vendi il lunedì", da appassionato pensi che se una certa Casa è arrivata a vincere, anche la moto di serie sarà un buonissimo prodotto.

Una vittoria in gara, infatti, porta con sé un messaggio indiscutibile, sei il migliore. Nessuna campagna stampa ha una forza paragonabile: anche se vai gridando su tutti i cartelloni che il più bravo

sei tu, il tuo competitor può dire la stessa cosa con pari discutibile credibilità. Invece la gara - e non devo certo ripeterlo ad amici come voi che siete per buona parte piloti praticanti - non dà margini di interpretazione, quando hai vinto, hai vinto, sei stato il migliore punto e basta.

► Tecnologia

Il motivo della presenza nel Racing al fine di ricavarne della tecnologia va diversificato su due piani, ti costruisci tecnologia specifica e tecnologia generica. Avere know-how è utile a tutti i livelli, sai fare ad esempio una moto che consuma poco e che è sicura, hai la possibilità di arrivare a fare un prodotto innovativo. Tecnologia specifica è quella che ricavi in Superbike, Supercross, Motocross e Trial, sei mediamente in anticipo di un anno sulla produzione, lavori per la moto che sarà sul mercato per i piloti della prossima stagione; il cliente sa di questa attività, e quel tipo di prodotto diventa più appetibile. Con la MotoGP è diverso; non sempre c'è un legame diretto con la produzione, acquisisci e metti nel cassetto. Non a caso la MotoGP nel 2002 è andata sul motore 1000 quattro tempi, i costruttori hanno voluto creare un link al prodotto, Yamaha ad esempio utilizza un motore 4 cilindri in linea vicino per filosofia alla moto stradale. Oggi la tecnologia è indispensabile a misurarsi ad esempio coi consumi, fare un GP da 110 Km con soli 20 litri di benzina non è facile, è stato determinante in questo senso anche l'intervento dell'elettronica.

Altro settore di studio quello dell'affidabilità. Nel 2014 nell'intero Mondiale ogni team ha potuto usare solo cinque motori a pilota, che è davvero poco e pure molto costoso anche perché devi gestire lo sviluppo Racing con grande anticipo, dopodiché durante la stagione tutto viene "congelato".

► Tecnologia e produzione

Quando un'azienda si è costruita un certo bagaglio di tecnologia, lo può spendere come vuole. E la cosa bella è che l'applicazione della tecnologia è trasferibile a sedi lontane, i Costruttori giapponesi sono andati a realizzare partnership in Taiwan o in Cina e ora in Indonesia per avere costi sempre più bassi e anche per aggirare i forti dazi sulle importazioni sempre presenti in molti Paesi (vedi Brasile). A guardare bene è lo stesso percorso intrapreso dai grandi Costruttori europei, Piaggio si è mossa molti anni fa con Bajaj, e in India i tre ruote sono uno dei mezzi di trasporto più utilizzati ancora oggi. BMW ha lavorato con Kymco in Taiwan e sta lavorando con TVS in India, KTM ha individuato in Bajaj un partner perfetto, socio di capitale e produttore di un certo tipo di veicoli. Chiaramente quella facile da trasferire è la produzione di moto o componenti non premium, un cross probabilmente è meglio che te lo fai in casa, così come ad esempio l'attuatore del bicilindrico Ducati a fasatura variabile: oltre alla questione dei numeri, vai a produrre o a cercare fornitori sui mercati asiatici quando la necessità è di allungare la gamma verso il basso.

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

IO PENSO CHE...

“La tecnologia ti permette di fare cose cui un competitor, che non ce l'ha, non può arrivare. La grande valenza del Racing è anche qui, ti dà la conoscenza che ti permette di realizzare il prodotto che vuoi, da costruirlo e produrre conviene di più. Ed è anche l'unico strumento a disposizione dei Costruttori europei per fare concorrenza ai giapponesi. Quando sei in possesso del know-how, tutto diventa fattibile. Col fatto positivo della facilità di applicazione a un livello più basso di dove l'hai acquisita: se frequenti e vinci nel Racing sei sempre informato in termini assoluti e sei up-to-date per quanto serve alla produzione...”

