

aprilia

# IVANO BEGGIO LA MIA APRILIA

*Autobiografia postuma  
dell'ultimo grande  
pioniere della moto*

*con i ricordi di*

*Ahvala*

*Biaggi*

*Capirossi*

*Gramigni*

*Harada*

*Lucchi*

*Melandri*

*Poggiali*

*Reggiani*

*Rossi*

*e molti altri  
piloti, tecnici e giornalisti*

 **ZeL** Edizioni

Interviste e ricerche storiche di  
**Claudio Pavanello**

**IVANO BEGGIO**  
**LA MIA APRILIA**

*Autobiografia postuma dell'ultimo grande pioniere della moto*



VERSIONE ONLINE NON DISTRIBUIRE

# Prefazione

*La cosa da scrivere assolutamente prima di ogni altra è che questa che segue è la vera, genuina, autobiografia di Ivano Beggio. L'aveva terminata poche settimane prima di lasciarci, mancava solo la prefazione, in cui sarebbe stato chiaro nel dire che quella che raccontava era la storia come lui la ricordava. Tanti avvenimenti appartenevano ad un passato ormai remoto, e lui per primo si rendeva conto che avrebbero potuto essere alterati dalla commozione e dall'emozione che gli suscitava ricordare la genesi di Aprilia. Il mio ruolo, di cui sono molto orgoglioso, è stato quello di avere convinto Ivano Beggio a raccontare la sua storia, prima su Facebook e, dopo il grande affetto riscosso sul social, in un libro. L'epopea di Aprilia, sviluppatasi in gran parte quando non esisteva ancora il web, rischiava altrimenti di andare perduta. Sarebbe stato un peccato non lasciare traccia di quanto la casa di Noale ha rappresentato per il motociclismo mondiale. Lo convinsi, ma come condizione mi impose di mettermi nei panni dell'appassionato e sollecitargli gli argomenti più interessanti. È stata una esperienza bellissima, che mi ha permesso di scoprire molto più in profondità l'uomo che per dieci anni era stato il mio "capo". L'Ingegnere non aveva perso il suo carattere forte, tipico dell'imprenditore capace di fondare dal nulla una azienda, ora però filtrato da una profonda venatura spirituale che ricordo già affiorata durante gli ultimi anni di presidenza. E non aveva perso il suo senso dell'umorismo, tanto che più volte aveva ironizzato scaramanticamente sul "testamento storico" che l'autobiografia avrebbe rappresentato. È tragico pensare che mentre scherzavamo su questi argomenti, una malattia lo stesse consumando in maniera completamente asintomatica. All'Ingegnere sarebbe piaciuto presentare il libro al Salone della Moto di Milano 2018. Dopo tanti anni di ritiro completo dalla scena, piegato dalla delusione e convinto di essere stato dimenticato, aveva capito che c'erano invece moltissime persone che gli volevano bene, tanti motociclisti che desideravano ringraziarlo per le emozioni che le sue moto avevano loro procurato in gioventù, tanti ex dipendenti che lo consideravano un mentore. Non è stato purtroppo possibile, ma ora l'autobiografia, per volere della sua famiglia, è pronta, condita dal ricordo di molti personaggi che gli erano cari.*

Claudio Pavanello











*I grandi Magazzini Beggio in centro a Noale a metà degli anni '70.*

# Quel giorno a Badoere

Ricordo come fosse oggi il giorno di maggio in cui papà mi portò con sé da Rio San Martino, il paese dove vivevamo e dove ero nato il 31 agosto 1944, alla vicina Badoere per assistere ad una gara ciclistica. Avrò avuto sei, o forse sette anni.

Prima della guerra mio padre Alberto era stato un buon ciclista dilettante, il cui ardore agonistico era testimoniato da una cicatrice sulla tempia. Al termine del conflitto aveva trasformato la propria passione in professione, aprendo in paese prima uno “stazio”, dove si parcheggiavano le biciclette senza il timore di furti, e poi un negozio/officina.

La cittadina di Badoere, in provincia di Treviso, ha una originale e bellissima piazza rotonda attraversata dalla via principale: quel giorno di primavera vi irrupero i fuggitivi, tra cui l'attesissimo campione locale “Nani” Pinarello, con i visi tesi allo spasimo nello sforzo di guadagnare preziosi metri, e appena pochi minuti dopo il gruppo disperatamente compatto nell'inseguimento.

Una volta passati i corridori, mentre il pubblico si disperdeva allegro, una sorta di “trance” si era impossessata di me: quello straordinario spettacolo mi aveva folgorato!

Non erano state le biciclette in particolare a colpirmi, ma l'incredibile e fino a quel momento a me sconosciuto fascino della competizione e dell'agonismo. In quel preciso istante decisi che impegnarmi nello sport, e magari diventare un giorno campione del mondo, sarebbe stato uno dei principali scopi della mia vita.

Credo che ognuno di noi venga al mondo con un inconscio bagaglio di sensazioni e di esperienze appartenenti a esistenze passate, che determina vocazioni e ambizioni: quel giorno intuì il mio destino.

Negli anni che seguirono a quella memorabile giornata, papà riuscì ad espandere l'attività fino a diventare costruttore di biciclette: comprava i telai da un fornitore, i vari accessori da altri, quindi li assemblava e li verniciava.

La casa serviva anche da magazzino. Ricordo che sotto il mio letto papà teneva i fanali, marca Radius. Buffo il destino: il figlio del titolare di quella fabbrica di Ferrara poi diventò ingegnere e venne a lavorare da me.

Quando la produzione cominciò ad aumentare, egli ritenne giustamente che in luogo del semplice cognome le sue biciclette dovessero fregiarsi di un vero marchio. Nacque così “Aprilia”, come l'omonima autovettura Lancia del 1937 che tanto lo aveva impressionato quanto a stile e signorilità.

Nonostante la concorrenza, in zona ricordo tra gli altri Rizzato, Piave, Trabuo, le Aprilia ottennero uno straordinario successo, e grazie ai proventi papà poté avviare una altra attività, i “Grandi Magazzini e Supermercato Beggio”, dove, oltre alle biciclette, si vendevano elettrodomestici, cucine ed ogni tipo di attrezzatura e derrate.

Lui era un ottimo ed infaticabile imprenditore, e nel corso della mia gioventù lo vidi passare dal negozietto col pavimento in terra battuta di Rio San Martino all'apertura dei Grandi Magazzini in pieno centro





*Ivano Beggio al Collegio dei Salesiani: è secondo da sinistra in seconda fila. Ventenne con degli amici.  
La nuova fabbrica costruita da Alberto Beggio in via Galilei a Noale nel 1964, ancora oggi sede dell'Aprilia.*

a Noale, e poi, nel 1964, alla inaugurazione di un enorme capannone, sempre a Noale, ma in via Galileo Galilei, per la costruzione delle biciclette. Dico capannone, ma in realtà era un edificio dall'architettura ricercata e avveniristica che ancora oggi ospita, pressoché intatto, gli uffici direzionali Aprilia.

In quanto unico maschio di quattro figli, era scontato che dovessi apprendere tutti i segreti del mestiere standogli sempre accanto, tanto che, nonostante il benessere raggiunto dalla famiglia, non si prese mai in considerazione l'idea che potessi proseguire gli studi iscrivendomi all'Università.

I dipendenti aumentavano, il giro di affari si moltiplicava arrivando a produrre 10.000 biciclette all'anno, ma l'Aprilia si identificava sempre e solo con il Cavaliere Alberto Beggio. Tutti i conti dell'azienda erano gelosamente ed esclusivamente annotati in un taccuino che teneva sempre in tasca.

In quegli anni il Veneto stava rapidamente cambiando: nuove imprese e fabbriche sorgevano come funghi, offrendo ai giovani una alternativa al tradizionale lavoro agricolo od artigianale. Il solo polo chimico di Porto Marghera si era così rapidamente espanso da arrivare ad impiegare oltre 40.000 persone. Nasceva di conseguenza la necessità per molti operai di spostarsi ogni giorno dal proprio paese di provincia alle neonate zone industriali, trasferimenti per i quali la bicicletta era diventata troppo lenta. Ecco perché, nel 1962, mio padre decise di avviare anche una piccola produzione di

motorini 50cc, nell'ordine delle 2 unità giornaliere. A quei tempi, in ambito motociclistico, esistevano alcuni grandi produttori di componentistica che realizzavano autonomamente gli stampi; stava poi ai diversi assemblatori di ciclomotori realizzare il "collage" migliore. Tra i nostri primi fornitori ricordo Marzocchi per le sospensioni e Franco Morini per il propulsore.

Ero io che andavo a discutere con loro, non perdendo mai l'occasione per chiedere la cortesia di farmi visitare la fabbrica e descrivere le caratteristiche di tutti i loro articoli.

L'amore per le moto era sbocciato fortissimo, inarrestabile, e decisi che avrei realizzato proprio con una motocicletta l'indomito sogno fanciullesco di gareggiare. Ma non potevo certo farlo con il Modello Olanda, o con lo A1, mezzi pensati esclusivamente per essere pratici e funzionali, non certo sportivi.

Usando il materiale disponibile, mi diedi da fare per costruire qualcosa che fosse più sportivo ed aggressivo; nacque così l'A7 Moto Cross, la mia prima moto, che in realtà di fuoristradistico non aveva nulla, sembrando più un chopper con sella frangiata e manubrio a corna di bue. Vincendo tutte le resistenze paterne riuscii ad esporla al Salone di Milano del 1967, assieme alle nostre biciclette, allo stand numero 23. Comprai anche uno spazietto su "Motociclismo" in cui con grande ottimismo mi rivolsi anche agli "foreign businessman" che volessero importare nel loro paese la mia creatura. L'invito cadde nel vuoto!





*La ABN (Alberto Beggio Noale) 2 del 1962.*



*La A5 "Olanda" del 1965 e la A6 a presa diretta del 1968.*





*La A7 Motocross del 1967, progettata da Ivano Beggio.*



*La A3 Sport con telaio a doppia culla del 1966, e la A5 "donna".*





*La giusta concentrazione per avviare lo sportivissimo Colibri 50; da notare la lunga marmitta a spillo.*

# Si inizia a correre

Di fatto, dalla fine degli anni Sessanta ero diventato, pur senza alcuna investitura ufficiale, responsabile della produzione motociclistica Aprilia. I primi ciclomotori da me ideati, dopo l'esperimento A7, furono il piccolo Amico, con cambio a quattro rapporti, e il pieghevole John John, che avevo voluto dedicare al figlio del Presidente Kennedy: l'assassinio di "JFK" mi aveva infatti profondamente colpito e addolorato. Inoltre c'era il Daniela, omaggio ad una delle mie tre sorelle, quella con cui avevo un particolare debito di riconoscenza. Era stata lei infatti ad insistere affinché uscissi con una sua compagna di collegio, Ernestina. Era il 1969 e la passai a prendere a Castelfranco, dove studiava, con la mia Fiat 1500 cabrio rosso fiammante: partivamo per un bellissimo viaggio che si sta avviando a raggiungere i 50 anni di matrimonio! Così come mamma Ida fu l'indispensabile supporto all'attività imprenditoriale di papà, anche Ernestina, per tutti Tina, si è rivelata senza dubbio la mia migliore collaboratrice e la più saggia consigliera nel lavoro e nella vita.

Nel frattempo, avevo provato a impegnarmi nel motocross, ma mi resi presto conto che a tanta passione non corrispondeva purtroppo il talento necessario per diventare un grande campione. Ricordo perfettamente la grande amarezza nello scoprire che c'erano ragazzi che andavano molto più veloci di me! Nonostante l'evidente mancanza di stoffa del campione, avrei comunque continuato a divertirmi per tanto tempo alle Cave di Noale o sul greto del Piave, fino a che un infortunio abbastanza serio alla gamba rimediato provando una

moto per la Parigi Dakar mi rallentò. Poco male, tuttavia: avrei materializzato il mio sogno come costruttore. La prima possibilità di realizzare una Aprilia da corsa me la diede il nostro distributore per il Trentino-Alto Adige, Franz Strobel: poiché il figlio Walter si cimentava con il cross, ci chiese di realizzare una moto apposta per lui. Era l'occasione che aspettavo, e assieme allo storico capo officina "Toni" Pertile ci buttammo con entusiasmo nel progettare una 50cc, che consegnammo in tempo record.

Il lunedì dopo la prima gara trepidavo nell'attesa di avere notizie, che si palesarono con la comparsa di un furibondo "Herr" Strobel, appositamente sceso dalle sue montagne per informarci che dopo pochi giri, atterrando da un salto, il perno del forcellone si era spezzato, causando al figlio una rovinosa caduta. Ero talmente mortificato che per scusarmi (e calmarlo) gli regalai un motorino.

Purtroppo, trascinati dall'entusiasmo, avevamo peccato di ingenuità, utilizzando lo stesso materiale della normale produzione e sottovalutando i salti della pista di Cortina.

Questo clamoroso insuccesso mi stimolò a riversare tutto il mio impegno nella produzione di due nuove moto da cross, che stavolta avrebbero dovuto essere impeccabili e, ovviamente, vincenti.

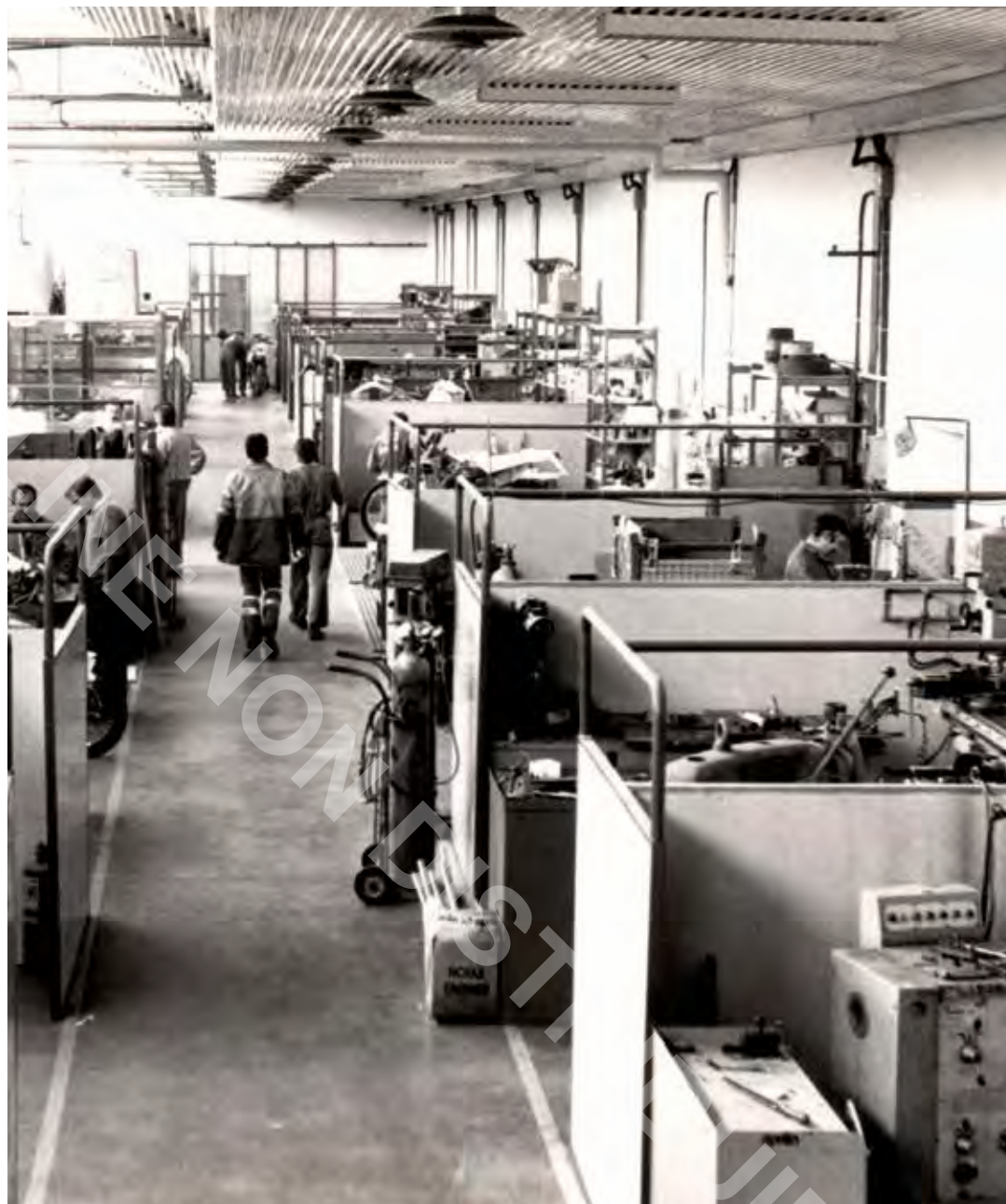
Per evitare di ripetere gli stessi errori progettuali, mi ero fatto affiancare da Maurizio Roman, uno studente di Ingegneria di Padova tanto riservato quanto appassionato che, saputo chissà come delle mie intenzioni, si era proposto di aiutarmi. Per quanto riguarda i fornitori,





*Lo Scarabeo è un mezzo sportivo destinato al cross, ma è possibile ordinarlo anche nelle colorazioni brillanti introdotte per prima da Aprilia.*





*Interni della produzione a metà anni '70.*

selezionai i migliori d'Italia: Verlicchi per il telaio, Ceriani per le sospensioni, Grimeca per le ruote, Ballanti per serbatoio, parafranghi e fiancattine realizzate in fibra di vetro e plastica sottovuoto. Fui io a disegnarne l'estetica, ispirandomi alla bella Bultaco Pursang.

Infine, come propulsore scelsi il tedesco Sachs, lo stesso che equipaggiava le fortissime Puch.

D'accordo con Tina, decidemmo che il nome di queste due moto sarebbe stato Scarabeo: ci piacevano i colori di questo insetto, il suo look aggressivo e la fama di portafortuna che proveniva addirittura dall'antico Egitto.

Nel frattempo, completammo la gamma a listino con la nostra prima sportiva stradale, che chiamammo Colibrì 50. Prendendo ispirazione dalle gesta del mio idolo Giacomo Agostini, si caratterizzava per la linea affilata, cornetto sul carburatore, lunghissima marmitta a spillo, doppio tamburo anteriore: tutto ciò che serviva, insomma, per infastidire la Malanca Competizione/Testarossa, la Italjet Mustang e tutta quella categoria di motociclette che in Veneto venivano simpaticamente denominate "schiacciapalle" a causa della posizione di guida esasperatamente caricata in avanti. Per chi ha vissuto solo l'epoca dei 50cc strozzati dalle normative, rammento che a quei tempi le versioni "esportazione" (ovvero a carburatore libero), erano in grado di raggiungere prestazioni di tutto riguardo.

Poco sopra ho detto che, di fatto, ero responsabile delle moto Aprilia, ma il "capo" rimaneva sempre papà e, purtroppo, le nostre idee

sul proseguimento dell'attività motociclistica Aprilia iniziavano a divergere. Trovavo eccessivo il mio dinamismo, e non condividevo la svolta sportiva così perentoriamente impressa al "suo" Marchio. I ragazzi con cui ero maggiormente in complicità avevano l'ordine, quando lo vedevano arrivare, di nascondere in fretta e furia tutti i pezzi di moto destinati alle competizioni, ma, inevitabilmente, un giorno ci sorprese a lavorare sugli Scarabeo "Abarth" (lui chiamava così tutti i mezzi elaborati). Rimase senza parole, specie di fronte alle ruote di diverso diametro tra anteriore e posteriore, cosa che per lui era assolutamente contro natura: se ne andò lamentandosi di avere un figlio completamente matto!

Alla fine, mi lasciava sempre fare, ma la sua critica era spesso molto dura e, nonostante volessi mostrarmi indifferente, mi causava dispiacere e preoccupazione.

Allora non capivo che questo era il suo modo per farmi crescere come uomo e come imprenditore.

Purtroppo il nostro rapporto si interruppe troppo presto, quando papà morì nel 1973, meno di due anni dopo la già devastante perdita di mia mamma, lasciandomi appena 28enne alla guida dell'azienda di famiglia. Nonostante la terribilmente prematura scomparsa, le loro figure, i loro esempi, sono stati fondamentali per me, ed ho continuato a sentirli sempre vicini per tutta la vita. Più di una volta ho avuto la netta percezione che, in qualche misterioso modo, papà fosse presente nella "sua" azienda. Questo invisibile legame ha lenito il

dispiacere che non abbiano avuto, in vita, il tempo di essere partecipi dei miei successi.

Nel 2003 sono riuscito ad ottenere dal Comune di Noale che il parco adiacente all'Aprilia venisse intitolato ad Alberto e Ida Beggio; lì ci ho fatto collocare una scultura realizzata da Arnaldo Pomodoro, che simboleggia quelle due ruote che, con o senza motore, hanno tracciato l'esistenza della nostra famiglia. L'iscrizione riporta: "a mio padre Alberto che tanto mi ha insegnato e continua ad insegnarmi, a mia madre Ida che tanto mi ha amato e continua ad amarmi. Con amore e riconoscenza".

Tornando ai due Scarabeo da corsa, mi affidai a Maurizio Roman per aiutarmi ad individuare validi piloti che li portassero in gara.

Su queste moto corsero e vinsero nei crossodromi veneti tanti giovani piloti, tra cui Miki Biasion, destinato a diventare pluricampione mondiale Rally con la Lancia Delta. Ricordo anche Luciano Picco, Pierantonio Dal Brun e "Bibo" Sgarzani, seguito dall'appassionato fratello allenatore che prima di ogni gara, invariabilmente, gli urlava "Bibo, fatto pipì?".

Il passo per convertire lo Scarabeo in una moto di serie fu breve, e inaugurerò quella che sarebbe stata la caratteristica peculiare di Aprilia negli anni a venire, ovvero il continuo trasferimento di competenze e conoscenze dalle piste al prodotto di serie.

Lo Scarabeo di serie era bellissimo, specie nelle versioni metallizzate a brillantini: solo noi usavamo nelle piccole cilindrate questa

tecnica, molto costosa, così come valorizzammo il colore nero, allora relegato a tinta "povera". Ripensandoci, già in quell'epoca proponevamo cromatismi fuori dalla norma, e se primeggiammo tra i tanti produttori a noi coevi, alcuni dei quali usavano esattamente gli stessi fornitori, mi sento di dire che fu anche perché le nostre moto erano più belle, più affascinanti ed anche più curate. I telai, ad esempio, li volevo ripassati uno a uno, levando ogni piccola imperfezione. Ricordo che le filettature colorate sui serbatoi venivano fatte a mano da un collaboratore di nome Romeo, un vero artista dal look tipicamente "beat". Ovviamente, tutto ciò era reso possibile dalla passione e dall'amore delle persone che lavoravano con me. Si potrebbe immaginare che Aprilia abbia dovuto superare una difficoltà in più nell'essere dislocata in mezzo alla campagna veneta, lontano dai più popolari fornitori. In realtà, credo che da nessuna parte avrei trovato una manodopera altrettanto motivata, in grado di vivere l'azienda con tale intensità. Costruire moto in una terra contadina era motivo di orgoglio. Per tanti anni fu prassi che le persone andassero a lavorare anche dopo cena se c'erano urgenze: semplicemente, l'ultimo che usciva teneva le chiavi e le riportava al mattino a Toni Pertile. Con il crescere delle dimensioni, ovviamente tale familiarità un po' si perse, ma è sempre rimasto nelle corde di Aprilia quel senso originale di comunità, di amicizia, di abnegazione che ancora oggi mi commuove. Spesso, solo quando una cosa finisce ci si rende conto della sua straordinarietà.





Anche il Colibrì era disponibile in molteplici varianti di colori e personalizzazioni. La versione "Export" raggiungeva prestazioni non indifferenti.





Lo Scarabeo "bambino", il Daniela e alcune biciclette, tra le quali ha grande successo la BMX da cross, una moda importata dagli Stati Uniti e colta al volo da Ivano Beggio.

Riprendendo la narrazione, gli anni Settanta iniziavano per Aprilia con una gamma 50cc completa e moderna e una struttura commerciale agile ed esperta grazie alla sinergia con i precedenti rivenditori di biciclette. A proposito di biciclette, la produzione continuava regolarmente: in particolare, ispirandomi alla nuova moda americana del Bicycle Motocross, pensai l'Aprilia BMX, che ebbe un egregio successo ed i cui proventi furono estremamente utili per fare quadrare i conti del settore moto ed ammortizzarne gli ingenti investimenti. Ricordo che nel 1979 organizzammo al Motor Show di Bologna una sfida tra i migliori crossisti italiani con le BMX Aprilia: per le biciclette fu il canto del cigno, perché dopo poco presi la decisione di concentrarmi solo sulle moto. Chiudere il reparto biciclette, la passione di mio papà, fu doloroso, ma non c'era più spazio nel capannone e il futuro andava evidentemente nella direzione delle moto.

Rispetto alla Suzuki, che rappresentava il mio riferimento in quel periodo, noi eravamo microscopici, ma con la concorrenza diretta italiana (oltre alle citate Malanca ed Italjet, ricordo Ancillotti, Beta, Gori, Testi, TGM, SWM) potevamo giocarcela bene.

Nei primissimi anni del nuovo decennio decisi di investire ancora tutto il possibile nel motocross: oggi questa disciplina è purtroppo marginale, ma allora vantava un seguito straordinario, specie nel nord Italia, dove i crossodromi erano tantissimi e sempre in piena attività. Non a caso, praticamente tutti i costruttori che ho citato vi

partecipavano in maniera più o meno diretta, trovando immediato riscontro promozionale. La nostra arma era ancora lo Scarabeo, che poi si evolverà nella allora imponente cilindrata 125 cc, sempre con motore Sachs in versione competizione e con Morini in quella stradale; addirittura realizzammo uno Scarabeo in scala 1:2 per bambini, penso uno dei primi esempi di minimoto italiana.

In questo periodo mi resi conto che era importante ridefinire il marchio, riguardo al quale avevamo fatto un bel po' di confusione: il grande logo Scarabeo sul serbatoio aveva spesso oscurato quello Aprilia, mentre, dal punto di vista grafico, eravamo passati da un leone frontale stile "Metro Goldwin Mayer" pensato da papà, ad una mia rivisitazione con il felino ritratto lateralmente a fauci spalancate. Forse avevo esagerato, infatti capitava talvolta che i nostri furgoni venissero confusi con quelli del circo e assaliti da ragazzini in cerca di biglietti omaggio.

Affidai perciò ad un piccolo studio di Padova, di cui non ricordo il nome, l'ideazione di un logo che fosse semplice, giovane e dinamico. Furono molto bravi nell'inventarsi la "A" con ali verde e rossa, che da allora omogenizzerà la nostra immagine.

Assieme al leone, scompare anche lo Scarabeo, in quanto le nostre cross e regolarità d'ora in avanti avrebbero utilizzato le più sobrie sigle MX e RX.

Grazie al fuoristrada, l'azienda stava strutturandosi, aumentando gli impiegati e cominciando a realizzare una parvenza di costruzione

in serie. Le moto venivano assemblate su di un banchetto che scorreva in quattro box: verniciatura, ciclistica, ruote e motore. Questa procedura artigianale continuò per le cross fino al 1977, mentre, per i modelli “standard”, tra il 1970 ed il 1971 debuttò la prima catena di montaggio elettrica. Non erano in molti ad averla, e fu un investimento che mi turbò alcune notti. Un altro importante passo avanti lo realizzammo nel 1976 introducendo la cabina di verniciatura automatica: per sperimentarla e fare pratica nella fase iniziale, ogni weekend ricoloravamo nelle tinte più strane i telai delle moto che andavano a correre. Lo stesso anno debuttò il primo banco prova, un Borghi e Saveri.

Questo periodo era caratterizzato da una simbiosi totale tra pista e produzione: le persone che portavano le nostre moto ufficiali a correre ogni fine settimana erano le stesse che progettavano e assemblavano il resto della settimana quelle da consegnare ai concessionari. Molto spesso, memori anche del “caso Strobel”, testavamo i nuovi pezzi e le nuove soluzioni prima in pista: solo se si dimostravano abbastanza resistenti e performanti, le trasferivamo sulle moto per i clienti. Le corse sono una scuola indispensabile per imparare a progettare buone moto, a rispettare i tempi, a controllare la qualità dei materiali. Non a caso la nostra pubblicità dell'epoca citava “Gara dopo gara, per darvi una moto vincente”, ed era assolutamente la verità.

Durante questo periodo ebbi anche l'opportunità di conoscere il mio idolo, Giacomo Agostini. Quando mi telefonò, pensai allo scherzo di

qualche amico buontempone. Invece era proprio lui! Ci incontrammo e mi chiese se potessi fornire una moto al fratello Felice, che correva nel cross. Organizzammo un test, al termine del quale ci mettemmo d'accordo e gli concedemmo un nostro mezzo. In realtà si trattò di una messa in scena per darci un tono professionale, in quanto non avrei mai rifiutato un piacere al grande “Ago”, neppure se il fratello fosse stato un paracarro. Non ricordo le ragioni, ma il sodalizio durò poco: in ogni caso, Felice, che aveva molto talento, si mise poi in ottima evidenza con l'Aspes, di cui divenne portacolori e testimonial pubblicitario, prima di passare alla pista, dove finì schiacciato dal cognome troppo ingombrante.





La statua di Arnaldo Pomodoro dedicata dal Comune di Noale ad Alberto e Ida Beggio.









*Ivan Alborghetti, campione italiano 125 e 250 del 1977 guida con il classico stile aggressivo la sua MX 125.*



# Ivan il terribile

Cresciuti da un punto di vista tecnico ed economico, nel 1976 potemmo permetterci di ingaggiare Ivan “il Terribile” Alborghetti, probabilmente il più popolare crossista italiano del tempo; bergamasco alto, simpatico, funambolico, era molto apprezzato anche dalla Hiro, nostro nuovo fornitore di motori. Sachs non riusciva più a soddisfare le nostre richieste, e di conseguenza optammo per questa giovane azienda fondata da Andrea Mosconi, brillante ex pilota che vantava anche trascorsi di costruttore motociclistico con la “Eurocross”. Come noi, ricordo fecero TGM e Ancillotti.

Fu una ottima scelta, in quanto i motori Hiro (che avevano la particolarità molto utile in fuoristrada di potere essere avviati anche con la marcia inserita) si rivelarono moderni e potenti e ci accompagnarono fino al 1984.

Tornando ad Alborghetti, era il nostro primo pilota professionista (il suo stipendio equivaleva circa a quello di quattro operai) e come tale sempre si comportò, aiutandoci nell'evoluzione della moto e regalandoci, nel 1977, la grande gioia del doppio titolo italiano 125 e 250, conquistando anche dei buoni punti iridati: il sesto posto nel mondiale 125 del 1978 rappresentava il miglior risultato di un pilota italiano fino ad allora.

Di Ivan ricordo la straordinaria meticolosità nella preparazione della moto: tutto doveva essere perfetto e curato, e lui stesso si teneva in perfetta forma con anche l'aiuto di un fisioterapista. In un mondo ancora ruspante, il suo modo di approcciare le gare rappresentò

un deciso cambio di passo. Nel 1979 sostituimmo Ivan Alborghetti con Corrado Maddii: non rammento precisamente le ragioni, ma in un mercato così ricco e vivace la giostra dei migliori conduttori era continua. Anche di Maddii, che ci portò al titolo italiano 250 del 1981, ho straordinari ricordi professionali e personali: era un pilota meno funambolico di Alborghetti, ma altrettanto lucido ed efficace. Dal punto di vista umano, un gran signore con cui si instaurò un rapporto di amicizia. Maddii condivideva la trascinate passione per la moto con quella per la sua azienda agricola toscana, ancora oggi da lui gestita con soddisfazione. Ricordo che il suo giovane meccanico era Mauro Noccioli, destinato a diventare bravissimo responsabile tecnico di molti nostri piloti ufficiali, da Biaggi a Rossi a Capirossi. Con l'arrivo di Maddii cambiò anche il carattere delle nostre moto: Alborghetti, più aggressivo, cercava soprattutto i cavalli, mentre Corrado privilegiava la rotondità di funzionamento.

Grazie a Maddii conquistammo anche il titolo nazionale 1980 con la MX 500. Per affrontare la categoria regina approntammo inizialmente un motore Hiro 250 maggiorato a 255cc, dato che il regolamento consentiva cilindrate da 251 a 500 cc. La moto non andava male, e vincemmo una gara chiamata “Trofeo d'Inverno”, ma il gap di potenza era incolmabile. Decidemmo quindi di modificare in fretta il telaio e ci incastrammo, tale e quale, un motore Yamaha 500. In questa nuova configurazione debuttammo a Maggiora, ed il nostro pilota girò tre secondi più veloce del migliore avversario, aggiudicandosi la gara

per distacco. Non l'ho mai sentita come una vittoria di cui andare troppo orgoglioso, però, ad onore del vero, l'utilizzo di propulsori giapponesi su ciclistiche italiane era abbastanza diffuso nella 500: TGM, ad esempio, montava un Suzuki.

A tal proposito, nel 1979 e nel 1980 come pilota ufficiale, primo straniero della nostra storia, avemmo... Torao Suzuki. Dopo essere stato vicecampione mondiale 125 nel 1973 come ufficiale Yamaha, ci aveva timidamente chiesto, tramite un comune amico italiano, una moto. Erano in molti a proporsi, ma tra tutti scegliemmo lui, in buona parte per il suo cognome: "Suzuki su Aprilia" suonava troppo forte! In realtà Torao era un buon pilota (oltre che un valido pugile, disciplina che riteneva molto utile come preparazione alle gare), capace di concludere il mondiale 1980 con un onorevole sesto posto. Su di lui cito un simpatico aneddoto riferito da Franco Frison, che a quei tempi si occupava di cross. Un giorno Torao prese una bomboletta spray nella zona verniciatura e scrisse degli ideogrammi sul muro. Allora, nel caos che contraddistingueva l'azienda, la cosa passò inosservata, anche perché il muro dopo poco venne ricoperto da cartongesso. A inizio anni 2000, nel corso di una ristrutturazione, quella scritta tornò alla luce: curiosi, ce la facemmo tradurre. C'era scritto "Aprilia. Dove tutto è possibile!", il nostro slogan dell'epoca. Dopo Torao arriveranno molti altri giapponesi a guidare le nostre moto, ognuno dei quali mi ha lasciato un ottimo ricordo sia dal punto di vista dell'impegno professionale che della dedizione personale. Mi

spiace che oggi la scuola dei piloti nipponici non sembri più in grado di produrre i tanti funambolici fuoriclasse di un tempo.

Nel 1981, per completare il nostro schieramento con le ruote tassellate (alla cui squadra si era aggiunto come pilota ufficiale Fabrizio Pirovano, talento che poi sboccherà in superbike), debuttammo anche nel trial, specialità che viveva un momento di entusiasmo e popolarità (le gare venivano addirittura trasmesse in televisione), presentando la TL320, sempre motorizzata Hiro, e la TL50 con un Minarelli.

A titolo di cronaca, in quel periodo producevamo anche degli onesti ciclomotori, tra cui ricordo i "tuboni" Under 18, Under 21 e Filo. Avevamo anche un Ciao in salsa veneta, il Partner, elegante e molto minimalista, che raggiunse un discreto successo in ambito locale, anche se, a causa della costruzione completamente artigianale, non riuscivamo ad offrirlo ad un prezzo competitivo. Di questo cinquantino ricordo una edizione speciale che battezzammo "Golden Partner" caratterizzata dalla colorazione nero e oro che richiamava senza alcun ritegno quella delle Lotus "John Player Special" di Mario Andretti e Ronnie Peterson. Senza internet e social media, queste "ispirazioni" artigianali erano molto frequenti e passavano quasi sempre inosservate a chi avrebbe avuto ragione di sentirsi copiato.



In senso orario dall'alto: Scarabeo 50 1976, MX 125 Replica Alborghetti 1976, RC 50 1978 e RC 50 1980.





Da sinistra, una foto pubblicitaria, il salto di una MX 50 con motore Sachs e il furgone Aprilia in attesa di salpare dalla Svezia per il Gran Premio di Finlandia.





*Due immagini di Maddii con la Aprilia 500 del 1980; con il numero 12 Torao Suzuki nel 1979 con il 250cc maggiorato per gareggiare negli internazionali 500cc.*





*Loris Reggiani in piena velocità nella prima stagione mondiale di Aprilia in classe 250.*



# Il richiamo dell'asfalto: ST 125 e Grand Prix

L'Italia di quegli anni era un Paese bellissimo, dove si respirava entusiasmo e voglia di fare; il benessere era diffuso e le persone, tutte, coltivavano una grande fiducia nel futuro. In questo clima io avevo maturato la convinzione che il mercato delle due ruote fosse alle soglie di un epocale "boom", dove protagoniste sarebbero state nuove bellissime moto pensate per soddisfare l'esplosivo desiderio di apparire alla moda e divertirsi.

Ecco perché decisi di costruire una 125 stradale che fosse affascinante, moderna, veloce e ricca: doveva sembrare almeno una 350 Gran Turismo, con soluzioni innovative ed un cruscotto da "tourer". Era la ST 125, che presentammo al Salone di Milano 1982: nacque dalla competenza acquisita nel cross, utilizzando il sofisticato ed innovativo monoammortizzatore APS (Aprilia Progressive System) e il motore Hiro ad ammissione lamellare depotenziato, ma si trattava al 100% di una moto da asfalto (non a caso, ST era proprio abbreviativo di Strada), progenitrice di quella stirpe delle ottavo di litro Aprilia che scriverà la storia. Ricordo che insistetti per avere una unica chiave che comandava quadro elettrico, serbatoio, bloccasterzo e sella, come nelle ammiraglie più prestigiose del tempo.

Con la ST iniziò la consuetudine di acquistare tutte le moto della concorrenza, provarle, analizzarle e smontarle pezzo per pezzo. Ad esempio, ricordo che per smorzarne le vibrazioni copiammo i silent block della Laverda LZ. Da allora in poi, tutta l'evoluzione dei prototipi sarebbe sempre passata attraverso un confronto in strada

ed in pista con le moto avversarie dello stesso segmento, fino a che fossimo convinti della validità della nostra proposta.

Nel 1981 Piaggio aveva venduto 110.000 mezzi targati in Italia, seguita da Honda, Cagiva, Moto Guzzi, Suzuki, Kawasaki, Fantic, Laverda, Benelli, Yamaha, Morini, BMW, SWM; noi eravamo ventunesimi con 543 moto, dietro Frigerio, Villa e Malanca. L'anno dopo avevamo scalato tre posizioni, vendendo però solo 521 moto e perdendo quota di mercato, scesa allo 0,225. Grazie alla ST nel 1983 ci portammo nelle prime dieci posizioni con il 2%.

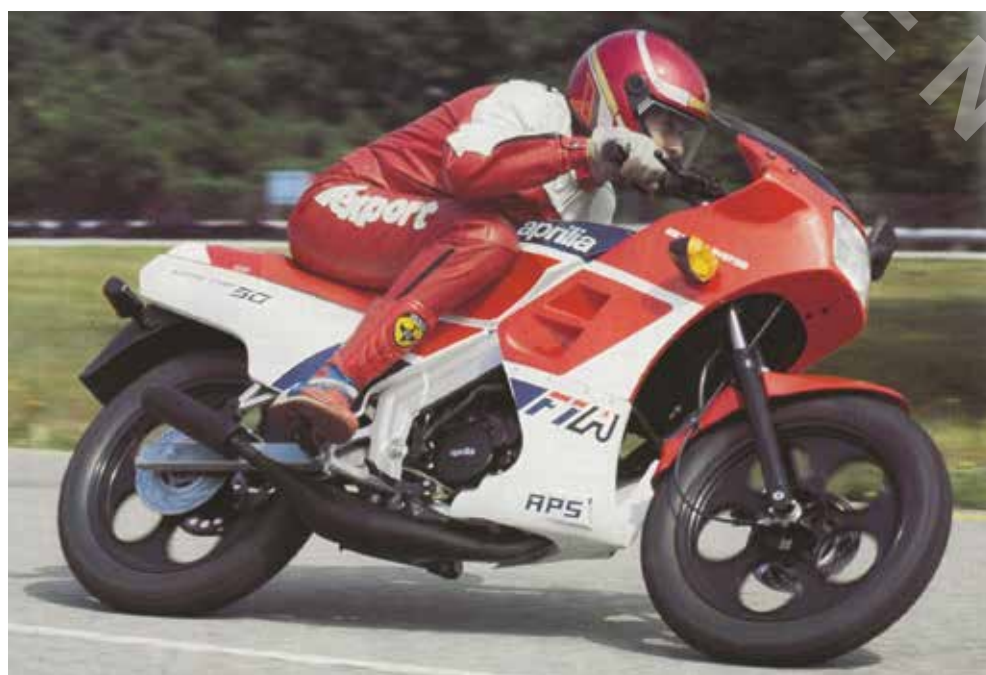
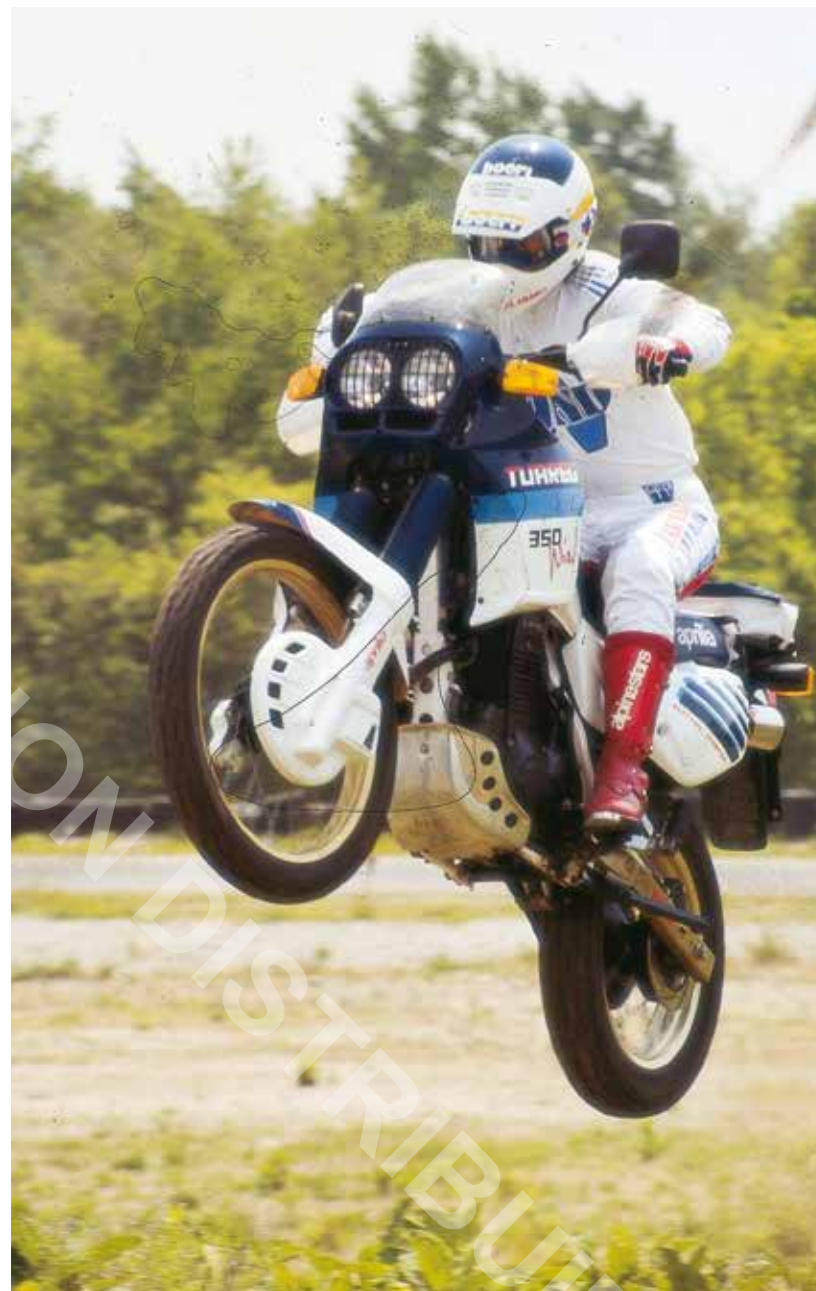
La mia intuizione si era dunque avverata: la nuova generazione impazziva per le motociclette, e noi gli offrivamo le 50 e 125 esteticamente più belle e tecnicamente più evolute del mercato.

Apro una parentesi: quando iniziammo a produrre la ST ci eravamo chiesti perché costasse molto più della Honda 125 costruita ad Atessa. Maurizio Roman e Bruno Luciani, direttore commerciale, decisero di disassemblare le due moto. Ebbene, la ST era composta da 400 pezzi, la Honda da soli 180. Tale disparità si spiegava solo in parte con il fatto che la nostra fosse più curata: nelle zone meno visibili, la giapponese era infatti decisamente "tirata via". Però non potevamo che inchinarci di fronte alla razionalità progettuale dei nipponici, cui decidemmo di ispirarci, ad esempio sostituendo dove possibile il metallo con la plastica, più economica e duttile. Non solo, ma capimmo anche che per imporci, specie nei mercati esteri privi di barriere protezionistiche (a quei tempi le importazioni di moto



La splendida AF1 Project 108 in colorazione Replica.





La ST, progenitrice di tutte le Aprilia 125, un salto della Tuareg 350 Wind e la AF1 50cc.



giapponesi di piccola cilindrata erano sottoposte a molte restrizioni commerciali), avremmo dovuto compensare il maggior prezzo con una dotazione ed un look eccezionali.

Nel clima di crescita economica allora imperante, i papà sembravano ben disposti a staccare assegni più sostanziosi a fronte di evidenti particolarità tecniche, come, ad esempio, l'avviamento elettrico. Sulle piccole cubature la pedivella andava benissimo, ma il pulsante "start" conferiva quella esclusività per cui si era disposti a pagare di più. Non solo, ma per la stessa ragione ci accorgemmo anche dell'importanza delle dimensioni nella percezione del valore: di conseguenza, le nostre moto crebbero in volumetria con serbatoi e sovrastrutture imponenti. Il successo travolgente della ST, che vendette più di tutte le nostre fuoristrada messe assieme nonostante il prezzo non certo popolare di 2.500.000 Lire, segnò per me uno spartiacque: dovevamo sganciarci dal cross ed impegnarci con tutte le nostre forze nelle gare di velocità in pista per trarne competenze tecniche e pubblicità.

Come ispirato dal destino, venne a trovarmi Michele Verrini, nostro concessionario di Firenze e uomo di lunga esperienza nel settore. Mi portò dei bozzetti di una GP 250 motorizzata Rotax ed anche il pilota, Loris Reggiani, di cui era grande amico. Loris aveva corso e vinto gare nel mondiale 125 con la Minarelli, ma nel 1982 era incappato in una catastrofica stagione con la Suzuki di Gallina in 500, smarrendo poi il bandolo della matassa tanto da temere di dover abbandonare le corse.

Valutammo il costo di realizzare la moto e farla correre in circa 350 milioni di lire, investimento incredibilmente impegnativo che presupponeva una grande dose di ottimismo: se per caso le vendite avessero rallentato, ci avrebbe trascinato nel baratro.

L'incertezza durò poche notti agitate, poi presi quella decisione che in realtà già da subito avevo nel cuore: ci saremmo dedicati anima e corpo alla velocità in pista.

Nel frattempo, gran parte dei nostri concorrenti erano in difficoltà: Ancillotti, Aspes, Malanca, Moto Gori, SWM, Testi, TGM non seppero seguire il cambiamento e, tra il 1984 ed il 1986, chiusero tutte i battenti. Molti dei loro geniali ed appassionati tecnici vennero assorbiti in Aprilia, costituendone l'ossatura e contribuendo ai successi futuri. In particolare, la repentina e sorprendente scomparsa di SWM ci aprì le porte di una collaborazione con Rotax, che ci accolse quali clienti in loro sostituzione.

Con la casa austriaca, dove troveremo sempre tecnici appassionati e grande disponibilità, nacque un rapporto straordinario, che ci avrebbe portato in poco tempo ad avere, oltre che le moto da gran premio, tutta la gamma targata spinta dai loro propulsori, raggiungendo l'apice nella progettazione congiunta del bicilindrico 1000 cc. A questi anni ed all'accordo con Rotax possono essere ricondotte le radici della "fabbrica flessibile" o "azienda a rete", filosofia che ci contraddistinguerà e sarà anche oggetto di importanti studi universitari.

In azienda c'erano progettazione, ricerca, collaudi e marketing, mentre tutta la componentistica veniva realizzata presso fornitori qualificati pienamente integrati nel processo produttivo fin dalle fasi di progettazione. Si trattava della prima applicazione nel settore dell'alta tecnologia di un metodo largamente usato nella manifattura veneta che permette una crescita molto più veloce e ponderata, a fronte di margini di guadagno inevitabilmente inferiori.

Ebbi a definire questo sistema "olonico", termine che indica una realtà flessibile che detiene all'interno la parte più nobile, ovvero la conoscenza, e delega all'esterno il resto.

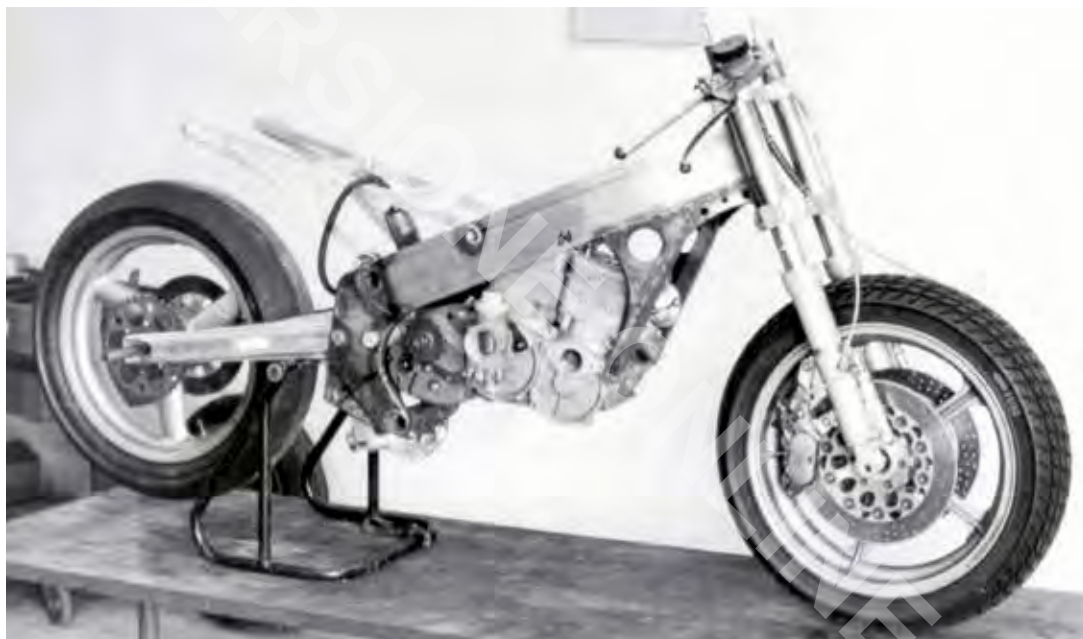
Tale filosofia si rivelò vincente sotto molti punti di vista, consentendoci di ridurre drasticamente i tempi di realizzazione di un nuovo modello e mettendoci quindi nella condizione di proporre mezzi sempre nuovi ad una clientela affamata di novità. In pratica, il ciclo di vita medio di una moto poteva passare da cinque anni a 24 mesi, rendendo più facile l'introduzione puntuale dei vari "model year".

Per gestire al meglio tale complessità, fummo tra i primi a sviluppare un software precursore degli attuali pianificatori di progetto, introducendo piani di lavoro, flussi, diagramma di Pert e di Gantt, oltre alla figura del Program Manager che affiancava il classico Capo Progetto. Tutto ciò volto ad ottenere la migliore sincronizzazione delle fasi progettuali e costruttive ed integrare al meglio il lavoro di Aprilia con quello dei suoi fornitori.

Quando, abbagliati dai grandi successi commerciali, rinnegammo

questa filosofia, ad esempio con lo stabilimento di San Marino destinato a produrre i nostri motori 50cc, ne pagammo le conseguenze. La GP 250, con telaio in alluminio stile "Deltabox" vagamente ispirato alla Kawasaki e motore Rotax bicilindrico in tandem con ammissione a disco rotante, debuttò in Sudafrica il 23 marzo 1985 con un buon dodicesimo posto. Io mi ero subito innamorato di questa moto che con la grande "A" ed il tricolore portava nel motomondiale quell'esplosione di tinte che iniziava a contrassegnare anche le nostre stradali e che nel proseguio della stagione supererà tutte le aspettative. A fine anno Reggiani fu infatti ottimo sesto dietro solo a tre Honda (il mondiale venne dominato da Freddie Spencer, che si aggiudicò anche la classe 500, ultimo pilota a riuscire nell'impresa della doppia vittoria in stagione) e due Yamaha, nonostante avesse saltato tre gare per una lussazione all'anca rimediata in Belgio. A Rijeka, gara di metà stagione, salimmo sul terzo gradino del podio e ripetemmo lo stesso risultato nella prova di chiusura a Misano, ma con tutta un'altra valenza: Reggiani rientrava dopo l'infortunio, camminava con le stampelle e doveva essere letteralmente caricato di peso dai meccanici sulla moto. Oggi non avrebbe mai avuto l'ok dei medici. Si qualificò incredibilmente terzo in griglia, ma il problema era quello dello start, che allora avveniva a spinta: difatti al termine del primo giro transitò tra gli ultimi, per poi iniziare a rimontare furiosamente, sicuramente una delle prestazioni più epiche della sua carriera.

Certo, Misano era la gara di casa di Loris, ma riflettei che con questa



*La nascita di un mito: evoluzione della prima GP 250.*





moto e questo coraggioso pilota l'anno successivo avremmo potuto ottenere sorprendenti risultati.

Il 9 giugno, oltretutto, ci eravamo imposti a Monza in una prova di campionato italiano, con Reggiani che precedette Maurizio Vitali e Fausto Ricci: la prima storica vittoria della nostra nuova carriera nella velocità!

Ma le competizioni motociclistiche sono per definizione legate all'imprevedibile, e tutti i miei sogni svanirono con il terribile incidente di novembre. Loris nel pomeriggio sarebbe dovuto venire a Noale per perfezionare il contratto; stava allenandosi con una moto da "short-track" quando gli si ruppe l'unico freno posteriore, finì in mezzo alla via Emilia e un camion lo travolse. Nella mala sorte fu estremamente fortunato a rimanere vivo, ma bacino rotto in tredici pezzi e tibia e perone fratturati in più punti compromisero completamente la sua stagione 1986. Senza Loris lo sviluppo invernale della moto si interruppe e con Stefano Caracchi e il tedesco Manfred Herweh non andammo al di là di qualche sporadico piazzamento. Per inciso, il contratto lo firmammo ugualmente, dimezzato a 50 milioni di lire: Loris era parte della famiglia e continuavamo a credere in lui.

Nel 1987, grazie anche alla collaborazione con il bravo e appassionato ingegnere olandese Dolph Van der Woude, allestimo una moto straordinaria, bellissima, e capimmo già dai test che imporci in un Gran Premio non sarebbe più stato un sogno. Loris, per fortuna pienamente (e miracolosamente) ristabilito dopo le sofferenze

dell'anno precedente, centrò la pole a Monza, quarta prova della stagione, dove si ritirò, poi arrivò secondo nelle gare successive di Salisburgo e Rijeka ed ancora a Brands Hatch, in questa ultima occasione, rallentato da una tuta troppo stretta, a meno di due decimi dalla Honda di Anton Mang. Meglio così, perché la prima vittoria potemmo festeggiarla a Misano, il 30 agosto, davanti al nostro pubblico, con ampio margine su Luca Cadalora. Fu uno dei giorni più belli ed indimenticabili della mia vita: il sogno di bambino si stava realizzando. Mi sorpendo ancora oggi a tornare spesso con il pensiero a quella giornata magica, che così tanto ha significato nella storia mia e dell'Aprilia: avevamo vinto un Gran Premio, battuto le case giapponesi, era un segnale importante per il proseguo della nostra avventura.

Quello di Loris non fu però il primo Gran Premio iridato vinto da una Aprilia, perché il 26 giugno Diego Bosis si era magnificamente aggiudicato la prova statunitense del mondiale trial con la nostra TX 311 M ufficiale; il fortissimo e tenace bergamasco fu protagonista di una annata straordinaria, conclusa come vicecampione alle spalle di Jordi Tarres, risultato che ripeterà nel 1990. Voglio ricordare con affetto Diego, purtroppo prematuramente scomparso, perché, oltre a darci il nostro primo titolo italiano trial, ci portò tanta competenza e tanto entusiasmo, oltre ad essere con la sua simpatia un grande uomo squadra. Insomma, in quel periodo tutto andava in maniera straordinaria: nel 1987 producevamo ormai circa 35.000 moto, ed in

cinque anni avevamo decuplicato il fatturato, superando di slancio la simbolica quota di 100 miliardi di lire (equivalenti a circa 51 milioni di euro). Il tutto rigorosamente in un regime di autofinanziamento: partendo dal patrimonio lasciato da papà, avevo sviluppato l'azienda senza mai entrare una volta in banca. Bei tempi!

Anche nelle piccole cilindrate facevamo moto speciali: la AF1 (la sigla stava semplicemente per "Aprilia Formula 1") 50 del 1986 aveva un telaio a doppio trave diagonale, frenata integrale a disco, piastra forcella in lega leggera, strumentazione completissima, avviamento elettrico. La sorella maggiore AF1 125 "project 108" del 1987 è stata la prima moto europea in assoluto con sospensione posteriore monobraccio di serie, cui abbinava forcella a regolazione idraulica "anti-dive"; il suo Rotax con valvola allo scarico RAVE (Regulation Aprilia Valve Exhaust) la spingeva fino a quasi 160 Km/h.

Riguardo il monobraccio, Honda minacciò di farci causa sostenendo avessimo copiato un suo brevetto: la prospettiva di essere chiamati in giudizio da un colosso ci spaventava. Nella nostra memoria difensiva credo fu decisivo ricordare che il Guzzi Galletto del 1950 già adottava un sistema per certi versi simile. La cosa, grazie al cielo, finì lì, con un doveroso ringraziamento alla genialità di Carlo Guzzi! In un panorama di grafiche prevalentemente monocolori, noi proponemmo, per primi, colorazioni ardite, senza mai dimenticare la versione "replica Reggiani": a quei tempi nessun altro costruttore riproduceva così fedelmente architettura ed estetica della moto da

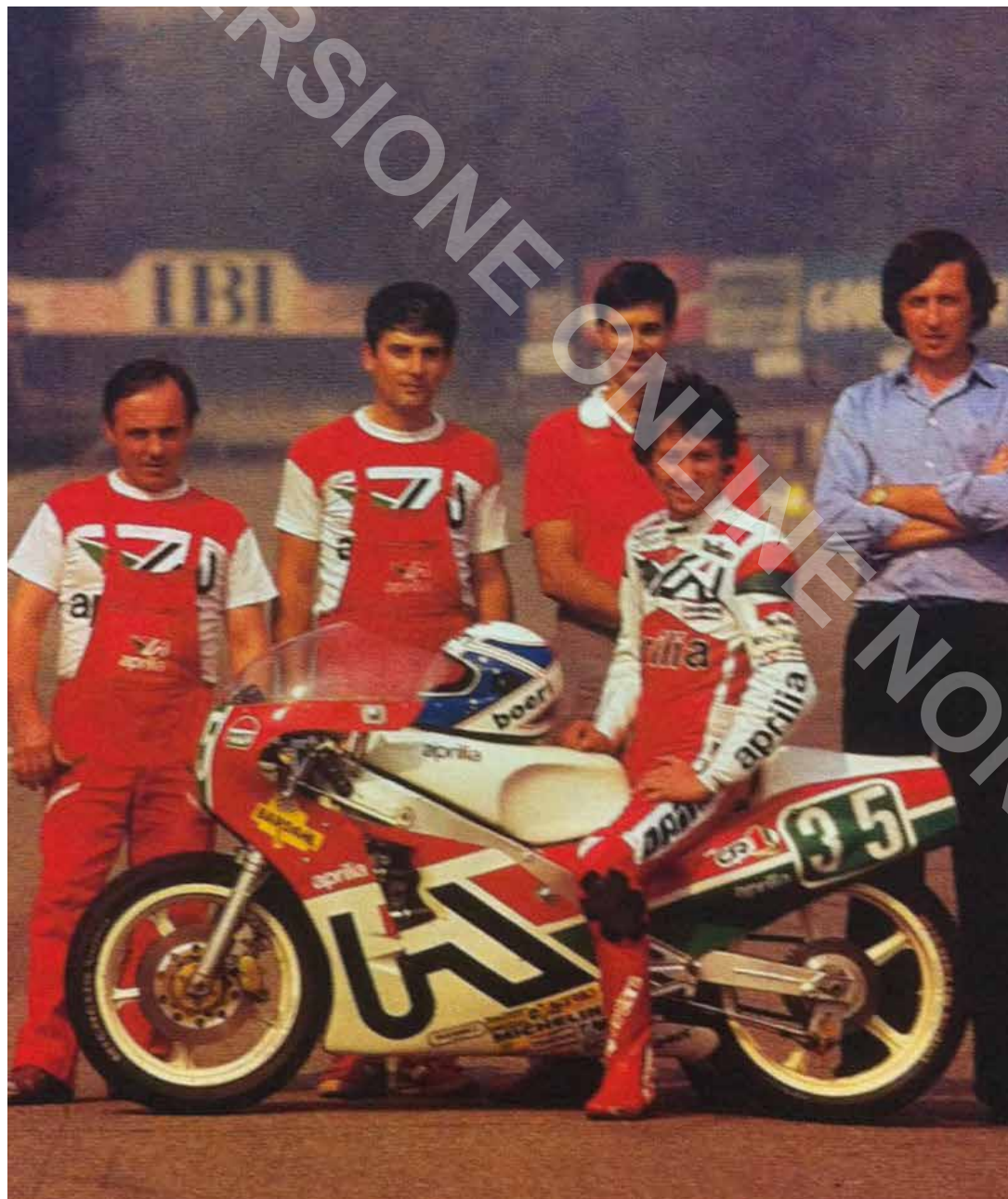
corsa, se non in costose serie speciali. A tale proposito, fu importante la collaborazione che iniziammo con lo studio di Franco Giacometti: lo scovai chiedendomi chi realizzasse le coloratissime livree che Benetton stava utilizzando nel neonato team di Formula 1.

Ricordo che già a quei tempi tutte le nostre grafiche venivano testate sul campo, con sondaggi effettuati nelle zone più frequentate dai ragazzi a Padova. Del resto, eravamo un marchio giovane, senza blasone, che si rivolgeva ai giovani, e quindi più di ogni altro dovevamo intercettare le nuove tendenze ed i nuovi gusti.

La stessa superiorità tecnica delle stradali la si trovava negli enduro ET 50/ETX 125, che traevano spunto dal nostro nuovo impegno nei raid africani con Andrea Balestrieri e Beppe Gualini.

Durante il 1985 ci eravamo anche affacciati nelle cilindrate superiori con la ETX 350, prima quattro tempi Aprilia, motorizzata da un Rotax quattro valvole. Nel progettare la nostra "ammiraglia" intuimmo che il pubblico, pur gradendo ancora le forme di derivazione crossistica, era ormai orientato verso un uso stradale della moto, spesso addirittura cittadino. Di conseguenza, svilupparammo la ciclistica in questa direzione e scegliemmo grafiche eleganti, che trasmettessero all'utente l'idea di mezzo affidabile e civile. Questa strategia ci permise di avvicinare anche molti clienti "adulti" che, spinti dalla moda, acquistavano la loro prima due ruote. Al tempo stesso, per mantenerci fedeli agli utenti più specializzati, presentammo la Tuareg, caratterizzata dal grande serbatoio "africano", dotazione più curata





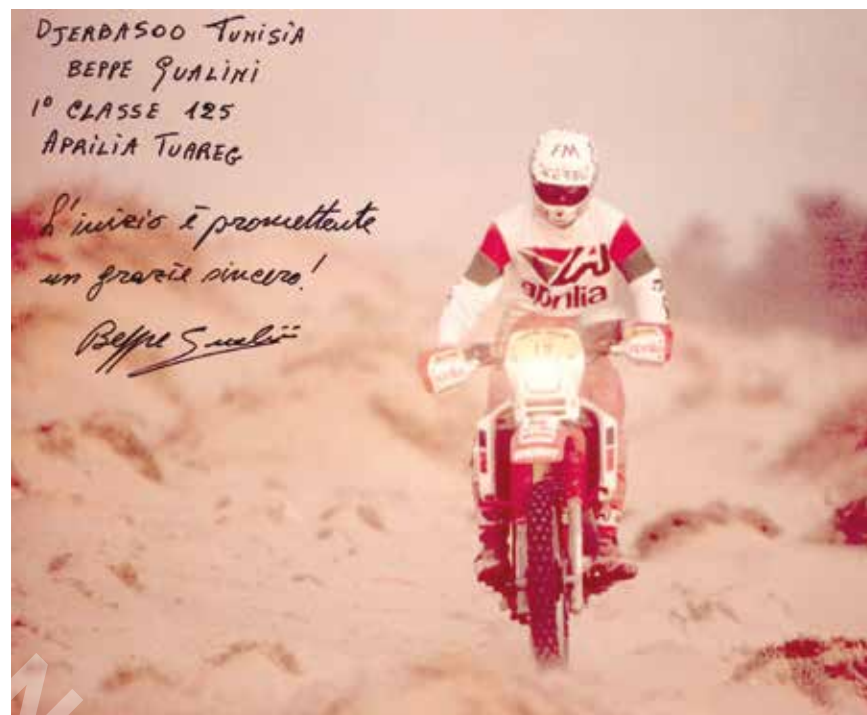
*Il Team Aprilia capitanato da Michele Verrini, con tanto di parco mezzi.*





*Un giorno indimenticabile nella storia della casa di Noale, il 30 Agosto 1987.*





La prima vittoria iridata di Aprilia in assoluto è però di Diego Bosis, nel Gran Premio degli USA Trial con la TX 311 M.  
Tra i portacolori Aprilia nei raid anche Beppe Gualini, il cui lavoro contribuisce al miglioramento delle ETX e Tuareg stradali.



e colori vistosi. Per chi invece voleva correre seriamente, ecco la Tuareg "Rally" 125 e 250, priva di avviamento elettrico e miscelatore, con carburatore Dell'Orto PHBE da 34mm (34 e 45 cv le potenze), road book sul manubrio e possibilità di acquistare a parte un valido kit competizione.

Io, in verità, avevo proposto come nome "Sahara", ma Bruno Luciani avanzò quello "Tuareg", che piacque decisamente di più in un sondaggio interno e venne scelto.

Come curiosità, ricordo che Volkswagen ad inizio anni 2000 ci chiese l'autorizzazione per battezzare similamente il suo primo SUV, che ovviamente concedemmo volentieri... ottenendo un apprezzato sconto sulla nostra flotta aziendale.







*La AF1 Sintesi: una nuova frontiera nel mondo delle 125 stradali!*

# Espansione travolgente

La travolgente crescita produttiva, con ritmi di +50% all'anno, paradossalmente mi impediva di godermi il successo, preso come ero a destreggiarmi nei problemi che sorgevano quotidianamente, il principale dei quali riguardava le linee di assemblaggio: per quanto continuamente aggiornate, erano perennemente sotto stress. Ogni spazio libero dell'azienda lo riempivamo con una piazzola produttiva. A tormentarmi le notti c'era anche la necessità di creare una rete di assistenza adeguata: le nostre moto erano abbastanza affidabili per gli standard del tempo, ma soffrivo nel pensare che qualche cliente potesse trovarsi abbandonato. Devo ammettere che su questo fronte, nonostante tanti sforzi e l'assunzione di manager esperti, siamo negli anni sempre rimasti un passo indietro rispetto a quanto avrei voluto. In più, dovevamo costruire una rete estera: quando era possibile, anche a costo di partire da zero, preferivamo affidarci ad una persona dell'ambiente che avesse reputazione di seria ed appassionata: fu il caso ad esempio di Gaston Rahier, fortissimo crossista e futuro vincitore di varie Parigi-Dakar, che divenne nostro importatore per il Benelux nonostante credo non avesse mai corso su di una Aprilia. Nei rari momenti di tranquillità in cui mi soffermavo a riflettere, ero stupito di quanto la realtà stesse sovrapponendosi ai miei sogni giovanili, interrogandomi con preoccupazione se il futuro avrebbe continuato a svolgerne la trama prevista.

Per quanto riguarda la concorrenza, l'avversaria più diretta era sicuramente la Cagiva. Claudio Castiglioni, suo fondatore assieme al

fratello Gianfranco, aveva una storia simile alla mia, trascinato dalla enorme passione per le moto a ripensare l'azienda paterna, rilevando nel 1978 l'Aermacchi da Harley Davidson. Nella prima metà degli anni '80, Cagiva riempì l'Italia di SST 125, grazie alla sua gradevole linea americaneggiante e un prezzo d'assalto. Poi arrivarono la Freccia (introducendo la diabolica idea delle 7 marce, tanto inutili quanto affascinanti agli occhi dei giovanissimi) e soprattutto la Mito, che per oltre un decennio sarà la nostra spina nel fianco. Sul fronte enduro presentavano la valida Elefant. La stampa specializzata si divertiva a metterci in contrapposizione ed a lanciare provocazioni. Certo, non mancarono le punzecchiature reciproche: lui sostenne che le Aprilia vincevano in "Formula 2", io che conduceva il suo business "in controsterzo". Ma in realtà la stima tra me e Claudio Castiglioni è sempre stata reciproca: pur con caratteri e modi molto diversi, il nostro obiettivo comune era costruire delle stupefacenti moto italiane che facessero sognare gli appassionati, entrambi convinti che l'esperienza delle competizioni fosse a tale fine essenziale. L'impegno di Cagiva in 500 e nella Parigi Dakar è stato coraggioso e straordinario, e nonostante fosse la mia più temibile concorrente, tifavo assolutamente per lei.

La prematura scomparsa di Claudio mi ha molto addolorato, il motociclismo deve moltissimo alla sua passione ed alla sua fantasia: aveva un grande cuore ed un coraggio da leone.

Anche Gilera produceva ottime 125, sia sportive che enduro, ed in





*Ivan Palazzese, scomparso nel Gran Premio di Germania 1989; sotto, i ragazzi del reparto corse Aprilia.*





Una suggestiva foto dell'impegno Aprilia nelle gare africane: i piloti sono Balestrieri e Zanichelli.



particolare la Northwest si rivelò un best seller. Honda e Yamaha (entrambe assemblate in Italia per via delle normative doganali del tempo) erano ugualmente concorrenti temibili, ma più prevedibili. Proprio l'enorme vitalità del mercato 125 mi convinse nel 1988 ad entrare nel mondiale della ottavo di litro, dove il nostro primo pilota mi sembra fu Corrado Catalano.

Ma quasi più impegnativo del campionato iridato era quello italiano Sport Production 125 riservato alle moto derivate di serie: noi, Cagiva, Gilera, Honda e Yamaha, spesso nascosti dietro a team privati, ci scontravamo all'ultimo sangue. Sicuramente vincere garantiva una buona pubblicità tra gli appassionati, ma era soprattutto questione di orgoglio vedere la propria moto di "produzione" battere la concorrenza. Metto tra virgolette "produzione", perché ricordo gare in cui metà dello schieramento veniva squalificato alle verifiche, team "ufficiali" compresi ...e non avrei messo la mano sul fuoco per il restante cinquanta per cento!

Da queste sfide, veri duelli allo "OK Corral", usciranno presto i migliori piloti italiani, tra cui Max Biaggi e Valentino Rossi.

Parlando di 125, vale la pena ricordare l'evoluzione nel 1988 della AF1, denominata Sintesi, che introdusse la forcella a steli rovesciati, ruote da 17", disco anteriore da 320mm (mai visto su questa cilindrata) ed un telaio aggiornato in estruso d'alluminio con struttura alveolare ancora più leggero e rigido. Il nuovo propulsore Rotax 123 grazie alla valvola RAVE2 è il più potente della categoria, ma ora è anche è

anche più docile ai bassi regimi. Soprannominata "piccola RC30", con riferimento alla spettacolare sette e mezzo Honda cui assomigliava, nonostante la cilindrata ridotta fu senza dubbio una delle moto più tecnologiche presentate in quell'anno. Costava quasi cinque milioni e mezzo di lire, circa il doppio della ST, ma non faceva in tempo ad arrivare dalle concessionarie che era già venduta.

Riguardo le concessionarie, seguendo la filosofia di offrire una immagine che giustificasse il prezzo, ci impegnammo perché i nostri prodotti si presentassero al potenziale acquirente nel modo più spettacolare. Un importante investimento fu introdurre le pedane espositive, che alzavano di 20 centimetri le nostre moto, proponendosi al cliente in maniera più imponente e lussuosa rispetto alla concorrenza. Scoprimmo anche l'importanza delle vetrofanie, che cercammo di realizzare il più tenaci possibili. Fummo inoltre tra i primi a puntare sul Motor Show, che avevamo individuato come la fiera ideale per raggiungere il nostro cliente tipo. Con l'avvento del web il concetto di fiera, che se pensiamo bene è un retaggio del medioevo, sta perdendo importanza, ma in quegli anni rappresentava un momento decisivo. Il Motor Show superava abbondantemente il milione di presenze ed era una straordinaria celebrazione dell'interesse e della passione italiani verso i motori, dove arrivammo ad investire centinaia di milioni di lire per stand galattici. C'era talmente tanta confusione che una volta riuscirono a smontarci e rubarci un impianto di scarico completo da una moto in esposizione. Temo che

l'agonia attuale del Motor Show sia simbolo di un generale calo di passione tra i giovanissimi: il "motorino" non pare più l'ambizione assoluta e totalizzante nella mente del quattordicenne. Sicuramente si sta andando verso un nuovo concetto di mobilità, e magari i miei nipoti non passeranno più attraverso il rito della patente perché avranno mezzi a guida autonoma. Se ci penso, di fronte a questo scenario vengo colto da una certa tristezza...

Il successo commerciale di Aprilia non trovava però riscontro nel motomondiale. Per il 1988 avevamo deciso di progettarci un nostro motore a V, in grado di meglio adattarsi ad un telaio moderno rispetto al tandem Rotax, di cui manteneva comunque molte parti. Prendemmo così un grosso rischio, che si dimostrò azzeccato in prospettiva, ma Reggiani nel 1988 non raggranellò nemmeno un podio, tanto che a fine stagione ci lascia cercando migliore fortuna (che non troverà) in Honda. Con lui se ne va anche Verrini, chiudendo un ciclo importante.

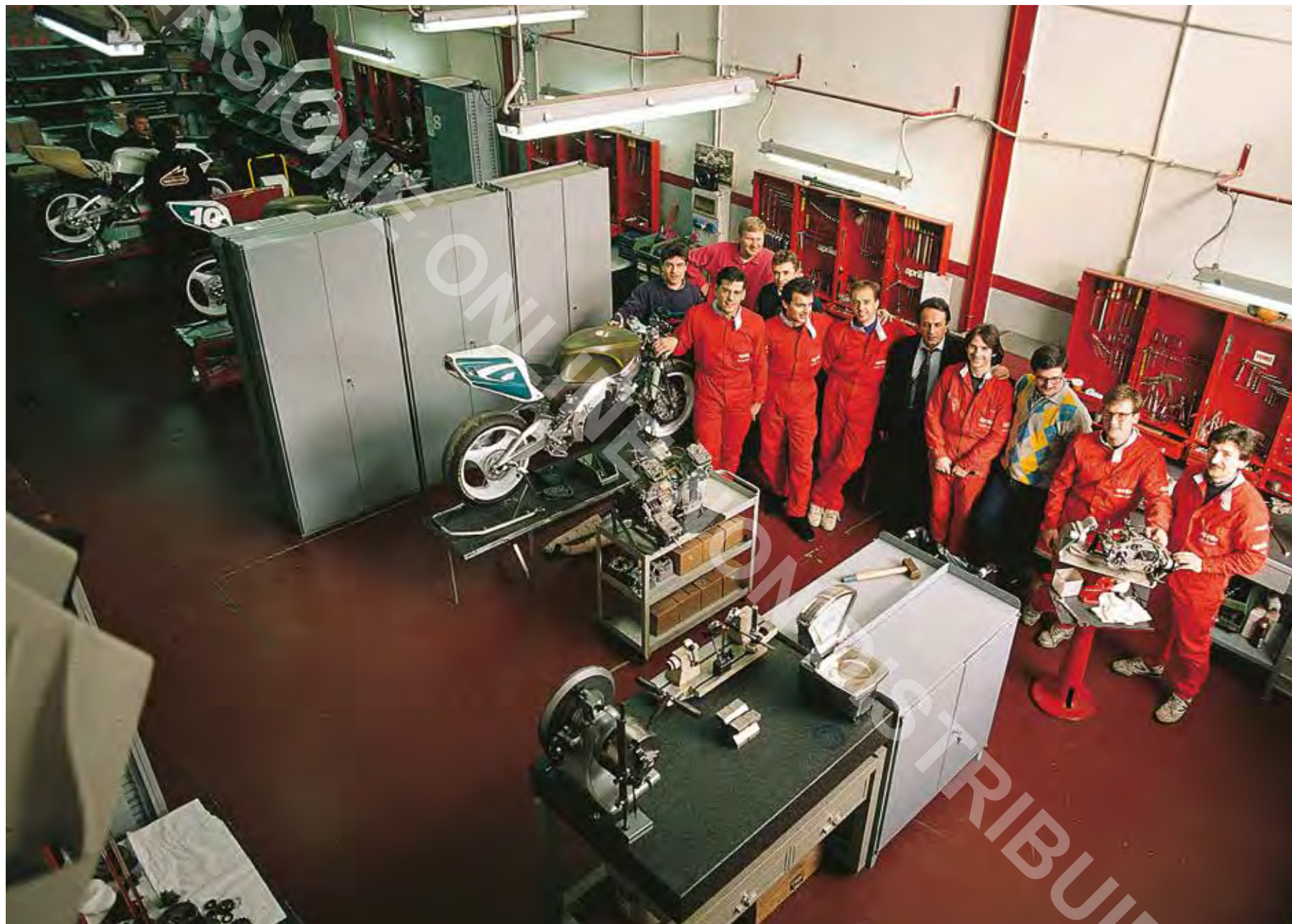
Nel 1989 avevamo molte moto in griglia, con piloti di livello: il belga Didier de Radigues e il venezuelano Ivan Palazzese come ufficiali "interni", Martin Wimmer con il Team Gericke, oltre ai prestigiosi "clienti" il due volte campione del mondo Lavado, Colleoni, Rota, Ricci. La stagione venne funestata dal tragico incidente di Hockenheim in cui perse la vita Palazzese, investito dopo una caduta al secondo giro. Non ci sono parole per descrivere la cappa di tristezza che si abbatté su di noi: per la prima volta le moto non ci regalavano gioia

e passione, ma dovevamo invece confrontarci con il dramma di un ragazzo e della sua famiglia. Tante volte Palazzese ci aveva raccontato la felicità nell'essere finalmente approdato ad una moto ufficiale e l'ambizione di conquistare il cuore dei tifosi sudamericani come avevano fatto i suoi connazionali Cecotto e Lavado. Quando, dopo l'incidente, entrammo per la prima volta nel suo box a Noale, alcune suppellettili caddero senza spiegazione: un episodio indelebile, che interpretai come la disperazione della sua anima di fronte ad un orribile e crudele destino.

Aprilia stava facendosi una ottima fama nel realizzare GP clienti competitive, tanto che nel 1988 trionfammo nell'Europeo 250 con Fausto Ricci e nel 1989 realizzammo la doppietta 125/250 rispettivamente con Gabriele Debbia ed Andrea Borgonovo, ma bisognava assolutamente tornare protagonisti nel mondiale. In quegli anni partecipammo anche con buon successo alle gare africane, compresa la Parigi Dakar, allora una vera avventura, senza navigatori GPS. Come accennato in precedenza, avevo deciso di partecipare alle prime tappe, le più semplici, con una Tuareg.

Ero emozionatissimo per questa avventura, ma purtroppo mi infortunai allenandomi sul greto del Piave. Ricordo ancora oggi con nitidezza il disappunto per l'avventura sfumata. Tra me e me sognavo di sorprendere tutti e arrivare anch'io sulla famosa spiaggia di Dakar. Onestamente, non ce l'avrei mai fatta, e la caduta sul Fiume sacro mi salvò da guai peggiori.





*Ecco il nuovo reparto corse Aprilia capitano da Pernat e Witteveen.*

# Nasce il Reparto Corse

Presi così la decisione di assumere due figure carismatiche per guidare e sviluppare il Reparto Corse, al cui potenziamento avrei destinato una cifra molto importante del nostro fatturato, 10 miliardi di lire.

Come Responsabile Tecnico scelsi Jan Witteveen, quarantaduenne, uomo di grande serietà e carisma a favore del quale deponevano gli eccellenti risultati ottenuti nel cross con Sachs, Simonini, Gilera e Cagiva. Il percorso Gilera-Cagiva l'aveva fatto anche Carlo Pernat, un anno più giovane dell'olandese, che assunsi invece come Direttore Sportivo. Jan e Carlo erano due personaggi straordinariamente diversi per carattere: introverso e di poche parole il primo, spumeggiante ed istrionico il secondo. Non credo siano mai stati tra loro amici nel senso stretto del termine, proprio in virtù del diverso approccio al mondo, e non mi riferisco solo a quello delle competizioni, ma sicuramente con un rapporto di reciproco rispetto hanno costruito per molti anni un binomio di enorme successo, ponendo le basi di quell'Aprilia Racing Department che mieterà decine di titoli iridati.

Chiaramente attorno al duo Pernat-Witteveen giravano tantissimi altri straordinari personaggi, cito ad esempio Jan Thiel, un mago che ci aiuterà dal 1995 a costruire eccezionali due tempi da competizione, e ovviamente Gigi Dall'Igna, il cui talento è oggi noto a tutti gli appassionati. Gigi arrivò giovanissimo in Aprilia, nel 1992, per aiutare Witteveen. Dall'Igna ha carattere, passione, intuizione, esperienza e credo che lasciarlo andare in Ducati sia stato un grosso azzardo.

Personalmente non ho dubbi sul fatto che nei prossimi anni, con il suo metodo e la sua determinazione, saprà portare la "rossa" a lottare stabilmente per il mondiale. Io gli sono molto affezionato, avendo sempre visto in lui, oltre che un tecnico geniale, un ragazzo serio, posato e di parola, e ho sempre gioito delle sue affermazioni. Tra l'altro, mi sono commosso del fatto che lo scorso anno mi abbia citato in una intervista alla Gazzetta dello Sport, nonostante il mio nome sia decisamente "fuori moda" nell'ambiente. Grazie Gigi!

Absolutamente da ricordare poi la famiglia Guidotti, che a cominciare da papà Fabrizio, ex costruttore di moto da cross ad inizio anni '70, ai figli Giacomo e Francesco (entrambi oggi con posizioni di prestigio nella MotoGP) ha contribuito con grande passione e serietà a gestire in pista molte nostre moto, compresa la Superbike. Pur necessitando sempre negli anni di ingenti investimenti, il Reparto Corse riuscì a generare degli introiti molto interessanti di pari passo con il diffondersi delle nostre moto replica clienti. Ad un certo punto, le Aprilia rappresentavano nel Campionato del Mondo e nel Campionato europeo oltre un terzo delle moto in griglia.





*Arriva la Pegaso, ed il mondo delle enduro non sarà più lo stesso.*

# Pegaso, Amico e BMW

Oltre che per la ristrutturazione del Reparto Corse, il 1990 fu un anno memorabile anche dal punto di vista dei prodotti, in quanto presentammo la Pegaso 600 e l'Amico 50. La prima entrava a listino come nuova "ammiraglia" di casa Aprilia, ed era un deciso passo verso la "stradalizzazione" dell'enduro: attorno al vivace monoalbero Rotax quattro valvole avevamo realizzato una ciclistica agilissima, con un vestito realizzato dal compianto Luciano Marabese (uno dei migliori designer motociclistici di sempre, precedentemente autore di tante Gilera tra cui CX e Nordwest) che piacque subito a tutti, caratterizzato dal cavallo alato con la dicitura "The flying Mythos". Questo enduro così originale, che rompeva drasticamente con i richiami alle maratone africane, venne accolto con una certa perplessità, tacciato di non essere né carne né pesce; invece avevamo un'altra volta intuito in anticipo dove stava andando il mercato, e ne vendemmo tantissimi. Ricordo una concitata riunione in cui dovemmo ammettere di non avere la possibilità di fornire ai concessionari che la metà dei Pegaso che desideravano. Per certi versi, ancora più importante fu l'Amico, che segnò l'ingresso di Aprilia nel mondo degli scooter prodotti in grandissima serie. Se in un giovanile viaggio negli USA avevo intercettato la moda delle bici da cross ed introdotto la BMX, durante una trasferta in Giappone mi accorsi che gli scooter avevano ormai tutti telaio in tubi e carrozzeria plastica. Rispetto ad un telaio stampato come quello della Vespa, questa soluzione permetteva di partire con prospettive di produzione flessibili, non necessitando di grandi

investimenti, era meno pesante e più bilanciata per via del motore centrale e consentiva rapide ed economiche modifiche estetiche. Tornato a casa diedi immediatamente istruzioni per progettare un mezzo con queste specifiche, prendendo a riferimento l'Honda Dio. Grazie alle grafiche solari e personalizzate, al valido motore Minarelli (lo stesso del Booster Yamaha) e al prezzo ragionevole, l'Amico ottenne un successo oltre ogni aspettativa. Con l'Amico, ed in seguito i tanti scooter realizzati sulla stessa falsariga tecnica, produzione e fatturato esplosero, portandoci ad un livello che io stesso non avrei mai sognato. Nello stesso anno, oltre alla bella custom Red Rose, tipologia allora indispensabile in ogni gamma che si rispettasse, presentammo l'Europa 50 e 125. Cito questa moto perché, a mio giudizio, rappresenta il primo di una serie di modelli Aprilia che arrivarono sul mercato troppo in anticipo. L'Europa era a tutti gli effetti una bellissima e veloce "naked" su base tecnica AF1, sbarcata sulla terra con almeno cinque anni di anticipo.

Il 1990 ci vede come vendite di targato in Italia al terzo posto dietro solo ad Honda e Yamaha, con circa il 13% del mercato, la 125 Futura è la quarta moto più venduta in Italia (dietro XT 600, NSR 125 F e Dominator); per quanto riguarda l'estetica ed in particolare il design siamo però davanti a tutti, tanto che ricordo la prestigiosa testata Motociclismo parlare del Salone di Milano come "Salone Aprilia", visto che quasi tutti i concorrenti si scatenarono nell'usare tonalità pastello e, in generale, colori fino ad allora impensabili su delle due ruote.





*La struttura tubolare dell'Amico e la Red Rose. Nell'altra pagina il prototipo della BMW F650.*

Da parte nostra, cambiammo ancora il logo, con la scritta in “Helvetica” bianco su rettangolo rosso ideata dallo studio Giacometti: un buon lavoro, che bene si abbinava a diverse tipologie di motociclette, quando invece la storica “A” alata risultava purtroppo spesso ingombrante e difficile da armonizzare.

L'ultimo decennio dello scorso secolo fu di una intensità incredibile e segnò la consacrazione di Aprilia tra le grandi case mondiali. Penso sia dunque meglio seguire due canali di narrazione diversa, prima parlando delle moto di serie e poi affrontando le competizioni.

Un evento che segnò profondamente l'evoluzione di Aprilia fu l'accordo con BMW per co-progettare e costruire a Noale la loro F650. Avevo contattato la casa tedesca per chiederne la disponibilità a fornirci i loro quattro cilindri: ero convinto che noi avremmo potuto valorizzarli con una ciclistica migliore, permettendo così ad Aprilia di entrare nel settore delle “maxi”. Immaginare che BMW concedesse ad una giovane casa italiana l'utilizzo dei propri motori era una follia. Ma la fortuna aiuta gli audaci: durante la loro visita, probabilmente di pura cortesia, erano rimasti molto colpiti dal progetto Pegaso. Così, con mia grande sorpresa, assieme al gentile rifiuto di fornirci i propulsori, arrivò la proposta di realizzare in collaborazione, su base tecnica Pegaso, la loro nuova enduro stradale.

Questa partnership, in cui ebbe un ruolo importante anche Rotax impegnandosi a fornire i propulsori, fu magica: dal punto di vista tecnico ci insegnò moltissimo, a cominciare dai leggendari standard

qualitativi BMW, mentre da quello finanziario fummo miracolati dall'improvviso apprezzamento del marco sulla lira, nell'ordine addirittura del 30%. E dire che io avrei preferito siglare il contratto nella nostra moneta nazionale! A parte probabilmente il mangiarsi le mani per avere insistito sull'accordo in marchi, anche in BMW furono molto soddisfatti, entrando in un segmento per loro inedito con costi di progettazione e industrializzazione molto più contenuti di quelli che sarebbero stati necessari per sviluppare una moto da zero. Ho recentemente rivisto un dirigente BMW che mi ha confidato come da quella esperienza abbiano tratto importanti insegnamenti relativi all'ottimizzazione di progettazione e industrializzazione, con un risparmio valutabile in almeno il 20% rispetto ai loro precedenti standard: come detto, grazie alla nostra struttura con ampio ricorso a fornitori esterni, i tempi di realizzazione Aprilia erano straordinari. Quando, nel 1999, il matrimonio si interruppe, mi risulta che la F650 fosse la BMW fino ad allora maggiormente prodotta nella storia, con oltre 50.000 esemplari costruiti a Noale.

BMW ci aveva proposto di continuare una uguale collaborazione anche per realizzare il loro primo scooter, quello che poi diventerà lo sfortunato C1 costruito dalla Bertone con lo stesso motore Rotax del Leonardo. Mi affidai al consiglio dei miei dirigenti che ritenevano più saggio investire le risorse aziendali in progetti al 100% Aprilia. Del resto, era un periodo in cui ogni cosa facevamo sembrava baciata dal successo, quindi aveva la sua logica rafforzare il brand

occupando nuovi segmenti e cilindrata piuttosto che continuare con una, per quanto prestigiosissima, lavorazione conto terzi. Nel 2005, quando avevo ormai lasciato la Presidenza, si tornò sui propri passi negoziando con la casa bavarese un accordo simile per la serie X, che credo non ebbe neppure lontanamente la stessa fortuna arrisa alla sua antenata. Del resto, raramente cercare di replicare una formula di successo è impresa facile.







*In senso orario dall'alto: RX 125 e Rally 125 del 1990, la Futura e l'incompresa Europa, anche esse del 1990.*





Una splendida RS125 Replica del 1993.





*La favolosa Futura del 1991.*



*Una bellissima Extrema Sport Pro 1994 in colorazione Chesterfield.*





Arriva lo scooter sportivo che mancava: la gamma SR.

# Con SR e Scarabeo la produzione vola

L'Amico, come detto, vendeva molto bene: giocare con i colori delle grafiche come solo noi sapevamo fare ci consentiva di trasformarlo da sobrio mezzo urbano per una clientela matura a modaiolo sbarazzino per le teen-ager. L'apprezzata versione "sport" dedicata ai quattordicenni aveva il disco anteriore e un motore con taratura più grintosa. Erano però maturi i tempi per uno scooter che si richiamasse espressamente al favoloso mondo delle corse. Da questa riflessione nacque lo SR, il primo progettato in ottica nativamente sportiva, con freni potenti, sospensioni a forcella teleidraulica, ruote da 13 pollici (per il prototipo usammo i cerchi della Fiat 500) e colorazioni racing. Fu disegnato dal nostro Pietro Arru, al quale ricordo diedi l'input di fare "uno scooter che assomigliasse il più possibile ad una moto". Sbagliammo il colore del lancio, mi sembra giallo, che non incontrò i favori del pubblico; appena presentammo il Reggiani Replica fu "boom"! Mentre le altre case ci inseguivano sulla strada dei colori mutuati dalle moto ufficiali, noi introducemmo per primi anche il logo del nostro sponsor "commerciale", la "Unlimited jeans". Si trattava di una rivoluzione, perché fino ad allora al massimo si gratificavano gli sponsor "tecnici", ritenendo impensabile dare visibilità ad una azienda extra settore. Invece all'appassionato piaceva la totale identificazione del proprio mezzo con quello del suo pilota preferito, per nulla disturbato dall'essere nel tragitto casa-scuola o nella gita domenicale testimonial gratuito di una casa di abbigliamento, sigarette o birra. Nel caso della Unlimited si trattò di un esperimento, anche perché

questo termine inglese sulle nostre carenature mi piaceva moltissimo, calzandoci a pennello: Aprilia, come detto, viveva un periodo incantato, dove tutto andava bene. Con gli sponsor successivi, invece, il logo sulla carenatura diventò una importante appendice al contratto, garantendoci interessanti guadagni. Insomma, era l'accordo perfetto: l'appassionato voleva assolutamente la moto "Chesterfield" e la Philip Morris ci pagava per farle! Nato nel 1993, lo SR si evolverà fino ai giorni nostri nella tecnologia e nei colori dei piloti ufficiali come un vero testimone del tempo Aprilia.

Contemporaneamente allo SR, progettammo un ciclomotore che per certi versi ne era l'antitesi, lo Scarabeo. Devo ammettere che l'idea che mi portò a concepire un motorino di stile classico aveva anche una motivazione economica: desideravo in gamma almeno un mezzo che non dovesse seguire la ferrea logica del "model year", costringendomi ogni anno a rivederne stile, colori, plastiche e dotazioni. Pensavo, come esempio, alle borse di Louis Vuitton, che una volta disegnate diventavano eterne. La matita cui affidammo questo inedito compito fu quella di Giuseppe Ricciuti, arrivato da noi dopo avere disegnato la bella Laverda 1000 RGS. Nonostante fosse la sua prima esperienza con un ciclomotore, lo declinò magistralmente, creando quello che si definisce "instant classic".

Pur essendo molto brillante e con una ottima tenuta di strada, lo Scarabeo rappresentava una anomalia nel mondo delle ipersportive Aprilia, tanto che presto decidemmo di affidargli uno staff di





*La spumeggiante Antonella Elia è la madrina dello Scarabeo.*





*Le prime tre versioni colori dello SR. Ogni anno si aggiornerà con anche le livree dei piloti ufficiali: qui è Marco Melandri.*



sviluppo dedicato: alla fine, contrariamente ai miei desiderata, anche lui necessitò della stessa dedizione di ogni altro mezzo Aprilia, non tanto in questo caso sul fronte tecnico, quanto di attenzione alla più recente moda o tendenza per mantenerlo l'icona di stile che era immediatamente diventato.

Al momento del lancio, avvenuto alla Borsa di Milano, individuammo una trentina di testimonial tra attori, musicisti e persone dello spettacolo cui regalarlo, trasferendo in campo motociclistico la filosofia pubblicitaria introdotta in quel periodo dalla Lancia Y10 di proporre un mezzo che “piace alla gente che piace”. Grazie ad una serie di accordi con queste star e alla collaborazione di Lele Mora, allora indiscusso “trendsetter” nella “Milano da bere”, riuscimmo a fare apparire lo Scarabeo su molti giornali di attualità e gossip, contribuendo a diffonderlo tra un pubblico non specializzato. In particolare, a Roma, ad un certo punto sembravano esserci solo Scarabeo, e spesso i ragazzi si scambiavano lo scudo tra loro creando nuovi mix cromatici.

Come chiamarlo, lo decidemmo tramite un concorso tra i dipendenti. Coinvolgere il più possibile tutti i collaboratori è sempre stata una caratteristica del mio essere imprenditore: all'interno di una azienda la creatività non è esclusivamente in capo al titolare od ai suoi dirigenti, ma è diffusa in ogni persona, si tratta solo di stimolarla ed ascoltarla. Molte innovazioni, anche estremamente importanti, riguardanti tanto la tecnica delle motociclette quanto le procedure

aziendali sono arrivate seguendo questa strada. Enzo Ferrari definiva se stesso “agitatore di uomini ed idee”, individuando perfettamente quello che è uno dei principali compiti dell'imprenditore.

Una parte importante del mio lavoro è stata proprio dedicata allo spronare chi lavorava con me, spesso, non nego, anche in maniera decisa e pressante. So che entrare nel mio ufficio, ricevere una mia telefonata od incontrarmi in stabilimento provocava sempre un certo stato di tensione nell'interlocutore, ed andava bene così. L'azienda non doveva adagiarsi sugli allori, ma mantenersi vibrante e pronta al cambiamento. Personalmente ho sempre apprezzato e premiato, anche con importanti riconoscimenti economici e di carriera, chi si faceva avanti e proponeva ottime idee, e non ho mai viceversa fatto pesare troppo errori che si rivelavano essere frutto di eccessivo entusiasmo. Per concludere questa divagazione, devo dire che oggi, entrato nel mondo dei “social” con una pagina Facebook, mi rende felice percepire il disinteressato affetto e la sincera stima di coloro con cui ho collaborato. L'orgoglio di avere fatto parte di un grande gruppo di lavoro, l'accrescimento professionale e la irripetibilità di quella esperienza che mi raccontano i miei ex dipendenti sono per me sempre fonte di commozione e gratitudine.

Tornando al concorso, vennero proposti tanti nomi inediti, ma alla fine fu accolto il suggerimento avanzato da Italo Battiston, operaio della catena di montaggio, di ripescare il nome delle nostre prime moto da cross: poteva sembrare un azzardo, ma in realtà, riflettendoci, era

assolutamente perfetto per un mezzo utilitario raffinato. Con questo colpo di genio, Italo si portò a casa il primo Scarabeo prodotto. Ricordo che, prima di progettarcelo internamente, avevo commissionato lo studio di uno scooter classico a Giorgetto Giugiaro, come noto uno dei più grandi designer che l'automobilismo abbia mai avuto e che a metà anni '70 si era cimentato nel nostro settore creando la Ducati 860 GT e la Suzuki RE 5 con motore rotativo Wankel. Giugiaro era stato anche autore del bellissimo casco Shoei Z-100, che ben conoscevo avendo per un certo periodo tramite una mia azienda, la Sponsor, fatto da importatore e distributore dei prodotti giapponesi. In questo caso però il suo prototipo, caratterizzato da manubrio alto e ruote grandi, non mi entusiasmò e la collaborazione non ebbe seguito.

Questi due pilastri, SR e Scarabeo, che vanteranno innumerevoli tentativi di imitazione, sosterranno lo sviluppo di Aprilia in tutti gli anni a venire (Scarabeo, in particolare, a fine anni '90, se ben ricordo, vendeva come la Vespa e nel 2002 festeggiammo il raggiungimento del mezzo milione di esemplari). Prima di inaugurare il nuovo stabilimento di Scorzè rammento il record di 340 Scarabeo e 300 SR costruiti in un solo giorno. Nel frattempo avevamo installato sul Pegaso il nuovo Rotax 655cc cinque valvole da 50 CV: grazie al telaio a doppia trave in alluminio, unico nella sua classe, non esisteva enduro monocilindrico più performante su asfalto. Le nostre 125 due tempi avevano invece superato la barriera dei 30 Cv e 170 Km/h: la AF1 Sintesi era stata sostituita dalla AF1 Futura, che introduceva vari

miglioramenti estetici e tecnici, nonché una livrea particolarmente riuscita, con le caratteristiche finte prese d'aria sul codone che ricordano le branchie di uno squalo. Nel 1992 arriva la splendida RS 125 Extrema che adotta un nuovo telaio sempre in alluminio abbinato ad un forcellone a doppio braccio in luogo del monobraccio. Nel 1994 viene introdotta la colorazione Chesterfield con telaio lucidato a specchio che riscosse grande successo. Accanto alla versione di serie avevamo introdotto, come sempre, anche la Sport Pro, che oltre ai cerchi Marchesini, alla forcella Marzocchi e ammortizzatori Boge pluriregolabili offriva uno specifico kit comprendente scarico completo Giannelli e leva per la messa in moto che andava a sostituire il motorino di avviamento.

La differenza tra versione di serie e Sport Pro era di circa due milioni di lire. La Extrema con il telaio fuso in conchiglia in alluminio ed uno straordinario forcellone rimarrà la base tecnica per tutte le 125 sportive a venire negli anni seguenti. La Extrema sarà l'ultima 125 a potenza libera, difatti la successiva RS125 del 1995 verrà proposta "full power" solo per un biennio.

Nel 1994 avevamo fatturato 350 miliardi di lire e avevamo raggiunto il 17% del mercato europeo delle due ruote.





*Ivano Beggio guida soddisfatto la Motò, unica moto mantenuta dopo l'uscita da Aprilia.*

# L'esperimento Motò

Incontrai il celebre “archistar” Philippe Starck, reduce dall’aver appena modernizzato su invito del Presidente Mitterrand il palazzo dell’Eliseo, ad una esposizione di mobili, presentato da alcuni comuni amici. Molto simpatico ed entusiasta, considerato il capofila dell’architettura espressionista del tempo, mi travolse con la sua grande passione per le moto: da giovane, come me, smontava e rimontava motorini e quando lo conobbi ricordo aveva in garage una Bultaco da trial, una Triumph d’epoca e una Harley. Mi fece intendere che si sarebbe volentieri impegnato per Aprilia, casa che giudicava perfetta per essere sua complice nel proporre una due ruote che lui definiva “spirituale”. Non ci pensai troppo, ed in poche settimane l’accordo venne raggiunto. Nelle mie intenzioni la Aprilia Motò (il nome lo propose Starck stesso) avrebbe dovuto avere il fascino della Harley Davidson e presentarsi quale mezzo senza tempo come lo Scarabeo. Starck prese l’impegno molto seriamente, ed in poco più di un mese mi sottopose i bozzetti. Scendeva volentieri a Noale per seguire l’evoluzione del prototipo, impegnandosi talvolta in serrati confronti con i miei tecnici. Ricordo in particolare l’ostilità del nostro storico capo collaudatore “Caio” Pellizzon, che ad un certo punto non volle più saperne del progetto.

In realtà la Motò doveva nascere attorno ad un propulsore Suzuki 350, ma l’apprezzamento dello yen rese impossibile tale soluzione, pertanto virammo verso il Rotax cinque valvole con monocarburatore, senza dubbio meno adatto all’indole della moto.

L’architetto francese, da parte sua, non era ovviamente abituato a quei continui compromessi tra design e tecnica che costituiscono la quotidianità di ogni azienda motociclistica, ritenendo blasfema ogni proposta che andasse ad inficiare la purezza stilistica. Starck, con straordinaria energia, si occupò di persona anche del lancio stampa, ideando al Motor Show di Bologna una suggestiva presentazione in cui la Motò si svelava dietro una concentrica serie di veli; realizzò inoltre un libro in cui personaggi famosi, come Lucio Dalla, Peter Gabriel, Bianca di Savoia, Bigas Luna posavano con la nuova Aprilia. Nella cartella stampa definiva così la ragione del suo progetto: “Il terzo millennio. È forse il momento di accorgersi che tutto quanto è intorno a noi è immagine e non realtà. Guardiamo la moto, sballottata sul filo delle mode, svuotata del suo significato e della sua ragione d’essere: essa non è più che l’espressione di falsi miti e di vere caricature. Salvo rare eccezioni, la moto ha perduto la sua anima. È il momento di ricercarla e di reinventarla. L’essenza stessa della moto, il meglio di ciò che è stato, il meglio di ciò che sarà: unica, definitiva, eterna, allo stato minimo come materia, al massimo livello dello spirito”. I primi giorni dopo il fastoso vernissage ci illudemmo che la Motò fosse destinata ad avere lo stesso successo dello Scarabeo, raccogliendo centinaia di ordini da tutto il mondo. Purtroppo, una volta acquistata da architetti, designer, imprenditori ed avvocati, il boom terminò, mettendoci di fronte alla spiacevole realtà che il pubblico dei motociclisti tradizionali non si riconosceva in questo





*Può piacere o non piacere, ma senza dubbio il design di Philippe Starck ha rotto con tutte le tradizioni precedenti del settore motociclistico.*









*Due prototipi di Starck (nella foto con una t-shirt del Club Moto 6.5) mai entrati in produzione: lo scooter Lama e la XRay con bicilindrico 1000 cc.*

design rotondo, preferendo la rudezza e la grinta della contemporanea Ducati Monster disegnata da Miguel Galluzzi.

Nonostante i deludenti dati di vendita (ne sono state prodotte circa 7.000), e nonostante non avesse l'agilità di una vera Aprilia (dovemmo montare gomme estremamente performanti per darle migliore guidabilità) la Motò ha conquistato un suo spazio nella storia del motociclismo, esposta in prestigiose mostre e musei d'arte. Personalmente, sono comunque felice di avere coinvolto nel nostro settore un "guru" dell'architettura: quando osservo la Motò nel mio garage ci vedo una naked ancora terribilmente attuale e con stilemi poi ampiamente ripresi dalla concorrenza, tanto che oggi io la proporrei modernizzata e con un motore elettrico. Colgo l'occasione per ringraziare il favoloso Club Motò 6.5 che continua a mantenere viva l'eredità di questo modello con straordinario entusiasmo e sempre nuove e spumeggianti iniziative.

Lo scarsissimo entusiasmo del mercato ci consigliò di non proseguire con una seconda proposta realizzata da Starck, della quale avevamo già realizzato la maquette completa in gesso. Si trattava di una naked battezzata XRay progettata attorno al nuovo bicilindrico 1000 cc che avrebbe presto equipaggiato la RSV.

È difficile dire se fermare questo progetto sia stato un errore oppure no: personalmente la trovo ancora più bella della Motò, ma a leggere le opinioni in alcuni forum sembra esistere una radicata ostilità verso le tendenze stilistiche di Starck. Va detto che Starck abbozzò

per noi anche uno scooter, il Lama, la cui sagoma fu però bocciata senza appello dai concessionari cui la sottoponemmo. La delusione commerciale della Motò venne ampiamente compensata dal successo di due modelli lanciati nello stesso periodo, entrambi questa volta impregnati del nostro inimitabile DNA sportivo. Il "fallimento" Motò non ci preoccupò più di tanto: nel 1995 avevamo fatturato 548 miliardi, con gli utili nettamente superiori di tutto il settore: 51,5 miliardi, davanti ai 28 di Malaguti e gli 8,6 di Piaggio.





*Valentino Rossi su di una RS 250 versione 1998.*

# RS 250, replica totale

Il primo modello vincente fu la RS 250, una moto tra le più originali e riuscite della nostra storia. Volevo la versione “stradalizzata” della bicilindrica due tempi che dominava sulle piste di tutto il mondo con Max Biaggi. Inizialmente pensammo addirittura di partire proprio dalla moto da corsa, procedendo a tutta una serie di interventi volti a renderla targabile ed usufruibile quotidianamente. Dopo qualche volenteroso ma sfortunato tentativo capimmo che, per quanto suggestiva, si trattava di una strada non percorribile, e di conseguenza mi misi alla ricerca di un propulsore adeguato. In assenza di una base Rotax, decisi di rivolgermi alla Suzuki, la casa nipponica verso la quale fin da giovane nutrivò predilezione. Dopo il tentativo di ottenere i propulsori BMW, anche questa sembrava una idea oltraggiosa. Invece i giapponesi mi accolsero principescamente, senza alcun problema nel farmi visitare la loro fabbrica di Hamamatsu, uno spettacolo da lasciarmi a bocca aperta. La cosa per me più sorprendente era che, grazie ad una pianificazione di tipo militare, ogni giorno arrivavano i pezzi per costruire esattamente le moto programmate, le quali partivano poi immediatamente con destinazione concessionari. Era la filosofia del “just in time” che eliminava il magazzino trasferendolo sui fornitori. La visita della azienda valeva da sola il prezzo del biglietto, ma la sorpresa arrivò quando non avanzarono alcuna obiezione o condizione nel venderci il loro pregiato 250 due tempi che equipaggiava la Suzuki RG Gamma, permettendo anche di effettuarvi delle modifiche a nostro giudizio migliorative.

Quando si seppe della mia visita in Giappone, iniziò a girare la voce che Suzuki intendeva comprarci. Non era vero, e comunque non avrei ceduto la mia azienda per nulla al mondo, però fui felice delle tante domande che mi posero per capire il “fenomeno Aprilia”, una piccola azienda che in pochi anni aveva eroso non trascurabili quote di mercato alle potentissime “quattro sorelle” del Sol Levante.

Il sorprendente accordo fu sicuramente facilitato dalla decisione che Suzuki aveva appena preso di abbandonare il mercato europeo ed americano delle stradali “due e mezzo”, seguita in questa politica anche da Honda e Yamaha. In pratica, i giapponesi, convinti del tramonto della quarto di litro, ci aprirono una autostrada in cui irrompemmo con un mezzo che, levato l’impianto di illuminazione e la targa, era veramente “pronto pista”. Il telaio a doppia trave diagonale in lega d’alluminio e magnesio costituiva una opera d’arte. Le sospensioni Marzocchi in grado di effettuare regolazioni micrometriche, l’impianto frenante Brembo con dischi da 298 mm, il cambio estraibile e la innovativa strumentazione con display dei tempi completavano la dotazione di una moto leggera, equilibratissima e tremendamente veloce. Per chiudere il cerchio, organizzammo in vari paesi il monomarca “Challenge Aprilia”.

Ricordo che nel successivo sviluppo della RSV Mille, la sorellina due tempi con i suoi 62 CV su 150 Kg fu presa come riferimento nelle piste tortuose e abbassarne i tempi, nonostante una cubatura quadrupla, non fu per nulla facile. La RS 250 rimane a mio avviso





*La versione Chesterfield 1995, Casey Stoner e l'affollatissimo Challenge Aprilia.*





*Il bellissimo Leonardo 125, un "burn out" del Leonardo Club e il tre ruote LosAngeles del 1999, mai entrato in produzione.*



una delle Aprilia più iconiche, che si diffuse tramite importazione parallela anche in paesi nei quali non era ufficialmente commerciata, ad esempio gli USA.

L'altro modello a darci enorme soddisfazione fu il Leonardo, presentato nel 1996, che immaginammo come trasposizione nel mondo degli scooter targati di quanto aveva rappresentato lo SR tra i cinquanta centimetri cubi.

Su nostra indicazione, Rotax realizzò un modernissimo quattro tempi quattro valvole 125 da oltre 11 CV alla ruota, presto affiancato dalla versione 150. Il nome, proposto dall'Ufficio Stile, fu azzeccato quanto lo scooter che, a mio giudizio, era senza dubbio il migliore in circolazione, coniugando brillantezza, sicurezza e comodità con un design meraviglioso. Ricordo, tra l'altro, il grande lavoro per conservarlo veloce e dinamico anche nell'uso in coppia. Il Leonardo continuerà a svilupparsi ed aumentare di cilindrata, mantenendosi però fedele allo stesso stile, ed anch'esso contribuirà in maniera importante al nostro fatturato. Una citazione a tale proposito merita sicuramente il folkloristico ed appassionato Leonardo Club Italia, che per cuore e follia credo non abbia avuto uguali nel panorama dei sodalizi scooteristici mondiali. Ricordo che il Presidente, Alessandro Veridiani, arrivò dalla natia Ravenna a Monaco, dove si teneva il salone Intermot, con il suo Leonardo 125 (quindi impossibilitato ad entrare in autostrada), guidando senza sosta e attraversando le Alpi sotto una bufera di neve per poi collassare stremato come Dorando

Pietri nell'atrio del mio hotel. Se non è passione questa! Il Leonardo venne utilizzato anche per i primi prototipi del progetto "NVU", Nuovo Veicolo Urbano, basati su di una architettura a tre ruote. Iniziammo con le due ruote posteriori, poi provammo a metterle davanti, con una soluzione molto simile all'attuale MP3 Piaggio. Organizzammo una serie di test comparativi, specie sul bagnato. Alla fine, nel 1999 nacque il Los Angeles, un tre ruote che presentammo anche ai saloni, ma senza deciderci a partire con la produzione.

Nel 1996, come conseguenza della normativa europea che imponeva gli 11 KW (15 CV), si chiuse l'epopea delle 125 a potenza libera: fu una decisione giusta, i tempi cambiavano e con essi la percezione della sicurezza stradale. Nello stesso anno fu introdotto anche l'uso obbligatorio del casco sopra i 50cc. Oggi sembra quasi impossibile che ai sedicenni fosse consentito sfrecciare a 170 Km/h privi di casco, ma fino a tre anni prima si poteva girare senza cinture di sicurezza in auto e solo nel 2003 sarà vietato il fumo nei locali.

Per i sedicenni appassionati, ed allora ce n'erano tantissimi, questa legge rappresentò una catastrofe anche perché, come noto, il nostro due tempi strozzato nell'aspirazione al fine di rientrare nei limiti era (così come tutti quelli della concorrenza) molto meno piacevole ed emozionante del "full power". Ricordo bene la delusione procurata da quel frustrante senso di annegamento all'apertura del gas.

Decidemmo quindi, per accontentare i giovani più sportivi, di estendere il Challenge 250 anche alla RS125, mettendo a disposizione

il kit di potenziamento ad un prezzo politico. Il successo del Challenge fu qualcosa di straordinario, che contribuì in maniera ineguagliata, per anni, a fare divertire tanti appassionati nella sicurezza dei circuiti, oltre che lanciare giovani talenti. Andrea Dovizioso, Casey Stoner, Jorge Lorenzo, Chaz Davies, Cal Crutchow sono alcuni dei piloti ancora in attività che iniziarono le loro carriere con il Challenge Aprilia organizzato in vari paesi del mondo (in Spagna c'era anche quello per la RS50).

Memori del campionato Sport Production, imponemmo verifiche tecniche scrupolosissime (a tale proposito ricordo la competenza ed il rigore nel campionato italiano dei compianti Ettore Baldini e Ramon Salvini), in modo che tutti i ragazzi potessero sfidarsi su moto identiche, lasciando l'ultima parola alla loro guida, al loro coraggio ed abilità nel set-up.

Pensandoci, sarei veramente curioso di sapere quanti piloti delle ultime generazioni, tra professionisti e amatori di tutto il mondo, abbiano incrociato la loro strada con una RS 125 o RS 250. Oggi non è più così, ma negli anni '90, ogni week end, in ogni nazione, in ogni campionato, torme di Aprilia riempivano le griglie. Non posso non pensare, con un pizzico di presunzione, che probabilmente senza Aprilia e la sua genuina vocazione sportiva il mondo delle competizioni sarebbe stato meno ricco e forse alcuni ottimi piloti non avrebbero mai potuto dimostrare il loro talento.

Mi levo anche un sassolino dalla scarpa, dicendo che sono rimasto

abbastanza amareggiato che nella ricorrenza dei trenta anni dalla prima vittoria Aprilia di Misano la Federazione Motociclistica Italiana abbia voluto premiare, oltre che ovviamente Loris, l'attuale responsabile corse di Aprilia Romano Albesiano, il quale mi risulta essere una bravissima persona ed un valente tecnico, ma nel 1987 era probabilmente ai primi anni di università e mai ha collaborato con me. La regola su cui molti saggi pensatori concordano al fine di vivere felici è "non avere aspettative", ed a questa io mi attengo da molto tempo. Però credo che in virtù di tutto il supporto diretto ed indiretto dato al motociclismo sportivo nazionale, una telefonata al Presidente Copioli avrebbe potuto farmela. Se non lui, che non ho mai conosciuto, magari il Presidente Onorario Francesco Zerbi, che resse la Federazione tra il 1979 ed il 1996, e qualche ricordo dovrebbe serbare. Se invitato, sarei tornato volentieri e con grande commozione, dopo tanto tempo, a Misano.





Con quasi 40.000 metri quadrati e 1.250 addetti, il nuovo stabilimento di Scorzè rappresenta un passo avanti epocale per Aprilia.

# Il nuovo stabilimento



La crescita rapidissima ed esponenziale della produzione e dei dipendenti aveva reso del tutto inadeguata la sede di via Galileo Galilei, dove ormai persone ed uffici si accalcavano come in un laboratorio di scarpe cinesi. Il reparto corse, ad esempio, stava ufficialmente in un bugigattolo accanto alla linea di produzione della BMW, ma i suoi componenti erano sparsi dappertutto. Del resto, eravamo passati nei primi cinque anni del decennio da 350 a 650 persone occupate.

Volevo uno stabilimento destinato a diventare un punto di riferimento mondiale nel settore, ancora più bello e funzionale di quello Suzuki che tanto mi aveva impressionato. Transitando in autostrada nella zona di Modena rimanevo sempre incantato dalla fabbrica Bugatti di Campogalliano. Come forse qualcuno ricorda, l'appassionato imprenditore Romano Artioli, dopo avere acquisito i diritti dagli eredi di Ettore Bugatti, aveva cercato a fine anni '80 di rilanciare lo storico marchio sportivo senza lesinare sugli investimenti, a cominciare appunto dalla bellissima fabbrica costruita ex-novo.

Contattai quindi il suo architetto Gianpaolo Benedini, che mi piacque subito anche per la grande passione verso i motori, e gli diedi carta bianca per progettare su di una area a Scorzè (circa 10 Km da Noale) la nuova fabbrica Aprilia.

Il progetto che mi presentò era fantastico, coniugava perfettamente estetica e funzionalità: la distribuzione interna era organizzata da un grande asse centrale che correva longitudinalmente alla fabbrica, in parte coperto ed in parte scoperto, dividendo le linee di assemblaggio

delle motociclette da quelle degli scooter. Alle due estremità delle linee di montaggio erano stati posizionati i portoni di carico/scarico per l'accesso ai magazzini di approvvigionamento parti e deposito del prodotto finito.

Alla fine delle linee di produzione delle motociclette, un nastro trasportatore con montacarichi integrato conduceva le moto al primo piano, attraverso un tunnel vetrato che si poteva vedere dalla strada, dove c'erano controlli di qualità con apposite cabine che interessavano ogni singolo mezzo. Dopo i test, le moto venivano indirizzate al magazzino di stoccaggio del prodotto finito al piano terra. Ci vollero tre anni per completarlo, e venne inaugurato dall'ex Presidente del Consiglio Romano Prodi (era da poco stato sostituito da d'Alema) il 15 marzo 1998, anche se in realtà avevamo iniziato a trasferirvi le linee di produzione già un anno prima.

Con una area coperta di 38.500 metri quadrati, nel pieno della stagione occupava 1250 persone, con 7 linee di assemblaggio scooter e 4 di motociclette, capaci potenzialmente di produrre un picco di 2.500 veicoli al giorno.

Sul web ho trovato una parte del mio discorso inaugurale in cui descrivevo le tre sfide che Aprilia si apprestava ad affrontare: "La prima è quella della globalizzazione. E Aprilia intende rafforzare la presenza sui mercati extraeuropei ampliando la gamma di prodotti in particolare nelle alte cilindrato. La seconda sfida, particolarmente importante nel segmento degli scooter, è quella della compatibilità





*Assieme alle nuovissime linee di produzione, vengono allestiti i più moderni banchi prova del settore.*









*Altre immagini del nuovo stabilimento.*



*L'affascinante modelliera.*



ambientale che è da sempre un impegno prioritario per Aprilia. I progettisti stanno già lavorando da tre anni a un nuovo motore a due tempi dotato di un sistema di alimentazione a iniezione diretta con controllo elettronico chiamato Aprilia DiTech. Infine, la terza grande sfida è quella di continuare a investire e vincere nelle corse. Per Aprilia il successo in pista e quello sui mercati vanno di pari passo. L'uno rafforza l'altro ed entrambi fanno di Aprilia una azienda vincente. I 12 titoli iridati conquistati hanno fatto conoscere il nome e il marchio Aprilia in tutto il mondo. Ma l'impegno agonistico non rappresenta soltanto un veicolo di promozione dell'immagine: fa parte della missione dell'azienda ed è scritto, per così dire, nel suo patrimonio genetico”.

Di pari passo al nuovo stabilimento, realizzammo a Noale un reparto di Ricerca e Sviluppo che non aveva uguali nel settore e, credo, ancora oggi all'avanguardia. Il suo scopo era quello di affrontare con metodo scientifico moltissimi aspetti fino ad allora affidati ai test su strada. Si andava dalla impressionante camera anecoica per verificare la rumorosità dei veicoli (e per dare un sound gradevole agli scarichi!) ai banchi in grado di analizzare le prestazioni corrispondenti a diverse curve di coppia. C'erano 19 banchi moto completamente automatizzati in cui computer controllavano velocità, regime, cambio marcia, freni, sollecitazioni delle ruote. In pratica, potevamo simulare direttamente sulla moto, i cui comandi erano controllati da bracci meccanici, le sospensioni mosse da rulli e il raffreddamento

da ventole proporzionali alla velocità, qualsiasi percorso, dal Mugello al tragitto scuola lavoro sul pavé, infinite volte, 24 ore al giorno. I banchi sollecitazioni scuotevano moto ed accessori per settimane. Lo standard che doveva essere rispettato nei collaudi di un nuovo mezzo e poi verificato periodicamente era 200.000 Km senza rotture.

Nel 1990 un nostro giovane collaudatore, Massimo Bolgan, era deceduto in un incidente poco lontano dalla fabbrica, avvenimento che mi aveva molto rattristato; ora, grazie a questo grande avanzamento tecnologico, non era più indispensabile la figura del “chilometrista”, ed il collaudatore poteva concentrare quasi tutta la propria competenza ed attenzione esclusivamente sulla migliore messa a punto del veicolo.

Tale enorme investimento ha avuto una immediata ed evidente ricaduta nella qualità del prodotto: più volte ho letto sui giornali esteri che Aprilia veniva definita la “Honda italiana”, riferendosi all'affidabilità ed alla cura costruttiva. Ancora oggi, quando incontro proprietari di nostre moto, uno dei complimenti più frequenti riguarda la loro robustezza e longevità, ed ho visto, ad esempio, svariate mille con chilometraggi ben oltre i 100.000 e più di qualcuna anche 200.000; ad un raduno ho trovato una Caponord con 250.000 Km percorsi solo con l'ordinaria manutenzione. Ciò ovviamente non esclude che, per le imperscrutabili ragioni che tolgono le notti ai progettisti, in produzione si verifichino talvolta difetti seriali completamente sfuggiti ai più rigorosi test, tipo lo statore delle prime

RSV che ci fece impazzire. In un nuovo grandissimo capannone a Santa Maria di Sala, altro paese limitrofo a Noale, portammo invece tutta l'attività di assistenza tecnica e ricambistica. Ho già accennato al fatto che non sono mai stato completamente soddisfatto del nostro servizio postvendita. In particolare, nel periodo in cui le moto si vendevano come il pane siamo stati talvolta arroganti verso i clienti che lamentavano qualche problema, perdendone quella stima e quella fiducia che ci sarebbero state utili quando il mercato rallentò. Voglio però assicurarvi che la gestione e la logistica dei ricambi nel mondo automotive, necessariamente declinata in decine di modelli, cilindrate, versioni e paesi è qualcosa di molto più complicato che la costruzione stessa di un mezzo, e non è un caso che anche le case più ricche e blasonate spesso vi scivolino rovinosamente.

Infine, trasferimmo il reparto corse in uno stabile autonomo: a fine anni '90 il racing impegnava oltre 100 persone che si dedicavano sia ai mezzi ufficiali sia alla fornitura dei tantissimi team privati nostri clienti i cui introiti, assieme agli sponsor, ci permettevano di ammortizzare circa il 75% dei 50 miliardi di lire mediamente investiti nelle competizioni.







*Campione del Mondo! Dopo una stagione spettacolare, Alex Gramigni regala nel 1992 il primo titolo iridato velocità all'Aprilia.*

# Campioni del Mondo!

A questo punto per capire l'evoluzione del reparto corse torniamo dove ci siamo lasciati, ad inizio anni '90.

Nel 1991 la stagione segna una ripresa, con Reggiani e Chili che conquistano un gran premio ciascuno, mentre in 125 Gramigni vince in Cecoslovacchia e Debbia è quarto nel mondiale.

Sentivo che le cose si stavano mettendo nel verso giusto e che il 1992 avrebbe potuto darci delle grandi soddisfazioni.

Ricordo come fosse oggi la telefonata che ricevetti dal Canada il 5 settembre 1992 all'una meno un quarto di notte, mentre uscivo dalla premiazione del premio letterario Campiello: imponendosi nel locale Gran Premio, Tommi Ahvala aveva vinto con la Climber il Campionato del Mondo Trial, garantendoci anche il titolo costruttori con il prezioso aiuto di Donato Miglio. Nonostante il progressivo distacco dalle ruote tassellate, avevamo tenuto in piedi una valida struttura, con budget di circa un miliardo di lire, per questa specialità che continuava a vantare una interessante nicchia di appassionati. La nostra particolarità era che tra la moto che correva, con motore Rotax a disco rotante raffreddato ad acqua (prima trial in assoluto con questa soluzione), telaio doppio trave in lega leggera e doppio disco freno, e quella che ricevevano i concessionari, non c'era molta differenza. Più volte ci eravamo avvicinati al titolo, ma lo spagnolo Jordi Tarres sembrava imbattibile.

Rammento di quel giorno la grande gioia, condivisa con veri appassionati quali Sergio Bonaldo, Flavio Sirch e Tiziano Barbiero.

I successi nel trial furono una dimostrazione delle capacità ingegneristiche di Aprilia, perché in questa specialità abbiamo sempre corso con l'handicap del motore: sia il "Sammy Miller" (specificatamente sviluppato dalla Hiro in collaborazione con l'asso nordirlandese), sia il Rotax erano meno adatti dei compatti propulsori della concorrenza, appositamente progettati per il trial. In particolare, il disco rotante austriaco aveva una inerzia congenita che smorzammo negli anni con vari accorgimenti.

"Campioni del Mondo!" continuavo a ripetermi con fanciullesco orgoglio. Ugualmente, di quel 1992 ricordo l'angoscia, il giorno dopo, nel seguire il Gran Premio del Sudafrica, ultima prova del motomondiale, dove il nostro Alessandro Gramigni conquista il titolo della classe 125: partito con 8 punti di vantaggio su Fausto Gresini, portacolori Honda, spegne la moto al via e transita tra gli ultimi nel primo giro, iniziando poi una spettacolare rimonta che lo porta sul gradino più basso del podio e gli garantisce l'iride. In poche ore, eravamo di nuovo campioni del mondo, questa volta in pista. Incredibile!

La vittoria del Mondiale 125 fu uno spartiacque, significava che la direzione presa era quella giusta. Anche in 250 la stagione si rivelò emozionante, con i nostri piloti Reggiani (team ufficiale), Chili e Biaggi (team Valesi) secondi, terzi e quinti in classifica finale. Se fossimo stati più competitivi nelle prime gare, dove Luca Cadalora accumulò il suo vantaggio, avremmo potuto giocarci il titolo, ma





*Il primo alloro mondiale in assoluto per Aprilia arriva però qualche giorno prima nel Trial, grazie a Tommi Ahvala e la sua Climber.*





*In 250cc il titolo va a Cadalora, ma le Aprilia conquistano due volte tutti e tre i gradini del podio, qui è il Gran Premio del Sudafrica.*



questa delusione fu parzialmente compensata dalla soddisfazione di due podi, Germania e Sudafrica, interamente Aprilia: Chili, Biaggi e Reggiani nella prima occasione, Biaggi, Reggiani e Chili nella seconda. Conosco pochi proverbi azzeccati come quello che dice “Squadra che vince non si cambia”, eppure a fine anno di fatto smobilitammo la nostra: Gramigni cedette comprensibilmente alle lusinghe di un principesco contratto offertogli dalla Gilera per pilotare quella GFR 250 con cui il Gruppo Piaggio intendeva seguire la nostra stessa strada al fine di “offrire alla produzione di serie i positivi riflessi delle corse, banco di prova estremo”. Nonostante un importante investimento, purtroppo il prestigioso marchio di Arcore non riuscì a risolvere gravi problemi di affidabilità, ritirandosi a fine 1993, anche a causa di un luttuoso evento che colpì i suoi meccanici in trasferta.

Gramigni lo consideravo un ottimo pilota, tra l'altro aveva coraggiosamente corso parte della stagione con i postumi di un grave infortunio stradale, così come Chili, il quale si trasferì con Valesi alla Yamaha, ma mi spiace ancora di più la partenza di Biaggi verso la Honda Rothmans di Erv Kanemoto, venendo oltretutto meno ad un accordo già siglato. Max aveva vinto il Campionato Sport Production nel 1990 con la Futura 125 e l'anno seguente il Campionato Europeo 250 con una nostra GP, ed era da tutti indicato come vero talento naturale, opinione che condividevo a pieno.

Perciò nel 1993, a fianco di Loris, prendemmo l'esperto francese Jean

Philippe Ruggia, proveniente proprio dalla Gilera dopo vari anni in 500 con la Yamaha Sonauto, oltre a garantire un motore ufficiale al suo connazionale Jean Michel Bayle.

Bayle era a quei tempi una leggenda del cross, campione del mondo 125 nel 1988, 250 nel 1989 e vincitore nel 1991 di tre titoli AMA: uno straordinario personaggio, molto carismatico, che in cerca di nuove sfide aveva deciso di rompere con il passato e costruirsi una carriera in pista ripartendo da zero.

In 125 avevamo come punte di diamante il tedesco Waldmann e lo spagnolo Girò, uno dei piloti più sfortunati che abbia conosciuto.

Anche quest'anno partiamo male in 250, perdendo il treno nei confronti della Yamaha di Tetsuya Harada. Alla fine, Reggiani è terzo con una vittoria, mentre Ruggia si impone in due gran premi ma è solo sesto in classifica a causa della minore regolarità in zona punti.

In 125 va ancora peggio. Però a metà stagione accade una cosa importante, sigliamo un contratto di sponsorizzazione con Chesterfield, marchio di proprietà della Philip Morris: nel periodo precedente alle leggi “antifumo” tutto il motorismo girava intorno ai “tabaccai”, che disponevano di cifre immense.

Carlo Pernat è bravo e determinato a fare cambiare i colori del team durante le ferie di Ferragosto e Ruggia vince subito la prima gara in cui le nostre moto si presentano totalmente nere: un matrimonio decisamente partito bene!



*A causa di un incidente stradale, Gramigni deve essere portato nei box a braccia. Anche Reggiani, qui con Beggio dopo una vittoria, ha affrontato un percorso del tutto simile.*





*Arriva il Corsaro: Max Biaggi regala all'Aprilia un periodo di notorietà straordinaria.*

# L'epoca Max Biaggi

Grazie agli introiti degli straordinari risultati commerciali (abbiamo superato i 100.000 mezzi prodotti) e all'appoggio della Chesterfield, nel 1994 facciamo una follia e decidiamo di correre anche in classe 500. Ma andiamo con ordine. Innanzitutto torna Max Biaggi: noi ci dimentichiamo della causa legale che gli abbiamo intentato l'anno prima, lui probabilmente non si era trovato troppo bene con un team straniero. Il suo compagno è Ruggia, ed abbiamo elevato ad ufficiale Bayle, mentre Loris Reggiani porterà al debutto la nostra moto in classe regina, un compito che si preannuncia arduo.

So che Loris non ha mai gradito questa situazione destinata a privarlo della possibilità di lottare ancora una volta per il titolo 250. Reggiani è una persona straordinaria ed un pilota fortissimo, capace di imprese eroiche e che ha dato più di ogni altro ad Aprilia. Ma, come spesso succede nello sport, era improvvisamente arrivato un giovane fuoriclasse a cui tutto sembrava andare bene e che aveva chiaramente il ruolo di predestinato al successo, sia sportivo che mediatico.

Dovevamo aprire un capitolo nuovo, e per farlo era necessaria una nuova prima guida. Fu una scelta umanamente dolorosa.

Con cinque vittorie Max è il primo campione del mondo Aprilia in 250cc e diventa subito un personaggio pubblico, soprannominato "il corsaro" per via della guida arrembante e, ovviamente, del colore della moto. Ruggia, che si impone solo a Jerez, viene subito relegato al ruolo di comprimario. Ricordo come fosse oggi la tensione nei giri finali a Barcellona, ultima prova della stagione, dove conquistammo

la certezza matematica del titolo, con Max che non ne vuole sapere di limitarsi a controllare la gara. Vinciamo anche il titolo 125 grazie all'esuberante e simpatico Kazuto Sakata, in pista con il Team Semprucci a cui forniamo supporto diretto.

Era dal 1973 che una casa italiana non centrava una doppietta, allora fu la MV Agusta con Agostini in 350 e Read in 500.

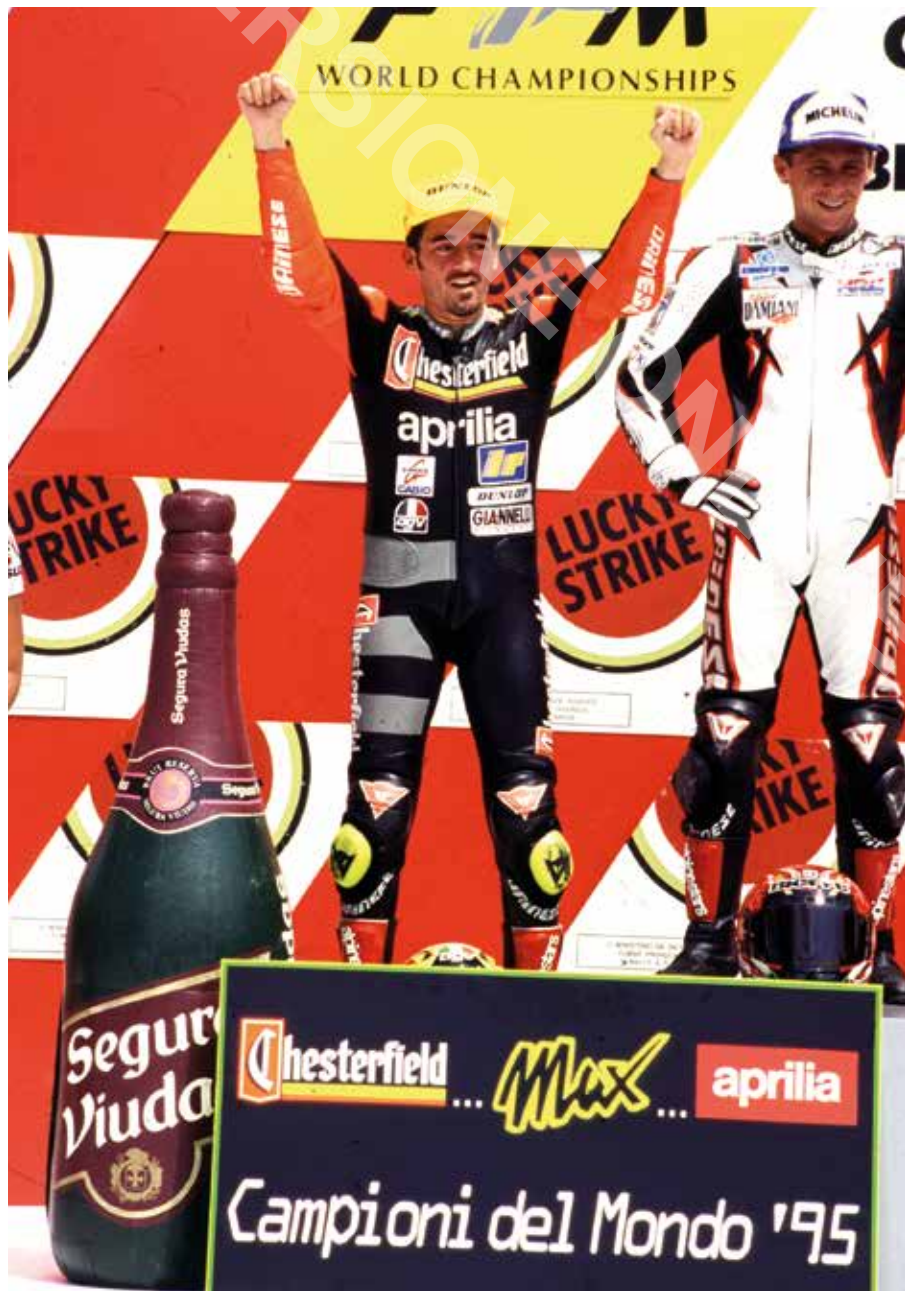
Come anticipato, ora siamo anche nella classe regina, unici assieme alla Honda (azienda almeno cinquanta volte più grande di noi) a partecipare con mezzi ufficiali in tutte e tre le classi del motomondiale. La spinta viene da Jan Witteveen, fermamente convinto che una due cilindri potenziata possa competere ad armi pari con le quattro cilindri. Il ragionamento parte dalla constatazione che la 250 era più veloce in percorrenza di curva della 500, quindi, aumentandone le prestazioni in accelerazione e velocità grazie ad una cubatura maggiorata e sfruttando il vantaggio di peso permesso dal regolamento, può puntare alla vittoria.

Devo dire che io non sono mai stato pienamente convinto di tale equazione, ma tanto era il rispetto e la riconoscenza per Jan che decisi di dare luce verde a questa avventura. Inoltre, Aprilia era per definizione innovativa e rivoluzionaria, prerogative che questo progetto rispecchiava in pieno, e perciò lo avremmo perseguito con tutte le nostre forze. Nella prima stagione la cilindrata della RSW-2 era 400cc, il massimo consentito dai carter del nostro motore due e mezzo, che, va ricordato, ormai non aveva più nulla dell'originale





*Il motorhome dell'epoca, con tanto di Amico di servizio.*



Il Team di Max e immagini del dominio del "corsaro".



Rotax se non l'architettura con ammissione a disco rotante: marcato Aprilia dal 1993, è infatti al 100% "Made in Noale". Siamo promettenti noni al debutto in Spagna, poi solo ritiri.

Nel 1995 la stagione è già scritta: sapevo che Max avrebbe rivinto il titolo, e lo fa con otto vittorie e dieci pole position (risultati che ci regalano anche il mondiale costruttori), scatenando in Italia la Biaggi-mania e spingendo in modo impressionante le vendite delle nostre replica stradali.

Per i più giovani, ricordo che la 250 di allora non era lontanamente paragonabile alla Moto2 odierna totalmente asservita alla MotoGP: la quarto di litro godeva infatti di una propria dignità ed aveva notevole seguito ed attenzione. Questo trionfo compensa la débâcle in 125, dove stravinca Aoki con la Honda. In 500 Reggiani chiude decimo, con all'attivo sette piazzamenti nella "top ten"; si viene a sapere che dal 1996 anche Honda schiererà, a fianco della quattro cilindri, una bicilindrica, la NSR 500 V2, segno che l'idea di Jan non è campata in aria.

Il 1996 è l'anno del terzo titolo in 250, che Max conquista ancora una volta in modo perentorio grazie a nove vittorie, ma anche quello del divorzio, con una situazione di conflittualità che si trascina per tutto l'anno e su cui la stampa spende fiumi di parole. Prima però va menzionato il definitivo ritiro dalle corse di Loris Reggiani. Lo dico con tutto il cuore: grazie Loris, coraggioso e fortissimo pilota, senza di te non ci sarebbe stata l'Aprilia che conosciamo!

Max Biaggi aveva riportato la popolarità del motociclismo in Italia ai tempi di Giacomo Agostini, grazie anche alle sue invidiate frequentazioni, ampiamente riprese dai rotocalchi, con affascinanti donne di spettacolo quali Anna Falchi e Valeria Marini.

Tuttavia, stava spingendo le sue pretese a livello inaccettabile per una azienda delle dimensioni raggiunte da Aprilia, ad iniziare dal non gradire un secondo pilota competitivo, cosa che ci metteva in grande difficoltà nel mondiale marche, come noto molto ambito da chi le moto le costruisce. Inoltre, Biaggi era fermamente e genuinamente convinto che le vittorie fossero merito suo, mentre le sconfitte responsabilità esclusivamente della moto (a volte, in complicità con le gomme): un karma che amava ricordare alla stampa. I rapporti con Carlo Pernat erano poi molto tesi, dato che il romano non perdeva occasione per saltarlo e rivolgersi direttamente a me.

Se dovessi indicare il momento della rottura insanabile lo individuerei in una sua telefonata dal Brasile, penultima gara del mondiale: sembrava avere in tasca il titolo piloti (invece, a causa di una caduta, lo vincerà solo il gran premio successivo), e doveva combattere per quello marche, molto più incerto.

Mi disse che nel 1997 avrebbe volentieri continuato a correre con noi a certe condizioni, non solo economiche. Voleva mettere in discussione alcune scelte della casa costruttrice e decidere su aspetti organizzativi che andavano oltre il suo ruolo di pilota.

La vissi come una pressione sconveniente in un momento delicato:

Max sapeva perfettamente quanto tenevo al Mondiale marche, che alla fine perdemmo per un punto. Nel frattempo, dato lo stato di crescente conflittualità, avevamo ritenuto saggio mettere sotto contratto un altro pilota competitivo, Tetsuya Harada, decisione che a Biaggi credo non piacque per nulla. Noi non facemmo niente per riavvicinarci, ed il divorzio si consumò, seguito da quello con la Chesterfield, che ci lascerà in dote la tipica base nera per tutte le nostre future moto da corsa ufficiali.

Volendo fare una riflessione, non si può prescindere dal fatto che Max è stato il pilota che ha vinto di più in Aprilia, contribuendo con il suo talento cristallino, la sua capacità di collaudatore, la sua continua tensione verso il risultato ed il carisma di una assoluta fiducia in se stesso, a farci conoscere in tutto il mondo. Dal primo momento che salì su di una nostra moto avevo avuto la chiara percezione che fosse l'uomo giusto al momento giusto, e difatti non c'è dubbio che senza Biaggi pilota e personaggio l'azienda non avrebbe avuto in quegli anni lo stesso travolgente successo. Per certi versi, le tensioni e la rottura nacquero da uguali certezze: lui era sicuro di poter vincere anche senza le nostre moto, io viceversa volevo dimostrare che Aprilia poteva continuare a primeggiare a prescindere dal romano. Eravamo troppo simili nelle nostre ambizioni, nella nostra positiva arroganza, per convivere tutta la vita. A distanza di tanti anni, evaporate le tensioni del momento, non posso che essere riconoscente a Max, e mi ha commosso molto rivederlo dopo tanti anni di nuovo campione del mondo su di una Aprilia.

È stata una sensazione stranissima, che mi ha riportato indietro di tanti anni, a momenti irripetibili, e mi farebbe molto piacere riabbracciarlo. A fianco di Harada, avevamo bisogno di un pilota italiano che potesse fornirci almeno una parte della visibilità che ci dava Max. La scelta perfetta sarebbe stata Luca Cadalora, che provò segretamente la nostra 250 al Mugello ed a cui offrimmo un assegno in bianco: purtroppo, come temevo, alla fine decise di rimanere in 500, e Loris Capirossi divenne una scelta pressoché obbligata. Due volte campione del mondo 125cc, era giunto secondo nel mondiale 250 del '93, dietro proprio ad Harada, e terzo nel '94, vincendo complessivamente sette gare.



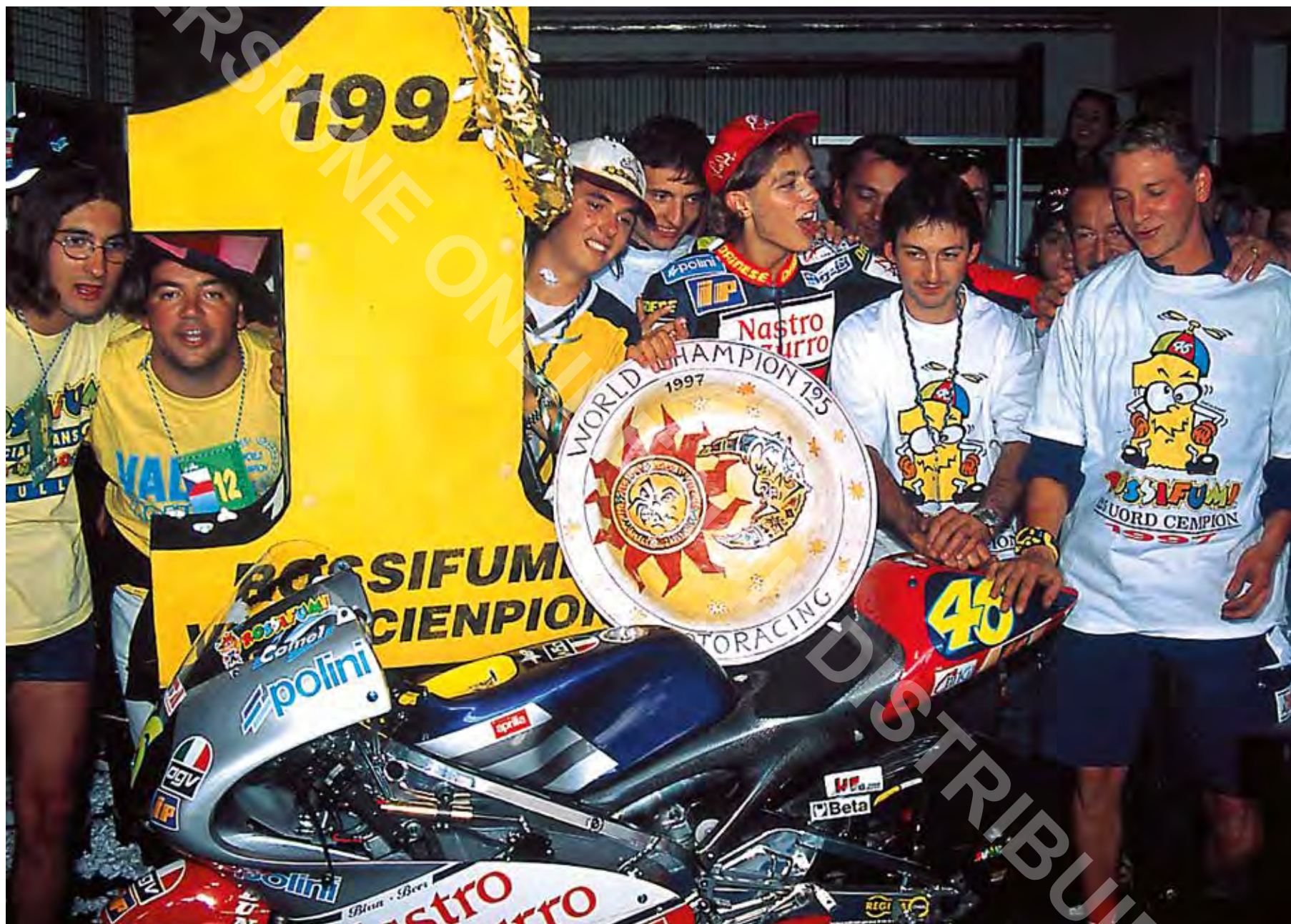


*Non solo Biaggi: Reggiani porta al debutto la 500 due cilindri...*



*...mentre Sakata si aggiudica il titolo 125 nel 1994, che poi bisserà nel 1998.*





*Esplose Valentino Rossi: il titolo 125 è una festa straordinario, ma il meglio deve ancora venire...*

# Il ciclone Valentino

Tutta la bagarre attorno a Biaggi fece passare quasi in sordina il debutto di Valentino Rossi, che giunse nono nel mondiale 125, vincendo la sua prima gara in Repubblica Ceca. Rossi mi fu portato in ufficio da Pernat come un giovane molto promettente, ma in realtà lo consideravamo soprattutto quale figlio di Graziano, noto e pittoresco talento italiano della 250 e 500 non del tutto sbocciato a cavallo degli anni '80 a causa di alcuni gravi incidenti (ricordo che lui, Lucchinelli, Uncini e Ferrari erano soprannominati “i quattro moschettieri italiani del motomondiale”). Graziano, peraltro, ci aveva anche aiutato nello sviluppo delle nostre 125cc. Chi avrebbe mai immaginato che in quel ragazzino cui facemmo un contratto iniziale da trenta milioni di lire (Biaggi viaggiava attorno ai due miliardi) avevo di fronte il futuro protagonista assoluto del motomondiale, destinato a diventare più grande di Giacomo Agostini?

Nel 1997 Max si prese la sua rivincita strappandoci il titolo, con Harada, vincitore di tre gare, solo terzo, mentre Capirossi chiuse sesto con appena tre terzi posti. Si trattò di una sconfitta cocente, ma per fortuna avevamo Valentino, che vinse 11 gare e iniziò quello straordinario show dei festeggiamenti che sicuramente molti ricordano: al Mugello ha la bambola di Claudia Schiffer, a Donington si veste da Robin Hood. L'allegria, la semplicità, lo stile scanzonato di questo nuovo “vord cienpion” ci fanno dimenticare tutte le tensioni con lo spigoloso Biaggi. Valentino piacerà subito a tutti, dai bambini alle nonne, contribuendo a rendere il motociclismo

ancora più popolare. Altro avvenimento dell'anno fu il primo podio della bicilindrica, ora guidata da Dorianò Romboni, un guerriero coraggioso che la seppe interpretare al meglio; dopo il terzo posto ad Assen arrivò anche il quinto in Germania, per un discreto decimo finale in classifica.

Nel 1998, d'accordo con Witteveen, decidiamo comunque di prenderci una pausa di dodici mesi nella mezzo litro, in modo da poter lavorare con tranquillità sul propulsore e farlo crescere di cilindrata fino al limite consentito. Il bravissimo Kazuto Sakata ci regala di nuovo il mondiale 125 con ampio margine sugli avversari. Questa stagione sarà però sempre ricordata per il fattaccio tra Harada e Capirossi, che rovina un campionato altrimenti perfetto dove le nostre 250 si impongono in tutte le gare della stagione eccetto quella inaugurale, vinta dal formidabile Daijiro Kato. Dopo lo smacco inflittoci da Biaggi, ci eravamo presentati al via assetati di vendetta con un super team composto da Harada, Capirossi e Valentino, cui non potevamo certo negare il salto di categoria. Al trio si affianca in alcune prove Marcellino Lucchi, il collaudatore ufficiale delle moto da gran premio. Lucchi è stato un grandioso punto di riferimento nello sviluppo dei nostri mezzi e per lui questo 1998 sarà un anno storico, avendo vinto a quarantuno anni il Gran Premio del Mugello dopo due secondi ed un terzo posto come wild card le stagioni precedenti: il suo trionfo nella gara di casa mi ha reso molto felice ed è stato il migliore premio per la dedizione e passione sempre dimostrate. Grazie Marcellino!





*Valentino si dimostra un testimonial straordinario per la Casa di Noale ed i suoi mezzi. Ogni gara è una esplosione di simpatica follia.*





Intuiamo subito che con le nostre moto così superiori alla concorrenza possono nascere problemi di rivalità in seno al team, del resto il proprio compagno di squadra, come noto, è il primo degli avversari. Assieme a Matilde Tomagnini, la quale ha preso il posto di Pernat come direttore sportivo (ha ricevuto una offerta dal Genoa Calcio, la squadra del cuore della sua città, che non poteva rifiutare, a lui va il mio grandissimo riconoscimento quale esemplare e serio professionista), decidiamo ovviamente di non imporre giochi di squadra o favoritismi: vincerà il più veloce, che in quel momento sembrava a tutti Harada. Non a caso il giapponese si impone in cinque gare contro le solo due di Capirossi, eppure per una serie di problemi (la rottura meccanica in Spagna, la frattura al malleolo a Imola, la caduta in Australia) i due si presentano all'ultima gara in Argentina praticamente a punteggio pari (l'italiano è addirittura avanti di una lunghezza). Rossi, pur avendo vinto anche lui cinque gare, è matematicamente escluso dalla lotta iridata avendo perso preziosi punti nelle prime gare d'ambientamento alla nuova cilindrata: il suo è comunque un debutto straordinario, da anni non si vedeva un "rookie" così veloce rispetto a piloti molto più esperti.

Probabilmente quasi tutti ricordano cosa accadde all'ultima curva, con Capirossi che si getta disperatamente all'interno di un Harada virtualmente campione del mondo e lo fa rotolare nella sabbia. Su questa manovra ci sono stati pareri discordanti, ma io rimango dell'idea si sia trattato di una staccata troppo azzardata, che privò

il giapponese di un titolo meritato. Devo dire che, nonostante non fosse un personaggio utile per vendere moto, ho sempre avuto grande considerazione per Harada, la cui fedeltà umana e professionale al marchio è stata impeccabile, una specie di Reggiani del Sol Levante. Ho saputo che in un suo libro Capirossi ha scritto di avere temuto che Aprilia gli fornisse materiale inferiore rispetto ai due compagni, ma mi sento di dire che non avrebbe avuto senso pagare un pilota due miliardi e poi penalizzarlo: semplicemente in quel momento, con quella moto, Capirossi, secondo me, non era altrettanto veloce dei compagni di team, il che non esclude assolutamente il suo valore e le sue capacità che avrebbe poi splendidamente messo in mostra nel prosieguo della carriera in classe regina e che lo avrebbero portato a diventare uno degli uomini chiave Ducati.

Nonostante l'annata straordinaria, fummo unanimemente accusati di non aver saputo gestire i piloti. Ma cosa significava "gestire i piloti"? Dovevamo imporre ordini di squadra, gli stessi per i quali altri team venivano giustamente tacciati di antisportività? Ordini che in ogni caso i nostri piloti, tutti con un contratto da prima guida, non avrebbero mai (comprensibilmente) rispettato. Oppure dovevamo sabotare una moto? Si trattava di accuse semplicistiche ma che ci travolsero, creando una situazione di risentimento e tensione che sfociò nella drastica decisione di rescindere il contratto con Capirossi per "comportamento scorretto e antisportivo", chiedendogli anche i danni di immagine.

Questa decisione contribuì a peggiorare ancora le cose, perché fu accolta in modo negativo da gran parte della stampa, schieratasi con il pilota. Per finire in bellezza, tanto la giustizia sportiva (cui si era rivolto Harada) che quella civile ritennero la manovra di Capirossi non antisportiva.

Che dire? Ogni cosa deve essere valutata nel contesto storico in cui accade, ed in quel momento, forse anche in preda ad un certo delirio di onnipotenza, ci sentivamo feriti e nel giusto. Oggi, a venti anni di distanza, tutto riacquista una prospettiva più obiettiva, e francamente mi piacerebbe stringere la mano a Capirossi, cui va la mia stima per il lavoro che sta svolgendo in Federazione e, ribadisco, per le grandi imprese che ha compiuto con Ducati e che mi hanno esaltato come ogni appassionato italiano. Forse, se fossi stato un pilota, avrei tentato anche io quella staccatona!

Ho accennato alla stampa sportiva: senza dubbio la sua opinione era in grado di influenzare le nostre scelte, e non sono mancati momenti in cui ho ritenuto che Aprilia non venisse adeguatamente valorizzata, talvolta addirittura che i nostri grandi successi avessero generato una sorta di latente invidia. Ancora una volta, ad anni di distanza, le cose tornano ad inserirsi in una cornice diversa: nel 2014 ho organizzato una cena a Venezia per festeggiare i miei 70 anni, primo evento pubblico dopo l'uscita da Aprilia. Sono stato felicissimo che vi abbiano aderito storici cronisti sportivi come Filippo Falsasperla, Stefano Saragoni, Paolo Scalera, Giovanni di Pillo, Carlo Canzano,

verso i quali non posso che nutrire una profonda stima: in tempi remoti abbiamo litigato, ci siamo mandati a quel paese, ma in fondo c'è sempre stata una grande stima reciproca cementata dalla comune, enorme, passione per le due ruote. Probabilmente in passato avevo talvolta erroneamente scambiato la loro sacrosanta indipendenza d'opinione per una specie di affronto, e di questo mi scuso.

In generale, devo dire che ho grande stima per tutta la stampa motociclistica internazionale, avendovi sempre trovato (salvo isolati casi) la stessa competenza, entusiasmo e correttezza che caratterizzano l'utente motociclista tipico.

Il 1999 era una stagione segnata in 250, sapevamo che Valentino avrebbe vinto a mani basse, portando la popolarità di Aprilia a livelli spaziali. Quando oggi vedo correre Rossi, il mio pensiero torna inevitabilmente a quel periodo estremamente felice. Personalmente, conservo del pilota di Tavullia uno straordinario ricordo: attorno a lui c'era sempre gioia e spontaneità, e non rammento alcuno screzio, malinteso o malumore con la squadra. Certo, non era la persona più affidabile al mondo in termini di appuntamenti, basti ricordare il clamoroso "buco" che diede a Jacques Villeneuve: Rossi, suo tifoso, aveva espresso il desiderio di conoscerlo e Pernat mosse mari e monti per organizzare l'incontro tra i due giovani campioni del mondo a Bologna in occasione del Motor Show. Il canadese arrivò puntuale, Rossi non arrivò mai. A parte questo, Valentino con la sua corte di amici sapeva alleggerire e sdrammatizzare ogni situazione. Benché





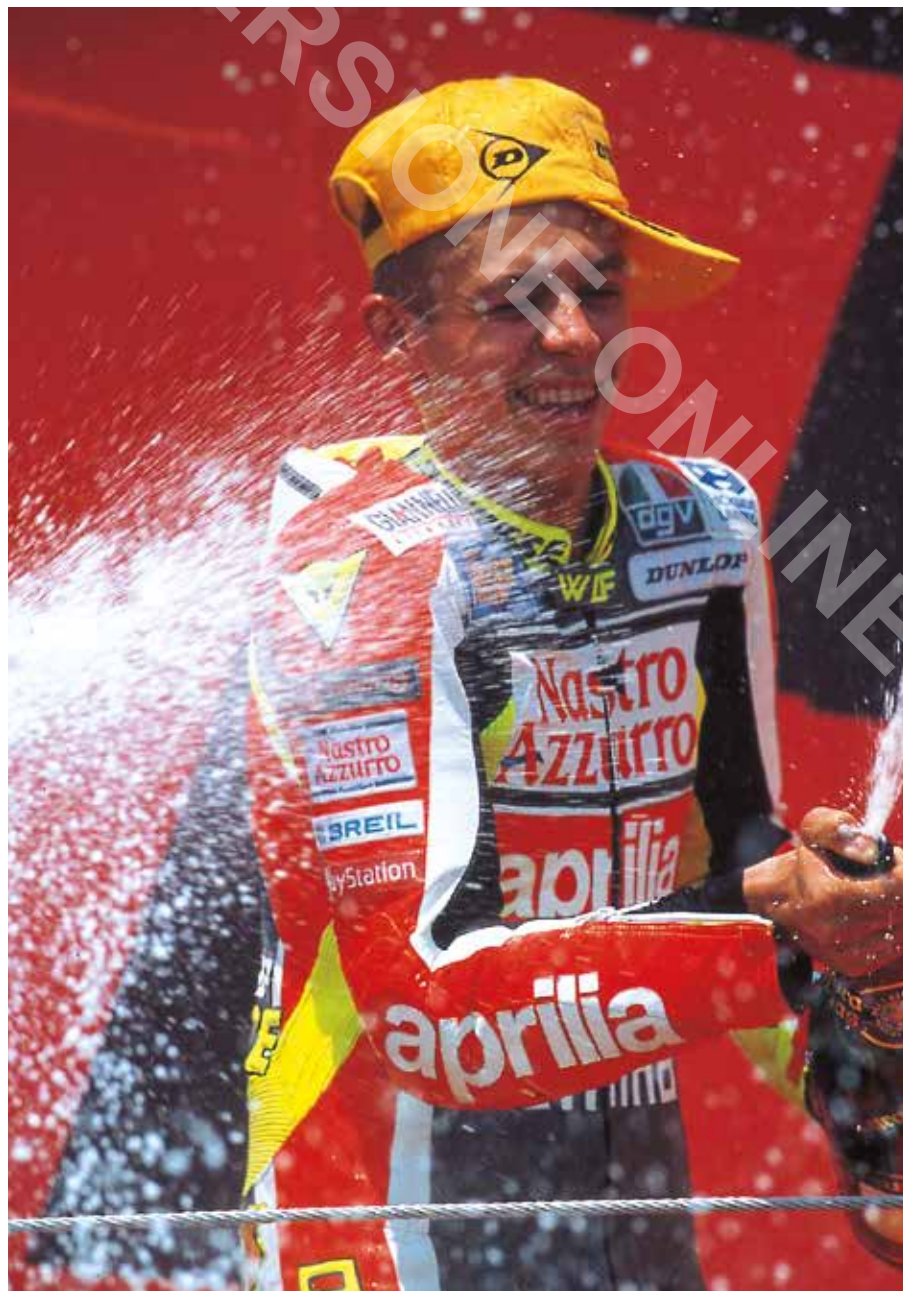
*Generazioni a confronto.*





*Con Valentino non mancano grandi feste.*





*Nel 1998 le vittorie non mancano di sicuro..5 gare Rossi, 5 Harada, 2 Capirossi.*

fosse così giovane, vederlo mi trasmetteva sempre una grande carica ed una leggerezza d'animo che mi erano necessari in un periodo in cui, nonostante l'enorme successo dell'azienda, soffrivo di grande stress. Oggi, tramite quello strumento fantastico ma anche purtroppo moltiplicatore di maldicenze che è Facebook, leggo talvolta attacchi e critiche nei suoi confronti.

Sono anni che non sento Valentino, ma faccio fatica a pensare che sia cambiato, e mi stupisco di quanto quello che sarà probabilmente ricordato come il pilota più grande di tutti i tempi abbia proprio tra i suoi connazionali i maggiori detrattori. Senza contare che se in Italia lo sport delle due ruote è giunto ad avere tanto spazio e considerazione, trascinando un importante indotto, lo si deve in grandissima parte a lui. Quando si ritirerà, dovremo stare attenti a che non si ripeta con il nostro sport un effetto riflusso come avvenne per lo sci dopo Alberto Tomba. Fin da inizio stagione sapevo in cuor mio che a fine anno Valentino ci avrebbe lasciato per fare il salto nella classe regina, tanto che provvedemmo a mettere sotto contratto quanto prima possibile Marco Melandri, il più promettente dei giovani piloti italiani.

Come previsto, fatto suo il titolo, giunse il temuto momento in cui Rossi mi annunciò che stava per chiudere con Honda, ed io non potei che fargli i miei migliori auguri. Ci fu un momento in cui sembrò aprirsi uno spiraglio per il rinnovo e la possibilità di un'altra stagione con noi. Quando mi venne prospettata questa ipotesi saltai sulla sedia: l'idea di continuare lo straordinario binomio era quanto di

meglio potessi desiderare, e sarei stato pronto a firmare seduta stante un assegno mostruoso. Compresi però subito che si trattava solo di un umano momento di debolezza da parte di un ragazzo di venti anni, lo stesso che tutti noi abbiamo sperimentato nella vita quando ci siamo trovati a dovere abbandonare una situazione di sicurezza e tranquillità per avventurarci verso una strada viceversa sconosciuta. Era però evidente che con il suo immenso talento si sarebbe sentito frustrato a rimanere in due e mezzo e che il suo destino era correre e vincere subito in 500. Lo sapeva benissimo lui per primo, e la discussione finì prima ancora di cominciare.

Mi dispiaceva molto di non essere stato in grado di offrirgli io una mezzo litro competitiva. Harada, che aveva deciso di salire di classe, ci aveva dato delle belle soddisfazioni, conquistando la pole position al Mugello e mancando la vittoria a Donington Park per meno di un secondo, ma la nostra bicilindrica, nonostante un propulsore ora finalmente di cilindrata piena, non poteva proporsi come una credibile sfidante per il titolo. A penalizzarci oltre che la lentezza sui rettilinei erano anche le gomme Dunlop, meno performanti rispetto alle Michelin, tanto che l'anno dopo, in un ultimo estremo tentativo di capire il limite della moto, cambieremo fornitore accollandoci anche dei costi economici non indifferenti.





*Tre piloti fortissimi su di una moto imbattibile.....ci sono tutti i presupposti per il disastro*



....infatti! Ultimo giro, ultima curva!





*Doriano Romboni nel 1997 regala il primo podio all'Aprilia 500...*



...mentre Harada conquista nel 1999 una epica pole position al Mugello e due terzi posti.





*Ivano e Tina Beggio in India con il Maestro Sai Baba.*

# Salute riconquistata

Ho parlato del 1999 come di un anno magico, e lo fu anche e soprattutto perché si risolse positivamente una brutta malattia che mi aveva colpito. Tre anni prima infatti mi era stato diagnosticato, ad appena 52 anni, un tumore avanzato alla prostata. Si trattò di una mazzata incredibile: nel pieno del successo, della celebrità, della ricchezza, improvvisamente tutto non aveva più alcun valore di fronte alla molto concreta prospettiva di perdere la vita e con essa gli affetti di mia moglie e di mio figlio.

Ovviamente ricorsi ai migliori specialisti del mondo, compreso un celebre luminare di New York, ma combattevo con un nemico per nulla facile da sconfiggere. In questo periodo cominciai a riflettere molto seriamente sul senso della vita. Erano ormai anni che mi riproponevo di fermarmi e guardare al di là dei bilanci e del fatturato, di trovare una serenità interiore. La malattia mi portò brutalmente ad affrontare questa ricerca che altrimenti sono sicuro sarebbe sempre rimasta un desiderio da posticipare rispetto agli affari. Proprio questo specialista di New York cui ho accennato mi consigliò di iniziare a fare yoga; l'insegnante, vedendo il mio disagio in quel periodo, mi suggerì il libro dedicato da uno scrittore occidentale al Maestro Sai Baba. Iniziai a leggerlo con un certo scetticismo, ma in breve mi folgorò per l'amore che sgorgava da ogni parola pronunciata da questo Maestro, per me fino ad allora misterioso, che veniva definito "il Guru dei Guru". I suoi concetti cardine di Verità, Amore, Pace, Rettitudine e Non Violenza rappresentavano dei valori a cui mi ero

sempre ispirato. Era la prima volta che rimanevo così commosso dalla lettura di un libro e decisi che dovevo conoscere Sai Baba a tutti i costi. Dopo varie peripezie, fu durante il mio secondo viaggio in India che mi ricevette per quella che lui chiamava "interview", il 24 Novembre 1999, e rimasi travolto dalla sua umanità e dall'amore che fluiva dalla sua persona. Durante questa "intervista", senza conoscere nulla di me, si rivolse ad una persona al mio fianco dicendogli: "Di al tuo amico che è guarito!". Quando tornai a casa, le analisi, dopo anni di cure, erano finalmente a posto. Ovviamente continuavo a fare esami: la volta successiva che mi recai da Sai Baba, lui mi fece sapere, sempre tramite altra persona e senza che gli avessi parlato, che sbagliavo a non fidarmi e che la malattia era definitivamente scomparsa.

Da quel momento in poi tornai tre volte all'anno dal Maestro, compiendo un importante percorso di spiritualità. Durante le mie trasferte indiane, cercai di approfondire il tema della nostra esistenza e del nostro destino, sviluppando la convinzione che ogni uomo dispone di libero arbitrio. Dio non è giudice, ma semplice testimone delle nostre azioni, che devono essere improntate alla non violenza ed al rispetto del prossimo. Sai Baba non mi ha allontanato dalle mie radici cristiane, anzi le ha rinforzate, facendomi trovare quelle risposte che da tempo cercavo, spronandomi ad una più responsabile e profonda spiritualità. Credo che ogni anima, prima di tornare dal Creatore, debba percorrere una strada di miglioramento che passa





attraverso varie reincarnazioni. “Nell’uomo c’è la verità, nell’uomo c’è la saggezza, nell’uomo c’è l’infinito”: porto sempre con questa frase del Maestro nel mio cuore come sintesi del suo pensiero. So che l’aver sviluppato un interesse verso queste discipline è stato spesso fonte di ironie, ma io ritengo sia ad un certo punto della vita doveroso soffermarsi su questioni di più ampio respiro e ciò non sia contrario in nessun modo alla professione dell’imprenditore. Anzi, penso che chi ha la fortuna di avere creato un’azienda da cui dipende la prosperità di tante altre famiglie debba sviluppare una propria visione etica. Comunque, per la cronaca, Sai Baba mi sconsigliò di acquistare la Moto Guzzi!

Racconto questo episodio personale perché la necessità di sottopormi a trattamenti medici e tutte le preoccupazioni legate alla malattia mi allontanarono fisicamente e mentalmente per circa tre anni dalla presenza quotidiana che avevo sempre avuto in Aprilia. Una situazione che si rivelerà fatale.





*Anno 2000, Australia, Troy Corser vince la prima gara della RSV Mille in Superbike.*

# RSV Mille

Tornando alla produzione di serie, nel 1998 arrivò la svolta epocale della RSV Mille. Quello di entrare nel mondo delle grosse cilindrate fu un progetto condiviso con enorme entusiasmo da tutta l'azienda, ed ogni reparto vi si dedicò con volontà e passione. Su progettazione e sviluppo non lesinammo in nulla, investendovi la cifra record di circa 20 miliardi di lire, del resto era un periodo di utili straordinari. Desideravamo a tutti i costi debuttare con un mezzo superiore alla concorrenza, e ricordo che svolgemmo ogni tipo di prova comparativa possibile. Non a caso la gestazione fu lunghissima, quasi quattro anni, perché volevamo essere sicuri di non sbagliare il colpo. Per quanto riguarda il propulsore, collaborammo con Rotax, ma tutti gli obiettivi e le scelte strategiche ad esso relative, i disegni ed i collaudi furono eseguiti al 100% da noi. Chiaramente l'esperienza della casa austriaca fu importante e le loro opinioni e suggerimenti riguardo alla progettazione si rivelarono costruttivi ed utili, oltre a fornirci in fase di assemblaggio tutta la tradizione e competenza delle loro linee. Il mio obiettivo era ovviamente che Aprilia in futuro progettasse tutti i suoi propulsori per le moto, non a caso entrò a fare parte del nostro staff il mitico Ingegnere Claudio Lombardi, papà di tutte le più vittoriose Lancia (tra cui 037 e Delta S4) oltre che protagonista con Ferrari e Alfa Romeo, caldamente suggeritomi da Piero Lardi Ferrari, figlio di Enzo Ferrari. L'originale architettura del bicilindrico V60 fu ritenuta la migliore onde costruirvi attorno una ciclistica compatta ed efficace. Per realizzare questa inusuale angolatura vennero inseriti

due contralberi volti a limitarne le vibrazioni, con un nostro specifico brevetto denominato ADVC. Una particolarità brevettata era anche la frizione a controllo pneumatico volta a ridurre lo sforzo da applicare alla leva e fornire una utilissima funzione di antisaltellamento.

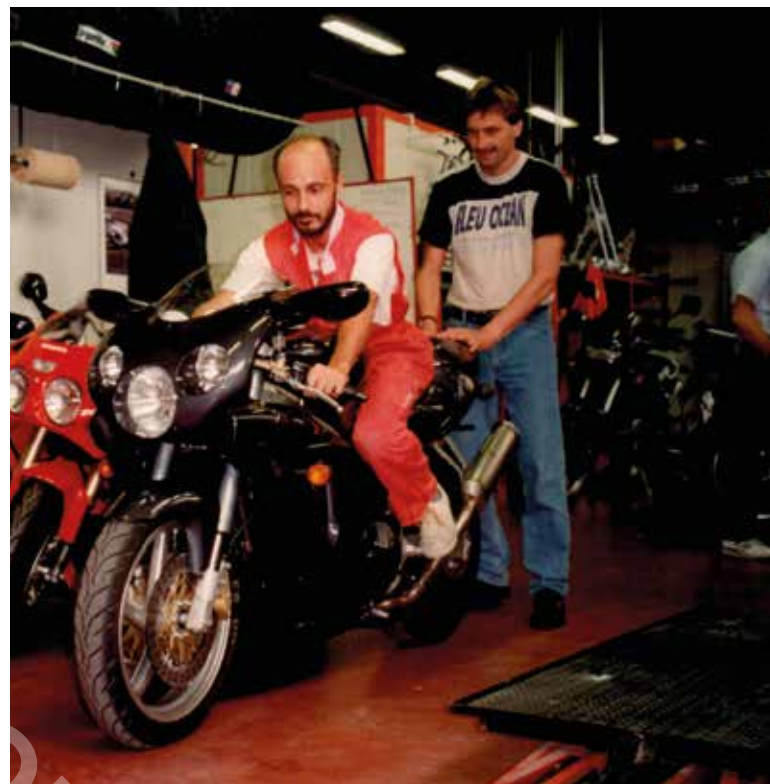
Il telaio era un bellissimo doppio trave inclinato in lega d'alluminio scatolato, nel migliore stile Aprilia.

Per il design di questa pietra miliare avrei assolutamente voluto Massimo Tamburini: molte volte mi ero mangiato le mani per non avere chiuso con lui una precedente trattativa, ma nel periodo in cui era possibile portarlo a Noale non ero convinto della strada stilistica da lui intrapresa con le forme carenate della Paso e della Freccia. Per rimediare a tale gravissimo errore, dopo avere visto quegli incredibili capolavori su ruote chiamati 916 e F4, gli offrii un assegno in bianco: poteva scegliere lui la cifra per venire a disegnare la RSV Mille. Tamburini ci pensò per poi gentilmente declinare, spiegandomi che con Castiglioni aveva ormai un rapporto di amicizia e simbiosi lavorativa impossibile da rompere.

Ero tanto innamorato di lui che nella non brillantissima scelta di aprire una azienda di motori 50cc a San Marino, allentando quella filosofia olonica su cui si era sempre fondata Aprilia, c'era (oltre a benefici fiscali che non si riveleranno poi tali) l'idea di offrirgli una comoda sede di lavoro vicino a casa sua.

Dopo di lui, la persona migliore per disegnare la nostra portabandiera già l'avevamo in casa, Giuseppe Ricciuti, che a mio avviso fece un





*I primi disegni, il primo prototipo e la prima RSV prodotta, con in sella il capoprogetto Mariano Fioravanzo. Al centro il dépliant firmato da tutti i partecipanti al progetto.*









*La versione SP della RSV Mille.*



*Una bella immagine di Troy Corser.*



egregio lavoro. La RSV ebbe subito grande fortuna, specialmente fuori Italia, dove raggiunse numeri molto superiori ai nostri budget, arrivando immediatamente in alcuni mercati agli stessi livelli della Ducati, che vantava una inimitabile tradizione nei grossi "twin" (nel 2002 consegnammo 20.000 RSV, facendone la bicilindrica più venduta in Europa). In Germania divenne moto dell'anno 1998 votata dai lettori del prestigioso giornale "Motorrad". Paradossalmente, fu proprio l'Italia il paese più freddo con la RSV, cui si imputava, pur riconoscendone le straordinarie doti di guida, una estetica troppo "gonfia" e poco estrema rispetto alla 996 (che, peraltro, pesava di più) ed alla nuova, smilza, Yamaha R1. In realtà tra le specifiche di progetto c'era proprio quella di un mezzo sportivissimo nella ciclistica, ma utilizzabile anche su strada, quindi con una posizione non troppo affaticante e una discreta protezione aerodinamica. Ricordo che la RSV fu subito messa a confronto dalle riviste con 996 e R1, uscendone a testa altissima: in un pubblicizzato test al Mugello la RSV girò in 2'11"305, la 996 in 2'14"337 e la R1, nonostante i tanti cavalli in più, in 2'13"618.

Proprio per fare conoscere ai potenziali proprietari di supersportive della concorrenza l'incredibile piacere di guida fornito dalla nostra prima mille organizzammo i "Demo Ride Aprilia", un progetto europeo di test in pista gratuito per chiunque avesse almeno una 600 cc. Furono migliaia i motociclisti che coinvolgemmo, ricavandone con un questionario finale anche importantissime indicazioni per lo

sviluppo futuro della moto. Alla fine, un decimo dei partecipanti ai Demo Ride acquistarono la RSV, una cifra record che testimoniava quanto guidarla rappresentasse una esperienza unica. Durante queste sgroppate in pista non furono pochi i proprietari di quattro cilindri che, nonostante gli avvertimenti sulla coppia a basso numero di giri, venivano sparati in cielo all'uscita dei tornanti, ma nessuno si fece mai male e le moto si dimostrarono affidabilissime.

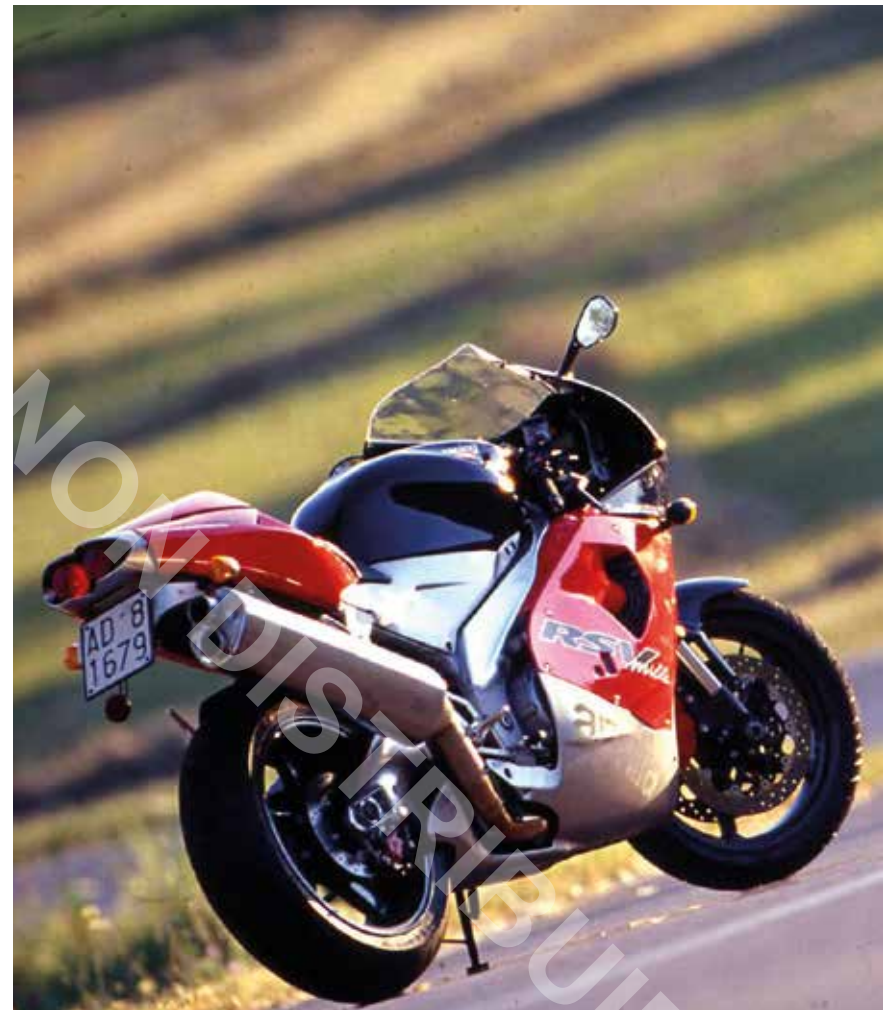
Ovviamente la RSV debuttò subito nel mondiale Superbike, e vedere finalmente il nome di una Aprilia a fianco di Ducati 996, Kawasaki ZX, Suzuki GSXR, Honda RC45 rappresentò una grande emozione. A riprova che lo spirito originario di utilizzare le corse come palestra del prodotto di serie rappresentasse sempre il filo conduttore dell'azienda, la nostra presenza ufficiale era adesso spalmata su ben quattro campionati: le tre classi del motomondiale e la SBK: ancora una volta, solo Honda faceva altrettanto.

Come pilota scegliemmo Peter Goddard, un australiano molto competente che ci aiuterà nello sviluppo concludendo il campionato in dodicesima posizione, con un quinto posto al Nurburgring come migliore risultato.

Poco dopo la RSV presentammo, con lo stesso motore addolcito, la SL Falco, sportiva leggera semicarenata. Probabilmente concentrati nel lancio della più evocativa ed emozionante RSV tralasciammo a livello di promozione questa sua bella sorellina polivalente, che purtroppo non incontrò particolare fortuna nonostante nelle prove

comparative si dimostrasse migliore delle dirette concorrenti Honda VTR, Suzuki TL1000S e Ducati Supersport.

Nel 1999 ingrandimmo anche lo Scarabeo. Lanciammo prima il 100 cc sulla stessa base tecnica del cinquantino, aggiungendovi semplicemente il posto per il passeggero e pochi altri ritocchi, ma per le cilindrata 125 e 150 andava studiato un telaio completamente nuovo. Il progetto era molto arduo e rischioso, ma venne declinato in modo magistrale, ed ancora una volta va dato merito a Ricciuti. Ci volle un po' a digerire la "lievitazione" delle forme che caratterizzava il prototipo, e qualche dubbio sull'operazione mi sorse sapendo che nel reparto esperienze veniva soprannominato "Tobruch" richiamando anche per il suo colore sabbia un voluminoso mezzo militare del periodo coloniale. Invece proprio questo suo stile moderno-rétro ne sancì la fortuna, oltre a caratteristiche di sicurezza e confort inavvicinabili dai concorrenti a ruote basse. Lo Scarabeo, che ricordava ai più anziani il Galletto Guzzi, poteva legittimamente fregiarsi del titolo di "moto automatica" con cui lo proponemmo pubblicitariamente. Per certi versi fu precursore di quello stile vintage oggi così diffuso tanto in campo motociclistico che automobilistico. Per venire incontro alla richiesta di cubature sempre più grandi, in grave assenza di un nostro maxiscooter, montammo un performante motore Yamaha 250 sul Leonardo.







*Nel 1999 arriva la SL Falco, bella sportiva leggera di derivazione RSV.*





*Debutta con enorme successo il nuovo Scarabeo targato.*





*La tecnologia DiTech si proponeva di rivoluzionare il motore a due tempi.*

# La sfida Ditech

Sempre in questo periodo ci dedicammo allo sviluppo della tecnologia DiTech. Già ad inizio anni '90 avevamo sperimentato vari sistemi per diminuire le emissioni dei propulsori due tempi applicando la marmitta catalitica all'Amico LK e al Pegaso 125. Ero ovviamente affezionato a questo tipo di motore, e cercai per quanto possibile di impedire quell'estinzione che sembrava inevitabile conseguenza del programma di riduzione emissioni previsto per gli anni a venire dalla normativa europea.

Sul DiTech, tecnologia di iniezione diretta del carburante assistita da aria compressa sviluppata partendo da un brevetto Orbital e Siemens, investimmo moltissimo in denaro e persone, e se avessimo avuto più tempo a disposizione credo si sarebbe potuto prolungare l'esistenza dei motori a miscela. I risultati raggiunti furono entusiasmanti, con una riduzione dei consumi fino al 40% (permettendo di raggiungere la soglia dei 50 Km/litro) diminuendo drasticamente il consumo d'olio e rispettando la normativa Euro 2 senza bisogno di alcun catalizzatore. Inoltre, il motore guadagnava in prontezza e potenza. In pratica, la tecnologia DiTech manteneva, ed anzi esaltava, tutti i pregi del due tempi, eliminandone i difetti congeniti dovuti al sovrapporsi delle fasi del ciclo. Il primo mezzo su cui lo installammo fu lo SR 50 raffreddato ad acqua, cui seguì lo Scarabeo 50 ad aria. Allo stesso tempo cercavamo di svilupparlo anche per cilindrate superiori, sperimentandolo sul motore della RS 250, un lavoro che si concretizzerà nel 2003 con la presentazione del Leonardo 500

DiTech, prototipo dalle prestazioni teoricamente straordinarie che catturò grandissima attenzione da parte del pubblico. Purtroppo, iniziali problemi di affidabilità minarono la reputazione del DiTech, cosa che unita alle difficoltà economiche incontrate dall'azienda ci obbligarono alla prematura chiusura del progetto. Si tratta per me di un grande rammarico perché, se è vero che anche Peugeot e Piaggio avevano attuato sperimentazioni con lo stesso sistema, mi risulta noi fossimo molto più avanti e veramente vicini, grazie a nostri brevetti esclusivi, al risolvere i problemi che ne impedivano il regolare funzionamento sulle cilindrate targate. Non so se tra chi ci legge c'è stato un possessore di DiTech 50cc che possa testimoniare di come, una volta a punto, garantisce prestazioni straordinarie.

Di quel 1999 ricordo bene la data del 6 novembre, quando la Facoltà di Ingegneria di Pisa mi conferì la laurea "Honoris causa" in ingegneria meccanica. Conservo ancora la motivazione: "Ha operato una trasformazione dell'azienda artigianale paterna introducendo innovazioni tecnologiche che hanno permesso all'Aprilia di competere, anche sul piano agonistico, con le più importanti aziende mondiali del settore motociclistico. Il trasferimento su scala industriale delle originali innovazioni tecnologiche, produttive e organizzative studiate e utilizzate per la realizzazione dei modelli da competizione, insieme alla cura per quanto riguarda il design, la qualità e la sicurezza, hanno permesso all'Aprilia di ottenere un prodotto di grande successo, che ha

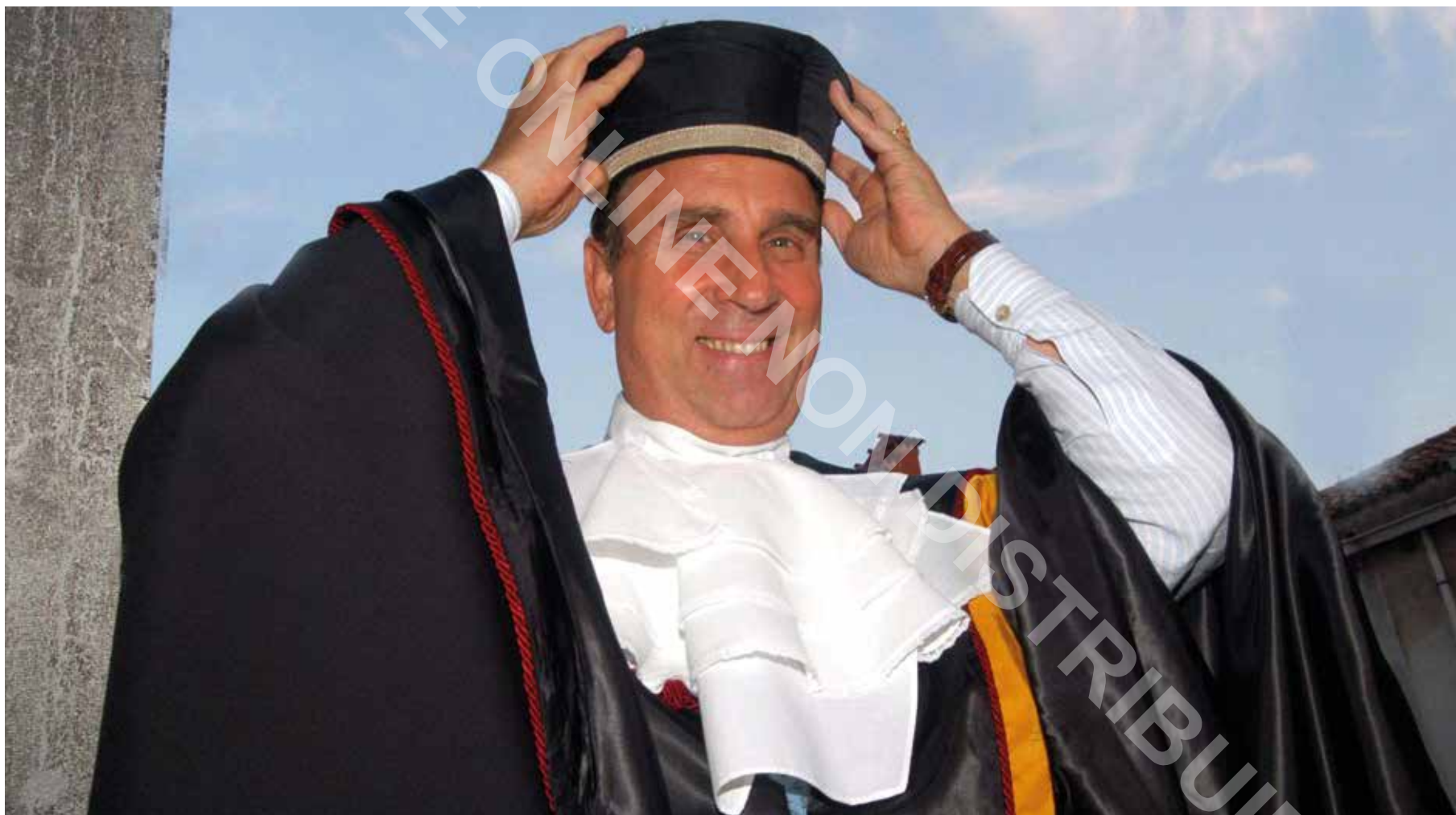


rilanciato il mercato delle motociclette nazionali. Con riferimento all'intero curriculum del signor Ivano Beggio e allo sviluppo da lui impresso all'azienda, appaiono pertanto evidenti le sue non comuni capacità imprenditoriali e organizzative nel campo motociclistico. In considerazione di tutto questo la commissione istruttiva esprime un parere positivo in merito alla proposta di conferimento della laurea *Honoris causa* in Ingegneria meccanica”.

Questa laurea fu un momento estremamente toccante, che mi riportò al ricordo dei miei genitori. Quanto avrei voluto potessero vedermi! In realtà non ero stato uno studente brillante: avevo frequentato il collegio dei Salesiani a Mogliano Veneto e poi il Cavanis di Paderno del Grappa, scuole prestigiose che sicuramente erano costate sacrifici alla famiglia, ma io non mi applicavo con dedizione, diviso tra la nostalgia dell'officina di papà ed il sognare fantastiche avventure. Ricordo che a un certo punto decisi che da grande avrei fatto il missionario per poter viaggiare e girare il mondo. Due anni prima avevo ricevuto il titolo di Cavaliere del Lavoro, ed anche in questo caso non potei evitare di pensare al Cavaliere della Repubblica Alberto e a quanto sarebbe stato orgoglioso, e sorpreso, di vedere quel matto di suo figlio fregiarsi di una così alta onorificenza, che mi fu conferita assieme a Luca di Montezemolo.

In realtà, nel corso dell'anno precedente avevo viaggiato verso Pisa, o meglio Pontedera, più volte. La Famiglia Agnelli voleva infatti liberarsi della Piaggio, immagino in seguito alla tragica e prematura

scomparsa per malattia di Giovanni Alberto Agnelli, figlio di Umberto Agnelli e Antonella Bechi Piaggio, suo presidente dal 1993 fino alla morte. Il loro Amministratore Delegato mi propose una possibile fusione societaria delle due aziende, in cui la Famiglia Agnelli avrebbe detenuto il 51% in virtù della ancora superiore dimensione e fatturato di Piaggio. L'idea non mi convinceva per tante ragioni, tra cui quella che non solo sarei stato in minoranza, ma che con un aumento di capitale che gli Agnelli avrebbero potuto permettersi in qualsiasi momento la mia posizione rischiava di diventare marginale. Tuttavia, lasciammo la porta aperta, e come prima collaborazione tra due aziende fino ad allora fieramente rivali siglammo un accordo per la fornitura di motori Piaggio destinati ai nostri scooter, oltre che per l'acquisto in comune di alcune componenti. Inoltre, decisi di partecipare ai costi per la realizzazione del propulsore Piaggio 850 che avrebbe dovuto debuttare sulla Gilera Ferro, moto automatica che non arrivò mai alla linea di montaggio. Mi sembrava infatti un bicilindrico interessante per poter essere utilizzato in qualche nostro futuro modello: ironia del destino, alla fine equipaggerà, seppure rivisto, le Aprilia Mana e Dorsoduro. Allontanarci progressivamente da Rotax era una scelta dolorosa, ma la soluzione Piaggio alle condizioni concordate era troppo vantaggiosa, permettendo un risparmio medio di circa il 20% per ogni gruppo propulsore. Piaggio nel 1999 sarà venduta dagli Agnelli al gruppo finanziario Morgan Grenfell.



*Ivano Beggio ha conseguito due lauree: nel 1999 a Pisa in Ingegneria Meccanica e nel 2002 a Venezia in Economia Aziendale. E' anche stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 1997.*





*Ivano Beggio sorridente in sella alla Breda 1100 al Salone di Milano 2003.*

# Moto Guzzi e Laverda

Festeggiai il terzo millennio molto sereno nella mia nuova e splendida villa di Asolo: il grave problema di salute sembrava superato, stavo iniziando a percorrere una strada spirituale che mi rasserenava, il fatturato volava ben sopra i 1.000 miliardi di lire grazie ad oltre 300.000 moto prodotte, tanto che risultavo stabilmente tra i primi quindici contribuenti italiani con oltre 16 miliardi di lire. Nel frattempo, i dipendenti erano diventati circa 1.600, cui si aggiungevano gli stagionali; considerando l'indotto, si calcolava che 5.000 persone ruotassero attorno alla mia azienda. Ero anche felice perché il mio carissimo figlio Gianluca, cui avevo lasciato massima libertà di trovarsi la propria strada, aveva infine deciso di sfruttare la propria creatività impegnandosi con passione all'interno del nostro centro design.

Negli ultimi tre anni avevo lasciato spazio ad una possente squadra di manager, in cui si fondevano vecchi compagni dei primi tempi con neoassunti provenienti da prestigiose multinazionali. Del resto, Aprilia era uno dei brand più alla moda ed attrattivi del momento ed eravamo sommersi da prestigiosi curriculum.

Da loro non ricevevo che assicurazioni sul fatto che tutto andava bene ed avrebbe continuato ad andare bene: ricordo, in particolare, un report che prevedeva dal 2000 al 2003 un aumento del mercato delle due ruote in Europa del 30%. Mi sembrava eccessivamente ottimistico, perché ogni crescita ad un certo punto deve arrestarsi, e quella delle moto era una curva positiva ormai da molti anni. Pensai

tra me e me che potevano avere sbagliato del 20%, sarebbe andato comunque bene. Invece in quel triennio le vendite scenderanno del 30%, rendendo la previsione errata in pratica del 60%. Non sarà purtroppo l'unica delusione che dovrò affrontare relativa all'operato di una parte della mia squadra di comando.

Avevo sempre amato Moto Guzzi, fin da bambino ero rapito dalle sue creature, che giudicavo straordinarie e dotate di una anima diversa da tutte le altre moto. Come ben sapete, non ci sono ragioni razionali dietro un grande amore: per me Moto Guzzi era "la Moto", e desideravo essere il principe azzurro che l'avrebbe riportata ai grandi fasti del passato, quando le due ruote uscite dagli stabilimenti di Mandello del Lario erano ammirate in tutto il mondo e dominavano la scena sportiva: oltre 3300 vittorie, 14 titoli mondiali, 50 tricolori, 11 primati di velocità in 79 anni di storia. Per me, era il sogno dei sogni. Già due volte avevo tentato di acquistarla, la prima nel 1988, quando al comando c'era Alejandro De Tomaso, che l'aveva comprata assieme alla Benelli in stato fallimentare, per indirizzarla a mio parere con scelte strategiche discutibili verso una nomea di basse prestazioni, arretratezza tecnologica e carenze nel rapporto affidabilità/qualità. Mi chiese una cifra esagerata.

La seconda volta fu nel 1995 con la proprietà americana: l'accordo era praticamente siglato per 50 miliardi di lire, quando saltò tutto a causa di un rialzo chiesto dal venditore all'ultimo momento.

Ora, tramite Banca IMI, il nuovo consiglio di amministrazione, tra





*La squadra di sviluppo della Brevin con Umberto Todero, progettista e memoria storica dell'Aquila.*





*La bellissima MGS 01.*



cui emergeva la figura del gioielliere Gianni Bulgari, l'aveva messa di nuovo sul mercato. Non potevo farmela sfuggire, ci vedevo una sinergia perfetta per Aprilia proprio a causa della loro diversità: Mandello era per definizione la storia, mentre Noale rappresentava l'azienda motociclistica più moderna d'Europa, fondata sulla tecnologia spinta e le mode contemporanee.

I miei manager erano entusiasti della prospettiva e mi presentarono un piano quinquennale di risanamento e previsioni di vendita ancora una volta estremamente ottimistico, gettando ulteriore benzina sul fuoco della mia passione.

Ma non erano i soli a premere per l'acquisizione, perché anche le banche cui avevo chiesto di sostenermi si dimostrarono straordinariamente propositive verso l'affare, al pari del sindacato e dei fornitori.

A causa di un interessamento di Ducati cercai di stringere i tempi, che furono rapidissimi: a gennaio iniziammo a parlarne, il 14 aprile ci fu l'annuncio ufficiale.

Andando a fare un sopralluogo a Mandello mi vennero le lacrime agli occhi per l'emozione di vedere schierati tutti assieme il Guzzino della mia infanzia, il Gambalunghino, il Dondolino, il Falcone, l'Albatros con cui il mio conterraneo acquisito Omobono Tenni vinse il TT, l'otto cilindri dell'ingegner Carcano e tutti i suoi motori.

Quando si riunì il consiglio di amministrazione Aprilia per approvare l'acquisizione, tutte le mani si alzarono all'unisono, eccetto una, quella di mia moglie Tina, nonostante avessi cercato in tutti i modi

di dissuaderla. "Fai come vuoi" le avevo anticipato, seccato.

Che stupido sono stato! In realtà lei aveva capito tutto: non si fidava delle mirabolanti prospettive con le quali avevo giustificato l'acquisto e invece, con il consueto realismo ed intelligenza, intuiva l'enormità del lavoro da affrontare e tutti i rischi che l'operazione comportava per la stessa sopravvivenza di Aprilia.

Aveva anche il timore che il carico così arduo di lavoro richiesto a me ad ai miei manager da una vera "rifondazione" di Guzzi avrebbe sottratto risorse e attenzione ad Aprilia e non avrebbe fatto bene né all'azienda, né a me stesso. "Sei appena guarito, Aprilia va bene, perché gettarci in questa avventura?" mi aveva saggiamente chiesto.

Moto Guzzi costò ad Aprilia 60 milioni di neonati euro: 40 milioni per la Società anonima Moto Guzzi e 20 milioni per sanare l'indebitamento. Tantissimo, a cui poi si aggiungeranno negli anni successivi molti altri milioni di investimenti.

Il 9 settembre acquistai anche Moto Laverda per 3 milioni: in questo caso si trattò di una operazione quasi indolore che riguardò solamente il marchio.

Avevo così completato l'assetto del Gruppo Aprilia. Il mio progetto era che Aprilia avrebbe continuato a concentrarsi sulle moto sportive e sulla sua identità giovane e tecnologica, oltre che ovviamente

portare avanti la completissima gamma scooter. Moto Guzzi sarebbe stata la GT, puntando con la propria storia ed il proprio blasone ad essere la anti Harley e anti BMW. Laverda avrebbe rappresentato un marchio di élite per moto diverse, essenziali, italiane, con telaio in tubi e motore tre cilindri.

In questo quadro di acquisizioni c'era la volontà di coinvolgere uno straordinario personaggio, Carlo Talamo.

I lettori più anziani ricorderanno in lui l'uomo che con la sua importatrice "Numero Uno" aveva dato nuova linfa in Italia ad Harley Davidson, marchio che allora era praticamente sparito dai sogni degli appassionati. Successivamente aveva realizzato lo stesso miracolo con la Triumph Italia. Con Talamo avevo stretto una forte amicizia e vedevo in lui il genio, il creativo, che avrei messo a capo del prodotto Guzzi e Laverda. Avevamo discusso a lungo di strategie e ambizioni e mi aveva già fatto avere dei bozzetti entusiasmanti. Non solo, ma grazie alla sua amicizia con il proprietario di Triumph avevamo praticamente definito la fornitura dei tre cilindri inglesi per equipaggiare Laverda. Sono convinto che le Laverda ideate da lui con l'ottimo tricilindrico di Hinckley avrebbero avuto la stessa accoglienza della RS 250 motorizzata Suzuki. Quando penso al successo della Speed Triple ricordo che quella era esattamente la moto che voleva fare Carlo. Purtroppo, proprio nel momento in cui si era definitivamente liberato di tutti gli incarichi precedenti, venne tradito dalla sua grande passione, morendo nel 2002 in uno

stupido incidente presso Viareggio, sulla strada che aveva percorso migliaia di volte. Fino ad allora avevamo cercato di ricreare una rete di concessionari Laverda vendendo lo scooter Phoenix, un onesto Sym Joyride rimarchiato, e il quad Quasar, realizzato dalla specialista taiwanese Aeon. Prodotti economici, in vista della prima moto, la nuova SFC, per la quale stavamo portando avanti in parallelo due opzioni: quella di Talamo con il tre cilindri, ed una soluzione interna attorno al bicilindrico della RSV. Con la scomparsa di Talamo, presentammo al Motor Show quest'ultima, disegnata da Ricciuti che, come detto, aveva già realizzato la RGS 1000 del 1981. Secondo me venne fuori una sportiva molto bella, molto italiana con il telaio in tubi, ma il cui destino era segnato. Né io, né gli appassionati vedevano in questa architettura di propulsore il futuro di Laverda, cosa che, sommata al dolore per la scomparsa di Talamo e a tutto il lavoro richiesto da Aprilia e Moto Guzzi, ci portò ad accantonare il marchio, situazione in cui purtroppo giace senza particolare speranza ancora oggi.

Per quanto riguarda Moto Guzzi, il compito era arduo come ci aspettavamo: la qualità delle moto era scesa a livelli molto bassi, con tassi di difettosità inaccettabili, mentre le vendite si attestavano a poco più di 3.000 unità, con mesi interi di cassa integrazione. Non c'era un solo progetto in cantiere.

La mia idea era mantenere inalterata la magia della sua storia, a cominciare dalla favolosa galleria del vento, abbinandola alle





*Ivano Beggio incontra orgoglioso i dipendenti di Moto Guzzi.*



*Il lancio al Motor Show 2002 della Laverda SFC bicilindrica.*



tecnologie più recenti e costruire una fabbrica museo, per la quale incaricai ancora una volta l'architetto Benedini.

Per tutto il 2000 lavorammo su più fronti, investendo innanzitutto in una nuova modernissima linea di produzione ed in controlli di qualità simili a quelli di Scorzè. Spingemmo molto anche con i fornitori per ottenere standard più alti ed eliminare difettosità ormai anacronistiche, come i tipici malfunzionamenti del cambio. Rinnovammo il museo, l'abbigliamento ed il sito internet e a settembre 2001 organizzammo con grande orgoglio il raduno dell'ottantesimo compleanno, dove accogliemmo circa 15.000 guzzisti da tutto il mondo. La manifestazione, cui parteciparono Carcano, Todero, Bill Lomas, mi emozionò così tanto, a cominciare dal giro del lago che feci assieme a mia moglie su di una bellissima California, da decidere che a partire dal 2001 si sarebbe svolto annualmente un nuovo raduno ufficiale per il quale scelsi il nome di Giornate Mondiali Guzzi.

I primi anni non potemmo fare altro che migliorare la qualità globale, lanciare una serie speciale del V11 ed il restyling della Nevada, caratterizzata da una nuova iniezione elettronica e dai Brembo serie oro. Stavamo però correndo per realizzare dei modelli completamente nuovi.

Il primo fu la Brevia 750 ad inizio 2003, spinta dal classico bicilindrico a V di 90° rivisto però in modo sostanzioso al fine di renderlo affidabile, trattabile, silenzioso ed Euro 2: lavorammo molto su pistoni, alberi a camme e impianto di lubrificazione, adottando un

impianto di alimentazione ad iniezione elettronica Weber Marelli. Disegnata dallo studio Marabese, ottenne valide recensioni dalla stampa specializzata e diede un buon impulso alle vendite, che raggiunsero a fine 2003 le 9.000 moto. Le novità grosse, quelle che avrebbero dovuto fare girare pagina, dovevano però ancora arrivare e si chiamavano Griso e MGS 01.

La MGS 01 l'ho trovata subito favolosa: nata dall'estro dei preparatori Ghezzi & Brian, la volli subito "inglobata" in Guzzi, assumendo anche il bravissimo Giuseppe Ghezzi per svilupparla. La moto, progettata per correre (si aggiudicherà la "Battle of the Twins" di Daytona nel 2006 e 2007), era spinta dal 1.225cc raffreddato ad aria con circa 130 cv ed avrebbe avuto sicuramente anche la versione stradale appena avessimo realizzato il 1200cc ad otto valvole su cui eravamo impegnati. La Griso 1100, sempre disegnata da Marabese, era un'altra moto spettacolare, che presentammo come prototipo sotto la nostra gestione a fine 2002, ma, una volta industrializzata, verrà poi venduta da Piaggio. La Griso rappresentava una valida risposta alle naked giapponesi, con tante innovazioni come l'accensione a doppia candela, un nuovo cambio a sei rapporti, il cardano brevettato CA.R.C.

Lavorammo inoltre su di un nuovo motore 1300 raffreddato ad acqua con gli scarichi laterali.

Introdurre Nevada, Griso, MTS, Brevia, migliorare e raffinare la meccanica esistente, progettare il 1200 8V, costruire una nuova linea

di produzione ha assorbito circa 50 ulteriori milioni di euro, lasciando a chi è venuto dopo una azienda se non risanata, sicuramente in condizioni straordinariamente migliori di come l'avevo trovata io. Forse, di fronte alla recessione del mercato moto, avrei potuto rallentare, limitare gli investimenti, mettere in naftalina le idee, ma non ci ho mai pensato: a muovermi, fin da ragazzo, è stata la passione per le moto, il desiderio di realizzare le più belle che ci fossero, di farle vincere, di rendere orgoglioso chi le costruiva e chi le comprava, e non avrei mai abbandonato questa strada.



*La Griso in piena azione.*





*Bella, veloce e innovativa, la Futura non viene capita dal mercato.*

# Il nuovo millennio

Tornando sul fronte Aprilia, il 2000 è da annoverare come un buon anno. Andammo maledettamente vicini al titolo Superbike, e sarebbe stata una impresa epica al secondo anno di partecipazione. Troy Corser entrò subito in sintonia con la RSV ed il team, inoltre era animato da spirito di rivincita nei confronti di Ducati, dove era stato messo in ombra da Carl Fogarty, e centrò cinque vittorie di manche presentandosi in testa al mondiale a poche gare dalla fine. Questi risultati diedero grande linfa alle vendite della nostra supersportiva. Purtroppo, qualcosa dell'equazione si inceppò negli ultimi appuntamenti europei lasciando via libera alla Honda di Colin Edwards. In classe 500 avevamo tentato il tutto per tutto passando alle Michelin ed ingaggiando a fianco di Harada il funambolico inglese Jeremy McWilliams, sperando che con due piloti lo sviluppo potesse essere più rapido. Purtroppo, comprendemmo invece che ormai eravamo plafonati, ripetendo la stagione precedente: pole position in Australia, terzo posto al Mugello e vittoria sfiorata a Donington. Ironia della sorte, fu proprio Valentino Rossi con il suo primo trionfo in 500 a negarci la grande gioia in Inghilterra: sotto la pioggia, sul circuito di casa, McWilliams, partito quindicesimo, si prodigò in una gara eccezionale, mettendo svariati secondi tra lui e gli inseguitori. Nelle ultime tornate purtroppo smise di piovere e Valentino si scatenò in un forsennato inseguimento, trascinandosi dietro Kenny Roberts jr.: il nostro pilota finì terzo a nove decimi, beffato nel giro finale. Con un po' di fortuna avremmo potuto vincere questa gara, o magari

un'altra in condizioni di umido o su circuiti estremamente tortuosi, ma era ormai tramontata la speranza di poter essere qualcosa più di un outsider. Pochi lo sanno, ma presi dalla sete di rivalsa decidemmo di sviluppare un motore V4 500cc, che si caratterizzava per delle misure molto compatte frutto dell'adozione di un solo albero motore in luogo dei tradizionali due dei competitors. Costruimmo il motore ed iniziammo a farlo girare, ed anche un manichino di moto, ma ci fermammo lì, perché già si parlava di passaggio al quattro tempi e sviluppare un propulsore interamente nuovo per una o due stagioni apparve, a mente fredda, una follia. In 250 la stagione di Melandri fu deludente: ci eravamo aspettati troppo, sia noi che i media, da questo pilota giovanissimo (nel 1998 aveva vinto una gara del campionato mondiale 125 a soli 15 anni, il più giovane di sempre) chiamato a prendersi sulle spalle l'eredità dell'immenso Valentino al primo anno di 250cc. Il titolo mondiale ci arrivò per fortuna in 125 da Roberto Locatelli con il team di proprietà del cantante Vasco Rossi.

A titolo di curiosità, ricordo che nel 2000 siamo stati la prima casa motociclistica a vendere veramente uno scooter su Internet, uno Scarabeo 50 configurato ed acquistato sul nostro sito apriliashop da una commercialista di Sant'Arcangelo di Romagna. Era il periodo della "bolla" Internet, in cui Tiscali valeva più della Fiat e grandi consulenti preconizzavano che i concessionari nel giro di pochi anni avrebbero lasciato il posto all'acquisto on line. Aprilia aveva subito intuito la potenza della rete, tanto da fare due serie speciali di SR



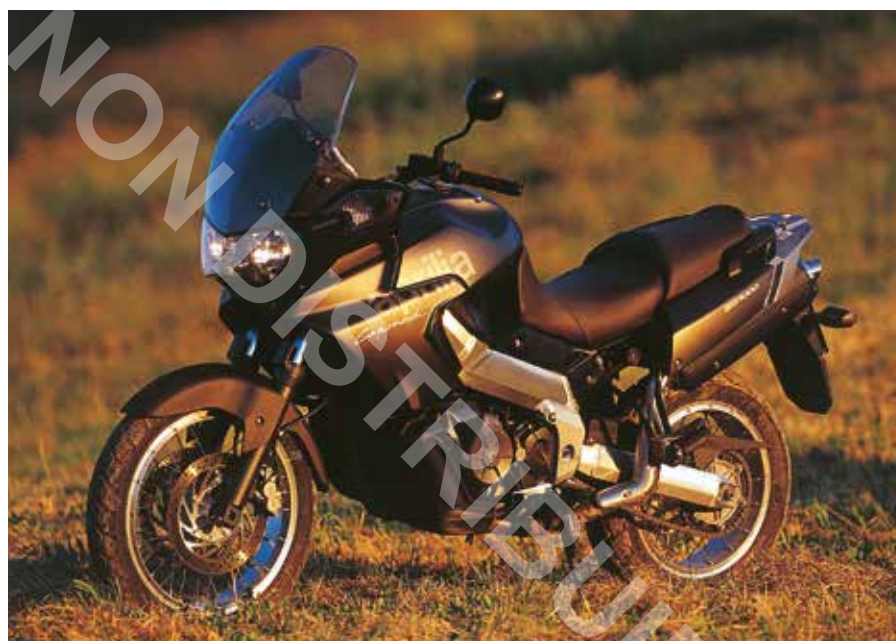


*Il matrimonio tra Aprilia e Spice Girls: lo attende il tribunale!*





*La superenduro Caponord, un grande successo in tutta Europa.*





chiamati “Netscaper” (Netscaper era il browser allora più famoso, i tempi di Explorer e Chrome erano ancora da venire) e “www” ed aggiudicarsi con il proprio sito per due anni di fila il prestigioso premio del Sole 24 Ore come migliore presenza aziendale nel web. Io però non credevo che si sarebbe veramente rinunciato al piacere di andare a toccare e provare il proprio mezzo: allestimo in ogni caso questo punto vendita virtuale, che funzionò bene nel senso di dimostrarci che alla fine gli utenti predisposti all’acquisto virtuale erano pochissimi. L’anno dopo la bolla esplose e di vendita on line non si parlerà più.

Parlando sempre di curiosità, nel 2000 presentammo a Roma, alla presenza del Ministro dell’Ambiente, la bicicletta elettrica Enjoy, che credo per prima introdusse il concetto di pedalata assistita. Mi dicono gli specialisti che solo recentemente sono state messe in vendita bici elettriche altrettanto raffinate: la Enjoy aveva infatti telaio in alluminio con una progettazione simil moto da corsa, forcella anteriore molto efficace e ruota posteriore su braccio a deformazione programmata. Rimanemmo assai sorpresi dalle vendite tiepide nonostante un importante contributo statale sull’acquisto: vista la enorme diffusione delle biciclette elettriche odierne, direi che anche Enjoy va catalogato come un prodotto troppo in anticipo sui tempi. Al Motor Show 2001 presentammo, assieme alla svizzera MES DEA, un prototipo di questo mezzo alimentato a combustione Fuel Cell, una tecnologia che ricavava energia da idrogeno e ossigeno e

sembrava a quel tempo rappresentare il futuro della motorizzazione (molti produttori di auto ci stavano investendo). Il peso della bici si riduceva da 30 a 24 Kg e poteva raggiungere i 75 Km/h. Si pensava che nel giro di cinque anni le celle di combustibile avrebbero potuto essere prodotte in serie, ma così non fu e questo rimase solo un affascinante prototipo che venne comunque considerato dalla prestigiosa rivista Time come l’idea più innovativa dell’anno.

Come non citare infine tra le curiosità la nostra partnership con le Spice Girls, che in quel momento erano tra le band più popolari al mondo? Per il lancio del Sonic, mezzo con cui entravamo nella categoria dei miniscooter, decidemmo di usarle come testimonial rivolte al mondo dei teenager, sponsorizzando il loro tour mondiale. Allestimo anche una versione speciale blue e rosa denominata Spice Sonic con la sagoma delle cinque ragazze stampigliata. Accadde però che due mesi dopo avere firmato il contratto da un miliardo e duecento milioni di lire, Geri Halliwell lasciò il gruppo, vanificando quasi tutta la nostra produzione promozionale, a cominciare dal costosissimo spot girato a Londra. Ne nacque una pubblicizzata disputa legale, che l’Alta Corte di Londra risolse a nostro favore: eravamo infatti riusciti a dimostrare che la Halliwell aveva informato le compagne ed il management della band riguardo la sua prossima intenzione di andarsene, ma la cosa ci era stata tenuta nascosta durante la firma del contratto.

Ristabilito, nel 2000 avevo ripreso ad essere in fabbrica ogni santo giorno. A fine anno avevamo festeggiato un nuovo record di fatturato, 574,3 milioni di euro, ma da sempre più parti in azienda, specie da quei dipendenti con maggiore anzianità che potevano vantare con me rapporti di confidenza, mi venivano fatti notare dei preoccupanti scricchiolii alla apparentemente invincibile costruzione Aprilia, che decisi di verificare personalmente e scrupolosamente.

Entrando più in profondità su alcuni aspetti di cui fino a quel momento avevo semplicemente preso atto di quanto relazionato, mi accorsi che dietro ai proclami trionfali esistevano varie zone d'ombra, ad esempio la forzatura sui concessionari ad acquistare grandi quantità di mezzi poco vendibili.

Inoltre, ed era altrettanto grave, ci eravamo addormentati sul fronte dei prodotti. Avevamo continuato a sfornare cinquantini di nicchia, l'Habana, l'Area 51, lo stesso Sonic, quando appariva evidente che la prossima introduzione del casco obbligatorio anche per questa cilindrata e poi del patentino avrebbe rallentato un mercato ormai saturo, mentre eravamo rimasti tagliati completamente fuori dalla esplosiva categoria dei maxiscooter. Noi che con l'Amico avevamo realizzato il primo scooter plastico di grande successo, con lo Scarabeo il primo retro a ruota alta, con SR e Leonardo i primi sportivi, avevamo bollato, mi ricordo perfettamente le parole riferitemi, come "moda passeggera" Suzuki Burgman, Yamaha T Max, Piaggio X9, Honda Silver Wing, tacciando di ignoranza strategica i concessionari che ci

chiedevano a gran voce di entrare in questo mercato. In tale contesto ritenni di dovere prendere delle decisioni drastiche e tornare ad occuparmi in prima persona dell'azienda, e di conseguenza a metà 2001 il Direttore Generale, Leo Francesco Mercanti, lasciò l'azienda. Colmeremo la lacuna del maxiscooter solo nel 2002 con l'Atlantic 500, disegnato da Marabese richiamandosi al design delle vetture americane anni '50 e con propulsore Piaggio. Un buono scooter, che si caratterizzava per la ruota anteriore da 15", ma che arrivava ultimo sul mercato, tanto che dovemmo puntare su di un prezzo di attacco invece che su qualche esclusività tecnica (avevamo anche pensato per un certo periodo di farlo con le marce, in modo da differenziarlo rispetto ai competitors, ma i concessionari ci dissuasero).

Ad esso seguiranno, su di una base tecnica diversa, l'Atlantic 125 e 200, dove utilizzammo per la prima volta in queste cilindrate il propulsore Piaggio in luogo del Rotax, scelta che poi adotteremo anche sugli Scarabeo.

Molto più tipicamente Aprilia fu invece lo Scarabeo 500 presentato l'anno seguente, sulla cui progettazione, per la gioia dei miei tecnici, intervenni assiduamente, anche in fase di collaudo. Esteticamente potrà piacere o non piacere, ma con esso fondemmo definitivamente i concetti di scooter e motocicletta. Tecnicamente aveva telaio in tubi d'acciaio studiato per fornire una rigidità ai massimi livelli, la forcella anteriore era equipaggiata con steli da ben 40 mm, mentre posteriormente era montata una coppia di ammortizzatori regolabili nel precarico.





*In alto a sinistra la Hurricane, primo prototipo di naked Aprilia. Alla presentazione della Tuono sul Muraglione non mancano le impennate, ed i momenti critici: a essere fermato dalla stradale anche Klaus Nennewitz, il capoprogetto.*







L'impianto frenante integrale si affidava a due dischi anteriori da 260 mm ed uno singolo da 220 posteriore che garantivano decelerazioni record. I cerchi li avevamo scelti da sedici pollici con pneumatici 110/80 e 140/70, misure che permettevano un'impronta a terra di tutto riguardo. A mio giudizio non c'era maxiscooter in circolazione altrettanto sicuro e bello da guidare, e tanto meno che potesse garantire trasferimenti e gite regalando sensazioni e prestazioni così tipicamente motociclistiche, a cominciare dalla posizione di guida che era "sopra" il mezzo e non incastrato dentro. A riprova che l'originalità paga, vendette subito il doppio dell'Atlantic. Ancora oggi ricevo molti complimenti per questo scooter, troppo presto uscito dal listino a favore di quello che a me sembrò un clone del Piaggio Beverly 500.

Tra 2001 e 2003 lavorammo molto sul fronte delle 1000, lanciando Futura, Caponord, Tuono e la nuova RSV. Se avessimo previsto l'acquisto di Moto Guzzi forse non avremmo iniziato il progetto di una Gran Turismo Aprilia, delegando al marchio dell'Aquila il settore. Ciò non di meno, quella che uscì fu una validissima moto, che vinse varie prove comparative contro ben più blasonate rivali quali Honda VFR e Ducati ST4. Inserisco di diritto la Futura, forse addirittura al primo posto, nella lista di Aprilia nate troppo in anticipo sui tempi dal punto di vista stilistico. Il suo design, opera di Pietro Arru, fece scalpore, ricevendo dopo la presentazione a Monaco di Baviera molte critiche, particolarmente indirizzate alla enorme sella che andava

interamente a coprire i fianchetti, tanto che corremmo ai ripari ed io personalmente gli chiesi di realizzare per l'avvio della produzione una soluzione più classica. In generale, la Futura con il suo design teso, spigoloso e sigillato si poneva in antitesi alle linee morbide e tonde di quel periodo. Che, come tutte le Aprilia, fosse eccellente da guidare nessuno lo negava (non lo dico io, ma qualsiasi testata giornalistica o proprietario), così come che avesse soluzioni innovative e raffinate quali lo scarico sottosella che permetteva un aggancio delle valige molto compatto o la strumentazione estremamente evoluta, ma, a parte gli Stati Uniti, vendette assai meno di quanto speravamo, tanto da uscire di produzione nel 2004. Sicuramente, così come per la Falco, c'era un problema di scarsa tradizione Aprilia nel settore, che rendeva difficile ad un pubblico mediamente molto tradizionalista e fidelizzato l'abbandonare marchi storici nel comparto granturismo. Il fatto che lo stile, come detto, lasciasse i più interdetti non facilitò le cose. Vi invito però a guardare la Futura oggi e chiedervi se invece Aprilia non avesse clamorosamente anticipato le tendenze, perché a me, specie la seconda serie, non sembra assolutamente una moto di venti anni fa. Del resto, la stessa Honda VFR sposò successivamente una simile strada stilistica.

La Caponord, arrivata qualche mese dopo, non ebbe invece problemi dato che Aprilia era marchio conosciuto ed apprezzato tra le enduro, con una sua base di affezionati cospicua e fedele. Questa moto colpì nel segno proponendosi quale comoda endurona bicilindrica progettata

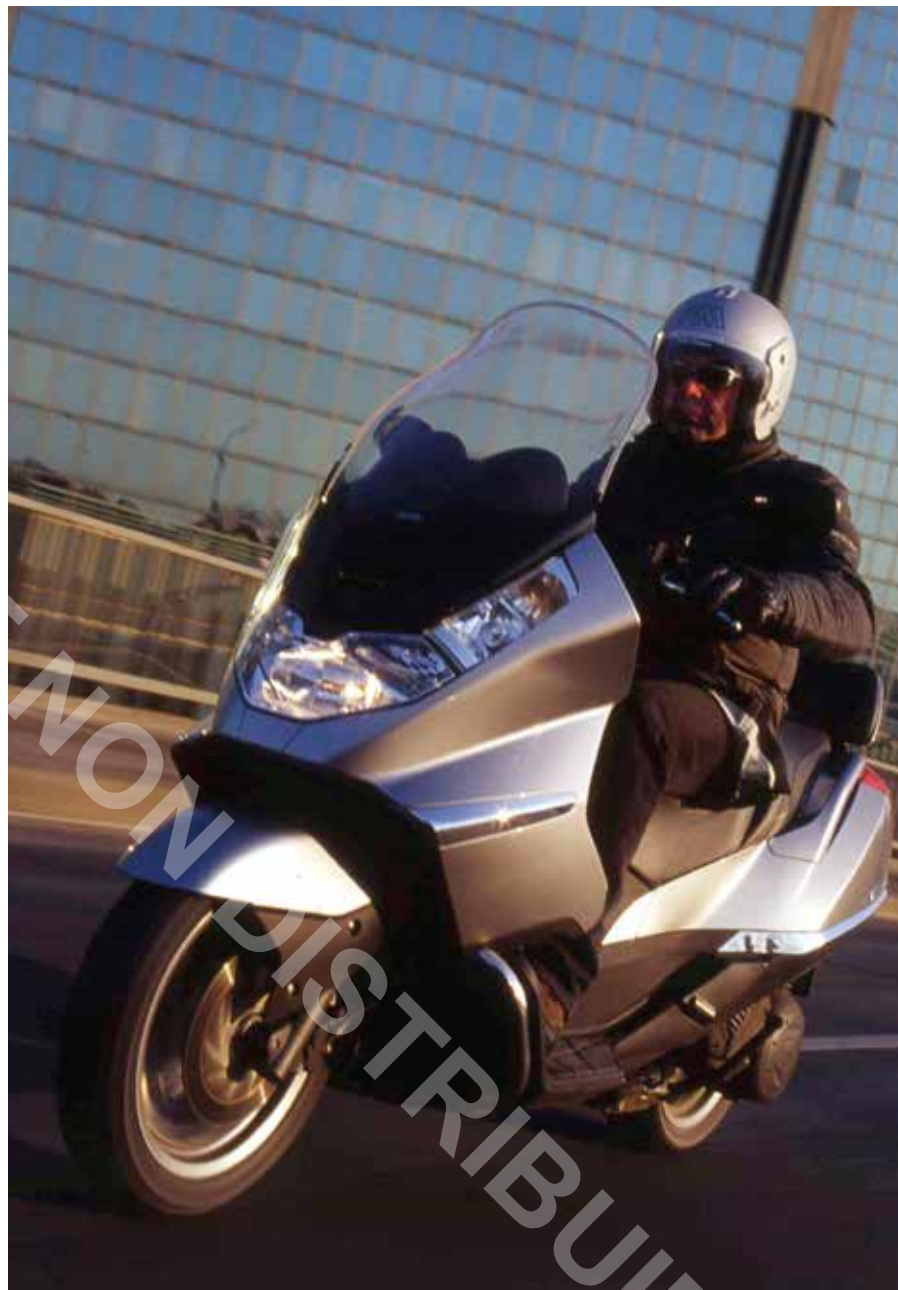
con una ottica molto più rivolta al turismo che alla Parigi Dakar. Unica della categoria con un raffinato telaio doppio trave in lega di alluminio e magnesio (lo chiamammo Double Wave Aluminium Beam) e forcella da ben 50 mm, su asfalto credo non avesse molte rivali all'epoca, anche grazie ad una protezione aerodinamica cui rivolgemmo moltissima attenzione e che contribuì alla forma particolare del frontale. Ebbe un diffuso successo commerciale in tutta Europa e i suoi proprietari, a quanto mi risulta, ne furono, e ne sono, entusiasti.

Tutti i modelli Aprilia, come avrete capito, sono per me dei figli, ma la Tuono è uno dei prediletti perché, dopo averlo fatto con gli scooter, siamo con lei riusciti ad inventarci anche nelle motociclette un segmento che prima non esisteva, ovvero quello delle hypernaked. Sostanzialmente volevamo fare una nuda e realizzammo un primo prototipo denominato "Hurricane", ma non mi appariva più bello delle concorrenti, anche perché il nostro motore non era esaltante senza carenatura, oltre che sicuramente meno carismatico rispetto ad esempio ad un desmo Ducati. Così pensammo di percorrere una strada completamente diversa dagli altri e realizzare una naked "hard" che rompesse gli schemi e fosse, di fatto, una supersportiva, come si conveniva ad Aprilia, spogliata della carenatura e con il manubrio alto. Senza fronzoli. Anche il nome venne scelto per dare una immagine di esplosività (inizialmente era stata presentata come Tuono Fighter per legarsi al movimento delle street fighters,

ma ci furono controversie di copyright e propendemmo per la denominazione corta). Direi che di tutta la gamma mille, la Tuono sia stata quella di maggiore ed immediato successo: spinta dalla ottima fama ciclistica della RSV, andò letteralmente a ruba, superando di gran lunga le nostre aspettative e lasciandoci molto rammaricati nel non avere previsto una tiratura maggiore. Ancora oggi, nonostante i tanti tentativi della concorrenza, la Tuono quattro cilindri mi risulta essere la supernaked di riferimento, a riprova sicuramente dell'ottimo lavoro dei tecnici Piaggio, ma anche dell'importanza di essere i primi ad aprire un nuovo segmento. Nonostante fosse decisamente più scomoda, sostitui la Caponord come mia moto personale.

Nel 2003 uscì la seconda serie della RSV: negli anni si era ovviamente evoluta sia tecnicamente che esteticamente, in questo caso verso linee più agili e colori "smagrenti". Avevamo poi prodotto delle serie speciali: la SP, versione stradalizzata della Superbike, la Haga, la Edwards. Era il momento di una revisione completa che avrebbe dovuto confermarla come la bicilindrica migliore e più venduta del mercato. Visto il non unanime consenso al design della prima serie, decisi che la nuova dovesse da questo punto di vista rappresentare una rottura totale, proponendosi come una supersportiva senza compromessi. Presi quindi la decisione che il leading designer sarebbe stato una persona esterna al centro stile: scelsi lo scozzese Martin Longmore, che aveva una ottima esperienza sia con le moto BMW, dove aveva seguito tra le altre R1200 Cruiser e il prototipo





*I due 500 cc Aprilia, Scarabeo ed Atlantic, e la bici elettrica Enjoy.*





*Il prototipo della 500cc 4 cilindri.*



sportivo R1, sia con le auto realizzando le accattivanti Audi TT e BMW Z3. Con noi aveva già proficuamente collaborato per il design della Falco e sarà poi anche l'autore del citato prototipo Leonardo 500. A dire il vero, gli affidammo contemporaneamente anche il compito di disegnare una RSV 600, che arrivammo a realizzare fino a livello di maquette. Assieme a Rotax procedemmo ad un "downsize" del 1000cc riducendone la corsa: a quanto ricordo il motore sembrava promettere bene. Prendemmo brevemente in considerazione anche l'idea di chiedere a Yamaha, con cui avevamo buoni rapporti, il propulsore della R6, ma era una idea che non mi piaceva.

Allora il mercato delle 600 supersport era quanto mai florido, ed una Aprilia ci sarebbe stata molto bene, ma conti alla mano non saremmo in questa configurazione riusciti a produrla ad un prezzo significativamente inferiore alla 1000, con un gap quindi troppo elevato rispetto alle giapponesi. Ci fermammo per non ripetere l'errore della Gilera 600 Supersport, portata fino ai collaudi e poi mai messa in produzione per evidente impossibilità di competere economicamente con le avversarie nipponiche, nonostante essa stessa avesse il propulsore della Suzuki GSX-R 600. Longmore era pazzo per i motori, aveva fatto il pilota in gioventù, e con un catastrofico volo alle curve dell'Arrabbiata cercando di tenere il passo dei nostri collaudatori rischiò di essere il primo designer ad uccidersi durante la giornata di presentazione stampa. Ricordo bene l'episodio in quanto anche io volli scendere quel giorno in pista al

Mugello: fu una grande emozione infilarmi la tuta e affrontare quella pista stupenda, nonostante fossi decisamente arrugginito. Il giorno prima mi era stato proposto dall'ufficio stampa di percorrere un giro e mezzo e farmi sostituire nella parte nascosta del circuito da Caio Pellizzon, vestito esattamente come me, che sarebbe passato poi sul rettilineo in impennata a 250 all'ora lasciando i giornalisti a bocca aperta. Riflettei su questo scherzo per poi declinare l'idea, anche se un po' a malincuore. Dal punto di vista motoristico, evolvemmo profondamente il propulsore, che prese il nome di "V60 Magnesium" in onore delle testate realizzate in questa lega, raggiungendo i 139 cavalli. Alla prova dei fatti, la nuova RSV si dimostrò impeccabile, ricordo che più di un giornalista la definì una sportiva perfetta. La presentammo in versione R, Factory e, al successivo salone di Milano, Nera, una serie speciale da 35.000 euro con larghissimo uso di carbonio, ergal e titanio. Ricordo che Longmore avrebbe voluto gli scarichi sotto la sella come la Ducati 999, ma alla fine fu convinto dall'altrettanto entusiasta capoprogetto Mariano Fioravanzo che tale scelta, allora di moda, significava alzare troppo il baricentro e quindi pagare in termini di reattività di guida. Alla fine, al posto dei terminali mise i lampeggiatori. Detto per inciso, la RSV 1000 (le cifre avevano preso il posto del corsivo su richiesta delle filiali estere) era nettamente più bella e veloce della 999; mi scuseranno gli amici ducatiisti, cui concedo che invece la 996 era più affascinante della nostra prima serie (ma non più veloce!).



*Ivano Beggio presenta la nuova RSV 1000: “la moto più veloce in pista” è lo slogan, mutuato dalle comparative stampa della versione precedente.*





*Bella e veloce, la nuova RSV colpisce subito nel segno.*







*Le bicilindriche di serie si dimostrano velocissime e affidabili nella squadra organizzata dalla rivista Motociclismo e dall'Ufficio Stampa Aprilia: prima assoluta alla 500 Km di Daytona la Tuono nel 2006, prima di classe la RSV in praticamente tutte le gare del Mondiale Endurance 2005.*







*La SXV, un'opera d'arte.*

# Ritorno al fuoristrada

Estremamente soddisfatto della RSV, ora il mio cuore bruciava per un altro progetto in cui io vedevo concentrate tutte le caratteristiche che ogni nuovo modello Aprilia avrebbe sempre dovuto avere: innovazione, originalità, fascino, sfida. Mi riferisco al rientro nel mondo dell'offroad, un emozionante ritorno alle origini che doveva lasciare tutti a bocca aperta. Avevo trovato il complice perfetto in Ampelio Macchi, appena uscito da Husqvarna, dove aveva mietuto tanti successi, per fondare a Vergiate con i suoi uomini fidati la "Motocross Company", studio di progettazione che inglobammo in Aprilia. Eravamo d'accordo sul fatto che, costasse quel che costasse, avremmo realizzato una moto diversa da tutte le altre e declinata nelle versioni supermotard, categoria che in quel periodo stava crescendo moltissimo, enduro e cross.

Ampelio aveva già la sua idea per lasciare tutta la concorrenza senza parole: costruire il primo propulsore bicilindrico della categoria. Secondo lui questa sorprendente soluzione garantiva allungo superiore, maggiore potenza massima, minore usura e minore peso di alcuni componenti, ridotto ingombro verticale. Ovviamente, come ogni visionario, tralasciava gli altrettanto evidenti limiti da superare, a cominciare dalle dimensioni, dalla complessità, dalla distribuzione della coppia.

Optammo per una architettura a V di 77 gradi e unendo le competenze di Macchi e del nostro reparto motori demmo luce ad un propulsore 450cc e 550cc spettacolare, compatto e leggero, commovente agli

occhi di un appassionato. Attorno a questa straordinaria prova di ingegneria meccanica plasmammo come primo modello della nuova gamma offroad la supermotard SXV. Perdonatemi l'immodestia, ma io ritengo questa moto un capolavoro tanto dal punto di vista meramente estetico, quanto per la sua carica dirompente. Come la Cube, era una moto racing completamente diversa da tutte le altre, italiana al 100% nella sua configurazione. Nuove soluzioni, nuovi stili, nuovi riscontri del pubblico: questa era la strada da seguire per Aprilia! Purtroppo, non ho potuto partecipare all'evoluzione del progetto nella sua declinazione stradale, ma ad Ampelio Macchi sono molto riconoscente non solo per l'impegno profuso nel far nascere questa moto di ineguagliabile carattere, ma anche per avermi pubblicamente dedicato il mondiale supermotard vinto al debutto nel 2004 nonostante non fossi più Presidente di Aprilia: fu un comportamento di grande signorilità ed una prova di sincera amicizia. Parlando di moto di grande carattere non posso non citare un prototipo che mi sta particolarmente a cuore: la Blue Marlin, realizzata nel 2001 in collaborazione con la francese Boxer Design e che voleva richiamare le sportive di un tempo. In particolare, si ispirava alle linee tese del vecchio Colibrì, che può considerarsi la prima "sportiva" Aprilia. Attorno al nostro bicilindrico avevamo messo della componentistica di eccezione, a cominciare dalle sospensioni Ohlins. In realtà nacque come un esercizio stilistico, ma ebbe un tale successo che pensammo seriamente di metterla in





*Sotto qualsiasi angolazione la si guardi, la bicilindrica Aprilia si rivela unica e affascinante.*







*La splendida Blue Marlin.*

produzione. Alla fine, però, la sua industrializzazione sarebbe stata estremamente onerosa, tanto da giudicarla eccessiva per una moto che probabilmente avrebbe concretamente interessato solo una nicchia di motociclisti.

Sul fronte agonistico, nel 2001 puntavamo decisamente a vincere il campionato Superbike con Troy Corser, cui affiancammo il promettente ed entusiasta francese Regis Laconi. L'anno precedente (dove su tutte le Aprilia da corsa e le repliche stradali avevo voluto fare ricomparire il leone, quasi a segnare una ripartenza dopo i momenti personali difficili) ci eravamo andati vicinissimi. Durante l'inverno lavorammo sui punti deboli della moto, avevamo sofferto specie sul bagnato e nelle piste molto veloci, e tutto sembrò mettersi nel verso giusto con la doppietta dell'australiano nella gara inaugurale in Spagna ed il terzo posto in Sudafrica. Poi iniziò la crisi, dovuta principalmente ad un deciso ed irrimediabile passo avanti delle Michelin sulle nostre Dunlop. Corser era velocissimo in superpole, ma in gara cedeva posizioni giro dopo giro, e poco alla volta anche la sua concentrazione ne risentì. Vincemmo con Laconi l'ultima manche ad Imola, ma la delusione era cocente. Il mondiale se lo aggiudicò Bayliss con la Ducati, davanti a Edwards con la Honda; terzo Ben Bostrom, quarto Corser, undicesimo Laconi. L'anno seguente ingaggiammo il funambolico e popolare Noriyuki Haga, ma la stagione, sempre negativamente condizionata dalle gomme, fu ancora peggiore, con Edwards campione e Bayliss

secondo a distanze siderali dal nostro portacolori, quarto senza vincere una manche. Dunlop era un nostro fornitore tradizionale, ma in quel periodo non era in grado nelle grosse cilindrate di stare al passo con la concorrenza. Come altri costruttori (in Superbike rimarrà solo Ducati) compimmo la scelta strategica di concentrarci sulla nuova MotoGP quattro tempi, dove avevamo già debuttato con la rivoluzionaria RS Cube pilotata da Laconi.



*Noriyuki Haga.*





*La potentissima Cube debutta nel 2002 con Règis Laconi.*

# Affascinante, impossibile Cube

Sulla Cube vale la pena aprire una parentesi: la MotoGP rappresenta la massima categoria dei prototipi, e noi seguimmo alla lettera questa filosofia per progettare una moto che fosse un concentrato di tecnologia da riversare un domani sui mezzi di serie. Riguardo il perché scegliemmo il tre cilindri in linea, Jan Witteween ci vedeva una importante serie di vantaggi tecnici, mentre a me più semplicemente piaceva questa architettura così europea ed originale. Del resto, per battere i giapponesi l'esperienza insegnava che una delle strade migliori fosse pensare qualcosa di radicalmente diverso. Per la progettazione del motore potevamo contare sull'esperienza di Claudio Lombardi e la consulenza della celeberrima Cosworth, da sempre protagonista nel mondo della Formula 1.

Ci rivolgemmo alla casa inglese (in quel periodo di proprietà della Ford) perché il 3 cilindri 990cc aveva una cilindrata unitaria pressoché identica alla Formula 1 del tempo e quindi ritenevamo di poter beneficiare di un importante travaso di tecnologia e competenza da parte loro. In un certo senso si rivelò vero, perché alla fine ne uscì un bellissimo propulsore, nettamente più potente della concorrenza con i suoi 240/260 CV.

Non solo, ma aveva tre caratteristiche rivoluzionarie per l'epoca: le valvole pneumatiche (che si diffonderanno in MotoGP solo nel 2008), il comando del gas elettronico ride-by-wire, la frizione in carbonio (questa ultima foriera di parecchi problemi). La stagione 2002 è puramente sperimentale, mentre nel 2003 correremo con Haga ed

Edwards. Ma del 2002 dobbiamo ricordare le vittorie nel mondiale 250 con un Marco Melandri finalmente sbocciato ed in 125 con il francese Arnaud Vincent, oltre ai rispettivi campionati costruttori. Assieme a Valentino Rossi, Marco è al momento in cui scrivo l'unico dei miei piloti ancora in attività e quindi lo seguo con grande affetto. Sento spesso da parte degli appassionati voci discordanti su di lui: come già ricordato, arrivò al mondiale giovanissimo, nessuno aveva mai ottenuto neppure un podio della 250 ad appena 18 anni. Per resistere alla grande pressione caricatagli addosso fin da giovanissimo, dopo una infanzia oltretutto segnata dalla scomparsa della mamma, si è probabilmente creato una corazza ed un atteggiamento che talvolta viene frainteso, ma, per quanto mi riguarda, non posso che parlarne come di una persona seria, gentile e corretta, con una stupenda famiglia, a cui auguro tutto il bene possibile.

Per quanto riguarda il Melandri pilota, lo ritengo un vero fuoriclasse con il limite di dover avere una squadra "amica" che gli renda piacevole correre: a me lasciò senza parole la sua incredibile stagione con la Hayate, raramente ho visto guidare così bene. E' stato un piacere vederlo vincere in Aprilia con la V4, ed ho apprezzato moltissimo che abbia accettato l'invito alla mia festa dei 70 anni.

Arriviamo così al 2003, l'ultimo anno della mia gestione, in cui vinciamo il titolo costruttori 125 e 250 ed il mondiale piloti due e mezzo con Manuel Poggiali. Dopo il passaggio di Melandri in 500 scegliemmo il sammarinese seguendo la consueta politica di





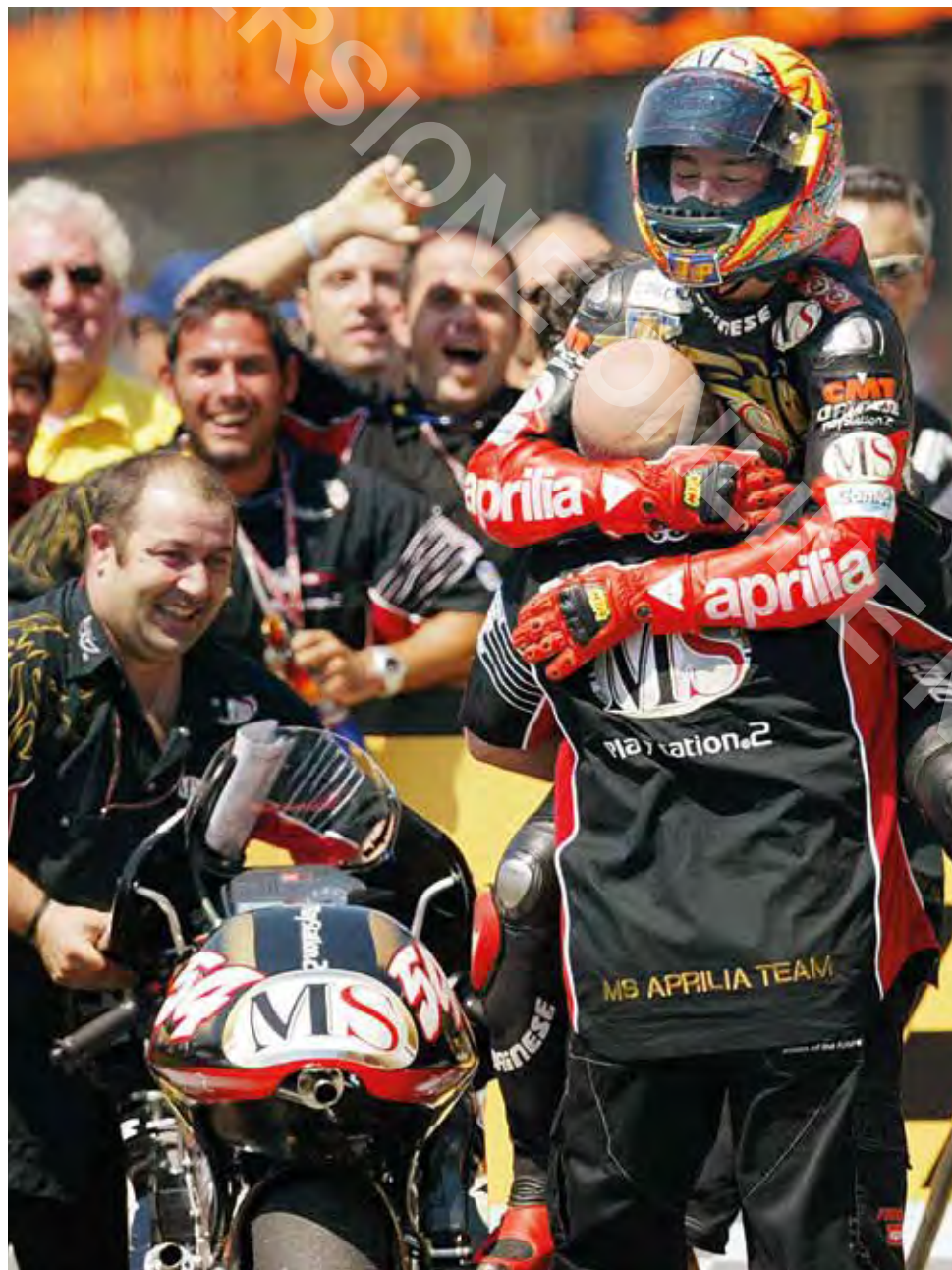
La squadra 2003, con piloti Haga e Edwards.





Colin Edwards in azione.





*Nel 2002 e 2003 arrivano i mondiali 250 con Melandri e Poggiali.*

valorizzare il migliore giovane pilota italiano della 125 e senza dubbio, con un primo ed un secondo posto alla guida della Gilera, lui era il predestinato. Manuel si adattò con grande rapidità alla due e mezzo, cosa assolutamente non scontata, vincendo le gare inaugurali e mettendo subito una ipoteca sul mondiale, per quanto vada detto che il livello medio dei competitors in 250 si era abbassato rispetto agli anni di Biaggi, Rossi e Capirossi. Vinto il titolo da “rookie”, impresa più unica che rara, incontrò inaspettatamente, come noto, un periodo difficile, nel quale perse competitività. Probabilmente, posso ipotizzare, dopo essere diventato due volte campione del mondo in giovanissima età, si era improvvisamente spezzato qualcosa in quel delicato equilibrio psicofisico necessario a combattere in pista ogni quindici giorni.

Devo dire che Manuel, oltre che un vero campione, è stato uno dei piloti più benvenuti nel team ed è un ragazzo di grandissima sensibilità umana e gentilezza, cui tutti, a cominciare dal sottoscritto, vogliono bene. La Cube invece purtroppo non decollò: bellissima, potentissima (sue spesso le migliori velocità di punta), con un sound favoloso, non riuscimmo a trovare il giusto bilanciamento. Colin Edwards disse che la Cube aveva un ottimo motore, un ottimo telaio ed una ottima elettronica, ma purtroppo sembravano provenire da tre moto diverse. Sicuramente il propulsore aveva caratteristiche troppo automobilistiche, con coppia e potenza spostate in alto, ma rimango convinto che con il rapido sviluppo dell'elettronica degli

anni a venire ed un adeguato lavoro di evoluzione esistevano le possibilità di tirarne fuori una buona moto; del resto, all'ultima gara di Valencia Edwards si era qualificato settimo ed aveva finito ottavo ed in stagione era riuscito a raggiungere come migliore risultato un non disprezzabile sesto posto, risultato che ancora oggi non mi sembra essere stato migliorato da una Aprilia in MotoGP. Sicuramente con la Cube osammo troppo, affrontando un progetto complicato senza l'esperienza necessaria, ma tutti gli insegnamenti tratti da questa moto furono poi preziosissimi nello sviluppo della RSV V4.





*Grande festa per la prima edizione dell'AWM, Aprilia World Meeting.*

# Inaspettata, la crisi

A dicembre 2003, sette mesi dopo avere organizzato a Noale con successo il primo Aprilia World Meeting, nato sulle ali dell'esaltante esperienza delle Giornate Guzzi e volto a rinsaldare la comunità dei nostri clienti, ero lungi dall'immaginare che prima della metà dell'anno successivo non sarei stato più proprietario del Gruppo Aprilia. Sul fatto che la situazione in cui mi ero infilato fosse estremamente preoccupante non c'era alcun dubbio: con l'acquisto di Moto Guzzi l'indebitamento nel 2001 era esploso da 35 a 136 milioni di euro e complice un mercato dei 50cc che in Europa crollò dalle 901.000 unità del 2000 alle 585.000 del 2003 era poi lievitato (ovviamente anche per causa degli interessi passivi) fino a 220 milioni, con la preoccupante scadenza di un bond da 50 milioni previsto nel 2005. D'altro canto, nel 2003, dopo due anni di discesa, avevamo riportato il fatturato a 538 milioni di euro (+2,8%) ed il risultato operativo era tornato abbastanza vicino al pareggio.

Cito quanto scriveva il mensile Motociclismo nella sua analisi di fine anno riguardo ad Aprilia e Moto Guzzi sul mercato italiano, dando ad entrambe il simbolo di pollice in su. "Crescita sostenuta per la casa di Noale dopo un paio di anni molto duri. Il merito va in gran parte al rilancio del settore scooter, che ha messo a segno un +28,90%. Ma anche le moto non sono andate male, anzi. Il +9,52% non è poco se consideriamo che l'Aprilia sta diventando sempre più un produttore di grosse cilindrate. Nel 2003 il 1.000 bicilindrico ha pesato per ben il 45,90% sul venduto moto della Casa veneta; di rilievo il successo

della Tuono con 803 esemplari. Da sottolineare la crescita della RS 125 passata dalle 1.600 unità del 2002 alle 2.040 del 2003, il che fa ben sperare per una ripresa dell'interesse verso le 125 sportive". Guzzi: "La cura Aprilia ha portato a dei modelli sicuramente più competitivi ed i risultati si vedono. Le vendite sono cresciute da 2.609 a 3.336, ed anche se il merito va in larga parte alla Brevia 750, che con 916 moto immatricolate è la Guzzi più venduta dopo la Nevada 750. Da sottolineare che insieme questi due modelli coprono il 59% del venduto della Casa di Mandello. Se ci aggiungiamo le 931 California, arriviamo a 3 modelli che da soli fanno l'87% delle vendite. Il resto è per la V11".

Aprilia in quel momento deteneva il 12% del mercato europeo e il 16% di quello italiano, ed aveva a mio giudizio una gamma di ottimo livello, a cominciare dalla nuova RSV e dalla Tuono, in procinto di arricchirsi delle bellissime fuoristrada bicilindriche, della nuova Pegaso, dello Sport City e degli Scarabeo e Atlantic 250. Negli ultimi tre anni (dati Bilancio Aprilia Consolidato 31 Dicembre 2014 redatto da Piaggio) avevamo investito 76 milioni di euro in ricerca e sviluppo veicoli e motori e 28 per il racing. Le strutture produttive erano tra le più moderne al mondo e nel 2003, per affrontare al meglio quella globalizzazione che cominciava ad intuirsi, avevamo siglato importanti accordi per il trasferimento di tecnologia con la cinese Jincheng l'indiana Hero: con questa ultimastavamo industrializzando uno scooter su base SR chiamato Supersonic destinato al mercato



indiano e ci preparavamo ad importare in Europa un mezzo lì prodotto a basso costo che avremmo battezzato Twister. Avevamo vinto sette titoli mondiali negli ultimi due anni. Da parte sua, la Moto Guzzi nel 2003 aveva visto crescere la produzione del 22%, con una quota di mercato europeo sopra i 700 cc del 2,1%. Nel 2004 erano finalmente pronte per la vendita le nuovissime e promettenti MGS01, Brevia 1100, Griso 1100 ed un ulteriore restyling della Nevada 750. Secondo me, si poteva quindi dire tutto del Gruppo Aprilia, eccetto che fosse decotto o fuori mercato dal punto di vista della gamma. Invece le banche avevano deciso di ritirarmi la loro fiducia, interrompere i finanziamenti e mettermi in ginocchio. Mi venne in mente il motto di Marc Twain secondo cui la banca è come uno che ti presta l'ombrello quando c'è il sole e lo rivuole subito indietro appena inizia a piovere. Già nel 1994 avevo vissuto una crisi finanziaria dopo la scellerata acquisizione di alcune aziende extra settore, ma, attraverso l'abile regia della Caretti & Associati, realizzammo un'importante ristrutturazione patrimoniale e Finanziaria di Aprilia, acquisendo la fiducia degli istituti di credito, rimborsando poi rapidamente il debito contratto. In questa occasione rimasi invece stupito ed addolorato dalla improvvisa chiusura ad ogni trattativa. Certamente, ero stato folle a farmi trascinare verso l'acquisto della Guzzi, però per oltre 25 anni avevo

condotto l'azienda utile su utile, successo su successo. Nessuna azienda motociclistica nella storia era mai cresciuta così velocemente come Aprilia. Possibile che non mi si potesse dare fiducia?

Dall'indifferenza con cui fui trattato mi apparve anche drammaticamente evidente come dal punto di vista politico non contassimo assolutamente nulla.

Del resto, in tanti anni non avevo mai cercato amicizie all'interno dei partiti. Non avevo mai creduto, sbagliando, ad una necessità di appoggi politici per l'imprenditore.

D'altra parte, gran parte dell'imprenditoria veneta è nata dallo sviluppo di piccole imprese, originate dalla matrice creativa ed indipendente dell'artigiano combinata con la forte tradizione mercantile della nostra gente, senza invece quella connotazione istituzionale e pubblica tipica di storiche industrie cresciute in altre zone del Paese.

In Aprilia, come in altre aziende del Nord Est, è dunque, purtroppo, del tutto mancata l'intelligenza strategica di sapersi valorizzare dal punto di vista istituzionale creando solide relazioni con il mondo politico e finanziario.

Mi sarebbe piaciuto trovare qualcuno cui spiegare che avevamo una nuova gamma straordinaria, che i volumi di vendita stavano crescendo, che la situazione per quanto grave poteva essere sollevata, che avevamo attuato un drastico piano di riduzione costi e che valeva la pena darci una chance, se non altro per quanto avevamo fatto in

passato e per la passione che avevamo ricostruito attorno al Marchio. Ma non c'era nessuno seriamente interessato ad ascoltarmi. Sorridevo amaramente pensando che a settembre 2002 la prestigiosa Università Cà Foscari di Venezia mi aveva assegnato la laurea Honoris Causa in Economia Aziendale, ed ora mi trovavo ad un passo dal fallimento: d'altra parte, nella misura in cui prima del conferimento immagino fossero stati controllati i bilanci, mi sembra un chiaro indicatore di come, anche negli ambienti economici, la situazione di Aprilia non fosse considerata drammatica.

Ho sempre sostenuto che la vita è fatta di un continuo succedersi di alti e bassi, ma mai avrei pensato di compiere un balzo talmente vertiginoso, da imprenditore modello a questuante cui venivano chiuse in faccia tutte le porte. Fu un momento di grande crisi personale, di insicurezza, di sofferenza, di vergogna verso i miei stessi dipendenti. Dormire era diventato impossibile ed entrare in azienda mi torceva lo stomaco. Continuavo a pensare agli errori compiuti, a immaginare un passato alternativo, a non capacitarmi del precipitare della situazione. In genere la stampa fu abbastanza obiettiva, ma alcuni giornali furono vergognosi, paragonando la crisi Aprilia a quella Parmalat o Cirio, tesi offensiva nella misura in cui non ci fu da parte nostra alcuna violazione di legge o coinvolgimento di azionisti esterni, dato che tutte le quote dell'azienda erano detenute da me e mia moglie. Un quotidiano locale si inventò che mi muovevo con un elicottero privato, che ovviamente non avevo mai posseduto,

addirittura intervistando un fantomatico vicino di una abitazione che avevo lasciato anni prima.

Resistetti finché potei, ma dopo avere impegnato svariati beni personali, ad aprile 2004, con gli stabilimenti in cassa integrazione ed i fornitori fermi, mi arresi e decisi di dare mandato alla Caretti & Associati, sotto la guida di Francesco Caretti, che già mi aveva assistito con successo nella crisi finanziaria del 1994, a riattivare i rapporti bancari per trovare nuovi soci o vendere l'azienda, unitamente ad una ristrutturazione del debito finanziario che negli anni successivi venne interamente rimborsato. Ci fu un tiepido interesse del colosso canadese Bombardier, proprietario di Rotax, soluzione che chiaramente avrei gradito molto. Bombardier mi aveva fatto una corte serrata negli anni precedenti per entrare in Aprilia, ma in quel preciso momento alcune situazioni legate alla famiglia proprietaria non fecero decollare la trattativa. A farsi avanti con una concreta offerta agli istituti di credito fu il 17 luglio Ducati, allora di proprietà del fondo americano Texas Pacific Group e diretta da Francesco Minoli, un appassionato di moto con cui ebbi approfonditi colloqui. Con l'acquisto del Gruppo Aprilia, la casa bolognese avrebbe avuto accesso al mondo degli scooter e rilevato quella Guzzi su cui aveva già messo precedentemente gli occhi. Chiaramente c'era una sovrapposizione relativa alle sportive, ma noi già stavamo pensando al quattro cilindri. Secondo gli accordi, avrei mantenuto il 51% della proprietà Aprilia e continuato a dirigerla. "Il nostro è un progetto industriale di lungo periodo - spiegava Minoli alla stampa - noi non siamo investitori finanziari ma operatori appassionati e dedicati al successo della moto italiana



nel mondo. Siamo consapevoli che il successo dipende dal rispetto e dalla valorizzazione delle diverse identità dei marchi, ognuno legato ai suoi prodotti, alla sua storia ed al suo territorio, dove dovranno essere mantenuti i siti produttivi. Le competenze tecnologiche, patrimonio di ciascuna azienda potranno essere meglio utilizzate in un coerente piano di sviluppo integrato che eviti duplicazioni e concentri gli investimenti su tecnologia ed innovazione. Insieme queste aziende avranno una grande forza di penetrazione sui mercati esteri realizzando nel contempo importanti sinergie sulle strutture commerciali, rete distributiva, acquisti e strutture amministrative. L'esperienza fatta con il rilancio di Ducati ci rende fiduciosi nelle nostre possibilità di successo e consapevoli delle responsabilità che ci assumiamo nei confronti di un settore che da sempre ha portato con orgoglio la genialità e la passione dell'Italia per le due ruote nel mondo intero.”

La stampa dava l'accordo per chiuso, Repubblica il 17 Luglio titolava: “Ducati-Aprilia, è fatta. Raggiunto l'accordo. Negoziazione in esclusiva per l'acquisto della quota di maggioranza del Gruppo. Una svolta per l'industria motociclistica italiana” per poi continuare: “Ci siamo. Come già annunciato, Ducati Motor Holding ha raggiunto oggi un accordo con Aprilia, per la negoziazione in esclusiva dell'acquisto della quota di maggioranza del Gruppo. Insomma, ormai è fatta e la Piaggio di Roberto Colaninno - interessata anche lei all'affare visto che nei giorni scorsi aveva avanzato un'offerta per il

pacchetto di maggioranza dell'intero gruppo - ora dovrà attendere gli esiti della trattativa in esclusiva. Ma quando si arriva ormai a questo tipo di accordo, si può effettivamente dire che il passaggio di mano del colosso Aprilia ormai è avvenuto”. Invece, il 31 Luglio il Consiglio di Amministrazione di Aprilia, al cui vertice era stato posto con un accordo tra le banche creditrici il Professore Candido Fois, revoca l'esclusiva a Ducati dopo che un consiglio di Amministrazione Piaggio il 13 Luglio aveva deciso di presentare una offerta, che viene accettata. Del resto, questa era l'impressione che avevo avuto fin dall'inizio, ovvero che fosse già tutto scritto e che la fusione tra Piaggio e Aprilia rappresentasse il punto di arrivo progettato dalle banche. Lo sapevo perché pochi anni prima, quando Piaggio si trovava in pessime acque, degli emissari degli istituti di credito mi fecero capire che avrebbero avuto piacere e si sarebbero adoperati perché Aprilia acquisisse la casa di Pontedera, creando un super polo scooteristico. Io rifiutai, Piaggio era un boccone troppo grosso, ma evidentemente il progetto era rimasto quello. Dal loro punto di vista, sicuramente Piaggio appariva finanziariamente molto più solida della Ducati







*I Sig.ri Beggio durante un Cammino di Santiago.*

# Il dado è tratto

Il dado era tratto, nessuno obiettò nulla sul fatto che le due più grandi aziende italiane ed europee di scooter si fondessero, cosa che inevitabilmente lasciava prevedere contraccolpi occupazionali sulla più debole, diminuzione della creatività come conseguenza del venir meno della loro tradizionale competizione e ricadute sui fornitori nazionali. Come detto, mi sembrava una storia già scritta e in modo tale accolta dal mondo finanziario e politico.

Firmai e lasciai l'azienda cui avevo dedicato la mia vita senza portare via nulla: la Motò che oggi uso l'ho comprata da un amico a 6.000 euro. L'unico sollievo consisteva nel fatto che con la soluzione accordata nessuno dei creditori avrebbe perso dei soldi. Da un punto di vista formale ero per sei mesi Presidente Onorario di Aprilia e Colaninno in persona mi aveva assicurato che sarei stato il suo consulente privilegiato per quanto riguardava le due ruote, ma sapevo che erano parole di circostanza.

Passai qualche giorno come un pugile suonato, mi sembrava ancora tutto incredibile, poi decisi di intraprendere il Cammino di Santiago de Compostela, cosa che mi ero ripromesso più volte di fare: percorrere 800 Km a piedi, con tappe di 25 Km al giorno, senza allenamento, senza conoscere le difficoltà, mi portò a concentrarmi sulla fatica, sulle necessità primordiali di cibarmi e dormire, e mi liberò la mente molto più di quanto avrebbe potuto fare qualsiasi psicologo. Giorno dopo giorno, ansia e paura si diluivano e quando, terribilmente dolorante, tornai a casa ero almeno in grado di pensare

al futuro. Iniziai una nuova vita, senza segretarie e senza persone che si occupavano di me: mi prendevo da solo gli appuntamenti, mi installai un pc a casa e ricominciai ad occuparmi di tutte quelle cose che non ero più abituato a fare. Mentirei se dicessi che non passavo gran parte della giornata a riflettere sull'accaduto, a rimuginare sugli eventi e sulle decisioni, a stare male. Avevo creato una splendida azienda, dedicandoci tutta la vita e vedendola crescere anno dopo anno: in pochi mesi per una serie di errori e coincidenze mi era stata portata via. Rabbia, frustrazione, disonore, sconfitta mi pervadevano spesso il cuore. Il percorso di ricerca spirituale che avevo da anni intrapreso fu essenziale in quel periodo per elaborare quanto avvenuto e spostare la mia attenzione verso sentimenti positivi, concentrandomi su tutte le cose belle che avevo avuto in dono dalla vita, a cominciare dalla mia famiglia. Non smisi mai completamente di pensare ad Aprilia, ma mutai il mio atteggiamento in senso positivo. Nel 2008 il destino sembrò darmi una incredibile possibilità. Un importante finanziatore, sul cui nome devo mantenere il riserbo, si disse interessato ad affiancarmi nel riacquisto di Aprilia, qualora il Gruppo Piaggio avesse deciso di venderla, dandomi mandato di sondare il terreno. Pensavo che l'impegno di Colaninno in Alitalia e l'azione Piaggio in quel momento bassa di valore avrebbero potuto giocare positivamente. Alzai il telefono e chiamai direttamente Colaninno, che non avevo più in pratica sentito dal momento della firma. Mi rispose che capiva e apprezzava la mia ambizione, ma non



era assolutamente sua intenzione scorporare Aprilia dal gruppo. Lo trovai gentile e mi parve di percepire nella sua voce una sincera empatia per il mio tentativo. Al momento ci rimasi malissimo, mi ero già immaginato di rientrare nel mio ufficio, ma riflettendoci a mente fredda probabilmente fu un evento simile alla caduta in moto prima di disputare la Parigi-Dakar: nel pieno della crisi finanziaria mondiale, dopo cinque anni di fusione con Piaggio, sarebbe stata una impresa disperata, motivata più dalla passione che dalla ragionevolezza.

Molto spesso mi si chiede che sentimenti io abbia verso Colaninno. Per molto tempo sentire semplicemente il suo nome mi turbava. Rimango dell'idea che senza una Piaggio risanata e guidata da un personaggio forte e conosciuto sul fronte finanziario, gli istituti di credito non mi avrebbero messo alle corde e sarebbero stati costretti, come è accaduto per tante altre aziende in momentanea difficoltà, a starmi a fianco.

D'altra parte, onestamente, non posso imputargli nulla dal punto di vista professionale ed umano: ha fatto il suo lavoro, ritenendo, probabilmente a ragione, che la strada migliore per la redditività di Piaggio fosse creare un supergruppo motociclistico italiano per realizzarvi le più ampie sinergie. Ha acquistato Aprilia come io avevo acquistato Guzzi, ripianandone i debiti e garantendo l'occupazione. La sua condotta nei miei confronti è sempre stata corretta ed ha rispettato gli impegni assunti. Del resto, sono stato io a mettermi in condizione di vulnerabilità ed aprire le porte all'esterno. Sulle ragioni

del mio default in questi anni più volte vi ho ovviamente riflettuto a mente fredda. Non c'è alcun dubbio che sia stato l'enorme investimento in Guzzi, considerando anche le risorse umane sottratte ad Aprilia, a creare improvvisamente uno scenario di debolezza. Andando a vedere i conti, il passivo accumulato dal mio Gruppo corrisponde esattamente alle spese effettuate per l'acquisto e la ristrutturazione della casa di Mandello, il che significa che Aprilia da sola avrebbe tranquillamente continuato il suo percorso.

D'altra parte, ritengo che il ruolo dell'imprenditore privato preveda per definizione decisioni e azzardi: i tanti anni di successo esponenziale di Aprilia sono stati legati a scelte forti ed investimenti comunque rischiosi. Chiaramente, il capitano di una azienda non deve mai dimenticare che dietro le sue scelte ci sono persone e famiglie, ma rinchiudersi nel proprio apparentemente solido recinto non è garanzia di serenità: faccio l'esempio di Blackberry, solamente pochi anni fa leader assoluta nel settore dei cellulari, che ha pagato a caro prezzo il proprio immobilismo non convertendosi allo smartphone. Però l'errore più grande è stato quello di non essere entrati in borsa a fine anni '90, rinunciando agli straordinari introiti legati alla quotazione. Il progetto della vendita di azioni, era già stato accuratamente preparato dai miei consulenti finanziari della Caretti & Associati, ma nonostante gli evidenti vantaggi, lo rimandavo di anno in anno dato che i profitti continuavano comunque a salire. Di fatto, sottoporsi alle restrizioni ed ai controlli legati alla quotazione urtava il mio volere essere il "paròn", come diciamo in Veneto.

Su questo modello padronale sono nate tutte le più grandi industrie del Nord Est. Non c'è dubbio che senza la ferrea determinazione, la totale dedizione ed il carisma del loro fondatore tali miracoli imprenditoriali non avrebbero mai potuto realizzarsi. Ad un certo punto però tale assolutismo rischia di diventare un boomerang. In questo caso, se avessi avuto un vero Consiglio di Amministrazione, le mani ad alzarsi contro l'acquisto di Moto Guzzi sarebbero state ben più di quella di mia moglie. A rifletterci, questa totale personificazione dell'azienda con il suo proprietario è probabilmente la risposta alla domanda fatta nel capitolo precedente del perché condizione delle banche per salvare Aprilia fosse la mia estromissione. Ivano Beggio "era" l'Aprilia e sarebbe stato impossibile voltare pagina se lui fosse rimasto in azienda. Probabilmente pesava anche una certa immagine di arroganza aziendale che poteva essere percepita dall'esterno.

Di recente, in occasione della festa per i miei 70 anni, un ex dirigente ha voluto confessarmi che da anni convive con il rimorso per avere contribuito assieme ad altri colleghi a realizzare un piano quinquennale di acquisizione della Guzzi volutamente troppo ottimista, dettato dall'ambizione di aumentare il prestigio personale governando anche questo marchio. Qui entriamo nel campo già toccato del management e della fiducia concessa ad alcune persone che per vari versi mi hanno deluso. Il mio Maestro Sai Baba fa notare che quando si punta l'indice verso qualcuno, contemporaneamente si punta il pollice verso se stessi. Se in taluni casi non si è creato

il rapporto di fiducia su cui contavo, probabilmente è stata una mia mancanza non solamente nello scegliere le persone, quanto anche nell'atteggiamento verso di loro, che può essere stato magari opprimente o troppo autoritario o percepito come una sfida più che una collaborazione.

Comunque, se rifondassi una azienda sicuramente adotterei il metodo giapponese della continua rotazione dei ruoli. A volte noi occidentali ci chiediamo perché, ad esempio, il progettista di una straordinaria moto Honda viene improvvisamente trasferito con il suo team a fare motori marini o carrelli elevatori, avvenimento che da noi sarebbe vissuto come una umiliazione, un declassamento ed una punizione. In realtà, delle continue ripartenze con nuovi incarichi e nuove sfide servono a eliminare proprio quell'arroganza che quasi sempre si accompagna ad un successo duraturo.

Un'altra domanda che spesso mi viene posta è relativa al mio giudizio su come viene gestita oggi Aprilia.

Innanzitutto, Colaninno ha provveduto subito a quotare il Gruppo in borsa, dimostrando la lungimiranza che io non ebbi.

Non entro nel merito di un confronto dei dati di vendita: Aprilia nel 2003, ultimo anno della mia gestione, era comunque in Italia la terza forza dietro solo Honda e Piaggio, con 45.933 mezzi immatricolati (9.400 più del 2002) per una quota superiore all'11% del mercato. Inoltre, deteneva l'8,5% del mercato in Spagna e Olanda, il 5% nel Regno Unito, il 4,6% in Germania, il 3,9% in Francia e il 2% negli



USA. Numeri importanti e, forse, irripetibili. In tutta onestà, credo che Aprilia sia il marchio più difficile da gestire all'interno del Gruppo Piaggio.

Alcune scelte sono state azzeccate e nello stile originario: il V4 è straordinario, i titoli in Superbike mi hanno reso orgoglioso, le grafiche sono per lo più belle. La Mana è stato un azzardo che non ha pagato, ma andava fatta. Altre cose mi hanno invece lasciato allibito: la perdita del dominio incontrastato nelle 125 cc stradali, il logo Aprilia su discutibili mezzi Gilera, Piaggio e Derbi, la Caponord uscita con grande ritardo, l'eutanasia degli Scarabeo targati.

Non ho dubbi che Colaninno voglia rilanciare Aprilia, gli investimenti sono stati fatti, e mi risulta di altre offerte di vendita rifiutate oltre la mia. Deve trovare i manager giusti per massimizzarne il ritorno. Negli ultimi tempi mi sembra che si sia imboccata una strada promettente: vedo più pubblicità e l'impegno in MotoGP è coraggioso e sfidante. Se posso permettermi di dare un suggerimento, invito a ritrovare completamente lo spirito originario di Aprilia, puntando su persone straripanti di entusiasmo per le due ruote e lasciargli carta bianca. Non si tratta di riscaldare una minestra, ma di interpretare la grandiosa storia di Aprilia in chiave moderna e coraggiosa. Passione, passione ed ancora passione hanno dato vita all'avventura di Aprilia. E passione è quello che vogliono gli ancora tanti appassionati di motociclette europei, molti dei quali hanno iniziato la loro carriera su un mezzo uscito da Noale. Dobbiamo realizzare moto diverse,

che recuperino l'effetto dirompente che ebbero ST, Extrema, Sintesi, Tuono, RS 250, Tuareg, SR, SXV, Scarabeo.

Con tutto il cuore, mi auguro che Aprilia torni a sveltare nel mondo, presidiando il settore delle moto europee sportive e originali. Lo spazio esiste ed a Noale e Scorzè ci sono straordinarie professionalità che nulla hanno da invidiare a nessuno.

A tale proposito, detto del non sempre felice rapporto che ho avuto con il top management, non posso non ringraziare il cielo per le tante straordinarie persone che ho avuto come operai, impiegati, quadri, dirigenti, senza la cui commovente passione e dedizione nulla sarebbe mai accaduto. Ho collaborato con uomini e donne fantastici, che hanno vissuto l'azienda come fosse propria: grazie, grazie, grazie! In questo libro avrei voluto citare molti più nomi, ma il timore di fare torto a qualcuno mi ha limitato, perché a partire da Caterina e Patrizia, le due storiche ragazze che per anni hanno presidiato con puntualità ed ironia l'entrata di Noale, quasi tutti meriterebbero di essere nominati.

Sono orgoglioso che tante persone le quali hanno iniziato la loro carriera con me siano oggi apprezzate in moltissime industrie italiane, così come che fornitori partiti realizzando pochi pezzi artigianali per le nostre fuoristrada abbiano ora prestigiose aziende di loro proprietà.

Tornando a quella lontana ma indimenticabile giornata in cui il mio papà mi accompagnò a Badoere narrata nella pagina iniziale,

rifletto che il destino è stato molto buono con me, permettendomi di superare le più fervide ambizioni fanciullesche.

Senza presunzione posso dire di avere comunque scritto una piccola pagina nella storia del motociclismo, la passione che mi ha travolto fin da giovane età. Ancora di più però mi gratificano le molte voci degli amici motociclisti quando raccontano come una moto Aprilia, tanto desiderata e tanto sognata di fronte alle vetrine di un concessionario, abbia reso magica la gioventù.

Grazie di cuore anche a loro per la fiducia che hanno accordato a questa giovane ma ambiziosa azienda veneta; spero che siano stati soddisfatti dalla scelta e serbino un buon ricordo di noi.

Oggi, a 74 anni, guardo il futuro con serenità: ho imparato molto dai momenti di gioia, e molto di più da quelli di difficoltà e sofferenza, trovando equilibrio e pace assieme a Tina, la migliore compagna di vita che potessi avere, a mio figlio Gianluca ed ai due favolosi nipotini, Viola e Lorenzo, che mi ha regalato.

E rimango sempre il primo tifoso Aprilia.

Wolvo Rosso





## Tina Beggio

*Era il pomeriggio di una domenica d'aprile, già intiepidita dai raggi di un sole primaverile che filtravano attraverso i rami dei tigli nel viale della stazione di Castelfranco Veneto. Stavo camminando verso il mio collegio con i libri sottobraccio, legati da una cinghia elastica a righe, come si usava negli anni '70. Gli esami di maturità erano così vicini e la mia preparazione ancora così lontana...*

*Speravo di trovare in collegio la giusta concentrazione per prepararmi meglio.*

*Mentre ero assorta in quei pensieri che mi procuravano una certa ansia, con la coda dell'occhio vedo una Spider rossa fiammante che mi accosta lentamente. "Ma quello è Ivano, il fratello di Daniela", una mia cara amica e compagna di scuola.*

*L'avevo conosciuto due anni prima, quando aveva accompagnato la sorella a trovarmi durante le vacanze estive. Lui doveva visitare un concessionario di biciclette del mio paese.*

*Quella visita fu una sorpresa che non dimenticherò mai, perché mi trovarono sopra una scala a pioli, mentre stavo dipingendo il cancello di casa, ero*

*tutta impiasticciata di colore verde ma il mio viso sicuramente s'infiammò nel vedere quel ragazzo alto, magro, dai modi così eleganti, con quel sorriso aperto e rassicurante al tempo stesso: "Un vero gentleman", pensai.*

*Ma io ero solo una ragazzina di 16 anni, sporca di pittura, che non riusciva a celare la timidezza e lui un uomo sicuro di sé e già impegnato nel lavoro.*

*E... ora me lo ritrovo qui nel viale della stazione, sempre elegante, sempre sorridente, come allora. "Ciao, cosa ci fai qui"? chiedo, sorpresa e incredula.*

*"Passavo per caso" risponde, "pensavo di andare a trovare un'amica che abita da queste parti..."*

*"Se ti fa piacere però ti accompagno al collegio, immagino che pesino tutti quei libri".*

*"Ti ringrazio" rispondo e Lui, da vero cavaliere, scende dalla macchina, mi apre la portiera e mi fa accomodare.*

*Appena partiamo, ecco che parte anche il 45 giri che aveva precedentemente inserito nel "mangiadischi." La voce sempre emozionante di Lucio Battisti che canta "Acqua azzurra acqua*

*chiara" ci avvolge. Battisti... il mio cantante preferito; forse anche il suo?*

*La macchina corre veloce ma il mio cuore ancora di più. Accidenti alla mia timidezza, penso.*

*Al termine del viale mi accorgo che inserisce la freccia a destra, "Guarda che il collegio è a sinistra!" Lui con molta gentilezza e sicurezza mi risponde: "Sì lo so, ma è presto: posso offrirti un caffè? Il caffè, già ... una delle cose che preferisco. Anche questo sapeva...?"*

*Così giriamo dalla parte opposta del collegio e mi porta in una bellissima villa antica nella campagna trevigiana, con i tavolini del bar nel bel giardino antistante, molto curato.*

*Un'atmosfera perfetta!!!*

*Durante quel lunghissimo...caffè scopro che condividiamo molte passioni. Oltre ad amare lo stesso cantautore, amiamo gli stessi libri, le camminate e le scalate in montagna per raggiungere una vetta e poter assaporare, in un perfetto silenzio, quel senso dell'Infinito che ti commuove, ti riempie e ti appaga completamente. Amiamo le case antiche, le colline Asolane da cui in una giornata limpida si possono vedere i*





*colli Euganei, i colli Berici, il monte Grappa e la pianura veneta fino alla laguna di Venezia. Una vera magia!*

*Amiamo il mare colorato della Sardegna, amiamo fare sport: io le gare scolastiche di corsa, staffetta e corsa ad ostacoli, Lui ama le bici da corsa e si cimenta con le moto da Cross, mi spiega che in futuro vorrebbe progettarle e costruirle.*

*Mi racconta che già da alcuni anni lavora nell'azienda di famiglia che produce biciclette, ma sogna il mondo delle moto.*

*Mentre Ivano mi parla delle sue passioni e dei suoi sogni, provo una sensazione di grande benessere, penso che è come se ci conoscessimo da sempre e nello stesso tempo avessimo un'infinità di cose da scoprire l'uno dell'altro e una grande curiosità di scoprirle.*

*Starei sempre qui ad ascoltarlo, sento che è un uomo affidabile, serio, impegnato e giocoso nello stesso tempo: un uomo di cui ci si può fidare.*

*È quasi l'imbrunire quando mi accorgo che è tardissimo. "Dobbiamo correre, altrimenti le suore non mi fanno più entrare".*

*Ivano mi accompagna velocemente al collegio e*

*nei suoi occhi, nel salutarmi, leggo la certezza di rivederlo molto presto.*

*Ecco, quel caffè è stato l'inizio di un'avventura meravigliosa durata 50 anni accanto ad un uomo straordinario, ma ancora troppo breve per essere finita così all'improvviso.*

*IVANO, un nome che, già solo a pronunciarlo ancora oggi mi produce una sensazione gratificante, come un abbraccio di luce, forte, protettivo e pieno d'amore, come era Lui.*

*50 anni vissuti in simbiosi.*

*50 anni che Lui ha riempito con quel sogno che aveva da bambino: diventare Campione del Mondo.*

*Un sogno che lo ha spinto a gettare sempre il cuore oltre gli ostacoli, mantenendo al tempo stesso con grande chiarezza il focus sull'impegno e la determinazione per raggiungere l'obiettivo.*

*Sono stati 50 anni assieme, pieni di emozioni ed esperienze, molte volte fantastiche, molte volte impegnative, a volte difficili ma sempre vissute con coraggio, amore e consapevolezza.*

*Ivano ha sempre avuto il potere di convincermi ad affrontare con Lui tutte le avventure e le scelte*

*importanti della vita in cui credeva veramente.*

*È stato il faro che mi ha sempre indicato il cammino dei valori umani.*

*La sua luce splenderà sempre dentro di me e tutt'intorno a me.*

*IVANO possedeva:*

- LA DIGNITÀ DI UN NOBILUOMO
- LA FIEREZZA DI UN CONDOTTIERO
- L'ILLUMINAZIONE DI UN VISIONARIO
- LA PASSIONE DI UN INNAMORATO DELLA VITA
- LA FEDE DI UNA GRANDE ANIMA





## Gianluca Beggio

*Sono stato vicino a papà nei giorni della malattia. Ho visto rapidamente dissolversi quella forza, quella energia, che lo aveva accompagnato e contraddistinto per tutta la vita, sostituita da una serena consapevolezza che il suo momento era arrivato.*

*Parlargli, ascoltarlo al tramonto della sua vita, è stata una esperienza dolorosa, ma che mi ha avvicinato a lui come non mai.*

*Io sono praticamente nato in Aprilia, quando ero piccolo vivevamo in una casa dentro l'azienda, e con essa per tanti anni ho dovuto condividere mio padre.*

*Mio papà era allegro, generoso e spiritoso, gli piaceva raccontarmi la sua infanzia fatta di tante marachelle che facevano infuriare il Cavaliere Alberto, come quando si divertiva a fare degli archi con i raggi delle biciclette dell'azienda e mirare ai passanti. Oppure trasformare le catene in pesi da palestra. Però con l'espandersi della sua attività di imprenditore, le tensioni, la responsabilità di scelte importanti da cui dipendeva il destino di tante famiglie, talvolta si ripercuotevano sul suo umore. Come detto, lui*

*aveva una forza, direi quasi un fuoco interiore, assolutamente fuori dal comune. Era un uomo genuino, poteva arrabbiarsi moltissimo, ma in maniera diretta, senza passare attraverso intermediari o sotterfugi. Ed era sempre pronto a scusarsi ed a complimentarsi. A fine anni '90 Aprilia era diventata una delle aziende italiane più famose, attorno ad essa girava il cosiddetto "jet set", eppure vedevo che in lui si faceva prepotentemente strada il desiderio di una ricerca di spiritualità, di un equilibrio interiore. La malattia che lo avvicinò alla filosofia indiana fu a mio giudizio più un effetto che una causa di questa situazione di disagio. Con grande coraggio si mise in discussione, si allontanò dalla mondanità, cercò una vita più semplice in cui il ruolo di imprenditore potesse coniugarsi con una dimensione sociale e spirituale, rinunciò a molti privilegi e si impegnò nella beneficenza. Dopo avere seguito la strada di suo papà, che guidava l'azienda con severità, credo avesse trovato la sua dimensione, più empatica, più sentimentale. L'impegno per Aprilia, che amava come fosse una creatura vivente, non si era certo affievolito,*

*ma si inseriva ora in una visione più ampia del mondo. Tale filosofia lo aiutò a superare lo shock della crisi, improvvisa, inaspettata, che ci colpì e che in momenti precedenti lo avrebbe probabilmente annientato. L'amarezza e la rabbia furono grandi, ma seppe trovare conforto in cose semplici, diventando uno straordinario nonno. Sono rimasto commosso dall'affetto e dalla vicinanza ricevuta da tante persone dopo la sua scomparsa, dai molti suoi dipendenti che ne avevano conservato uno straordinario ricordo. La richiesta dei lavoratori di Noale di uscire in occasione del passaggio del feretro è stata un grandissimo atto d'amore che lo avrebbe reso felice. Grazie a tutti coloro che hanno voluto bene al mio amatissimo papà.*





## Ivan Alborghetti

(Pilota motocross ufficiale 1976-1978)

*Firmare per l'Aprilia nel 1976, provenendo da una casa forte ed affermata come Maico, rappresentò sicuramente un azzardo. Avevo però visto in Ivano Beggio grandissima passione ed entusiasmo, ed alla fine cedetti alla sua corte serrata. Oltretutto il contratto triennale che mi propose era molto buono, a dimostrazione di quanto venissi tenuto in considerazione e di quanto Aprilia volesse sfondare nel cross. Come condizione imposi che la moto avrebbe dovuto essere supervisionata direttamente da me. Aprilia si era appena affacciata nelle competizioni di alto livello come quelle che andavamo ad affrontare, ed ero convinto che la mia esperienza sarebbe stata utile. Fui pienamente soddisfatto, tanto è vero che il prototipo alla fine lo assemblammo non a Noale ma nella mia officina, attorno al telaio fatto da Verlicchi su disegno di Maurizio Roman, che era l'appassionato e preparato referente della casa veneta, ed al motore Hiro. L'Aprilia MX presentava dimensioni maggiori della media, proprio perché io sono molto alto ed avevo bisogno di una posizione di guida adeguata alla mia statura. Devo dire lavorammo*

*molto bene: come mi aveva insegnato mio papà, titolare di una officina, sono sempre stato pignolo e scrupoloso nella preparazione e nella messa a punto, ricevendo da Aprilia tutta la collaborazione possibile. Non a caso nel 1977 vincemmo due titoli italiani e raggiungemmo il sesto posto nel mondiale 125, allora migliore risultato di sempre per un pilota italiano, permettendoci talvolta anche di infastidire le fortissime Suzuki di Watanabe e Rahier. Oltre che in pista, lasciammo il segno anche nel paddock: fui il primo a omologare un camion che fungeva anche da hospitality, cui collegavamo una grande tenda; inoltre, grazie allo sponsor Pioneer, uno dei primi casi di partner extra settore, avevamo sempre musica "a palla", diventando per gli appassionati il punto di riferimento ad ogni gara. La bellissima grafica Aprilia poi faceva il resto, mi ricordo eravamo inseguiti per avere adesivi e magliette. Allora il campionato nazionale cross era un evento popolarissimo, che attirava sia motociclisti che famiglie, e anche l'immagine cominciava ad essere importante. Nel 1979 lasciai l'Aprilia per Farioli KTM con sede nella mia città*

*di Bergamo. È stata una bellissima avventura e di questo devo ringraziare l'Ingegnere Beggio, con cui ho sempre mantenuto rapporti di cordialità, che credette in me e, pur volendo continuamente essere aggiornato sullo sviluppo, mi lasciò sempre carta bianca. Era un grandissimo appassionato ed una persona seria e corretta, che ha dato tantissimo al motociclismo italiano.*

## Corrado Maddi

(Pilota motocross ufficiale 1979-1981)

*Ricordo con grande piacere il periodo passato come pilota ufficiale Aprilia, sia dal punto di vista tecnico che umano. Per il 1979 avevo in realtà già un precontratto con la TGM, quando la casa di Noale mi cercò: Ivano Beggio mi convinse che l'Aprilia aveva grandi progetti sia nelle corse che nella produzione ed era in grado di offrirmi assistenza e sviluppo molto superiori rispetto alla rivale parmense. Fu Beggio stesso a risolvere la cosa con la TGM. In Aprilia trovai un gruppo di lavoro veramente straordinario, con una particolare attenzione alla componente telaistica e ciclistica, tanto che fummo i primi in Italia a correre con il monoammortizzatore posteriore. Ricordo che mentre all'epoca molti team andavano per tentativi, noi procedevamo con un metodo decisamente scientifico. Quando, dopo tre anni, andai in Gilera, mi resi conto che le competenze Aprilia erano decisamente più avanzate in termini di conoscenza del telaio e delle sue geometrie, tanto che mi trovai io, con il mio quaderno di appunti compilato durante il periodo a Noale, a fornire indicazioni e parametri a loro sconosciuti. In tutta la mia carriera non ho*

*mai trovato competenze in termini di leveraggi e sospensioni superiori a quelle dei ragazzi veneti. Ciò non toglie che c'era anche tanta passione e capacità artigianale; ad esempio, ricordo che non eravamo soddisfatti dai cali di prestazione a caldo del motore Hiro: allora Franco Frison fresò completamente le alette e lo trasformò, applicandoci un rudimentale ma efficace tubo d'alluminio, raffreddato ad acqua. L'estetica era decisamente spartana, tanto che subito venne soprannominato "la pentola", ma si dimostrò competitivo e lo usammo proficuamente in gara. Beggio a quei tempi era presissimo a stare dietro alla produzione di serie, ma riusciva a seguire anche le corse e non mancavano momenti per stare assieme e apprezzarne l'umanità e la serietà. Io e la mia moglie passavamo molto tempo nel nostro camper parcheggiato all'interno dello stabilimento, a quei tempi il pilota viveva veramente da nomade. Potevamo definirci "vicini di casa" della Famiglia Beggio, che abitava in una casa anche essa all'interno del sito produttivo, e potemmo così apprezzare anche la gentilezza della Signora Tina, sempre premurosa nell'invitare la*

*mia consorte, inevitabilmente spesso annoiata, a fare le spese o andare in giro assieme. Insomma, si viveva un clima molto familiare ed amichevole, che ancora oggi, a distanza di tanti anni, ricordo con grande piacere e commozione. Decisi di lasciare Aprilia sostanzialmente per via della mia nota rivalità con Michele Rinaldi: volevo correre nel mondiale con la sua stessa moto, tanto che mi offrii alla casa di Arcore a ingaggio zero, con retribuzione legata solo ai risultati. Fu un divorzio non traumatico, ho sempre mantenuto ottimi rapporti con tutto lo staff Aprilia e con la Famiglia Beggio, che considero una tappa essenziale della mia carriera e che non posso che ringraziare per avere contribuito a farmi crescere come pilota.*

## Gianfranco Frison

(Responsabile Tecnico Corse e successivamente dello Stile 1976-2005)

*Ad inizio anno '70 preparavo Vespe e motorini elaborati per gli amici. Il 6 aprile 1976 ho sostenuto un colloquio in Aprilia: incominciai a lavorare immediatamente tanto che la sera, senza cambiarmi, stavo già consegnando, con il famoso furgoncino Alfa Romeo con il leone sulle fiancate, una cross a Luciano Picco. Di fatto, fui il primo impiegato del reparto corse, situato nello stesso capannone dove c'erano anche le attrezzature per piegare, tagliare e saldare i tubi dei telai da bicicletta. Fui anche uno dei primi ad utilizzare il banco prova, determinante per lo sviluppo non solo dei motori ma altresì per altri elementi come marmitte e casse filtro. Ho mille ricordi legati alle prime moto da cross, ad esempio, proprio nel '76, l'impegno nello snellire il 125 da cross: ad inizio stagione pesava 88 Kg, all'ultima di campionato a Faenza 76 Kg, il più leggero in gara. Per arrivare a questo risultato, sul motore Hiro venivano riviste tutte le lavorazioni meccaniche per portarle al minimo spessore, mentre ogni tubo del telaio era ripreso al tornio: sul montante del canotto sterzo si usava un tubo da 2 mm nella zona di saldatura e poi lo si riduceva ad uno.*

*Per verificare i punti critici ci eravamo inventati una macchina speciale costituita da una grossa camma in acciaio fatta girare da un potente motore elettrico supportata su di una grossa piastra a cui era ancorato il telaio, con forcella e forcellone bloccati ma liberi di flettere. Ad ogni giro la camma replicava un pesante fincorsa tipico di un salto impegnativo. In pochi minuti cominciavano a comparire le crepe. La reazione spontanea sarebbe stata di irrobustire tutto, ma ci accorgemmo che qualche volta era invece meglio togliere nel punto giusto per bilanciare meglio le forze torcenti. Fino al 2011 nel tetto del reparto esperienze si vedeva ancora il bozzo provocato dall'esplosione di un tappo della forcella sottoposto a questo trattamento. Erano periodi eroici, si badava poco alla sicurezza, facevamo turni massacranti in fabbrica e poi il week end via in furgone sulle piste. Nel 1979 ci schiantammo in autostrada io e Carlo Boscolo, collezionando una serie di gravi fratture che tenne il reparto corse chiuso sei mesi. Ma andava bene così, alla base di tutto c'era una passione sfrenata. L'ambiente delle gare era bellissimo, molto amichevole e*

*decisamente ruspante. L'improvvisazione era determinante. Ad esempio, nel 1980, poco soddisfatti dell'erogazione del nostro motore, montammo sulla moto di Pirovano un cilindro Yamaha, mentre su quella di Maddii uno Cagiva! Nel 1981 mi inventai io la 250 cross realizzando una combinazione alla Frankenstein sull'esperienza dell'anno prima: telaio del 125 con cassa filtro del 250. Basamento motore 125 con inserimento di tutto il gruppo albero-biella-accensione del 250 con primaria e frizione del 250 ma tutto il gruppo cambio dell'ottavo di litro. Inoltre, aggiunsi il raffreddamento ad acqua: partii pelando un cilindro di tutte le alette, poi da una lastra da 12 ricavai un anello saldando dei ponticelli sul totem per creare un doppio flusso di acqua attorno allo scarico. Stesso percorso anche per la testa: prima ho fatto la camera di combustione senza banda di squish per portare la punta della candela il più vicino al pistone, ho sdoppiato il giro dell'acqua con dei divisori e creato entrata ed uscita sulla testa. Il percorso dei tubi passava sul manubrio e l'acqua calda veniva fatta transitare dentro il telaio che*



## Michele Verrini

(Team Manager Team Aprilia 250cc 1985-1988)

*contribuiva al raffreddamento. Inoltre, creai una leggera asimmetria tra la fase di risalita del pistone e la relativa discesa spostando l'asse verticale del cilindro di 4mm in avanti. Sono stato un privilegiato nel seguire dall'inizio la crescita dell'Aprilia, diventando poi responsabile di modelleria e centro stile, dove dal 1990 al 2003 sono stati sviluppati oltre un centinaio di prototipi, con anno record il 1999 quando realizzammo simultaneamente 14 diverse moto.*

*Conobbi Ivano Beggio nei primi Anni 70 in occasione di una edizione della Fiera del Ciclo e del Motociclo a Milano. Lavoravo per una rivista specializzata del settore e mi presentai allo stand Aprilia per farmi illustrare le novità presentate dall'allora piccola Casa di Noale. Nel decennio successivo i nostri rapporti furono sporadici, praticamente inesistenti, fino a quando ad inizio del 1983 mi recai a Noale per chiedere la concessione di vendita per Firenze e provincia delle moto e dei ciclomotori Aprilia. Ebbe così inizio una proficua collaborazione commerciale con Beggio e la sua azienda destinata a diventare ancora più stretta a fine 1984, quando gli presentai un dettagliato piano teso a coinvolgere l'Aprilia in un progetto tecnico/sportivo a livello mondiale. Ivano e i suoi più stretti collaboratori (il direttore commerciale Bruno Luciani e il responsabile tecnico Maurizio Roman) non si fecero scappare la ghiotta occasione e, valutato rapidamente in maniera positiva il piano di investimento loro diedero un entusiastico ok alla nascita di una partnership fra Aprilia e CR1 Racing Team per la realizzazione di una GP*

*250 da schierare al via del Motomondiale 1985 pilotata da Loris Reggiani. Ivano non era certo uno sprovveduto, tutt'altro, era lungimirante: sapeva ben valutare le situazioni e il programma agonistico che gli era stato sottoposto aveva tutti quei requisiti di professionale fattibilità, avallata dal background di Loris Reggiani (allora giovane pilota emergente, già vicecampione del mondo nella classe 125 e con grandi capacità di collaudatore) e anche dal mio (già "gestore" dal 1979 al 1983 dei team Minarelli e poi Garelli, con un palmares di 46 vittorie ottenute nei GP e di 10 titoli iridati conquistati fra Marche e Piloti). I brillanti risultati che Reggiani incominciò ad ottenere con l'Aprilia 250 nel Motomondiale diedero alla Casa di Noale un ulteriore positivo impulso a livello commerciale per la vendita dei propri prodotti in Italia e all'estero. Ivano percepì immediatamente questo trend positivo per il suo marchio e potenziò gli investimenti sia economici che umani e organizzativi: migliorò e incrementò la produzione e diede la disponibilità di un budget più consistente all'attività agonistica nel Mondiale GP. Da quel programma e da quella*

*collaborazione, che portai avanti per quattro anni, ebbe inizio la grande escalation dell'Aprilia sia sui campi di gara sia a livello produttivo e commerciale. Ivano, fin da ragazzo appassionato di gare, diventò ben presto un abituale frequentatore dei paddock del Moto-mondiale per seguire in prima persona l'attività dei suoi uomini e dei suoi mezzi, unico costruttore europeo rimasto a controbattere l'egemonia giapponese nelle classi 125 e 250 fino poi a diventarne l'incontrastato e indiscusso mattatore, tanto è vero che le case giapponesi a quel punto si diedero da fare per addivenire poi alla abolizione delle suddette due classi, sostituendole con le attuali Moto2 e Moto3, riservate ai motori a 4 tempi. Alla fine del 1988 cessò la collaborazione fra l'Aprilia e il CR1 e i miei rapporti con Ivano Beggio divennero molto più rari e tali sono rimasti per quasi trent'anni, fino a quando nel marzo 2015 Loris e io decidemmo di festeggiare il 30° anniversario del debutto dell'Aprilia nel Motomondiale, organizzando una festa presso la struttura del Galliano Park di Forlì, a poche centinaia di metri da dove era effettivamente nata quella magnifica moto che*

*con la sua inconfondibile grafica tricolore a la grande "A" sulle carene aveva saputo conquistarsi la stima e l'affetto di tantissimi appassionati. In quella occasione ritrovai rapidamente con Ivano e sua moglie Tina quella simpatica sintonia dei tempi che furono. L'ultima volta ci siamo visti in occasione della festa, sempre al Galliano Park di Forlì, per il 30° anniversario della prima vittoria dell'Aprilia 250 magistralmente pilotata da Loris Reggiani al GP San Marino a Misano nel 1987. Quelle sono state le ultime ore vissute allegramente insieme a Ivano e a moltissimi dei suoi più stretti collaboratori di quegli anni fantastici e irripetibili. Ivano Beggio, oltre a essere stato un grande industriale, è sempre stato un vero motociclista e un super-appassionato del settore racing, dove le sue Aprilia hanno saputo conquistare i più ambiti traguardi in quasi tutte le specialità.*

## **Loris Reggiani**

(Pilota ufficiale 250cc 1985-88, 1990-95)

*Quando nell'autunno del 1984 Michele Verrini mi disse che sarebbe andato da Ivano Beggio, patron dell'Aprilia, con un paio di schizzi per cercare di convincerlo a intraprendere con noi l'avventura del motomondiale nella 250, ho sorriso malinconico e gli ho detto: fai pure, ti ringrazio del tempo che vuoi perdere con me, tanto non accetterà mai. Purtroppo, sono pessimista per natura e quella sarebbe stata la mia unica spiaggia per continuare il mio sogno: correre in moto.*

*È stata la prima volta che mi ha sorpreso, non lo conoscevo e lui non conosceva me ma Michele mi disse, poi, che mentre gli spiegava il progetto Ivano aveva gli occhi illuminati dalla passione e l'entusiasmo di un bambino. Pensavo che quello di costruire una 250 in grado di giocarsela con i giapponesi nel motomondiale fosse un'idea un po' pazza alla quale solo io e qualche amico incondizionato credeva ma a lui la sfida piacque seduta stante.*

*Pensava in grande Ivano, l'ho capito presto.*

*Mi stupì ancora dopo poche settimane, quando andando oltre a quelli che erano gli accordi ci mise a disposizione il suo gruppo di ricerca e sviluppo,*





*che fino a quel momento si occupava di fuoristrada, e fece costruire i telai, cosa alla quale avremmo dovuto pensare noi. Accelerò così di molto la nascita della creatura, che grazie anche al suo aiuto scese in pista non più di 4-5 mesi dopo quel benedetto incontro.*

*Insieme a lui facemmo un mezzo miracolo, ma non si fermava mai a spronarci e incoraggiarci. Per lui nulla era impossibile, ricordo che alla fine di quella stagione d'esordio (2 podi e 6° in classifica finale) chiamò Michele Verrini e il sottoscritto per una riunione durante la quale...: "Voglio vincere il Mondiale, quanti soldi ci vogliono per vincere il Mondiale?" Risi e lasciai rispondere a Michele che cercava di fargli capire quanto potesse essere difficile, per non dire impossibile, battere i giapponesi coi loro budget. Mai avrei immaginato che dei Motomondiali Ivano ne avrebbe portati a casa ben più di uno!!!*

*Naturalmente come in ogni matrimonio ci sono stati i momenti felici ma anche quelli... quelli che fanno raffreddare e poi finire tutto. Quando le cose non vanno bene come speravi o addirittura male, i rapporti inevitabilmente s'incrinano. È accaduto*

*una prima volta nell'88, una stagione ben al di sotto delle aspettative, dopo quella stupenda dell'87 in cui abbiamo centrato la prima vittoria a Misano. Col nuovo motore a V progettato in Aprilia che sostituiva il tandem Rotax pensavamo di partire per poter essere in lotta per il mondiale ma così non fu. Troppi cambiamenti in un colpo solo, la moto aveva perso competitività ma per lui il limite era il pilota. Ci siamo lasciati di comune accordo, lui per De Radigues e io per la Honda: fu un disastro per entrambi. In qualche modo l'anno successivo ci siamo ritrovati e abbiamo iniziato a ricostruire il rapporto. In questo caso non posso non ricordare il supporto fondamentale di Carletto Pernat, che nel frattempo era diventato Team Manager. Si susseguirono così 3 anni fantastici, poi di nuovo l'inizio della fine con l'avventura 400 bicilindrica. Anni per me disastrosi o quasi: nella 125 e 250 Beggio vinceva a raffica con Sakata e Biaggi e pensava di dover vincere anche nella 500 con me. Non si accorgeva della mancanza di competitività della sorella maggiore, in quel momento era annebbiato da tutto quel successo, per lui ormai contava solo vincere e io non lo facevo. La più grande delusione della mia carriera, mancanza*

*totale di fiducia da parte del "patron" col quale fino a quel momento tanto avevamo costruito. Pazienza, mi sono detto, il mio tempo è finito. Tutto sommato avevo corso 16 anni di Motomondiale e l'Aprilia (Ivano Beggio), mi aveva dato la possibilità di correrne ad alti livelli per ben più della metà. A posteriori gliene sarei stato grato comunque. Ci siamo persi così, per quanto mi riguarda con un velo di tristezza e risentimento che si sarebbe lenito solo col tempo, e non ci siamo sentiti più.*

*Ho vissuto da lontano la crisi che poi gli ha rubato l'azienda e mi sono sorpreso a essere profondamente triste per lui. Non se lo meritava.*

*Solo qualche anno fa ci siamo ritrovati, alle rievocazioni 30ennali del primo GP di velocità corso e poi del primo GP vinto da un'Aprilia. Ho ritrovato la persona appassionata e fantastica dei "primi tempi", la fama di "fama e vittorie" ormai placata, vicino e cordiale, malinconico dei "bei tempi andati" come lo siamo tutti, con la mitica Tina sempre vicino a sé, ora come allora discreta e premurosa. Una grande Donna.*

*Che bello è stato ritrovarlo, non fosse accaduto ora mi mancherebbe ancora di più.*

## Marcellino Lucchi

(Collaudatore moto da gara 1989-2002 e pilota ufficiale)

*Non posso che essere grato ad Aprilia per la carriera che mi ha permesso di fare: credo di essere stato il primo pilota con un ruolo così duraturo ed istituzionale di collaudatore, dal 1989 al 2002.*

*Venni suggerito da Fabrizio Guidotti, che mi aveva notato mentre correvo come privato: penso rimase colpito, oltre che dai buoni risultati, dal fatto che mi gestivo la moto completamente da solo, acquisendo piena consapevolezza di come era fatta una Aprilia da corsa e come intervenire. Quando entrai in Aprilia, il reparto corse stava in una stanzetta di 5 metri per 5 metri, era tutto artigianale, ma si respirava aria di rinnovamento con l'arrivo di Pernat e Witteveen. Si era preso atto che la 250 dell'anno prima non era competitiva e si voleva ripartire da un foglio bianco.*

*Con me, Aprilia fu la prima casa ad imbastire un team di sviluppo, e l'impegno richiesto fu sempre crescente, fino a che nel 1997 divenne la mia unica professione, lasciando quel posto di lavoro in Comune per cui avevo in passato anche rifiutato una moto ufficiale. Può sembrare strano, ma a inizio anni '90 i piloti che non fossero top rider*

*non guadagnavano abbastanza per garantirsi il futuro, ed io privilegiavo la tranquillità della mia famiglia.*

*Sono onorato di avere lavorato con Jan Witteveen e Gigi dall'Igna, magari capitava che non eravamo d'accordo su qualche modifica, ma erano uomini di grande competenza che si assumevano sempre la responsabilità delle loro decisioni.*

*Allora Aprilia era una vera squadra, si lavorava con piacere e tutti nella stessa direzione: Gilera provò a prendermi, mi offriva tanti soldi, ma percepì subito che non c'era la stessa atmosfera vincente, ed i fatti mi diedero ragione.*

*Sono orgoglioso del mio lavoro, specie lo sviluppo della 250, con una particolare predilezione per il modello '98, e dei sei titoli italiani vinti in quegli anni. Ovviamente il giorno più bello rimane il trionfo nel Gran Premio del Mugello, e mi ricordo sul podio la gioia dell'Ingegnere Beggio. Tra i tanti pensieri che ebbi in quella magica giornata, fu che forse lui avrebbe preferito si imponesse Valentino, il quale era già un fenomeno mediatico, piuttosto che un ultraquarantenne come Lucchi. Invece fu commovente nella sua felicità per me.*

*Avevo incontrato Beggio la prima volta al Gran Premio di Misano nel 1989, quando, come wild card, conquistai un sesto posto assoluto precedendo le Aprilia ufficiali; venne a farmi i complimenti e fu gentilissimo.*

*Da allora ebbi occasione di vederlo molte volte, pur se, come esterno alla azienda, erano spesso incontri in occasioni ufficiali. Ne serbo un ricordo straordinario, perché ogni volta percepivo il suo rispetto e la sua considerazione per me ed il mio lavoro, un sentimento bello e nobile. Per tutti quegli anni è esistita una stima reciproca, che rendeva superflui troppi discorsi. Oltre che un appassionato, era un uomo onesto, la cui parola era più ferrea di qualsiasi contratto. Credo che il motociclismo italiano gli debba tantissimo.*

## Max Biaggi

(Pilota ufficiale 250cc 1994-1996, Campione del Mondo 1994, 1995, 1996)

### *Gli inizi con Beggio*

*Ritornai in Aprilia nel 1994, dopo un anno in Honda. A Noale erano alla ricerca di un giovane pilota, meglio se italiano, di buone speranze ed io avevo dimostrato di poter essere veloce. Allora in Aprilia c'era Matilde Tomagnini, Chesterfield Brand Manager per l'Europa e così nacque la triade Aprilia, Biaggi, Chesterfield. Partimmo per la stagione '94 con i nuovi colori: la mia RSW 250 aveva un'inedita colorazione tutta nera e si distingueva tra tutte. Vincemmo all'esordio ed iniziarono subito ad arrivare grandi risultati.*

*L'ing. Beggio mi piacque subito. Ricordo che durante la stagione l'ing. Witteveen, che era a capo del reparto corse, aveva in progetto uno sviluppo ulteriore del motore, ma servivano investimenti ulteriori. Il budget era già stato chiuso da tempo, ma con uno sforzo ulteriore Beggio riuscì a trovare le risorse per evolvere il progetto e rendere la moto ancora più competitiva. In quegli anni in cui i giapponesi dominavano, in Aprilia c'era un forte desiderio di vittoria, oserei dire una voglia di dominare! Tutto ciò creava grandi motivazioni, in me ed in tutto il reparto corse.*

### *Gli anni del dominio*

*L'ultima gara del 1994 si corse in Ottobre sul circuito di Catalogna, a pochi chilometri da Barcellona. Eravamo in testa al campionato con soli 8 punti di vantaggio su Okada, su Honda. La mia Aprilia era molto veloce in rettilineo, pur non essendo particolarmente a punto in alcune curve, ma tutto sommato riuscivo a guidarla bene. Affrontai l'ultimo giro in testa e in quegli ultimi chilometri feci diverse impennate! Al box erano preoccupatissimi che potessi commettere una sciocchezza e rovinare tutto, ma riuscii a tagliare il traguardo in prima posizione, aggiudicandomi il titolo. Era il mio primo titolo ed era la prima volta che Aprilia vinceva il titolo nella classe 250, dove da anni dominavano i giapponesi. Avevamo coronato un sogno e Beggio nei box mi prese da parte e mi annunciò un regalo speciale: un'auto sportiva nuova di zecca. Quel premio non era previsto, non era stato concordato! Ivano oltre che un grande appassionato ed un grande tifoso era un signore d'altri tempi.*

### *La separazione*

*Tutte le storie hanno una fine e dopo tre anni di assoluto dominio arrivò la separazione. Purtroppo tutto si generò da una mia reazione ad una provocazione creata ad arte da qualcun altro. Non da Beggio! Lui era troppo trasparente per tramare alle spalle di qualcuno! Mi costò molto allontanarmi da un ambiente che ormai consideravo la mia casa. Mi trovai con le spalle al muro, costretto ad andare via, mentre era già stato creato un piano per il dopo Biaggi, con Capirossi ed Harada. Non fu Beggio a mettere in piedi tutto questo. Infatti nel finale del campionato non riuscii mai a parlare con lui, mi veniva sempre risposto che era in viaggio o che in quel momento non era possibile. Il tempo passava ed io non avevo ancora definito il mio futuro. Arrivammo alla penultima gara a fine Settembre del 1996 in Argentina ed io non avevo alcuna alternativa, visto che l'HRC oltre una certa data non accettava più gli ordini di acquisto, per le moto della stagione successiva. Rischiavo di restare a piedi se avessi deciso di lasciare Aprilia. Sono convintissimo che Beggio non avrebbe mai*





*azienda, Beggio si avvicinò e ad un orecchio mi sussurrò che avrebbe realizzato il mio sogno: era la prima volta che Aprilia donava una moto! Mi rese tanto felice, ma la cosa che mi colpì di più furono le parole che accompagnarono quel gesto, infatti mi disse: "Ti ringrazio per quanto hai fatto per me e per la mia famiglia"*

*Ecco per Ivano l'azienda rappresentava la sua famiglia e per lei buttava sempre il cuore oltre l'ostacolo. Era animato da profonda passione e questo traspariva sempre, sia nelle sue parole che nei suoi gesti. Se è stato possibile che una piccola azienda italiana abbia potuto vincere contro avversari molto forti, lo si deve soprattutto alla passione di Ivano, che rappresentava la forza motrice di tante eccellenze presenti in quel di Noale.*

*fatto una cosa del genere! Con l'intercessione della Philip Morris riuscii ad ottenere la Honda 250 per l'anno successivo. In Philip Morris, che allora era lo sponsor più importante, quando seppero come si erano svolti i fatti, decisero di non rinnovare la sponsorizzazione all'Aprilia, per cui nel 1997 il marchio Marlboro comparve sulle carene della mia moto. Il tempo è galantuomo ed io riuscii a vincere il mio quarto titolo consecutivo, sbugiardando chi all'epoca aveva orchestrato tutto.*

#### **Un ricordo**

*Beggio sapeva che desideravo tantissimo avere l'Aprilia RSW 250 del mio primo mondiale, ma io ero altresì consapevole che sarebbe stato difficile riuscire a realizzare quel sogno! Infatti nel reparto corse erano custoditi segreti molto importanti, che non potevano essere condivisi con la concorrenza. Jan Witteveen giustamente non voleva che uscisse nulla dal reparto corse e anche le carene delle moto, quando venivano regalate, erano tagliate a metà! Durante un mia visita in*

## Giuseppe Ricciuti

(Designer Aprilia 1985-2010)

*Ho iniziato la mia carriera mandando bozzetti di moto al giornale Grand Prix, grazie ai quali fui notato da Franco Malenotti, il quale mi propose di aprire in società uno studio di progettazione e design rivolto al mondo delle due ruote. Nel 1981 al Salone di Milano vennero presentate addirittura due moto disegnate dal sottoscritto, la Moto Morini 500 Turbo e la Laverda RGS, dove, prima di essere trasformato in “Real Grand Sport”, l’acronimo stava proprio per Ricciuti Giuseppe Studio. Tuttavia, lavorare come fornitori non era facile, per cui nel 1985 mi proposi ad Ivano Beggio. Entrai in Aprilia con il tesserino numero 70 quale primo designer interno, affiancando due modellisti. Fino ad allora infatti lo stile era realizzato principalmente dallo studio Bertoncini. Il primo lavoro fu la carenatura per la moto di Loris Reggiani: vestire le moto da competizione rimase un mio compito fino al periodo Biaggi, quando venne trasferito al reparto corse. La prima moto che realizzai a Noale fu la AF1: ricordo che per prendere ispirazione nell’impostazione del monobraccio effettuammo vari sopralluoghi furtivi nel box della rivoluzionaria moto da*

*competizione francese ELF 500! Anche in questo caso, tutte le 125 sportive come la Extrema, la Sintesi e la RS successive uscirono dalla mia matita, al pari della RS250 e della Climber. In realtà, io ho sempre progettato moto, per cui rimasi un po’ spiazzato quando mi si chiese a fine anni ‘80 di pensare ad uno scooter motorizzato con il Minarelli 50 versione “lunga”. In quindici giorni buttai giù una serie di proposte, alcune decisamente azzardate, da presentare a Beggio. Ricordo come fosse oggi il rapido sguardo ed il suo deciso “Questa!”, indicando la versione retrò, ispirata non al Galletto come molti pensano, ma al Motom 90 del 1955 con motore portante e sospensione a forcella flottante con barra di torsione. La affinai e decidemmo di portarla a Roma per un estemporaneo sondaggio che dimostrò come piacesse molto ai motociclisti, mentre lasciasse indifferenti gli altri potenziali utenti. Lo lasciammo da parte qualche mese, presi da altri progetti, poi a fine ’91 iniziammo la maquette definitiva, un po’ ingentilita e purtroppo con la sezione delle gomme ridotta rispetto a quanto desiderassi a causa della*

*conformazione del motore. Lo Scarabeo, nome nel frattempo scelto tramite un sondaggio aziendale, fu il primo mezzo Aprilia digitalizzato, ovvero industrializzato con l’aiuto del computer. Ancora più del 50 cc, fui soddisfatto dalle versioni 125 e 200, più vicine alla mia prima ispirazione di stampo prettamente motociclistico e che ugualmente ebbero uno straordinario successo di vendite: meritato, perché andavano veramente bene! Il 500 fu invece per me la vera moto automatica: volevo uno scooter comodo e sicuro per affrontare tangenziali ed autostrade. Mi fu poi dato l’input per la prima 1000cc Aprilia, che nel progetto doveva confrontarsi con la Honda CB900 e non con le Ducati: per questo nacque voluminosa, attorno ad un serbatoio da 24 litri. Per il faro anteriore mi ispirai alla “S” di Superman, per la coda e la strumentazione ai caccia, in particolare F22 e Rafale. Confesso rimasi un po’ male quando il restyling fu affidato ad un esterno, ma mi consolai con il design della Tuono, dove potei dare sfogo alla mia passione per la sportività, ed il prototipo della Laverda SFC. Ho passato tanti anni con Ivano Beggio,*

## Carlo Pernat

(Direttore Sportivo Aprilia 1990-1997)

*ma curiosamente non ho aneddoti particolari da citare, anche perché io sono sempre stato uomo di poche parole e dedito solo al mio lavoro. Il nostro era un rapporto di grande stima reciproca e condotto con il massimo rispetto e serietà. Con me è stato un vero Signore, ha sempre avuto considerazione per quanto facevo e non abbiamo mai avuto un confronto che non fosse improntato al trovare la soluzione migliore. Il successo di Aprilia è senza dubbio dovuto alle sue intuizioni, come nel caso dello Scarabeo, e soprattutto alla passione su cui aveva improntato Aprilia: "mettiamoci l'upside down!"; "mettiamoci il raffreddamento ad acqua!" "mettiamoci il monobraccio!": nessuna idea innovativa veniva mai bocciata, e questo entusiasmo, questo non porsi vincoli ci permetteva di fare mezzi migliori rispetto a case enormemente più grandi e con maggiori risorse finanziarie. Purtroppo, al termine, proprio questa passione per "fare di più" ci ha travolti, ma è stata una corsa spettacolare che sono orgoglioso di avere vissuto dall'inizio alla fine.*

*Ivano Beggio è stato il grande, grandissimo patron della "vera" Aprilia che, durante i mitici anni '90, dominava su tutti i circuiti del mondo dando la paga a quei mostri sacri giapponesi che a perdere non ci stavano neanche un poco. Con lui se ne è andato l'ultimo dei proprietari di aziende motociclistiche con la vera passione per le due ruote.*

*Era rimasto infatti solo lui dopo la perdita del suo amico-nemico Claudio Castiglioni, con cui si contendeva la leadership nello sport e nelle vendite di meravigliose motociclette. Beggio era soprattutto un grande appassionato di motocross: aveva ereditato dal padre una fabbrica di biciclette, ma non era quella la sua passione e nel tempo libero si era messo a costruire con amici una moto da cross. Da lì nacque la fortuna imprenditoriale e la sua marca, rimasta con lo stesso nome delle biciclette, che incominciò a farsi conoscere e a vincere qualche campionato italiano. Proprio in un campo pieno di polvere e di salti acrobatici l'ho incontrato la prima volta, quando con la Gilera ci combattevamo sportivamente e, nonostante mezzi inferiori, l'Aprilia ci dava del*

*filo da torcere. Era una persona vera, genuina, con un tocco di umanità difficilmente riscontrabile e fra noi nacque un feeling che mi portò a lavorare nella sua favolosa azienda. Ricordo quando vincemmo il primo mondiale nella classe 125 con il "toscanaccio" Alex Gramigni e non ci voleva credere, gli sembrava una cosa impossibile per un'azienda ancora troppo piccola per arrivare a tali traguardi. Il motomondiale italiano gli deve quasi tutto perché dalla scuola Aprilia sono arrivati piloti come Max Biaggi, Valentino Rossi, Loris Capirossi, Marco Simoncelli, Marco Melandri, Loris Reggiani, Alex Gramigni, Roberto Locatelli e forse ne dimentico molti altri. Ricordo ancora quando insistetti per prendere Valentino Rossi con un contratto di tre anni, anche se era sconosciuto agli addetti ai lavori, e lui, pur con i suoi dubbi, mi diede totale fiducia. Ecco, questa fiducia incondizionata nei suoi collaboratori dava lo spessore della persona Ivano Beggio. Era legatissimo alla moglie Tina, anche lei genovese come me, a cui dedicava tutte quante le vittorie: un legame bellissimo e profondo. Con lui ho imparato anche un poco di veneto perché*



## Dolph Van der Woude

(Progettista motore V2 250cc 1987-1988)

*durante le nostre brevi riunioni usava il dialetto, ma fra Repubbliche Marinare ci si capiva lo stesso. Uomo ambizioso, come tutti i capitani di azienda, ma con una umanità che faceva la differenza con gli altri, non si poteva dirgli di no. E di no non lo dirà sicuramente il buon Dio che gli riserverà un posto d'onore per vedere i Gran Premi, passione della sua splendida vita.*

*Nel 1985 e 1986 lavoravo in Laverda collaborando al progetto dell'inedito 3 cilindri due tempi, stoppato dopo alcuni problemi all'albero motore che, a mio giudizio, avrebbero potuto essere risolti con un po' di pazienza.*

*Un mio amico collaudatore aveva amicizie in Aprilia e, tramite lui, ottenni un colloquio.*

*Dopo qualche mese, a novembre, fui chiamato da Maurizio Roman per seguire lo sviluppo dei propulsori del reparto corse. C'era però il problema dell'accordo tra Aprilia e Laverda di non sottrarsi reciprocamente personale, aggirato elegantemente con la giustificazione che era stata una mia iniziativa propormi alla casa di Noale. Come tutti, ebbi il colloquio finale con Ivano Beggio, che si arrabbiò quando gli proposi di pagare Laverda per farmi uscire prima. Non sarebbe stata l'ultima occasione di una lavata di capo da parte sua.*

*In Aprilia c'era tanta voglia di fare ed un sacco di idee, propiziate dal fatto che raramente le persone venivano bloccate nelle loro proposte. "No, non si può," è una frase che ho sentito poche volte a Noale. Il rovescio della medaglia consisteva nel*

*fatto che spesso era accompagnata da quella "però ti devi arrangiare", dato che si era in pochi per la mole del lavoro. Nonostante la prima vittoria del 1987 con il Rotax, c'era il desiderio di svilupparsi un motore internamente. L'Ingegnere Gaetano Cocco, bravissimo responsabile del progetto Grand Prix, desiderava un motore a V per costruire una ciclistica compatta, tanto che ci fu brevemente anche l'idea di elaborarci dei motori Honda. Io partii dalla considerazione che il Rotax era un buon propulsore, come avevo potuto constatare passando il 1987 a svilupparlo, e piuttosto che avventurarci in qualcosa di completamente nuovo, valeva la pena mantenerne cambio e materiali, "girando" un cilindro e ricostruendo il carter. Il motore a V rispetto alla originaria soluzione a tandem Rotax permetteva non solo di costruire una ciclistica compatta, ma offriva anche più potenza ed erogazione. L'idea per risolvere al meglio il problema dell'equilibratura, critica con questa configurazione, mi venne tornando da una gara: ognuno dei due alberi motore avrebbe bilanciato sé stesso per il 75% e l'altro per il 25%, permettendo così un considerevole risparmio*

## Jan Witteveen

(Direttore Tecnico Aprilia 1990-2004)

*di peso ed inerzia sulla soluzione tradizionale. Quando finimmo i primi disegni li portammo alla Rotax: erano stati comprensibilmente molto scettici sull'operazione, ma gli va dato atto che ne compresero subito il potenziale, mettendosi a disposizione per continuare ad essere nostri fornitori anche con questa nuova architettura. L'esordio del motore Aprilia fu travagliato: nel 1988 Reggiani ebbe vari incidenti, mentre la moto del team Italia con Casanova non era mai ottimale a causa della inesperienza della squadra nella classe 250cc.*

*In più, la scarsità di risultati dopo il trionfale 1987 inasprì i rapporti tra Aprilia ed il Team CR1 di Verrini. Per testare alcune soluzioni relative all'ammissione lamellare, che consideravo una alternativa da sperimentare al disco rotante, lavorai una volta i cilindri della Honda di Stefano Caracchi. Quando Beggio seppe che frequentavo altri box, mi diede un'altra lisciata. In quel periodo lui era così: irruento, fulmineo nelle decisioni, sempre di corsa. Alla fine del 1988 lasciai l'Aprilia. Sono molto fiero di avere legato il mio nome ad un propulsore che, evoluto,*

*diventerà tra i più vincenti della categoria, così come sono contento di avere rivisto l'Ingegnere Beggio alla celebrazione dei 30 anni della prima vittoria Aprilia. Mi rimane il rammarico di avere dovuto rifiutare la proposta di Witteveen di rientrare nel 1991, ma avevo deciso di tornare a vivere in Olanda. Una delle ragioni per cui lasciai era quella che dovevo seguire troppe cose: andare alle gare, sviluppare il motore, trattare con i fornitori...era impossibile dedicarsi a tutto con precisione. Con la nuova organizzazione del reparto corse fatta da Jan c'erano molte più persone ed avrei potuto concentrarmi solo sul V2. Proprio dopo avere visto la nuova organizzazione ho consigliato il mio connazionale Jan Thiel, dubbioso, di accettare la proposta Aprilia, dove mieterà moltissimi successi sviluppando i due tempi.*

*Ivano, fino a un mese prima era in forma, stava bene, almeno così mi diceva. Poi un leggero mancamento, si è fatto visitare, esami radiografici di routine, e purtroppo il tumore era già in stato molto avanzato. Aprilia l'ha fondata a Noale papà Alberto dopo la guerra: una piccola fabbrica artigiana di bici. Ivano, classe 1944, ha cominciato lì, nell'azienda di famiglia. Però la passione non era per il pedale. A Ivano piacevano le moto e giovanissimo ha cominciato a fare delle piccole cilindrate 50 e 125. Una storia bellissima, affascinante, indimenticabile, era cominciata. Dalle bici alle moto da fuoristrada, motocross, enduro. Ciclomotori e poi anche trial e le grosse stradali coi bicilindrici 1000. Sempre col supporto del racing, per far conoscere il marchio anche all'estero, un passaggio fondamentale per il successo commerciale. Così... dando vita a un sogno... Ivano ha creato una delle più belle storie dell'industria motociclistica italiana... anzi no! Una delle più belle storie dell'industria motociclistica mondiale. Almeno fino al 31 dicembre 2004. Il giorno dopo, primo gennaio duemilacinque, Ivano Beggio ha ceduto Aprilia*

*(e Moto Guzzi) alla Piaggio. Sono arrivato in Italia nel 1976, ho lavorato in Simonini, Gilera e Cagiva. Incontravo spesso Ivano, sui campi di motocross. Poi un giorno viene a casa mia Massimo Fiorentino, l'allora PR dell'Aprilia. Era il 1989. Suona il campanello con un mazzo di fiori. Ovviamente per mia moglie. Un gesto elegante, una trattativa breve direttamente con Ivano e sono partito per entrare nella famiglia Aprilia. A Noale trovai tante cose da fare, ma soprattutto un'azienda con una grandissima voglia di costruirsi un futuro. Era l'azienda di Ivano Beggio. L'aveva creata e fatta crescere - tra moto e scooter - fino a 40mila veicoli all'anno. Una crescita esponenziale che non aveva pari in Europa. Ivano Beggio aveva passione. Non avevo mai visto una determinazione del genere, era stato bravo a scegliere gli uomini chiave dell'azienda e, in quegli anni di continua crescita, bravo ad adattare la struttura aziendale al continuo mutamento. Motocross ed enduro all'inizio, ma il primo Mondiale era arrivato col trial, anche se poi il mondo ha riconosciuto Aprilia soprattutto per la lunga e vittoriosa*

*partecipazione al Motomondiale e alla SBK. Un impegno nel racing che non ha solo creato l'immagine dinamica del brand, ma gli aveva dato un know-how importante, segnando tutte le tappe che l'ha portata da essere un piccolo assemblatore regionale a una grande Casa motociclistica internazionale. Con Ivano avevo un rapporto quasi ideale. Mi lasciava abbastanza libero di agire, perché il reparto corse funzionava bene, perché aveva tanto da fare nella produzione di serie, e perché gli avevo dimostrato che le corse non erano un costo ma un buon investimento. Ci davamo degli obiettivi, definivamo il budget, e a fine stagione tiravamo le somme. Ero andato in Aprilia perché Ivano mi aveva voluto fortemente e mi ha lasciato lavorare a modo mio. È stato facile andare d'accordo. Le sue idee coincidevano quasi sempre con le mie. C'era stima e fiducia reciproca e aveva saputo trasmettere uno spirito di squadra magico. Volontà, passione, efficienza. Siamo riusciti tutti insieme a concretizzare risultati eclatanti. Gli sono grato, umanamente e professionalmente, perché è in Aprilia che ho passato il mio periodo più bello. Grazie Ivano.*

## **Tommi Ahvala**

(Pilota trial ufficiale Aprilia 1989-1993,

*Avevo iniziato il mondiale 1988 con l'importatore finlandese della Fantic Motor, ed a metà stagione mi chiesero di siglare un contratto come pilota ufficiale. Dovevo recarmi in Italia il mercoledì prima del Gran Premio, ma in Aprilia, dove ugualmente mi seguivano con interesse, lo vennero a sapere. Insistettero molto perché mi recassi prima da loro. Così il martedì arrivai a Noale con i miei genitori: l'offerta era già pronta, ma ricordo non riuscimmo facilmente a capire se fosse buona o meno, per via che le lire allora avevano così tanti zeri rispetto al marco finlandese! Dopo un po' di calcoli concludemmo che non solo ci saremmo pagati tutte le spese, ma anche guadagnato qualcosa. A farci decidere di firmare seduta stante fu anche il fatto che in squadra c'era già il vicecampione del mondo Diego Bosis, un pilota che ammiravo, e che i manager di Aprilia fossero così entusiasti della nuova moto raffreddata ad acqua in fase di progettazione. Iniziai così, appena sedicenne, il mio lungo periodo italiano, sotto la guida preziosissima di Ettore Baldini, che era stato campione italiano trial 1976 e 1977 e poi diventato uomo Aprilia.*



## Campione del mondo 1992)

*Come si usava allora, durante la fase di collaudi dormivo nel mio camper parcheggiato nel retro della fabbrica: dal lunedì al giovedì c'era Ettore che parlava un po' di inglese, poi rimanevo con il team manager Sergio Bonaldo, bravissima persona ma che conosceva solo l'italiano: ricordo cene molto silenziose! Decisi quindi che avrei imparato trenta parole di italiano al giorno: in due mesi riuscii a farmi capire, ed in sei sapevo esprimermi abbastanza bene. Ancora oggi, cerco di leggere un po' di italiano per non buttare via tutta quella fatica! Scegliere Aprilia fu un po' un salto nel buio, ma si rivelò presto la decisione migliore che potessi prendere. Negli anni ho avuto infatti tutto il supporto necessario per crescere e diventare campione del mondo. La Climber era una ottima moto e il team veramente professionale, c'era una persona responsabile per le sospensioni, una per il motore... e non dei factotum come in altre squadre. Avevamo la tecnologia, le conoscenze ed i soldi per apportare dei cambiamenti ragionati piuttosto che andare ad intuito: nonostante fosse un team latino, si lavorava con strategia. Inoltre, c'era la mania*

*della pulizia: in un mondo fangoso e polveroso come quello del trial, Aprilia introdusse la bella abitudine di tenere tutto più lavato possibile. Addirittura capitava che portassero la moto alle verifiche tecniche tenendola sollevata per non sporcare le gomme con il fango! Con Diego Bosis, nonostante fossimo rivali in gara, c'è sempre stata una bella amicizia ed un rapporto molto sincero negli anni di coabitazione. Sono quindi particolarmente orgoglioso di avere dato ad Aprilia il primo titolo mondiale della sua storia. Personalmente ho sempre affrontato le gare senza dare troppo peso al campionato, nel senso che cercavo di fare il mio meglio e poi il risultato – buono o brutto- sarebbe arrivato di conseguenza. Anche Ettore di solito era molto freddo, ma nelle due gare americane del '92, quelle decisive per il titolo, lo vedevo esageratamente teso: alla fine, mi confessò che prima di partire Ivano Beggio gli aveva detto perentorio “Costi quel che costi, portate a casa il mondiale!” e lui si era sentito terribilmente responsabilizzato! Del Signor Beggio ho un bel ricordo, la prima volta che lo incrociai fu mentre lavavo la mia moto nel piazzale della*

*fabbrica! È sempre stato molto gentile, aperto alla discussione e mai presuntuoso, si percepiva la passione per le moto e la determinazione nel far crescere la sua azienda: nei sei anni che ho corso per lui, l'Aprilia si era espansa moltissimo e da piccola realtà era già diventata una potenza. Decisi di lasciare Noale a fine '93: pur avendo vinto il mondiale assoluto '92 ed il mondiale indoor '93, la volontà di proseguire nel trial stava scemando, la nuova moto non arrivava e quindi decisi, con sei anni di ritardo, di accettare la proposta della Fantic! Quello in Aprilia è stato un periodo molto bello, vissuto in un team favoloso di persone determinate ed orgogliose e con tanti amici, alcuni purtroppo nel frattempo scomparsi come Ettore e Diego, di cui serberò sempre un grande ricordo nel cuore.*

## Alessandro Gramigni

(Pilota ufficiale 125cc, Campione del Mondo 1992)

*Penso di essere stato uno dei primi piloti in assoluto a condurre una Aprilia 125: ricordo distintamente quando nel 1988 la moto arrivò a Bologna, nella sede del Team di Aldrovandi e Brigaglia, smontata nella sua cassa. Grazie al doppio secondo posto nel Campionato Europeo, ottenni la guida di una delle moto schierate nel 1990 dal Team Italia nel Mondiale. Contemporaneamente, Pernat mi fece siglare anche un contratto da collaudatore, per cui già in quell'anno potevo considerarmi quasi un "ufficiale" Aprilia. All'inizio la moto non andava un gran che, ma lavorandoci con dedizione assieme al mio compagno di squadra Gabriele Debbia ed al team A&B, riuscii a portarla ai primi due podi (secondo in Svezia, terzo a Brno) e alla vittoria in Repubblica Ceca l'anno seguente. Quell'affermazione mi aprì le porte per essere nel 1992 la guida del primo team interno 125 Aprilia, che si andava ad affiancare a quello 250 di Loris Reggiani. Come responsabile della squadra c'era Sergio Bonaldo, alla prima esperienza nella velocità dopo anni di trial: iniziammo il nostro rapporto con qualche scontro, io avevo il mio*

*carattere, lui delle idee ancora legate alle ruote tassellate, ma presto trovammo una eccellente armonia. In generale, mi trovavo bene con tutti, eccetto Witteveen, che mi metteva in soggezione con il suo fare rude: con lui ci misi un po' di più a capirmi, ma alla fine compresi il suo carattere e che, a modo suo, mi stimava. Provammo la moto a Binetto, c'erano due telai realizzati da Pierobon, quello "giusto" e quello "sbagliato": manco a dirlo, preferii di gran lunga il secondo, più basso, più chiuso di sterzo, più compatto. Ai test IRTA a Jerez giravo nei primi senza strafare e capii subito che eravamo vincenti, ma era la nostra pista di riferimento e onestamente non pensavo avremmo potuto giocarcela per il titolo. Invece le cose si misero bene, almeno fino a quando, subito dopo la vittoria in Malesia, incappai in un incidente stradale nei pressi del Mugello: tibia e perone rotti, oltre a lesioni ai tendini: sembrava la fine! Tornare in moto dopo solo una gara di stop fu una follia, una incoscienza che avrebbe potuto rovinarmi la salute per sempre, eppure.. lo rifarei. Se stai troppo a pensare, specie a quei tempi, non devi fare il pilota, del resto ancora oggi sono in*

*pista quasi ogni giorno nonostante abbia passato il mezzo secolo! Probabilmente, fu quello il punto di svolta della stagione, un simile rischio non poteva che essere ripagato con il titolo mondiale, che vinsi all'ultima gara. I problemi iniziarono dopo: Aprilia voleva che difendessi il titolo, ma io non me la sentivo, ero pesante e alto per una ottavo di litro fatta di fantini, e poi desideravo la due e mezzo. Per dissuadermi, nonostante fossi il primo campione del mondo velocità Aprilia (Ahvala mi aveva preceduto di qualche ora nel trial), mi offrirono soltanto un mezzo semiufficiale: non si aspettavano che sarei andato via affrontando il rischio Gilera. Certo, ad Arcore mi pagavano molto bene, ma sostanzialmente la mia scelta fu legata al non poter avere una 250 veneta ufficiale. Le nostre strade si rincontrarono nel '94, ma in Aprilia ormai c'era Biaggi e non ebbi alcun aiuto, anzi andò tutto storto, ma non me la presi, capivo la situazione. Nel 1997 fui richiamato da Witteveen per fare i test della 500; per tornare a Noale rinunciai ad un lauto contratto triennale con la Suzuki Yoshimura nell'AMA, dove avevo appena vinto due gare*

*con la Ducati Ferracci. Speravo fosse la porta di ingresso per la classe regina, ma la moto non aveva il potenziale che loro si aspettavano, era troppo estrema e fragile, per cui la stagione fu fatta di tanti test in aeroporto a Treviso e poca pista. Lì misi la parola fine ai due tempi. In tutte queste vicissitudini ho un buon ricordo di Beggio, sempre molto gentile con me. Devo dire che quando vinsi il mondiale ero giovane, non mi interessava avere buoni rapporti con il “capo”, volevo solo correre, non ero (e non sono) un maestro in pubbliche relazioni. Però rammento con molto piacere quando venne a trovarmi con la moglie a casa mia per ringraziarmi del titolo. Io vivevo in mezzo al bosco, ricordo che per arrivare dove abitavo la sua BMW Serie 7 verde continuava a toccare sotto. Chissà cosa avrà pensato, forse di avere un pilota selvaggio! Se ho un rammarico è non avere coltivato la sua stima in me, magari avrebbe potuto intercedere su alcune decisioni prese dai suoi uomini. Come ogni appassionato, sono rimasto colpito dalla sua scomparsa, senza di lui il motociclismo sarebbe stato diverso e probabilmente anche la mia*

*carriera; per questo, nonostante non ci vedessimo da molto tempo e avessi deciso di non andarci, la mattina mi sono svegliato con un forte desiderio di partire per il Veneto, dovevo salutarlo ed essere presente alle esequie; in fondo senza Beggio e le sue moto oggi non sarei quello che sono. Grazie di tutto!*



## Stefano Passeri

(Pilota ufficiale regolarità 1991-1994)

*Rottigni, storico rivenditore della mia zona, aveva avuto il mandato da parte di Aprilia per allestire una squadra ufficiale che portasse in gara la RX 125, moto che in quel momento aveva grande successo tra i giovani. La RX era il sogno dei sedicenni dell'epoca, ma per essere resa competitiva contro moto della concorrenza che nascevano già come enduro specialistiche necessitava di interventi radicali. In quel momento io ero campione italiano da tre anni consecutivi con Husqvarna, allora di proprietà di Cagiva, ed avevo voglia di rimettermi in gioco. Oltretutto, l'ingaggio che mi venne offerto da Aprilia era decisamente buono per gli standard della specialità. Ci impegnammo alacremente e con passione per rendere la RX competitiva, togliendo peso con l'uso di materiali pregiati e ottimizzandone ogni singolo aspetto. Avevo due ragazzi fantastici a Noale dedicati allo sviluppo della mia moto: "Me nono", che si occupava del propulsore, e "Barabba" della ciclistica. Tutti li chiamavano con questi soprannomi, a riprova del carattere cameratesco che contraddistingueva l'ambiente, ma all'anagrafe erano Luca Buosi,*

*riconosciuto genio di cilindro e marmitte due tempi, e l'altrettanto carismatico Roberto Della Nora. Per tutto l'inverno provammo in vari tracciati veneti o vicino a casa mia, aiutati nello sviluppo anche dallo storico collaudatore Aprilia Caio Pellizzon. Era una squadra di grandi artisti pazzi, cui Paolo Brovedani, il bravissimo responsabile del progetto in Aprilia, doveva spesso mettere un freno nelle sperimentazioni. Alla prova inaugurale del mondiale 1991 ci presentammo con una moto ormai lontana parente di quella di serie: evidentemente avevamo azzecato la strada giusta visto che, con una vittoria ed un secondo posto nei due giorni di gara, tornai a casa come leader della classifica. Il punto forte della RX era senza dubbio il motore Rotax, l'unico presente nel mondiale, da cui avevamo tirato fuori una potenza inavvicinabile; d'altra parte, la sua conformazione e le sue dimensioni imponevano scelte non ottimali per quanto riguardava la ciclistica, ad esempio le pedane basse che erano d'ostacolo nei canali. Insomma, partimmo con il botto, ma non solo per il risultato: in un mondo che era molto "pane e salame", Aprilia introdusse*

*un concetto di immagine e di comunicazione sconosciuti: dall'abbigliamento, all'hospitality, alla cura della moto, ai comunicati stampa, ai video, lasciammo tutti di stucco. Ed i competitors si chiamavano Husqvarna, KTM, Yamaha... Io ero a tutti gli effetti un pilota ufficiale, chiamato a partecipare agli eventi corporate Aprilia: fu una esperienza molto strana ed esaltante essere a fianco di Max Biaggi o di Jean Michel Bayle al Motor Show. Magari a guardarmi un po' storto in queste occasioni era Jan Witteveen, dato che ad una preparazione del cilindro avanzata dal reparto corse preferii quella proposta da "Me nono"!*

*Lottammo per il titolo fino all'ultima gara, quando segnammo zero punti a causa di una penalizzazione per rifornimento in zona non consentita: dopo avere sbagliato strada non c'erano alternative, ma la cosa non sfuggì ai nostri avversari. Nel '92 la moto migliorò ulteriormente, specie sul fronte ciclistico e vincemmo il titolo italiano, contribuì alla conquista del mondiale a squadre e lottai per l'iride fino ad un infortunio che mi portò a saltare l'ultima prova. Come detto,*

*ero un pilota ufficiale, e quindi venni invitato alla lussuosa festa di fine stagione dell'Aprilia Racing a Venezia. Vi andai con il cuore pesante, mi sentivo in colpa per non avere portato il mondiale a Noale. Salgo in motoscafo, e chi trovo? Ivano Beggio! Per me lui era un personaggio mitologico, tra l'altro la prima moto della mia vita era stata una fantastica RC50 del 1980. Avevo paura ad incrociare il suo sguardo, temevo di averlo deluso, mi sentivo molto fantozziano. Invece lui fu fantastico con me, mi ringraziò per le tante vittorie di manche e mi trattò con grande amicizia. Dopo questo episodio, partecipai alla festa molto più sollevato.*

*Nel '93 si ripeté il copione delle precedenti stagioni e perdemmo il titolo a fine anno. Del resto, nulla succede per caso: essere l'unico pilota su di una Aprilia rallentava lo sviluppo durante la stagione e non permetteva di fare del gioco di squadra.*

*Il '94 fu l'ultima stagione con la casa di Noale, interrotta dopo poche gare a causa di un problema di tachicardia che non riuscivo più a controllare con i farmaci e che mi costrinse ad una operazione chirurgica. Anche in questo caso*

*Beggio fu un signore e il mio contratto venne onorato come se avessi corso tutto l'anno.*

*Il mio ritiro coincise con la fine delle competizioni per la RX, ma le nostre strade si incontrarono di nuovo dieci anni dopo, quando partecipai a vario titolo allo sviluppo di quella straordinaria moto che era la RXV.*

*La bicilindrica enduro mi piaceva da morire, ma nasceva in un periodo sfortunato in cui prima ci furono problemi economici, e poi la transizione verso Piaggio. Di conseguenza, lo sviluppo procedette lentamente e con molti compromessi ed economie. Se nel motard si gira in una pista, l'enduro si basa invece su continue variabili di percorso, e la RXV avrebbe dovuto essere evoluta con maggiore dedizione, anche per sopperire al peso elevato ed alla erogazione brusca intrinseche di questa architettura.*

*Invece, per esempio, l'iniezione elettronica lavorava con solo tre sensori, tanto che nella prima gara a Cortina rimasi bloccato per via dell'altitudine troppo elevata. Con tanta passione, svilupparammo la moto, fino a vincere due manche del mondiale 2008 con Merriman:*

*ironia della sorte, le ultime prima che venisse stoppato il programma sportivo. Peccato, perché nel frattempo la RXV aveva perso 15 Kg ed aveva tratto grande giovamento dall'introduzione del sistema modulare dei cilindri, per cui partiva con uno solo e poi, con l'aumentare dei giri, entrava in funzione anche il secondo. Mi ripeto, era una moto bellissima: il 450 nasceva più equilibrato, ma con il 550 le tre volte in cui riuscivi a spalancare tutto il gas in gara era libidine totale! Purtroppo, come detto, questo capolavoro di ingegneria nacque nel momento sbagliato, però credo abbia comunque lasciato un segno nella storia del nostro sport, e non a caso nel mio garage ne conservo gelosamente una.*

## Giampaolo Benedini

(Architetto, progettista dello stabilimento Aprilia di Scorzè)

*Fui chiamato da Ivano Beggio tramite un industriale modenese, Claudio Bulgarelli, che era in contatto con Aprilia penso per motivi di lavoro. Già dal primo incontro rimasi colpito dalla sua personalità, soprattutto perché sembrava saper leggere nel pensiero altrui. Mi spiegò rapidamente quale era il suo obiettivo e trovammo facilmente un accordo per gli aspetti economici. C'era molto da fare: mi impressionò come Aprilia fosse efficiente nonostante la situazione logistica imperfetta. In tanti anni di lavoro non ho mai visto un'azienda così ben organizzata, rapida e, nonostante la dimensione, con la quale si poteva stabilire un rapporto interpersonale diretto. Ivano Beggio mi trasmise il suo entusiasmo e mi sentii di far parte di una grande famiglia, di una impresa che stava dimostrando attraverso le corse di essere vincente. Cominciai a lavorare su progetti contingenti, come la fabbrica di Scorzè poi sul reparto corse a Noale e su un nuovo fabbricato per lo sviluppo e ricerca tecnica dei motori e dei telai. Feci per Noale un progetto articolato una sorta di cittadella Aprilia comprendente anche la realizzazione di un museo dedicato alla storia della casa. Fui coinvolto in*

*altri progetti collaterali, a Dusseldorf sede per la distribuzione e servizio in Germania, a New York la show room Aprilia e Moto Guzzi. A Mandello si stava realizzando un processo di rinnovamento mantenendo tuttavia il legame con la tradizione. C'era l'idea di un museo e pensai di creare una grande struttura vetrata che potesse inglobare la galleria del vento. Il rapporto con Aprilia e Moto Guzzi fu professionalmente uno dei più felici della mia vita non solo per la qualità e la dimensione del lavoro ma soprattutto per le gratificazioni che derivavano da un rapporto sempre in sintonia con il committente. L'ing. Beggio sapeva quello che voleva ed era facile quindi progettare per lui, difficilmente i progetti erano da revisionare perché si era centrato l'obbiettivo. In ogni caso, si esprimeva in modo garbato e costruttivo. Spesso abbiamo operato su edifici esistenti ma il rinnovamento ottenuto dava comunque una immagine aggiornata. Voleva una Aprilia moderna e creativa non solo nei prodotti ma anche nei luoghi dove si produceva o si studiava come vincere le corse. Fu per lui e per me un giorno felice quando guardammo il grande*

*plastico degli interventi in corso e futuri che esprimevano quello che doveva diventare la sua impresa, grande e comunque ancorata alle radici, al territorio. Erano passati alcuni anni da quando avevo varcato per la prima volta gli ingressi della sede di Noale e visitato dove si costruivano Motò e Scarabeo in condizioni difficili. Eravamo stati capaci di mettere le basi per la realizzazione del suo sogno. Da quel giorno Ivano Beggio mi gratificò della sua stima e mi chiese di far parte di un gruppo di creativi di supporto ai tanti aspetti che definiscono l'immagine di una azienda. Purtroppo, si realizzarono solo alcuni dei tanti progetti utili a una crescita ulteriore: la crisi generale dell'economia e del mercato specifico nel quale Aprilia era leader ne impedì la necessità. Mi invitò al suo settantesimo compleanno nel palazzo di Venezia, attorniato dai tanti piloti che aveva saputo portare ai vertici delle competizioni e dalle molte persone che avevano potuto apprezzare le sue qualità. Quella fu l'ultima volta che lo vidi, elegante felice e sorridente come sempre. Lo ricorderò come una delle persone migliori conosciute durante la mia vita.*



## Philippe Starck

(Architetto, designer della Motò, 1995)

*Ivano Beggio è stato grande, dalla sua grandezza ha visto lontano, ha visto il bello, ha visto il giusto. Ivano era coraggioso. Quando aveva ragione, combatteva contro tutto e contro tutti. Ha combattuto per me, per il nostro lavoro, 6.5, con coraggio e tenacia. Ho amato Ivano come si ama Don Chisciotte, come si ama un eroe. Ivano sarà sempre il mio eroe. Il suo amico, Ph.S.*

## Tetsuya Harada

(Pilota ufficiale 250cc 1997-2000)

*Tra il 1994 e il 1997, mentre ero un pilota Yamaha, presi praticamente ogni anno in considerazione l'idea di cedere alle lusinghe di Carlo Pernat e passare in Aprilia. Carlo mi faceva una corte spietata ed alla fine riuscì a convincermi.*

*A quel tempo per un pilota giapponese passare ad una casa straniera era quasi inaudito, quindi fu una decisione molto tormentata e che richiese coraggio da parte mia.*

*Ero molto curioso di cosa avrei trovato, ma devo dire che fin dal primo momento respirai una ottima atmosfera. Mi fecero subito sentire il benvenuto e ho sempre vissuto il team come una grande famiglia.*

*Subito dopo essere entrato in squadra, ebbi il privilegio di incontrare il Presidente, il Sig. Beggio. Compresi subito che il calore e l'amicizia che si respiravano nella squadra erano dovuti alla sua grande personalità.*

*I primi test con una squadra italiana non furono semplici, il metodo di lavoro, l'approccio e lo sviluppo erano assai differenti rispetto ai giapponesi. Nonostante io mettessi il massimo impegno per farmi capire dai tecnici, mi rendevo*

*conto che per loro era difficile comprendermi e seguirmi. In poco tempo, grazie alla dedizione reciproca, riuscimmo però a stabilire un bel metodo di lavoro. Rammento in particolare come il team avesse enorme rispetto per i suoi piloti, e questo fu un grande incentivo per andare sempre più veloce: volevo ringraziarli per il loro impegno con più vittorie possibili.*

*Tra i grandi ricordi che ho dell'ing. Beggio, il primo che mi viene in mente è il Gran Premio di Italia al Mugello del 1999, quando ottenni la pole position in classe 500. Era eccitatissimo e terribilmente felice, ed io mi sentivo onorato di lavorare per lui ed essere parte della famiglia Aprilia. Ancora oggi ricordo ogni vittoria celebrata sul podio con lui, ma più di ogni cosa mi rimane nel cuore e mai dimenticherò quando a Valencia nel 2002, mentre annunciavo il mio ritiro dalle competizioni, Beggio si precipitò in sala stampa per salutarmi. Quando lo vidi entrare trafelato ed emozionato, cominciai a piangere per l'emozione senza riuscire a fermarmi. Riguardo l'Aprilia 250, credo fosse la moto perfetta, inclusi anche il meticoloso design e le straordinarie performances. Relativamente*

*alla 500 bicilindrica, era una lotta impari con le quattro cilindri in termini di potenza, ma ricordo benissimo quanto straordinariamente leggera e maneggevole fosse. Esattamente come una 250! Dal mio punto di vista, la 500 del 1999 è stata una delle migliori moto della mia carriera.*

*Ho corso con Aprilia per cinque dei miei dieci anni di motomondiale, anche se purtroppo senza vincere mai il titolo.*

*Ho sempre sentito la fiducia e l'amicizia della Famiglia Aprilia e del Presidente Beggio e sarò sempre riconoscente a tutti. Sono stati cinque anni indimenticabili che conserverò sempre nel cuore. Quando ho saputo della scomparsa del Presidente sono stato assalito da una grande tristezza ricordando le tante risate assieme, i suoi gentili sorrisi, tutto quello che ho imparato ed il privilegio di averlo frequentato.*

*Lo ringrazio dal profondo del cuore e prego che riposi in pace.*



## Loris Capirossi

(Pilota ufficiale 250cc 1997-1998, Campione del Mondo 1998)

*Ho personalmente un buon ricordo e nutro un grande rispetto per l'Ing. Beggio come persona e come imprenditore.*

*Ero stato chiamato in Aprilia da Carlo Pernat (che successivamente sarebbe diventato anche il mio Manager Personale) e malgrado la mia gioia per questa nuova sfida con una Squadra ed una Moto Italiana la mia avventura si era rivelata molto difficoltosa anche per i numerosi problemi tecnici della mia moto ed il fatto che ricevevo spesso gli aggiornamenti, anche importanti e vistosi come le nuove carene, molto in ritardo rispetto ai miei compagni di squadra.*

*Purtroppo, per me quindi il tempo passato in Aprilia non è stato solo rose e fiori e l'immensa gioia per aver vinto il Campionato del Mondo è stato in buona parte rovinato dalle eccessive polemiche che hanno fatto seguito al contatto con Tetsuya Harada nel corso dell'ultima gara del 1998. Polemiche che non ho mai voluto riproporre ma sulle quali posso solo ricordare di aver vinto in via definitiva sia in sede di giustizia sportiva che civile e cosa per me altrettanto importante anche in termini morali e di amicizia con Tetsuya*

*e la Sua famiglia con la quale sono rimasto in ottimi rapporti e ci frequentiamo spesso a Montecarlo. D'altronde era una gara, io ero un pilota e come è stato chiarito con tutti e da tutti (ivi inclusi i giudici che hanno deciso sul caso con dovizia di elementi e istruttorie) lo spazio c'era ed era pertanto assolutamente legittimo tentare il sorpasso (non a caso di episodi del genere è piena la storia del Motomondiale ma pochi hanno generato tante polemiche forse anche per la posta in gioco). Di tutto questo però credo che l'Ing. Beggio non fosse perfettamente informato avendo Lui delegato la gestione sportiva e di quella vicenda ai propri manager. Questi ultimi dopo aver tentato in sede sportiva e civile di penalizzarmi mi avevano addirittura proposto una somma molto importante per rinunciare alle mie pretese di giustizia ma in questo caso per me era molto più importante far valere la mia correttezza professionale che venderla, seppur a caro prezzo.*

*Chiusa questa dolorosa parentesi, mi piace ricordare il mio impegno incondizionato per l'Azienda in quei due anni e soprattutto per*

*i fantastici successi di quest'ultima, tutti nati grazie alla visione, alla passione e all'impulso dell'Ing. Beggio che era riuscito a creare un vero e proprio miracolo italiano prima sportivo e poi anche industriale.*



## Valentino Rossi

(Pilota Ufficiale 1996-1999, Campione del Mondo 125cc 1997, 250cc 1999)

*Sigare il contratto triennale con Aprilia, diventando così pilota ufficiale della casa allora più forte in 125 e 250, rappresentò per me un sogno. Ivano Beggio era un uomo molto raffinato e di classe, sempre affiancato dalla mitica moglie Tina, ma la definizione migliore per lui è senza dubbio quella di "patron", perché era il capo indiscusso di tutta l'azienda. Ricordo quei primi anni di mondiale come molto formativi, lavorando a fianco di personaggi quali Noccioli e Brazzi, ed anche allegri e spensierati: credo anche Beggio si sia divertito molto, memorabile ad esempio quando per festeggiare il mondiale 250 vinto in Brasile buttammo lui e poi anche Tina vestiti in piscina. Quando si trattò di firmare il nuovo contratto nel 1999, gli dissi che la mia ambizione era andare in 500, dove avevo già un pourparler con Honda, ma solo se avessi vinto il titolo della due e mezzo: lui comprese perfettamente il mio stato d'animo, e mi rispose che avrebbe aspettato senza problemi fine stagione per poi decidere assieme se prolungare o meno l'accordo. Questa sua disponibilità mi permise di correre libero da incertezze sul futuro, e gliene sono sempre rimasto grato.*



## Luigi Dall'Igna

(Ingegnere Reparto Corse Aprilia 1992-2003)

*Sono entrato in Aprilia nel gennaio 1992, a 25 anni. Dopo la laurea in ingegneria meccanica, avevo iniziato a collaborare con Michelotto, celebre preparatore padovano di Ferrari su cui avevo svolto la tesi, il quale aveva però deciso di rallentare il proprio impegno nelle competizioni. Io, invece, desideravo assolutamente lavorare nel mondo delle gare, e Aprilia rappresentava una bella opportunità. Jan Witteveen, che dirigeva da tre anni il reparto corse, cercava un ingegnere che lo affiancasse nello sviluppo dei motori: dopo anni di collaborazione con Rotax, era stata infatti presa la decisione di procedere alla loro progettazione e costruzione interna. Una scelta lungimirante, che ci portò velocemente a realizzare prima il 250 e poi il 125 "Made in Aprilia", decisivi per le affermazioni in serie degli anni a venire. Ricordo che in quel periodo si realizzò anche un'altra importante transizione tecnica, passando dal disegno con il tecnigrafo all'utilizzo dei primi software di progettazione. Nonostante la rapida evoluzione, il reparto corse Aprilia rimaneva comunque un ambiente molto familiare.*





*Jan Witteveen è stato il mio maestro, e fu un grande onore che nel 1999, quando a seguito dell'espandersi dell'attività agonistica Aprilia lui dovette dedicarsi ad un ruolo più manageriale, mi nominasse responsabile dell'area due tempi. Di quegli anni non posso che avere ricordi straordinari legati a tante soddisfazioni e trionfi, anche se, curiosamente, la moto cui rimango più affezionato è quella che non vinse mai, ovvero la bicilindrica 500cc. L'idea di partenza era valida, e, forse, facendo scelte tecniche leggermente diverse all'inizio del progetto, avremmo potuto andare oltre qualche sporadico podio, almeno fino a quando il miglioramento dei pneumatici nel gestire le potenze dei quattro cilindri ci avrebbe comunque irrimediabilmente tagliati fuori. I problemi che ci siamo trovati a risolvere con questa moto così originale mi hanno insegnato molto e sono stati utilissimi nel futuro: anche per questo mi è rimasta nel cuore. Ugualmente, pur avendo avuto buoni rapporti con tutti i campioni passati per Noale, mi sono sentito particolarmente legato ad Harada perché è stato l'unico tra i grandi talenti che hanno corso*

*per Aprilia che non abbiamo saputo portare al titolo mondiale. Rispetto alle case giapponesi siamo sempre rimasti una piccola azienda, ma sapevamo imporci con soluzioni tecniche innovative e coraggiose: una filosofia, quella di giocare fuori dagli schemi, che ho sempre sposato e che sento ancora oggi profondamente nelle mie corde. Sottolineerei inoltre la straordinaria intuizione di Aprilia del modello di business legato alla produzione di eccellenti moto clienti, che generava introiti per il reparto corse ed al tempo stesso ha costituito un favoloso supporto allo sport motociclistico: ancora oggi, è difficile trovare un pilota che non sia transitato in qualche fase della carriera su di una due tempi di Noale. Lasciai Aprilia nel 2003, era la fine di un'epoca, scarseggiavano i mezzi e la situazione si era fatta tesa; vi sarei poi rientrato nel 2005 con la nuova gestione. L'ingegnere Beggio lo conobbi già nella fase di selezione, a quei tempi voleva incontrare personalmente tutti i candidati a lavorare nella sua azienda. Anche se nei primi tempi mediato da Jan, ho avuto sempre un rapporto molto bello con lui, e sono stato estremamente felice mi abbia*

*fortemente voluto tra gli invitati alla sua cena dei 70 anni. L'improvvisa scomparsa mi ha molto addolorato, con lui se ne è andato non solo un industriale capace in pochi anni di creare una azienda motociclistica spettacolare, ma anche un uomo che con la sua grande passione ha profondamente inciso sul fantastico mondo delle competizioni.*



## Marco Melandri

(Pilota ufficiale 250cc 2000-2002, Campione del Mondo 2002)

*Dopo le cinque vittorie nel mondiale 125 del 1999, era abbastanza scontato sarei diventato un pilota ufficiale Aprilia 250. La squadra di Noale era infatti solita ingaggiare il giovane italiano più promettente. Per me rappresentava il coronamento di un sogno, le quarto di litro venete erano state invincibili negli ultimi anni e il team trasudava potenza e professionalità. Non solo, pur avendo sempre guidato moto giapponesi, fin da bambino sentivo forte il fascino delle case italiane. Il primo anno però fu durissimo: alle prevedibili difficoltà legate al raddoppio di cilindrata, si aggiunse uno scarso feeling con la moto e, soprattutto, l'incapacità di sapervi imporre delle sostanziali modifiche tecniche legate, ad esempio, alla mia diversa statura e caratteristiche di guida. Quella era la moto da cui era appena sceso Valentino, e ci si aspettava che -tale e quale- chiunque ci salisse al suo posto dovesse vincervi. D'altra parte, io non avevo ancora 18 anni, ero un bambino, e non disponevo del carisma e dell'autorità per battere i pugni sul tavolo e far valere le mie idee ad una squadra pluricampione del mondo. Per levare l'ultimo mezzo secondo dovevo*



*quindi rischiare moltissimo, e di conseguenza arrivarono anche degli infortuni piuttosto seri. L'anno successivo le cose girarono meglio, vinsi la prima gara, ma non mi sentivo ancora padrone del mezzo. La svolta arrivò nel 2001, quando venni finalmente accontentato con un nuovo telaio che abbandonava la rigidità della moto "di Valentino", specie nella zona del canotto di sterzo: mi imposi in nove gare, di cui sei di fila, ed ovviamente conquistai il titolo mondiale. Devo dire che la Rsv 250 era una bellissima moto con uno straordinario rapporto peso/potenza, completamente diversa dai quattro tempi attuali: senza dubbio è stata lei che mi ha insegnato a gestire con precisione il gas, perché andava fatta girare rigorosamente in quel ristrettissimo regime in cui il motore spingeva. Diventato campione del mondo, fui molto combattuto su cosa fare nel 2003: se fossi rimasto nella quarto di litro, con una moto finalmente costruita a mia immagine e somiglianza e con il team più forte ed organizzato della categoria, penso sarei senza dubbio riuscito a difendere il titolo. Però l'offerta di una Yamaha ufficiale in MotoGP era troppo allettante, e di*

*conseguenza, non senza rimpianti, passai alla classe regina. Forse, ripensandoci oggi, avrei potuto restare ancora un anno in Aprilia, ma l'occasione sembrava irripetibile. Del periodo a Noale ho un ottimo ricordo: come detto, vi entrai ancora minorenni e con il peso di sostituire Valentino Rossi: ho patito molto all'inizio, ma ho soprattutto imparato tanto sia dal punto di vista professionale che umano. Ricordo con grande emozione il momento in cui ho firmato il contratto con Ivano Beggio: per me era un idolo, capace con la sua passione di creare dal nulla una eccezionale azienda di moto italiane. Durante i tre anni come suo pilota ufficiale ho sempre avuto da lui importanti parole di incoraggiamento e di fiducia. Mi ha fatto molto piacere partecipare, unico pilota in attività, alla cena che organizzò per i suoi 70 anni: la notizia che ci ha lasciato così presto mi ha molto addolorato, di lui conservo un ottimo ricordo e, come credo tutti gli appassionati, grande riconoscenza per quello che ha fatto per il nostro sport.*

## Manuel Poggiali

(Pilota ufficiale 250cc 2003-2004, Campione del Mondo 2003)

*Ivano Beggio io lo chiamavo semplicemente Ivano: ero giovane, mi veniva spontaneo così. Ricordo che il clima che si respirava ad ogni sua presenza era estremamente sereno, per lo meno nella mia prima stagione in Aprilia risalente al 2003, anno della conquista del titolo nella 250cc all'esordio.*

*Ricordo con estremo piacere le chiacchierate, le curiosità ma anche la serenità che il Presidente riusciva a trasmettermi... non molte parole ma decisamente molto profonde....*

*Non dimenticherò mai la corte per farmi approdare in Aprilia e la sua totale collaborazione nel garantirmi il massimo ad ogni mia richiesta, non molte ma di qualità.... Questo sentirsi importante e valorizzato nel progetto credo sia stata una delle armi più importanti nel raggiungere grandi obiettivi.*

*Credo di poter dire senza grossi problemi che l'umanità che garantiva Ivano nessun'altra figura del suo calibro mi ha mai mostrato né prima né dopo la mia permanenza in Aprilia.*

*Lo ricorderò sempre con grandissimo affetto.*





## Ampelio Macchi

(Ingegnere, Responsabile progetto fuoristrada Aprilia)

*Ivano Beggio è stata una delle poche persone che hanno dato una svolta profonda e positiva alla mia carriera d'ingegnere e alla mia vita.*

*Molte situazioni ed eventi emozionanti hanno caratterizzato il nostro rapporto personale e professionale, non senza qualche confronto tecnico. Tutto è iniziato, nell'estate 2002, con una cena nella sua casa di Asolo, dove fin dall'inizio si è creata una grande sintonia ed empatia.*

*In quella occasione gli proposi l'idea, rivoluzionaria, di un progetto bicilindrico nell' off road. L'Ingegnere realizzò subito che rappresentava una scommessa rischiosa anche per una Aprilia in grande splendore ed espansione. Ma mentre mi elencava i possibili problemi e difficoltà del progetto, sia dal punto di vista industriale che commerciale, e cercava di convincermi che il progetto era troppo ambizioso e che forse sarebbe stato meglio un monocilindrico e una moto più convenzionale... ecco in quel momento ho capito che l'idea gli piaceva tantissimo!*

*Voleva solo sentirsi rispondere ad ogni suo dubbio con una motivazione tecnica logica e*

*razionale. Più difficoltà e rischi vedeva, più i suoi occhi si illuminavano: gli piaceva la sfida, la competizione, stupire il mercato e la concorrenza. Mentre gliene parlavo, sono sicuro già s'immaginava di stringere il suo motore tra le braccia.*

*Il progetto, sviluppato senza compromessi tecnici, prese il via in una piccola struttura creata appositamente da lui per l'off road, la Motocross Company, dependance varesina (la sede era a Vergiate) del suo grande e moderno centro ricerche di Noale.*

*Sono sicuro decise di investire in questa "follia" perché era un progetto al limite dell'impossibile; se avessi proposto una architettura classica e convenzionale, sia nel motore che nella ciclistica, quella cena ad Asolo non avrebbe avuto seguito: le moto banali non erano per lui.*

*L'accensione del motore bicilindrico al banco prova, dopo appena 10 mesi dalla partenza di Motocross Company, fu un bell'evento e una grande festa per tutti! Di quel giorno mi ricordo, anche, la sua faccia disgustata dopo avergli offerto una tazza di tè dalla macchinetta automatica.*

*Lui era un raffinato e un grande intenditore di miscele di tè indiani. Il piccolo disguido fu risolto dal sound del bicilindrico al banco prova.*

*Alla fiera di Milano del 2003 ci fu la presentazione ufficiale del motore bicilindrico off road: lui ne descriveva con orgoglio le caratteristiche tecniche, spiegando alla stampa e alla rete commerciale le peculiarità del progetto. Era palesemente fiero del propulsore e entusiasta della gamma off road che avevamo in mente! Ho un bel ricordo ancora vivo di quella giornata: lui attorniato da una grande folla interessata, nello stand Aprilia, vicino al motore.*

*Un altro momento straordinario che mi ritorna spesso in mente con grande emozione è la telefonata appena terminata l'ultima manche del Mondiale Supermotard in Spagna, dove vincemmo al debutto il Campionato Mondiale Supermotard 2004. Entrambi felici ed emozionati, avevamo concretizzato e coronato un sogno! Ricordo che era entusiasta nonostante avesse da pochi mesi perso il controllo dell'Aprilia, che purtroppo non era più sua.*

*Questo è il mio ricordo più bello. Abbiamo*



*condiviso una gioia personale, un'altra sfida vinta da Ivano. Al telefono gli ho detto:*

*“Questo Mondiale è dedicato a lei. È tutto suo.”*

*Per giungere a questo risultato, non nascondo i momenti difficili, i problemi tecnici che avevamo dovuto affrontare fin dalle prime gare: rotture, ritiri, delusioni, critiche dai media. In tutte queste vicissitudini ho sempre avuto Beggio al mio fianco, così come nelle battaglie contro le resistenze degli altri costruttori per introdurre il bicilindrico nel regolamento off road: ha speso tutto il suo potere e carisma per raggiungere l'approvazione.*

*Non tutto è stato semplice, facile e bello. Ricordo ancora i suoi richiami gerarchici all'ordine, al rispetto delle regole gestionali di un'organizzazione industriale complessa in cui io facevo talvolta difficoltà a muovermi. Come dimenticare un sonoro “cartellino rosso” ricevuto davanti a un'assemblea di tutti i manager Aprila per aver parlato del progetto bicilindrico ai giornalisti?*

*Ogni incontro settimanale a Noale prevedeva il punto di avanzamento del progetto nel suo ufficio,*

*allargato al suo team interno. Mi ricordo che è sempre stato dalla mia parte, anche in situazioni al limite, proteggendomi spesso dai “detrattori”. Posso dire che sono stato asseccato e protetto sempre: se non fosse stato così, questo progetto industriale complesso, forse troppo innovativo per quei tempi e per il mercato non avrebbe visto la luce!*

*L'ingegnere entrava nel dettaglio del progetto, verificava le ragioni tecniche, ricercava lo stile minimalista dell'off road, ma sempre alla ricerca di raffinata bellezza dei componenti. Meticoloso in ogni dettaglio tecnico e stilistico, voleva sapere il perché di ogni pezzo, per poi dare il suo supporto sempre nella direzione dello stile e delle migliori prestazioni.*

*Parlava dell'off road come una sua creatura, con passione ed entusiasmo, se lo sentiva cucito addosso.*

*Ricordo il momento terribile in cui mi comunicò la cessione dell'azienda, era abbattuto, ma si preoccupò di rassicurarmi riguardo la continuità del progetto e la tutela delle persone. Voleva rassicurarmi che sarebbe andato tutto bene, ma*

*purtroppo, andato via lui, il progetto è stato fatto morire, piano piano, in silenzio.*

*Entrambi poi abbiamo avuto percorsi diversi, ma sempre ci ha unito nei nostri incontri e telefonate il ricordo dell'inizio di questo meraviglioso, ambizioso ed innovativo progetto!*

*L'occasione di stare un po' con lui è stata la festa per il suo 70° compleanno, sempre interessato a cosa facessi e ai miei progetti.*

*Pochi mesi prima che ci lasciasse, mi aveva invitato a casa sua per sapere cosa stavo facendo e le mie attività in corso. Peccato, c'è mancato il tempo, forse i suoi consigli mi avrebbero aiutato. Entrambi determinati, convinti delle nostre idee ma con caratteri molto particolari e difficili. Ci ha unito un grande progetto che sono onorato ed orgoglioso di averlo vissuto, condiviso e realizzato con lui.*

*Con stima e riconoscenza, sempre!*

*Grazie Ivano Beggio!*



## Maurizio Roman

(Direttore Generale Aprilia 1987-1993)

*Sono cresciuto molto insieme a Beggio. Mentre frequentavo la facoltà di ingegneria lavoravo in Aprilia. Per seguirlo non ho neppure completato gli studi, mi sono laureato in scienze industriali solo in seguito. Beggio consentiva alle persone di esprimersi. Riusciva a motivare tutti, era pronto a discutere ma sapeva ascoltare. Con lui era possibile instaurare un rapporto vero, infatti tanti colleghi sono rimasti anche suoi amici. Sono stato Direttore Generale di Aprilia dal 1987 al 1993, poi ho avuto altre esperienze manageriali importanti, ad esempio Benetton Sportssystem (dal 1993 al 1997), Beretta (dal 1997 al 2003), Gruppo Piaggio (2010). Aziende fantastiche ma diverse dall'Aprilia che io ho vissuto e che considero unica. Beggio è stato per me un maestro di concretezza. Ricordo avevamo molti problemi di qualità produttiva, che cercavamo di risolvere cambiando continuamente le procedure e avvalendoci dei migliori consulenti italiani. I risultati arrivavano però troppo lentamente. Ad un certo punto, Beggio, molto contrariato, mi disse: "Basta con tutti questi consulenti e procedure per la prevenzione dei problemi del*

*futuro! Sistemiamo invece velocemente quelli che abbiamo adesso! Datemi la lista di criticità attuali, ed ogni mattina mi dovete dire quali avete risolto".*

*Questa decisione l'ho considerata straordinaria, perché invece di partire da procedure che avrebbero potuto prevenire molti problemi che ancora non avevamo e pochi di quelli che avevamo già, ci siamo concentrati su quelli conclamati per risolverli subito, riducendo del 90% i tempi di miglioramento.*

*"Non sono le azioni di oggi che determinano i risultati in futuro, ma sono i risultati che vuoi ottenere in futuro che determinano quello che devi fare oggi": tale filosofia ha influenzato il mio approccio manageriale ed ha contribuito al successo delle aziende che successivamente ho gestito. Molti pensano che Beggio abbia cavalcato un periodo d'oro, e in parte è vero, ma mentre tanti altri costruttori fallivano, lui era l'unico a crescere: l'Aprilia non è dunque stata un caso fortunato, ma il frutto di intuizioni e di uno stile di gestione all'avanguardia. I nostri capi non erano quelli descritti nell'organigramma, ma i sogni,*

*gli obiettivi di Ivano condivisi dalla squadra. Chiunque poteva contribuire con le proprie idee, lottare per le sue convinzioni: alla fine la scelta non era quella proposta del capo, bensì quella più efficace per raggiungere il risultato desiderato. Stile molto raro da trovare in altre aziende. L'Aprilia è stata una vera scuola di management.*

## Claudio “Caio” Pellizzon

(Collaudatore Aprilia 1968-2002)

*Vorrei tornare indietro nel tempo per rivivere le avventure in Aprilia con Beggio. Io lo chiamavo Ivano, anche se era il Presidente. Era gentile e anche affettuoso, sotto certi punti di vista. Mi trattava come un figlio e io lo trattavo come un padre. C'era amicizia vera tra noi. All'inizio mi chiamava per dirmi “Andiamo a girare a Punta Sabbioni?": aveva una Tuareg 250 e si divertiva a guidarla in mezzo alla sabbia ma anche nelle stradine lungo il Piave. Era il periodo in cui alcuni giornalisti gli avevano chiesto di fare una tappa della Dakar e lui aveva accettato! Una volta non sono andato con lui perché dovevo collaudare un prototipo. È caduto, si è fatto male e da quel momento ha detto basta, perché aveva un'azienda da dirigere. Però questo episodio spiega la sua passione per la moto. Era il Presidente ma spalancava il gas come un collaudatore! Aveva anche un suo scooter, un Amico, che aveva modificato in garage. Era bellissimo. Lui mi diceva... “Io sono il Presidente, devo avere l'Amico più bello di tutti!” Sono cresciuto insieme a Beggio. Nell'agosto del 1973, Ivano ha perso il babbo e ha preso in mano l'azienda.*

*Alcune tra le creazioni più belle sono nate al sabato, quando Alberto, il padre di Beggio, era vivo. Lo chiamavamo il Cavaliere. Entrava nella nostra piccola R&D, come sempre si schiariva la voce e gridava: “State facendo le moto?!”. Io mi nascondevo, poi, quando andava via, continuavo a lavorare con Ivano. Ogni tanto avevo qualche discussione con Beggio, ma solo perché lui amava i suoi prodotti e credeva nelle sue idee. A volte ragionava addirittura sui passaggi dei cavi ed era il Presidente! Sto parlando del periodo che arriva fino alla fine degli anni '70. Poi l'azienda ha cambiato volumi e persone. All'inizio eravamo in quindici e tutti si occupavano di tutto, con tanta passione. Beggio era anche una sorta di responsabile dell'ufficio tecnico. Noi, invece, saldavamo, ci occupavamo dei test, eccetera. Ho fatto la mia prima licenza da cross a 19 anni perché Ivano me lo ha chiesto! Ho avuto la fortuna di essere lì quando Beggio ha iniziato, poi ho dedicato tutto me stesso all'azienda. Ivano mi ha sempre detto: “Se hai qualche problema, vieni da me”: io non ho mai abusato di questo potere, anche perché tutti erano focalizzati sull'obiettivo*

*e forse anche perché sapevano che avevo un rapporto particolare col Presidente. Beggio era molto ambizioso, però era generoso. Chiedeva tanto ma sapeva dare. Fino al 1985 ci siamo occupati più che altro di fuoristrada. Nel 1982 è arrivata la prima 125 stradale con motore Hiro, senza miscelatore. Poi i modelli con motore Rotax. Ivano aveva capito che avevamo bisogno di un partner forte: ha preso la macchina ed è andato alla Rotax! In seguito, abbiamo costruito scooter e moto di successo. Ricordo il primo meeting sulla RSV 1000. Lo abbiamo fatto a Rijeka, di nascosto. Abbiamo preso un po' di moto della concorrenza, le abbiamo provate e ci siamo detti: “Possiamo farle anche noi!” Nel 2003 Beggio ha provato anche l'ultima bicilindrica che abbiamo costruito. Ivano aveva 59 anni e ha girato insieme a me al Mugello! Beggio era un eccezionale uomo marketing. Appena finita una moto mi diceva: “Cosa facciamo sul prossimo modello?": All'epoca lavoravamo insieme, il Presidente metteva sempre il naso nel reparto R&D e i collaudatori valevano quanto gli ingegneri. C'erano tanti obiettivi da raggiungere e tutti potevano mettere*

## Beppe Donazzan

(Giornalista, Autore del libro “Il Signor Aprilia”)

*buone idee sul tavolo. Ivano era il Presidente e doveva anche essere anche visto come il cattivo, perché nelle aziende i capi non possono essere troppo buoni. In realtà, però, era un generoso e se gli davi tutto, lui ti dava tutto. Ricordo il progetto RS 125 ... ha debuttato negli anni '90, vincendo tanto e restando al vertice per dieci anni. Durante lo sviluppo di quella moto, abbiamo tirato infiniti pugni sui muri, Beggio compreso! Secondo Ivano, il segreto è fare divertire la gente, perché quando era giovane, Beggio cercava il divertimento in tutto quello che faceva. Mi diceva spesso: “Quando fai una cosa fatta bene, nel tempo darà i suoi frutti”: In effetti, noi, pur avendo motori meno potenti rispetto a quelli degli altri, abbiamo avuto successo. Le nostre bicilindriche si guidavano bene e oggi sono ancora considerate moto moderne. Tutti abbiamo i nostri difetti, ma per me Ivano è stato un Signore, che ha lasciato il segno nell'imprenditoria motociclistica italiana e che, in poco tempo, con tanti competitor, ha costruito qualcosa di grande.*

*Un attimo. Pochi secondi. Tutto gli sembrò irreale, non vero. Eppure di emozioni ne aveva vissute in continuazione. La sua vita sembrava costruita sui brividi lungo la schiena. Prima a lui, poi agli altri. A chi pilotava le sue moto e vinceva sulle piste di tutto il mondo, poi ai milioni di fans che seguivano la passione per queste motociclette Aprilia costruite a Noale, paese del profondo Nordest.*

*Emozioni tante, fortissime.*

*Ma la più intensa la stava vivendo quel giorno, sabato 6 novembre 1999. Era a Pisa nel cortile dell'Università, una delle più prestigiose al mondo. A Ivano Beggio stava per essere conferita la laurea Honoris causa in Ingegneria Meccanica. La comunicazione, il 28 settembre, lo aveva commosso più del campionato del mondo 250 conquistato, pochi giorni prima, da Valentino Rossi. La cerimonia, scriveva il Rettore professor Luciano Modica, avrebbe avuto luogo nell'Aula Magna storica del Palazzo “La Sapienza”.*

*Al centro del cortile della Facoltà di Ingegneria erano schierate tre moto da corsa. Rosse e nere, il colore dell'Aprilia. La 250 di Valentino Rossi,*

*che aveva vinto il titolo iridato piloti e marche; la Superbike di Peter Goddard e la 500 di Tetsuya Harada. Mancava la 125, ma la tecnologia estrema era presente. La carta d'identità della Casa con “lo sport nel suo codice genetico”.*

*Poco distante Ivano Beggio aveva appena indossato il tocco e la toga. Il simbolo della laurea concessa per tutta una vita spesa nel campo della ricerca motociclistica. Qualche minuto e sarebbe diventato l'ingegnere Ivano Beggio: guardava con affetto quelle tre moto che lo avevano proiettato là in quel piccolo cortile carico di storia. “La laurea no, era al di fuori di ogni mia fantasia. Una giornata inaspettata. Il riconoscimento di una vita iniziata con un sogno che, anno dopo anno, si è trasformato in realtà. Il sigillo di una grande passione e del lavoro di uomini che hanno creduto fino in fondo a un progetto che sembrava pura pazzia”, aveva sussurrato.*

*Per entrare nella vecchia aula magna era passato sotto la loggia. Sulla parete la lapide che ricorda “L'alunno della Scuola Normale Enrico Fermi 1918-1922”, premio Nobel per la Fisica, seguito, successivamente, da Carlo Rubbia, altro studente*



famoso dell'ateneo. "E' l'importanza di questa Università, del suo passato, dei nomi degli uomini che l'hanno frequentata, che mi fanno ancora più tremare", disse con un filo di voce. Accanto aveva la moglie Tina. Come sempre. E il figlio Gianluca, la continuità.

Una laurea che chiudeva il cerchio del secondo millennio. Il predecessore era stato Cesare Romiti, presidente della Fiat, nel 1991 e prima ancora un altro grande personaggio delle due ruote, Enrico Piaggio, il costruttore della Vespa. Era il 1952.

Nell'estate del 1999, quando la Piaggio fu messa in vendita dalla famiglia Agnelli, anche il Signor Aprilia aveva fatto un pensiero all'acquisizione. Un tentativo timido, non convinto. Un po' più determinato, avrebbe potuto creare il più grande gruppo europeo motociclistico.

Proprio in casa del geniale inventore dello scooter, Ivano Beggio era ora là con la medaglia e il diploma in mano, a lato dei dodici cattedratici che lo guardavano e aspettavano la sua prolusione.

Aveva ripercorso le tappe dell'incredibile storia. Un po' impacciato, tradito dall'emozione, parlò per oltre mezz'ora. Testimonianze e ricordi, cifre

e brevetti, ricerche e vittorie, con il denominatore comune, quel sogno di ragazzo.

"Il più grande patrimonio che abbiamo è l'intelligenza: è il meno caro e il più difficile da far funzionare. I miracoli non esistono. Ho messo a fuoco soltanto alcune idee nate dall'enorme passione che ho avuto per le moto. La casa dove vivevo era anche un'officina. Era tutto. Là si viveva e si lavorava. Dormivo tra cerchioni e fanali di biciclette. Non c'era patrimonio: mio padre Alberto, tutti lo chiamavano Berto, cercava di incassare in fretta e pagare i fornitori il più tardi possibile. Era una soluzione per poter tirare avanti. Papà Berto era un artigiano. Riparava biciclette e vendeva accessori a Noale. Campanelli, pompe, gomme e camere d'aria. Caricava la sua Topolino e passava di meccanico in meccanico a proporre la merce. Allora, vendere voleva dire andare a Mira o a Mestre. Il commercio, dilatato nel circondario, era la sua America. Poi si era aggiunta Mogliano. Ricordo che facemmo festa". Nemmeno quarant'anni dopo e Noale sarebbe diventata un centro tra i più conosciuti del mondo. Per la motocicletta. La sede di un impero

con stabilimenti sparsi per l'Italia, filiali negli Stati Uniti, ad Atlanta, in Giappone e in Brasile.

"L'Aprilia cos'è? A tutti coloro che, ancora, me lo chiedono, rispondo che Aprilia è un'azienda che ama sognare ma che subito dopo programma, investe e lavora in gruppo per realizzare il sogno", raccontò Beggio. La formula di un successo planetario. A percorrere il cammino di questa piccola azienda, diventata realtà grande in poco tempo, le parole di Ivano Beggio, il presidente, agitatore di sogni, avevano infatti assunto un valore particolare. Successi sportivi e crescita, escalation da Guinness dei primati: 180 miliardi delle vecchie lire nel 1992; 590 nel 1995; oltre 1.000 miliardi nel 2000. Per Aprilia Sport & Produzione erano legati indissolubilmente, filosofia impresa soltanto nei marchi-mito delle competizioni motoristiche. A due e quattro ruote. Come la Ferrari. A metà degli Anni Ottanta Ivano Beggio chiese ad alcuni analisti della Bocconi di Milano di analizzare il futuro, di scoprire se ci fosse spazio per un nuovo costruttore di motociclette che non fosse giapponese. Gli consigliarono di cambiare strada. Beggio non li ascoltò. Seguì la

## Filippo Falsaperla

(Giornalista)

*passione e l'istinto e vinse la partita. Rivoluzionò in maniera geniale il mondo degli scooter con i colori, decise la sfida della pista scoprendo i più grandi talenti, Max Biaggi e Valentino Rossi, tanto per citare due nomi. Campionati mondiali a raffica, l'Aprilia diventò tanto grande da battere e far piangere i costruttori giapponesi.*

*Lo avevano applaudito. Tutti in piedi. Arrossì e chinò il capo per la commozione.*

*“L'Università questa volta impara invece che insegnare”, commentò il Rettore Modica.*

*All'uscita, tra strette di mano e abbracci, l'ingegnere Ivano Beggio ebbe un pensiero per il padre: “Ora vorrei che fosse qui. Sono sicuro che mi direbbe: avevi ragione”.*

*L'ho messa in mezzo al mio salone. Ormai per me è una elegante abitudine. Una sorprendente originalità per gli amici che la vedono per la prima volta. Un po' meno di molte moto, moltissimo più di qualsiasi altra moto. Non è un accento a fare la differenza. Ma forse anche quello. La Motò racconta il miglior riassunto che Ivano Beggio poteva fare di se stesso. Un esperimento, un volo pindarico, una proposta sopra le righe, un sogno. Sicuramente un oggetto unico. Perché nessuno, né prima né dopo, né in Italia né ovunque nel mondo, avrebbe osato tanto.*

*Dentro c'è la passione per la moto, la grandeur più veneta che francese, la voglia di stupire, il voler cercare qualcosa che andasse oltre il proprio piccolo mondo statico, quel senso di appagamento grazie al gusto del bello. Già, perché Ivano – così lo chiamavamo noi, mondo di mezzo tra amicizia e professionalità – amava soprattutto le cose belle, particolari. Come questa Motò, “oggetto” di design con due ruote e un motore, in fondo accessori al servizio dell'idea di un altro visionario, quel Philippe Starck che ha messo la sua impronta griffata su tutto,*

*dall'apribottiglie all'hotel di lusso. Ma soltanto una moto. Non credo – soldi a parte, ma per certi personaggi questi sono solo l'indice del proprio successo – che l'accordo tra i due campioni sia stato difficile. L'ho capito anni dopo aver scovato quella Motò impolverata in un garage, vittima di un proprietario che pensava di aver comprato una semplice moto, quando ho incrociato Starck ad una presentazione. Il suo stupore quando l'ha vista, ancora in ottima forma, parcheggiata in strada: un mito, un miliardario, inginocchiato sul marciapiede a pulire il serbatoio per poi incidere col pennarellone la sua preziosa sigla. Passione oltre la grandezza.*

*Ivano aveva proprio questo gusto del bello, il piacere di aprire strade nuove. Quei milioni di scooter belli e lucenti – spesso giapponesi – che oggi popolano mezzo mondo, una volta non esistevano. Prima della Grande Idea, chiamata Scarabeo. In verità, la Piaggio – guarda gli incroci del caso: dopo la crisi ha comprato la sua creatura e oggi l'ha portata praticamente al nulla – aveva inventato il Gilera Gsa. Era lo scooter come lo intendiamo oggi, ma non lo capirono e*

*lo fecero morire quasi in culla. Poi c'era l'Honda Sh Fifty, protettivo come una Vespa, però facile da guidare come un Ciao, senza marce e con le ruote alte. Soprattutto non più in metallo, ma col guscio in plastica. Però, come il Gsa, sembrava tagliato con l'accetta.*

*Lo Scarabeo introduce la nuova variabile. Uno scooter deve essere utile e comodo, ma perché deve essere brutto? Ecco l'idea geniale, che è il Dna stesso dell'Aprilia. Da sempre. Negli scooter, nelle moto "replica", perfino nelle gran premio, l'altra grande scommessa di Ivano. Una piccola fabbrica del profondo Veneto che costringeva anche i colossi ad adeguarsi e copiare: se vuoi vendere, il design non è più un optional.*

*Il bello, come piacere e come missione. Non ne abbiamo mai parlato, ma sicuramente uno dei grandi crucci di Beggio era stato non essere riuscito a portare alla sua corte Massimo Tamburini, altro genio dello stile applicato alle due ruote. Lo invidiava a Claudio Castiglioni, altro Capitano Coraggioso in motocicletta, con cui non c'era mai stata "amicizia": troppo simili nella loro enorme diversità, o viceversa. Perché*

*entrambi vivevano 24 ore al giorno la passione per le moto e per quello che facevano. "Padroni" vecchio stampo, sognatori, ma operativi. Una volta chiesi a Ivano se non era il caso di mettere lo starter automatico sui suoi scooter, come avevano i giapponesi. Non ricordo esattamente le cifre, ma di getto rispose qualcosa tipo: "Hai ragione. Ma il carburatore con lo starter mi costa 20 mila lire in più, se lo moltiplichi per 400 mila scooter fa 8 milioni. Meglio risparmiarli". Altri tempi. Altri uomini.*



## Giovanni Di Pillo

(Giornalista)

*Ivano Beggio è uno dei motivi che mi hanno spinto a passare tutta la mia vita nel mondo delle motociclette. Un mondo popolato da personaggi straordinari, sognatori coraggiosi dotati di qualità umane che li rendono unici e fuori da ogni schema o regola. Ivano l'ho conosciuto molti anni fa, quando seguiva amorevolmente sulle fangose piste di motocross le sue prime moto da competizione. E dal primissimo incontro ho subito capito che dietro l'aria tranquilla e pacata si celava un vulcano di idee, coraggio e determinazione. Una personalità assolutamente carismatica che però non rimaneva arroccata nel suo genio ma riusciva a condividere con tutti e senza remore il suo grande amore per le moto. Per questo quando ha iniziato a vincere in modo costante, non mi sono stupito che iniziasse nuove sfide e nuove avventure come la velocità con Reggiani e poi con Gramigni. Ma bisogna ricordare a tutti che la motovelocità dei primissimi anni 90 era un feudo esclusivo di potenti e ricchissime case Giapponesi che avevano monopolizzato ogni cilindrata del motomondiale che si correva con veri prototipi tutti a due tempi.*



*Solo pochi folli Italiani come Morbidelli, Garelli o Minarelli avevano avuto il coraggio di sfidare questi colossi del sol levante. Risultati incredibili, frutto di uomini straordinari che solo con idee geniali e coraggiose combattevano contro reparti corse milionari. Uomini straordinari come Ivano Beggio che ha iniziato a vincere nella storica e drammatica stagione 1992, quando a soli 19 giorni dall'ultima e decisiva gara mondiale 125 il suo Pilota Alessandro Gramigni leader della classifica iridata si è rotto tibia e perone in un incidente stradale sulle strade di casa in toscana. Arrivato a Kyalami zoppicante e con le stampelle Gramigni è riuscito a prendere il via dopo che veniva messo in sella dai medici della clinica mobile e con una gara eroica ha regalato il primissimo titolo iridato di una lunghissima serie che è arrivata all'incredibile numero di 54 titoli iridati in tutte le specialità e tutte le cilindrate con moto leggendarie e piloti fantastici. Io stesso non avrei mai pensato nella grande festa del ritorno da Kyalami che l'amico Ivano avrebbe da quel momento in poi cambiato la storia della motocicletta dominando le vette*

*della produzione e dello sport. Determinato ma soprattutto illuminato, Ivano dopo il titolo del 92 ha creato una perfetta macchina da guerra che ha generato motociclette leggendarie ma soprattutto piloti fantastici cresciuti ed esplosi sotto le sue ali. Da Max Biaggi, re della 250, a Valentino Rossi che ha iniziato proprio con le bellissime RSR la sua serie di titoli mondiali, sono tantissimi i piloti scoperti e portati alla vittoria da un geniale Ivano Beggio che ha aperto le porte al motociclismo moderno. A lui il merito di aver portato al Mondiale l'incredibile Valentino Rossi che in sella alle sue moto ha iniziato a cambiare il modo di festeggiare le vittorie e comunicare con la stampa e i fan. Con Aprilia e Valentino Rossi la storia del Motociclismo lascia il periodo eroico riservato ai soli appassionati per diventare uno sport planetario seguito da milioni di fans in tutto il mondo. Così in pochi anni Ivano è diventato una delle persone più influenti e importanti del mondo delle due ruote. Uno dei pochissimi uomini che hanno davvero cambiato la storia moderna della moto al pari di Soichiro Honda, Claudio Castiglioni, Massimo Tamburini*

*o Herbert Diess. Geni incoscienti e coraggiosi che hanno avuto la temerarietà di inseguire a tutti i costi i loro sogni. Anche se sembravano decisamente folli e irraggiungibili. Ma il suo genio non si esauriva solo nelle competizioni perché insieme alle continue vittorie mondiali Beggio ha contemporaneamente iniziato a creare motociclette uniche e bellissime come vere e proprie opere d'arte. Progetti coraggiosi avveniristici nei quali voleva sempre avere l'ultima parola e scegliere l'ultimo dettaglio come un vero Michelangelo Buonarroti delle due ruote. Soluzioni tecniche arditissime e coraggiose che hanno rivoluzionato la filosofia costruttiva del veicolo a due ruote. Moto 125 e 250 veloci come GP, ma anche Scooter spaziali senza la forcella anteriore, a volte anche troppo avanti come la Motò 6,5 affidata a Starck nel 94. Beggio, un genio visionario che ha disegnato lo statico mondo delle due ruote con pennellate coloratissime e assolutamente personali. Ma la sua leadership nel mondo delle moto fino a 250 ha iniziato a farsi stretto e alla fine degli anni novanta Ivano compie il grande passo costruendo la bellissima RSV1000*

## Carlo Canzano

(Giornalista)

*bicilindrica super sportiva che debutta subito nel Mondiale SBK. Seguita da una Supertourer e da una all terrain con il bicilindrico a V di 1000cc l'Aprilia entra con la sua prorompente personalità nel mondo delle maximoto con una gamma completa e variegata. In soli 15 anni l'Aprilia e Ivano Beggio hanno segnato la storia delle moto regalandoci soddisfazioni sportive e industriali che hanno reso noi motociclisti tricolori orgogliosi e riconoscenti per l'esplosione mondiale che il nostro sport è riuscito a fare. Tutto questo successo non ha però cambiato il carattere e l'approccio di Beggio che è rimasto sempre disponibile come quando con gli stivali pieni di fango seguiva le sue 125 da cross. Pronto a parlare di nuovi progetti ma anche di arte e mille altri progetti e passioni che Ivano coltivava come l'amore per l'India e la filosofia orientale che riusciva a trasmettere e coinvolgerci come se parlasse di moto. Una personalità poliedrica, carismatica e sempre alla ricerca di nuovi stimoli e nuove frontiere da esplorare che ha lasciato un vuoto assolutamente incolmabile.*

*A lungo, per me, quello di Ivano Beggio è stato soltanto un nome segnato su una disordinata agenda telefonica, sotto la A di Aprilia, abbinato a quello di Leandro Scomazzon e Maurizio Roman. Eravamo alla fine degli Anni 70 e avrei voluto indagare giornalmisticamente su chi fossero gli uomini di quella piccola Casa veneta capace di sveltare nel cross con importanti exploit, anche in gare iridate, prima con Ivan Alborghetti, poi con Corrado Maddii. Non composi mai quel numero telefonico indicatomi da un giovane collaboratore specialista del fuoristrada. Così, il primo incontro con Ivano (e con i suoi fedelissimi Leandro e Maurizio) avvenne soltanto anni dopo, in occasione di un evento dedicato alla stampa, sul Garda, quando Aprilia era già diventata un nome non più votato soltanto al fuoristrada, una realtà molto interessante seppure ancora lontana nei numeri di produzione da quelli di Cagiva e Gilera-Piaggio, marchi trainanti del Rinascimento motociclistico italiano dell'epoca. Ivano rappresentò una sorpresa piacevolissima. Persona garbata, cordiale con cui ci intendemmo subito. Mi venne spontaneo fare un raffronto*

*mentale tra lui e i fratelli Claudio e Gianfranco Castiglioni, vulcanici titolari della Cagiva che coltivavano il sogno spregiudicato di una sfida italiana ai colossi giapponesi. Beggio mi sembrò più misurato, ma colsi in lui la spinta di una grande ambizione, benzina indispensabile per trasformare i progetti, i sogni, in realtà. La sua era un'ambizione amministrata da intelligente pragmatismo. Era determinato ma non arrogante e divenne presto un amico. Peccato soltanto che gli incontri, anche non infrequenti, avvenivano sempre in occasioni ufficiali, quando diventa più difficile "lasciarsi andare" a una cordialità meno misurata. Lui però – e questa era forse la qualità che più apprezzavo – scovando una via di fuga nella formalità degli eventi, trovava sempre il modo di manifestare in modo schietto, affettuoso, la sua amicizia.*

*Credo di aver avuto la fortuna di misurare la sua capacità di emozionarsi senza difese in particolare quel giorno di inizio marzo 1985 quando a Misano la Aprilia 250 da Gran Premio percorse i primi metri. Sembrava tremare, al pari di Michele Verrini, team manager e "inventore" di*

*quella operazione Aprilia GP, mentre i meccanici spingevano la bellissima 250 con in sella Loris Reggiani. Aveva gli occhi lucidi (anche Michele), mi prese sottobraccio capace di dire soltanto «È bello, è bellissimo. E lei è bellissima!» Li misi in posa, lui, Michele, Loris e la Aprilia, con Ivano che cercava di tenere a bada la capigliatura scomposta da un vento gelido, mentre io scattavo una foto storica che, maledizione, è misteriosamente scomparsa, negativi e provini compresi, sia dal mio archivio personale sia da quello della Gazzetta. Peccato, sarebbe stato sicuramente felice di averla in dono trent'anni dopo come ricordo di un giorno importante e di un'emozione forte.*

*A lungo ho avuto la sensazione che la sua dichiarata passione per le corse fosse sì genuina, ma soprattutto condizionata dalla giustificazione a un impegno che appariva forse eccessivamente ambizioso per l'Aprilia. Invece - a parte che ebbe ragione ad alimentare massicciamente la presenza nello sport, come la Storia ha dimostrato - un po' alla volta capii che la sua era passione vera e che c'era molta convinzione*

*in ogni progetto che varava. Nel '91 - quando l'Aprilia era già diventata "grande" e faceva tendenza - un giorno passai parecchie ore con lui a Noale per realizzare un servizio. Quando gli anticipai il titolo "La fabbrica del colore" (grafiche e colorazioni anche ardite erano diventate un'apprazziatissima caratteristica delle sue moto) lui insistette con argomenti assolutamente pertinenti spiegando che la sostanza di Aprilia andava ben oltre l'estetica e la colorazione delle moto. Era vero, si era appena concretizzata con l'Amico, una sua felicissima idea, quella che lo scooter con carrozzeria in plastica sarebbe diventato un veicolo diffuso che avrebbe favorito anche l'allargamento a un'utenza femminile. Mi confidò che l'idea della quale avevamo parlato tante volte, quella di un Galletto del Duemila, cioè di una moto vestita da scooter, un po' come era stato il celebre veicolo della Moto Guzzi negli Anni 50, sarebbe diventato di lì a non molto una realtà. Non so se la memoria mi inganna, ma mi pare che in quell'occasione mi avesse anticipato, consegnandomi all'obbligo della riservatezza, che quel veicolo si sarebbe chiamato Scarabeo.*

*Proprio come quella motina da fuoristrada che, da ragazzo, aveva allestito in modo clandestino e che sognava sarebbe diventata suo strumento di gara. «Diventavo matto per il cross - mi disse - È nata lì la mia passione per le corse che poi è diventata un mio "credo" come imprenditore. Però volevo essere pilota. Mi assistevano gli amici Leandro Scomazzon e Maurizio Roman, che con la sua capacità di tecnico aveva "aggiornato" la mia creazione. Ma capii prestissimo che come pilota non avevo futuro e a pilotare la Scarabeo fu poi lui, Maurizio».*

*Mi svelò anche perché era nato, già negli anni Settanta, quel bellissimo e moderno logo, la A sbilenca che ricordava lontanamente quello dell'Alitalia. «Quando il camion dell'azienda, con il suo telone blu sul quale era disegnato il marchio di fabbrica dell'epoca, un leone, passava per i paesi per consegnare biciclette e ciclomotori, la gente diceva "Ciò, xe arrivati quei del circo!". Capii che bisognava darsi un'identità più forte e moderna».*

*Forse quell'ambizione di cui parlavo, corroborata dai successi in campo industriale e commerciale e*



*anche sportivo con i primi titoli mondiali, nel trial e nella velocità, fu quella che lo spinse ad allargarsi ad altri temi d'impresa che per vari motivi misero a rischio la solidità e forse l'esistenza stessa di Aprilia. Ma più avanti, eravamo a un MotorShow, gli dovetti un riconoscimento dettato da un reale apprezzamento e non solo dall'amicizia «Sei stato capace di risolvere una situazione difficile riprendendo in pieno il controllo dell'azienda pagando, e tanto, di persona. Non so quanti avrebbero percorso questa strada. Bravo!».*

*Non ero presente il giorno in cui all'Università di Pisa ottenne la laurea honoris causa. Non potei esimermi, al primo incontro successivo a quel riconoscimento, dall'essere, come spesso mi permettevo (e mi permetteva) di fare, di essere un po' provocatorio e ironico. «Posso continuare a chiamarti semplicemente Ivano o devo dirti Ingegnere?», mi sorrise felice, giustamente orgoglioso capendo che il mio era un apprezzamento per tutto quello che quel diploma rappresentava. Gli feci i complimenti quando, dopo aver rilevato la Laverda, si impossessò anche della Moto Guzzi che, ricordo, aveva spesso*

*indicato essere una sua forte passione. Purtroppo, quando, costretto a cedere il suo gruppo alla Piaggio, uscì di scena, lo persi di vista. Ammetto: a lungo non ebbi il coraggio di contattarlo. Pensavo che sarei stato importuno nel cercarlo con qualche pretesto dopo la sua "caduta". Sbagliavo, perché un amico deve essere sempre presente. Mi diede una lezione, in questo senso, dimostrandosi vero amico quando mi invitò alla festa per i suoi 70 anni nel suo splendido palazzo sul Canal Grande. Gliene fui grato. Soprattutto perché fu l'occasione di riannodare un rapporto.*

*Ci vedemmo ancora. Le occasioni più felici furono quelle di due anniversari. Il primo, per i 30 anni dall'esordio dell'Aprilia in gara, a Forlimpopoli alla pista del Galliano Park, naturalmente con Loris Reggiani e Michele Verrini, oltre a tanti amici dell'epoca. Non potei regalargli la foto che avevo scattato 30 anni prima, la replicammo quel giorno: dal bianco e nero dell'epoca al colore.*

*L'ultimo incontro su quella stessa pista per i 30 anni della prima vittoria della "sua" Aprilia, il 31 agosto del 2017. Per un attimo mi sembrò insolitamente pallido. Scacciai il sospetto che*

*potesse essere afflitto da un malanno anche perché fu particolarmente vivace. Lo misi in posa un'altra volta, nel gesto di spingere, assieme a Michele Verrini, l'Aprilia con in sella Loris Reggiani. Poi chiacchierammo a lungo. Aveva voglia di parlare, di raccontare. E io avevo una gran voglia di ascoltarlo. Gli svelai anche un segreto. Che a fine '84, da Michele Verrini, che era alla ricerca di un conforto sulla sua "pazza idea", avevo saputo del progetto di portare l'Aprilia alle corse della velocità. «E questo, ovviamente, prima ancora che ne venissi a conoscenza tu e Loris... Come si dice in gergo giornalistico. Ti ho dato un buco!» Lui fu sorpreso e da quella rivelazione prese il via per una serie di ricordi. Gli dissi, non per piaggeria. «Ivano, permettimi di accomunarti a una persona che purtroppo non c'è più e con la quale sei stato grande rivale. Claudio Castiglioni. Senza di te e senza di lui, non credo che esisterebbe ancora una vera industria italiana della moto e una storia italiana degli ultimi 30 anni di corse». Mi ringraziò, poi fu preso da un po' di nostalgia. Raccontava, c'era un velo di amarezza nei suoi ricordi. Gli dissi che avrei*

## Paolo Scalera

(Giornalista)

*voluto che mi raccontasse, in via amichevole, di cose che non sapevo o che non ricordavo più. Mi disse «Perché non viene a trovarmi ad Asolo?». Come spesso accadeva lo provocai «Certo, so che hai una bella casetta...». Sorrise divertito pensando alla splendida villa che amava tanto. Non ho potuto onorare quell'invito. Ad Asolo ci sono stato, quel 16 marzo alla Chiesa dell'Assunta e poi a Noale. Eravamo in tantissimi a salutare Ivano. Amici, dipendenti ed ex dipendenti dell'Aprilia, assieme alla moglie Tina e al figlio Gianluca. Raramente ho avvertito nei presenti, come accaduto quel giorno, tanto calore, tanto affetto, tanta meritata riconoscenza per un estremo saluto.*

*Non ho un solo ricordo di Ivano Beggio, ma molti, perché durante la lunga avventura dell'Aprilia nel motomondiale lui c'era sempre.*

*In pista, durante i Gran Premi, con il suo contagioso entusiasmo. Alle presentazioni, quando sembrava che invece dei piloti parlasse di suoi figli. Ed ovviamente nei numerosi incontri privati, che fossero semplici chiacchierate od interviste. Sapeva condurle con familiarità, nel rispetto dei ruoli. Per questo, per me come per tutti, era il 'Signor Beggio'. E poi, in privato, Ivano, il capitano d'industria, come si diceva un tempo, capace di chiamarti per condividere la gioia di una vittoria o, qualche volta, per un paterno rimbroto su qualcosa che avevi scritto e non condivideva. Ma sempre con garbo, ed era raro che la telefonata non si concludesse piacevolmente. Di tanti momenti ce ne è uno che ricordo con particolare affetto: l'invito per il suo 70esimo compleanno a Venezia.*

*Una cena con tutti i protagonisti della sua avventura su due ruote.*




*Un momento conviviale caldo, amichevole, capace di far sentire tutti, tecnici, piloti, giornalisti parte*

*di una famiglia semplice, vittoriosa, unita. Mi piace ricordare assieme a Ivano Beggio un altro grande dell'industria motociclistica italiana: Claudio Castiglioni. Caratteri diversi, stili diversi, stessa passione.*

*Un onore ed un piacere averli conosciuti così da vicino.*








 **Daniele Lunetta** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 




Un grande uomo, un grande imprenditore, sempre nel mio cuore, sia per le imprese motociclistiche, che per i gioielli prodotti. superBeggio

 2

 **Ivan Zuin** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 




Le sue moto da cross hanno fatto storia, io da appassionato di tale sport, ne ho due (MX 50cc '81-'82) completamente restaurate, gioielli che non darò MAI via!!!! Grazie PRESIDENTE, perché per NOI era e resterà tale!!!!

 Mi piace  Commenta  Condividi

 **Leonardo Ricci** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 




Grazie per averci regalato un sogno italiano. Voglio rivedere l'Aprilia in vetta al mondo!

 Mi piace  Commenta  Condividi

 **Luca Minto** ha recensito Ivano Beggio —  14 novembre 2017 · 




Ho avuto in serie una 125RC, un Tuareg 350 e due Pegaso 650 con le quali ho passato anni bellissimi tra salti, sterrati e vacanze in Europa. Grazie Aprilia grazie Ivano. PS ora vivo alle Antille francesi e pure qua vedo 2 vecchi Pegaso 650 😊... oltre alle Aprilia più moderne.

 Mi piace  Commenta  Condividi

 **Marcolino Pasticolone De Nisi** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 

Un monumento in ogni città! Chi ama le motociclette non può non ammirarla. Grazie di esistere! Un abbraccio fortissimo!




Commenti: 1

 **Omar Zamprogno** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 

## Il Willy Wonka delle motociclette. Il realizzatore di sogni!




 1

 Mi piace  Commenta  Condividi




 **Angelo Lucarelli** ha recensito Ivano Beggio —  5 ottobre 2017 · 

Ho avuto la mia prima moto 50cc, un'Aprilia ETX50 da enduro per poi darmi alla strada con una AF1 sintesi 50, a 16 anni arrivò la RS125 Extrema e a 18 la RS250 Chesterfield Max Biaggi replica... Aprilia è stato ed è un amore con la quale ho coltivato i sogni da adolescente sempre con le mani puzzolenti di benzina, grazie Ivano per aver creato questo mito!

 1

 **Baroncelli Alberto** ha recensito Ivano Beggio —  20 maggio 2017 · 

Forse sarà un sogno, ma vorrei un'Aprilia con a capo l'ing. Ivano ed i vecchi concessionari, tecnici, dipendenti, clienti (no marketing e vendite) in modo da far vedere al mondo quanto e che solo il lavoro delle Persone vale. Sogni di Persone NO finanza avida.

 **Maurizio Della Corte** ha recensito Ivano Beggio —  2 luglio 2017 · 

L'Aprilia ha attraversato tutta la mia vita: ho imparato a mettere le marce su un Tuareg 50, poi il Tuareg 125, per poi passare alla AF1 125, amori della mia vita. Grazie Ingegnere Ivano, non te sarò mai riconoscente abbastanza per avermi reso così felice in gioventù... ❤️

 Luigi Squizzato e altri 2



Carlo Ciarletti Presidente uso questa finestra per dirle GRAZIE GRAZIE GRAZIE, per aver segnato la mia meravigliosa adolescenza su una Aprilia sintesi, ma soprattutto per avermi permesso di avere una STREPITOSA SXV 550, una moto unica, con tutti i pregi e i difetti di una moto da corsa. Ho acquistato l' SXV con la piena coscienza di comprare un mezzo estremo con costi di gestione molto elevati, ma con la consapevolezza di poter guidare qualcosa di non comune. A distanza di 4 anni dall' aver venduto questa bellezza, non c'è giorno che non la rimpianga. Fosse stata ancora a listino l'avrei ricomprata immediatamente.

Cordiali saluti presidente.

Con grandissimo rispetto

Carlo Ciarletti

Mi piace Rispondi 41 s · Modificato



Aldo Agnellini E niente. Puoi essere ducalista, harleyista, guzzista, hondista o quello che vuoi, ma quando parla uno del calibro di Beggio taci e rendi omaggio (ps: pres grazie x l'sr 50 che mi ha accompagnato dal 14 al 18 in mille cazzate)

Mi piace Rispondi 1 a · Modificato



Alessandro Angelino Caro presidente, Noi appassionati non la ringrazieremo mai abbastanza! Non si può spiegare secondo me quello che ha significato il marchio e i modelli Aprilia nella sua gestione... a partire già dagli scooter, SR per l'appunto, del quale sono stato possessore... Se dovessi descrivere cosa ha significato per me da appassionato delle due ruote, bhè posso dire che L'Aprilia con i suoi modelli, i suoi colori, le repliche cavolo favolose!! Ecco a me faceva sognare!!! Mi facevano sognare il mondo delle corse Grazie di tutto presidente, grazie per aver reso la mia adolescenza magica, facendomi sognare con i vostri modelli, grazie!!!❤️

Mi piace Rispondi 47 s



Giuseppe Barrera Sono un quarantenne che ha sognato i suoi 50ini prima e 125 poi Futura, Rx... come andavano! Poi di nuovo a sognare grazie a lei ma in veste di guzzista. Grazie!

Mi piace Rispondi 1 a



Luca Calabrò Aprilia ha fatto la storia del motociclismo moderno, e il fautore di ciò è stato Lei Ingegnere, mi sembra impossibile che sia finito tutto così velocemente, rimane i bei ricordi a noi appassionati Grazie

Mi piace Rispondi 1 a



Ale Tuono Auguri anche a lei, e famiglia, adesso capisco perché le nostre moto sono così piene di passione, chi le ha sognate e costruite è una gran persona, con un padre grande! Grazie Presidente, sarebbe bello se lei potesse tornare in Aprilia!

Mi piace Rispondi 1 a



Michele Dicorato Ivano... lei è e sarà per me sempre un mito. La penso sempre come l'ultimo sognatore. Grazie. Per la Motò, grazie per avermi ricevuto a casa sua. Mi sono sentito... suo amico oltre che ammiratore

Mi piace Rispondi 1 a



Francesco Saporito Ivano Beggio ogni volta che guido Aprilia mi sembra di guidare un pezzo di questa storia e passione e che lei trasmette. Grazie. Ce ne vorrebbero 100, 1000 Beggio

Mi piace Rispondi 44 s · Modificato



Ennio Cunial Ciao Ivano, solo tu sapevi essere innovativo, troppo avanti, ma soprattutto, avendoti conosciuto negli anni in cui mettevai in opera il tuo grande progetto della pista, sai sempre stato persona di grande valori e di grandi intuizioni. Ci conoscemmo nei primi anni ottanta, e per me sei sempre Ivano Beggio come allora. Un abbraccio

Mi piace Rispondi 1 a



Boschet Gino Non vi sono parole per esprimere il dispiacere e il vuoto che lasci in noi. Grazie per i consigli, le parole e gli aneddoti che accompagnavano ogni tua storia vissuta da protagonista. Rip Ivano

Mi piace Rispondi 28 s



Marco Gasparotto Addio Presidente, grazie per avermi fatto sognare con le tue creature.

Mi piace Rispondi 30 s














 **Mario Bertolotti** Un grande! Addio Presidente, da quando aveva lasciato l'Aprilia non era più la stessa di prima


Mi piace Rispondi 28 s

 **Leonardo Castellaneta** Ho fatto il meccanico in concessionaria Aprilia per dieci anni, la passione che si respirava quando andavo a Noale per i corsi mi fa venire la pelle d'oca ancora oggi. Mitica Pegaso, un telaio strepitoso e un motore che per fermarlo dovevi metterci dentro la sabbia! Speriamo che Aprilia torni ai fasti di un tempo!


Mi piace Rispondi 1 a

 **Rossano Chioso** Ivano beggio ... grazie di aver creato tutte queste chicche. Sono sicuro che ha preso spunto dall'honda g (gp in italia) e dalla yamaha jog. L'amico era una novità ma con l'sr ha veramente cambiato il concetto di scooter. Io avevo un chesterfield con cui andavo a girare in pista. Bei tempi


Mi piace Rispondi 1 a


 **Massimo Russo** Se ne va un pezzo di quell'Italia che valeva la pena di vivere. A me ha regalato ricordi ed emozioni con le sue creature, quelle moto bellissime che ancora oggi uso e ammiro. Buone sgasate in paradiso, Presidente e proteggici dall'alto mentre siamo in sella alle tue creature.

Mi piace Rispondi 28 s

 **Ferruccio Visentin** Ciao Ivano, Buon viaggio e che tu possa inventare qualcosa di magico anche là dove sei ora.

Mi piace Rispondi 31 s


 **Francesco Rucciolo** Nasso Ivano Beggio se mi permette Aprilia si ama perché si è veri Italiani!!! Come altri marchi ma il suo è particolare!!!! APRILIA NEL CUORE.

 **Chris Vee** Pegaso 650 My94 Rosso Madera. Fu la mia prima moto "vera" a 18 anni. Il presidente ha ragione, nella sua categoria, come piacere di guida e prestazioni era al top, oltre ad essere bellissima esteticamente. Ho ancora nelle narici l'odore di nuovo di quando la ritirai, l'emozione dei miei 18 anni fu incommensurabile. Beata gioventù, e grazie Aprilia, per aver contribuito a regalarmi queste emozioni.


Mi piace Rispondi 1 a

 **Paolo Scarafioti** Grande Presidente Ivano Beggio. Grazie di tutto.

Mi piace Rispondi 1 a


 **Sergio Molteni** Ivano beggio ... un Grande Italiano! Un imprenditore illuminato.

Mi piace Rispondi 44 s

 **Flavio Perotti** Il mio primo scooter, un SR replica Harada del 1999 comprato nuovo da mio padre e regalatomi all'età di 13 anni. Dopo anni in strada decisi a 20 anni di portarlo in pista. L'inizio un meticoloso lavoro di messa a punto per renderlo competitivo contro ... Altro...



Mi piace Rispondi 48 s

 **Fabio Vallorigara** Auguri di buon compleanno presidente, anche da parte di tutta la community Shiveritalia.it che grazie alla sua passione e tenacia nel creare un grande marchio e dei mezzi eccezionali, ha dato la possibilità a tantissimi motociclisti di creare grandi amicizie.

Mi piace Rispondi 1 a



Gnoato Stefania Auguri da una signora che ha guidato la sua Tuono e la favolosa caponord...credo le faccia piacere quanto un suo progetto mi sia entrato nel cuore guardo bene cosa ho tatuato orgogliosa nel braccio!



Mi piace Rispondi 1 a



Vincenzo Macca Un uomo un presidente cuore motore impulso genialita'. Lei caro presidente era un concentrato di tutte queste componenti.

Mi piace Rispondi 42 s



Pierluigi Piero Vaccarezza PRESIDENTE TANTISSIMI AUGURI DI BUON COMPLEANNO...GRAZIE DI CUORE PER TUTTO QUELLO CHE HA FATTO PER IL MOTOCICLISMO ITALIANO.

Mi piace Rispondi 1 a



Riccardo Tosi Avete creato motociclette splendide che hanno reso felici tantissimi ragazzi, più o meno giovani. Eravate parte di una storia che ricordo con piacere. Che tristezza vedere i sedicenni di oggi attaccati ad un telefono quando noi passavamo ore guardando freni, ruote, carene ed espansioni. Ci sentivamo super esperti, forse non lo eravamo ma certamente eravamo orgogliosi di un prodotto italiano che sentivamo nostro.



Steve Salvador Che spettacolo le Race Replica...la mia prima moto, la RS 125 94', rimarrà per sempre nel mio cuore...grafiche, sound, estetica e ciclistica ottima... quanti bei ricordi... grazie presidente 😊



Gianni Trebini Ivano Beggio il mio Presidente per sempre 🙏

Mi piace Rispondi 1 a



Davide Specchierla Anch io ho avuto L onore di avere uno dei suoi gioielli... L Aprilia era quando c'era il presidente Beggio!



2 a



Matteo Carlini Grazie presidente per aver creato la mia moto dei sogni. Da 2 anni possiedo un Rs 250 del 1997 e non la venderò mai. Conservo ancora i ritagli di giornale raffiguranti l'Rs che avevo fatto da bambino.

Mi piace Rispondi 1 a



Diego Giannoni Buongiorno presidente lo avevo questa la replica reggiani del 91 l'ho desiderata tanto ho lavorato duro per comprarla e con questa moto ho vissuto momenti indimenticabili e dopo tanti anni la considero ancora come una delle moto più belle mai prodotte la amo ancora e un giorno spero di riuscire a riportare una in garage le 125 anni 80/90 erano anche più belle delle 600 e delle 1000 di quei tempi. Oggi possiedo ancora una cagiva mito evo ma il cuore batte sempre Aprilia e quindi giro in pista e in strada con una rsv 1000 bicilindrica del 99 blu e rossa naturalmente.



Pier Attilio Trivitzio La sua assenza dai circuiti si sente. Grandi annate con la sua Aprilia. Grazie per le emozioni e i gioielli motoristici che ci dato.

Mi piace Rispondi 1 a









# Grazie Ivano

dagli uomini e dalle donne  
cresciuti nel tuo sogno

*Le esequie di Ivano Beggio ad Asolo e lo spazio acquistato sui giornali locali da dipendenti ed ex dipendenti. Sulla destra, il commovente ricordo di Matitaccia. - foto: Lorenzo Porcile*









VENNOVINO DISTRIBUTIBUIRE

# Ringraziamenti

*La raccolta di tutto il materiale per condire l'autobiografia di Ivano Beggio è stata possibile grazie all'aiuto completamente disinteressato di tante persone, tanti amici.*

*C'è poco da dire, gli appassionati di moto sono persone fantastiche! Iniziamo con ringraziare il mensile Motociclismo per averci permesso di accedere al loro sconfinato archivio storico.*

*Grazie al "maestro" Gigi Soldano per le bellissime foto dell'Ingegnere e tante altre del motomondiale, alla bravissima Raffaella Gianolla per quelle di tutte le Aprilia restaurate, a Fabrizio Porrozzì, vera istituzione della Superbike, ed al raffinato Alberto Narduzzi. Stéphane Garreau ci ha fornito l'immagine della Blue Marlin. Un ringraziamento anche a Thierry Henriette della Boxer-Design.*

*Dario Ballardini, noto e bravissimo giornalista specializzato, si è spontaneamente offerto con sprezzo del pericolo per fare il terribile lavoro di correttore di bozze, contribuendo in maniera decisiva a eliminare tanti strafalcioni.*

*Tra gli ex dipendenti Aprilia siamo ricorsi, tra gli altri, alla memoria storica di Paolo Brovedani, Franco Frison, Bruno Luciani, Caio Pellizzon, Chiara Ragazzon, Mariano Roman.*

*Tino Pinton ci ha fatto fotografare le primissime Aprilia da lui magistralmente restaurate assieme a Bruno e Giorgio Ragazzo.*

*Grazie a tutti coloro che ci hanno mandato foto personali, in particolare*

*citiamo l'amico statunitense Roy Hernandez, Fabio Dri, Orlando Pasquini, Donato Toria, Graziano Colombo, Stefano Andreella, sicuramente dimenticando qualcuno.*

*Gentilissimi gli amici di Ruote da Sogno e Stolte's Showroom, titolari di invidiabili moto d'epoca in vendita.*

*Un doveroso ricordo anche a Beppe Donazzan, grande giornalista purtroppo non più tra noi, autore del libro "il Signor Aprilia", preziosa fonte di informazioni storiche assieme ovviamente a "la Storia di Aprilia" di Motociclismo.*

*Grazie, ovviamente, a piloti, tecnici e giornalisti che ci hanno lasciato la loro testimonianza nel libro, in particolare abbiamo trovato di grande signorilità Loris Capirossi, che ha voluto intervenire nonostante le frizioni avute con Aprilia ai tempi dell'Ingegnere.*

*Semplicemente essenziale il supporto degli appassionati di Aprilia Planet e del maestoso ed enciclopedico Motoclub 125 Stradali ([www.125stradali.com](http://www.125stradali.com)) e del Club Motò 6.5 Italia.*

*Non c'è dubbio che ci siamo dimenticati di qualcuno, con cui ci scusiamo, ma il lavoro è durato tanto tempo, caratterizzato da messaggi e mail spediti al volo, spesso di notte, di cui abbiamo perso traccia.*

*Speriamo che questo libro sia all'altezza di tanta passione e rimanga come testimonianza della prima epoca Aprilia.*



# Indice

Prefazione	3	<b>I ricordi</b>	186
Quel giorno a Badoere	6	<i>Tina Beggio</i>	
Si inizia a correre	14	<i>Gianluca Beggio</i>	
Ivan il terribile	26	<i>Ivan Alborghetti</i>	
Il richiamo dell'asfalto: ST 125 e Grand Prix	32	<i>Corrado Maddi</i>	
Espansione travolgente	46	<i>Gianfranco Frison</i>	
Nasce il Reparto Corse	52	<i>Michele Verrini</i>	
Pegaso, Amico e BMW	54	<i>Loris Reggiani</i>	
Con SR e Scarabeo la produzione vola	62	<i>Marcellino Lucchi</i>	
L' esperimento Motò	68	<i>Max Biaggi</i>	
RS 250, replica totale	74	<i>Giuseppe Ricciuti</i>	
Il nuovo stabilimento	80	<i>Carlo Pernat</i>	
Campioni del Mondo!	88	<i>Dolph Van der Woude</i>	
L'epoca Max Biaggi	94	<i>Tommi Ahvala</i>	
Il ciclone Valentino	102	<i>Alessandro Gramigni</i>	
Salute riconquistata	116	<i>Stefano Passeri</i>	
RSV Mille	120	<i>Gianpaolo Benedini</i>	
La sfida Ditech	130	<i>Philippe Starck</i>	
Moto Guzzi e Laverda	134	<i>Tetsuya Harada</i>	
Il nuovo millennio	144	<i>Loris Capirossi</i>	
Ritorno al fuoristrada	162	<i>Valentino Rossi</i>	
Affascinante, impossibile Cube	168	<i>Luigi Dall'Igna</i>	
Inaspettata, la crisi	174	<i>Marco Melandri</i>	
Il dado è tratto	180	<i>Manuel Poggiali</i>	
		<i>Ampelio Macchi</i>	
		<i>Maurizio Roman</i>	
		<i>Claudio "Caio" Pellizzon</i>	
		<i>Beppe Donazzan</i>	
		<i>Filippo Falsaperla</i>	
		<i>Giovanni Di Pillo</i>	
		<i>Carlo Canzano</i>	
		<i>Paolo Scalera</i>	
		<b>Ringraziamenti</b>	246



Questo ebook contiene materiale protetto da copyright e non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato dall'Editore, ai termini ed alle condizioni alle quali è stato acquistato o da quanto è espressamente previsto dalla legge applicabile. Questo ebook non può in nessun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita. L'Editore ha cercato con ogni mezzo i titolari dei diritti di alcune immagini senza riuscire a reperirli; è ovviamente a piena disposizione per l'assolvimento di quanto occorra nei loro confronti.

Codice ISBN: 978-88-87186-82-6

Design: Andrew Hutchings /Controcampo

© Ernestina Campanella