

VINCERE CON CUORE , PASSIONE E CERVELLO

Eccovi uno stupendo racconto firmato da Carlo Cavicchi sul mensile "SAM rally" del giugno 2007, narra l'incredibile vittoria di Kallstrom al RAC 1970 con la Lancia Fulvia, divertitevi:

HARRY E LE MAGATE LANCIA

Quando un rally deve dire grazie a una bronzina, un crik e una . . . giacca a vento-

Machynlleth è il nome impronunciabile di un paesino del Galles che conta meno di 2000 anime. Lì verso le 8 di sera del 17 novembre 1970 un pugno di uomini pieni di buona volontà, si vedeva il mondo crollare addosso. Con il calare delle tenebre si era avviata l'ultima notte del Rally di Gran Bretagna, a quel tempo una delle classiche più importanti e anche una delle gare tabù per le squadre che ci arrivavano dal sud dell'Europa.

Non per la Lancia perché l'anno prima era riuscita nell'incredibile impresa di vincere con Kallstrom e di ottenere un altrettanto portentoso terzo posto con Fall. E, com'era o come non era, il doppio colpaccio si stava materializzando per il secondo anno di fila. Infatti, davanti a tutti c'era ancora lo svedesone Harry Kallstrom, detto "Sputnik", mentre una seconda Fulvia, quella di Lampinen, era saldamente al terzo posto.

Nemmeno il più ottimista degli scommettitori avrebbe potuto azzardarsi a tanto perché, a dispetto dell'incredibile parco partenti e della durezza della gara che si stava avviando al suo quinto e ultimo giorno, quella era la classifica, almeno finché le auto si stavano presentando al parco di lavoro.

Ma lì a Machynlleth, tra la disperazione dell'assistenza Lancia, si era scoperto che il motore della Fulvia capolista aveva fuso una bronzina.

"Come si può rimediare?" chiedeva Cesare Fiorio, il boss della squadra, al capomeccanico Gino Gotta.

"Semplice, basta sostituire la bronzina rotta con una sana..."

"Ma quanto tempo occorre??"

"Un'ora, un'ora e mezza. Tra il riordino nel parco e poi la finitura dopo il controllo, si potrebbe fare..."

"Allora facciamolo!"

"Sì, per di più di sera, in pieno Galles, dove la troviamo una bronzina di una Fulvia HF 1600?"

Machynlleth è vicino al mare d'Irlanda, e la sera a novembre è spazzata da un vento da brividi, ma niente al confronto del gelo che aveva assalito Fiorio nel sentire quella banale, ma terminale, considerazione. Gino, dove trovare una bronzina?

Mentre Fiorio si arrovellava, ecco spuntare la Fulvia di Lampinen, bella rossa col suo equipaggio che gongolava per un meritato e prezioso terzo posto.

Lampinen? Lampinen, Lampineeen!!

Ecco la soluzione; rischiosa, ma anche l'unica possibile.

Non fu facile convincere il finlandese Simo, vincitore del rally due anni prima, che sul pi? bello se ne poteva tornare in albergo a Londra lasciando la, sbudellata, la sua Fulvia HF, ma con le buone o con le cattive l'ordine si materializzò. E non fu facile nemmeno prenderla, quella decisione, perchè se poi Kallstrom si fosse fermato e la Lancia avesse anche perso il terzo (quindi secondo) posto, chi lo andava a dire a Torino?

Gino Gotta e Luigi Podda, due maghi dei motori, si tuffarono subito sotto le due auto: uno apriva il basamento di una Fulvia, l'altro quello della seconda. Il trapianto era molto rischioso perchè le due bronzine erano differenti, ma con un bel segno della croce e tanto mestiere, Kallstrom riuscì a ripartire. Perchè senza la protezione della coppa dell'olio perchè non c'era più tempo per nulla.

"Harry, procedi con prudenza. Ci rivediamo tra due prove e te la montiamo lì.."

Kallstrom fu prudente e dopo due prove si presentò al controllo orario di Harford oltre il quale era già piazzata l'assistenza con i meccanici Marino Brosio e Gino Fraboni.

Mancavano meno di cento metri al tavolo dei cronometristi quando una vettura di uno del posto, uscita chissà come da un cortile, centrò in pieno la Fulvia del leader mandandola in un fosso.

"Nooo!"

Una ventina di spettatori, più gli uomini dell'assistenza Lancia, ficcarono i piedi nell'acqua gelata per tirare fuori l'auto con la sospensione anteriore sinistra distrutta e senza una ruota.

C'era il controllo da fare e venne superato di slancio con l'aiuto di un crick al posto della ruota mancante.

Gli inglesi, si sa, sono molto appassionati, apprezzano chi si batte e si sbatte per le competizioni: chiusero un occhio, anzi tutti e due, e non ci badarono. Tanto, poi, quell'auto dove sarebbe potuta andare?

Invece, Fraboni superò la sua già acclamata fama di meccanico magistrale.

Ricostruì la Fulvia in un tempo record con Fiorio nella parte del ragazzo di bottega che passava gli utensili, serviva gli stracci e faceva benzina. Montò anche il paracoppa, ma non riuscì a mettere la gommapiuma tra protezione e coppa dell'olio per evitare che strada facendo si infilassero dei sassi con il rischio alla prima spanciata di rompere il basamento.

"Non ho la gommapiuma!" Gridò disperato il Gino.

"Mettici questa!" gli intimò Fiorio.

Era la sua bella giacca a vento perchè in quegli anni non c'erano ancora quelle di ordinanza. Si trattava di un piumino firmato, comperato a caro prezzo pochi giorni prima in una boutique di Bond Street a Londra.

La giacca fece il suo dovere alla perfezione, e Kallstrom si aggiudicò il suo secondo RAC dopo quello del 1969, anno in cui fece suo anche il Campionato Europeo che all'epoca valeva quanto il mondiale piloti di oggi.

Ad aspettarlo, sul palco d'arrivo a Londra, c'era anche Lampinen, il suo salvatore.

Ma tutta in una notte, quanta fatica...

Carlo Cavicchi

Grazie a Gerardoc del forum Fulvia per averlo condiviso !!