

MOTOCROSS incontra il tecnico che ha vinto 40 titoli mondiali

JAN WITTEVEEN

34

Per come evolve la lingua parlata, una espressione tipo "sei un mito!" siamo pronti a lanciarla non appena qualcuno fa qualcosa di positivo e di inatteso. Nulla di necessariamente importante; possiamo rivolgerla all'amico il quale, ricordandosi che sei astemio, usa l'attenzione di procurarsi una birra analcolica quando ti invita a cena, oppure a quell'altro amico che trova i biglietti per la partita senza farti fare la coda al botteghino: niente a che vedere con la mitologia della letteratura e dei racconti tra realtà e fantasia di eventi grandiosi e leggendari privi di una rigorosa testimonianza storica.



L'utilizzo di definizioni iperboliche per situazioni "normali", mette in difficoltà di fronte a eventi e personaggi che con la normalità hanno poco da spartire, gente che ha fatto grandi cose, che ha sviluppato pensieri e concetti innovativi, che ha avuto la capacità di metterli in pratica.

Jan Witteveen ha questo dono di "beautiful mind".

■ **UN TECNICO DA LEGGENDA.** Con le sue moto ha vinto dappertutto. Sembra irrealmente la stessa esistenza di un tecnico col suo palmares e la sua esperienza. Quando lo conobbi all'epoca dei mondiali cross di Cagiva – il primo per le case italiane del fuoristrada arrivò nel 1985 – aveva già al suo attivo vari successi di cui il "capostipite" ottenuto addirittura nel 1975 con la Hercules 175 di Gerhard Baier (Vaso d'Argento della Germania) alla Six Days dell'Isola di Man.

■ **I SUOI INCARICHI SONO SEMPRE STATI DI QUELLI PESANTI.** Entrato in Fichtel & Sachs nel 1970, nel 1974 è nominato responsabile della ricerca e sviluppo moto da competizione (riorganizzazione del reparto corse Hercules-DKW, esperto tra le altre cose del motore rotativo Wankel). Da metà 1976 è direttore tecnico in Simonini Moto (titolo italiano 1978). È chiamato in Gilera a metà 1978 come consulente part-time a rifondare il Reparto Corse smantellato nel 1968 (alcuni titoli italiani e un vice mondiale); nello stesso periodo inizia la sua avventura in velocità con la Adriatica-Bimota (pilota Randy Mamola; realizza un 250 dapprima parallelo, poi a V con alberi controrotanti – "di base è lo stesso che equipaggia ancora oggi le Aprilia da gran premio, quando si dice un progetto nato bene..."). A metà 1983 accetta l'incarico di responsabile reparto corse fuoristrada e cross in Cagiva ('85 e '86 primi due mondiali individuali motocross per una casa italiana – "grandi soddisfazioni"). Passa ad Aprilia nel 1989 per dirigere l'attività racing – "non c'era possibilità per me in Cagiva di dedicarmi alla velocità, vero sogno di un ingegnere che da giovane correva" – e vi rimane fino alla fine del 2004. L'1 settembre del 2005 entra nel gruppo Adler come direttore generale. Totale, quaranta mondiali vinti tra piloti e costruttori, di cui dodici titoli enduro, cinque motocross e ventitré in velocità.

Questa "mente" della moto da corsa è un olandese di Stavøren, naturalizzato italiano, sessant'anni compiuti, un po' austriaco dato che vive con la moglie Ulli dall'altra parte del confine oltre Tarvisio. Padre di tre figli (Marco 24 anni, Davide 22, Melanie 20) e papà di tantissime moto che hanno fatto la storia e la gloria del nostro motorismo.

■ **JAN, CON QUESTE MOTO, HA VINTO IN TUTTE LE DISCIPLINE, DAL FUORISTRADA ALLA PISTA.** Questo lo rende l'interlocutore privilegiato per ragionare di tecnica pura, di storia, di progetti, di logiche, delle prospettive e del futuro della moto. L'uomo giusto per affrontare i massimi sistemi del nostro mondo.

Una prima curiosità: l'evoluzione della moto da fuoristrada, che nei trent'anni della tua attività ha compiuto un percorso lunghissimo dal due tempi aspirato fino al quattro tempi iniezione batteryless, come ha proceduto rispetto alla moto da velocità? In sostanza la nostra moto, dal punto di vista tecnico, splende di luce propria o vive di luce riflessa?

"Tecnicamente nel fuoristrada sono state sviluppate parecchie cose che poi sono state utilizzate per la strada, tipo la sospensione; monoshock e pro-link sono stati sviluppati per il fuoristrada.

Concettualmente i motori da velocità erano stati sviluppati molti anni fa per avere prestazioni elevate ad alto regime di giri, si lavorava sui cavalli; fuoristrada si lavorava invece più sulla coppia e sull'accelerazione. A me

questa distinzione è stata molto utile perché quando sono passato in velocità, abituato a fare motori che hanno più coppia – il concetto è sempre quello che da una curva all'altra bisogna avere la massima accelerazione – ne ho avuto un benefit rispetto agli altri costruttori europei. I giapponesi questo concetto l'avevano già applicato. Quando vedevi un quattro cilindri 500 due tempi Suzuki oppure Yamaha – di Suzuki lo so perfettamente – come base di sviluppo c'era un 125 da cross. Quindi prima c'era il fuoristrada, poi molte soluzioni sono state trasferite alla velocità.

Nello sviluppo delle sospensioni la velocità è stata aiutata molto dal fuoristrada. Tutti i concetti, upside-down, tarrature... In seguito sono passati alla velocità".



La velocità oggi è più avanti? C'è molta elettronica...

"Concettualmente il target è diverso. Oggi come oggi la moto da fuoristrada deve essere molto legata al prodotto di serie. La moto da cross che compri è la moto da cross ufficiale, deve esserci un legame forte; in America non si corre coi prototipi come si può fare nel campionato mondiale, nel campionato AMA è imposto questo legame forte tra serie e prodotto. Per il GP la moto è completamente prototipale quindi si lavora molto di più.

Poi il fuoristrada secondo me è un uso diverso, in velocità ad esempio sulla moto c'è spazio e possibilità per applicare cose che nel fuoristrada disturbano. La dinamica della moto è completamente diversa, la velocità sviluppata fuoristrada è più bassa ma la moto deve essere più agile e più sfruttabile, invece per la pista vi sono dei settori come l'aerodinamica - che nel fuoristrada non ha molta importanza al di là del discorso del raffreddamento - e dell'elettronica ovviamente per la gestione motore delle grosse cilindrata. Sulle 800 e sulla 1000, dove le prestazioni sono molto elevate, vi sono dispositivi che subentrano per tagliare la quantità di coppia o la quantità di cavalli a disposizione".

Molti motocrossisti che oggi partecipano alle gare, negli anni 1985-86 non erano ancora nati. In quei due anni precisi l'industria italiana, grazie a Cagiva e grazie a te, otteneva i suoi primi allori mondiali...

"Abbiamo vinto tre anni di seguito come costruttori, '85-'86-'87, e due come piloti. Potevano essere tre anche gli individuali, non va dimenticato che nell'84 Corrado Mad-

dii, nelle prove dell'ultima gara, si è rotto una gamba quando aveva trenta punti di vantaggio.

Un periodo bello. La 125 fino ad allora era sempre stata dominata da Suzuki; nell'85 e '86 siamo arrivati noi con Pekka Vehkonen e Dave Strijbos. Bella la stagione 1986 con in squadra tre piloti di tre nazionalità diverse, Contini italiano, Vehkonen finlandese, Strijbos olandese: spesso abbiamo occupato tutto il podio, e a fine campionato siamo arrivati primo, secondo e terzo. Credo che anche oggi si faccia fatica a ripetere un risultato del genere".

Quando arrivasti in Italia, come hai trovato il livello tecnico in un ambiente che pure era popolato da moltissime aziende, eravamo preparati?

"Per il fuoristrada in Italia c'era l'idea delle piste veloci. Concettualmente la ricerca delle prestazioni era molto vicina alla velocità, lo sviluppo era dedicato a cercare i cavalli anziché la coppia; si usavano carburatori grandi di difficile messa a punto, cose del genere. Invece per la moto da cross, dedicata tipicamente a terreni dove c'era fango o sabbia o anche a gare tipo supercross, questo sviluppo era totalmente fuori luogo. Però all'epoca era il campionato italiano ad avere un certo valore, c'erano moltissimi costruttori impegnati, per loro era sufficiente avere successo in Italia. Magari senza snobbare del tutto il mondiale, Alborghetti ad esempio faceva delle gare, ma non tutto il campionato perché non compatibile col campionato nazionale. E i piccoli costruttori di allora come Aprilia e Beta trovavano maggiore interesse nei campionati nazionali. Mi pare che Piron abbia fatto un anno di mondiale, ma po-

"...Ciò che si è affermato nella ricerca, è che bisognava lavorare sulla coppia motrice. La moto e il pilota debbono spostarsi da un punto A a un punto Z nel minor tempo possibile, questo il concetto. Che sposa l'esigenza in curva di ogni tipo di categoria, i tempi li fai con la percorrenza in curva, sul dritto il motore ti aiuta per essere rapido o fare il sorpasso. In curva entrano in gioco la geometria della moto, la ciclistica, un motore che non deve essere cattivo etc. Vale nel cross e vale anche in velocità e nella supermoto".





chissimi italiani lo facevano per intero, non era importante. Alla fine ciò che si è affermato, nella ricerca, è che bisognava lavorare sulla coppia. La moto e il pilota debbono spostarsi da un punto A a un punto Z nel minor tempo possibile, questo il concetto. Che sposa l'esigenza in curva di ogni tipo di categoria, i tempi li fai con la percorrenza in curva; sul dritto il motore ti aiuta per essere rapido o fare il sorpasso. In curva entrano in gioco la geometria della moto, la ciclistica, un motore che non deve essere cattivo etc.

Vale nel cross e vale anche in velocità e nella supermoto. E' un concetto di carattere generale".

Anni 70 e oggi. Dove veniva formato allora un progettista e dove può imparare, oggi?

"Mi è stata utile la scuola che ho frequentato in Olanda ma dove ho imparato di più è stato alla Fichtel & Sachs in Germania. La Sachs era molto strutturata, c'erano un budget e una disponibilità... Negli anni 70 c'erano già le sale prova climatizzate, analisi dei gas di scarico... Un bagaglio di esperienza che mi ha aiutato moltissimo perché, qui, queste strutture non c'erano, ho avuto un vantaggio".

Quindi oggi un giovane tecnico lavorerebbe bene in Italia...

"Sì. Oggi il motociclismo in Europa è principalmente in Italia. Una volta c'erano Inghilterra, Germania e Spagna, oggi come oggi molto è in Italia. Non è un caso che nel 2007 la MotoGP ha visto vincere la Ducati, in 125 l'Aprilia, in 250 ancora l'Aprilia; Husqvarna ha vinto nella supermoto... Ferrari in Formula1... Secondo me significa che in questo momento possiamo dire che la tecnologia, per fare tutto quello che si fa, è qui in Italia".

Cilindrate, costruttori, FIM. Sembra che il due tempi possa avere nuove chances. Com'è che nell'affiancamento del 4T venne tanto penalizzato?

"L'hanno fatto apposta. Non ho partecipato direttamente a quelle riunioni ma ne ho certezza. Ho promosso la nascita della MSMA che subentrava alla GPMA con la differenza che andava ad occuparsi anche di superbike e soprattutto di fuoristrada. E' stato deciso lì, come hanno fatto coi 1000 cc. nella MotoGP.

Fatto apposta sulla base di un concetto Honda. Una volta loro realizzavano solo quattro tempi. Poi per rimanere competitivi hanno dovuto fare dei progetti di motori due tempi. Quando entrarono in Europa nel mondo della stra-

Nel 2005 WITTEVEEN (Stavoren, Olanda, 29/05/1947), lasciata l'Aprilia, si è ritagliato un po' di tempo per il sociale. Innesco di questo suo speciale progetto un contatto ravvicinato coi ragazzi per un po' fuori dalla giusta via. Come strumento di recupero Jan ha fondato a Klagenfurt una associazione sportiva, Livin' Kickin', che utilizza lo sport per fare gruppo e come strumento di crescita.

La popolarità di Witteveen gli ha fatto avere sostegno da molti sportivi protagonisti o appassionati delle due ruote, tra gli altri VALENTINO ROSSI, FRANCESCO TOTTI e lo skydiver austriaco FELIX BAUMGARTNER.



da, dai primi anni 60, ebbero motori quattro tempi bicilindrico, tre cilindri, quattro cilindri... addirittura cinque cilindri 125. Motori molto più frazionati rispetto ai due tempi per mantenere competitività con gli altri costruttori che non facevano i quattro tempi. Col regolamento dei quattro cilindri come massimo, hanno fatto il famoso progetto dei pistoni ovali - praticamente un quattro cilindri che era un otto - per rimanere competitivi contro le 500 due tempi, ma non sono riusciti, hanno avuto problemi e hanno cancellato il progetto. Hanno visto che non c'erano chances e sono partiti a fare i due tempi. Tre cilindri 500 con Freddy Spencer, 250 e via via. Per il fuoristrada è stata più o meno la stessa cosa.

Poi hanno voluto recuperare la loro filosofia originale del quattro tempi. Come hanno dichiarato anche recentemente, dal 2009 Honda non farà più due tempi di nessun tipo. E Honda è il costruttore moto più grande del mondo. Il 50% delle moto prodotte al mondo è targato Honda".

Honda si impone perché è grande o sono le sue idee a vincere dal punto di vista tecnico e a fare proseliti?

"Sono due filosofie. Qualcuno ha seguito Honda perché grande (uno dei loro slogan fu 'follow the leader'), altri hanno deciso che quanto fa Honda va bene, quindi va imitato. Sportivamente secondo me è stato dimostrato che è meglio non allinearsi ma fare qualcosa di diverso. Se fosse vero il contrario, Honda dovrebbe vincere tutto, non ci sarebbe spazio per nessuno. Invece non è così. Allora significa che a livello sportivo ci sono altre componenti che possono fare la differenza.

Chiaramente per costruire moto, per sviluppare moto e per fare racing, ci vuole un certo budget. Ma oltre quello, c'è bisogno di persone, strutture, concetti, visione - che oggi come oggi secondo me è raro che qualcuno abbia - che sono determinanti. L'ha dimostrato quest'anno la Ducati; con Aprilia abbiamo fatto in passato la stessa cosa. Vi sono tanti esempi utili a dimostrare che non è solo questione di budget, la Ferrari ha avuto per anni il budget migliore di tutta la Formula1 ma non ha vinto. Servono le idee, serve trasformare le idee nel modo giusto... La genialità. Le persone fanno la differenza, mettono motivazione e improvvisazione quando serve nel momento in cui sei pronto. Per questo il mondo del racing diventa interessante, non sono solo i soldi a dire chi vince e chi non vince".

Iniezione e motocross. Quest'anno abbiamo visto la RM-Z Suzuki, si dice che nella prossima stagione arriverà Honda. Per l'appassionato sarà la mortificazione del "fai-da-te" motoristico?

"Chiaramente più avanti si va con la tecnologia, meno diventa necessario cambiare, c'è il rischio di un investimento elevato a fronte di un vantaggio che si può immaginare sempre minore. Una armonia vicina alla perfezione è difficile da modificare per migliorare o anche solo per avere gli stessi risultati.

Per i tubi di scarico non vedo grandi problemi, si fa un power-commander che arricchisce o smagrisce l'iniezione senza toccare la curva di anticipo; lo step successivo sarà quello di modificare la mappatura d'anticipo con un lavoro più complicato. Più complicato".

Una domanda obbligata: il due tempi tecnicamente è finito?

"C'è un ritorno. Qualcuno come abbiamo visto ha spinto sul 4T per visione e per esigenze commerciali. Fatto è che il 2T è rimasto indietro. Il punto non è se il quattro tempi va bene o non va bene, c'è un mercato che si sta stringendo, il quattro tempi costa di più come acquisto e come gestione. Gli amatori che usano la moto per divertimento - quelli che la usano poche volte l'anno - come cliente stanno sparendo. Ecco che qualche costruttore, ad esempio KTM col 300, sta cercando di recuperare il mercato del divertimento amatoriale che secondo me è un mercato come utenza slegato dal discorso competizione.

Non c'è a mio parere discussione sul fatto che il due tempi sia peggiore di un quattro tempi per superare Euro 3 o altro che attenga all'ambiente, è una questione di concetto. Chi ha interesse a vendere i 4T ed è contrario ai 2T, ha deciso di raccontare che il 2T è un sistema non ecologico. Secondo me è solo una questione di visione perché avendo il budget, avendo le persone giuste che possono lavorare sul due tempi per ricavarne un motore pulito, è questione di tempo. Fare un 2T che passi Euro 3 o Euro 4 non è un problema, è difficile ma non più di quanto non lo sia con un quattro tempi. Quando pensiamo al consumo olio, il 2T lo mette dentro la miscela ma il 4T tramite blow-by vive una problematica analoga.

Secondo me bisogna impegnarsi a farlo. Di 50 e 125 cc. soprattutto, a lungo andare a iniezione".

Potrebbe essere un tuo prossimo impegno?

"Vorrei dare un contributo non tanto per salvare il due tempi - che non ha certo bisogno di me in questo senso - ma per dimostrare che per i costruttori europei rappresenta una soluzione interessante per contrastare i costruttori giapponesi. Le necessità del far east - Cina e India - in combinazione con l'interesse europeo possono dare questo risultato; il problema ecologico è sistemabile. Bisogna crederci e dare risorse per farlo. Per le gare dipende dai regolamenti che fino a oggi danno vantaggio al 4T. Ma se cambieranno...".

"Chi ha interesse a vendere i 4T ed è contrario ai 2T, ha deciso di raccontare che il 2T è un sistema non ecologico. Secondo me è solo una questione di visione perché avendo il budget, avendo le persone giuste che possono lavorare sul due tempi per ricavarne un motore pulito, è questione di tempo. Fare un 2T che passi Euro 3 o Euro 4 non è un problema, è difficile ma non più di quanto non lo sia con un quattro tempi".

