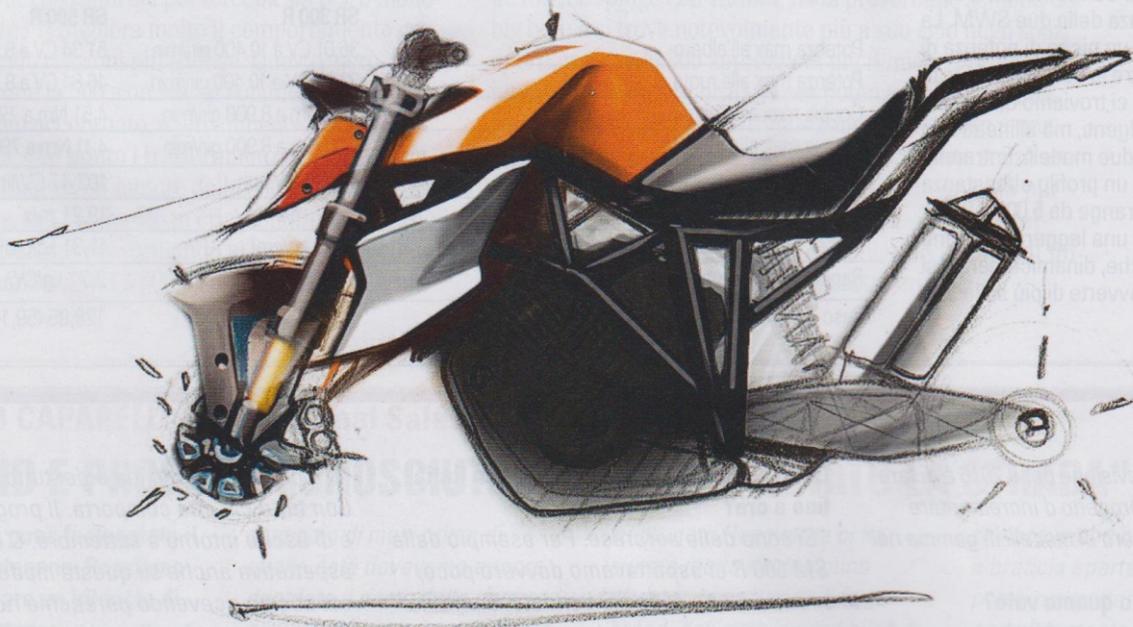


# TUTTO PARTE da un'idea

... ma ci vuole del coraggio. Questa è la base della filosofia di Gerald Kiska, il designer che insieme a Stefan Pierer è artefice dell'evoluzione della KTM, oggi la prima azienda motociclistica europea. Per scoprire i segreti di questo successo siamo andati nel famoso centro di design a Salisburgo e al reparto R&D di Mattighofen, dove le idee prendono forma

di Aldo Ballerini - foto Marco Campelli



**N**el 1990 Gerald Kiska lavorava già con la KTM, aveva vinto una commessa per la gestione del Marchio; nel '91 la gestione passò a Pierer. Fin da allora Kiska ha avuto la piena responsabilità per tutte le moto; nei primi anni c'erano solo pochi modelli offroad e una sola stradale, la Duke, poi la gamma si è estesa ed evoluta molto velocemente, in particolare con l'arrivo del bicilindrico. Verso la metà degli anni '90 Pierer affidò a Kiska anche la comunicazione KTM, e così l'immagine cambiò decisamente impatto: le moto, prima riprese in assetti studi fotografici, vennero infatti mostrate in azioni estremamente grintose, con immagini curate in modo mania-

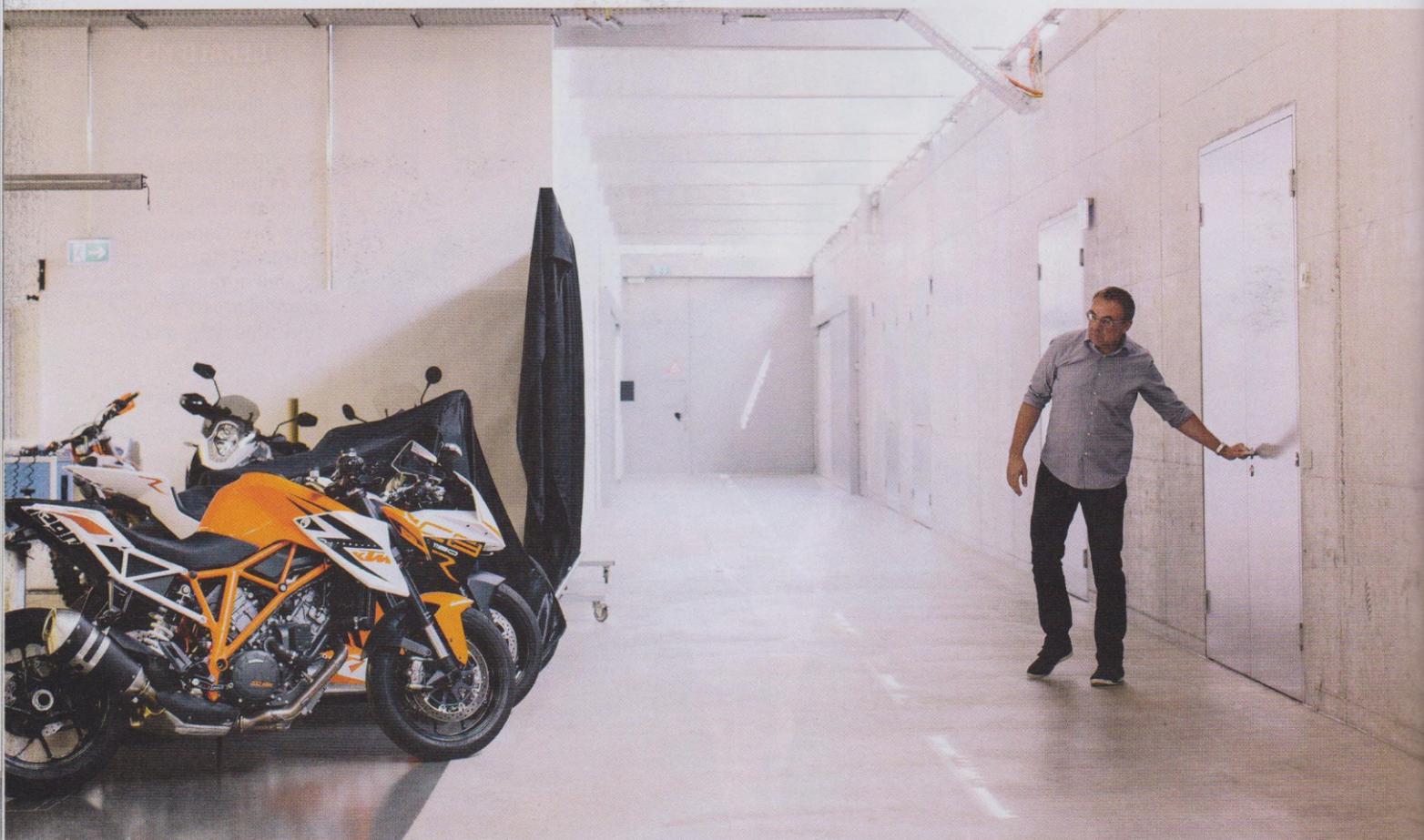
cale, scattate andando a cercare i luoghi più belli del mondo. Identificò l'arancione (Pantone 021) come colore del brand - il giallo, il blu, il rosso, il verde... dice Kiska, erano tutti occupati - adottò lo slogan *Ready to Race*, e oltre alla brochure e ai cataloghi iniziò a curare anche gli stand, i concessionari, il web e la produzione di video. Oggi si può dire che tutto ciò che è visibile di KTM è stato realizzato da Kiska.

Attualmente lo studio di design impiega oltre un terzo dei suoi creativi per KTM e Husqvarna, una bella forza lavoro, pensando che l'organico è di 150 persone provenienti da 28 Paesi del mondo. Con grandi vantaggi: resta comunque un'azienda indipendente, ha 25 anni di storia impor-



**GERALD KISKA**

25 anni di *Designing Desire*, diverse centinaia di clienti, oltre mille progetti sviluppati e implementati. E la trasformazione di una passione in un marchio internazionale, che oggi vanta un organico di 150 creativi provenienti da tutti i Paesi del mondo.



## IL DESIGN MOSTRA CIÒ CHE UNA SOCIETÀ HA DENTRO. PER KTM VALE

tante alle spalle e ha creato più di mille progetti per oltre 200 clienti. L'esperienza in vari settori - idranti MKE, cuffie e microfoni AKG, strumenti ottici Carl Zeiss, sci Kastle, abbigliamento sportivo Salewa, auto elettrica Opel... solo per citarne qualcuno - è importante anche per il mondo delle moto, perché un mondo così aperto e variegato è fonte di tante nuove idee.

I progetti nascono sempre seguendo la filosofia Ready to Race, e si basano su quattro elementi fondamentali: **Purity**, pulizia delle forme, essenzialità, ogni elemento ha una funzione, niente orpelli inutili o gadget; **Performance**, il focus è sem-

pre sulle competizioni, le moto devono offrire tutte le massime prestazioni; **Adventure**, rappresenta un altro aspetto dello spirito del Marchio, quando sali su una KTM ogni viaggio deve avere il sapore di un'avventura; **Extreme**, quando guidi una KTM devi provare il brivido della prestazione estrema, concetto che si trova sempre espresso molto chiaramente nelle immagini dei cataloghi e nei filmati. Per esempio, si pensi al video di presentazione della Superduke 1290, oppure a quello di Robbie Maddison, con la Kappa da fuoristrada che corre sull'acqua (una curiosità: durante le riprese del film ci sono stati 14 ripescaggi...).

### DESIGN A 360 GRADI

Sopra: Gerald Kiska, 56 anni, entra nella officina del suo studio, dove c'è una delle moto più importanti che ha realizzato, la 1290 Super Duke R. Sotto, uno dei primi sketch, nella pagina di destra il modello in clay della versione GT. In questa pagina ci sono anche alcuni esempi delle grafiche KTM prima dell'era Kiska; a destra alcuni oggetti ideati dal suo studio di design, che da soli raccontano la genialità dei suoi creativi.





## L'ARANCIONE: DINAMICITÀ, FORZA E RUMORE (DELLO SCARICO)

### Domenica vinci, lunedì vendi

Le performance sono uno dei pilastri della filosofia KTM, che da sempre è impegnata nelle competizioni a livello mondiale. La vittoria - dice Kiska - non è un optional, e i titoli mondiali vinti, oltre 260 ad oggi, testimoniano l'impegno e la fiducia della Casa nella visibilità conferita dalle competizioni.

Questo concetto coinvolge strettamente la fase di progettazione, dove il design è strettamente legato alla funzione. Per spiegare questo concetto Kiska cita due esempi importanti: il parafango e il codino di una moto da cross, oggetti che all'apparenza sembrano molto semplici. Eppure il primo deve essere protettivo, resistente, leggero e drenante per il fango; il codino, deve anche essere autoportante, in modo da permettere di realizzare un telaietto più corto, quindi leggero, aspetto importante perché in gara la differenza si misura spesso in decimi di secondo.

Poi, ovviamente, c'è anche l'aspetto estetico. Su questo Kiska non ha dubbi: "Sembra impossibile disegnare ogni anno una nuova moto da offroad, ma ogni volta si riesce ad ottenere qualcosa in più. Perché ci sono cose sempre che funzionano perfettamente, ma anche altre che possono essere migliorate. Il progetto di una moto da fuoristrada può sembrare semplice ma non lo è affatto. C'è poca libertà nelle forme, perché le definiamo insieme ai piloti. In fase di progettazione li invitiamo nello studio, li facciamo sedere sui modelli di clay e chiediamo se occorre fare delle modifiche. In genere ce ne sono, perché loro sono super esigenti, quello

è il loro mezzo per il successo, e tutto deve essere perfetto. Poi ci sono aspettative in termini di affidabilità infinite, perché da una offroad ti aspetti possa cadere giù dal decimo piano senza che succeda nulla".

Un esempio importante, che spiega la forza del design e della comunicazione integrata (in questo caso quella digitale), è quello della 1290 Super Duke R. Già l'aspetto parla da solo - il soprannome "the beast", la bestia, gli si addice - e poi c'è stata una fenomenale campagna di lancio sul web, testi, immagini e filmati emozionanti e terrorizzanti al tempo stesso. "Con questo lancio - afferma, a ragione, Kiska - la Super Duke è diventata una leggenda ancor prima di arrivare dai concessionari".

Un altro progetto importante è quello della derivazione "turistica" della Super Duke, la GT. I designer ci fanno capire che è cambiato tutto, non c'è solo un cupolino sulla nuda, ma dietro il nuovo progetto c'è anche una filosofia completamente diversa. Nello studio dove siamo stati accolti, oltre la GT, c'erano le concept Husqvarna, le Vitpilen e Svartpilen 401 dell'EICMA 2014 e la nuova Vitpilen 701 del Salone di Milano dello scorso anno. Testimoniano non solo la creatività di Kiska, ma anche la capacità di interpretare concetti molto diversi. Dietro le moto un pannello grafico racconta i due mondi: KTM, il fuoco, da una parte e Husqvarna, il ghiaccio, dall'altra. Sono rappresentati i colori, i loghi, le grafiche, le font, le filosofie dei due Marchi. Tu resti lì a guardare questo spettacolo a bocca aperta, ed è allora che capisci la forza di questo magico connubio.



## La ricerca è alla base del successo

Negli ultimi 10 anni la KTM è stata protagonista di uno sviluppo eccezionale, ed è riuscita a centrare l'obiettivo di diventare il produttore di maggior successo in Europa. Quindi tutto procede come i piani di Stefan Pierer, che ha dichiarato: la KTM diventerà il più grande produttore di moto sportive a livello mondiale - visto come sono andate le cose fin qui, c'è da crederci. Questa espansione è stata così rapida che la realtà oggi supera il concetto che abbiamo di questa azienda. I reparti produttivi dei veicoli e dei motori, i magazzini, le collaborazioni con i partner tecnologici e - in particolare - l'attività di ricerca e sviluppo, sono cresciuti in modo esponenziale, e per farci toccare con mano la nuova realtà dell'Azienda austriaca ci trasferiamo da Salisburgo a Mattighofen, per vedere come è cresciuto il reparto produttivo e l'R&D.

Come ha affermato Hubert Trunkenpolz (intervista in questo servizio), oggi l'attività di ricerca e sviluppo è fondamentale, infatti in questi anni il reparto R&D è stato oggetto di una crescita esponenziale delle risorse assegnate. Nel 1999 è stato trasferito in una sede di 8.500 mq (situato di fronte alla produzione); nel 2014 è stato aggiunto un piano, arrivando agli attuali 10.600 mq. Qui sono impiegate 396 persone, assegnate a 4 divisioni, offroad, strada, motore, componenti; attualmente sono attivi 71 progetti, che riguardano i telai, i motori e concetti generali di sviluppo.

Ci sono 13 sale prova motori (il costo è di circa un milione di euro ognuna), usate per i primi test di collaudo delle nuove unità (anche elettriche), per la messa a punto della termodinamica, del sistema di raffreddamento, delle mappe delle centraline e per il controllo delle emissioni. In ulteriori sa-

le si analizzano le fonti di emissione del rumore e la distribuzione e la natura delle vibrazioni.

Nei due dipartimenti strada e fuoristrada oggi sono impegnati otto team, che lavorano su progetti che riguardano la meccanica, la termodinamica e gli scarichi di otto piattaforme (a due e a quattro tempi) con cilindrata, potenza variabili, a seconda del tipo di veicolo che andranno ad equipaggiare.

Altri test ancora sono eseguiti per verificare la resistenza di tutti i componenti della moto, telaio, sovrastrutture, borse e dei vari accessori, piazzando la moto, o la parte da collaudare, su appositi banchi muniti di sistemi che simulano le sollecitazioni che si generano durante la guida su strada.

## STABILIMENTI MODELLO

In questa foto, la sede dell'R&D, alla quale sono state assegnate risorse sempre più importanti. Sotto: lo stabilimento produttivo KTM, dove nascono le offroad e le moto di maggiore cilindrata.



## NASCE NELL'OFFROAD, VINCE SU STRADA

Nella foto in bianco e nero: l'assemblaggio motori nel 1972. Da allora sono cambiate tante cose, la produzione attuale ha raggiunto le 180.000 unità, il fatturato è salito a oltre un miliardo di euro ed è salita pure l'importanza delle moto da strada. Solo qualche anno rappresentavano una timida presenza in gamma, oggi valgono il 65% del fatturato. Una parte importante è dovuta alle piccole cilindrate, Duke ed RC, realizzate in India dalla Bajaj.



## READY TO RACE. MA OGGI C'È ATTENZIONE A UN PUBBLICO PIÙ AMPIO

### Lo sviluppo dei componenti

Lo staff della divisione dello sviluppo dei componenti è il più vasto, si occupa degli impianti elettrici, dell'elettronica, della progettazione e del collaudo delle singole parti, come le sospensioni, freni, cerchi, e i vari accessori di metallo o di materiale plastico. Dopo la progettazione si passa alla realizzazione dei prototipi e alle prove di resistenza alla fatica, infine ai test sulla moto. Ci sono esperti di progettazione per ogni componente, così si può contare su un notevole know-how per ogni singolo particolare. Sempre nell'R&D c'è un reparto che allestisce i mezzi per il collaudo su strada. Queste moto-laboratorio vengono letteralmente riempite di vari sensori e telecamere; tanto per far comprendere la complessità dei rilevamenti, citiamo un esempio: durante la visita abbiamo visto una enduro pronta per il test con 64 sensori montati da ogni parte. Oltre alla difficoltà tecnica, occorre sapere come e dove metterli, per raccogliere dati utili ed esenti da errori di misurazione, occorre anche posizionare questi rilevatori in modo da allestire una moto guidabile, cioè le apparecchiature installate non devono assolutamente disturbare il pilota, che deve andare al massimo delle sue possibilità.

Le moto stradali motorizzate LC8, quelle della serie Adventure e Super Duke, e le Duke 390 e 690, hanno superato test di durata di 100.000 km, sia nelle normali condizioni di uso, sia in quelle meno ortodosse (impegnate, traversi, burnout, salti, anche in coppia...); le moto da fuoristrada hanno superato sessioni di prove di almeno 100 ore eseguite a ritmo di gara.

### Non è un'azienda di assemblaggio

Uno degli elementi che distinguono le KTM è la volontà di sviluppare ogni componente, sia in proprio, negli stabilimenti di Mattighofen, sia con la collaborazione di partner strettamente legati, con i quali è pesantemente coinvolta dalla nascita delle idee nella progettazione, costruzione e collaudo. Tra queste citiamo la consociata WP - che realizza sospensioni, scarichi, radiatori e telai - e BOSCH. La strettissima partnership con quest'ultima ha portato alla realizzazione di numerosi prodotti, tra cui spiccano l'ABS con funzione cornering e il C-ABS, sistema di frenata distribuita con antibloccaggio, cornering e ottimizzazione della potenza frenante sugli assi, un sistema che limita la tendenza al raddrizzamento in frenata e quindi permette di mantenere la traiettoria.

In questo processo le competizioni rappresentano la spina dorsale di KTM. In ogni progetto che potrà anche essere impiegato nelle gare, l'obiettivo è sempre la massima prestazione. Questo impegno è essenziale per due cose: accumulare esperienza che poi verrà travasata nella produzione; creare l'immagine di un marchio forte, vincente. Concetto, come abbiamo visto, ribadito anche da Kiska. L'immagine, le storie che si possono raccontare, sono essenziali per vincere sul mercato, ma senza risultati tangibili non bastano. Ecco perché le moto di serie non hanno solo un'immagine sportiva, ma hanno anche prestazioni ai vertici; a questo si aggiungono i successi KTM nelle gare cross, rally e Moto3, e oggi si punta anche alla MotoGP.





**HUBERT TRUNKENPOLZ - Membro del comitato esecutivo KTM AG**

## CON IL MARCHIO KTM SOLO MOTO DA "COMPETIZIONE"

In questi ultimi anni il centro di ricerca e sviluppo KTM è stato curato in modo particolare dal management, che ha assegnato spazi, tecnici e importanti risorse. Hubert Trunkenpolz, della famiglia che ha costituito il marchio austriaco (è la T di KTM), è membro del comitato esecutivo della KTM AG, e responsabile per le vendite, il marketing e il servizio clienti. Lui ci spiega perché:

*Oggi la competizione è forte, le Case giapponesi sono sempre più attive con nuovi modelli e marketing. In questa situazione l'innovazione deve diventare sempre più rapida, ed è per questo che abbiamo curato in modo particolare il reparto R&D.*

**L'impegno in MotoGP porterà delle grandi novità anche nella produzione di serie?**

*Abbiamo una grande tradizione nelle competizioni, a partire dall'offroad, la Moto3 ci dà molta visibilità e la MotoGP ce ne darà ancora di più. Ci saranno certamente dei travasi di tecnologia, nella produzione di serie, ma non ci sarà una svolta.*

**La MotoGP potrebbe dare un impulso nell'elettronica.**

*L'elettronica delle moto di serie è molto diversa e anche più complessa di quella da competizione, senza contare che il nuovo regolamento impone dei limiti al software. In ogni caso non è nostra intenzione investire milioni di euro in questo settore, perché il nostro obiettivo è realizzare delle moto che si guidino bene anche senza elettronica, e poi aggiungerla per aumentare le prestazioni e, nel caso delle moto di serie, il comfort e la sicurezza.*

**Arriverà una sportiva derivata dalla MotoGP?**

*No, perché non riteniamo che sia corretto vendere moto che possano circolare su strada con 240 CV e che superano i 300 km/h; valuteremo però una versione top per uso esclusivo in pista.*

**I giapponesi sono presenti in tutti i settori, sportivo, adventure, custom e scooter, seguirete la loro strategia per crescere ulteriormente?**

*No, non tradiremo la nostra filosofia Ready to Race, non vogliamo distruggere il brand, e non ci saranno mai custom e scooter KTM. Questo può essere un limite in diversi aspetti, ma oggi non tanto per i numeri di vendita, poiché ci rivolgeremo ai mercati emergenti. Per quanto riguarda altri segmenti li esploreremo con il nostro secondo marchio, Husqvarna, con il quale possiamo fare qualsiasi cosa, perché ha una storia molto ricca e variegata. Ci siamo già mossi in questa direzione.*

**Husqvarna non si sovrappone a KTM?**

*Non vogliamo certo che Husqvarna rubi dei clienti KTM, e per questo cerchiamo di differenziare i due Marchi, anche se entrambi fanno offroad. Oggi siamo ancora nella fase iniziale, quindi si sfrutta la stessa tecnologia, ma in futuro Husqvarna si allontanerà, usando solo il know-how KTM di base, e in modo diverso. Oggi sia nell'R&D che nello studio di design Kiska, si lavora in modo indipendente sui due marchi, con squadre separate e composte da diverse persone, ingegneri, tecnici e designer. Questa divisione è tanto più importante in fase creativa, dove si dà l'imprinting al progetto; in questa fase non è possibile impegnare una parte della giornata in una direzione e quindi in un'altra completamente diversa.*

**Vi interessa la propulsione elettrica? Realizzare una moto stradale con questo motore?**

*Al 100%. Abbiamo già sviluppato la Freeride, che al momento ritengo sia la offroad a trazione elettrica più avanzata in commercio. Andremo avanti con la ricerca, anche se oggi gli investimenti sono importanti e non garantiscono un ritorno a breve. Per quanto riguarda una stradale posso immaginarla più adatta al marchio Husqvarna.*

**E per le cilindrata intermedie, 800 cc, che programmi ci sono?**

*Oggi non è più un segreto, stiamo lavorando su una moto di 800 cc che uscirà in due versioni, adventure e naked. Al momento posso dire solo che non sarà monocilindrica.*



## L'ultimo progetto

Il 2015 è stato un anno record per la KTM, che si conclude con la presentazione di un nuovo modello, la 1290 Super Duke GT. Oggi è la stradale di riferimento della gamma, che comunque non sarà mai completata da una turistica di taglio classico (come la BMW R 1200 RT, tanto per citare un classico), categoria che non appartiene alla filosofia del Marchio; il concetto KTM di viaggio sulla lunga distanza è rappresentato dalla 1290 Super Adventure. La base tecnica è quella della versione nuda, ma ci sono state numerose modifiche, sia alla linea, che è stata ammorbidita per avvicinarsi al concetto di granturismo, sia alla tecnica, per adattare il motore e la ciclistica alla nuova destinazione. L'obiettivo del progetto è stato quello di realizzare una moto che ampli le possibilità offerte dalla versione naked, un modello che permetta di guidare al meglio in ogni situazione, sulle strade di montagna, in autostrada e anche in pista. La Casa stessa dichiara che da questo punto di vista la GT è superiore alla R, in quanto permette di fare le stesse cose ma guidando anche per ore senza stancare.

In tema di ergonomia oltre alla protezione aerodinamica si segnalano cambiamenti anche la posizione di guida, ed è stato ridisegnato il posto del passeggero per un maggiore comfort. Altre modifiche importanti, e un passo avanti nella tecnica, è dovuto alle sospensioni e all'elettronica: arrivano le WP semiattive di seconda generazione, c'è il C-ABS (con funzione cornering e controllo della distribuzione della frenata sugli assi) e, novità, arriva il cambio elettronico. Il resto è stato ulteriormente modificato, i CV sono 172 e la coppia di 144 Nm ha una schiena robustissima.

In futuro sappiamo che arriveranno le due medie cilindrate in versione adventure e naked, equipaggiate con un bicilindrico parallelo. Architettura scelta non tanto per una questione economica, essendo più semplice da realizzare rispetto un bicilindrico a V, ma perché permette di disegnare una moto con sella più bassa, quindi adatta ad un pubblico più vasto, sempre però Ready to Race e con componentistica di qualità. Ovviamente non sarà tutto qui. Da Kiska abbiamo notato varie moto coperte da un telo nero. È vero che il designer austriaco non lavora solo per KTM, ma non ha tanti clienti nelle due ruote. Prepariamoci a delle belle sorprese... **M**

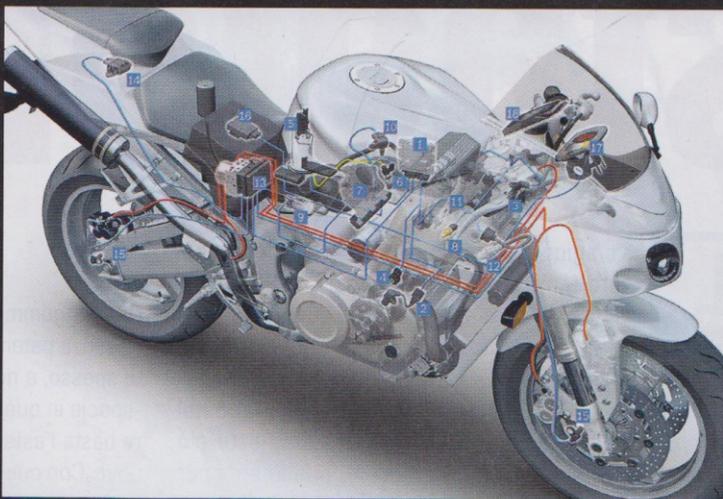
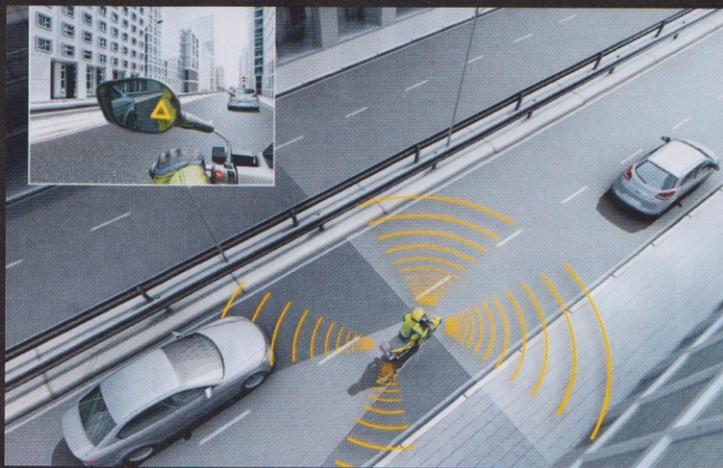


Lo stabilimento WP, dove oltre alle sospensioni vengono prodotti telai, impianti di scarico e radiatori.

## LA PARTNERSHIP CON BOSCH

### UN SENSORE TI GUARDA ALLE SPALLE

Il primo progetto importante con BOSCH risale al 2006, con la fornitura dell'ABS, installato sulla 990 Adventure. Nel 2012 sulla 1190 Adventure e Adventure R vengono montati l'ABS con mappa offroad e il controllo di trazione; l'anno successivo, nasce l'MSC, sistema di sicurezza integrato con l'ABS cornering. Nel 2014 arrivano un nuovo controllo di trazione e l'Hill Hold Control, sistema di ausilio che frena la moto per facilitare le partenze in salita. La collaborazione con BOSCH continua ancora oggi, e in questa immagine si vede quanta tecnologia elettronica la Casa tedesca fornisce a KTM. Un progetto futuro è il Side View Assist, (dispositivo già visto sullo scooter BMW C 650 GT) un sistema che utilizzando una serie di sensori ad ultrasuoni segnala, senza intervenire nella guida, la presenza di veicolo nella parte cieca del retrovisore.



### TUTTA L'ELETTRONICA PRODOTTA DA BOSCH

1) centralina; 2) sensore cambio; 3) sensore albero a camma; 4) sensore battito in testa; 5) pompa della benzina e regolatore di pressione; 6) iniettore; 7) acceleratore elettronico; 8) sensore di temperatura; 9) valvola di sfianto; 10) sensore di pressione e temperatura; 11) candela; 12) sonda lambda; 13) Centralina MSC; 14) piattaforma inerziale; 15) sensore di velocità ruota; 16) unità di controllo connessioni; 17) unità di connessione integrata moto-smartphone; 18) smartphone.