



about LEGGENDE

di Jan Witteveen e Zep Gori

La vittoria alla Dakar. L'unica

Trent'anni fa in Africa Hau
riscrisse la sua storia

“Ma dove vuoi andare? Ma non arriverai neanche a Marsiglia. Facciamo così: se ti ritiri a Marsiglia, noi non c'entriamo niente, hai corso da solo, col tuo team privato. Se riesci ad arrivare in Africa allora ufficializziamo il nostro supporto”.

Politica. Opportunismo sportivo. Succederà ancora oggi, ma questa è una storia di 30 anni fa. Una storia vera.

Senegal, 1988, capitale Dakar, Eddy Hau sale sulla pedana del rally più famoso al mondo. È il vincitore della classe Marathon, dedicata alle derivate di serie e senza speciale assistenza. Ha vinto lui e la BMW manda subito un telefax (all'epoca si usava ancora quello) *“BMW vince la Dakar con Eddy Hau”*.

Ma le cose andarono un po' diversamente. Eddy dopo tre anni da pilota ufficiale e assistenza veloce – portatore d'acqua come si diceva - a fianco di Auriol prima e Rahier poi, rimane a piedi. La BMW vince e domina la Dakar per tre volte consecutivamente (Auriol, Rahier, Rahier) ma la concorrenza italiana e giapponese comincia a essere tosta e competitiva. Nel 1986 inizia il dominio della Honda NXR, e nel 1987 Rahier preferisce rimpiazzare Hau con

Giampiero Findanno. Il piccolo belga prende paga lo stesso e i manager tedeschi decidono di lasciar perdere. Eddy Hau invece... anche no! Con la HPN decide di tentare nel 1988. La nuova classe Marathon che limita elaborazioni su modelli di serie e sostituzioni durante la gara potrebbe essere la giusta chance. Di esperienza ne hanno, perché HPN è il tuner tedesco dove BMW aveva appaltato lo sviluppo delle moto ufficiali e conoscono ogni segreto delle precedenti boxer di Rahier: le facevano loro!

Il problema come sempre sono i quattrini. Mancano perché manca uno sponsor e la BMW è talmente scettica che fornisce solo motori di serie e trasmissioni. Eddy invece ci crede, sa che può far bene, per due anni ha dovuto sacrificarsi per far arrivare Rahier davanti e decide di andare in banca. Chiede un prestito di 100mila Marchi e con quelli si parte per Parigi.

La HPN sa cosa deve fare, nessuno meglio di loro sa come preparare una BMW per la Dakar e servono 30mila Marchi (quando una R100GS di listino ne costava 13mila). Tutto sommato non è neanche una cifra esosa, segno che HPN fa la sua parte e la moto di Hau (e il compagno Schalber) è pronta.

No, 30mila Marchi non sono molti perché in verità la HPN è curata come una moto ufficiale. Prima di essere montata a mano, ogni pezzo viene controllato. Anche il motore è smontato e rimontato con attenzione. La ciclistica è in buona misura derivata dalla vecchia moto ufficiale. Il forcellone è un pezzo artigianale. Le sospensioni WP sono le stesse usate l'anno prima, ma servono ancora dei test per mettere tutto a punto. La moto non può montare più in basso nel telaio i motori con la coppa tagliata come quelli ufficiali, perché il basamento dev'essere quello di serie come il telaio, e per prudenza viene decompresso.

La cilindrata è maggiorata a 1.043 dai 980 cc dei BMW “mille” di serie, ma è per guadagnare coppia più che potenza. Che rimane sempre attorno ai 75 cavalli all'uscita del cambio. Il motore va più piano di quelli ufficiali usati da Rahier e dal punto di vista meccanico le performance non sono le stesse. Ma nella Marathon bisogna arrivare a Dakar usandone solo uno: quello punzonato.

Sono prestazioni sufficienti per toccare i 180 orari sulla sabbia, ma bisogna fare i conti con l'affidabilità e la qualità del carburante. In Africa la benzina è sempre un rischio,



potrebbe non avere tutti gli ottani necessari e senza la grande assistenza di una Casa ufficiale i rifornimenti "speciali" non sono garantiti. E il motore un po' "ammorbidito" nel rapporto di compressione consuma anche meno.

La preparazione del motore è praticamente diventata il kit ancora oggi in vendita. Cilindri e pistoni Mahle più leggeri di 192 grammi l'uno, albero a camme con diverso profilo, aste in acciaio inox, frizione rinforzata, coppa rialzata per contenere più olio, termostato per il passaggio dell'olio e radiatore di raffreddamento.

Il problema per Hau rimane soprattutto affidabilità e consumo. Il boxer sulla sabbia beve e per arrivare a Dakar bisogna rimanere nei limiti di 12 litri per 100 km, perché il

**DOPO I TITOLI EUROPEI
CON YAMAHA**, nel 1984
Hau passò ai rally.
Corse anche per BMW.

regolamento è chiaro: autonomia minima richiesta di 450 km. La moto col pieno supera abbondantemente i 230 kg perché senza carburante e senza i materiali speciali più delicati delle BMW ufficiali la HPN segna 185 kg a vuoto. I serbatoi in plastica sono due: quello principale di 44 litri, quello ausiliario posteriore di 12. Correre con questa "petroliera" sulla sabbia è affare per pochi e la stessa erogazione viene addolcita continuando a preferire i carburatori a depressione (Bing). Nei salti e nelle buche violente per un attimo l'erogazione viene meno, perché il peso della seconda valvola collegata alla membrana vince la depressione e per un istante chiude l'aspirazione. I Bing sono nati per questi boxer, ma per quelli stradali, sono molto affidabili, perdonano ogni errore del pilota se apre il gas troppo bruscamente ma bisogna guidare cercando di non far singhiozzare il motore evitando salti e buche profonde. In compenso i carburatori a depressione parzializzano anche quando il pilota sbaglia, il motore si stressa meno, l'erogazione è più graduale e le reazioni del cardano irrigidisce meno la sospensione posteriore, si consuma meno. Hau lo sa, la trasmissione della coppia coi vecchi cardani BMW e la lunga escursione delle moto da rally sono un limite. E' maestro nella guida dolce, pulita, con marcia lunga per guadagnare in trazione con una sospensione che si solleva e s'irrigidisce meno. Dell'Orto, Mikuni e Keihin avrebbero dato forse prestazioni migliori e senza il problema del depressore, ma HPN e Hau puntano sull'e-

sperienza e materiale conosciuto. Non vogliono rischiare, non hanno budget per fare test costosi, meglio andare sul sicuro con carburatori conosciuti e senza rischiare sorprese coi consumi.

E hanno ragione loro. Hau e la sua HPN passano quasi indenni i 12mila km della Dakar 1988. Problemi pochissimi e una notte insonne per sostituire un cerchio rotto in una buca. I mozzi nella classe Marathon sono punzonati, non si può cambiare una ruota, bisogna ripararla. Quindi, alla luce delle torce Eddy deve smontare tutti i raggi e raggiare un cerchio nuovo. Approssimativamente allineare il cerchio nuovo e centrare il mozzo, rimettere mousse e gomma, rimontare la moto e il rotolo del roadbook. Appena il tempo di fare il pieno e partire per l'ultima tappa.

Giusto per prendersi la soddisfazione che gli mancava. Vince la classe Marathon, 12° assoluto e di poco dietro al vecchio compagno di squadra Gaston Rahier (sulla Suzuki DR Big, 9° assoluto).

Auriol lo ricorda volentieri: "Hubert era un gentiluomo, era cresciuto in Africa, la conosceva e non aveva bisogno di molta assistenza. Era un vero compagno di squadra. Rahier no, il team era solo per lui, tutto doveva girare attorno a lui, ossessionato com'era dalla vittoria". Oggi Hau è un felice e sereno pensionato. Classe 1952, ha i suoi annetti e li porta benone.

Il mondo è cambiato, la Dakar pure, ma lui è un signore e dopo tanti anni ancora non svela l'importo del premio che BMW gli riconobbe per poter dire: "Abbiamo vinto la Dakar con Eddy Hau".