



# FUORISTRADA ALL'OLANDESE



Nicholas Lapucci e Max Spies, la Fantic, Jan Witteveen e il Team Maddii: è la combinazione vincente nei trionfi continentali.



ULTIMO titolo di una moto due tempi nel mondiale Motocross risale al 2003 con Steve Ramon (KTM), e nello stesso anno la categoria venne aperta alle 250 quattro tempi, decretando la scomparsa delle 2T dal Mondiale. Le moto a miscela sono comunque rimaste nei campionati europei e quest'anno abbiamo visto per la prima volta una 2T vincere un campionato 250 da quando si corre insieme alle 4T, con Nicholas Lapucci sulla Fantic del Team Maddii. Il ritorno in auge della 2T, grazie a un'azienda italiana. Rinata nel 2014 sotto la guida di Mariano Roman, amministratore delegato con grande passione per il fuoristrada, la Fantic ha scelto, per lo sviluppo delle nuove moto da Cross e Enduro, Jan Witteveen. Famoso ➤

LE FANTIC DUE TEMPI DELL'INGEGNERE CHE HA RESO GRANDE L'APRILIA CONTINUANO A STUPIRE. È LA DIMOSTRAZIONE CHE NELL'OFF-ROAD IL MOTORE 4T NON È L'UNICA SOLUZIONE VINCENTE, MA IL REGOLAMENTO DEL MONDIALE, PER ORA, LO AVVANTAGGIA RISPETTO AL 2T...

Nicholas Lapucci, 23 anni appena compiuti, nel 2022 correrà nel Mondiale con la Fantic ma sarà in sella alla 450 4T.



per gli anni d'oro dell'Aprilia nel Motomondiale, l'ingegnere olandese ha un lungo trascorso nella direzione di reparti corse Motocross e Regolarità, a partire, a metà anni settanta, dalla Hercules-DKW con i motori Sachs, poi Simonini, Gilera, Cagiva, prima dei 15 anni ricchi di successi in Aprilia.

**WITTEVEEN** è sempre stato vicino al mondo del Cross: quasi ogni anno capitava di vederlo "curiosare" nel paddock del Mondiale, a coglierne lo sviluppo tecnico. Questa nuova avventura con la Fantic riporta nell'ambiente del Fuoristrada uno dei tecnici più capaci e ricchi d'inventiva e, guardacaso, si ricrea l'accoppiata Jan Witteveen-Corrado Maddii, che nel 1984, con la Gilera, sfiorò il titolo

iridato 125, fermati nell'ultimo GP da un incidente sfortunatissimo nel turno cronometrato che costò a Maddii un infortunio e la fine di un sogno. Ora Corrado Maddii, con il figlio Marco, gestisce il team ufficiale Fantic nel Cross, la squadra che l'anno scorso ha esordito vincendo il titolo Europeo EMX125 con Andrea Bonacorsi e quest'anno al titolo mondiale Junior 125 vinto da Haakon Osterhagen ha aggiunto il prestigioso titolo europeo EMX250 con Nicholas Lapucci e il titolo Europeo EMX2T con il tedesco Maximilian Spies, con Federico Tuani vice campione sempre su Fantic.

«È iniziata questa avventura con la Fantic - racconta Witteveen che si è di fatto trasferito in Italia - perché dopo il loro accordo con la Yamaha per l'off-road mi hanno cercato e mi

hanno coinvolto nel progetto. La Yamaha è la sola Casa giapponese a fare ancora i due tempi, e c'è un ritorno del mercato dei due tempi addirittura negli Stati Uniti. Le moto a due tempi sono performanti e sono più semplici nella manutenzione rispetto ai quattro tempi, e nel racing hanno sicuramente il loro mercato che può tornare a crescere. Nel Cross siamo partiti con le due tempi, anche perché c'è spazio nel mercato soprattutto delle piccole cilindrata. Le aziende giapponesi (a parte la Yamaha) non fanno più moto due tempi, e poi c'è tutto il mercato dell'aftermarket e parti speciali. La realtà è che il motore due tempi è stato accantonato politicamente, per spinta di un costruttore giapponese in particolare: hanno voluto che il due tempi sparisse con la scusa che il due

Nicholas Lapucci e Jan Witteveen dopo il trionfo continentale della Fantic.

tempi inquina, mentre oggi è possibile produrre 2T che non inquinano più del 4T».

**SI È ANCHE ritrovato con il suo pilota Corrado Maddii...**

«È stato un caso il ritorno con Corrado... ci eravamo lasciati a fine '85 in Cagiva! Ho sempre lavorato molto bene con Corrado per certi tipi di sviluppo dai tempi della Gilera e di fatto l'avevo portato io alla Cagiva. Come Loris Reggiani in Aprilia, sono piloti che ti sanno comunicare quello che sentono alla guida».

**Qui in Fantic festeggia subito due titoli europei.**

«La vittoria nell'Europeo 250 è la prima da quando hanno introdotto le quattro tempi: per fortuna qui in Europa il Promoter dell'Europeo ha sempre tenuto in vita le categorie due tempi, e c'è la parità di cilindrata. In effetti le due moto, 2T e 4T, si equivalgono come prestazioni, pur con una differenza penalizzante per le due tempi, perché il limite di peso per le 250 4T è 95 chili e per le 2T è 98. L'unico vantaggio che vedo con Lapucci è che ha uno spunto in partenza leggermente migliore, che potrebbe anche dipendere dal suo fisico, dal suo peso, mentre come tempi sul giro per i migliori non ci sono differenze tra 2T e 4T».

**Purtroppo Lapucci il prossimo anno in MXGP, sempre con la Fan-**



**tic, dovrà lasciare le 2T e sarà in sella alla Fantic 450 4T di derivazione Yamaha.**

«Attualmente nel Mondiale non puoi correre con le due tempi, perché dovresti correre con una 125 contro le 250 nella MX2 e con una 250 contro le 450 nella MXGP. È un regolamento troppo limitante, la differenza di cilindrata è troppo penalizzante, e infatti non c'è nessuna due tempi nel Mondiale. È una norma che secondo me andrebbe rivista; è evidente che c'era l'intenzione di far sparire le due tempi. Ora, con le quattro tempi molto sviluppate e le due tempi che sono ferme da anni, le prestazioni si somiglierebbero a pari cilindrata. D'altronde per le due tempi hai un problema del limite di prestazione che è legato alla "portata" dei travasi che non puoi aumentare oltre certe misure, mentre nelle 4T metti un pistone più grande

e valvole più grandi... così una 2T 250 può girare a 9000-9500 giri, mentre con le 4T puoi arrivare a 15.000 giri. Per le 250, la categoria più interessante dal punto di vista commerciale, quando era stata introdotta la nuova norma la differenza di cilindrata era comprensibile perché a parità di cubatura la due tempi sarebbe stata avvantaggiata, ma oggi le 250 ufficiali, sia due che quattro tempi hanno parità di prestazioni, siamo per entrambi a quasi 50 cavalli, quindi sarebbe giusta la parità di cilindrata. Anche per la classe MXGP si può ristabilire la parità, forse poi per i due tempi potrebbe non convenire arrivare alla cilindrata piena, 450, perché una 450 due tempi gira poco come regime massimo e potrebbe essere più performante una cilindrata da 360 a 400. In ogni caso il ritorno del due tempi al Mondiale sarebbe grande motivo di interesse».



## PESI E CILINDRATE PER 2T E 4T

### CAMPIONATO EUROPEO

Classe EMX 250: over 175 cm<sup>3</sup> fino a 250 cm<sup>3</sup> per i 2T, peso minimo 98 kg per i 2T e 95 kg per i 4T.  
Classe EMX Open: over 175 cm<sup>3</sup> fino a 500 cm<sup>3</sup> per i 2T; over 175 cm<sup>3</sup> fino a 450 cm<sup>3</sup> per i 4T (limite peso non indicato).

### CAMPIONATO MONDIALE

Classe MX2: 2T da 100 cm<sup>3</sup> fino a 125 cm<sup>3</sup>, peso minimo 88 kg; 4T da 175 cm<sup>3</sup> fino a 250 cm<sup>3</sup>, peso minimo 95 kg.  
Classe MXGP: 2T da 175 cm<sup>3</sup> fino a 250 cm<sup>3</sup>, peso minimo 98 kg; 4T da 290 cm<sup>3</sup> fino a 450 cm<sup>3</sup>, peso minimo 99 kg.

### INTERNAZIONALI D'ITALIA

Classe 125: 2T da 100 cm<sup>3</sup> a 125 cm<sup>3</sup>, peso minimo kg 88.  
Classe MX2: 2T da 100 cm<sup>3</sup> a 250 cm<sup>3</sup>, peso minimo kg 88; 4T da 175 cm<sup>3</sup> a 250 cm<sup>3</sup>, peso minimo kg 95.  
Classe MX1: 2T da 175 cm<sup>3</sup> a 250 cm<sup>3</sup>, peso minimo kg 98; 4T da 290 cm<sup>3</sup> a 450 cm<sup>3</sup>, peso minimo kg 99.