

# Viva Cagiva!

Nel 1985 la Casa varesina vince il Mondiale Cross 125 con il finlandese Pekka Vehkonen, interrompendo l'egemonia Suzuki nella ottavo di litro che durava da dieci anni. Le tappe di avvicinamento al successo, il bis nel 1986 con l'olandese Dave Strijbos e l'abbandono improvviso del Cross alla fine del 1988 nel racconto del progettista delle moto iridate, l'ingegner Jan Witteveen



La prima uscita della WMX 125 Cross (in basso) è a Montevarchi, nella prova inaugurale del Campionato italiano 1979 disputata l'11 marzo sul circuito Miravalle con Renato Zocchi. Come si può notare dalla foto, la WMX è poco più di un prototipo, il cui motore è stato sviluppato sulla base di un precedente monocilindrico raffreddato ad aria. Il radiatore dell'acqua è montato dietro la tabella portanumero ed è fissato alle piastre di sterzo e agli steli della forcella, mentre la pompa dell'acqua - esterna al basamento - viene azionata dall'albero motore. Gli ammortizzatori sono gli americani Fox ad aria. Zocchi, Campione italiano Cadetti 125 nel 1976 con l'Aspes e al debutto fra i Seniores, a Montevarchi conquista un quarto ed un terzo posto di manche. Nel 1979 la nuova Cagiva fa anche il suo esordio iridato, sempre con Zocchi che vediamo in azione sulla pista sabbiosa di Mill, il 15 maggio in occasione del GP d'Olanda, terza prova del Mondiale di quell'anno. La settimana dopo sul tracciato a lui più familiare di Esanatoglia, durante il GP d'Italia, conquista i primi punti iridati, grazie ad un settimo e ad un sesto posto di manche.



● Nel 2018 il marchio Cagiva ha compiuto quarant'anni. Era infatti l'autunno del 1978 quando Claudio e Gianfranco Castiglioni rilevarono dalla AMF Harley-Davidson gli stabilimenti ex Aermacchi alla Schiranna sulle rive del lago di Varese, riprendendo la produzione di motociclette H-D, interrotta da alcuni mesi, utilizzando però il nome Cagiva - acronimo di Castiglioni Giovanni Varese - lo stesso della

fabbrica di minuterie metalliche di famiglia. I fratelli Castiglioni erano dei grandi appassionati di motociclismo, ma soprattutto amavano le corse in modo viscerale. Nell'anno del loro debutto nell'industria motociclistica avevano anche fatto correre Marco Lucchinelli nel Mondiale 500, in sella a una Suzuki 500 rilevata dal fallimento del Team Life di cui erano stati uno degli sponsor nell'ultimo anno di attività. Ma con la Cagiva Claudio e Gianfranco alzano prepotentemente l'asticella, proponendosi non soltanto come nuova forza del motociclismo nazionale - "Cagiva. La moto italiana" è il loro primo e fortunato slogan - ma anche come inedito riferimento sportivo grazie all'eredità del Reparto corse Harley-Davidson, vincitore con Walter Willa negli anni Settanta di quattro titoli iridati tra 250 e 350. Il legame fra la Casa varesina e le competizioni è quindi fortissimo fin dalla nascita e vedrà impegnati i vulcanici fratelli su più fronti: Velocità, Cross e, in un secondo tempo, anche Parigi-Dakar e altri raid africani. Conquistare il titolo iridato della classe 500 è il loro sogno nel cassetto. Inseguito con tenacia, ma purtroppo mai raggiunto, né tantomeno sfiorato. Nean-

che nel 1994, l'ultima stagione che ha visto la partecipazione della Cagiva al Mondiale della mezzo litro, quando l'americano John Kocinski ha chiuso in terza posizione con la splendida C594 il Campionato vinto da Michael Doohan in sella alla Honda NSR.

Diverso invece il discorso per il Cross, dove a metà degli anni Ottanta il Team Cagiva è stato il riferimento della classe 125, vincendo due Mondiali piloti (nel biennio 1985-1986) con il finlandese Pekka Vehkonen e l'olandese Dave Strijbos e tre titoli Costruttori consecutivi (1985-1986-1987), ma perdendone per un soffio altri due nel 1987 e 1988 con Strijbos e uno nel 1984 con Corrado Maddii.

A differenza di quanto accaduto nel Mondiale GP - dove per vedere il primo podio, con Randy

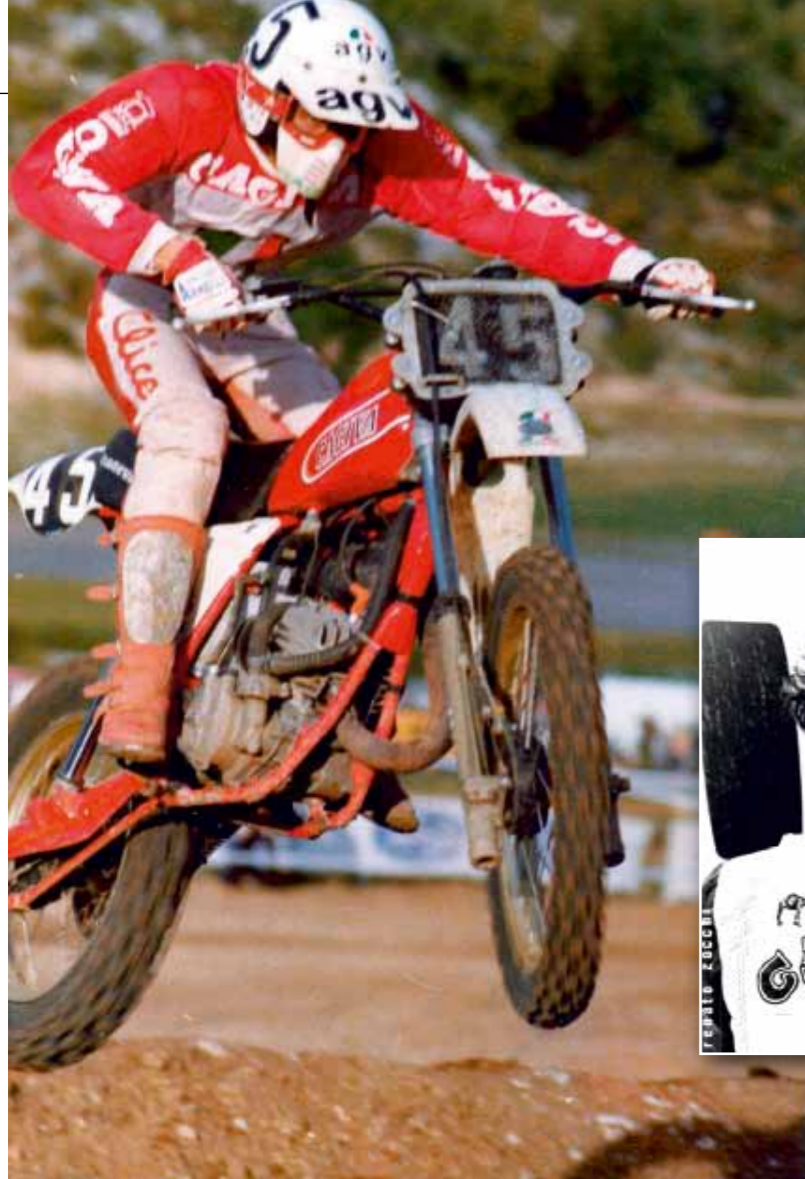
Mamola in Belgio nel 1988, bisogna attendere otto anni e per la prima vittoria, con Eddie Lawson in Ungheria nel 1992, quasi dodici - l'ascesa nel fuoristrada è rapida ed entusiasmante. La Cagiva si affaccia sulla scena del Mondiale Cross nel 1979 con Renato Zocchi - Campione italiano Cadetti 125 due anni prima con l'Aspes - chiamato a guidare una monocilindrica a due tempi di 125 cc raffreddata ad acqua, frutto di un nuovo progetto al quale ha lavorato il tecnico tedesco Peter Dürr, uno dei migliori specialisti nella preparazione dei motori a due tempi, già in forze all'Aermacchi ai tempi della Aletta 125 negli anni Sessanta.

Sulla scena iridata del 1979 la moto da battere è la Suzuki RM, che domina la 125 da quando si è disputata la prima edizione del Mondiale

Il raffreddamento a liquido viene introdotto nella seconda metà degli anni Settanta per contrastare il calo di potenza e prestazioni alla distanza che affligge i motori raffreddati ad aria nel corso delle manche di un GP (che all'epoca duravano 40 minuti più due giri) e scongiurare così pericolosi grippaggi. Nonostante il peso maggiore di un motore raffreddato a liquido e l'assorbimento di potenza dovuto alla presenza della pompa dell'acqua. Il motore è ovviamente la parte della nuova Cagiva da Cross a ricevere le maggiori attenzioni, ma anche la ciclistica viene continuamente aggiornata. In occasione della gara di Esanatoglia nel 1979 sono provati degli ammortizzatori posteriori Corte & Cosso, in sostituzione dei Fox. Zocchi e la Cagiva sono fra i pochi ad utilizzare quell'anno pneumatici Metzeler.







## CAGIVA WMX CROSS 125

e che schiera il Campione del mondo in carica Akira Watanabe assieme ad Harry Everts. Zocchi e la Cagiva fanno parte di una nutrita pattuglia tricolore che in quella stagione partecipa timidamente al Mondiale disputando qualche GP - Perfini e Nani (Gilera), Maddii (Aprilia), Rinaldi (TGM), Bessone (Beta), Andreani, Magarotto, Picco e Curradi (Simonini), Rustignoli (Ancillotti) - suscitando un grande interesse fra gli addetti ai lavori perché è l'unica, assieme alla Yamaha YZ ufficiale di Gaston Rahier, a vantare il raffreddamento a liquido.



Renato Zocchi in volo con la WMX 125 nell'ultima prova di Campionato italiano del 1979, disputata il 14 ottobre sul crossodromo di Prati di Stroncone, in provincia di Terni, dove si aggiudica entrambe le manche. Un mese prima a Laveno Mombello (VA), nella quarta prova dell'Italiano, Zocchi (che qui a sinistra vediamo in un bel primo piano), aveva vinto per la prima volta con la Cagiva, suscitando l'interesse della stampa: "Galoppata vincente di Zocchi - scrive *Motociclismo* - che conduce dal primo all'ultimo giro, allungando progressivamente il vantaggio e facendo corsa a sè."

Una soluzione tecnica che nel giro di pochi mesi verrà adottata anche da quasi tutte le altre Case impegnate nel Mondiale, ma che all'inizio della stagione colloca la monocilindrica varesina all'avanguardia della tecnica. L'esordio della moto, battezzata WMX, è sorprendente: Zocchi è quarto e terzo nella prima gara dell'Italiano, disputata a marzo a Montevarchi. Poi il cammino è costellato dai ritiri, come è giusto che sia per un progetto nato da poco e con un budget limitato a disposizione. A Giavera del Montello nel mese di marzo, seconda prova del Campionato nazionale, Zocchi si ferma in entrambe le manche per la rottura del radiatore, mentre a Fermo (terzo appuntamento dell'Italiano) e a Tržic in Jugoslavia (settimo GP del Mondiale) è il cambio ad alzare bandiera bianca. Ma da metà stagione in avanti la WMX non perde più un colpo. Arrivano così i primi punti iridati e le vittorie nel Campionato italiano al punto che, dopo il GP d'Olanda disputato a Mill, i giornalisti scrivono: "Zocchi e la Cagiva sono la rivelazione di questo Campionato del Mondo 1979. Combattivo e tenace lui, competitiva ed efficiente la moto". Grande è però il rammarico di Zocchi che, do-

## Caratteristiche tecniche (1979)

**Motore:** monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Testa e cilindro alettati in lega leggera. Cilindro cromato e carter motore in magnesio. Alesaggio per corsa 56x50,6 mm. Cilindrata 124,63 cc. Potenza max (alla ruota) 26 CV a 10.800 giri.  
**Accensione:** elettronica Dansi o Hitachi.  
**Alimentazione:** carburatore Dell'Orto PHSB 34 HS o PHSB 36 HS da 36 mm.  
**Frizione:** multidisco in bagno d'olio.  
**Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena.  
**Cambio:** a sei rapporti ad innesti frontali.

**Telaio:** monotrave sdoppiato in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno.  
**Sospensioni:** anteriore forcella Ceriani a perno avanzato o Corte & Cosso, escursione ruota 250 mm; posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori Koni regolabili nel precario molla (escursione 320 mm) o Fox a gas (escursione 310 mm).  
**Freni:** anteriore e posteriore a tamburo a camma semplice con piatto e leveraggi in lega leggera.  
**Ruote:** a raggi con cerchi in lega leggera, anteriore 1.60- 21", posteriore 2.15-18".  
**Dimensioni (in mm) e peso:** nd, peso a vuoto 83,5 kg.

po aver chiuso l'Italiano in seconda posizione alle spalle di Nani con la Gilera, dichiara in un'intervista: "È vero, ho vinto le ultime cinque manche che ho disputato e sono contento, ma se penso alle disavventure di inizio stagione e al fatto che sono finito ugualmente secondo in classifica, ebbene mi prende il rimpianto e la paura di aver sprecato una grossa occasione." Nel timore di essere tradito nuovamente dalla moto, Zocchi per il 1980 firma con l'Aprilia lasciando la WMX 125 ad Alberto Dotti e a Mauro Miele. La stagione è complicata per tutti: Dotti dopo la prima prova di Campionato italiano a Polcanto, dove colleziona un ritiro ed un settimo posto, abbandona la squadra e passa alla Fantic Motor. Dolce invece, dopo il GP d'Austria dove raccoglie il suo miglior risultato stagionale con un settimo posto nella seconda manche ("congelato" però dalla FIM assieme al resto della classifica perché diverse moto risultano sottopeso alle verifiche post-gara e i team fanno ricorso alla squalifica) soffre per il resto del Campionato a causa dei postumi di una caduta rimediata durante le prove di quel GP. Il miglior piazzamento della Cagiva nel Mondiale 125 del 1980 - vinto da Everts davanti al sorprendente Michele Rinaldi con la TGM - resta così il nono posto al GP di Spagna, corso il 17 agosto a Mongay-Lerida, conquistato dal "figliol prodigo" Zocchi, tornato all'ovile dopo una deludente esperienza con l'Aprilia. Va decisamente meglio il 1981, affrontato con una nuova moto dotata di telaio a sospensione posteriore monoammortizzatore e motore rivisto, affidata a un'inedita coppia di piloti: l'ex gilerista Franco Perfini per il Campionato italiano ed il giovane belga Alain Lejeune nel Mondiale. Perfini vince in un mare di fango la prova inaugurale dell'Italiano - disputata a marzo al Malandrone di Livorno - e alla fine dell'anno si aggiudica l'ultimo titolo tricolore della carriera, precedendo Maddii (Aprilia) e Magarotto (Gilera) e regalando alla Cagiva il primo impor-

Nella pagina precedente: fra il 1980 e il 1981 si lavora per sistemare il radiatore dell'impianto di raffreddamento in posizione meno precaria. La soluzione più razionale è quella di utilizzare due piccoli radiatori montati ai lati della moto e coperti da fianchetti che fanno anche da deflettori dell'aria. Notare il piccolo termometro per verificare la temperatura dell'acqua, che spunta da dietro il deflettore destro. Sopra, confronto fra cilindri: a sinistra quello raffreddato ad aria, a destra quello ad acqua nella versione del 1980, con le alette di raffreddamento meno estese che in precedenza. Sotto, la prima versione della WMX destinata ai piloti privati equipaggiata con il motore raffreddato ad acqua è quella del 1981, derivata dalla moto con cui nel 1980 hanno corso Dotti, Miele e Zocchi.



tante successo nel fuoristrada. Lejeune invece termina il Mondiale, vinto da Everts (Suzuki) davanti al compagno di squadra Geboers e a Rinaldi (Gilera), in decima posizione grazie a diversi piazzamenti nella "top ten" e come miglior risultato il quarto posto della prima manche nell'ultimo GP in calendario, quello di Spagna a Mongay-Lerida, una pista evidentemente congeniale alla Cagiva visto l'exploit di Zocchi l'anno precedente. Che il primo podio iridato sia ormai solo una questione di tempo lo pensano i tecnici, ma lo dimostra anche l'andamento del 1982, una







Claudio Castiglioni e l'ex crossista Canzio Tosi presentano i piloti Cagiva per il 1981: Virginio Ferrari, impegnato nel Mondiale 500 (anche se la moto è in realtà una vecchia Yamaha TZ 750 D del 1977 a telaio Nico Bakker, verniciata con i colori Cagiva e la tabella portanumero gialla della classe 500...) e Franco Perfini, iscritto al Campionato italiano Cross 125. All'appello manca il belga Alain Lejeune, schierato nel Mondiale Cross 125. Perfini - nella foto in sella alla WMX 125 ad acqua del 1980 - approda alla Cagiva dopo aver vinto con la Gilera il titolo italiano della ottavo di litro. Con la Casa di Schiranna si riconferma campione italiano, ma poi è costretto ad abbandonare l'attività nel 1982, "consumato" da una carriera precoce (il suo primo titolo, quello Cadetti 250, lo conquista nel 1973 a soli 16 anni) e sempre ai massimi livelli. Perfini era un pilota delle Fiamme Oro, il Gruppo Sportivo della Polizia, per questo nella foto compare anche Tosi, che all'epoca allenava i piloti delle Fiamme Oro, facendogli anche da meccanico e factotum sui campi gara.

stagione dove prosegue la scalata alle zone alte della classifica, mentre le luci della ribalta sono tutte per lo scontro al vertice del Mondiale fra la Gilera e la Suzuki. La Casa di Schiranna nel 1982 conferma Perfini per il Campionato italiano, affidando nel Mondiale l'ultima evoluzione della WMX 125 al veterano russo Jiri Khudiakov, mentre Lejeune è passato alla Honda. Perfini disputa solo le prime gare, poi

il suo fisico presenta improvvisamente il conto per una carriera troppo intensa, costringendolo a fermarsi. Nell'Italiano viene sostituito da Alberto Barozzi, che con una serie di buoni piazzamenti termina il Campionato in quinta posizione. Nel Mondiale invece la Cagiva paga l'irruenza del pilota sovietico, capace di gare generose, ma privo della costanza necessaria per installarsi stabilmente nelle zone alte della

Qui a fianco, il meccanico Edoardo Castelli al lavoro sulla moto di Perfini all'inizio della stagione 1981. Quell'anno la Cagiva realizza la sua prima sospensione posteriore con monoammortizzatore (Corte & Cosso con serbatoio separato) replicando il sistema Uni-Trak presentato l'anno prima dalla Kawasaki. Il leveraggio è progressivo, infulcrato nella parte superiore del telaio, con due lunghe biellette a collegarlo al forcellone. A destra, Fiorenzo Fanali, già in forze al Reparto corse MV Agusta negli ultimi anni della partecipazione al Mondiale GP, è diventato poi uno dei meccanici Cagiva nei primi anni Ottanta, dando il suo contributo allo sviluppo delle moto da fuoristrada.



Sotto a destra, la nuova versione della WMX con cui Perfini vince la prima prova di Campionato italiano 1981, disputata al Malandrone di Livorno. Oltre ad avere la sospensione posteriore monoammortizzatore, la moto è equipaggiata con un nuovo motore, più potente e meglio gestibile del precedente, dotato di accensione elettronica Nippodensu ad anticipo variabile, campana frizione e biella al nickel cromo-molibdeno e carburatore Dell'Orto da 34 mm. Il telaio è in acciaio al cromo-molibdeno, mentre il forcellone è in lega leggera. Sotto, la WMX 125 con freno anteriore a disco e pinza Brembo, fotografata nel 1982 assieme alla 500 GP di Jon Ekerold e i meccanici del Reparto corse: da destra, Franco Brusco, Fiorenzo Fanali, Edoardo Castelli, Gilberto Milani, Massimo Castelli, Albino Fabris, Alberti ed Ezio Mascheroni.

classifica. Dopo aver conquistato per tre volte il quarto posto di manche (in Belgio, in Germania Federale e Finlandia), Khudiakov sfiora finalmente il colpaccio nell'ultima gara di Campionato, disputata il giorno di Ferragosto, manco a dirlo, in Spagna.

Dopo aver terminato in ottava posizione la prima manche, Jiri nella seconda lotta per il secondo posto con Harry Everts, perdendo il duello con il Campione del mondo uscente per meno di due secondi e solo nel finale, ma riuscendo a salire sul gradino più basso del podio. Un risultato importantissimo, arrivato per la Cagiva a quattro anni dal debutto sulla scena iridata. Con i sessanta punti conquistati Khudiakov termina il Mondiale del 1982, vinto

da Geboers con la Suzuki davanti ai gileristi Maddii e Rinaldi, in ottava posizione.

Le soddisfazioni raccolte nel fuoristrada mitigano in parte la delusione dei fratelli Castiglioni per i risultati pressoché inesistenti nella classe 500 del Mondiale Velocità. La quattro cilindri da GP e la ottavo di litro da Cross condividono il Reparto corse, unico per entrambe le discipline. Ma a differenza del Mondiale Cross, in quello della 500 GP - dove la Cagiva ha debuttato con Virginio Ferrari nel 1980 al Nürburgring - il bilancio è di un misero punto, quello conquistato dal sudafricano Jon Ekerold proprio nel 1982, al GP della Germania Federale disputato ad Hockenheim.

Galvanizzata dai risultati della stagione appena



Cilindro con canna trattata al nickel-silicio, pistone e lamelle del motore 1981, accreditato di 29 CV a 11.000 giri e coppia di 1,9 kgm a 10.000 giri. Arco di utilizzo: fra i 7.500 e gli 11.000 giri.







Sopra, Peter Dürr, il tecnico tedesco che ha seguito lo sviluppo della Cagiva da Cross fino al 1983, quando alla direzione tecnica arriva l'ingegner Jan Witteveen, proveniente dalla Gilera. Curiosamente, è proprio alla Casa di Arcore che finisce Dürr una volta lasciata la Cagiva. In alto a destra, Fiorenzo Fanali ed Alberto Barozzi con la WMX 125 del 1982. Ingiaggiato a stagione iniziata in sostituzione di Perfini, il neo senior Barozzi (Campione Cadetti nel 1980 e Juniores nel 1981 con la TGM 125) chiude il Campionato italiano della ottavo di litro - vinto da Maddii con la Gilera - in quinta posizione. Poche le sue uscite nel Mondiale, con un decimo posto nel GP di Germania, disputato l'11 luglio a Eschbach, come migliore risultato. Confermato anche per la stagione 1983 assieme al rientrante belga Alain Lejeune, Barozzi ha chiuso in ottava posizione il Campionato italiano 125 di quell'anno. Ritiratosi dall'attività sportiva, Barozzi ha lavorato per vent'anni nel racing Yamaha ricoprendo diversi ruoli e oggi è Direttore sportivo del progetto bLU cRU Yamaha riservato ai giovani piloti della velocità e dell'off-road. A fianco, la WMX 125 in vendita ai privati nel 1982, ancora con la sospensione posteriore a due ammortizzatori.

conclusa la Cagiva decide di aumentare l'impegno nel fuoristrada. Oltretutto, le versioni "clienti" della WMX, in vendita ai privati, si iniziano a vedere anche nel Mondiale, a riprova della competitività della moto. Per il 1983 Khudiakov viene dirottato su una nuova 500 Cross, mentre la 125 viene affidata ancora a Barozzi ed al rientrante Lejeune, reduce da un'annata deludente con la Honda. Prima dell'inizio del Campionato della ottavo di litro le aspettative sono altissime, ma le cose non vanno affatto per il verso giusto. Nel Mondiale Barozzi e Lejeune arrancano ai margini della zona punti e dopo il GP d'Italia disputato ad

aprile sulla pista di Lombardore, il quadro è sconsolante "Modesti i risultati ottenuti dalla Cagiva - scrive *Motociclismo* - che sinora ha soltanto i due punticini conquistati in Olanda dall'americano Mike Brown, che non dispone nemmeno di una moto ufficiale, quelle sono affidate solo a Barozzi e Lejeune, ma solo di un mezzo di serie particolarmente assistito." La situazione migliora solo a partire dal GP di Spagna, disputato il 26 giugno sulla pista amica di Mongay-Lerida, dove il belga va a punti per la prima volta in entrambe le manche (è ottavo nella prima e settimo nella seconda). Il titolo mondiale della 125 nel 1983 lo vince



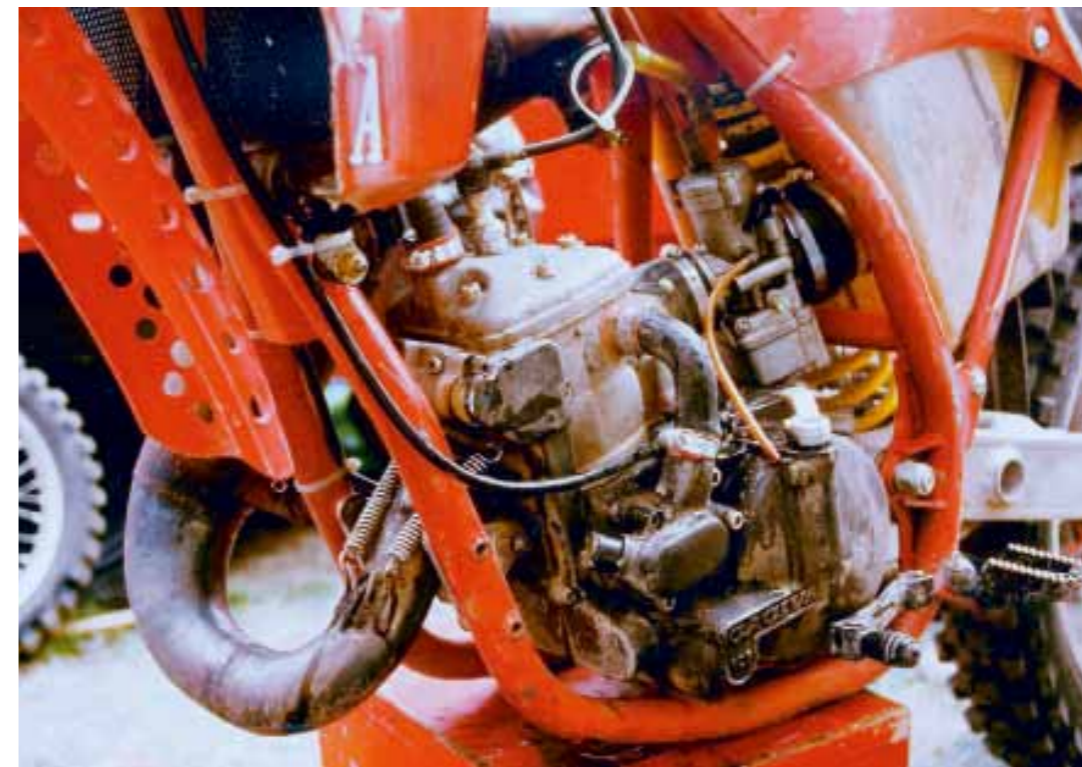
ancora Eric Geboers davanti a Rinaldi - che ha lasciato la Gilera per firmare con la Suzuki - e a Maddii, mentre Lejeune e la Cagiva terminano la stagione in decima posizione, ripetendo il risultato del 1981. Barozzi è invece ottavo nell'Italiano.

"La Cagiva si è impegnata ufficialmente in 125 e nella 500 e, pur senza ottenere grossi risultati, nella seconda parte della stagione ha posto le basi per un promettente futuro" scrive *Motociclismo* alla fine dell'anno tracciando un bilancio del Mondiale appena concluso, senza spiegare però chi ha cambiato l'approccio alle corse e il metodo di lavoro del Reparto corse

dedicato al fuoristrada: Jan Witteveen. Artefice dei successi Gilera nel Mondiale Cross 125 e Direttore tecnico del Reparto corse della Casa di Arcore dal gennaio 1978, Witteveen ha deciso infatti di abbracciare la causa della Cagiva a metà della stagione 1983.

"Il primo contatto - ricorda oggi l'ingegnere olandese - è avvenuto in occasione del GP delle Nazioni a Monza nell'aprile del 1983. Loro avevano bisogno di un tecnico per dirigere il piccolo Reparto corse che si dedicava al fuoristrada, mentre io ero ormai stanco della situazione venutasi a creare in Gilera e mi stavo guardando in giro. Alla fine del

Nel 1983 le Cagiva da Cross si tingono di rosso, livrea adottata anche sulle WMX di serie per i privati. Queste ultime adottano ancora il freno anteriore a tamburo quando le moto ufficiali di Perfini, Barozzi e Khudiakov fin dal 1982 montano un impianto frenante a disco della Brembo. Altra differenza fra i motori ufficiali e quelli di serie è nel basamento motore: il pignone della trasmissione finale esce a destra sulle moto ufficiali, mentre sulle WMX di serie è a sinistra. Qui sopra, il pilota sovietico Jiri Khudiakov ha corso per la Cagiva nel biennio 1982-1983, ma solo nella prima stagione ha guidato l'ottavo di litro. Classe 1955, nato a Kamerowo in Siberia, il pilota sovietico ha debuttato nel Mondiale con una CZ 250 nel lontano 1973 e da alcune stagioni era una presenza stabile del Mondiale 125, dove si era messo in luce soprattutto per la sua irruenza sempre in sella alle cecoslovacche CZ. A sinistra, il motore P 125 debutta nel 1984 e rappresenta un deciso passo in avanti della Casa varesina in termini di competitività rispetto alla precedente unità.





Il prototipo della prima Cagiva del nuovo corso inaugurato da Witteveen, usata da Corrado Maddi nei primi mesi del 1984. Si tratta di una 190 cc, con motore derivato dal nuovo P 125 ma privo di valvola allo scarico, che avrebbe dovuto correre nella 250, il cui progetto è stato poi accantonato. La moto adotta un inedito telaio monoculla chiusa in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno ripreso poi sulla 125, con i tubi doppiati molto in basso, in corrispondenza del basamento motore. Un solo trave superiore di generoso diametro collega la zona del canotto di sterzo all'attacco del monoammortizzatore. Quest'ultimo ha il leveraggio rivisto.



"Niente novità clamorose per due motivi. - dichiara Witteveen alla presentazione della moto - Primo non voglio rischiare, dato il poco tempo a disposizione prima dell'inizio della stagione 1984; secondo perché le moto ufficiali del 1984 dovranno entrare in produzione nel 1985. Intanto, mentre mi occupo della 125, sta nascendo anche una 250, che sarà veramente tutta nuova e spero di far debuttare a metà stagione nell'Italiano." Il freno a disco anteriore Brembo da 230 mm è flottante, la pinza è a doppio pistoncino, la forcella a perno avanzato è una Marzocchi monomolla con steli da 42 mm. Il carburatore è il Dell'Orto PHBE da 34 mm utilizzato anche l'anno prima.



Corrado Maddi e Pekka Vehkonen sono i due piloti Cagiva nel Mondiale 1984. L'italiano approda alla Casa di Schiranna dopo aver lasciato la Gilera, dove aveva già lavorato con Witteveen. Vehkonen invece, firma con la Cagiva dopo essere stato appiedato dalla Yamaha con la quale correva da due stagioni (quindicesimo al debutto nel 1982 e quarto nel 1983), che nel 1984 decide di ritirarsi temporaneamente dal Mondiale Cross.

1982 avevo chiesto di non andare più ai GP per dedicarmi esclusivamente allo sviluppo delle moto restando ad Arcore, ma i risultati erano subito peggiorati. I piloti telefonavano a me per avere consigli se c'erano dei problemi in pista e non si rivolgevano ai tecnici che li accompagnavano in gara. Così mi sono ritrovato a fare di nuovo entrambe le cose con molto più stress, perché in quegli anni il problema in Gilera era diventato 'politico'. Dopo i primi successi nel Mondiale non si lavorava più come prima e c'era troppa gente, specie nei quadri dirigenziali, che improvvisamente voleva dare la sua opinione riguardo l'attività sportiva e decidere cosa fare.

Funziona sempre così: quando ci sono pochi risultati, nessuno viene a cercarti, quando invece si vince, allora tutti ti stanno addosso ed è in quel momento che aumenta la pressione. Lasciare la Gilera per la Cagiva ha rappresentato il naturale proseguimento del mio percorso tecnico nel fuoristrada ed è stato facile raggiungere un accordo con i Castiglioni.

A Schiranna ho trovato tecnici e meccanici molto bravi, con una grande cultura dei motori a due tempi ad alte prestazioni. Mancava però un programma dedicato esclusivamente al fuoristrada, perché la priorità per la Cagiva era il Mondiale Velocità. Le moto ufficiali che usavano Lejeune e Barozzi di ufficiale avevano ben poco. Erano costruite all'insegna della semplicità ed erano quasi identiche a quelle in vendita ai piloti privati. Non utilizzavano materiali pregiati o componentistica giapponese, come facevano in quegli anni le Case europee impegnate nel Cross.

Inoltre, era evidente lo squilibrio fra le risorse del Reparto corse e gli impegni da seguire: c'erano la WMX 125 con motore raffreddato a liquido e monoammortizzatore posteriore che usavano Lejeune e Barozzi, una 250 che in realtà era una 190 cc ottenuta maggiorando la 125 che correva nell'Italiano, ed infine anche una 500 con la quale correva, ma senza troppa convinzione, il russo Khudiakov.

Ho dato la priorità alla 125 perché era il progetto più fresco e competitivo, ma c'erano moltissime cose da rivedere. Il primo obiettivo è stato ridurre la distanza fra il perno del for-

cellone ed il pignone della trasmissione finale, che nel 1983 era elevatissimo. Il resto della stagione l'ho passato cercando di capire il limite della moto, per valutare eventuali margini di sviluppo e mettere a punto la versione del 1984."

In pratica, Witteveen nei suoi primi mesi in Cagiva adotta lo stesso metodo di lavoro sperimentato ad Arcore nel 1978, quando da una parte aveva cercato di migliorare le vecchie 125 ELMECA raffreddate ad aria e dall'altra si era dedicato alla progettazione di una nuova famiglia di motori raffreddati ad acqua e con l'ammissione a disco rotante, con cui la Gilera sfiorerà il titolo mondiale.

Poi, prosegue l'ingegnere olandese nel suo racconto, "Ho messo subito in cantiere il nuovo motore, più compatto e razionale, che noi del Reparto corse chiamavamo P 125 - dove la lettera P stava ad indicare la parola piccolo - per distinguerlo dal precedente.

Aveva la valvola allo scarico, il cambio a sei marce e l'ammissione regolata da un pacco lamellare. Ho preferito utilizzare questa soluzione anziché il disco rotante per affrancarmi da quanto avevo già fatto in Gilera, ma soprattutto per una questione di semplicità e contenimento dei costi. Un motore a disco rotante è più difficile da gestire, perché per rendere al meglio ha bisogno di un'accensione elettronica efficace che garantisca sempre valori di anticipo precisi e questo componente sul mercato era impossibile da trovare, a meno di non volersi rivolgere a fornitori giapponesi. Un



motore a lamelle invece è più economico e facile da sistemare: non dimentichiamoci infatti che le moto clienti, derivate da quelle ufficiali e in vendita l'anno seguente, spesso finivano nelle mani di tecnici e piloti poco esperti nella messa a punto.

Il motore 1983 aveva già quasi 32 CV, ma possedeva un arco di utilizzo molto limitato. La potenza era tutta in alto, mentre era vuoto e privo di tiro ai bassi regimi, quindi non facile da gestire. Il suo carattere derivava principalmente dalle misure di alesaggio e corsa utilizzate (56x50,6 mm), riprese dal quattro cilindri 500 da GP, che a sua volta 'copiava' quelle delle moto clienti giapponesi della clas-

L'8 aprile 1984 la versione definitiva della WMX 125 fa il suo debutto iridato al GP d'Italia, disputato sul crossodromo Mire di San Pietro Felletto, vicino a Vittorio Veneto. Maddi (sopra la sua moto) è costretto al ritiro in entrambe le manche per caduta. Vehkonen invece è terzo nella seconda manche.



## 1984: la sfortuna di Maddii

Pilota italiano, su moto italiana, equipaggiata con pneumatici italiani. Se Corrado Maddii e la Cagiva - assieme alla Pirelli - avessero vinto il Campionato del mondo nel 1984 sarebbero entrati nella storia del Cross. Non solo per aver interrotto l'egemonia Suzuki che nella 125 durava da una decina d'anni, ma soprattutto per un successo interamente tricolore che purtroppo non è arrivato.

Perché a vincere il titolo è stato Michele Rinaldi - ex compagno di Maddii alla Gilera - primo pilota italiano a laurearsi Campione del mondo di Cross, ma in sella ad una Suzuki. Sebbene la Casa di Hamamatsu si sia ormai ritirata dalla ottavo di litro, Rinaldi nel 1984 parte con i favori del pronostico assieme all'olandese Van der Ven (KTM), ma si infortuna alla spalla nella prova inaugurale, quella d'Italia a Vittorio Veneto, ed è costretto a saltare quattro GP. Ad approfittarne è proprio Van der Ven, che vince sette delle prime dieci manche del Campionato, presentandosi al giro di boa, il GP di Svizzera, con un vantaggio abissale sugli inseguitori, che sono il sorprendente olandese Dave Strijbos (Honda) e lo stupefacente Maddii con la Cagiva, alla quale la cura dell'ingegner Witteveen ha messo le ali. Quando anche Van der Ven è costretto ad uno stop per un infortunio alla mano, ecco che Maddii, fino a quel momento andato sempre a punti (e a podio in almeno una manche di ogni GP disputato) vince il GP di San Marino con una splendida doppietta e prende il comando della classifica.

Gli addetti ai lavori osservano che rispetto alle stagioni precedenti, quando correva per l'Aprilia e la Gilera, il Maddii del 1984 con la Cagiva ha più grinta e determinazione ed è meno "ragioniere" in gara. Fortissimo sui terreni duri, riesce a tenere il passo dei migliori anche sui tracciati sabbiosi, da sempre spina nel fianco dei piloti italiani. Corrado commette un solo errore in tutta la stagione, ma purtroppo lo paga carissimo. All'ultimo GP in calendario, quello del Lussemburgo, si presenta con trenta punti di vantaggio su Rinaldi che, ripresosi dall'infortunio, ha rimontato posizioni su posizioni tornando in lizza per il titolo.

Negli ultimi minuti delle prove ufficiali ad Ettelbruck, Maddii parte per migliorare il suo tempo, ma per un'incomprensione viene centrato in curva da Michele Fanton, che gli frattura una gamba impedendogli di disputare la gara. Rinaldi si trova servita così su un piatto d'argento l'occasione di aggiudicarsi il titolo e la sfrutta in pieno, vincendo una manche e piazzandosi quarto nell'ultima e decisiva frazione. Corrado Maddii, staccato di soli tre punti in classifica da Rinaldi, è vicecampione del mondo.



*"La tua volontà, la tua professionalità, hanno contribuito a portare per la prima volta una Casa italiana al successo nel Campionato del mondo. Nessuno più di te merita elogi e ringraziamenti da parte di tutti. Claudio e Gianfranco Castiglioni."*  
Il telegramma dei titolari della Cagiva a Maddii al termine del Mondiale 1984, incorniciato con una foto del pilota toscano.

### LA STAGIONE IN SINTESI

- **4 aprile, GP Italia** 1ª manche: Van der Ven (KTM), Rinaldi (Suzuki), Contini (Kawasaki). 2ª manche: Van der Ven (KTM), Andreani (Aprilia), Vehkonen (Cagiva).
- **15 aprile, GP Olanda** 1ª manche: Van der Ven (KTM), Strijbos (Honda), Maddii (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Honda), Van den Berk (Yamaha), Vehkonen (Cagiva).
- **29 aprile, GP Belgio** 1ª manche: Van der Ven (KTM), Maddii (Cagiva), Strijbos (Honda). 2ª manche: Van der Ven (KTM), Strijbos (Honda), Maddii (Cagiva).
- **6 maggio, GP Austria** 1ª manche: Van der Ven (KTM), Andreani (Aprilia), Lejeune (Suzuki). 2ª manche: Andreani (Aprilia), Maddii (Cagiva), Vehkonen (Cagiva).
- **20 maggio, GP Germania** 1ª manche: Van der Ven (KTM), Maddii (Cagiva), Rinaldi (Suzuki). 2ª manche: Rinaldi (Suzuki), Van der Ven (KTM), Andreani (Aprilia).
- **3 giugno, GP Svizzera** 1ª manche: Rinaldi (Suzuki), Lejeune (Suzuki), Maddii (Cagiva). 2ª manche: Nannini (KTM), Contini (Kawasaki), Rinaldi (Suzuki).
- **16 giugno, GP San Marino** 1ª manche: Maddii (Cagiva), Andreani (Aprilia), Rinaldi (Suzuki). 2ª manche: Maddii (Cagiva), Rinaldi (Suzuki), Andreani (Aprilia).
- **8 luglio, GP Francia** 1ª manche: Rinaldi (Suzuki), Maddii (Cagiva), Lacher (Suzuki). 2ª manche: Rinaldi (Suzuki), Maddii (Cagiva), Van der Ven (KTM).
- **15 luglio, GP Spagna** 1ª manche: Rinaldi (Suzuki), Lejeune (Suzuki), Hunt (Cagiva). 2ª manche: Rinaldi (Suzuki), Maddii (Cagiva), Lejeune (Suzuki).
- **29 luglio, GP Svezia** 1ª manche: Nilsson (Suzuki), Rinaldi (Suzuki), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Van der Ven (KTM), Maddii (Cagiva), Lacher (Suzuki).
- **5 agosto, GP Finlandia** 1ª manche: Rinaldi (Suzuki), Maddii (Cagiva), Nannini (KTM). 2ª manche: Rinaldi (Suzuki), Nilsson (Suzuki), Hansen (Honda).
- **12 agosto, GP Lussemburgo** 1ª manche: Rinaldi (Suzuki), Fanton (Aprilia), Van der Ven (KTM). 2ª manche: Lejeune (Suzuki), Lacher (Suzuki), Fanton (Aprilia).

**Nel Mondiale del 1984, Maddii è secondo mentre Vehkonen - vittima di un infortunio - è solo quindicesimo. Scorrendo la classifica iridata si trova però un altro pilota Cagiva nella top ten: si tratta dell'inglese Paul Hunt, che corre con una WMX schierata dall'importatore UK, ma seguita con un occhio di riguardo dalla Casa. Hunt termina il Campionato in nona posizione con miglior risultato un terzo posto nella prima manche al GP di Spagna.**

*se regina dei primi anni Ottanta: Suzuki RG e Yamaha TZ.*

*Il P 125 mantiene le stesse misure di alesaggio per corsa, ma è più potente (circa 35 CV, diventati 37 l'anno seguente) ed è decisamente più utilizzabile del precedente grazie soprattutto all'utilizzo della valvola allo scarico.*

*Con la moto del 1984 hanno corso Corrado Maddii e Pekka Vehkonen. Corrado aveva già lavorato con me in Gilera e l'ho voluto in Cagiva perché conoscevo le sue doti di collaudatore e ne apprezzavo la bravura nella messa a punto. Era un pilota pregiato, indispensabile al lavoro che stavamo affrontando e il cui stile*

*di guida si adattava perfettamente alla nostra moto. Pekka invece era giovane e veloce, non dava indicazioni tecniche di rilievo, ma era facile da gestire. Era il pilota ideale con cui puntare ad un risultato di prestigio se azzecava la giornata giusta. Peccato che si sia fatto male subito, rompendosi una gamba in una gara di Campionato finlandese, perdendo buona parte della stagione. Allora ci siamo focalizzati solo su Maddii, che ha perso il titolo per sfortuna venendo investito da Michele Fanton nelle prove dell'ultimo GP in Lussemburgo, quando era in testa al Mondiale con trenta punti di vantaggio su Rinaldi, ma tecnicamente*

Corrado Maddii - qui in azione in un GP del 1985 - ha corso con la Cagiva nel Mondiale Cross per due stagioni, sfiorando il titolo iridato nel 1984 e chiudendo in terza posizione il Campionato dell'anno seguente vinto dal compagno di squadra Vehkonen, ma restando in lizza per la vittoria finale fino all'ultimo GP nonostante una stagione sofferta per i postumi dei precedenti infortuni. Maddii, a cui va il merito di aver portato per la prima volta alla vittoria la Cagiva in un GP (San Marino 1984 sul circuito della Baldasserona), a differenza dell'irruento finlandese preferiva guidare una moto meno potente e scorbatica nell'erogazione e con una seduta più alta.







La WMX 125 di Vehkonen senza sovrastrutture evidenzia il telaio in acciaio al cromo molibdeno, con il tubo di irrigidimento che unisce la zona di attacco del mono all'elemento scatolato al di sotto del canotto di sterzo. Il monoammortizzatore Öhlins con serbatoio separato è regolabile in compressione, estensione e nel precarico molla. La forcella Marzocchi a perno avanzato da 42 mm ha gli steli che lavorano in una doppia guida per avere più scorrevolezza. Il disco anteriore ha un diametro di 240 mm (prima da 230): era in alluminio per gare su fondo asciutto, in ghisa per fondi fangosi e bagnati.



Il forcellone in lega leggera ha sezione rettangolare modificato in alcuni particolari rispetto a quello del 1984 per migliorare lo smontaggio del leveraggio del mono. Il freno a tamburo posteriore è laterale, ha un diametro di 130 mm e la pista frenante in acciaio è avvitata al mozzo in magnesio. Identico materiale anche per il mozzo anteriore. Notare la lunga asta di reazione del freno posteriore. L'inclinazione del canotto di sterzo è di 28°, l'avancorsa di 117 mm.

Il telaio reggisella si può asportare velocemente per lavorare sull'air-box, qui privo di coperchio (il filtro è avvolto da uno strato di amianto per far aspirare aria più fresca) e sul mono posteriore, dato che è fissato solo da tre viti. A sinistra, i due radiatori in lega leggera sono fissati ai lati del trave centrale del telaio.



Nato il 27 maggio 1964 ad Helsinki, Pekka Vehkonen ha iniziato ad andare in moto a 7 anni e ha disputato le sue prime gare in Finlandia nel 1977. Due anni dopo è Campione nazionale di Minicross. Il debutto iridato avviene nel 1982 con una Yamaha privata. Promosso pilota ufficiale l'anno seguente, vince il suo primo GP e termina quarto nel Mondiale. Pilota irruento, generoso e spettacolare, prima di vincere il titolo nel 1985 è stato costretto ad una lunghissima sosta per i postumi di un incidente di cui è stato vittima nel 1983.

nel biennio 1984-1985 eravamo già superiori alla concorrenza. Il nostro motore era più potente di quello della Suzuki di Rinaldi, mentre soffrivamo con la ciclistica, specie sui terreni sabbiosi. Sulla moto di Maddii utilizzavamo una forcella Marzocchi abbinata ad un mo-

noammortizzatore Öhlins, Vehkonen invece ha corso qualche GP usando esclusivamente materiale della Öhlins. Il 1984 doveva essere una stagione di rodaggio, invece abbiamo 'rischiato' di vincere il Mondiale al primo colpo. Questo ci ha dato una maggior consapevolezza



## I particolari del motore (1985)



Il pistone stampato in lega leggera era prodotto dall'azienda tedesca Mahle. Ha un solo segmento di tenuta e presenta il cielo emisferico. Il foro visibile sul mantello serve per migliorarne la lubrificazione. Il pacco lamellare, sviluppato direttamente dal Reparto corse Cagiva, ha i petali in materiale vetroso.



Il cilindro in lega leggera ha la canna trattata al Nickasil, la lega di nichel e silicio che riduce gli attriti fra le parti in movimento e quindi l'usura, consentendo di aumentare il regime di rotazione del motore.

Dodici le luci presenti, con cinque travasi. Quattro di questi sono laterali, mentre il quinto è in prossimità del condotto di aspirazione. I travasi sono collegati al condotto di aspirazione, facendo così affluire i gas freschi nel carter pompa durante l'ammissione. La tenuta durante il travaso viene invece assicurata dalle lamelle. Sullo scarico viene fissata tramite quattro viti la valvola parzialzatrice, che scorre nella gola ricavata nel cilindro.



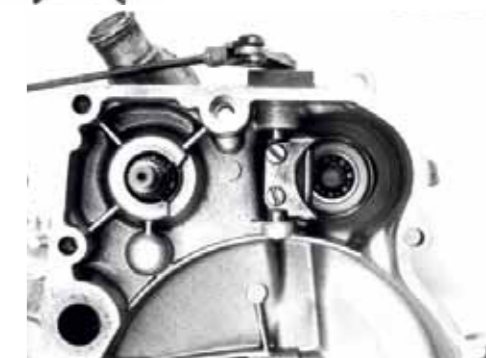
La frizione multidisco in bagno d'olio ha quattro dischi conduttori e tre condotti. Il cestello portadischi in lega leggera è fissato all'ingranaggio della trasmissione primaria. Nel 1985 vengono utilizzati dischi condotti in acciaio speciale per avere massima resistenza e indeformabilità, anziché in alluminio come l'anno precedente.



Il dispositivo centrifugo di comando dell'alberino è costituito da un secondo albero collocato nel carter motore, che ha fissato ad una delle sue estremità l'ingranaggio con cui viene azionato dalla campana frizione e all'altra un piattello con quattro sfere. Queste ultime, per effetto della forza centrifuga, fanno spostare assialmente il piattello sull'albero, azionando l'alberino di comando della valvola.



La valvola parzialzatrice è a ghigliottina, è fissata al cilindro ed è azionata da un'asta di rinvio. La valvola parzialzatrice della luce di scarico ed il suo dispositivo di comando erano stati battezzati CTS, acronimo di Cagiva Torque increase System.



Grazie i mondiali vinti con la Cagiva nella 125 a metà degli anni Ottanta, Jan Witteveen completa un percorso tecnico e professionale iniziato nel gennaio 1978, quando aveva assunto la direzione tecnica del Reparto corse Gilera, abbandonandolo poi per passare in Cagiva nel 1983. Per la Casa di Arcore Witteveen ha "firmato" i progetti delle 125 e 250 Cross monocilindriche e della B125 Cross bicilindrica, senza però mai vincere un titolo iridato.



delle nostre forze, permettendoci di affrontare la stagione seguente con maggiore entusiasmo e convinzione. Peccato che Corrado non fosse al meglio della forma, perché nel dicembre del 1984, dopo quattro mesi di stop per l'incidente con Fanton, si è fratturato nuovamente la stessa gamba cadendo al Motor Show di Bologna e

la sua preparazione ne ha risentito parecchio. Nel 1985 il nostro pilota di punta è diventato così Vehkonen, mentre noi abbiamo iniziato a seguire con un occhio di riguardo anche Massimo Contini, che correva per il concessionario Giunta di Cormano ed era in forze alle Fiamme Oro, ma riceveva del materiale



ufficiale per il Campionato italiano e per le gare del Mondiale a cui ha partecipato - come la doppia trasferta in Sudamerica di fine stagione dove ci siamo giocati il titolo - dandoci una mano per lo sviluppo. Il nostro rivale più pericoloso quell'anno è stato Dave Strijbos con la Honda CR. Ha do-

minato il Campionato fino al GP di Germania - vinto davanti a Pekka - dove, contravvenendo al regolamento che lo vietava espressamente, Dave e la sua squadra hanno sostituito la moto durante le prove ufficiali e io, al termine del GP, ho presentato reclamo alla FIM per farlo squalificare.

Jan Witteveen e gli uomini del Reparto corse impegnati nel fuoristrada con la moto di Vehkonen. Da sinistra: Edoardo Castelli, Dario Trema, Massimo Castelli, Franco Brusco, Kari Silvast, Ruggero Bianchi, Paolo Lucchina e Pierantonio Speroni. Mancano all'appello Massimiliano Cremonesi, Maurizio Mascheroni e Mauro Nocchioli. Una delle mosse vincenti per conquistare il titolo era stata separare nel Reparto corse gli uomini impegnati nel Cross da quelli dedicati alla Velocità. "La vittoria di un Mondiale - ricordava Claudio Castiglioni in un'intervista - conferisce all'azienda un grande prestigio. Anche se molti pensano sia più facile vincere un Mondiale Cross che uno di Velocità, la cosa è assolutamente falsa, infatti finora, in Italia, non lo aveva mai vinto nessuno. In ogni caso non basta vincere per avere una buona immagine, occorre anche lavorare bene e fare prodotti di qualità. Partecipare al Mondiale costa moltissimo, non si può dire che il titolo si ripaghi da solo. Bisogna scindere le cose: da un lato si fanno le moto e si vendono, dall'altro si corre. Noi dai GP abbiamo un ritorno tecnologico che porta grandi vantaggi all'azienda."



*La notizia del verdetto a nostro favore e la conseguente estromissione di Stribos dalla classifica è arrivata alla vigilia della trasferta per il Sud America, che noi della Cagiva avevamo preparato meticolosamente, a differenza dei nostri avversari.*

*Prima di partire avevamo messo a punto le nostre moto in quota tenendo presente che in Argentina si sarebbe corso su una pista a 1.200 metri d'altezza. Inoltre, appoggiandoci alla Zanella ed all'Agrale (all'epoca consociate Cagiva), avevamo spedito la stessa benzina che utilizzavamo in Europa grazie al gran lavoro di Carlo Pernat, che era riuscito a sbrigare le pratiche doganali in tempi brevissimi, facendoci avere la benzina giusto in tempo per le prove del GP in Argentina. Siamo stati previdenti, perchè una volta arrivati sul posto le nostre WMX non hanno perso un colpo, mentre la CR di Stribos era in affanno. Vehkonen si è aggiudicato il titolo a Belo Horizonte, in Brasile, davanti a 60.000 spettatori, regalando alla Cagiva anche quello Costruttori, mentre Corrado ha terminato il campionato al terzo posto. È stata un'esperienza fantastica, perché per la prima volta nella storia del Mondiale Cross 125 ha vinto una Casa europea, interrompendo il dominio della Suzuki che durava da una decina d'anni.*

**Massimo Contini, a destra, disputa la sua prima stagione con la Cagiva nel 1985, schierato dal team Giunta di Cormano. L'anno seguente, dopo l'abbandono di Maddii - passato in 500 - è Contini a sviluppare il nuovo materiale della 125, assumendo il ruolo che era stato del pilota toscano, ma correndo sempre per il Giunta. Nel 1986 firma per la Cagiva anche Dave Stribos, che era stato il rivale di Vehkonen nel Mondiale del 1985. Il giovane pilota olandese, sotto in compagnia dell'ingegner Witteveen, a dispetto dell'età (19 anni) è già alla sua terza stagione iridata e con la Cagiva si aggiudica il titolo iridato. Nel 1986 Stribos cade in una prova di Campionato olandese disputata a maggio, lesionandosi un nervo della spalla destra. In quel momento è in testa alla classifica iridata e decide di non operarsi tenendo nascosta agli avversari la gravità dell'infortunio.**



*Maddi invece nel 1985 ha vinto il Campionato italiano della ottavo di litro, ma poi ha deciso di lasciare la Cagiva, forse ritenendo poco interessante la mia proposta di sviluppare una 250 che avevo in mente, derivata dalla 125 ma a corsa molto corta e con il cambio a cinque marce anziché a sei.*

*Così per il 1986 al suo posto abbiamo ingaggiato proprio Stribos, affiancandolo a Vehkonen, mentre a Contini è stato affidato il lavoro di sviluppo che era stato di Corrado, pur appoggiandosi sempre alla squadra di Giunta.*

*La moto non ha subito grandi modifiche ri-*  
**segue a pag. 124**



## 1985-1986: i titoli iridati di Vehkonen e Strijbos

### 1985

Con il passaggio del Campione del mondo in carica Michele Rinaldi (Suzuki) alla 250, i favori del pronostico sono per Corrado Maddii, ripresosi dal doppio infortunio dell'anno precedente e pronto a portare la Cagiva sul tetto del mondo. A rendergli la vita difficile il compagno di squadra Pekka Vehkonen, anche lui reduce da un brutto infortunio, assieme ai tre olandesi Dave Strijbos (Honda), John Van den Berk (Yamaha) e Kees Van der Ven (KTM), con i due belgi Alain Lejeune (Suzuki) e Jacky Martens (KTM) a fare da outsider. Le ostilità si aprono il 14 aprile sulla sabbia olandese dove si impone in entrambe le manche Strijbos, davanti a Martens e Vehkonen nella prima e ancora a Vehkonen e Van den Berk nella seconda. Una settimana dopo in Italia è Maddii a centrare una doppietta precedendo prima Strijbos e Vehkonen e poi ancora Vehkonen e Van der Ven. Quando Strijbos vince ancora in Belgio entrambe le manche e nei successivi due GP contiene i danni quando a vincere (in Francia e Jugoslavia) sono Lejeune, Andreani (Aprilia), Martens e Maddii, la sfida si delinea fra il giovanissimo olandese, 17 anni, gestito dal Team Venko-Honda ed il veterano italiano, classe 1957. Invece, a rimescolare le carte ci pensa Vehkonen, che vince in Cecoslovacchia il 16 giugno inaugurando una striscia favorevole di risultati che coincide con il calo dello sfidante olandese. Mentre qualche battuta a vuoto di Maddii nella fase calda della stagione, fiaccato da problemi fisici conseguenti all'infortunio dell'anno precedente, lo fanno scivolare in terza posizione. Nel GP



Pekka Vehkonen e Michele Rinaldi sul podio del GP d'Argentina 1984, disputato sullo sperduto tracciato di Salta, situato a 1.200 metri d'altezza, ai piedi delle Ande e nel nord del Paese, al confine con Cile e Bolivia.

di San Marino, disputato il 30 giugno si impongono Manzo (TM) ed Andreani, mentre Vehkonen è una volta secondo e Maddii due volte terzo. La svolta del Campionato avviene il 7 luglio al GP di Germania: Strijbos vince le due manche, ma il Direttore sportivo della Cagiva, l'ingegner Witteveen, si accorge che l'olandese ha usato durante le prove ufficiali una moto non punzonata (operazione vietata dal regolamento) e fa reclamo alla Federazione Motociclistica Internazionale. La squalifica definitiva di Strijbos arriva alla vigilia della doppia trasferta sudamericana in Argentina e Brasile - in programma dopo i GP di Finlandia e Portogallo nei quali Strijbos vince tre manche, piazzandosi secondo nella quarta, mentre il suo rivale finlandese ne vince una, conquistando anche due secondi e un quarto posto - che chiude il Mondiale nel mese di agosto e vede Strijbos slittare al secondo posto in Campionato.

La Cagiva si prepara scrupolosamente, facendo la carburazione delle moto sul crossodromo di Prunetta, vicino a Pistoia, che si

trova a 1.200 metri sul livello del mare perché in Argentina la pista di Salta è alla medesima quota; spedisce poi in Sudamerica la benzina usata nei GP europei per evitare brutte sorprese con il carburante locale e si porta al seguito anche Contini, pilota Cagiva ma in forze al team Giunta, per dare manforte a Vehkonen e Maddii. In Argentina il 18 agosto il Circus viene accolto dal freddo dell'inverno australe e dalla pioggia, che segna la pista. Gli uomini del Team Venko faticano a mettere a punto la Honda di Strijbos che nella prima manche arriva quarto dietro ai tre piloti Cagiva, vittima di una doppia foratura! La sfortuna perseguita l'olandese anche nella seconda manche: Strijbos, autore dell'*holeshot* in partenza e in testa fino a pochi giri dal termine, rallenta vistosamente con la gomma posteriore a terra, lasciando strada a Vehkonen, Maddii e al finlandese Kouki (Suzuki). Quando una settimana dopo l'Argentina, a Belo Horizonte in Brasile, si disputa il round decisivo per il titolo, Vehkonen guida la classifica con nove punti di vantaggio su Strijbos. I due vincono una manche a testa e chiudono in seconda posizione quella vinta dall'avversario, così il finlandese della Cagiva si aggiudica il Mondiale. I festeggiamenti sono però rinviati di qualche giorno perché Gerrit Wolsink, Team manager del team Venko-Honda, sporge reclamo contro la Cagiva rea, a suo dire, di aver utilizzato carburante irregolare. Solo al rientro in Europa Pekka Vehkonen e la Cagiva hanno la certezza di aver vinto il titolo iridato.

#### LA STAGIONE IN SINTESI

- 14 aprile, GP Olanda, Brest 1ª manche: Strijbos (Honda), Martens (KTM), Vehkonen (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM).
- 21 aprile, GP Italia, Faenza 1ª manche: Maddii (Cagiva), Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva). 2ª manche: Maddii (Cagiva), Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM).
- 28 aprile, GP Belgio, Angreau 1ª manche: Strijbos (Honda), Van Gijsegem (Honda), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Strijbos (Honda), Van den Berk (Yamaha), Maddii (Cagiva).
- 2 giugno, GP Francia, Lavaur 1ª manche: Lejeune (Suzuki), Maddii (Cagiva), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Andreani (Aprilia), Strijbos (Honda) Maddii (Cagiva).
- 9 giugno, GP Jugoslavia, Tržic 1ª manche: Martens (KTM), Maddii (Cagiva), Strijbos (Honda). 2ª manche: Maddii (Cagiva), Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva).
- 16 giugno, GP Cecoslovacchia, Dalecin 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Vehkonen (Cagiva), Kovar (Kawasaki), Kouki (Suzuki)
- 30 giugno, GP San Marino, Baldasserona 1ª manche: Manzo (TM), Kouki (Suzuki), Maddii (Cagiva). 2ª manche: Andreani (Aprilia), Vehkonen (Cagiva), Maddii (Cagiva).
- 7 luglio, GP Germania Federale, Eschbach 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM), Kouki (Suzuki). 2ª manche: Van der Ven (KTM), Martens (KTM), Van den Berk (Yamaha).
- 14 luglio, GP Finlandia, Pujo 1ª manche: Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM). 2ª manche: Strijbos (Honda), Van den Berk (Yamaha), Van der Ven (KTM).
- 28 luglio, GP Portogallo, Agueda 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Strijbos (Honda), Maddii (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva), Van der Ven (KTM).
- 18 agosto, GP Argentina, Salta 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Maddii (Cagiva), Contini (Cagiva). 2ª manche: Vehkonen (Cagiva), Maddii (Cagiva), Kouki (Suzuki).
- 25 agosto, GP Brasile, Belo Horizonte 1ª manche: Strijbos (Honda), Vehkonen (Cagiva), Kouki (Suzuki). 2ª manche: Vehkonen (Cagiva), Strijbos (Honda), Van den Berk (Yamaha)

### 1986

Dopo aver ingaggiato Strijbos al posto di Maddii, la Cagiva parte ancora con i favori del pronostico grazie al suo "tridente" di fuoriclasse che, oltre al giovane olandese, comprende anche i confermatissimi Vehkonen e Contini. L'unico a tener testa all'armata Cagiva è John Van den Berk con la Yamaha, in un Campionato segnato dai tanti infortuni subiti dai pretendenti al titolo (Strijbos ad una spalla, Vehkonen ad una ginocchio e ad una clavicola, Contini a una gamba, mentre Van den Berk è vittima di un'infezione) e dall'invasione dei piloti finlandesi: Kouki, Pantilla e Ismo Vehkonen - cugino di Pekka - forti, determinati e competitivi.

Il Mondiale inizia nel fango francese di Castelnau de Levis, con una doppietta del Campione in carica, alla quale replica immediatamente Strijbos, vincendo una settimana dopo sulla sabbia amica della pista olandese di Mill, dove Vehkonen cade in prova infortunandosi. Passa ancora una settimana ed al GP d'Italia trionfa Massimo Contini grazie a due vittorie di manche. Solo il 4 maggio in Belgio, Van den Berk interrompe il dominio

Cagiva vincendo una manche ed abbandonando l'altra per una foratura mentre si trova al comando. A Lerida Mongay, in Spagna, nel mese di giugno, Strijbos si presenta in testa al Campionato, ma con la spalla destra infortunata per una caduta in allenamento e deve lasciare spazio a Vehkonen - vincitore di una manche e nuovo leader della classifica - e a Van den Berk.

Al GP seguente invece, quello di Cecoslovacchia a Dalecin, vincono una manche a testa Strijbos e Contini ed i piloti della Cagiva vanno ad occupare le prime tre posizioni nel Mondiale. In Irlanda a fine giugno anche Contini raggiunge i compagni di squadra in infermeria, procurandosi una distorsione del ginocchio, mentre i finlandesi si aggiudicano il GP con una vittoria di Vehkonen e una di Kouki, che corre con una Yamaha.

Al successivo GP, a Vrigastad in Svezia, Vehkonen cade in prova ed è costretto a saltare la gara e a rinunciare alle sue ambizioni iridate, consentendo a Van den Berk - autore di una doppietta - di insinuarsi al secondo posto nel Mondiale. La classifica però resta sempre molto corta e basta una giornata storta per veder rimescolare le carte. È quello che accade fra i GP di Germania ad Esbach (doppietta di Contini) e Finlandia a Puijo (doppietta di Van den Berk) dopo i quali anche Contini è matematicamente fuori dai giochi per il Mondiale che diventa un affare fra olandesi: Strijbos contro Van den Berk. Come l'anno prima il campionato si decide con la doppia trasferta sudamericana di Argentina e Brasile, sulla quale incombe l'incognita del tracciato brasiliano perché quello di Belo Horizonte è stato sostituito all'ultimo momento con Campos de Jordao che nessuno conosce.

A Salta vince entrambe le manche Strijbos che mette così una seria ipoteca sul titolo, mentre la moto di Van den Berk funziona a sin-



Il "Dream Team" Cagiva nel 1986: Pekka Vehkonen precede Dave Strijbos in quella che sarà un'annata trionfale per la Casa varesina, culminata con la conquista del titolo mondiale Piloti e Costruttori.

ghiozzo probabilmente per la benzina locale di scarsa qualità. In Brasile invece si impone l'americano Micky Dymond con la Honda, Strijbos è due volte secondo davanti all'altro pilota statunitense Smith, occasionalmente in sella ad una Cagiva, e Van den Berk è costretto per due volte al ritiro. Dave Strijbos e la Cagiva sono Campioni del mondo, mentre Contini termina il Mondiale al terzo posto, precedendo Vehkonen che ha i suoi stessi punti, ma rispetto all'italiano ha vinto meno manche.

#### LA STAGIONE IN SINTESI

- 6 aprile, GP Francia, Castelnau de Levis 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Pantilla (KTM), Lacher (KTM). 2ª manche: Vehkonen (Cagiva), Pantilla (KTM). Kouki (Yamaha).
- 13 aprile, GP Olanda, Mill 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Vehkonen (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Vehkonen (Cagiva).
- 20 aprile, GP Italia, Grotazzolina 1ª manche: Contini (Cagiva), Strijbos (Cagiva),

Manzo (KTM). 2ª manche: Contini (Cagiva), Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha).

- 4 maggio, GP Belgio, Genk 1ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Vehkonen (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva), Pantilla (KTM).
- 1 giugno, GP Spagna, Lerida Mongay 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Contini (Cagiva), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Contini (Cagiva), Vehkonen (Cagiva).
- 15 giugno, GP Cecoslovacchia, Dalecin 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva), Barozzi (Benelli). 2ª manche: Contini (Cagiva), Strijbos (Cagiva), Vehkonen Ismo (Honda).
- 28 giugno, GP Irlanda, Killichy 1ª manche: Vehkonen (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Moore (Suzuki). 2ª manche: Kouki (Yamaha) Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva).
- 27 luglio, GP Svezia, Vrigstad 1ª manche: Van den Berk (Yamaha), Pantilla (KTM), Moore (Suzuki). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Pantilla (KTM).
- 3 agosto, GP Germania Federale, Laubus Esbach 1ª manche: Contini (Cagiva), Lacher (KTM), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Contini (Cagiva), Puzar (KTM), Moore (Suzuki).
- 10 agosto, GP Finlandia, Puijo 1ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Pantilla (KTM). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Vehkonen Ismo (Honda).
- 24 agosto, GP Argentina, Salta 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Vehkonen Ismo (Honda). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva), Van den Berk (Yamaha).
- 31 agosto, GP Brasile, Campos de Jordao 1ª manche: Dymond (Honda), Strijbos (Cagiva), Smith (Cagiva). 2ª manche: Dymond (Honda), Strijbos (Cagiva), Smith (Cagiva).



Il confronto fra la WMX 125 usata da Massimo Contini nel Mondiale del 1987 - a lato - e, nella pagina seguente, la moto vincitrice del secondo titolo con Stribos nel 1986, mette in evidenza le piccole modifiche introdotte anno per anno. Il motore del 1986 ha circa 34-35 CV (due in meno rispetto all'anno precedente). Stessi valori registrati nel 1987, ma migliora l'erogazione e l'arco di utilizzo del motore. Per variare le dimensioni dell'air-box sono studiati nuovi leveraggi e relativi punti di attacco sul forcellone (nella foto a destra il forcellone del 1986, mentre la moto di Stribos nella pagina seguente monta ancora il forcellone del 1985) per limitare lo spostamento del monoammortizzatore. Questa modifica, però, all'inizio della stagione 1987 aveva messo in crisi l'idraulica del mono, costringendo i tecnici delle sospensioni ad un lavoro straordinario per risolvere il problema. Come si può notare dalle foto, cambia leggermente la forma del telaio e la piega dei tubi del telaio reggisella in corrispondenza dei suoi punti d'attacco al telaio.



segue da pag. 120

petto all'anno precedente. Il motore ha perso un paio di CV (ne aveva circa 34/35), ma ha incrementato la coppia e migliorato il range di utilizzo. Ho condotto studi sulla fluidodinamica, ho lavorato anche sulle dimensioni dell'air-box e ho utilizzato carburatori provvisti di Power-Jet, bielle più lunghe e pistoni più corti, mantenendo comunque gli stessi valori di alesaggio per corsa precedenti. Un grosso lavoro è stato fatto anche a livello di sospensioni, con il leveraggio del monoammortizzatore che è stato modificato, rendendolo più simile al Pro-Link della Honda. Inoltre, ognuno dei nostri piloti aveva un diverso partner tecnico: WP per Stribos, Öhlins per



Vehkonen e Marzocchi per Contini. Il che significava, oltre ad avere set-up completamente diversi, anche gestire tipologie di lavoro differenti per la taratura delle forcelle (tradizionale quella dell'azienda italiana, rovesciata invece quelle degli altri fornitori) e

raccogliere una grandissima quantità di dati. Senza dubbio nel 1986 eravamo il team più forte, competitivo in ogni situazione e con la moto più equilibrata del lotto. Siamo stati anche bravi a gestire al meglio due top rider come Vehkonen e Stribos nella stessa squadra.

Nel 1986 ognuno dei tre piloti Cagiva utilizza una soluzione tecnica personalizzata per le sospensioni: Marzocchi per Contini, WP per Stribos (con forcella a steli rovesciati) ed Öhlins per Vehkonen. Nel 1987 invece si utilizza solo materiale WP perché l'azienda olandese si è assicurata la fornitura di primo equipaggiamento per le Cagiva WMX 125 in vendita ai privati. Il freno a disco anteriore da 240 mm, introdotto nel 1985 in sostituzione del precedente da 230 mm, resta immutato fino alla fine della carriera della WMX. A partire dal 1987 però il disco è forato con asole tangenziali (vedi foto della moto di Contini nella pagina precedente) per limitare le deformazioni a caldo, aumentare la resistenza al surriscaldamento e favorire l'eliminazione del fango. Sotto, GP d'Italia 1987: Bayle (Honda n° 54) precede Stribos, Tragter (Honda n° 17), Lejeune (Suzuki n° 55) e Moore (Honda n° 88).

## Caratteristiche tecniche (1985)

**Motore:** monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido. Testa e cilindro in lega leggera, cinque travasi e pistone emisferico. Alesaggio per corsa 56x50,6 mm. Cilindrata 124,63 cc. Ammissione regolata da lamelle e valvola parzializzatrice della luce di scarico con sistema C.T.S. (Cagiva Torque Increase System). Rapporto di compressione 14:1. Potenza max (alla ruota) 37 CV a 10.500 giri.

**Accensione:** elettronica Motoplat ad anticipo variabile.

**Lubrificazione:** miscela all'1%.

600 grammi di olio per motore e organi di trasmissione.

**Alimentazione:** carburatore Dell'Orto PHSB 36 HS da 36 mm. Capacità serbatoio carburante 7 litri.

**Frizione:** multidisco in bagno d'olio con quattro dischi conduttori e tre dischi condotti.

**Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena.

**Cambio:** a sei rapporti ad innesti frontali.

**Telaio:** monotrave sdoppiato in tubi d'acciaio al cromo-molib-

deno con telaio reggisella e supporto air-box imbullonato. Inclinazione canotto di sterzo 28°, avancorsa 117 mm.

**Sospensioni:** anteriore forcella Marzocchi M1 a perno avanzato, con steli da 42 mm e foderi in alluminio, escursione ruota 285 mm; posteriore forcellone oscillante con monoammortizzatore Öhlins regolabile in compressione e in estensione e sistema ammortizzante progressivo con sistema Cagiva Soft Damp. Escursione ruota 320 mm.

**Freni:** anteriore a disco flottante

da 240 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino; posteriore a tamburo a camma semplice da 130 mm, con piatto e leveraggi in lega leggera.

**Ruote e pneumatici:** a raggi con cerchi in lega leggera Takasago, anteriore 1.60-21", posteriore 2.15-18". Pneumatici: anteriore Pirelli MT 16 3.00-21", posteriore Pirelli MT 32, 4.25-18".

**Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza max 2.145, larghezza al manubrio 830, altezza max 1.215, interasse 1.442, luce a terra 355. Peso nd.







Al termine della gara di Dalecin, in Cecoslovacchia, a metà del Campionato, i nostri piloti occupavano addirittura le prime tre posizioni della classifica, con Strijbos primo, seguito ad un punto da Vehkonen e a cinque da Contini. L'unico avversario consistente era l'olandese John Van den Berk con la Yamaha, che infatti ha terminato la stagione al secondo posto dietro a Strijbos e davanti a Contini e Vehkonen, classificati in quest'ordine pur

avendo totalizzato lo stesso numero di punti, in virtù del maggior numero di manche vinte dal pilota italiano.

La nostra supremazia tecnica è proseguita anche nel 1987, una stagione dove potevamo vincere tranquillamente due titoli mondiali piloti: quello della 125 ma soprattutto quello della 250, dove abbiamo fatto debuttare la moto sviluppata l'anno prima da Massimo Manzo, affidandola a Vehkonen - promosso

Strijbos e Contini, in azione durante la stagione 1987. Partita con i favori del pronostico, quell'anno la Cagiva è beffata da John Van den Berk e dalla Yamaha. Strijbos è secondo mentre Contini termina al quinto posto, preceduto anche da Bayle e Maddii con le Honda. Massimo Contini, classe 1955, nato a Cittiglio (VA), ha vinto il Campionato Cadetti nel 1977 con una Villa ed è entrato a far parte del Gruppo Sportivo Fiamme Oro nel 1980. Ha debuttato nel Mondiale nel 1983 con l'Aprilia e prima di approdare alla Cagiva, con una Kawasaki (gestita dal team Cinti) ha chiuso il Mondiale del 1984 in nona posizione (e un piazzamento sul podio). A lato, GP d'Italia 1987 ad Arco (TN): al via della seconda manche Strijbos precede Brondi (Yamaha n° 92), Manzo (KTM n° 95), Lejeune (Suzuki n° 55). Nel gruppo si riconoscono anche Maddii (Honda n° 94) e Bayle (Honda n° 54).



di cilindrata - e allo specialista olandese Van Doorn. Invece non abbiamo vinto nulla se non i titoli Costruttori, perché quelli piloti sono andati a Van den Berk con la Yamaha (nella 125) e a Geboers con la Honda (al suo debutto nella quarto di litro) in 250.

Durante la pausa invernale il lavoro di sviluppo della 125 aveva interessato il motore, molto più reattivo e gestibile nell'apertura del comando del gas, e la ciclistica.

Per poter utilizzare un air-box di maggiori dimensioni abbiamo modificato il leveraggio del monoammortizzatore sul forcellone. Ma facendo questo l'idraulica dell'ammortizzatore ha iniziato a funzionare male. Procedendo per tentativi siamo però riusciti a risolvere il problema nel corso della stagione, tanto è vero che la situazione è migliorata.

Grazie ai risultati di Strijbos e Contini, rispettivamente secondo e quinto in Campionato alle spalle di Van den Berk (Yamaha), siamo comunque riusciti almeno a portare a casa il titolo Costruttori. Impresa che invece abbiamo fallito nel 1988, l'ultima stagione che ha visto l'impegno ufficiale della Cagiva nel Cross e dove Strijbos ha gettato al vento un Mondiale che aveva già in tasca.

A mio avviso Dave dopo il titolo del 1986 inconsciamente si è sentito appagato. Lui aveva alle spalle una situazione familiare difficile e il Cross era lo strumento con cui voleva riscattarsi. Ottenuto ciò che sognava si è rilassato. Spesso Dave sembrava non esserci con

la testa e già nel 1987 ha iniziato a soffrire di misteriosi problemi fisici che lui negava di avere. Diceva di non aver più forza nelle braccia e di faticare a terminare le manche, ma non faceva nulla per curarsi.

Nel 1988 è arrivato comunque a giocare il Mondiale all'ultimo GP con Bayle. Gli sarebbe bastato arrivare due volte secondo alle spalle del pilota francese per vincere. Invece

segue a pag. 131

Dave Strijbos in azione nel fango di Castiglione del Lago, dove il 4 aprile 1988 prende il via il Mondiale con il GP d'Italia. Per meglio concentrarsi sulla 125, la Cagiva nel 1988 rinuncia all'impegno ufficiale nella 250, lasciando in gestione la quarto di litro ai team che seguono Vehkonen, Van Doorn e Nilsson. Strijbos conclude la gara con un quarto ed un secondo posto di manche, ma ad impressionare è la prestazione di Jean Michel Bayle, autore di una doppietta. Premonitore il giudizio di Witteveen al termine del GP: "Oggi il fango ha in parte modificato i valori in campo, però il vincitore è stato quello giusto. In questo Mondiale Bayle sarà per noi il maggiore avversario."



Foto ufficiale per Dave Strijbos e Massimo Contini, che disputano il Mondiale Cross 125 del 1988, l'ultimo affrontato dalla Casa varesina in forma ufficiale. Dopo il ritiro - avvenuto al termine della stagione in cui Strijbos perde il Mondiale, andato a Bayle, nell'ultima manche dell'ultimo GP - Contini continuerà ancora a correre per altri due anni con la Cagiva, gestendo privatamente le vecchie WMX.



## 1987-1988: il doppio crollo di Strijbos

## 1987

Passato in 250 Vehkonen, la Cagiva si appresta a difendere il suo primato con i soli Dave Strijbos e Massimo Contini. Ad impensierire la squadra italiana ci sono il solito John Van der Berk (Yamaha) ed una nutrita pattuglia di piloti Honda che comprende il francese Jean Michel Bayle, il redivivo Corrado Maddii (tornato in 125 dopo una stagione passata a soffrire nella 500), l'olandese Pedro Tragter e l'americano Bob Moore. La prima parte della stagione del Campione del mondo in carica e della Cagiva è travolgente. Strijbos vince cinque manche su sei e cede il passo al suo compagno di squadra solo nella prima frazione del GP d'Italia ad Arco di Trento, mentre Van den Berk è vittima della sua irruenza e non sempre è assecondato dalla moto.

Il pilota della Yamaha è comunque bravo a limitare i danni e a seguire in classifica come un'ombra il suo connazionale. Dopo aver vinto anche la prima manche del GP di Cecoslovacchia ad Holice, nella seconda Strijbos cade e non va a punti mentre Van den Berk, primo al traguardo, passa in testa al Mondiale.

Da quel momento i ruoli fra i due piloti sembrano invertirsi. Van den Berk guida da "ragioniere" preferendo andare sempre a punti. Strijbos invece è sempre al limite, guida in maniera aggressiva e cade più di frequente. Il pilota della Cagiva riesce comunque a riguadagnare la testa del Campionato dopo il GP di Francia, salvo poi riprenderla al GP successivo dove la Yamaha affida a Van den Berk una nuova moto, con cui l'olandese centra subito una doppietta. I due si alternano in vetta al Mondiale fino al tracollo del GP di Finlandia a Puijo, dove la Cagiva di Strijbos si rompe due volte, mentre Van den Berk con un primo ed un secondo posto allunga in classifica. Al GP di Germania succede di tutto: in un mare di fango Van den Berk rompe il freno posteriore nella prima manche e cade nella seconda, ma è comunque secondo e quarto. Strijbos non ne approfitta e resta lontano dal podio.

A due gare dal termine il divario fra il pilota della Yamaha e quello della Cagiva è così di 31 punti. I tifosi della Cagiva iniziano a "gufare" Van den Berk, memori di quanto è avvenuto a Maddii nel 1984, ma senza alcun risultato...

Al GP degli USA la presenza di Van den Berk è in forse fino all'ultimo perché John è debilitato da un'intossicazione alimentare. Riesce comunque a terminare la prima manche in sesta posizione, mentre Strijbos terzo e sesto, gli "rosicchia" solo nove punti. L'epilogo della stagione, al GP d'Austria, quando al pilota della Yamaha basta controllare Strijbos in entrambe le manche per conquistare il titolo mondiale.

Per la Yamaha si tratta del primo successo nella ottavo di litro. Nel team Cagiva invece è forte la convinzione di aver perso una grande occasione.

## LA STAGIONE IN SINTESI

- 5 aprile, GP Olanda, Valkenswaard 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Van der Berk (Yamaha), Tragter (Honda). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Tragter (Honda), Van den Berk (Honda).
- 3 maggio, GP Belgio, Nismes 1ª manche: Strijbos (Cagiva) Lacher (Honda), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Strijbos



Primo piano di un sorridente Dave Strijbos all'inizio della stagione iridata 1987, disputata con l'ultima evoluzione della WMX 125.

(Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Lacher (Honda).

- 10 maggio, GP Italia, Arco di Trento 1ª manche: Contini (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Moore (Honda). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva), Van den Berk (Yamaha).
- 17 maggio, GP Cecoslovacchia, Holice 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Lacher (Honda). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Kovar (Kawasaki), Bayle (Honda).
- 24 maggio, GP Bulgaria, Samokov 1ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Maddii (Honda). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Lacher (Honda).
- 28 giugno, GP Francia, Arbis 1ª manche: Bayle (Honda), Moore (Honda), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Maddii (Honda), Bayle (Honda).
- 4 luglio, GP Irlanda, Killinchy 1ª manche: Van den Berk (Yamaha), Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda).
- 12 luglio, GP Svizzera, Rothenthurm 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva), Lacher (Honda). 2ª manche:

Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha), Bayle (Honda).

- 26 luglio, GP Finlandia, Puijo 1ª manche: Bayle (Honda), Van den Berk (Yamaha), Contini (Cagiva). 2ª manche: Van den Berk (Yamaha), Contini (Cagiva), Pantilla (KTM).
- 2 agosto, GP Germania, Blieskastel 1ª manche: Bayle (Honda), Van den Berk (Yamaha), Moore (Honda). 2ª manche: Maddii (Honda), Tragter (Honda), Bayle (Honda).
- 16 agosto, GP USA, Steel City 1ª manche: Dymond (Honda), Kehoe (Suzuki), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Kehoe (Suzuki), Bayle (Honda), Warren (Kawasaki).
- 30 agosto, GP Austria, Schwanenstadt 1ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Van den Berk (Yamaha). 2ª manche: Contini (Cagiva), Bayle (Honda), Tragter (Honda).

## 1988

Rispetto alle stagioni precedenti la classe 125 sembra aver perso un po' di mordente e sulla carta il binomio Strijbos-Cagiva dovrebbe avere vita facile nella caccia all'iride. Dopo aver vinto il Mondiale, Van den Berk è passato in 250 e la Yamaha per il 1988 ha perso così il suo pilota di punta nella ottavo di litro. La Cagiva invece ripropone l'accoppiata Strijbos e Contini (ai quali viene affiancato anche l'irruento americano Mike Healey, che dal GP di Spagna dispone di una moto ufficiale) che devono misurarsi con pochi avversari temibili: Bayle e Tragter con la Honda, l'intramontabile Maddii (anche lui sulla Honda), Puzar e Moore in sella alle acerbe KTM.

Fin dalla prova inaugurale in Italia, a Castiglione del Lago il 4 aprile 1988, Bayle si propone nel ruolo di anti-Strijbos, vincendo le due manche su un terreno segnato dal fango. Quando, dopo essersi spartiti equamente le manche al successivo GP del Belgio, il giovane pilota francese limita i danni sulla sabbia di Mill in Olanda - dove vince due volte Strijbos, ma Bayle è secondo e terzo di manche - l'olandese capisce che non avrà assolutamente vita facile.

I due sfidanti danno vita ad un entusiasmante testa a testa che non lascia spazio agli avversari.

Basti pensare che il primo ad interrompere il loro dominio vincendo una manche è Maddii, in Cecoslovacchia, quando si sono già disputati sette dei dodici GP in calendario. E dopo di lui solamente Tragter nella prima manche del GP di Finlandia a Kuopio ripeterà l'impresa.

I colpi di scena si susseguono ad ogni GP ma quando ne mancano tre alla fine del Campionato, Strijbos inizia purtroppo a dare segni di cedimento proprio dopo essere riuscito ad accumulare quel minimo vantaggio sul rivale che gli avrebbe garantito una certa sicurezza. Nel GP di Francia a Treforet, disputato con pioggia e fango, Bayle vince entrambe le manche. Strijbos invece è terzo nella prima solo perché Contini lo lascia passare, mentre nella seconda crolla definitivamente arrivando sedicesimo. Dopo aver ristabilito le distanze in Finlandia con un primo ed un terzo posto, il pilota della Cagiva si presenta all'ultimo GP in Svizzera, con un vantaggio di sette punti da gestire. Anche se Bayle vincessse tutte e due le manche, a Strijbos basterebbe arrivare secondo per diventare Campione de mondo. Invece va in tilt e cade subito dopo il via, terminando quarto la manche vinta da Bayle. Nell'ultima e decisiva prova si impone ancora il pilota francese e a quel punto a Strijbos il secondo posto non basta più.

Gianni Prandi nel libro "World Cross. MX88 Annual" sintetizza efficacemente quanto accaduto nel suo personale bilancio della stagione: "Dave Strijbos è stato ancora una volta secondo, nonostante abbia vinto undici manche contro le dieci del rivale. Il suo sorriso è sempre il solito, ma non riesce a cancellare la delusione. Dave aveva in mano tutti gli assi per vincere, ma li ha giocati male e ha perso anche quest'anno un titolo già suo. A tradirlo è stata l'ultima prova: lui era in testa e l'esperienza doveva salvarlo. I nervi invece lo hanno beffato. Strijbos è crollato e il sogno è svanito."

## LA STAGIONE IN SINTESI

- 4 aprile, GP Italia, Gioiella 1ª manche: Bayle (Honda), Moore (KTM), Kouki (Yamaha). 2ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Puzar (KTM).
- 10 aprile, GP Belgio, Genk 1ª manche: Strijbos



Due immagini spettacolari di Strijbos e della Cagiva WMX 125 scattate nel corso del Mondiale 1988, l'ultimo che ha visto in azione il binomio formato dal pilota olandese e la Casa italiana.

(Cagiva), Bayle (Honda), Tragter (Honda). 2ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Bervoets (Yamaha).

- 17 aprile, GP Olanda, Mill 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Jobé (Honda). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Tragter (Honda), Bayle (Honda).
- 1 maggio, GP Austria, Schwanenstadt 1ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Contini (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Kouki (Yamaha).
- 8 maggio, GP Spagna, Moron 1ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Healey (Cagiva). 2ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Healey (Cagiva).
- 15 maggio, GP Portogallo, Agueda 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Tragter (Honda). 2ª manche: non disputata.
- 29 maggio, GP Cecoslovacchia, Bystrica 1ª manche: Maddii (Honda), Strijbos (Cagiva), Pantilla (KTM). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Maddii (Honda), Bayle (Honda).

- 12 giugno, GP Germania, Beuern 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Puzar (KTM). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Contini (Cagiva).
- 25 giugno, GP Irlanda, Killinchy 1ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Puzar (KTM). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Bayle (Honda), Tragter (Honda).

- 3 luglio, GP Francia, Treforet 1ª manche: Bayle (Honda), Tragter (Honda), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Bayle (Honda), Puzar (KTM), Contini (Cagiva).

- 14 agosto, GP Finlandia, Kuopio 1ª manche: Tragter (Honda), Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva). 2ª manche: Strijbos (Cagiva), Healey (Cagiva), Bayle (Honda).

- 28 agosto, GP Svizzera, Ginevra 1ª manche: Bayle (Honda), Puzar (KTM), Moore (KTM). 2ª manche: Bayle (Honda), Strijbos (Cagiva), Moore (KTM).



La WMX 125 del 1988 utilizza lo stesso telaio dell'anno precedente, ma per migliorare la maneggevolezza e la precisione di guida è stata modificata la distribuzione dei pesi. Il forcellone è stato allungato ed è stato nuovamente modificata la progressività del monoammortizzatore utilizzando nuovi leveraggi. Migliorata l'erogazione del monocilindrico - al quale è stato completamente rivisto il gruppo termico (modificando il profilo delle luci di ammissione e scarico), assieme ai carter - che nella versione 1988 è accreditato di circa 33 CV. La valvola parzializzatrice allo scarico del sistema CTS è identica a quella montata sulla WMX di serie.



Altra differenza fra le moto di Stribos e Contini e la versione di serie è l'adozione di un freno a disco posteriore forato da 240 mm (in luogo del tamburo della WMX) servito da una pinza Brembo a doppio pistoncino. Come negli anni precedenti i due piloti hanno fornitori differenti per quanto riguarda le sospensioni: Stribos corre con le WP, mentre il pilota italiano si affida alla Marzocchi. La Cagiva nel 1988 corre con pneumatici Pirelli, utilizzando in esclusiva una gomma posteriore estremamente ribassata che, mantenendo lo stesso diametro di rotolamento, pesa il 20% in meno rispetto ad un pneumatico tradizionale.



## Caratteristiche tecniche (1988)

**Motore:** monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido. Testa e cilindro in lega leggera, cinque travasi e pistone emisferico. Alesaggio per corsa 56x50,6 mm. Cilindrata 124,63 cc. Ammissione regolata da lamelle e valvola parzializzatrice della luce di scarico con sistema C.T.S. (Cagiva Torque increase System). Rapporto di compressione 15:1. Potenza max (all'albero) 33 CV a 12.000 giri.

**Accensione:** elettronica Motopolat ad anticipo variabile.

**Lubrificazione:** miscela al 2%.

600 grammi di olio per motore e organi di trasmissione.

**Alimentazione:** carburatore Dell'Orto PHSB 37 HS da 37mm. Capacità serbatoio carburante 7 litri.

**Frizione:** multidisco in bagno d'olio con quattro dischi conduttori e tre dischi condotti.

**Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena.

**Cambio:** a sei rapporti ad innesti frontali.

**Telaio:** monotrave sdoppiato in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno con telaietto reggisella e

supporto air-box imbullonato. Inclinazione canotto di sterzo 28°, avancorsa 117 mm.

**Sospensioni:** anteriore forcella a steli rovesciati White Power con steli da 40 mm, escursione 285 mm. Posteriore forcellone oscillante con singolo ammortizzatore White Power regolabile nel precarico, in compressione su 11 posizioni e in estensione su 7, con sistema ammorzante progressivo a sistema Cagiva Soft Damp. Escursione ruota 320 mm.

**Freni:** anteriore a disco flot-

tante da 240 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino; posteriore a disco da 240 mm con pinza a singolo pistoncino.

**Ruote e pneumatici:** a raggi con cerchi in lega leggera Takasago, anteriore 1.60-21", posteriore 1.85-18". Pneumatici: anteriore 90/90-21", posteriore 110/100-18".

**Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza max 2.145, larghezza max al manubrio 830, altezza max 1.215, interasse 1.442, altezza sella 925, luce a terra 355. Peso a vuoto 88 kg.

segue da pag. 127

*ce quel giorno a Ginevra, Dave è andato in tilt: ha corso male, è caduto e nella manche decisiva è stato inconsistente. Quella è stata l'ultima occasione per la Cagiva di vincere un Mondiale Cross, ma anche per me.*

*Alla fine del 1988, l'attività sportiva nel Cross è stata momentaneamente sospesa per dare la precedenza al programma di valorizzazione del marchio Husqvarna, acquisito dalla Cagiva a metà degli anni Ottanta.*

*Io non dividevo la decisione di abbandonare le competizioni nel fuoristrada, perché a quei tempi il mercato delle moto da Cross in Italia era importante e coinvolgeva numerose aziende. Era impossibile fare dei buoni prodotti senza sviluppare attraverso le corse nuove soluzioni da trasferire poi alla produzione di serie. E il marchio Cagiva, grazie ai titoli mondiali appena conquistati, era conosciuto fra i giovani.*

*Ma è stata una decisione dei fratelli Castiglioni, che non poteva essere contestata, così ho chiesto di passare ai GP perché l'ambiente delle competizioni è sempre piuttosto stimolante per un ingegnere. Il gruppo di tecnici che si occupavano della Cagiva 500 era però già al completo e non c'era posto per me. Dopo pochi giorni è arrivata l'offerta dell'Aprilia, che ho subito accettato."*

Con il passaggio di Jan Witteveen alla Casa di Noale e lo stop imposto al Reparto corse, nel Mondiale del 1989 la Cagiva fa correre ancora



Massimo Contini, ormai calato nel ruolo di pilota collaudatore, con una versione aggiornata della WMX dell'anno prima, che rimane l'unica moto nello schieramento dell'ottavo di litro ad avere ancora l'ammissione diretta nel cilindro, anziché nel carter, come richiedono le moderne tendenze.

Quando la Cagiva tornerà a calcare le piste da Cross lo farà poi con il nome ed il marchio Husqvarna sul serbatoio.

Per poter vedere di nuovo sul gradino più alto del podio nel Mondiale Cross una moto varesina, ovviamente a nome Husqvarna, si dovrà però attendere il 1998, quando Alessio Chiodi si aggiudicherà il titolo della ottavo di litro davanti a David Vuillemin (Yamaha) e ad Alex Puzar (TM).

Dopo il ritiro della Cagiva, Dave Stribos nel 1989 firma per la Suzuki e continua la sua vana rincorsa al secondo titolo iridato nella 125. La Casa di Schiranna in questa categoria segue nel 1989 il solo Massimo Contini, in qualità di pilota-collaudatore, che utilizza le moto dell'anno precedente con qualche aggiornamento per proseguire lo sviluppo della WMX 125 di serie. Immutata la potenza (33 CV a 12.000 giri), cambiano il carburatore (da 36 mm, più piccolo di quello di serie) e le sospensioni (Marzocchi).