

DUE RUOTE

STORIE
MASSIMO TARTARINI ITALJET



DRAGSTER COSÌ FACCIAMO RINASCERE UN MITO

TORNA LO **SCOOTER SPORTIVO** CHE HA FATTO FURRORE NEGLI ANNI 90. IL NUMERO UNO DELL'AZIENDA EMILIANA CI SPIEGA PERCHÉ NON SI TRATTA DI UN'OPERAZIONE-NOSTALGIA

di Marco Gentili - foto Massimiliano Serre

L'

taljet: ve la ricordate? Un pezzo di storia italiana delle due ruote, nato dalla passione di Leopoldo Tartarini, personaggio a dir poco mitologico: ex pilota Ducati, autore di un incredibile giro del mondo assieme a Giorgio Monetti nel 1957 con una Ducati 175, in seguito fondatore della Casa motociclistica in un garage di San Lazzaro di Savena, nel Bolognese. Una bella storia ambientata in quella che, già 50 anni fa, era la Motor Valley italiana delle due ruote. Poi la chiusura (nel 2003) e la rinascita, grazie alla volontà e alla caparietà del figlio Massimo. Una storia aziendale che riparte grazie al modello che più lo rappresenta, vale a dire il Dragster. Che adesso, dopo aver fatto furore a EICMA 2018, è pronto a tornare nei concessionari. E a rappresentare il primo passo per il rilancio dell'azienda. Che nel frattempo si è spostata di pochi chilometri, trovando casa a Costel Guelfo.

Tartarini, riavvolgiamo il nastro all'EICMA del 2018, quando presentate l'Italjet Dragster.

"Abbiamo finito quel prototipo da esposizione alle 3 del mattino, poco prima dell'apertura della fiera. È subito un successo strepitoso: iniziano a piovere gli ordini, i 499 esemplari della Limited Edition vanno in fumo in poche ore".

Finora siete stati bravissimi: senza nemmeno fare pubblicità, siete riusciti a vendere un veicolo che non c'è.

"E non ho idea delle richieste che sino subito ci sono arrivate. Al netto della limited edition, a oggi siamo a 4mila unità preordinate".

Adesso però lo avete fatto per davvero.

"A EICMA lo presentiamo in versione definitiva, nelle livree rosso/bianco/nero, giallo/antracite e nero/rosso, cui poi nel corso del prossimo anno si affiancheranno altre colorazioni. Le motorizzazioni sono quelle annunciate, ossia 125 e 200 cc progettate da Aprilia, con le massime performance possibili per la rispettiva categoria. In questi anni c'è stata una forte richiesta per motorizzazioni superiori, ma al momento non vogliamo mettere troppa carne al fuoco. Per noi è stato molto difficile gestire tutte le richieste di prod- ➔



MANAGER
Massimo Tartarini, 38 anni, è presidente e a.d. di Italjet, azienda fondata dal padre Leopoldo nel 1960



“VOGLIAMO DIMOSTRARE CHE LO SCOOTER NON È SOLO COMMUTING, MA ANCHE SPORTIVITÀ”

PRODUZIONE

A sinistra, uno scatto dal centro stile di Italjet, nella sede di Castel Guelfo. A destra la catena di montaggio del Dragster, tarata per una produzione che può arrivare fino a 9.000 pezzi all'anno



to, senza averlo a disposizione. Una lezione che ci ha insegnato molto. D'ora in avanti presenteremo le novità solo quando saranno realmente pronte per essere immesse sul mercato”.

In cosa differirà il Dragster di serie, rispetto a quello che abbiamo visto fino a oggi?

“Il motore sarà già omologato Euro5, mentre entrambe le motorizzazioni avranno l'Abs di serie”.

Che cosa significa questa febbre da Dragster?

“Che c'è molta voglia di sportività, di mezzi che sono più simili alla moto che non a uno scooter. Se si eccettua il motore monomarcia, il Dragster è una moto in tutto e per tutto. Stiamo riuscendo a dare nuova vita a un segmento, come quello dello scooter sportivo, a cui le Case non hanno creduto, e che nel mondo gode di migliaia di estimatori. Vogliamo far capire che lo scooter non è solo commuting, ma significa anche passione e veicoli dalla spiccata personalità”.

Chi è il vostro cliente tipo? Il 16enne

di oggi o il motociclista che ne aveva 16 negli Anni 90?

“Oggi il 16enne è meno interessato di una volta a ciò che accade nel mondo delle moto, si è persa quella passione che si respirava 25 anni fa. E a mio avviso è anche colpa delle Case, che non hanno più prodotto nulla in grado di alimentare. Se guardiamo ai mercati europei, il cliente tipo di questo mezzo è composto da 30-50enni, motociclisti, tendenzialmente nostalgici, che non fanno del prezzo il primo fattore di acquisto di un veicolo a due ruote. Analizzando le loro caratteristiche, una metà di loro aveva il Dragster negli Anni 90, mentre per l'altra metà era l'oggetto del desiderio. Diverso il discorso per i mercati del Far East, dove oggi si fanno i grossi numeri. Là il nostro pubblico ha 18-20 anni e punta alla versione da 200 cc. La nostra missione sarà quella di svegliare il pubblico europeo e riportare la passione al centro”.

Quando sarà disponibile in vendita? I prezzi?

“Lo scooter arriverà tra le fine di ottobre e i primi di novembre nei concessionari. In Italia contiamo su una rete di

50 dealer (che sono stati selezionati da KSR, importatore del brand per l'Italia ed Europa; ndr). Per quanto riguarda i prezzi, a tutti i clienti che avevano prenotato lo scooter confermeremo il listino annunciato, ovvero 5.490 euro per il 125 e 5.790 per il 200. Per tutti i nuovi ordini invece ci sarà un piccolo ritocco verso l'alto: ricordiamo che nel frattempo abbiamo affrontato i costi relativi all'omologazione Euro5 e, come tutti i produttori di moto e scooter, paghiamo il rincaro di trasporti e materie prime”.

Non ritiene che il Dragster abbia un prezzo di listino decisamente elevato? Come si posiziona all'interno del panorama motociclistico?

“Non intendiamo fare la politica di prezzo e di promozioni. Il Dragster, si vede chiaramente, non è uno scooter tradizionale, ma un oggetto unico nel suo genere, per ciclistica, componentistica e materiali. Quale scooter può vantare Pirelli, Brembo, Palioli, Marelli e Bosch tra i suoi fornitori? Glielo dico io: nessuno. Vogliamo far diventare il Dragster un oggetto del desiderio, qualcosa che sei disposto anche ad aspettare per qualche mese pur di averlo”.

L'Italia quanto conterà per voi?

“In un mercato globale come quello di oggi, poco. Prevediamo di esportare il 95% della produzione. Giappone, Taiwan e Indonesia saranno i nostri mercati principali, seguiti dalla Cina, mentre in Europa promettiamo molto bene Germania e Regno Unito”.

Cosa vi fa essere così sicuri del successo del Dragster all'estero?

“Il fatto di avere una rete di importatori top a livello mondiale. Abbiamo scelto i migliori, quelli già abituati a trattare marchi premium, che soprattutto nel Far East ci hanno accolti in modo entusiastico”.

Siete ancora una realtà piccola, a livello di dimensioni. Riuscirete a stare dietro a tutte le richieste, adesso che inizia la produzione vera e propria?

“Inizialmente pensavamo di stabilizzarci sui 6 mila veicoli all'anno. Ma se a oggi sommiamo le previsioni di vendita provenienti dai 50 mercati in cui siamo presenti, potremo arrivare a 9-10 mila pezzi. Se la richiesta fosse troppo elevata, stiamo pensando addirittura di contingentare la produzione annuale”.

ICONA DEGLI ANNI 90

Siamo nel 1995, nell'epoca in cui in Italia il mercato degli scooter registrava vendite da centinaia di migliaia di pezzi all'anno. Allora Italjet sorprende tutti a EICMA presentando il Dragster, inedito e personalissimo scooter dal taglio sportivo che, a differenza della concorrenza, presentava un design innovativo, e alcune soluzioni davvero fuori dal coro (come il telaio a traliccio a vista e la sospensione monobraccio anteriore). Lo scooter era spinto da un motore mo-

nocilindrico 2T di derivazione Piaggio. L'anno dopo viene anche presentata la versione più grande (nella foto) con motore 180 cc, sempre 2T, da 20 CV, che potevano salire rapidamente grazie al kit Malossi. Pur non realizzando grandi numeri in termini di vendite, negli anni in cui è a listino (da cui uscirà gradualmente tra il 2002 e il 2003) il Dragster entra di prepotenza nel novero dei sogni proibiti dei teenager italiani ed europei, per cui diventa rapidamente un oggetto del desiderio.



SOGNO
Il Dragster 180 di Italjet, presentato a EICMA 1996: aveva un motore 2T monocilindrico Piaggio

DUERUOTE

MASSIMO TARTARINI ITALJET

DETTAGLI
Alcuni dettagli dell'Italjet Dragster, che vedremo nella sua versione definitiva al prossimo EICMA, in programma a fine novembre:

la sospensione monobraccio anteriore in alluminio e il freno a disco; le luci posteriori a Led; il monoammortizzatore di stampo motociclistico



“A BREVE ARRIVERANNO UN DRAGSTER ELETTRICO E UNO IN VERSIONE ADVENTURE”

IN CRESCITA
Oltre a Tartarini, una delle figure chiave di Italjet è quello di Sandro Caporelli, responsabile del marketing, con alle spalle una lunga carriera in Aprilia. La squadra di Italjet cresce in vista dell'inizio della produzione del Dragster: lo sede di Castel Guelfo sarà ampliata di 2.500 mq per realizzare una nuova linea di montaggio

→ **Finora abbiamo parlato del Dragster 125 e 200 cc. Ma la gamma Dragster avrà degli sviluppi?**

“Questi mezzi sono solo il primo passo verso la costruzione di una gamma articolata. Da qui a breve arriverà una versione full electric del Dragster”.

Esiste già oggi un mercato per il Dragster elettrico?

“Si tratta di un mezzo per cui abbiamo già da anni moltissime richieste, soprattutto dal Nord Europa. Sarà un veicolo molto sportivo, che punterà alle prestazioni più che all'autonomia”.

Oltre a questo, avete altro in cantiere?

“Vogliamo realizzarne una versione Adventure, che avvicini il Dragster ancora di più al mondo delle moto. Sarà dotato di un motore bicilindrico dalla cubatura di 400-500 cc”.

Nel nuovo corso di Italjet ci saranno veicoli da commuting?

“No. La nostra identità attuale è fatta di sportività, design, tecnologia. Non vogliamo e non possiamo andare a fare la guerra a Piaggio o Kymco, per intenderci.



Dobbiamo ritagliarci una nicchia che i leader di mercato non coprono”.

Le bici elettriche come si inseriscono in questo quadro?

“Negli anni scorsi abbiamo lanciato una gamma di e-bike premium, molto ricercate nello stile, e che nel loro piccolo hanno trovato un pubblico di riferimento. Ma il mondo e-bike non fa parte del nostro dna, che è e sarà sportivo, e quindi non sono più strategiche per noi”.

Torniamo al Dragster: se guardiamo il modello di oggi e quello del 1996, i debiti estetici sono enormi.

“Non c'è dubbio che il Dragster, progettato dal centro stile di Italjet, avesse nelle sue linee quella modernità e quella freschezza necessarie a resistere al passare del tempo. Dal lato tecnico, l'unico punto di contatto tra questo e il vecchio Dragster è la sospensione anteriore. Il resto è stato riprogettato da zero. Il telaio, tanto per fare un esempio, è totalmente diverso: è composto da otto differenti componenti”.

Le motorizzazioni 50 e 180 2T del primo

Dragster si prestavano a essere customizzate. Ritenete che ci sia margine per lavorare in questo senso?

“Al di là delle forniture per alcuni team del Motomondiale, che ci hanno chiesto il Dragster come mezzo per muoversi nel paddock, è nostra intenzione creare un marchio che sia forte anche nel mondo delle corse. Per questo abbiamo realizzato con Akrapovic due scarichi dedicati al Dragster, uno street legal e uno racing, non utilizzabile per la circolazione su strada. E puntiamo a dare vita a un campionato monomarca in collaborazione con Malossi, che fornirà il gruppo cilindro-pistone e variatore”.

Prima del suo ritorno in MotoGP, il Dragster ha avuto un collaudatore d'eccezione come Andrea Dovizioso.

“Andrea è sempre stato un grande fan del vecchio Dragster. Quando lo abbiamo contattato, ha accettato di buon grado di collaborare con noi. Lui non è stato un semplice testimone: ci ha aiutato moltissimo, macinando chilometri su chilometri e dando molti suggerimenti ai nostri tecnici, soprattutto sul setting delle sospensioni e sulla posizione di guida”.

TESTER VIP
Il pilota della MotoGP Andrea Dovizioso è stato testimone e tester per il nuovo Dragster di Italjet

