

CAGIVA Mondiale

L'ANNO MIGLIORE DI CAGIVA NEL CROSS LO FACCIAMO CORRISPONDERE AL 1986 QUANDO CON TRE PILOTI FACEMMO PRIMO E SECONDO NEL MONDIALE. IN QUELLA STAGIONE AV EVAMO UNA MOTO DAVVERO SUPERIORE ALLA AVVERSARIE

ANNO 1985,
Team Cagiva Corse
Campione del Mondo.
Da sinistra: Paolo
Lucchina, Pierantonio
Speroni, Franco
Brusco, Dario Tremea,
Jan Witteveen,
Massimo Castelli,
Ruggero Bianchi ed



Edoardo Castelli. Nel gruppo all'epoca anche Massimiliano Cremonesi, Mauro Nocchioli (meccanico di Maddii), Kari Silvaast (con Vehkonen) e Maurizio Mascheroni.



Voglio sperare che in Italia conosciate tutti molto bene ciò che fu e realizzò Cagiva. Il marchio ha radici nella tradizione motoristica varesina, in particolare nella Aermacchi dove negli anni '70 arrivarono gli statunitensi di Harley Davidson (corsi e ricorsi...) cui, nel 1978, subentrò la famiglia Castiglioni. Molto in sintesi, Cagiva fu la prima Casa italiana a vincere un Mondiale Cross.

Ebbi la fortuna di far parte di quella grande Azienda. Da competitor (dal '79 fui in Gilera) sapevo certamente di Cagiva e dei suoi titolari ma l'incontro risale al GP di Monza dell'anno 1983, a fine aprile. Avvenne per caso, un po' saturo di Gilera, andai a vedere la gara e accettai l'invito di Claudio (con lui c'era Roberto Azzalin) di visitare la sua Azienda. La differenza era palpabile: dove ero io, eravamo come, passatemi il termine, statalizzati, dall'altra invece c'erano i titolari con la loro passionaccia, in fabbrica tutti i giorni. Decisi in fretta, "il signor Claudio" (era così per tutti) mi diede una mano con le penali legate alla rescissione del contratto e mi aiutò pure a trovare casa per me e famiglia, dopo un periodo in affitto, a Bodio Lomnago. Claudio era gasatissimo delle gare e delle moto sportive, fin troppo appassionato, Gianfranco si occupava degli affari. In Azienda, a Schiranna, c'era una atmosfera particolare, decidevi in fretta; era tutto molto trasparente, avevo un rapporto di consulenza ma, a differenza di prima, nessuno degli "strutturati" cercava di segare le gambe alla mia sedia, c'era, come Direttore Generale, Marco Lazzati, ma rispondevo a Claudio Castiglioni. La sua passione per le moto da velocità ci lasciava molto liberi, si interessava a noi ma non come ai colleghi della pista; poi aveva una passione per l'estetica, amava confrontarsi con gli addetti del Centro Stile. Gianfranco era diverso. Una volta mi disse: 'se ti vedo passare un'altra volta il cancello dello stabilimento con quella moto lì - la mia Honda 500 Turbo - te la butto nel lago', e fece in modo che avessi una Elefant; Claudio successivamente, nonostante i miei timori, volle che la portassi in Azienda perché era curioso di quel-

la moto tecnicamente speciale. Altra annotazione, coi Castiglioni all'epoca il concetto di budget non c'era; me lo davo da me (non spendemmo mai come centro di costo, oltre un miliardo di lire a stagione, pochissimo...) per la mia forma mentale e per l'organizzazione nostra interna, dopodiché, di fronte a un'esigenza non c'era problema. Mi capitò nei mesi successivi di fare parola di questa positività coi miei ex colleghi di Gilera e finì che un pilota, Maddii, e il responsabile stampa, Carlo Pernat, approdarono a loro volta in Cagiva.

► Due Mondiali individuali e tre Mondiali Costruttori

L'incarico, pur con poco tempo a disposizione (arrivai a Schiranna a inizio luglio 1983), fu di migliorare le WMX produzione '84 con cui erano allestite la 125 racing di Barozzi (senza valvola sullo scarico) e la 190; parallelamente bisognava sviluppare la nuova 125 col motore "Piccolo" che sarebbe poi stata la nostra moto del Mondiale. Ingaggiato Corrado Maddii ex Gilera, lavorammo molto con lui sulla ciclistica arrivando a darci soddisfatti dopo la quinta release di telaio, facemmo un buon team tanto che, come sapete, il risultato 1984 avrebbe potuto essere più generoso del secondo posto se Maddii non fosse incappato nel noto incidente in prova (frattura gamba) che gli impedì di difendere il vantaggio di 30 punti su Rinaldi all'ultima gara. Il titolo arrivò nell'85. Si faceva il Mondiale con Maddii e Vehkonen, avevamo l'avversario più ostico in Stribbos con la Honda. Riferito a lui c'è l'episodio che secondo me segnò per Cagiva l'affermazione internazionale come Costruttore di rango, la FIM infatti ribaltò a nostro favore una decisione precedentemente a favore Honda, Dave in Germania aveva usato moto diverse ma in sede di GP non era stato squalificato, la penalizzazione e la cancellazione di punti conquistati venne inflitta successivamente, alla vigilia della trasferta in Sudamerica. Eravamo Azienda ed eravamo squadra: ci preparammo per le ga-

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN

NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

re di Argentina (Salta, 1.200 metri sul mare) e Brasile facendo la messa a punto in un crossdromo in quota (in zona Abetone, altitudine circa 900 metri) per simulare le condizioni che avremmo trovato in particolare a Salta, poi con l'appoggio di Agrale e Zanella, costruttori sudamericani partner di Cagiva, trovammo modo di spedire laggiù un po' della nostra solita Agip del Mondiale, e tutto fu utile a vincere gare e titolo, Vehkonen primo, Maddii terzo. A Belo Horizonte fu uno spettacolo indimenticabile, c'erano oltre 60.000 spettatori!

► 1986: meno potenza

Facemmo festa a Pekka per un paio di giorni in Brasile e si fece festa successivamente in Azienda, all'epoca nessuno di noi aveva in contratto un premio per un risultato del genere, Claudio Castiglioni però era un uomo che sapeva come trattare le persone, e credo abbia fatto in modo che ciascuno fosse gratificato. Dal mio punto di vista, nonostante la Corona, la 125 di quell'anno non fu la migliore WMX mai realizzata al Reparto Corse, aveva 37 cavalli con una erogazione spostata agli alti regimi, Pekka ci mise molto del suo per vincere, fortunatamente era capace di gestire quel tipo di prestazione. Che la mo-

ka aveva mono Ohlins con forcella Ohlins e poi un mix Ohlins-giapponese; "il Conte" aveva forcella e mono Marzocchi con qualche episodio col mono Ohlins. Secondo me la nostra moto dell'86 ebbe un gran ruolo per il titolo Mondiale di Strijbos, l'olandese era forte, ma la moto la più efficace mai realizzata. L'87 dal punto di vista sportivo ci vide schierati nuovamente con Strijbos e Contini nella 125 e con Vehkonen e Van Doorn nella 250, idem l'88.

► Nuovo motore 250

La novità di fine '86 che andò a segnare la storia Cagiva e di tutto il Gruppo fu l'acquisizione del brand Husqvarna. Le moto delle corse, primo effetto, in ossequio alla nuova strategia, divennero bianche. Lavorammo con materiali svedesi con le 4T enduro e con materiali Cagiva tra le 2T cross enduro. Su queste moto trovò spazio il motore 250 cc. "Grande" che facemmo dal 1986, dove lavorarono i progettisti Luigi Botta ed Egisto Cataldi (motorista) che fu uno dei riferimenti di tutto il nostro gruppo di lavoro. Quel duemmetto era un po' più dimensionato rispetto al "Piccolo", aveva alesaggio e corsa di 70 x 64 mm, poteva ospitare un cambio sei rapporti, era pro-

[Un posto **AL SOLE**]

Il mio periodo in Cagiva coincise con l'affermazione della Casa

Varesina nel motocross internazionale. Nella classe 125 spezzammo

la storica egemonia Suzuki: nel Mondiale, anche contro i giapponesi

di Yamaha e Honda, riuscimmo a ritagliarci il nostro spazio tra i grandi del Cross

to fosse forte tuttavia è fuori discussione e lo testimoniò Dave Strijbos venendo da noi. Nel 1986 mettemmo in campo Vehkonen, Strijbos e Contini; a Corrado proponemmo di correre il Mondiale 250 per portare avanti il progetto di quella moto, ma non gli parve la miglior chance e andò via per rimanere nella 125. L'avevamo abbozzata tra '84 e '85 derivandola dal motore "Piccolo" per avere intercambiabilità sul telaio, aveva corsa corta di (71,5 x 60, più lunga non potevi) e cambio cinque rapporti (la sesta non ci stava); l'avevamo sviluppata con Manzo e finì che la affidammo nell'86 a Jeremy Whatley, approdato a Cagiva tramite l'importatore inglese.

Accanto a quella 250, nell'86 avemmo la nostra migliore 125 di sempre che era pure la migliore di tutto il Mondiale. Scendemmo a 35 cavalli e passammo i 13.000 giri (sempre alesaggio corsa 56x50,6; sperimentammo brevemente l'accoppiata 54x54 che non diede vantaggi, quindi continuammo così); cambiammo lunghezza biella, airbox, facemmo un lavoro buonissimo. Usammo un mix di sospensioni diverse, Strijbos era tutto WP; Pek-

gettato per poter arrivare a 500 cc., ne facemmo una versione di 351 cc, a livello di produzione di serie è stato sulle varie Husqvarna fino a tutta l'epoca BMW. Nell'88 Strijbos fu secondo nel Mondiale vinto da Bayle; probabilmente avremmo potuto rimanere a battaglia e forse a vincere un qualche altro Mondiale, senonché a fine stagione ci fu la decisione di smettere col cross. Vehkonen che aveva contratto in scadenza venne lasciato a casa, e a Strijbos venne rescisso il contratto. Quanto a me, chiesi a inizio '89 di passare alle corse velocità; il rifiuto dell'Azienda arrivò pochi giorni prima di ricevere una certa visita da un certo personaggio che venne a chiedermi se mai avessi avuto piacere di andare in Aprilia...

Giusto ricordare che col nuovo lavoro ci fu un collegamento di carattere diciamo, tecnico, tra '87 e '88 facemmo vari test con la geometria del forcellone e della sospensione per verificare i cambiamenti sul tiro catena, argomenti all'ordine del giorno anche in velocità.

IO PENSO CHE...

“La scelta dei fratelli Castiglioni di abbandonare il marchio Cagiva nel fuoristrada a vantaggio di Husqvarna credo sia stata dettata da una precedente esperienza negativa. Quando immaginarono di rafforzare il loro marchio adottando il motore Ducati Pantah, la cosa non funzionò, le Ala col motore bolognese non ottennero l'effetto sperato e non vennero nemmeno ritenute interessanti dagli appassionati Ducati ai quali il mix non andò a genio. Come risultato, acquisita l'attività Ducati, vi fu un cambiamento di strategia che venne esteso anche al fuoristrada, Husqvarna aveva tutta la sua storia nell'off-road e per questo avrebbe dovuto rappresentare il Gruppo nelle varie discipline del fuoristrada fagocitando tutto quanto costruito fino ad allora.”

CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**

