

SULLE NEVI
DI COGNE PER LA
**PRESENTAZIONE
DEL TEAM
HUSQVARNA 2010**

di Batini/Kado foto Cristiano Morello

Fabrizio Azzalin

AZZ...A che team!





LA GERVASONA. GALLINA VECCHIA FA BUON BRODO!

» ... azzo "Azza", scendi dalla montagna con idee e propositi bellicosi che nemmeno Pirro: vincere "almeno" due Mondiali. Scaramanzia o smargiassata?

"Io credo che abbiamo il potenziale umano per tentare di vincere due titoli, uno con Meo e uno con Seb (-astien Guillaume). Le 'punte di diamante' sono loro, Antonio e 'le Capitain'. Gli altri hanno un ruolo da outsider, e spero che si dimostrino abbastanza incisivi. E perché non aspettarsi grandi cose anche da Bart (-os Oblucki), o da Matti (Seistola), ora con una moto su misura e deve dimostrare di voler diventare un endurista a tutti gli effetti? Attenzione:

state sviluppate, con quale ottica futura, soprattutto la seconda che è un po' in controtendenza "sociale"?

"Allora, partiamo dalla 'Gervasona', il soprannome con cui indichiamo la WR 300. Le 2 tempi, che sembravano defunte, sono state riscoperte sia dai piloti che dai clienti. La nostra, di sicuro piuttosto longeva, si è riscoperta moto da 'assoluta' grazie alla nuova cilindrata e al lifting. Lo hanno dimostrato Seb, lo scorso anno, e Meo alla Six Days. E poi basta guardare cos'hanno fatto 'Nambo' e Aro, al WEC e in Portogallo. A me il 2T piace, e questa moto era nata nel 2007 da una nostra idea. Non possiamo che esserne soddisfatti... e poi: gallina vecchia fa buon brodo! Naturale che in azienda ci stanno aiutando con lo sviluppo, ed avremo presto un upgrade tecnico nato dai consigli dello Zio Seb.

Discorso diverso per il 250 4 tempi. Grandi opere, sia sulla ciclistica che sul motore, per cercare di accontentare al massimo quello psicopatico di Antonio. Inclusa l'iniezione. Massimo impegno da parte nostra per trovare qualche 'ciuccio' in più, e massimo rigore da parte di Antonio per tirar giù qualche chiletto. Contro Remes o Oldrati pagherà almeno 20 chili di differenza, ma Aubert beh, è bello tracagnotto anche lui".

Inutile nascondersi dietro ad un dito: Husqvarna è BMW. Eppure il Marchio storico del fuoristrada sembra continuare, nella sua espressione agonistica attuale, ad avere una grandissima autonomia, quasi indipendenza? È proprio così? E se è così, durerà a lungo?

"La BMW sta seguendo il suo programma e noi il nostro. Sono senz'altro previste grosse sinergie tra i due marchi, ma in un'ottica industriale è normalissimo. Noi dobbiamo solo dimostrare al nostro presidente, al Signor Thoma, che siamo capaci di fare il nostro lavoro, e bene. Abbiamo il nostro sistema che funziona. Se poi dovremo modificare qualcosa perché ci saranno delle evoluzioni, dei cambiamenti, niente paura, siamo persone di esperienza e disponibili. Calcola che tra cross, enduro, rally africani, è dal 1978 che la mia famiglia è coinvolta con le corse. Prime gare: Renato Zocchi a Montevarchi con una Cagiva, Bernardino Gualdi col 250 da enduro, prima moto tassellata dell'epoca Cagiva. 1978-2010: stiamo parlando di 33 anni di corse. Se ti faccio l'elenco dei piloti che sono passati da noi stiamo qui una settimana. E prima del '78, ovvero prima della nascita della Cagiva, mio padre correva in moto ed ha attaccato la passione ai Castiglioni, mio nonno paterno riparava moto e motorini, mio nonno materno correva in moto. Forse è rimasto dentro qualcosa anche a me!".

Trovo che "Azza" abbia la stoffa del diplomatico da Eu-



il signor Chris (Hollis), dall'Australia, nostro jolly per l'anno 2010, me l'ha vivamente consigliato il signor Merriman".

Presumo che avrai avversari autentici, e non solo spettatori li per applaudire la tua "campagna" 2010. Con quali "armi" tecniche ed umane, se è lecito, intendi distruggere gli obiettivi?

"Con i piloti prima di tutto, ma sullo stesso piano ci metto il mio team, che ritengo uno dei migliori, se non il migliore in termini di risorse umane, 'enduristiche'. E naturalmente con le moto che, grazie ai ragazzi e ai nuovi responsabili tecnici di Husqvarna, Zampieri, Kleid e relativi staff, stanno 'subendo' modifiche piuttosto importanti, al fine di migliorarne le prestazioni ciclistiche e di motore".

Una moderna 250 4 tempi, e una 300 due tempi "storica" all'attacco del Mondiale. Che moto sono, come sono

Grosse sinergie

La BMW sta seguendo il suo programma e noi il nostro. Noi dobbiamo solo dimostrare al nostro presidente che siamo capaci di fare il nostro lavoro, e bene.

Presentazione ad alta quota

Qualche anno fa ti avrei fatto mangiare un Camogli in officina. A Cogne ho avuto modo di rendermi conto dei danni che avevano fatto i panettoni di Natale.

roparlamento. Continuo. Meo contro Aubert, ora lo sappiamo, e Guillaume contro una pletora di avversari nella E3. Perché nessuno a mettere il dito nella battaglia della E2 che coinvolgerà Ahola e Salminen e che è considerata un po' come la "classe regina"?

"Anche qui, in un'ottica di collaborazione e di ottimizzazione delle risorse, ci hanno chiesto di impegnarci in due categorie, lasciando che BMW si concentri nella E2, per cercare di non disperdere energie e centrare dei target. Sinceramente, non ci trovo niente di strano. Non trovo che nell'enduro ci sia una classe regina, ogni anno il panorama può cambiare".

Non è che ci sono ordini di scuderia, o almeno un "invito materno" a non mettere i bastoni tra le ruote di Juha?

"Un campione come Juha non deve avere, e sicuramente non ha, paura di niente e di nessuno. Stiamo parlando dello Schumacher dell'enduro. Pista libera, e sarà senz'altro motivato per cercare di vincere un altro titolo prima di attaccare il casco al chiodo. L'anno scorso ha preso la mira con la nuova moto. Quattro aggiustamenti tecnici, normali in un nuovo progetto, e son sicuro che partirà a manetta. È della famiglia, se vincerà saremo i primi a fargli i complimenti".

No, lo vedo ancor meglio all'ONU. Dai "Azza", illumina-ci. Un'idea per niente illogica, se non un piano preciso di BMW, potrebbe essere quella di passare tutto l'offroad del Gruppo al Marchio Husqvarna. Si schiuderebbero scenari interessanti, come Salminen che corre con i colori Husqvarna, magari con una moto "ibrida", che so, con un nuovo telaio "tipo Husky" ed un motore, bello potente, che già gira sul telaio BMW.

Fantascienza?

"L'ha detto anche Martino (Bianchi, ndr), alla presentazione: stategli dietro, ci saranno grosse novità in Casa Husqvarna! Un'azienda così grossa e strutturata non può non prevedere anche delle potenti espressioni di sinergia tecnica... Giornalisti curiosi, stategli addosso! Di carne al fuoco ce n'è parecchia".

Di fatto CH Racing si presenta con una struttura "sobria" ad un Mondiale, quello di Enduro, che comincia a vederne di belle. Fa parte di una filosofia, è un'imposizione o è semplicemente il tuo modo di vedere le cose? Perché?

"Diciamo che siamo sempre stati un po' 'spartani', abbiamo sempre puntato più sulla sostanza che sull'apparenza, anche se a volte la gente fatica a comprenderlo. Adesso ci siamo 'evoluti' anche noi, giustamente, ma io rimango dell'idea che con il 'solo' fumo non si va molto lontano. Si può illudere qualcuno al momento, ma poi ci vuole la sostanza. L'hospitality non ce l'ho e non la voglio,

da me sono tutti benvenuti: un sorriso, quattro cazzate, un panino e una gazzosa, quello sempre. Beh, un po' di impronta BMW si vede, c'è diverso materiale nuovo teso a far risaltare il marchio, e noi lo usiamo. Ma le nostre caratteristiche rimangono intatte, fidati...".

Sì, e dunque Cogne, la presentazione d'alta quota. Volevi fare un po' "spartano" come Marlboro e Capirossi o Ferrari? Neanche dovessi vincere le olimpiadi di sci nordico... perché?

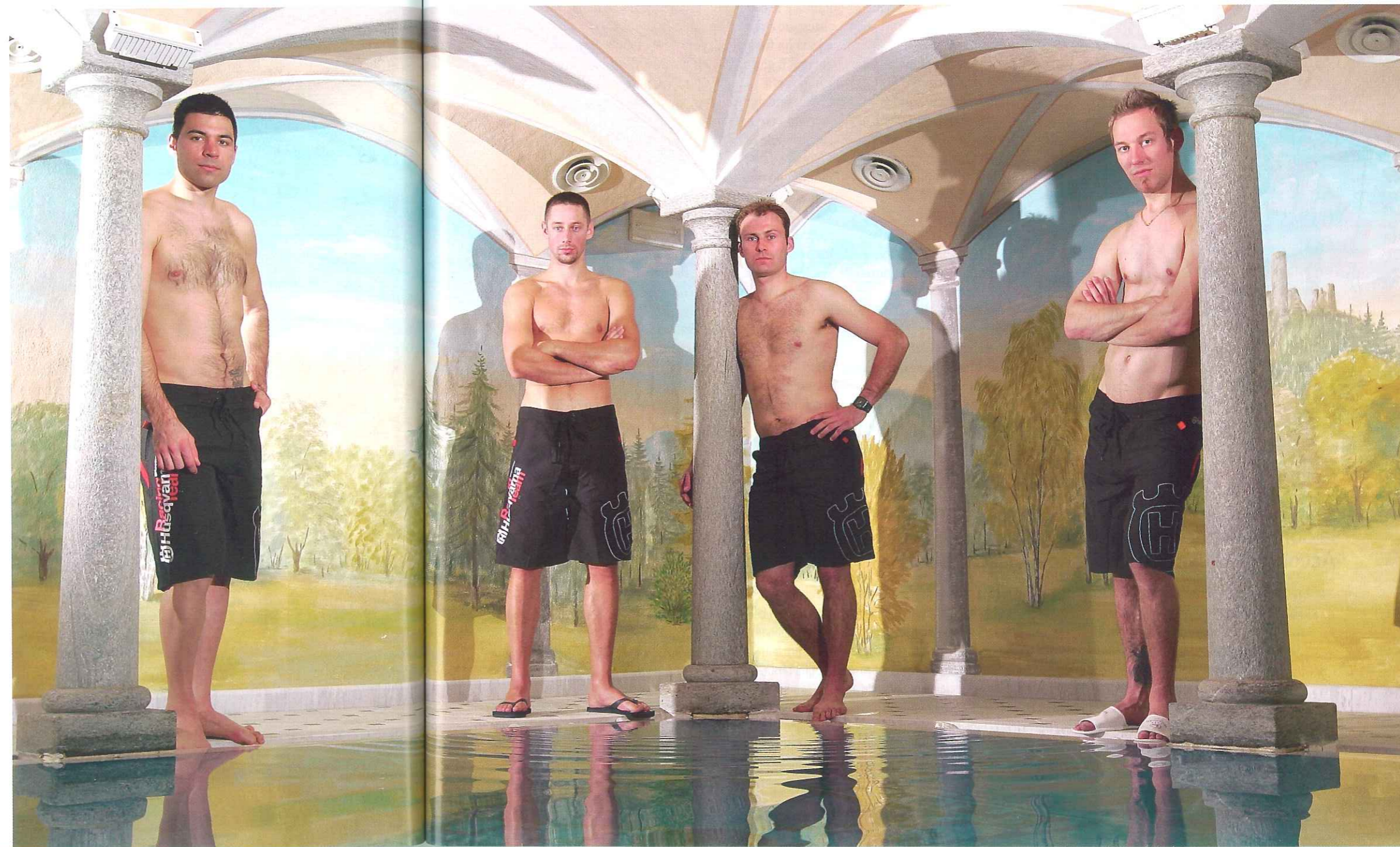
"Perché siamo dei figli! Te l'ho detto che ci stiamo evolvendo. Qualche anno fa ti avrei fatto mangiare un 'Camogli' in officina e avremmo fatto quattro foto sul piazzale. Mi sembrava una cosa simpatica, più un raduno tra amici, due bicchieri di vino e quattro chiacchiere in relax! Anzi, accetto consigli e critiche 'costruttive' su questa idea, che mi sembra buona. A dire il vero la consiglieri ad Alain (Blanchard, ndr) per la presentazione del suo WEC. Metà gennaio è un periodo in cui siamo ancora tutti abbastanza tranquilli.

Ma no. Cogne è stato soprattutto un modo nuovo per mettere insieme un po' di allenamento, una piccola presentazione tra 'amici', e un nuovo modo di fare gruppo, sudando e sbuffando con uno sport diverso ma bellissimo e completo: sci di fondo, ciaspole, ambiente da sogno. Così ho anche avuto modo di rendermi conto dei 'danni' che avevano fatto i panettoni ingeriti a Natale".

Cambiamo argomento. Idee chiare anche sull'impegno

Supermoto. Una sola classe, la S1 450cc, due piloti: il Campione del Mondo Adrien Chareyre e il giovane "Jolly" Mauno Hermunen. Fa parte di un programma ottimista sul futuro della disciplina?

"Il motard è all'anno zero! O la va o la spacca! I due promoter, nonostante la diffidenza iniziale, hanno capito che la nostra associazione, la TAS, vuole tentare di fare del bene alla specialità! Nessuno ha la sfera di cristallo! Comunque, di base vogliamo: tornare alle 'derapaton', costi più bassi, ritrovare l'allegria dei primi anni. Non c'interessa 'scimmiottare' i GP con delle gare di serie C come negli ultimi anni. Ci hanno provato, per un po' ha funzionato, poi ha sbragato. Abbiamo dormito un po' tutti, e poi la cosa più facile è stata quella di scagliarsi sui promoter. Eravamo lì anche noi, forse dovevamo suonare prima l'allarme, e fare prima quello che abbiamo fatto quest'anno. Adesso ci mettiamo TUTTI in discussione, case, team, promoter, gommista: se remiamo tutti dalla stessa parte qual-



FATTORE UMANO. SIAMO TUTTI MOLTO LEGATI AL MARCHIO

MUOVERSI MUOVERSI

Per smaltire le calorie in eccesso accumulate durante l'inverno va bene anche lo sci di fondo. Altrimenti non "racchettate" sulle dita.



cosa di buono succederà, se ognuno guarda il proprio oricello, a fine anno si chiude baracca! Il motard ha il suo 'spazio', i suoi fans, la sua giovane storia, dobbiamo tentare il tutto per tutto per proiettarlo in avanti. I nostri piloti: abbiamo dovuto rinunciare a Thomas, questioni ovvie di budget e un po' mi girano... però Adrien è tre volte Campione del Mondo e Mauno è una bomba ancora 'inesplosa': io dico che sarà un bel campionato con delle belle battaglie, e se il sacrificio di Thomas servirà ad alzare il valore del campionato... ben venga! Ovvero: primo Adrien e secondo

Thomas, è una questione di rispetto per i fratelli più grandi!"

Qual è la formula magica di CH Racing, se c'è una formula?

Sennò, quali sono le qualità migliori della tua squadra (intesa come struttura generale)?

"Il fattore umano è determinante. Siamo tutte persone molto legate al marchio, lavoriamo da tempo insieme e sempre per Husqvarna. Gente appassionata e sanguigna, che s'incassa come una bestia se qualcosa non funziona. Qui nessuno timbra il cartellino o viene di malavoglia, e alle

gare siamo tutti piuttosto nervoselli e passionali. Fortunatamente riusciamo ancora a divertirci, malgrado l'età e l'arteriosclerosi che avanzano, e riusciamo a sdrammatizzare quando serve. Siamo un bel cocktail di zingaroni, gente che fa fatica a stare troppo tempo a casa in pantofole! Conosciamo perfettamente le nostre moto, sappiamo dove intervenire e perché, e riusciamo ad avere un buon feeling con i piloti, che capiscono, nella maggior parte dei casi, il nostro impegno ed i nostri sacrifici, anche personali. La possiamo considerare una specie di famiglia 'allargata'. Qualche sana litigatina a viso aperto, ogni tanto - neh, Antonio? - però sono vietati i rancori, i musì lunghi e le coltellate nella schiena. Cerchiamo sempre di sistemare e di chiarire tutto in fretta, faccia a faccia. Fino ad ora ha funzionato bene, e speriamo di continuare ancora. Il giorno che cominciasimo ad andare in giro con la 'piva' sarebbe finita. Un altro punto a favore della nostra squadra è l'investimento nelle risorse umane, che facciamo crescere nella nostra piccola realtà cercando di coinvolgerle nella 'causa'. Un esempio? Il meccanico di Chareyre, Luca Fongaro. Arriva dalla nostra catena di montaggio dei cinquantini, ha cominciato con qualche gara di enduro, poi è passato al motard, oggi è il meccanico di fiducia del 3 volte Campione del Mondo. Mi spiace, in questo lavoro non si inventa nulla, bisogna maturare esperienza, sia tecnica che 'psicologica'. Se non investi nel personale specializzato arriva un momento che ti trovi in mano un pugno di mosche, e a tirar giù la serranda è un attimo".

Parliamo di Mondiale Enduro. Bello, senza dubbio. Quali sono i suoi punti di forza, non solo spettacolari o agonistici, e la sua valenza nel contesto di un pianeta niente male in crisi?

"La forza dell'enduro? La gente che lo manda avanti e

Quello che non mi avete chiesto

► Quasi sempre l'intervistato se ne va con l'amaro in bocca, perché non gli è stata posta la domanda che desiderava e per la quale aveva in serbo fiumi di parole.

Accontentato: fatti la domanda e rispondi.

"Bella idea. Raccolgo. DOMANDA: Ma perché ti sei messo a fare quel 'mestiere' qui, se si può parlare di mestiere?!? RISPOSTA: Perché al primo anno 'ufficialmente' in Cagiva a lavorare, mio padre mi aveva 'suggerito' un bel posto da apprendista, ufficio acquisti o qualcosa del genere. Io mi sono talmente spaventato che a momenti schiatto! Dentro sono un po' 'zingaro' e avevo altre idee: volevo girare il mondo o qualcosa del genere, comunque stare troppo a casa non ha mai fatto per me. Nel '90 si è presentata l'occasione del team enduro 'vacante', mi sono lanciato a palla dai Castiglioni e mi sono buttato in ginocchio. Esperienza zero, voglia tanta. Badilate sui denti, tantissime. Oggi li ringrazio ancora, loro e mio padre che non mi ha mai ostacolato, specialmente quando all'inizio sembrava più un'avventura alla 'Marrakesh Express' che una squadra corse. Prima gara: Ragusa, 1990. Il Team: Passeri, Pellegrinelli, Calvi, Gualdi, Carcano. Due meccanici. Un calvario! È successo di tutto. Poi pian piano ci siamo ripresi e tutto ha cominciato a funzionare. Sono esperienze 'disumane' ed indimenticabili, veramente 'on the road'. Come quella, sempre in quei primi anni, di quel giovane e promettente crossista, tale Edoardo Pacini, per il quale avevamo preparato un bel 250. Non ricordo più come è andata a finire, se è diventato campione del mondo o se non ha fatto neanche una gara. Bisognerebbe chiederglielo".

IDENTIKIT

TEAM HUSQVARNA CH RACING enduro-supermotard 2010

TEAM MANAGER:
Fabrizio Azzalin

WEC E1:
Antoine Meo, Matti Seistola,
Chris Hollis
(Husqvarna TE 250)

WEC E3:
Sebastien Guillaume, Bartosz Oblucki
(Husqvarna WR 300)

DIRETTORE SPORTIVO:
Enzo Fontana

SM S1:
Adrien Chareyre, Mauno Hermunen
(Husqvarna SM 450 RR)

DIRETTORE SPORTIVO:
Massimo Manzo



La forza dell'enduro

La gente che lo manda avanti e che crede in questo



"carrozzone". Da sempre! Gente seria, con certezze e poco "fumo".

che crede in questo 'carrozzone'. Da sempre! Gente che, poi, Blanchard ha aiutato a migliorare. Gente seria, con certezze e poco 'fumo'. Noi, i Farioli, Mayr, la Gas Gas, la TM, Pippo e la Ufo fino allo scorso anno, Boano di recente ed altri che adesso mi dimentico. Questa gente c'è da una vita, offre genuinamente tutto quello che ha senza darsi arie da fenomeni. Qui non si vendono 'patacche', per quelle rivolgersi altrove. È anche per questo che le Case ci sono, perché queste persone ci sono sempre. Alla fine tra di noi si è creato un buon rapporto: le giuste legnate in gara, ma poi uniti a remare nella stessa direzione. Questo non vuol dire che non ci sono problemi, ma di sicuro abbiamo capito che uniti abbiamo molte più possibilità di continuare a fare quello che ci piace e che ci appassiona! Anche nelle Federazioni, Internazionale e soprattutto Italiana, c'è gente competente ed appassionata. Le gare sono migliorate, gli organizzatori ascoltano, c'è un format che funziona. Alain ci spacca i coglioni, ma il paddock è quasi sempre bello e cordiale, la gente viene e si sente comunque coinvolta, è contenta, a contatto con i team, con i piloti. Io mi sento a casa mia, e se sto lontano dal Mondiale per un po' finisce che mi manca".

E quel bel tipo di Alain Blanchard? Raccontacelo, grazie.

"Per il nostro sport, meglio di lui non c'è nessuno, garantito! Scrivilo in grande. Megalitigate ma anche megarispetto! Ogni tanto arriva a fare il francese fighetto, e noi giù una bella cannellata! Quasi sempre per scherzarsi su, ovviamente. Blanchard è uno che si sporca le mani, si sbatte, fa senz'altro molti sacrifici. Con la Special Test del venerdì abbiamo discusso di brutto, ma alla fine ha avuto 'abbastanza' ragione lui. Ehi, Alain, falla partire un po' prima quest'anno, eh! Ad una certa ora abbiamo tutti fame e viene buio. La Dakar è

da un'altra parte!".
Ci sono obiettivamente la basi per pensare che BMW potrebbe tornare a pensare "africano". In questo caso avrebbe già "in casa" una delle più forti tradizioni tecniche della storia della Dakar: ci hai mai pensato?
"Abbiamo mollato i rally tanti anni fa e le cose sono cambiate. Oggi tutto sembra un po' più avvicinabile, anche con i regolamenti; se Husqvarna ha bisogno di noi e vuole fare qualcosa, potremmo togliere un po' di ruggine, e via. Le corse sono il nostro mestiere, di qua o di là, gomma liscia o tassellata. Sempre gare sono, e comunque oggi sono meno complicate di 20 anni fa. Oggi al bivacco della Dakar in Argentina mi sa che si fanno l'asado, mentre quando andava giù mio padre mangiavano le scatolette scadute dell'Africa Tours... se avevano il coraggio! Tecnicamente invece, massimo rispetto. Bisognerebbe vedere chiaramente dove sono arrivati e capire di che tipo di lavoro c'è bisogno per aggiornarsi, con che moto impegnarsi e con quali obiettivi. A tutt'oggi questa discussione non c'è stata. Magari ci sarà, magari no".