

# JAN WITTEVEEN

**S** E SI SFOGLIANO gli almanacchi a caccia di moto vincenti, si scopre che spesso c'è il suo zampino. Olandese, classe 1947, Jan Witteveen, pilota appassionato, ma soprattutto ingegnere e progettista di successo (Aprilia ma non solo...), ha vissuto un'esperienza tra le più entusiasmanti nel mondo delle due ruote.

**– Jan, parliamo di motociclismo in senso ampio. In che stato di salute lo trovi oggi?**

«Visto dal punto di vista racing, devo dire la verità, non mi piace più tantissimo, perché lo sviluppo tecnico della moto non ha più l'importanza di una volta. I regolamenti, soprattutto in MotoGP, sono così restrittivi che tecnicamente non si può più fare la differenza. Oggi si preferisce lasciare spazio alla comunicazione e al pilota, in nome dello spettacolo. Un vero peccato. Questo per quanto riguarda il racing. Per la produzione, invece, in questo momento dobbiamo recuperare, dopo un periodo di relativa immobilità delle Case produttrici dovuto alla crisi economica, e purtroppo le restrizioni delle norme anti-inquinamento non aiutano».

**– Vedi, quindi, una forte pressione per il problema ambientale?**

«Sì, perché oggi come oggi, ogni nuovo modello deve soddisfare tante aspettative in fatto di performance, leggerezza, contenuti tecnici. Ma le regole sull'inquinamento e sul rumore sono sempre più stringenti e questo determina un aumento dei costi. Quindi a

**«UNA STRADA INTERESSANTE È QUELLA DI HONDA CON L'IDROGENO NON USATO PURO MA A COMBUSTIONE, PERCHÉ COSÌ È GESTIBILE»**

lungo andare bisognerà trovare delle alternative, forse il motore endotermico avrà una fine non tanto lontana. Anche se non credo che possa capitare troppo presto, perché secondo me il motore endotermico, sulle moto più che sulle auto, ha ancora molto da dare e da dire in termini di sviluppo. Basti pensare alle fasature variabili e a tutti i sistemi che permettono di ridurre i consumi e ottimizzare resa, prestazioni ed emissioni».

**– Sull'elettrico che opinione hai? Lo intendi più come un'operazione di facciata, utile a dimostrare impegno verso tematiche ambientaliste, o pensi che sia effettivamente la tecnologia del futuro?**

«Io credo all'elettrico solo per uso urbano, per i pendolari che con una bat-

teria piena fanno avanti e indietro in un range di 20-30 km. Va bene per la città, dove può essere una possibilità per migliorare la qualità dell'aria, che supera i livelli accettabili. Oltre, non lo vedo. Penso che l'elettrico sia una soluzione forzata anche politicamente. Le emissioni a zero non ci sono, finché non abbiamo l'energia prodotta veramente a emissioni zero, a impatto ambientale zero. Per non parlare dei problemi legati alle batterie, alla loro produzione, al loro riciclaggio. Poi c'è il problema della rete di distribuzione elettrica, che non trovo sufficiente, soprattutto se in futuro dovessimo attaccare tutti la moto o l'auto alla spina per ricaricare le batterie. Sarebbe un problema, ci vorrebbe un altro tipo di infrastruttura, con cavi decisamente più grandi per trasportare molta più energia. Per cambiare la rete occorrerebbe almeno 10-20 anni, ammesso che si partisse subito».

**– Allora, forse, sarebbe meglio pensare ad altro?**

«Sì, secondo me occorrono altre soluzioni. Attualmente ci sono progetti interessanti per accumulare, e sfruttare, l'energia solare. Un'altra strada da tenere d'occhio è quella di Honda con l'idrogeno, non usato puro ma a "combustione", perché così è più con-



trollabile ed efficiente. L'idrogeno, tra l'altro, è già in uso in città come Bolzano, dove alimenta sia i pullman sia il parco macchine del Comune».

**– Torniamo al presente. Tu hai seguito lo sviluppo di moto da gara eccezionali, veri gioielli della tecnica. Secondo te, in particolare nella produzione di serie, è più difficile, oggi, progettare mezzi capaci di emozionare alla guida?**

«Oggi, purtroppo, è difficile creare una moto che un pilota sportivo possa davvero godersi tutti i giorni, con soddisfazione. Bisogna per forza andare in pista. In giro, il sabato o la domenica, si vedono ormai pochissime moto sportive. Troppo traffico, troppi pericoli, troppe multe per limiti di velocità. Poi, come dicevamo, a causa delle normative sull'inquinamento e sulle emissioni sonore, i motori vengono molto castrati. Per non parlare del fatto che, tecnicamente, l'attenzione delle Case si è molto spostata sulla sicurezza. Ci sono troppi incidenti».

**– Operazioni di downsizing come quelle di Aprilia, col nuovo motore 660 a 2 cilindri che equipaggerà una sportiva, potrebbero aiutare?**

«Forse potrebbero. Quasi tutte le marche hanno in listino una moto sportiva estrema. La Ducati, la BMW, l'Aprilia, le giapponesi. Kawasaki addirittura col turbo. Ogni Casa ha fatto una moto prestazionalmente elevatissima perché, anche se non vende, rappresenta una bandiera per il marchio. Quella dei motori più piccoli, magari anche sovralimentati con sistemi capaci di incrementare i bassi regimi, e con meno cilindri, è invece una strada che si può e si deve seguire. Inoltre hai meno perdite di attrito, meno pompaggio, il consumo scende e diminuisce l'impatto ambientale. Secondo me, diminuire l'impatto ambientale è fondamentale, se vogliamo garantire la massima sopravvivenza al motore endotermico».