



IL TALENTO DI EDDY HAU

Il quattro volte Campione Europeo di Regolarità raccontato da chi lo adocchiò e ne apprezzò le innumerevoli qualità tecniche

Raccontando un grande campione è facile cadere nella retorica della positività. Con Eddy Hau è quindi meglio parlare della sua storia umana. Quella di un uomo competitivo ma corretto, determinato ma leale, veloce ma rispettoso dei tecnici e delle loro meccaniche. Un pilota capace, molto dotato, dallo stile essenziale e pulito, serio, preparato e con importanti esperienze e conoscenze meccaniche.

Lo tenevo d'occhio già da qualche tempo, prima del 1974. Io ero un giovane ingegnere alla Sachs, dov'ero entrato nel 1970 al reparto sperimentale (i dipartimenti di ricerca e sviluppo si chiamavano così).

I miei capi non capivano un accidente di motorsport – era abbastanza normale anche a quei tempi! - mentre io cercavo di darli da fare e rendere competitivi i motori Sachs 50, 125 e lavoravo anche sul Wankel per le Hercules/DKW che li montavano.

Eddy Hau era ancora uno studente. Si stava specializzando presso l'istituto interno alla Sachs - una scuola ben strutturata con varie specializzazioni - e lo stavo tenendo d'occhio perché era uno in gamba. Era un bravo ragazzo e un buono studente, e si era meritato un piccolo regalo da un suo insegnante: un libro sulla Regolarità. Eddy si appassionò immediatamente e riuscì a comprarsi la Hercules GS K50 1969, un cinquantino da regolarità che andava "di moda" e iniziò a gareggiare nei campionati locali. Nel 1970 vinse il Campionato Bavarese 50, e la Baviera era forse la terra più affollata e competitiva del motorsport tedesco.

Nel 1974 Hau era aiutato dalla Sachs-Hercules con motori preparati internamente e pezzi sperimentali da collaudare nel campionato nazionale con la Hercules 125 GS. Con questo supporto particolare – il reparto corse Sachs-Hercules era chiuso dal '68 - Hau era arrivato al secondo posto nel Campionato Tedesco 125.

EDDY HAU è nato a Niederwerrn (Germania) il 19 marzo del 1952. Lo vediamo nella sua casa in compagnia dell'ingegner Witteveen.



Ed io che alla fine del '74 ero stato chiamato a riorganizzare un reparto corse Hercules a Norimberga, ero convinto che Eddy fosse la persona giusta da assumere. Era già un buon meccanico, mostrava talento nelle corse, sensibilità tecnica e onestà. Come pilota stava crescendo molto e per discutere la sua assunzione ci incontrammo varie volte. Eddy voleva correre anche nel Motocross e si sarebbe potuto fare anche in Hercules, seppure non ci fosse nulla di pronto. Ma in Baviera (a Monaco) c'era anche la Zundapp, marchio più blasonato e vincente nel Motocross e soprattutto nell'Enduro. Così... invece di rimanere alla Hercules, in un reparto corse tutto nuovo e tutto da scoprire, Eddy preferì farsi assumere alla Zundapp, che

dominava da tempo nelle piccole cilindrato. Scelta condivisibile per un pilota non solo tedesco, che in Zundapp diventava automaticamente un convocato per le squadre alla Sei Giorni di Regolarità. Zundapp aveva le moto più competitive, collaudate e affidabili, la migliore organizzazione e assistenza in gara. In una parola era il top, la miglior scelta possibile.

A me invece quella decisione fece parecchio incazzare: non ne capivo i motivi. Mi sembrava una scelta inconcepibile quella di Hau. Sapevo che Zundapp era un marchio più rinomato, con moto più competitive, che i loro piloti se non vincevano facevano comunque sempre il podio. Ma credevo fosse importante la conoscenza delle persone e le frequentazioni precedenti.

Alla Hercules, Hau preferì la più competitiva Zundapp

ti. Per me Eddy era il pilota ideale: un buon tecnico con cui lavorare e far crescere nel nuovo reparto corse Hercules. Semplicemente non avevo capito quanto fosse più importante correre per un marchio già leader come Zundapp. Che peraltro vinceva anche nel Motocross: André Malherbe si era imposto per due anni ('73-'74) nel Trofeo FIM, campionato "embrionale" del Mondiale 125 istituito a partire dal 1975.

Soltanto anni dopo compresi cosa significasse: essere chiamati a correre su una Zundapp ufficiale era semplicemente un grande onore. Anche Hau cominciò a vincere subito nell'Europeo continuando ad affermarsi nel Motocross, che più amava della Regolarità, tanto da arrivare nel 1976 a vincere

**EDDY HAU NEL
PERIODO ZUNDAPP**
in cui vinse due titoli
Europei di Regolarità
classe 100.



il Campionato Tedesco 125. Quando poi venne convocato dall'ADAC (Federazione Tedesca) per la squadra del World Trophy 125, il "mini" Nazioni Cross dedicato alla ottavo di litro. La Zundapp poi non riuscì a seguire l'evoluzione imposta dalle Case giapponesi e italiane, e continuò a sviluppare con successo la sola Regolarità. A malincuore Hau dovette rinunciare alla carriera nel Motocross per diventare presto una star della Regolarità. Gareggiò con la Zundapp 125 nel 1975 e l'anno dopo venne spostato alla 175, la più delicata fra le Zundapp ufficiali per la quale serviva un pilota sensibile, capace di gestire una meccanica meno robusta per gli standard della Casa tedesca. Per conquistare i suoi primi titoli europei (aveva titolazione Mondiale solo la Sei Giorni a squadre) dovette comunque aspettare il 1979 e 1980 e il passaggio alla 100.

A fine stagione, durante la Sei Giorni in Francia, Hau ebbe il più grave incidente della sua carriera: si scontrò con un

olandese, uno spettatore che seguiva la gara contromano. Un impatto violentissimo che lo costrinse al ritiro perché la sua Zundapp si spezzò in due, con il canotto di sterzo e tutto l'avantreno completamente staccati dal telaio. La Germania perse il Trofeo alla Sei Giorni e Hau per colpa di questo incidente. Le conseguenze costrinsero Hau a un lungo recupero mentre la crisi del fuoristrada cominciava a farsi sentire.

Presto le difficoltà economiche di Zundapp furono tali che dovette ridurre l'impegno anche nell'Enduro, per poi chiudere definitivamente nel 1984 vendendo marchio, progetti e macchinari ai cinesi. Prima, nel 1980, dopo l'incidente Hau fu costretto suo malgrado a lasciare il reparto corse Zundapp, dove durante la settimana lavorava (ed era stipendiato) come tecnico.

In quell'epoca per la Zundapp si correva gratis, erano quasi tutti impegnati in altre attività durante la settimana. Qualcuno non riusciva a par-

Hau si cimentò anche nel motocross vincendo il titolo di Campione Tedesco

tecipare a tutto il Campionato Europeo di Regolarità perché aveva magari impegni di lavoro. La Zundapp riconosceva soltanto un piccolo premio per la vittoria a fine stagione e un rimborso forfettario per gli allenamenti. Niente di più. Nulla di paragonabile agli ingaggi che già circolavano nel Motocross Americano e Mondiale.

Anche per questo motivo non avevo capito come Hau avesse potuto rifiutare l'assunzione e l'ingaggio che gli avevo offerto per Hercules. Erano molti più soldi di quanto ne avesse mai presi alla Zundapp, nonostante Hau avesse ricevuto un trattamento di favore perché venne assunto come tecnico al reparto corse Zundapp. Solo che Eddy era ed è rimasto un puro. Un vero sportivo, un vero appassionato. Infatti, quando la Zundapp lo lasciò a piedi, Eddy riprese subito l'attività di pilota da semplice privato. Rimane comunque a Monaco a lavorare, nella concessionaria Nachtmann, un ex Campione Tedesco di Regolarità che vende-

HAU PRESENZA COSTANTE

alla Sei Giorni di Enduro con la squadra della Germania.

Con la Yamaha XT550 da lui sviluppata, vinse il titolo Europeo Regolarità classe Oltre 500 4T nel 1982 e '83.



va BMW e KTM. La figlia del concessionario divenne sua moglie e qualche mese dopo era nuovamente nel Motocross (con una KTM di serie), e più avanti divenne pilota Yamaha.

La filiale europea, senza molta convinzione, aveva trovato in Eddy Hau il tecnico-pilota adatto per gareggiare con la XT550, una novità che stava lanciando sul mercato. Una enduro molto stradale e molto lontana dalle esigenze di un Campione Europeo. Yamaha lo sapeva bene, sperava probabilmente soltanto in qualche piazzamento occasionale. Eddy Hau invece sorprese tutti: sviluppò la XT550, fece realizzare a Rickman un telaio più adatto, montò le sospensioni della Yamaha YZ da cross, e la guidò alla vittoria per ben due anni consecutivi nell'Europeo Oltre 500 4T.

Col Motocross continuò a divertirsi con qualche partecipazione sempre più sporadica, mentre dall'Enduro Hau fece il passo nei Rally. Stava nascendo l'epoca d'oro della Paris-Dakar, delle maratone africane, e dopo le prime esperienze in squadre private Eddy venne chiamato da BMW.

Nella Baviera della meccanica, il gigante di Monaco non aveva niente della piccola Zundapp a conduzione familiare, ma passione e competenza di Eddy si fecero subito apprezzare. Per tre anni (1984-1986) si fece carico dei collaudi, del difficile ruolo di "portatore d'acqua" a Gaston Rahier, punta della squadra tedesca nei Rally. Continuò poi da privato e vinse la Dakar nella classe Marathon, quando per correre chiese in banca un prestito di 100mila

marchi. Cifra investita nella speranza di rientrare coi premi degli sponsor. Chiuse poi in bellezza con la Honda nella sua ultima Dakar 1991.

Sono convinto che Hau avrebbe potuto vincere la Dakar anche fra gli ufficiali, perché certamente aveva intelligenza e velocità per fare quello che riuscì a Rahier nel momento migliore della BMW. Quando la navigazione era fondamentale e bisognava gestire l'affidabilità della moto, Eddy avrebbe potuto primeggiare. Ne sono convinto. Anzi, avrebbe potuto farlo meglio, perché la BMW ufficiale aveva problemi di consumo. Mi raccontava che quando partivano con circa 60 kg di carburante per avere l'autonomia sufficiente, non era affatto facile guidare quel bestione. Ma corretto come sempre, rispettò alla lettera gli ordini di scuderia che gli imponevano il ruolo di secondo pilota.

Alla Dakar la sua carriera s'incrociò ancora con quella di Malherbe, perché il Campione Belga dopo il ritiro dal Motocross fu convinto da alcuni amici a partecipare alla Dakar 1988. Lo volle e lo ingaggiò Jean Claude Olivier, all'epoca CEO Yamaha-France e anche veloce pilota. Malherbe era velocissimo come tutti i grandi crossisti, ma non conosceva l'Africa e i Rally. Nella tappa Bordji-Tamanrasset cadde violentemente e rimase paralizzato. Fra i testimoni oculari ci fu anche Hau, che lo stava seguendo a fatica e ricorda bene l'impressionante volo che fece il suo idolo di un tempo.

Eddy Hau invece aveva l'intelligenza e l'abilità di valutare il pericolo e saperlo gestire. Nella sua carriera non



L'AVANTRENO DELLA ZUNDAPP spezzato in due nel frontale con un'auto durante la Sei Giorni dell'80 in Francia.

ha mai sofferto incidenti. Un grande pilota con la testa ben piantata sulle spalle.

La sua grande popolarità in Germania gli servì per organizzare viaggi in moto e accompagnare molti appassionati in qualche avventura turistica in fuoristrada. Un'attività che ha proseguito a lungo, fino a pochi anni fa quando i recenti sconvolgimenti politici e militari hanno allontanato completamente il turismo dai deserti e dalle rotte africane.

Così oggi è un semplice "pensionato" dello sport a motore, con la soddisfazione di vedere le sue passioni trasmesse al figlio. Che si diverte a gareggiare a livello amatoriale nel motocross.