



STORIE DI VITA

L'Ingegnere

di Jan Witteveen e Zep Gori

Le Sei Giorni, i due titoli europei, una Honda Mugen e la "K" 350 che mammamia non si accendeva mai. In mezzo a tutto una laurea e quel colloquio per entrare in Azienda. Tra un aneddoto e l'altro, Joachim Sauer, Product Manager di KTM Sportmotorcycle AG, si racconta



S

u Wikipedia non c'è. Di Joachim Sauer, pilota tedesco classe 1961, niente: nella versione inglese, in quella italiana, persino dentro la Wiki tedesca. Solo alcuni italiani e finlandesi si sono presi la briga di scrivere qualche nota sui loro enduristi preferiti. Due titoli consecutivi (1986 e 1987) quando il mondiale di enduro era "solo" un campionato europeo non bastano. Per conoscere Joachim bisogna cercare altrove, possibilmente nelle vecchie riviste specializzate. Possibilmente sfogliare le pagine di quelle degli anni '80, fra foto ancora senza photoshop in un mondo ingiallito che fino al 1989 l'unica titolazione iridata era per la Sei Giorni. Un vero mondiale a squadre per nazioni. Quello indivi-

duale no, e pazienza se tanti piloti si sono onorati di partecipare e di vincere un campionato europeo. L'enduro era così, si correva per poco, in tutti i sensi. Anche per un campione come Joachim.

"Ho vinto il titolo 125 e l'anno dopo quello 350 col prototipo 350 quattro tempi, la moto sperimentale della famiglia LC4, ero pilota ufficiale a tutti gli effetti ma per KTM ero prima di tutto l'ingegnere per le omologazioni".

L'enduro era così, si guadagnava poco, e solo pochi italiani e francesi erano cresciuti al punto da ricevere veri e propri ingaggi. Quello di Joachim, promettente studente universitario di Fulda, era il suo stipendio di tecnico specializzato nel piccolo R&D di una Mattighofen, che neppure per un attimo si potrebbe scambiare per quella enorme - 600 ingegneri! - della KTM di oggi.

Persona eclettica Joachim Sauer. Qui lo vediamo in azione con una Honda CR125 kizzata Mugen e, in apertura di servizio, intento a suonare il didgeridoo, il tradizionale strumento a fiato aborigeno.

"Trunkenpolz, il titolare, era stato chiaro e diretto: avrei dovuto iniziare subito a lavorare. Non mi lasciava alternative. A correre non si guadagnava poi tanto. Se vincevo, ogni vittoria di giornata era pagata con un premio di 2mila marchi tedeschi, e dei rimborsi spese che potevano arrivare ad altri 2mila marchi. Tutto qui, perché nessuno aveva grandi sponsor personali. Avevo chiesto io di entrare alla KTM, correvo per loro e speravo di riuscire a entrare nel reparto corse, come pilota e ingegnere. La proposta invece fu quella di occuparmi delle omologazioni per rispettare i primi limiti sulle emissioni. Non era granché, per nulla allettante per un pilota come me. Non lo era l'Austria. Non Mattighofen".

Un ragazzo di città che deve trasformarsi in un ingegnere di campagna?

"No no, ero cresciuto vicino Fulda, in un piccolo paese contadino e in una grande famiglia. A tavola eravamo sempre più di dieci e credo di esser diventato pilota perché avevo tutte le condizioni attorno a me per poterlo fare. All'inizio era una 50 da trial a 12 anni e con quella ero bravo. Mi divertivo in campagna e vincevo le mie prime gare. Ma per un ragazzino la velocità era un'attrazione più forte e mio fratello mi regalò una Puch 50 da regolarità. Un altro mondo".

I soliti inizi, e poi le prime vittorie?

"Avevo capito subito di avere un talento e nel 1977 ho cominciato a correre il Trofeo ADAC 50 e due anni dopo con una nuova Puch-Friggerio 50 ho vinto il titolo Junior e sono andato alla mia prima Sei Giorni. Si correva in Germania Est (erano ancora i tempi del Muro di Berlino e delle due Germanie divise, ndr). Andavo bene, l'anno dopo ero passato a una Fantic 50 e a fine stagione sono andato alla Sei Giorni in Francia con una Fantic 100".

Francia, Brioude, una bella edizione, e...?

"Una Sei Giorni di sopravvivenza. La mia prima esperienza all'estero, mai visto tante rocce e sassi. In Germania i terreni sono più fangosi, più morbidi. Niente a che vedere col sasso di Paesi come Francia, Italia, Spagna. Non avevo mai guidato in quelle situazioni e fu un brusco ritorno a un punto zero".



“

**mio fratello mi regalò
una puch 50.
un altro mondo**

Joachim ride, di gusto. È una persona serena, probabilmente felice, sorride spesso. E ride anche dei suoi ricordi, quando uno schiaffo alle sue presunzioni forse fu salutare.

"Fu importante capire che dovevo ancora imparare tanto. Però quella Sei Giorni fu terribilmente dura per me. Era già iniziata così... parto col Volkswagen T2 di mio fratello, e si accende una spia rossa. Cose che succedono. Vado avanti e in Francia il furgoncino si ferma. Si era bruciato il generatore, non caricava più. Cerco di ripararlo in mezzo alla Francia".

E all'epoca non c'erano telefonini e Google.

"No, così arrivo al paddock con due giorni di ritardo. Guardo in fretta le speciali e bevo dell'acqua che non era quella da bere. Così comincio la Sei Giorni, la mia prima volta all'estero, con tutti quei sassi, e un problema di dissenteria. Stanco, disidratato, confuso. Una lotta per sopravvivere e finire la Sei Giorni più dura della mia carriera. A fine di una giornata, si avvicina un giornalista e mi chiede com'è andata: ho avuto bisogno di andare alla toilette 7-8 volte e ci sono riuscito un paio!".

Si dice: tutta esperienza.

"Certamente è servita quella stagione per entrare nel team Stoecklmeier. La prima volta con la 125, la prima con KTM, sempre per il campionato tedesco e la Sei Giorni all'Isola d'Elba. Il 1982 con una Kawasaki trasformata da enduro e poi la mia stagione migliore, con la Honda. Per l'Europeo 1983 mi chiama la Honda Germania e con una CR125 endurizzata coi documenti di uno scooter 125, preparata con un kit Mugen, vincevo quasi tutte le gare. La moto era competitiva, si guidava bene, e in quella stagione ho vinto anche la Sei Giorni in Galles. Solo che a fine anno, la Honda Germania decise di smettere con le corse, e sono tornato alla KTM Stoecklmeier. Un passaggio un po' traumatico perché la KTM in quel momento non era all'altezza di una Honda da cross preparata Mugen. La Honda era molto meglio, molto più performante della KTM di serie. Si guidava meglio, e sulla mia KTM dovevo



lavorare molto di più. Non avevo un meccanico, la manutenzione dovevo farla da solo, il link posteriore andava aperto tutte le gare per cambiare i cuscinetti, che non erano di buona qualità. E sul motore ufficiale si era dovuto lavorare tanto per migliorare le prestazioni. Alla fine sono riuscito a vincere ancora il campionato tedesco".

Eri solo, senza meccanico, anche con la Honda?

"Sì, ho sempre corso da solo, chiedendo aiuto alle assistenze dei vari club tedeschi. La Honda Germania mi dava il materiale e io dovevo arrangarmi. La

moto era anche sottopeso e per rientrare nel limite regolamentare dovevo appesantirla con attrezzi e camere d'aria".

Avevi anche mantenuto il cambio da cross?

"Sì, ma ho sempre preferito correre con la prima lunga e il cambio coi rapporti ravvicinati da cross. Ancora oggi molti piloti da enduro preferiscono il cambio da cross. Ma feci altri errori e altra esperienza. C'erano le prove fonometriche da superare, e io non avevo nessun tecnico dietro di me. Vado alle punzonature, e per limitare il rumore e superare la prova fonometrica non



Con la KTM 125 Sauer ha vinto nell'86 il suo primo titolo europeo, seguito l'anno dopo da quello 350 4T sempre con la moto austriaca.

avevo un silenziatore sufficiente. Cerco una soluzione e infilo una manopola di gomma nel silenziatore con un piccolo foro per silenziare temporaneamente. Lascio la moto in parco chiuso, e alla mattina parto in gara. Alla prova di accelerazione, la moto non va. Borbotta, è scarburata, il motore non funziona bene. Finisco la prova molto male, e cerco di fare del mio meglio sul percorso... mi sono ricordato solo dopo un bel po' di aver dimenticato la manopola nel silenziatore".

In quel periodo però avevi cominciato a studiare? Ingegneria all'università?

"Sì, quello era importante. È il motivo per cui poi nel 1985 ho fatto poche gare, per potermi laureare. E da ingegnere, sempre con la KTM Germania ripresi l'anno dopo vincendo finalmente l'Europeo 125. A Valencia in Spagna, dopo l'ultima speciale, Ferro mi guarda e mi dice 'Joachim! Oggi numero uno!'. Io non capivo, com'era possibile? Una gara brutta, senza nessun feeling con la moto, senza trazione su un terreno polveroso e scivoloso. Senza avere nessun controllo sulla moto. Ero in testa, ero felice e non capivo, probabilmente mi sono distratto a pensare, e

perdo la strada. Incrocio un altro pilota dopo qualche chilometro in direzione opposta e mi fa capire di essere nella direzione sbagliata. Giro la moto e comincio a recuperare il percorso giusto in un controllo che era abbastanza tirato. Credo di aver rischiato la vita ma sono arrivato al controllo orario veramente all'ultimo secondo".

Infatti te lo ricordi ancora! Altri guai?

"Sei Giorni in Olanda, 1984 ad Assen, tanta pioggia, tanta sabbia, tutto piagnucolante. All'ultimo giorno la Nazionale tedesca (Joachim era in squadra, nda)

è ancora seconda in classifica. Nel primo controllo orario sbagliano a calcolare il tempo di percorrenza ed era troppo tirato. Per arrivare in orario diventa una gara di velocità. Dovevamo tirare al limite e per una caduta alla fine della Sei Giorni, ho rotto la spalla e fatto retrocedere tutta la squadra in classifica".

E addio podio. Ma infortuni a parte?

"Tanti anni prima, 1978. Il mio motoclub organizza una gara ed è l'occasione per correre in casa. La classe 50 parte per prima e io non sento la sveglia. Non la sento proprio e chi mi doveva accompagnare alla gara non



mi aveva aspettato pensando che fossi già andato. Non avevo la patente, nel panico chiamo mia madre. Insisto che mi porti lei alla gara, le premo il piede per cercare di farla andare più veloce, quando arrivo alla partenza è troppo tardi, era già iniziata, ma ho insistito così tanto che alla fine mi hanno dato un nuovo orario di partenza e ho potuto correre lo stesso”.

Poi arriva la prima e ultima stagione col quattro tempi. Da campione 125 porti al debutto la nuova 350. Che fino a quel momento KTM aveva montato i monocilindrici ad aria Rotax Bombardier.

“Era la LC4, il prototipo del primo motore a quattro tempi KTM, raffreddato ad acqua, col basamento derivato inizialmente dal carter dei grossi mono due tempi. Una moto competitiva ma delicata. Dopo ogni gara andava smontata e controllata, ma aveva un vero problema: non si accendeva. E se si spegneva era peggio, era difficilissimo da riavviare.”

Era... è sempre stato famoso per questo. Quel motore ha funzionato bene

solo col motorino d'avviamento elettrico. Ma avete capito il motivo?

“Era un mix di fattori: carburazione, vapori d'olio in camera di combustione e accensione. Comunque, quell'anno fu una stagione durissima. Ho sofferto davvero col braccio perché dovevo correre l'intera giornata con le dita sempre sulla frizione. Il motore non doveva spegnersi. Per lo sforzo più di una volta sono andato in crisi con l'avambraccio. E devo ringraziare ancora Ferro (Bruno Ferrari, capotecnico del team KTM-Farioli ndr) che in quella stagione mi ha aiutato e seguito moltissimo. Ero un pilota KTM ma ero cresciuto nella squadra tedesca. Lui però mi ha sempre aiutato”.

Prima di tutto... la KTM! Per Bruno è stata una fede tutta la vita.

“Sì, ed è il tecnico più preparato e bravo con cui abbia lavorato alle gare di enduro. Con la carburazione e la messa a punto è bravissimo. Però non è bastato alla Sei Giorni. Che nel 1987 in Polonia si è corso con delle nuove gomme, che per la prima volta dovevano essere omologate dalla FIM per motivi eco-

logici. Io ero pilota KTM-Metzeler e il disegno della nuova tassellatura non era competitivo. Non aveva trazione come quello delle Michelin. Non c'era tanto da capire, per rispettare la nuova normativa che fissava una proporzione fra la parte tassellata e 'piena' del battistrada, e un'altezza massimo del tassello, i tecnici francesi erano stati più furbi a interpretare la nuova regola, riempiendo la tassellatura sulle estremità laterali, dove non serviva, e lasciando molti vuoti nella parte centrale. Con i responsabili Metzeler non ci fu molto da discutere, era evidente che i loro pneumatici non potevano essere efficaci come i Michelin e per correre si trovò un accordo poco regolamentare: alla partenza e all'arrivo le nostre KTM avrebbero montato le ruote gommate Metzeler. Le ruote punzonate per entrare e uscire dal parco chiuso avrebbero rispettato il contratto col nostro fornitore. Dopo la partenza si montavano altre ruote gommate Michelin. Ma gli avversari hanno capito l'escamotage perché le ruote non potevano essere le stesse, non ci sarebbe stato il tem-

Joachim Sauer è stato pilota ufficiale KTM per diversi anni. Poi, l'entrata in azienda per occuparsi di omologazioni. Non certo una proposta allettante...

po per cambiare le gomme durante la gara, e per non essere squalificati abbiamo dovuto gareggiare veramente con le Metzeler nelle ultime giornate. Senza poter più fare alcun risultato”.

Il secondo titolo e la stagione con la nuova 350 ti sono serviti comunque per entrare definitivamente in KTM.

“Ero loro pilota ufficiale da anni e dopo il titolo chiesi di essere assunto. Avevo qualche speranza e all'appuntamento con Erich Trunkenpolz ero abbastanza convinto che andasse bene. Invece, dentro il suo ufficio, uno di quelli ardati come una volta, molto serio, severo, mi sentii proporre qualcosa che non mi aspettavo”.

Cioè. Ormai il posto lo conoscevi bene.

“Andavo a Mattighofen spesso. La 350 andava smontata e revisionata dopo ogni gara. Ma non mi aspettavo che

mi chiedessero di diventare l'ingegnere per le omologazioni. Si trattava di omologare le KTM da enduro rispettando le nuove normative. Per la prima volta c'era da rispettare un limite di emissioni e in fabbrica nessuno, veramente nessuno aveva esperienza in questo campo. Io speravo di entrare nel reparto di ricerca e sviluppo, ma non per occuparmi di omologazioni. Trunkenpolz fu categorico e senza alcun fraintendimento, io avrei dovuto fare proprio quello”.

Decidere è stato difficile?

“Sì, anche per altri motivi. L'Austria del tempo era molto diversa dalla Germania. Come ti dicevo, ero un ragazzo di campagna ma ero un ragazzo tedesco. Mattighofen era un paese piccolissimo senza locali, abitato da gente con un carattere diverso, un atteggiamento molto chiuso, con un dialetto non fa-

cile da comprendere. E stavo partendo per le ferie. La stagione era finita, avevo caricato i surf sul camper, la moto, ed ero partito con la mia fidanzata per andare una decina di giorni in vacanza. ‘Passiamo da Mattighofen’ le dico, che devo parlare col capo e andiamo al mare. Quando esco, alla mia fidanzata dico: mi hanno assunto, ho firmato il contratto ma c'è una brutta notizia: lunedì devo cominciare a lavorare e non possiamo più andare in vacanza”.

E quindi sei rimasto a Mattighofen!?

“Lei scaricò la sua Honda XL350 e se ne tornò a casa. Io andai a scaricare i bagagli dal motorhome nell'appartamento che mi avevano assegnato e comprai delle magliette nuove”.

Hai trovato il lavoro e perso la fidanzata. È stato un buon affare?

“Sì, penso proprio di sì!”.



Joachim Sauer è il Product Manager di KTM Sportmotorcycles AG. Figura di riferimento per tutta la produzione del gruppo austriaco.