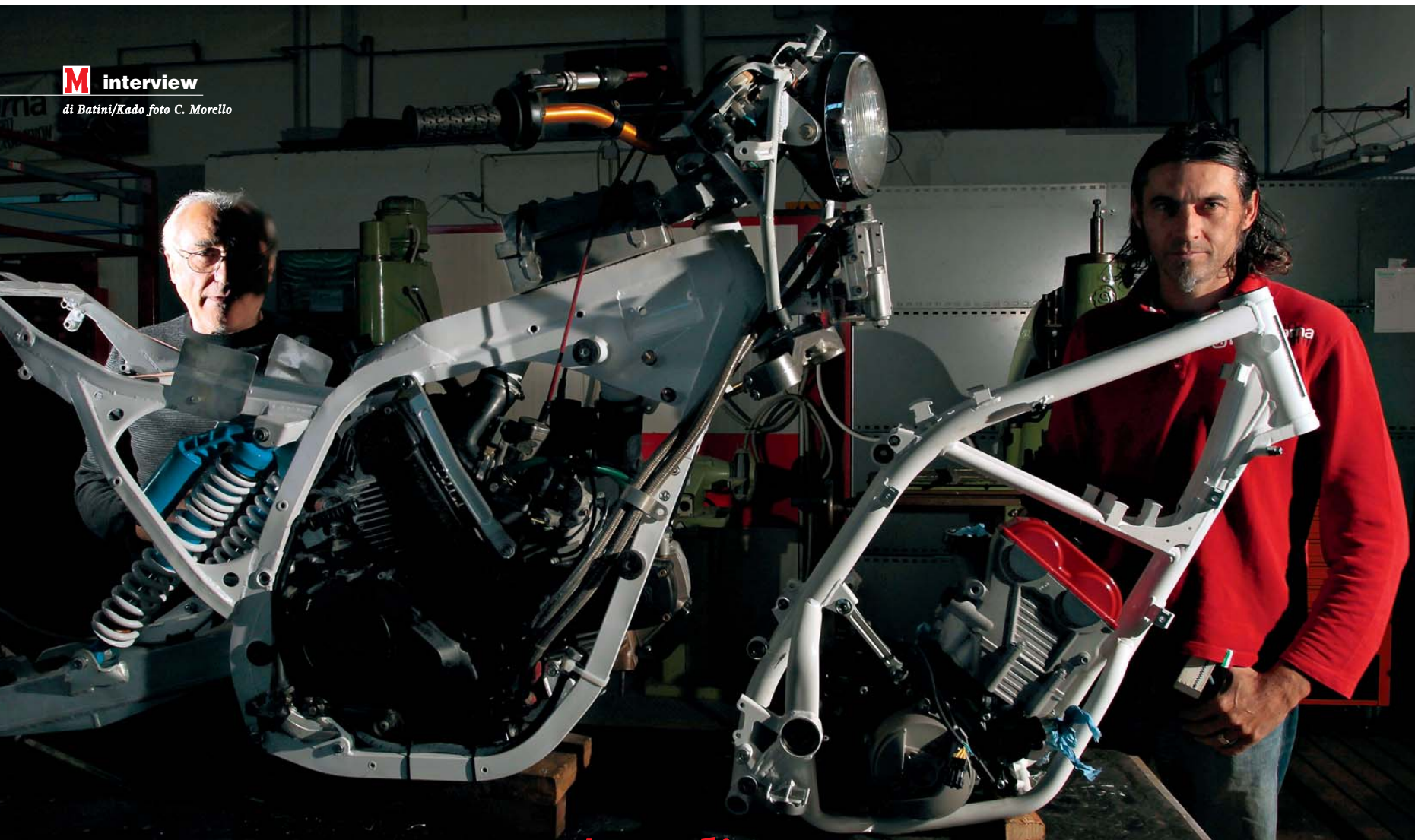


M interview

di Batini/Kado foto C. Morello



♦ Roberto e Fabrizio Azzalin Dynasty

**DI PADRE IN FIGLIO,
UNA STORIA DI FAMIGLIA
E DI MOTORI FIRMATA
CON LO STESSO SANGUE**

» Uno strano garage, da qualche parte nel varesotto, non lontano da dove vivono e lavorano gli Azzalin. Roberto, nato a Padova nel settembre 1938, il padre, e Fabrizio, Varese, novembre 1965, il figlio. È una rimessa lunga una cinquantina di metri che non ha la porta tanto grande da lasciare passare un'auto. C'è solo un passo... d'uomo. Dentro ci sono tutte le moto che hanno segnato i capitoli di due storie con molti tratti in comune, senza dubbio generate dallo stesso cromosoma. In quel piccolo museo da pelle d'oca ci sono le CaGiVa leggendarie delle Dakar dal 1985 al 1998, e le Husqvarna Campioni del Mondo di Enduro dal 1990 ad oggi. Roberto è l'artefice di quella leggenda, intesa come storia che ha avuto una fine. Fabrizio è l'autore dell'altra storia, che un giorno lontano sarà leggenda ma che per ora è "solo" la monumentale testimonianza di una grandiosa esperienza dell'Enduro moderno.

Per aprire il gran cuore di Roberto, che è persona particolarmente schiva, basta toccarlo nelle corde giuste. La sua storia è lì, in Africa. È stato uno dei protagonisti maggiori dell'epoca d'oro dei Rally Africani. L'inizio.

"Ero andato a vedere la Parigi-Dakar, a El Golea. Un viaggio di piacere, e di passione, quindi non casuale. Io, Arcangeli ed un tedesco. Il deserto, la corsa, quell'Auriol tutto vestito di bianco, il bivacco con quel casino incredibile, le assistenze, tende, piloti e mezzi da tutte le parti. Sono rimasto abbagliato, colpito a tal punto che a quel cavolo di tedesco ho confidato: 'L'anno prossimo vengo ancora qui, ma a correre la Dakar'. I soliti italiani", - mi fa - 'presuntuosi e spaccamondo!'. Ed io: 'Tu vedi che l'anno prossimo siamo giù a correre!'. Un colpo di fulmine. Torniamo a casa. In CaGiVa c'era l'ingegner Mazzanti, che sapeva l'inglese, e lo convinco ad andare a Saragozza, alla Baja. Là c'era 'sto Auriol che correva. Spendo tutti i soldi per la suite più bella, una scena della Madonna, e lo invito in albergo. Gli parlo un po' della CaGiVa e a bruciapelo gli propongo di correre per noi alla Dakar. 'Che moto hai?' - mi fa - 'Non ce l'ho la moto, non ce l'ho ancora'. Io non lo so come l'ho convinto, ma un mese dopo

DUE CAPITOLI DI **STORIE CON MOLTI TRATTI IN**

Auriol mi telefona: sarebbe venuto a Varese. Era sotto contratto con BMW, e non so cosa aveva in testa, sta di fatto che firma con noi, per correre con una CaGivA che non c'era. Ci siamo buttati. Era il 1989. Gli ho chiesto, a quel ragazzo che faceva una scena della Madonna, se riusciva a trovare qualche sponsor. E lui ha risposto che ci portava la Ligier. Guy, così chiamava il signore con quel cognome della Madonna. I camion di assistenza li trovavo, ma mancava la... moto. A quel tempo Ducati era nell'orbita CaGivA. Allora andiamo giù a Bologna. Ci danno un 750 dell'ingegner Tagliani, il non ancora così famoso bicilindrico a 'elle', prepariamo una moto ed andiamo a provare in Spagna: 50 chilometri ed è già rotta. Quei ca... di motori si rompevano. Ma Auriol voleva quel bicilindrico potente. Siamo andati avanti a lavorare sull'affidabilità. La prima moto, tra radiatori e motore, non aveva sterzo. Ma del resto doveva andare dritta, e veloce. Arriviamo alla prima Dakar. Se Auriol fosse stato un meccanico avremmo vinto quella Dakar, la prima alla quale partecipavamo. Hubert è entrato in Senegal primo, ha rotto una testa incrociando le valvole, e si è ritirato. Sarebbe stato sufficiente tagliare la cinghia di distribuzione, fare gli ultimi trenta chilometri con un cilindro solo e avremmo vinto. Magari per un po' di fortuna, ma allora la Dakar era diversa, non così tirata e calcolata come oggi. Abbiamo cominciato ad inseguire quella vittoria che avevamo sfiorato al primo colpo. È arrivata Lucky Explorer, che allora ci dava dei bei soldi, e dopo qualche anno di fallimenti, siamo riusciti finalmente ad avere un motore che andava forte ed era super affidabile. Da Bologna ci arrivavano le 'budella', il resto lo facevamo noi, carter compresi. Alla fine la moto era diventata indistru-

tibile. Grazie a Jean Todt, un altro 'europeo' che battaglia con i giapponesi, facemmo un altro salto di qualità. Diventammo amici e potemmo contare anche noi sulla benzina della Peugeot. Una volta, a Timbouboutou, mentre gli altri tribolavano con filtri e additivi, noi avevamo a disposizione un mare di bidoni di Total super, pulitissima. Ducati ci ha seguito molto. Ogni poco arrivava l'ingegner Bordi con un particolare nuovo. Un giorno, di punto in bianco, con un cambio tutto nuovo, quello che poi è finito sulla 916. Avevano dei tecnici della Madonna, straordinariamente reattivi. Un'altra volta, non mi ricordo più dove, rompiamo tutto. Telefono a casa. In quattro e quattr'otto mi mandano giù meccanici e pezzi. Arrivano di notte, la

prima volta nel deserto quasi se la fanno addosso. Con le loro magliette rosse con il logo Ducati e la Gazzetta sotto il braccio! Dovevamo fare tutto nella massima segretezza, e loro... Con gli occhi di tutti addosso, ci siamo fatti squalificare il giorno dopo, quando De Petri e Gualdi si sono fatti beccare nel deserto a scambiarsi le moto. Altri tempi, se ne combinavano! Eravamo partiti da un motore stradale è l'avevamo trasformato in una fenomenale arma da deserto. Indistruttibile. Dal sette e mezzo siamo arrivati al novecinquanta, ma era troppo potente e distruggeva le gomme, così ci siamo assestati sul 900 che era un ottimo compromesso tra potenza e trattabilità. Avevamo un problema ai carburatori, che influiva sull'erogazione e sul consu-

COMUNE, GENERATE DALLO STESSO CROMOSOMA

mo delle gomme, ed uno banale, le lampadine che si bruciavano. Scherzando con l'ingegnere Honda, allora era così, gli dico che con le loro lampadine, i loro carburatori e le loro forcelle gli saremmo passati sulle orecchie. Arriviamo a casa e troviamo un fax della Honda: ci vendono carburatori e pompa della ben-

zina (15 milioni di allora!), forcelle e... lampadine. I carburatori erano un'opera d'arte. Magnesio. Rispondevano con una dolcezza sconosciuta fino ad allora. E grazie alla Honda erano salve anche le gomme! Gli ultimi tre anni abbiamo corso con la loro roba ufficiale. Altri tempi, emozionanti! Da paura i primi anni, cer-

care di notte un arrivo di tappa inesistente o l'acqua per i piloti, o volare in compagnia di migliaia di galline, sbarcare in Africa ed essere aggrediti da un esercito di scimmie. Per noi era dura. Auriol non si faceva né in qua né in là. Poi ci abbiamo preso le misure, abbiamo capito il sistema, ma non si poteva essere mai sereni quando anche l'ultima energia serviva per vincere".

Case, miliardi, Formula 1 del Deserto, ma soprattutto persone, tecnici e piloti determinanti. Parliamo dei piloti. Quali ricordi con particolare coinvolgimento?

"Auriol, il primo, forse il più importante. Lui è arrivato con il coraggio e con l'esperienza. Non era una 'manetta', ma sapeva navigare, nel deserto era a casa sua. Come facesse non lo so. Aveva solo una bussola, ed il road book era un fascicolo, lette le note buttavi via il foglio. Non potevi tornare indietro. Auriol non si preoccupava mai. A Tamanrasset, una volta, avevamo un'ora di ritardo, e io frigevo. 'No, no, tranquillo, siamo in tabella'. Non riuscivo neanche a capirlo. Un personaggio. Mi ricordo come fosse oggi quando si rompe entrambe le gambe. Per la seconda volta una Dakar praticamente vinta era persa. Mancava un giorno alla fine... ed ha vinto Neveu. Ha corso con noi anche il 'Piccoletto', ma la nostra moto non era per lui. Cyril era abituato alla Honda e la nostra, 'lunga', scorbatica, non il massimo della guidabilità, per lui era un casino. Ci voleva ben altra gente per guidare la CaGivA. De Petri, Laporte. Ciro era un diavolo, Danny ci ha messo a posto le sospensioni, e anche Edi Orioli, che non era un fenomeno di tecnico, è riuscito finalmente a guidarla a vincere. Orioli era uno intelligentissimo, sapeva navigare, non era una manetta come De Petri ma arrivava sempre in fondo. De Petri no,



"Se Auriol fosse stato un meccanico avremmo vinto quella Dakar"

non è mai riuscito a finire una Dakar. Al Faraoni, che ha vinto non so più quante volte, era strabiliante, alla Dakar frustrante. Lui e Laporte mettevano paura. Una volta sono passato sulle loro teste con l'elicottero. Facevamo fatica a seguirli, quei due a manetta a 190, 200 all'ora. Lasciavano alle loro spalle una scia sottile di sabbia, e il rombo delle moto si sentiva a decine di chilometri.



Volavano, con l'assetto che ti puoi immaginare quando tra il pieno e il vuoto ci sono 50 o 60 litri di differenza! Il consumo era un problema di quel motore così potente e scorbuto. Un giorno, con un contagiri, ci siamo accorti che la ruota posteriore faceva il doppio dei chilometri percorsi dalla moto. Girava a vuoto per metà del suo tempo strappando gomme e consumando benzina. Poi sono arrivati i carburatori ufficiali Honda..."

C'erano molti 'mezzi', allora...

"C'erano le sigarette. Chi aveva le sigarette aveva anche i soldi. Noi le abbiamo avute per sette-otto anni. Un miliardo e ottocento milioni, e la Cagiva ci dava un 'testone'. Tanti soldi. Ma li spendevamo tutti. Non ci restava in tasca una lira. Tutte le nostre risorse finivano in quelle magnifiche Formula 1 del Deserto per la incredibile avventura di una corsa di venti giorni. Anche i piloti prendevano allora dei bei soldini. De Petri e Orioli sono quelli che, negli ultimi anni, hanno guadagnato di più. Spese pazzesche. Ogni anno prototipi e pezzi di ricambio completamente nuovi, tutto

fatto a mano, e mezzi di assistenza nuovi. E l'anno dopo d'accapo, tutto nuovo per un nuovo sviluppo, con l'aiuto della Fabbrica e dei suoi tecnici migliori. Carter, forcelloni, centinaia di particolari lavorati come gioielli. C'era tantissima gente appassionata che lavorava per lo stesso progetto ambizioso: vincere la Dakar. E nessuno badava agli straordinari o alle notti buttate nel progetto. Nessuno faceva i conti. Un giorno li fece Battaini, un contabile dell'azienda, e riuscì a stabilire che, allora, ogni moto costava 250 milioni di lire. Ne facevamo ogni anno almeno tre, di quelle moto, per la Dakar. Poi è intervenuto il regolamento nuovo, con l'abolizione delle 'Formula 1'. L'ultimo anno che abbiamo vinto con Orioli avevamo preparato una moto derivata dalla serie, con tutta la buona volontà di sempre. E quella volta, che non c'erano più le sigarette, ci abbiamo rimesso anche i soldi dello sponsor, quello delle vasche da bagno che poi è fallito. Perché quella moto fosse 'di serie' ne avevamo dovute costruire una trentina, tutte uguali. Molte di serie. I motori, beh, quelli erano un po' 'toccatini'. Perché sai, c'erano i commissari che rompevano i maroni. Venivano addirittura in fabbrica, quel Krajka! A misurare pistoni, alzata delle camme, ingranaggi, per essere sicuri che corrispondessero ai valori dei cataloghi ufficiali di produzione. Ne devo avere ancora in giro di quei cataloghi 'modificati'. Ma così facevano tutti. Altri tempi! Era bello. Se ci beccavano ci mandavano a casa. Ma sì, la moto era di serie, il telaio di serie, il motore... quasi di serie. Era appassionante, un po' da fuori di testa, e a quel tempo lo eravamo tutti, primi fra tutti i fratelli Castiglioni. Dovevamo essere così per battere i giapponesi, strutturati e ponderati come dei... giapponesi. Ci voleva l'estro del momento, l'inventiva. E anche un po' di furbizia. A quei tempi le cose si facevano così, non c'era alternativa. La fabbrica alle spalle, gli sponsor, ma i Castiglioni mi avevano dato carta bianca. Così potevamo fare e disfare alla velocità della luce, essere competitivi e far parlare di noi. Per portare in ufficio le rassegne stampa di allora ci volevano le carriere, un grande beneficio anche per

l'azienda. In gara io non ero solo un team manager che, come altri, poteva riposare sotto l'ala dell'aereo. Ero quello che aveva costruito le moto, messo insieme il team. Bisognava vincere, e quando non si vinceva era come una legnata sulla schiena. E si tornava a casa con la coda tra le gambe dispiaciuti per tutti, per i 'capi', per i disegnatori, per i meccanici. Sai, se ti va male una gara di enduro ti rifai la domenica dopo. Alla Dakar, andata male una se ne parla l'anno dopo. Vincere ripaga, ma ti resta dentro il peso del rovescio della medaglia. Quando è morto Gianpaolo Marinoni mi è crollato il mondo addosso. Gianpaolo era caduto sulla spiaggia, aveva tagliato il traguardo ed era andato in ospedale. Un medico, un cretino, mi dice che non è niente, che ha bisogno di un massaggio lì, una slogatura dietro le spalle, basta. Lascio con lui l'ingegnere Alberti, che sa le lingue, dovevo tornare a casa. Appena arrivo mi dicono che Gianpaolo è morto. Quello non era solo un mio pilota, era un fratello, un amico, c'era una storia che avevamo vissuto insieme. Pensa che il giorno prima aveva perso la parte posteriore della moto, in carbonio, ed era caduto diverse volte. Alla sera, al bivacco, era demolito. Sono andato da lui e gli ho detto: 'Finisci la corsa, adagio, poi l'anno prossimo per me non corri più. Vieni giù al mio posto e dirigis la squadra!'. Sono cose terribili, che ti segnano. Ti rimane la paura. De Petri, quando correva, era terribile per il 'morale'".

Poi hai smesso ed è arrivato Fabrizio?

"I tempi cambiavano velocemente. Anche in CaGiVa le cose non erano più come prima, avevano i loro problemi e anche per loro l'avventura non era più così coinvolgente. Allora ho deciso di aprire la mia struttura. Pur rimanendo legato a doppio filo ai Castiglioni ho preferito lavorare per conto mio, senza più nessun 'padrone' (e bada bene che i Castiglioni non sono mai stati 'padroni' in senso stretto). Con mio figlio non c'è stato nessun avvicendamento. Lui 'bazzicava' in fabbrica sin da quando era bambino, e dimostrava una passione incredibile ed una grande voglia di fare. C'era da trattare con piloti stranieri ed io non sono

mai stato un fenomeno con le lingue straniere. Fabrizio si è mosso bene ed ha trasformato la passione in un mestiere. Adesso è lui che manda avanti l'azienda. Io do una mano, mi occupo ancora di molte questioni tecniche, continuo a tribolare per mettere a punto le moto da corsa".

Fabrizio, l'altra faccia della storia. Dovrebbe tagliarsi i capelli, come dice Roberto, e naturalmente non lo fa.

"In CaGiVa davo una mano in ufficio, qualche mese all'anno andavo in Ameri-



ca. In Africa solo un paio di volte con mio padre, al Faraoni, ma lui stava piano piano chiudendo quell'avventura ed io stavo cominciando la mia. Più che un avvicendamento è stato un intreccio. La morte di Marinoni, al quale ero molto legato e che mi aveva insegnato ad andare in moto, non mi ha permesso di affezionarmi alla Dakar. Nell'88 ho cominciato a seguire il motocross. Nel 1989 facemmo correre Gualdi e Carcano. Era la prima esperienza semi-seria. L'anno dopo Vertemati ed Husqvarna si sono separati e nel '90 abbiamo fatto il primo vero team. Mio padre lasciava che io mi facessi da solo la mia strada, non mi ha mai spinto in una qualsiasi direzione, né ha creato situazioni per me. Mi piaceva

l'enduro e quando si è presentata l'opportunità di formare il team l'ho presa al volo. Ne ho parlato con mio padre insieme siamo andati dai Castiglioni. Non volevo finire in ufficio, e quella era una grande occasione. Il primo anno fu un massacro. Avevo da gestire un sacco di piloti, gente più grande di me. Ma già l'anno successivo le cose andarono meglio. L'ambiente di CaGiVa era molto bello. Professionale, ma molto più ruspante".

Per quanto tempo l'Enduro si è mantenuto su quel livello ancora un po' naïf?

"Per conto mio per quasi tutti gli Anni Ottanta. Poi ho cominciato ad avere a che fare con gli assi, Stefan Merriman per tutti, e il lavoro ha preso una piega molto più professionale. Piloti sempre più bravi ed esigenti, di conseguenza moto sempre migliori. Prima tiravi giù la moto dalla catena e la davi al pilota, adesso tutti i nostri piloti hanno la moto sistemata per loro, e quindi c'è un lavoro della Madonna alle spalle dell'attività sportiva".

Quando hai vinto il primo Mondiale? E quanti ne hai vinti complessivamente?

"Subito, quello della 350 quattro tempi con il cecoslovacco Kotbra, nel 1990. Ad oggi abbiamo vinto 21 Mondiali. Viene uno all'anno di media. Mancavamo da

qualche anno, per ovvi motivi, ma con lo 'sblocco' di quest'anno siamo ripartiti, spero. Grazie ad Antoine Meo. E grazie all'azienda che è sempre stata presente e non ha mollato, neanche nel periodo di alti e bassi, chiamiamoli così. Claudio (Castiglioni) e la CaGiVa, la 'Ditta di Varese', meritavano il nostro impegno".

Com'è l'Enduro di oggi rispetto al mondo di allora?

"Prima era l'avventura, oggi è il professionismo. Anche allora ci mettevo impegno e professionalità, ma nulla in confronto con quello che è oggi

Ti è dispiaciuto quando è finita l'avventura?

"Vedevo che la storia stava per finire da tempo, se ne erano andati gli sponsor, e le Case si erano gradatamente ritirate. L'aria stava cambiando, e non avremmo scommesso una lira sul futuro della Dakar. Poi è arrivata la KTM, ci ha messo dentro molta voglia e impegno, e per dieci anni ha dominato la scena, e sono i giorni nostri. Ma è un'altra scena, completamente diversa, ora è quasi un monomarca. No, non mi è dispiaciuto molto, perché abbiamo avuto il tempo di prepararci e alla fine non c'era più neanche quella 'guerra' che aveva animato la nostra epoca. La fine si era delineata da tempo, e le battaglie epiche erano ormai un ricordo. L'ultima avventura fu più strategica che agonistica, e fu combattuta a colpi di bluff per consentire a De Petri di rilanciare per ottenere l'ultimo, favoloso contratto dell'epoca, con Yamaha".

PILOTI, CHE GENTE! DICEVA ENZO

"Gente strana. Certo. Il primo che mi è piaciuto subito è stato Sven Erik Johnsson. Pilota semplice, professionale. All'inizio freddissimo, poi appena entrato in confidenza il rapporto è diventato bellissimo, vero. Era un mio idolo, e all'inizio non sapevo come prenderlo. Ma sono bastati pochi mesi per mettere su una grande amicizia. Una bella esperienza, sincera fino alla fine, quando invece di continuare nonostante la fase calante, Johnsson ha preferito dire basta e ritirarsi. Poi c'è stato Tiaenen, Beh, Kari è stato un grande. Abbiamo la stessa età e siamo cresciuti insieme. È stata una lunga esperienza, molto bella sia sportivamente che umanamente. Queste sono state le prime 'botte' forti della mia esperienza. Naturalmente ce ne sono state molte altre. Stefan Merriman, personaggio incredibile, una puntata, un libro a parte. Una persona



vama ha cominciato ad avere i problemi che sappiamo, e abbiamo dovuto perdere i nostri migliori piloti. Per qualche anno siamo stati all'angolo. Ci siamo riaffacciati nel 2006, con Bartosz Obluccki. L'anno successivo abbiamo preso Sebastien Guillaume, poi è arrivata la BMW. Abbiamo avuto qualche difficoltà ma non abbiamo mai mollato. Prima lavoravamo per un 'parente', se vogliamo, poi siamo passati ad una grande Azienda, un'Industria nella quale non c'è più un 'padrone' ma una struttura più complessa. Non è cambiato nulla a livello di impegno. Tutto adesso è più a posto. Abbiamo la squadra più bella di tutti! Siamo riusciti ad essere temibili per i nostri avversari storici, e dobbiamo

continuare a 'disturbarli'. Ci sono le moto, abbiamo dei buoni piloti, l'Azienda ci segue. Domani magari va tutto male, ma questo è un momento particolarmente importante, bello."

Fine 2007: è arrivata BMW...

"Sono arrivati i tedeschi, e tutto poteva succedere. Mi sono presentato, ho parlato e sono stato a sentire. Sono fatto così, devo parlare a viso aperto con il 'padrone', anche se in questo caso non c'è. Ha funzionato. Semplice. Quando c'è impegno e competenza da una parte e dall'altra, e rispetto per le rispettive mansioni, cioè quando c'è fiducia reciproca, le cose funzionano. La passione resta fondamentale nel nostro lavoro, e interviene in tutti i cambiamenti a mantenere

alto il livello dell'impegno. Oggi, per esempio, c'è un po' meno 'pancia', e più rigore. Sono fenomeni ovviamente diversi, legati ai tempi che cambiano. Con la passione arrivi dove vuoi. Mio padre un giorno è andato a prendere Auriole e con lui ha costruito un'avventura bellissima, e non aveva ancora una moto da offrire al Campione. Il 'Capo', Castiglioni, voleva vincere la 500. È partito ed è andato a prendere John Kocinski. Oggi non si può essere così 'impulsivi', ma un po' di temperamento non guasta."

Marcio svedese, proprietà tedesca, azienda italiana.

"E team 'padano', aggiungerei. La squadra varesotta mantiene la sua iden-

FERRARI. CHE NE PENSI?

veramente speciale, sembrava uno venuto da Marte. Carattere freddissimo, un autentico rompicoglioni, ma pilota di altra categoria. Non gli andava bene niente. Gli potevi fare la moto in oro zecchino, a lui non andava mai bene un ca... Poi, quando metteva su gli occhiali, niente da fare, vinceva. Ha vinto con noi, poi ha vinto con altre belle moto e anche con dei bei cessi. Lui la moto la metteva a fuoco. Dal punto di vista professionale è stata un'esperienza 'bestiale'. Si allenava sempre, in ogni condizione, viveva da zingaro. Ma vinceva. Arnaldo Nicolì non era un campionissimo, ma un uomo stellare. Con lui un rapporto umano incredibile. All'opposto Eriksson, che è stato uno dei più grandi campioni che abbiamo avuto con noi. Con lui non sono mai riuscito ad entrare in confidenza. Brava persona, ma soverchiato dal pilota".

tità nonostante i cambiamenti. Non dimentichiamo che abbiamo avuto anche padroni malesi, e che un giorno seduta lì c'era una signora della Piaggio. Le abbiamo viste tutte. La miscela funziona, e il team è un trait d'union efficace, se vogliamo rendere merito alla valenza di immagine dell'impegno sportivo".

Il Mondiale di Blanchard...

"... è stato un grosso successo. Alain veniva dal Motard ed è stato tirato dentro all'Enduro quando lo hanno estromesso dalle supermoto. Si è dato da fare e ha fatto un gran lavoro. Credo che Blanchard sia la persona giusta per noi, perché è uno come noi. 'Rustico', come me o Farioli, come gli altri. Gente con sostanza, se mi è permesso dirlo. Alain è uno che si sbatte, di una grande semplicità. Ogni tanto spara anche lui le sue minchiate, ma ci ritroviamo ragionevolmente sempre sulla strada giusta".

L'Enduro scoppia di salute. Marchi, sponsor, piloti, soldi. Non una marea, ma nessuno 'scoperto'. Solidità. E alle spalle di tutto questo c'è l'impulso delle moto che si vendono. Voi adesso siete

alle prese con il rilancio commerciale del Marchio Husqvarna, giusto?

"Bene o male il fuoristrada è degli appassionati, e l'appassionato al fuoristrada non ci rinuncia, anche se le cose gli vanno male. Si vede che è una cosa troppo bella! Magari per un anno non cambia moto e ripara quella vecchia. Il mondo

del fuoristrada sta in piedi perché continua a soddisfare uno stuolo di appassionati. Non è come la strada, o la pista, che sta vivendo un periodo di profonda crisi. Per parte nostra non dobbiamo esagerare, dobbiamo restare con i piedi sempre bene per terra. Dunque, grande professionalità, si, ma cerchiamo di stare anche sereni. Non esageriamo con gli ingaggi, con i costi e con le gare. Facciamo capire ai piloti che siamo tutti sulla stessa barca, e agli organizzatori che se ci fossero eventi per 14 mesi all'anno la gente potrebbe anche cominciare a stufarsi".

È stato difficile gestire la 'maturazione' di Antoine Meo?

"All'inizio abbastanza. Lui è un tipo che 'sbiella', ma talvolta 'sbiello' anch'io. Ci siamo presi, a volte, per quel 'viziaccio' dei piloti di essere contenti il giusto se vincono e catastrofici con il resto del mondo, con la moto e tutti i tecnici, se



arrivano secondi per un millesimo di secondo. Con Meo ci siamo capiti. È maturato molto, adesso ha il suo meccanico di fiducia, e quando capita un inghippo basta rimandare i tempi della discussione al

momento più opportuno. Meo è come Maradona, va preso com'è, perché ti può dare molto. Si impegna moltissimo, è disposto a dare tutto e non ci pensa due volte se deve fare qualcosa di importante. Per esempio: è tornato da Las Vegas 'suonato', e in due settimane ha raspato su una pista a casa sua per allenarsi, senza badare a spese".
Grandi esperienze! ☑

Quali saranno i Campioni del Mondo di Enduro del 2011?

"Anche volendo lanciarsi in una visione, la situazione non può prescindere dagli eventuali giochi delle squadre, che destineranno questo o quel pilota a questa o quella categoria. Parliamo di noi, che è più concreto. Abbiamo Antoine Meo, Campione del Mondo, Juha Salminen, da valorizzare restituendolo al suo potenziale, e Seb Guillaume che è una certezza. Abbiamo anche dei rinforzi niente male. Matti Seistola, lo 'scritturato' dell'ultima ora Simone Albergoni, Alex Salvini che si dedicherà all'Enduro a tempo pieno, e abbiamo 'preso' anche il 'Redondino', non ce ne voglia Farioli. I più forti sono ancora loro, KTM, la Honda di Mika Ahola non si discute, Pierre-Alexandre Renet è un buon pilota e certamente farà un buon lavoro con la Husaberg. Cervantes è sempre Cervantes. Si sono mossi bene un po' tutti. KTM resta sempre un punto di riferimento, ma quando noi riusciamo a rompere le balle a loro, come quest'anno, è bello! Perché non continuare, allora? Lasciamo da parte i pronostici".