



# Ridisegnare la mappa tecnica

CAMPIONATO MONDIALE MX-SX 125, MX2 E MXGP

C'

è bisogno di una riflessione generale. Ne sono assolutamente convinto perché sono troppi anni che vedo il mercato del racing attorcigliarsi attorno ai soliti problemi, senza trovare soluzioni interessanti per lo sport e per le Case che ancora sono coinvolte. I problemi nel Motocross sono quelli che da queste pagine sono stati denunciati tante volte:

- negli Stati Uniti manca una classe formativa tra 85 e 250. Manca la 125, insomma.

- il Campionato Mondiale è solamente 4T. I motori a 2 tempi sono scomparsi per un handicap di cilindrata.

- le grandi aziende giapponesi riducono budget e presenza in modo drastico, proprio mentre il gruppo KTM sta continuando a guadagnare spazi in tutto il mondo.

- c'è un'oggettiva difficoltà a gestire il ricambio generazionale su un mercato che probabilmente si è ridotto nei numeri e nella capillarità dell'offerta (piste e concessionari).

**Non conosco le difficoltà delle Case giapponesi,** ma se KTM-Husqvarna cresce ogni anno del 5-10%

in un mercato mondiale che assorbe – nella migliore delle ipotesi – lo stesso numero complessivo di moto vendute, allora significa che le Case giapponesi perdono quote e stanno reagendo debolmente. Con poca innovazione tecnica e una presenza nel racing addirittura minore. Un atteggiamento quasi incredibile per chi ha conosciuto l'evoluzione tecnica e commerciale nella storia imposta proprio dalle Case giapponesi.

È evidente quindi che gli interessi sono diversi tra produttori europei, asiatici e giapponesi. Quantomeno è lecito chiedersi quanto ancora siano interessate Honda, Yamaha, Kawasaki e Suzuki ai mercati occidentali del motocross. Perché prima ancora dei risultati commerciali, che non conosco in maniera dettagliata, mi sorgono grossi dubbi osservando il mercato e gli schieramenti nei massimi campionati americani e mondiali. Nella qualità e nella sensazione di aggiornamenti tecnici che si sono dilatati nel tempo e faticano a tenere il passo della concorrenza europea. In Case che muovono il loro scacchiere agonistico rinnovando profondamente squadre e assetti, per poi riprogrammare tutto dopo poche stagioni a prescindere dai risultati. Se non addirittura

ra ritirarsi come ha fatto praticamente Suzuki, che ha abbandonato al suo destino la squadra ufficiale europea di Stefan Everts (da pochissimo subentrata alla storica gestione di Sylvain Geboers), e in America si è ridotta a una presenza da comprimari affidandosi a un team privato – quello di Joe Gibbs Racing – senza alcuna speranza di poter ripetere o avvicinare i risultati ottenuti qualche anno fa dalle squadre con a capo Roger De Coster.

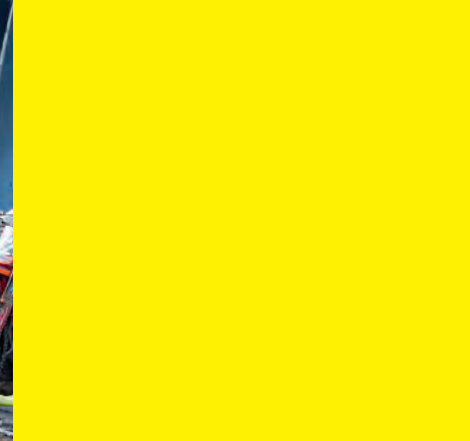
Non mi sembra adeguata neppure l'attività di Honda, che in USA come nel Mondiale ha concentrato tutto il budget residuo su due soli fuoriclasse (Roczen e Gajser, e non è stata una scelta felice), declassando l'impegno tecnico a pochi piloti nella 250 (proprio nell'anno del lancio commerciale della nuova CRF bialbero).

Scelta simile a Kawasaki e Yamaha, che faticano a tenersi a livello con un solo pilota forte nella Classe Regina, esponendosi pesantemente al rischio che un infortunio possa vanificare lo sforzo promozionale nel racing. Se la cavano meglio nella classe 250, perché cercano ancora di investire nel vivaio e nelle squadre satellite. Ma nulla di paragonabile alla visione molto più lucida del gruppo austriaco, che



jan witteveen.

Nella sua vita ha progettato motori e moto che, tra individuali e costruttori, **hanno vinto 40 titoli mondiali**



da solo ha quasi monopolizzato intere categorie minori a cominciare dal minicross e dalla 125.

Per questo credo sia il caso di intervenire e gli unici interlocutori in grado di poter fare qualcosa, di migliorare la situazione mondiale sono i massimi organizzatori legati alle due federazioni principali: FIM e AMA (subalterna, ma non troppo, alla federazione internazionale).

I due organi della politica sportiva si sono sempre espressi nella sola regolamentazione dei campionati, ma queste scelte hanno sempre influenzato poi il mercato.

Le Case giapponesi hanno sempre cercato prima una sponda in America – principale mercato al mondo per il motocross – mentre le Case europee hanno sempre avuto un dialogo più diretto con la FIM, che presto vedrà un nuovo Presidente. Il mandato del venezuelano Vito Ippolito è ormai giunto alla fine e, guardando indietro negli anni, forse non lo rimpiangeremo. La sua azione debole, spesso secondaria ai voleri di chi poi gestisce i massimi campionati motociclistici (Dorna per la velocità e YouthStream per il cross), hanno convinto i più che non sia stato un Presidente importante per la FIM e per lo sport.

Il candidato più forte alla successione sembra essere l'austriaco Wolfgang Srb, da sempre molto vicino al motocross e a Giuseppe Luongo di YouthStream, e per come lo conosco personalmente, nutro qualche buona speranza per il futuro dello sport. Perché certamente unisce curiosità, interesse e competenze tecniche che tutti i presidenti FIM precedenti non hanno mai avuto. E fino ad oggi ha saputo mantenere un contatto stretto col mondo dello sport e del motocross in particolare.

Continuando a presenziare regolarmente alle gare di mondiali ed europei, è certamente persona più informata e collegata all'ambiente, quanto e più dei suoi colleghi americani dell'AMA. Che negli Stati Uniti hanno sempre avuto più attenzione agli sport del fuoristrada perché è da sempre il mercato coi numeri più importanti per i costruttori giapponesi. Motivo per cui negli USA le categorie due tempi 125 e 250 sono state immediatamente "spente" seguendo i desideri delle principali industrie giapponesi.

Non ci sono riusciti col minicross soltanto perché Yamaha-Kawasaki-Suzuki non hanno seguito l'esempio tecnico-commerciale della Honda CRF150 a quattro tempi, ripensando alle scelte politiche fatte in precedenza.

Nonostante Yamaha sia stata la prima a seguire il trend del 4T, sia con le prime YZF400, poi YZF426, che con la prima YZF250, qualche manager deve averci ripensato e abbandonato i vari progetti per competere nel minicross coi quattro tempi. Mentre quelli che sono risorti in Europa sulla spinta di qualche federazione nazionale – i campionati 125 per far crescere i ragazzini – in maniera più spontanea negli States, stanno affollando gare locali e più amatoriali dedicate agli amanti dei modelli a due tempi. Vista la partecipazione all'Europeo 125, viene automatico pensare se non convenga reintrodurre un Mondiale 125. E magari – perché no?! - pareggiare anche nel Mondiale le categorie 250 dueti e quattrotti come già avviene nella classe dell'Europeo 250.

Da più parti ascolto che Yamaha è prossima a lanciare una motocross 125 a iniezione. Non so se sia vero, ma è l'unica Casa giapponese ad aver mantenuto in produzione una gamma due tempi completa, con la minicross 65 appena riprogettata. Da qualche anno anche persone legate a Suzuki hanno parlato di un prototipo 125, collaudato anche da Stefan Everts.

Quindi, perché non ridisegnare anche la mappa tecnica dei Mondiali MX2 e MXGP, con parità di cilindrata 2T e 4T?

#### **Ci sono due soluzioni per fare un regolamento Mondiale MX/SX semplice:**

*A) le varie classi da 50 a 125 dovrebbero rimanere esclusivamente 2T, con la classe 125 valida anche come campionato mondiale.*

*Le classi 250 e 450 con 2T e 4T eguale come cilindrata massima valida per il campionato nazionale, continentale e mondiale.*

*Lasciando alle Case coinvolte la libertà di scelta con quale tecnologia esprimersi. Comunque, secondo me, il 4T, anche per il motivo di avere più margine di sviluppo, rimane e rimarrà il riferimento.*

*B) per tutte le categorie una soluzione di cilindrata equivalente tra 4T e 2T. Considerando i moderni parametri tecnici e sportivi, ho calcolato queste equivalenze tra motori 4T e 2T per fare un'unica categoria:*

Tabelle:	2T	4T
Cilindrata:	450	450
	250	250
	125	160
	85	125
	65	110
	50	100

Se il 2T dovesse diventare troppo competitivo nel confronto col 4T, che non credo, rimane sempre la possibilità di intervenire tramite il consumo, riducendo la quantità di carburante per i due tempi. Ma questo parametro può influenzare anche le prestazioni dei motori 4T se lo sviluppo dovesse far crescere troppo quest'altra tecnologia.

**Temo invece che, oggi più di ieri, eventuali cambiamenti per rivitalizzare l'interesse nel racing, avvicinare nuove Case, reintrodurre motivi di sviluppo tecnico, allargare la base di praticanti, saranno delle scelte di compromesso difficili da trovare fra industrie europee e giapponesi.**

Avanzo queste proposte di regolamenti perché spero che servano soprattutto a ispirare le scelte di Case nell'avere la possibilità - con meno modelli! - di coprire le necessità del mercato e del racing con motori 2T e/o 4T a seconda delle loro preferenze.

Se le Case giapponesi non sono più interessate alle categorie inferiori a 250 cc, conviene applicare la proposta A. Se invece fossero interessate, anche con dei 4T, ad essere presenti sulle cilindrature piccole conviene applicare la proposta B.

Queste domande, questo dialogo, sono solo alla portata del principale interlocutore politico - la Federazione Internazionale – e spero che questo inverno, quando sarà operativo il nuovo Presidente, ricominci un dialogo sensato con le Case interessate al motocross. Perché credo fortemente che sia fondamentale, soprattutto per cercare un regolamento che sappia coinvolgere anche le piccole aziende come Beta, Sherco, TM. Che forse possono aiutare a rivitalizzare il motocross.