

Fabrizio Azzalin

AZZ... CHE STORIA!

Un sanguigno, uno spontaneo. Uno di quelli in via d'estinzione. Faccia a faccia con "l'Azza" e con la sua vita spesa per le corse

di Pino Mottola foto Marco Campelli e CH Racing

Di gente nella vita se ne incontra tanta. Alcuni lasciano una traccia, un segno indelebile, altri, invece, scivolano sulla pelle come acqua nei torrenti di montagna, senza entrarci, senza penetrarla. Ecco, Fabrizio non è così, lui appartiene alla prima categoria. È uno di quelli che ti entra dentro, uno dallo sguardo magnetico e dalla risata contagiosa. Schietto come pochi, sincero come nessuno, "l'Azza" - lui stesso si chiama così - è un sanguigno innamorato pazzo delle corse. Poteva finire in giacca e cravatta, ha scelto di vivere la passione, senza se e senza ma.

→ Fabrizio, spiegaci un po' la struttura di CH Racing, i rapporti con Husqvarna e la sua evoluzione storica.

"La CH Racing nasce nel 1993, ma io e mio padre Roberto già da diversi anni eravamo legati alla Cagiva e all'Husqvarna, parliamo del 1978. Solo nel 1993, però, si è avuta l'esigenza di separare il Reparto Corse dall'azienda per motivi pratici e contabili. In quegli anni, ricordo, stavamo finendo di fare i Rally africani con le Cagiva Elefant. All'epoca l'avventura nei Rally la seguiva di più mio padre, mentre io ho continuato a portare avanti quel discorso iniziato con il team Enduro già nel 1989. Proprio quello è stato l'anno in cui ho iniziato a gestire qualcosina, eravamo in giro io e il Franco Gualdi con l'Husqvarna 350.

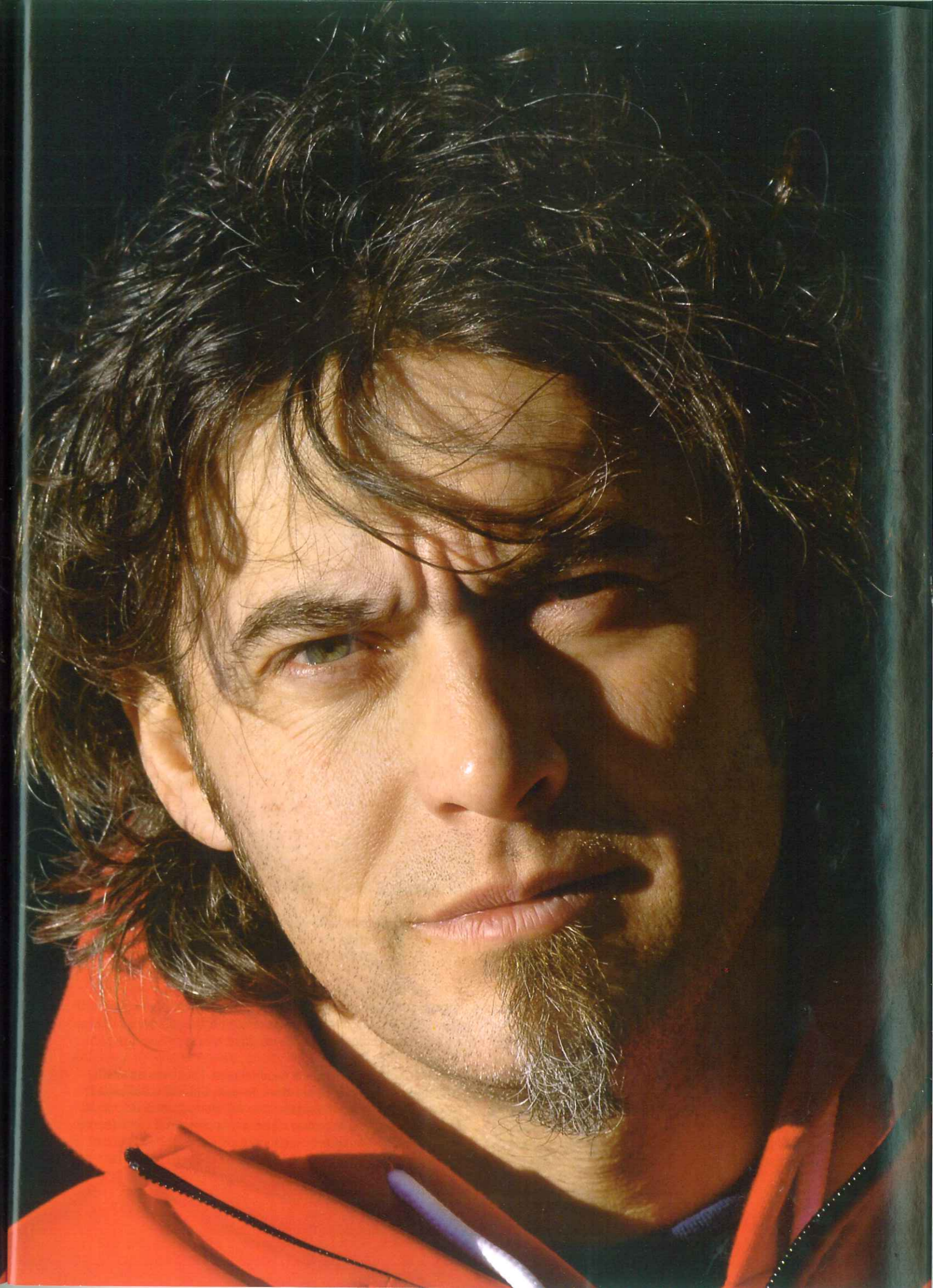
La CH Racing, quindi, nasce proprio come una branchia, un distaccamento della Cagiva-Husqvarna per seguire il Reparto Corse. Nel 1993, oltre all'off-road si faceva anche la Sport Production 125... e il pilota era un certo Valentino Rossi in sella alla Cagiva Mito. Lì abbiamo fatto solo un paio d'anni, noi del resto siamo gente da fuoristrada. Il legame con l'Husqvarna, quindi, è indissolubile. Oggi CH è un'azienda autonoma che offre un servizio a Husqvarna".

→ Perché alla fine hai scelto questo mestiere nella vita?

"L'anno in cui ho iniziato a lavorare ufficialmente era il 1988. Tutto è nato così: quando la Cagiva ha comprato l'Husqvarna, io avevo captato che c'era la possibilità del Team. Io, da sanguigno, gli sono saltato subito addosso, sia a mio padre, sia a Castiglioni. Insomma, quel lavoro doveva essere mio. Era il 1989, avevo 24 anni e dovevo gestire uno come Sven Erik Jonsson che aveva già vinto quattro titoli europei... mi cagavo anche un po' sotto. Però vedevo questo treno che passava, ed era quello della passione. Mio padre, ricordo, mi aveva parlato di lavorare nell'ufficio acquisti, ma io mi sono sentito morire. Quel mestiere dovevo farlo io. E così è stato".

→ Tra poco si riparte e siete più forti rispetto allo scorso anno.

"Gli ultimi periodi sono stati un po' difficili per Husqvarna e, anche noi, abbiamo un po' subito questa cosa. Negli ultimi tre anni, però, ogni stagione abbiamo fatto un passo avanti. La prossima è quella in cui dobbiamo vincere un mondiale



assolutamente, oppure arrivarci molto vicino battagliando fino all'ultimo. Il personaggio più indicato, come è ovvio, è Meo, ma io sono molto confidente anche per la E3. Faremo un grande campionato."

→ **Quando è arrivato Meo nell'Enduro hai sempre detto che doveva "mangiare dei panini", cioè crescere. È sazio, ormai, secondo te?**

"No. Diciamo che lui all'inizio è arrivato giocando, scherzando, ma è giusto che sia così, perché uno come lui se lo inquadri troppo è la fine. Quando parlo di Meo con i miei capi tedeschi, per fargli capire bene il soggetto, io gli dico che lui è come Maradona. Antoine adesso ha completato il suo percorso, lui ora ha capito che questo è il suo mestiere, è concentrato sull'obiettivo. Già il fatto di aver vinto il titolo Italiano Assoluto nel 2009 è tanta roba. Così come il secondo posto al mondiale con quella progressione da metà stagione che, in tutta sincerità, non abbiamo visto molte volte negli anni."

→ **Quest'anno si punta a vincere la E1. Non nascondiamoci. Dove siamo a posto e dove, invece, si deve ancora lavorare?**

"A gennaio Meo ha fatto un'ottima preparazione fisica, ed è dimagrito anche un po'. La sua TE, invece, l'ha presa in mano solo a inizio febbraio. Insieme a Husqvarna stiamo facendo dei grandi lavori sulla moto. Noi ci stiamo occupando della parte ciclistica, in Husky invece, si stanno prendendo cura del motore. Tra l'altro è arrivato un nuovo ingegnere tedesco che prima lavorava in BMW Formula Uno, portando organizzazione e novità tecniche. Noi abbiamo bisogno di qualche cavallino in più, ma è anche vero che tra Remes e Meo ci ballano venti chili di differenza a sfavore di Meo. Su un duemmetto quattro tempi incidono, e non poco. Quest'anno ci sarà Aubert, che anche lui è un bel torello. Staremo a vedere."

→ **L'anno scorso contro c'erano Ahola e Albergoni. Quest'anno Aubert e Remes. Meglio prima o adesso?**

"Aubert è l'uomo da battere. Meglio lo scorso anno o questo? E come fai a saperlo. Diciamo che Ahola con la 250 aveva un feeling pazzesco. Ad Aubert, invece, "vox populi" sembra che gli piaccia la moto grossa... speriamo che sia vero. Per me Johnny non è una incognita; di sicuro andrà fortissimo. Per me sarà una guerra tra quei due lì, poi magari arriverà un outsider che li legna entrambi, ma non penso, nell'Enduro ci si inventa poco."

→ **Due piloti in E1, due piloti in E3. E la E2?**

"Nella E2 la BMW correrà con Salminen. Oggi i padroni sono i tedeschi e loro hanno deciso di far correre le Husqvarna in E1 e in E3, riservando alla BMW la E2. E va bene così (è ormai sulla bocca di tutti il fatto che la moto di Juha sarà un ibrido con telaio Husqvarna e motore BMW, ndr)."

→ **BMW non è arrivata in punta di piedi. Si è presa i piloti più forti, li ha pagati più degli altri, ma il progetto non è decollato. Un po' di esperienza gli è mancata. Facendo voi parte della stessa famiglia, non si poteva dirottare quel team sotto la tua supervisione?**

"La BMW è una grande azienda, che si è presentata con grossi mezzi e con proprie idee. Io posso dire che l'Enduro è uno sport difficile e, anche dal punto di vista organizzativo, ci vogliono anni per creare un gruppo di persone che sappiano bene cosa fare. Il fatto che la BMW abbia faticato fa parte, secondo me, della normalità nell'approccio a questo sport. Forse loro potevano

"ERA IL 1989, AVEVO 24 ANNI E DOVEVO GESTIRE UNO COME SVEN ERIK JONSSON. AVEVA GIÀ VINTO QUATTRO TITOLI. E IO ME LA FACEVO ANCHE UN PO' SOTTO"



credere che sarebbe stato più facile, ma alla fine Salminen ha concluso al secondo posto. Poi il casino che ha fatto quell'altro (David Knight, ndr) non stiamo neanche qui a parlarne."

→ **È possibile, in futuro, una situazione come questa?**

"Senz'altro, il futuro è la sinergia. Il nostro capo sa benissimo quale può essere il nostro potenziale per fare le corse. A me interessa solo far vedere che noi siamo bravi a lavorare."

→ **Questo è un anno di grandi cambiamenti. Facciamo un'analisi dei valori in campo. In E3 chi starà davanti, Oblucki o Guillaume?**

"Guillaume è uno molto più regolare, il Bartosz invece... allora con i se e con i ma non si va da nessuna parte, ma lui lo scorso anno si è rotto un piede e secondo me lui sarebbe arrivato al secondo posto. Quest'anno non lo considerano molto, ma

"MEO È ARRIVATO NELL'ENDURO GIOCANDO, MA ORA È ENTRATO NEI TOP. PARLANDO DI SOLDI, LUI OGGI VALE QUANTO AUBERT, CERVANTES, SALMINEN E AHOLA"



può essere un grande outsider. Io li metto tutti e due sullo stesso livello. In quella categoria Nambotin parte con i favori del pronostico. Ma ci sono anche Albergoni e Knight."

→ **E in E2?**

"Se devo dire la mia, Ahola è favorito. Lo vedo motivato, sereno e regolare. Lui ha raggiunto il suo equilibrio come uomo, come persona. Tra l'altro è un ragazzo che mi è rimasto nel cuore. Poi, dal punto di vista aziendale, spero vinca Salminen."

→ **E Seistola in E1?**

"Lo scorso anno ha alternato ottime gare ad altre da dimenticare. Diciamo che ha fatto il suo anno di apprendistato. Quest'anno, invece, ho bisogno di vedere un Matti regolare e sempre nelle prime posizioni. Al momento attuale Meo è lo

Schumacher della situazione, lui, invece, Barrichello. Seistola nel 2010 deve dimostrare di essere uno che può stare nell'Enduro."

→ **Perché i team più forti nell'Enduro sono quasi tutti italiani? Pensiamo al tuo, a KTM Farioli, al Jolly Racing. Prima c'era anche UFO. C'è un motivo particolare?**

"Perché siamo più bravi, è inutile girarci intorno. Anni fa persone pitturate di arancione si erano rivolte a qualcuno che non era Farioli. Bene, dopo due anni sono tornati all'ovile. Siamo tutti ottimi team, anche se poi quello che mi piace di più è il mio."

→ **Parliamo un attimo dei tuoi colleghi-avversari. Dimmi due parole per Franco Mayr e Fabio Farioli, i tuoi rivali di sempre. Ma mi piacerebbe ricordare anche Pippo Lamotte.**

"Sono tutte grandi persone. Allora, Fabio: prima c'era suo padre, un po' più ostico. Ora con lui c'è più affinità anche dal punto di vista dell'età. Io ho grande rispetto dei Farioli come famiglia, perché è gente che ha fatto sempre del bene a questo sport e bisogna riconoscerlo. Chiaro, sono dei grandi avversari, per cui più li legni e più sei contento, quando batti la KTM Farioli è sempre una grande soddisfazione. Franco: anche lui è una persona che è in giro da una vita. Forse anche questo è il bello dell'Enduro. I personaggi come Franco, Pippo, oltre che per lavoro, si muovono per passione. Ma penso anche a quelli più giovani: Boano, ad esempio, sta facendo un ottimo lavoro. Senza dubbio 'l'ambiente Enduro' è il più bello. Poi la gara è gara."

→ **Cosa ne pensi della decisione di riprendere Knight in KTM?**

"A me, nonostante sia un grande campione, non ha mai fatto impazzire. È una scelta che se si rivelerà vincente permetterà di avere grande pubblicità. Del resto la rivalità tra BMW e Kappa è fortissima: se ha fallito con BMW e dovesse vincere con KTM sarebbe una ottima operazione. Se ti devo dire la verità, di sicuro sarà lì, ma non mi fa una grandissima paura. Poi magari mi sbaglio. Lui ha avuto degli anni in cui andava forte, quando si cominciavano a creare queste gare estreme dove lui faceva la differenza e gli altri non erano proprio capaci di andare. Oggi, invece, hanno imparato anche gli altri, insomma, non è imbattibile. Poi quella di KTM è una scelta loro, a me non è mai passato per l'anticamera del cervello di prenderlo."

→ **Anche quest'anno arrivano altri crossisti. Ma nell'off-road l'Enduro, a livello economico, è quello messo meglio?**

"Non è quello messo meglio. La gente arriva qui perché nel Cross comunque, non giriamoci in giro, a parte i top rider sembra che non ci sia un grande lusso. Nell'Enduro, invece, il lusso non è mai esistito, ma c'è sempre stato uno sporco stipendio che però a fine mese arriva. Diciamo pure che adesso, anche nell'Enduro, quelli che vanno forte hanno la possibilità di guadagnare bene, ma anche per gli altri c'è la possibilità di strappare un buon contratto."

→ **Ma voi, con Meo, a quanto avete chiuso?**

"Questo non te lo dico, ma Meo oggi è entrato nei top, lui oggi vale quanto Aubert, Cervantes, Salminen o Ahola. È in quella cricca di primo livello. È chiaro, uno come lui ha avuto un upgrade economico, anche perché KTM ha cercato di portarcelo via in tutti i modi. Lo volevano, ma noi non glielo abbiamo dato. Alla fine è rimasto e sono contento che lo abbia fatto. Ora siamo noi che dobbiamo dimostrare a lui che ha fatto bene a rimanere."

La storia (vera?) dei motori nascosti sotto la sabbia

Questione di punti di vista. Se lo mettiamo nel contesto di questo articolo, Roberto Azzalin è "solo" il papà di Fabrizio. Un papà che gli ha insegnato mestiere e cattiveria. In ottica più ampia, Roberto è invece un bel pezzo di storia del motociclismo italiano. Colonna portante della Cagiva fin dalla sua fondazione nel 1978, Roberto fu anche team manager per i Rally. Erano i tempi delle Dakar buone, quando giravano un fracco di soldi: le BMW ufficiali erano Marlboro, Rothmans giocava con Honda, mentre Cagiva si era legata a Lucky Strike. Con i tabaccai c'erano in ballo interessi miliardari e ci voleva un uomo di polso. Cagiva affidò le spedizioni africane ad Azzalin, che per prima cosa "rubò" il grande Hubert Auriol alla BMW. La Cagiva Elefant 650 debuttò alla Dakar nel 1985 con i colori Ligier, ma già l'anno successivo crebbe di cilindrata e

indossò l'indimenticabile livrea Lucky Explorer. Indimenticabili erano anche le prestazioni di quell'ordigno spinto dal bicilindrico Ducati 900: quei prototipi (giganteschi rispetto alle 450 di oggi) si spingevano oltre i 200 km/h, con mostruosi consumi di benzina e di gomme. Le vittorie arrivarono con Edi Orioli, nel 1990 e nel 1994. In quegli anni, pur di vincere una Dakar, se ne facevano di cotte e di crude, così anche papà Azzalin, ci mise del suo. "Cambiavamo i motori di nascosto - confidò una volta a un nostro collega - non sapete quanti ne abbiamo fatti sparire! Li nascondevamo sotto la sabbia. Ancora oggi si potrebbe andare da Parigi a Dakar seguendo il bip bip del metal detector". Leggenda, realtà? Boh. Quel che è sicuro, è che Roberto Azzalin fu un grande condottiero. Oggi è un signore pacato, al timone della sua CH Racing, azienda che vive in simbiosi con Husqvarna. Lui segue la produzione, il figlio Fabrizio le corse. Bisognerebbe fare un articolo tutto su Roberto Azzalin. Anzi, un libro intero.

Lorenzo Cascioli



CACCIA ALL'INTRUSO

Eccoli, qui in alto, tutti i piloti di Fabrizio Azzalin. O meglio, quasi tutti. Diciamo che ne manca uno, l'australiano Chris Hollis, che spazierà tra le più disparate gare di Enduro. Al suo posto, nelle nostre foto c'è un illustre intruso: Alex Salvini, il crossista con il vizio dell'Enduro. Alex, infatti, pur facendo parte del Team Husqvarna che corre nel mondiale MX3 (e non del CH Racing), non fa mistero di essere attratto anche dall'altra specialità del tassello. E "LAzza" lo sa: "Lui è uno simpaticissimo, c'è feeling, anche con gli altri ragazzi del team. E poi è uno che nell'Enduro ci può stare alla grande. Applicandosi potrebbe essere un italiano che salta dentro e, in uno o due anni, può essere sul podio". Fabrizio è uno che non si risparmia. Se gli chiedi dove sbaglia, a volte, nel rapporto con i piloti, lui ti risponde che "l'errore che faccio io, ma forse poi non è un errore, è quello di legare con i piloti. Dovrei cercare di rimanere un po' staccato, a volte ci riesco, a volte no". Del resto come puoi rimanere freddo davanti a uno come Meo? "Lui è un personaggio vero, uno che ha segnato i miei ultimi anni... tu non sai le litigate che facciamo, ma va bene così. È un rapporto molto particolare il nostro. Seb, Adrien, Matti e Mauno, oltre a essere grandi piloti, sono tutti, in primis, dei bravissimi ragazzi. Con Oblucki, invece, ho un po' più di ansia. È arrivato da me che era giovanissimo, ed è un po' come se fosse mio figlio".

→ **Il WEC negli ultimi anni è cresciuto molto, soprattutto a livello di immagine. Per te qual è il vero potenziale di questa disciplina?**

"Adesso abbiamo raggiunto un ottimo format con le tre classi. Blanchard è un mio amico, ma quando ha tirato fuori quella storia dell'Enduro GP, io gli ho detto 'sappi che è una cagata'. In questo modo è troppo grande il rischio che i team e le aziende più piccole perdano interesse, se non hanno la possibilità di arrivare almeno terzi o quarti. Oggi il mondiale funziona, e anche bene. Quando una cosa funziona, devi cercare di migliorarla a piccoli passi, non di stravolgerla. Anche perché questi, a livello economico, non sono neanche gli anni in cui stravolgere le cose. Chiudere i budget, quest'anno, non sarà facile".

→ **In Italia abbiamo i team più forti, ma l'ultimo pilota italiano (a parte Oldrati nella EJ) a vincere il mondiale è stato Rinaldi dieci anni fa, proprio nel 2000. Cosa manca ai nostri giovani?**

"In Italia non manca niente, perché la Federazione Italiana è quella che più di tutte aiuta i giovani. Io conosco bene le realtà delle altre federazioni e non fanno neanche un decimo delle cose che fa la FMI per i nostri ragazzi. Nonostante questo, però, la FMI fatica a recuperare un po' di materiale umano ultimamente. In questo periodo abbiamo Albergoni, che è il migliore degli italiani da tanti anni, e il fatto che non riesca a vincere il mondiale non significa che non vada forte, anzi. Poi c'è Oldrati che viene su molto bene, ma al momento ci fermiamo lì".

→ **Oldrati a parte, dimmi un giovane italiano che entro cinque anni può diventare campione del mondo.**

"Eduardo D'Ambrosio per me non è affatto male. Mi sembra quello più maturo, quello che, in prospettiva, può dare di più. Però è ad anni luce dall'Oldrati di due anni fa. Thomas correva per noi e mi gira non averlo più".

→ **E uno non giovane che invece lo diventerà?**

"Albergoni ha tutte le carte in regola per diventare campione del mondo. Ogni tanto, da buon italiano, gli 'vanno giù i coglioni' quando vede arrivare sempre qualcuno di nuovo che va fortissimo. Se riesce a non andare giù di testa, per me può vincere e, anche come persona, glielo auguro".

→ **In un team è più difficile gestire la parte tecnica o l'umana?**

"Gestire un team di Enduro è un vero casino. Il mio vantaggio è che i ragazzi che lavorano per me sono fantastici, mi aiutano di brutto. E poi siamo rodati, abbiamo tanti anni di esperienza e, nonostante questo, riusciamo ad andare ancora d'accordo. E non è una cosa scontata, perché più passano gli anni più si diventa rompiscatole".

→ **Il pilota a cui sei rimasto più legato?**

"Bisogna fare una distinzione. Ci sono i grandi campioni che rimangono dentro in quanto tali, e poi ci sono quelli che non sono stati dei fuoriclasse ma sono tuttora dei grandi uomini. Un campione, un uomo integerrimo, era Sven Erik Jonsson, uno dei primi che ho dovuto gestire quando ero un 'boccia'. Lui mi ha segnato. Tiainen, invece, è stato quello con cui sono cresciuto. Poi Merriman ed Eriksson, magari non erano i miei migliori amici, ma Eriksson mi ha insegnato che con la caparbietà e voglia, e non certo con il talento, si possono fare grandi imprese. Per Merriman... ci vorrebbe un'intervista a parte per raccontarlo. Per fare un esempio di grandi uomini, invece, io sono molto legato a persone come Bazzurri e Nicolì, non grandi campioni, ma gente di indubbio spessore umano".

→ **Il talento più puro tra i piloti che hai avuto. E il più pazzo?**

"Merriman e Meo. Il più pazzo? Antonio, lui è un fuori quota".

→ **E quello per cui avresti fatto carte false per averlo?**

"Ai tempi Peterhansel, quando c'era ancora di mezzo anche la Dakar. Poi quattro telefonate al Giovanni Sala gliel'abbiamo anche fatte, ma il binomio Sala-KTM era troppo forte, dava quasi fastidio vederli separati".

→ **E della Supermoto cosa mi dici? Cosa è che l'ha distrutta?**

"I costi imbecilli. La Supermoto ha avuto degli anni bellissimi, era una cosa fresca, nuova, poi però la cosa è sfuggita di mano. Si voleva portare questo sport a un livello un po' troppo alto quando in realtà il Motard, per me, deve essere ancora una moto da Cross con ruote e sospensioni giuste. Anche noi dobbiamo fare il 'mea culpa'. C'è stato un momento, tre-quattro anni fa, che dall'Husqvarna-Cagiva partivano in venti persone quando si andava alle gare. 'Ma dove andate?' Il Motard non è cresciuto gradualmente, è andato subito a novemila e si è inchiodato. Scelta giusta, per l'anno prossimo, quella di fare una categoria unica e di usare gomme più dure. Se questo deve essere un anno zero ben venga, perché questo sport ha tutte le carte in regola per risalire e prendere il suo spazio".

→ **Che difetti hai, o quali ti riconoscono gli altri?**

"Io sono un selvaggio, sono fatto così, con pregi e difetti. Sono uno spontaneo e quando dico le cose tendo a dire la verità, senza mai essere maleducato però. Diciamo che ho un modo un po' particolare di fare questo lavoro. Per me è un onore, un privilegio, riuscire a fare un mestiere che è stata la mia vera passione quando ero giovane. Ecco Fabrizio Azzalin. Uno senza se e senza ma."