

# Extra "Il Ceppa in Cagiva"



Il Gruppo Cagiva Mito Club

5 Dicembre 2008. Data storica per gli appassionati cagivisti. Il CMC (Cagiva Mito Club) e' stato invitato, grazie al Presidente del club Andrea Lusetti alias 'ALwarrior', vero organizzatore di questa manifestazione, a visitare gli stabilimenti Cagiva/MVAgusta; per osservare la linea di produzione e discutere del futuro di questa gloriosa casa motociclistica.

Il meteo non e' dei migliori, ma cio' non toglie che il gruppo si raduni a Schiranna (VA) in ordine perfetto

per la visita. Rivedere tutti quei ragazzi, conosciuti in anni di raduni/incontri/forum mi riempie il cuore

di gioia, gia' convinto che questa diventera' una giornata speciale.

Subito ad accoglierci c'e' Davide Bulega, da me invitato, ex pilota/collaudatore Cagiva 500 e Cagiva Mito SP 1990-91-92. Ovviamente scambio con lui molte parole, dalle quali scaturiscono aneddoti molto simpatici e impressionanti (vedi intervista). Ultimati i preparativi, radunato il gruppo CMC, si entra negli stabilimenti.

La prima cosa che si nota, e' la riverniciatura esterna ed interna di tutti i fabbricati, mensa compresa. Dal 2006, data della nostra ultima visita in Cagiva/Mv Agusta, a oggi c'e' stato un grande afflusso di denaro, tanto che, anche le catene di montaggio, come vedremo piu' avanti nella visita, sono all'avanguardia come tecnologia.

All'ingresso veniamo accolti da un colpo d'occhio degno di questo nome. Un esposizione dei modelli del gruppo attualmente in produzione, configurazione 2009. Mito, Raptor, Brutale ed F4 sono li, in bella posa. Al centro c'e' l'F4 SBK vincitrice del titolo Italiano Superbike che riporta un titolo piloti e costruttori in MV dopo ben 33 anni.



Il Ceppa con Claudio Castiglioni

Dopo un buffet ben allestito dal personale MV, fa la sua comparsa il Presidente Claudio Castiglioni. Elegantissimo, come da sempre nel suo stile, viene verso di noi ,accompagnato da Alessia Riboni. Si avvicina alla F4 Campionessa Italiana SBK 2008 e inizia subito un discorso che lo porta al centro dell'attenzione. Ribadisce che il Gruppo e' solido, formato da persone competenti e efficienti nel loro lavoro, e nei 3 anni che verranno si vedranno molte novita', soprattutto sul piano Cagiva, che e' il

marchio al quale lui tiene di piu'. Proprio su questo marchio ha ribadito la volonta' di tornare, con il logo Cagiva sul serbatoio, a partecipare alla Dakar....

C'e' molto riserbo pero' sui nuovi progetti e tale segretezza ci ha impedito di entrare nel reparto R&D , dove gli ingegneri motoristi e non, sono al lavoro per le nuove MV e Cagiva. Il Presidente si e' concesso anche ad una breve intervista (nei links sottostanti). Successivamente, Castiglioni ci lascia, gli impegni sono troppi e il suo tempo disponibile e' condizionato al minuto.

Mi ha fatto un ottima impressione, sicuro di se, preciso nel parlare e molto gentile con "noi" del Mitoclub, con tanto di complimenti sul lavoro (riviste, internet e quant'altro) da noi svolto.

Da segnalare anche la presenza di Matt Levatich, amministratore delegato Harley Davidson che ci ha fatto i complimenti per la nostra passione.



Castiglioni con la MV di Campione d'Italia

## Extra "Il Ceppa in Cagiva"



Il reparto con le macchine a controllo numerico

La visita continua ed entriamo nella fabbrica vera e propria dove si "costruiscono" queste moto. Pulizia e silenziosita' la fanno da padrone. Sono stati adottati nuovi meccanismi d'avanguardia, in pratica, per non entrare troppo nel dettaglio e annoiare il lettore, il motore viene assemblato articolo per articolo e poi fatto girare al banco. Macchine a controllo numerico costruiscono i vari materiali per poi diventare un prodotto finito. Successivamente viene montato tutto nel telaio, al quale viene aggiunto l'impianto elettrico e tutto quello che "costituisce" una moto. Poi, al termine di cio', la moto "pronta" viene messa su un banco

prova e testata.

Quando la moto e' pronta, un collaudatore testa il mezzo finito. Una volta terminata la prova, vengono evidenziati possibili difetti o anomalie e se tutto ok, viene sistemata per poi essere venuta. Ho visto con i miei occhi, alle ore 17:00 sotto un cielo plumbeo, uscire il collaudatore con la Brutale per un test....

Prima di finire la visita e' venuto a trovarci Gilberto Milani, ex MvAGUSTA, Aermacchi e Cagiva (vedi intervista). Bellissimo l'incontro con Davide Bulega, era dal 1992 che non si rivedevano. Persona umilissima Milani, disponibile con tutti, molto alla mano, ci ha fatto rivivere, con le sue parole, il motociclismo che fu.

La visita termina con un sacchetto di Gadget made in MvAgusta/Cagiva, pieno di opuscoli e portachiavi molto graziosi. Il gruppo CMC si scioglie e ognuno riprende la propria via, soddisfatto di aver vissuto una giornata unica nel suo genere. Ne verranno altre, questo e' certo. I nostri rapporti con il marchio sono molto forti, il legame va via via crescendo e per il 2009 ne vedremo sicuramente delle belle!



Il reparto dei collaudi finali

Michele Prontelli "Ceppa"

## Intervista a Davide Bulega

L'ex pilota/collaudatore delle moto da corsa made in Cagiva, si racconta al CMC.

Intervista realizzata da: Michele Prontelli, "Ceppa".

Si ringrazia: Andrea Lusetti, "ALwarrior" per aver reso possibile tutto questo.



Davide Bulega e Gilberto Milani si rincontrano dopo 16 anni grazie al MitoClub.

Una volta saputo la data della seconda visita agli stabilimenti MVAGUSTA/CAGIVA, si decide di invitare un pilota che ha fatto la storia della Mito nelle competizioni: Davide Bulega. Gli impegni di lavoro non ci danno la certezza della sua presenza, ma finalmente, dopo alcune settimane, l'ok arriva e Davide presenzierà insieme a noi alla visita. Quale occasione più ghiotta per intervistarlo?! Su espressa richiesta, ho mantenuto segreta la sua identità, perché voleva gustarsi la visita in tutta tranquillità, senza interruzioni varie. Lo ringraziamo ancora per la sua disponibilità'.

*Ceppa:* Ciao Davide, innanzitutto grazie di essere qua. Per noi del MITOCLUB è una immensa gioia averti con noi.

*Davide:* Grazie a voi di avermi invitato. È dal 1992, da quando il mio contratto con il gruppo Cagiva terminò, che non rimetto piede in questi stabilimenti.

*Ceppa:* Torniamo indietro nel tempo. Ora che siamo davanti al cartello d'entrata "CAGIVA MOTOR", che cosa ti ricorda tutto questo?

*Davide:* dall'epoca non è cambiato niente, almeno esternamente, la disposizione degli stabilimenti è sempre quella e l'insegna, se non nei caratteri, è rimasta invariata. È un bel tuffo nel passato questo, io venni qua nel lontano 1990 con mio padre. Da lì inizio la mia avventura in Cagiva....

*Ceppa:* Che cosa significano le parole MITO per te? Cosa ti ricordi di quegli anni in cui hai corso per il team ufficiale Cagiva?

*Davide:* La Mito era quanto di più tecnologico e avanzato ci fosse all'epoca nel settore delle 125. Io la Mito la vidi nello stato di prototipo, dove proprio su questa strada, i vari tester, provavano le varie soluzioni adottate dagli ingegneri. Successivamente, nel 1991, fui messo sotto contratto Cagiva come pilota Mito nella Sport Production e collaudatore della 500. L'avventura nella Sport Production mi vide vincente in tutte le gare alle quali presi parte. La superiorità del motore era disarmante, grazie anche alla esperienza e alla messa a punto che il mio Team, supervisionato da Gilberto "Gilba" Milani, effettuava. Purtroppo non vinsi il titolo perché in finale venni steso in terra, ciò mi provocò la frattura della caviglia e l'impossibilità di portare a termine la gara.

*Ceppa:* 4 cilindri, 2 tempi, 500...che cosa voleva dire guidare una di queste moto da gran premio? cosa ti ricordi di quegli anni?

*Davide:* Io ero collaudatore insieme a Marco Papa nel 1991-1992. Collaudai e provai le C591-C592 e prototipo C593 proprio sul finire del mio contratto. All'epoca avevo 20 anni, ero un ragazzo che nell'italiano scendeva dalla MITO e montava sull'888 senza una goccia di sudore. Condizione fisica



Davide Buega in azione nella 125 sp

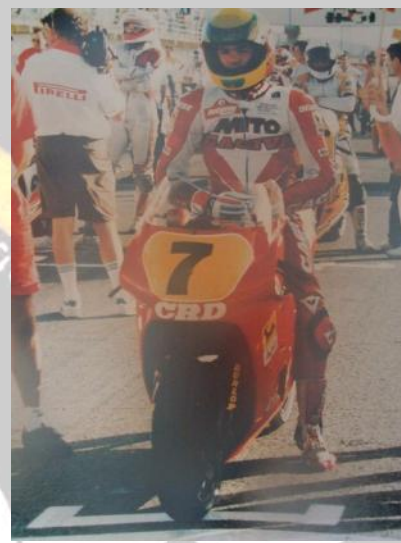


Bulega con la Ducati 888 nella 750sp Misano 92

e mentale perfetta, ero veramente un "pazzo". Guidavo una 500, la massima espressione della moto da gran premio, ma non mi incuteva affatto terrore. Sono venuto alla Cagiva che non sapevo nemmeno cosa fosse una forcella e grazie ad un team formidabile, a persone magnifiche, sono diventato quello che sono. Peccato che queste persone non abbiano mai avuto onor di cronaca. Mai nella mia vita ho ritrovato un team così affiatato e professionale.

**Ceppa:** Di tutti i piloti che hai visto passare qua in Cagiva, quale ti e' rimasto piu' nel cuore? Hai qualche aneddoto da ricordare?

**Davide:** LAWSON! Decisamente Lawson. Un vero signore, una persona fantastica, che dava soddisfazione alle persone che lavoravano con e per lui. Di gran lunga il pilota che piu' mi ha segnato. Ricordo un bell'episodio accaduto al Mugello. Io e Marco (Papa ndr) su 4 giorni di test, provavamo 3 giorni tutto quello



Bulega con la Cagiva 500 nella Open Misano 92

che c'era da testare. Forcelloni, carenature, espansioni, cilindri, forcelle..... il quarto giorno veniva il Presidente in elicottero e portava con se Lawson. A Eddie spettava il compito di provare quello che noi avevamo scelto per una migliore performance, secondo il suo stile di guida. Prima che il Campione entri in pista, vado da Milani e gli chiedo se posso entrare con lui. Milani rigira la proposta al quattro volte campione del mondo e così entro in pista con Lawson. Emozione fortissima. In quell'occasione realizzo il mio miglior giro mai realizzato al Mugello e posso veramente capire, vedendolo con i miei occhi, l'impressionante guida dell'americano. Nella Casanova Savelli, nel cambio di direzione, Eddie faceva seconda - terza, mentre io tenevo la seconda. Purtroppo la 500 non ti dava confidenza e quindi, mi ritrovai in men che non si dica, a rotolare nella sabbia, fino quasi all'arrabbiata 1. Il giro dopo Eddie mi vede, rallenta, si ferma, lascia la moto in terra e viene a soccorrermi.....

**Ceppa:** Come si svolgeva il lavoro di collaudatore?

**Davide:** Noi provavamo tutto quello che ci veniva dato da provare, tutto cio' ci veniva dato dal reparto sviluppo ed esperienza. Quando la Ferrari voleva provare, dato che il Mugello era ed e' di sua proprieta', andavamo qua a Varese, all'aeroporto a fare "gli spari". Provavamo frizioni, rapporti, forcelloni, trasmissioni, cerchi... di tutto. Acquistavamo una sensibilita' con il mezzo da far paura. Cagiva investì molto sulla 500 e ricordare quei periodi mi fa solo piacere.

**Ceppa:** Tornando al campionato italiano Sport Production, qual'e' stata la gara piu' bella?

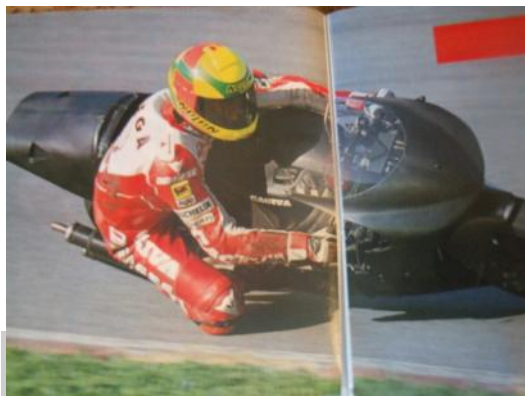
**Davide:** Non esiste una gara piu' bella. Pero' ricordo con piacere quella di Monza, corsa sul bagnato. Io sul bagnato ero imbattibile, non per vantarmi, ma l'esperienza maturata e la mia sensibilita' con il mezzo, mi permettevano di girare con un ritmo molto piu' alto rispetto ai miei avversari. Tante' che alla fine

del primo giro avevo gia' dato 5 secondi al mio inseguitore.....

**Ceppa:** Un'ultima domanda...hai dei rimpianti sul Gruppo Cagiva o note negative?



Bulega in azione a Misano 92 con la Cagiva C592



Bulega collauda la nuova C593 al Mugello

*Davide:* No, negativo no, perche' sono stato immerso in un gruppo che lavorava in modo familiare, mi sentivo veramente a casa. L'unico rammarico e' che volevo essere il pilota della CAGIVA 500 nel 1993. Feci anche un test, dove risultai il piu' veloce ma al mio posto fu scelto Mladin. Io ero giovane, non volevo continuare a fare il collaudatore, volevo misurarmi in pista a livello mondiale. Il mio contratto termino', ma il ricordo di queste persone fantastiche restera' con me per sempre.

*Ceppa:* Davide, noi ti ringraziamo per essere stato qua con noi, per la tua disponibilita' e cortesia. A nome del CMC Grazie di cuore.

*Davide:* Grazie a te e ad Andrea, non pensavo esistesse un Mito Club. Ora che l'ho scoperto, teniamo i nostri contatti aperti, magari per organizzare in incontri futuri.....

Michele Prontelli “ Ceppa”

www.vivianienrico.it

# FACTORY BIKE®