

I rally automobilistici si corrono da un secolo, ma hanno avuto un senso pieno solo a partire dagli anni '60, quando l'aspetto velocistico prese il sopravvento su quello prettamente regolaristico. Percorsi massacranti da affrontare con automobili fragili, gare che si nutrivano di chilometraggi assurdi, stese nell'arco di molte giornate e intervallate da soste minime, talvolta anche senza soste. Questo libro, scritto da un giornalista di razza come Carlo Cavicchi, ex direttore di Autosprint e Quattroruote, ripercorre quell'età dell'oro che richiamava migliaia di spettatori alle prove speciali. Ne riproduciamo un capitolo, dedicato al grande Sandro Munari.

di CARLO CAVICCHI

Era una di quelle notti stellate che tra i monti della Corsica a fine ottobre sono molto rare. In un ristorante dal nome improbabile, piazzato a Venaco, esattamente a metà di uno dei settori più difficili del rally, sei equipaggi dello squadrone Renault mangiavano, bevevano e ridevano. Sul calendario correva l'anno 1967 ed era un anno che andava pure forte perché in un attimo la stagione era volata via e per chiuderla in bellezza mancava solo il Tour de Corse, una gara temutissima perché sempre tormentata dal cattivo tempo: 22 ore continue di gara con solo 4 prove speciali (lunghe comunque una vita), ma anche con tutti i controlli orari in cui era quasi impossibile stare nel tempo.

Una vera gara di velocità, tant'è che valeva anche per il campionato francese delle corse in salita. Una maratona disperata dove i ritiri per incidente erano di gran lunga superiori a quelli per guasti meccanici, pur in anni in cui le auto da rally non erano certo affidabili come quelle di oggi, Mangiavano, bevevano e ridevano in quel bar questi sei piloti: Andruet, Guichet, Nicolas e anche Piot, che aveva vinto l'anno prima, Vinatier, che aveva vinto tre anni prima, e Orsini, l'unico nativo dell'isola, che invece aveva vinto due anni prima ma in tutto già tre volte.

Mangiavano, bevevano e ridevano finché non entrarono nel locale due magroni con la faccia triste da italiani in gita. Sandro Munari e Luciano Lombardini si erano seduti in un tavolo a parte, ma i loro giubbetti con i colori gialloblu della Lancia non potevano passare inosservati. E non passarono.

"Adesso li prendiamo un po' in mezzo" deve aver detto qualcuno. E li presero.

LIBRI DI SPORT

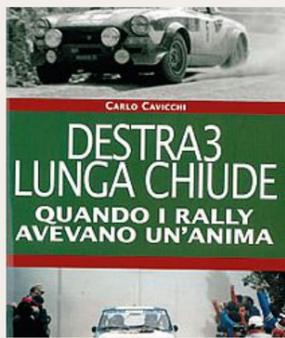


Sandro Munari, "il Drago", ritenuto dai più il più grande pilota italiano di rally di tutti i tempi. Qui è ritratto al volante dell'indimenticabile Lancia Stratos, creatura di Nuccio Bertone.

Quando correva Munari E i rally avevano un'anima

Carlo Cavicchi ripercorre l'epoca d'oro delle più massacranti gare stradali. Epoche di grandi piloti come Bettega, Mikkola, Sainz, Andruet e tantissimi altri

Fegato e cuore: più che gare erano vere e proprie avventure



Il libro di Carlo Cavicchi sull'epopea dei rally si intitola "Destra3, lunga chiude" (Giorgio Nada editore, 239 pagine, prezzo 25 euro), una frase presa dal gergo usata dai co-piloti "navigatori" per indicare al pilota le caratteristiche del percorso. Scrive l'editore nel presentare il volume: «Quei rally non erano semplici competizioni, ma sfide impossibili governate da attori che mescolavano fegato e cuore in quanto, oltre alla corsa

vera e propria, si vivevano avventure che pretendevano il titolo e davano spessore alla specialità». Pagine dopo pagina, va in scena un'era irripetibile, dove sul set non ci sono esclusivamente i vincenti, bensì i contorni delle imprese, le sconfitte con la stessa dignità dei successi, i dolorosi ordini di scuderia così come i gesti generosi di chi sapeva rinunciare a una vittoria per aiutare un collega in difficoltà.

"Come va questa prova?" Munari che all'epoca era uno che parlava pochissimo, grugnì tra sé e sé. Rispose Lombardini che era più scafato: "Direi bene". "Ah sì, e di quanto state fuori rispetto al tempo imposto?" "Noi non stiamo fuori..."

"Ah, ah, ah. Voilà les italiens!", "Però è vero...". Ancora risate, e battute, e frecciate, e sberleffi. Quindi la banda Renault lasciò il locale con un'ultima stoccata. "Se state dentro il tempo chissà che pagaccia ci darete..." La

corsa scattò qualche giorno dopo da Ajaccio. Munari, che guidava una Fulvia HF prototipo di 1430 cc con 125 CV, aveva il numero 87 perché in quegli anni i migliori non partivano davanti, bensì in fondo (e i numeri arrivavano oltre il

100). Prima di lui si era mosso l'eroe locale Orsini, subito dietro toccava al compagno di squadra Lancia, Cella.

"Guarda le montagne..." - segnalò Lombardini, e gli occhi del Drago si fissarono su nubi nerissime che nascondevano le cime - "Sarà una notte d'inferno". Lo fu. Pioggia e nebbia, ventaccio e freddo. Roba da scendere subito e tornare in albergo. Munari vinse la prima prova speciale, ma altri con lui restarono nel tempo imposto. Vic Elford con la Porsche finì a 3", Piot a 15", Andruet e Vinatier a 22", Andersson a 23", Toivonen a 24", Orsini a 25", Hopkirk a 26", Jansson a 31", Cella a 41", Larrousse a 43", Aaltonen a 54"....

Poi, nel controllo successivo, solo uno stette nel tempo, Munari. E nella seconda speciale, quella incriminata? Sotto la pioggia battente Munari si era intraversato e dovette percorrere molta strada per

trovare in retromarcia uno spiazzo per girare. Perse una ventina di secondi, ma ripartì e continuò a superare le auto che lo precedevano. Alla fine arrivò sul traguardo con 8" di ritardo che contavano però per un minuto. Il secondo classificato di minuti ne pagò 3, gli altri ancora di più. Munari vinse quel rally (dove servivano le note per 900 km dei 1350 previsti...) con un solo minuto di penalità, cosa mai successa prima, e con un vantaggio epocale sul secondo.

Erano partiti in 98, si classificarono solo in 14. Sandro aveva appena 27 anni. Un quotidiano locale titolò: "Più di una vittoria, un trionfo". E l'Equipe rincarò la dose con "Munari le Régie...cide" per dire che aveva ucciso la Régie Renault. Eppure Munari non gioì come doveva. Imbarazzato, evitò di incrociare gli sguardi dei francesi arrivati al traguardo, tutti molto indietro e strabattuti. Gli Orsini, Vinatier e Nicolas che, invece, erano sinceramente stupiti e ammirati.

Chi c'era racconta che il Drago era furibondo perché in quel bar aveva detto che stava nel tempo e non c'era riuscito. Però quando aveva provato era sereno mentre in gara pioveva, e poi si era girato, e poi aveva fatto tanti sorpassi, e poi li aveva umiliati tutti. Ma Munari era fatto così. A suo modo si stava macerando anziché godere della corsa più bella, più grande, più incredibile della sua carriera...

Enzo Ferrari, la vera storia mai scritta

Monumentale biografia del Drake, oltre mille pagine, firmata da uno specialista come Luca Dal Monte



1932, Pescara: Nuvolari vince la coppa Acerbo per la Scuderia Ferrari.

Moltissimo è stato scritto su Enzo Ferrari, forse l'italiano più famoso al mondo nel secolo che ci lasciamo alle spalle. Ma mancava una biografia esaustiva, che ripercorresse la lunga vita del mago di Maranello in maniera analitica, al di là delle leggende e dei luoghi comuni di cui spesso sono ammantate le cronache sportive. L'ha scritta un addetto ai lavori preparato come Luca Dal Monte, penna raffinata che da qualche anno ha lasciato il lavoro di manager nell'industria dell'auto (tra l'altro ha lavorato proprio in Ferrari e in Mase-

rat) per dedicarsi a tempo pieno all'attività editoriale.

La sua ultima fatica, "Ferrari Rex - Biografia di un grande italiano del Novecento" (Giunti-Nada editore, 1.104 pagine, prezzo 28 euro) disegna il ritratto di un grande uomo in tutta la sua gigantesca fragilità, con insospettite debolezze e mai confessate incertezze, con i sogni, le speranze, le delusioni, i successi e le tragedie che ne hanno plasmato la lunga e straordinaria esistenza.

Aggiunge l'editore nel presentare il volume: «Pagina dopo pagina, prende così forma

un Ferrari dal volto più umano di quanto non gli riconosca l'iconografia classica e più vulnerabile di quanto non si pensi. Ma anche un uomo di una tenacia spesso passata inosservata o volgarmente scambiata per arroganza, e di un ottimismo per certi versi inaspettato. Uno dei pochi italiani da esportazione».

Il libro viaggia su tre livelli: il Ferrari privato, con i grandi lutti come le morti premature prima del padre e del fratello e quindi dell'adorato figlio Dino, il Ferrari capitano d'industria, con i grandi successi del

le sue gran turismo, e infine il Ferrari capo della mitica Scuderia, con le sue "gioie terribili" delle tante vittorie, ma anche dei tanti lutti per i piloti morti in corsa, tra cui il mitico Gilles Villeneuve.

Tante le sue frasi celebri. Una in particolare rifletteva la sua ritrosia a lasciare i suoi rifugi prediletti, a Modena e Maranello: «La vita è così difficile, viverla sotto il cielo che ti ha visto nascere la rende meno dolorosa». Incredibili la notorietà e il rispetto che si guadagnò in tutto il mondo, anche e soprattutto tra i rivali di una vita, i grandi costruttori inglesi: «E' l'uomo più incredibile che abbia mai conosciuto, e di gente ne ho conosciuta veramente tanta. E' una leggenda, come Winston Churchill, si parlerà sempre di lui».