

HUSKY story

NEL PERIODO IN CUI LAVORAI IN CAGIVA, A UN BEL MOMENTO SI APRÌ LA VICENDA HUSQVARNA CHE LÌ PER LÌ NON FU CHIARO COSA AVREBBE DOVUTO ESSERE, LA CERTEZZA FU CHE "AVEVAMO" HUSQVARNA



HUSQVARNA WRK 250 1989.
Nel settembre del 1988 Husqvarna presenta la 250 enduro allestita con materiali Cagiva di derivazione WMX ma con l'estetica di eredità svedese (da Motocross 9/1988).



Provate a navigare il web con riferimento all'anno 1986 oppure, se ne avete la possibilità, a sfogliare nella vostra libreria personale (chi ha una certa età e ha l'hobby della lettura) qualche rivista-moto di quel tempo. I titoli che campeggiavano sulle pagine di Motocross e sulle riviste sportive riferiti alle vicende dei Mondiali Cross erano in buona parte dedicati a Cagiva che in quell'anno e nella stagione precedente a livello racing fu fortissima, nell'85 con Pekka Vehkonen vincemmo la 125, nel 1986 vincemmo nuovamente il Mondiale ottavo di litro con Dave Strijbos e arrivammo secondi nella 250. Stante questo scenario, in un certo giorno del 1986 venni a sapere che avevamo "preso" Husqvarna.

► Dalla Svezia all'Italia

"Acquistato" non era probabilmente la definizione giusta giusta, "preso l'uso del marchio" non era ancora conosciuta, l'avevamo e basta. Per noi in Cagiva fu una cosa strana avere un marchio storico come Husqvarna, c'era compiacimento, così non ci chiedemmo come e cosa avessero fatto i fratelli Castiglioni per arrivare a tanto, sapevamo che Husqvarna veniva da Electrolux e che Electrolux aveva il business principale negli elettrodomestici e non la moto. Husqvarna era un marchio che firmava moto e anche altri oggetti come le motoseghe e gli attrezzi da giardino che conoscete tutti, senonché con la ristrutturazione del 1979, il brand moto, pur blasonato (vedi i Mondiali di Mikkola e di Carlqvist), iniziò a perdere terreno, rimase vincente nell'enduro 2T e sviluppò il motore 4T con basamento due tempi, ma probabilmente era troppo poco. Electrolux decise di cedere il prodotto moto, così, nell'ambito di non so quale business, ci trovammo ad essere Cagiva e Husqvarna insieme. La cosa avvenne in brevissimo tempo, quando lo seppi io, probabilmente l'accordo c'era già, i fratelli Castiglioni non avevano necessità di consultare nessuno per assumere le loro decisioni, ricordo che facemmo una visita allo stabilimento in Svezia nel corso della quale si appartarono con i responsabili Electrolux e, quando li rividi, mi dissero che era cosa fatta.

Fatto cosa? Bella domanda... C'è un aspetto del carattere degli imprenditori e del mondo dell'epoca che va sottolineato, quando si paventava la possibilità di un affare, si faceva e basta, quell'imprenditore sentiva che poteva essere buona cosa, l'analisi di quanto avrebbe potuto fare non sempre era precisissima, si lanciava e via. Del resto, lo scenario socioeconomico era tutto diverso da quello attuale, prendendo a riferimento ad esempio il periodo storico che va dalla fine della Seconda Guerra a oggi, il 1986 è appena oltre metà strada, facevi e crescevi, e Cagiva, nata nel 1977, aveva fatto cose bellissime, nel cross, in velocità e anche sul mercato con le sue impagabili 125.

Tuttavia, per stare al business Husqvarna, Claudio e Gianfranco Castiglioni videro secondo me tre motivi di interesse, acquisizione di un marchio storico, di una rete consolidata a livello mondiale, del progetto 4T.

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

► Una azienda moto dal 1903

La valenza del marchio Husqvarna forse l'ha capita bene Stefan Pierer oggi. La Casa svedese iniziò a fare moto nel 1903 avendo alcuni secoli di attività con prodotti che spaziavano da semplici attrezzi da lavoro alle armi fino alle stufe da riscaldamento; era partita qualche mese prima di Harley, e non ha mai cessato di sfornare moto, fino al 1986 quando confluì in Cagiva e da lì in avanti fino a oggi che è nel gruppo KTM.

La prima moto fu una monocilindrica da un cavallo e mezzo. Nel 1916 ottenne il primo successo in una gara di enduro in Scandinavia; nel 1921 fu in condizione di fare una bicilindrica di 550 cc. totalmente svedese che fu anche la prima vera moto di produzione. Negli Anni 20 arrivò ai 1000 pezzi anno e alla notorietà europea; dal '28 al '38 adottò motori JAP e di altri marchi per piccole produzioni, poi andò a crescere e nel periodo 1938-1954 fino a un totale di 60.000 moto.

Negli Anni 50 prese parte a varie competizioni fuoristrada con una 175 cc. 2T da 9 cavalli dotata di ammortizzatori idraulici; nello stesso periodo strinse accordi con piloti come Tibblin e Nilsson con cui iniziò l'avventura Mondiale. Non fu sempre tutto facile: se ne

e 250 1987 con le Cagiva in livrea rossa, nell'88 sempre con moto Cagiva e decorazione Husqvarna, poi nell'89 come sapete l'azienda si ritirò mentre a livello produzione il marchio svedese affiancava decisamente quello Cagiva. Nell'enduro, per il mercato, a inizio 1988 circolavano ancora le WR Husqvarna svedesi che vennero rimpiazzate a fine stagione anche nella 250 dalla WRK Husqvarna (la WRK 125 italiana ci fu già nel 1987) in un mix tra la base tecnica Cagiva ex WMX e le plastiche di stile Husqvarna, col motore a piastrina 250/500 che facemmo proprio in quel periodo (Passeri secondo nell'Europeo 125 e Pellegrinelli terzo nella 250 con le moto ufficiali) e che durò fino all'era Husky by BMW. I piloti Husqvarna vinsero nell'enduro, tra gli altri, con Jonsson (Europeo classe 500 dal 1986 al 1989) che dal 1988 utilizzò meccanica italiana (351 cc.), e con Gustavsson e Eriksson ('88 e '89) col 4T di progetto svedese.

Il management varesino fece delle scelte, chiuse la sede Husqvarna a San Diego spostandola a Los Angeles (e ci poteva stare), poi chiuse Los Angeles trasferendo tutto nel New Jersey col risultato di smantellare la storica struttura Husky. Vado oltre: passammo due anni con due marchi senza sapere cosa fare esattamente, in rete ciascun concessionario diceva la sua sulla base del convincimento

[Cagiva e HUSQVARNA]

Anno 1986, Cagiva vince il secondo titolo Mondiale Cross 125 è nel suo miglior periodo, ha tecnologia e moto di buonissimo livello. Husqvarna col cross è ferma sugli allori degli Anni 70, come unico progetto valido ha il 4T con basamento duetempistico: Electrolux decide di cedere.

gli Anni 60 Husqvarna esportò il cross negli Stati Uniti con un successo incredibile, verso la fine degli Anni 70 incontrò il difficile confronto coi giapponesi. Le idee peraltro non mancarono e tra l'82 e l'83 nacque la 4T con basamento di derivazione due tempi che successivamente, in era Cagiva, ottenne il titolo Mondiale Cross classe 500 (Jacky Martens, 1993, TC 610).

► Sul lago di Varese

In Svezia, escluso il motore 4T, non trovammo tecnologia. Il marchio era glorioso ma in quegli anni il motore 125 non era all'altezza, e il duem mezzo era da rifare.

Acquisita Husqvarna a fine 1986, la distribuzione in Italia rimase per tre anni al precedente importatore (fratelli Vertemati con Carlo Talamo e altri soci) che prendemmo a seguire per l'attività enduro. Nel cross avvenne quanto segue, ci presentammo al Mondiale 125

o della convenienza, e a perdere fu la rete stessa che finì in sofferenza. Il tutto mentre a Schiranna eravamo pure oberati di lavoro... Ad ogni buon conto per noi in Cagiva non cambiò granchè. Gli oltre due anni senza un progetto chiarissimo tuttavia lasciarono il segno, e questo andò a riflettersi nella decisione di inizio 1989 di ritirarci dal Mondiale. A me che avevo sempre vissuto nel racing, sembrò una cosa ingiusta; a Schiranna non c'era possibilità di passare al gruppo che faceva i GP di velocità, però qualcuno da Aprilia venne a chiedermi se avessi avuto piacere a trasferirmi da loro, e io ci andai.

Sono passati venticinque anni e il Gruppo di Schiranna lavora col marchio MV Agusta. Ducati, Morini e Husqvarna sono state cedute; il marchio Cagiva è sempre in portafogli... Chissà mai che il giovane Giovanni Castiglioni non decida di rispolverarlo, sarebbe davvero una bella novità...

IO PENSO CHE...

“La strategia Cagiva verso il marchio Husqvarna all'inizio non fu troppo precisa. Ragionando oggi su quella situazione, c'erano due alternative, gestire il brand svedese in parallelo facendo una gamma Husky coi nostri materiali (vedi oggi in KTM), oppure abbandonare il marchio Cagiva. Questo avvenne, in realtà, ma in tre anni, quindi con perdita di tempo, sicuramente anche perché i Castiglioni erano affezionati al marchio Cagiva che avevano creato dieci anni prima e che avevano fatto crescere molto bene. Negli anni successivi abbiamo poi visto che Varese non ha mai gestito Husqvarna in maniera aggressiva, sono state perse occasioni storiche, il competitor KTM ebbe due momenti di grande criticità, tra il '92 e il '93 quando portò i libri in tribunale e venne salva to dagli importatori e, più tardi, quando trovò il partner Bajaj.”

CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUITORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**

