

## Gli smemorati .... (tarocchi fuori stagione) di Daniele Ciocca

No, non poteva essere un 1000 MIGLIA come gli altri quello dell' 85.

Nicola aveva vinto quattro delle ultime cinque edizioni con facilità disarmante, ma lottando sempre "solo" contro quegli equipaggi della zona per i quali rappresentava il peggior incubo.

Stavolta sarebbe stato diverso, il "MILLE" faceva per la prima volta il suo ingresso nella serie "A", in quel CIR di cui sarebbe rimasto gara tradizionale di apertura e pilastro insostituibile.

A sfidarsi per le valli bresciane il fior fiore dei piloti italiani, non molti ma ben attrezzati ....

TABATON (037-GRIFONE-ESSO), CUNICO (037-TAMAUTO-JOLLY CLUB), DEL ZOPPO (PEUGEOT 205 T16-PEUGEOT ITALIA).

Per "Nick piede di piombo" era un' occasione ghiotta per ribadire la propria vocazione di "guastafeste", quella passione di intrufolarsi nei giochi dei "big" e scombussolarli, come spesso gli era riuscito in passato a dispetto della propria condizione di "privato".

Le ricognizioni seguirono le nostre consolidate abitudini per la gara di casa (sua).

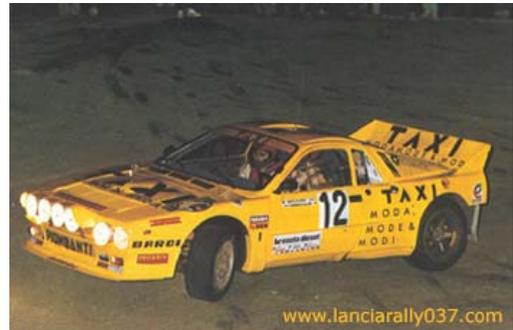
Mattina sveglia tardi (per me) poi in giro fra gommista e meccanico per tenere in ordine il muletto, una volta tanto degno di questo nome ovvero una splendida 037 stradale !

Poi a NAVE, casa BUSSENI, nella saletta da pranzo con ancora il caminetto acceso a scrivere anticipi, pulire il quaderno delle note, attorniato a turno da qualche componente del clan che dopo quattro anni ancora mi attribuisce doti soprannaturali per il fatto di "stare in parte" a quel familiare dalla guida disinvolta.

Nicola invece nel suo ufficio con la cornetta del telefono appiccicata all' orecchio, tonnellate di ferro comprate e vendute fino a metà pomeriggio.

Poi il rientro a NAVE, via giacca e cravatta, su tuta e scarpe da ginnastica, in mano le cuffie, i suoi guantoni arancio marca SIMPSON e via per le montagne .... CAPOVALLE, MARMENTINO, SAN MICHELE e compagnia su e giù fino a tarda notte, a correggere note, a sperimentare nuove linee.

Poche pause: benzina, una minestra, due chiacchiere con i tifosi, NICK non vuol rinunciare neanche a una briciola del "fattore campo" nei confronti di avversari che da bravi professionisti con muletti, contromuletti, gomme da gara, etc, ogni notte si fanno i loro "enne" passaggi a prova.



Appuntamento fisso la telefonata a Livorno in officina, dove PIOMBANTI e i suoi accoliti stanno lavorando h 24 per mettere insieme una fiammante LANCIA RALLY EVOLUZIONE 2.

Il patron ENZO non ha ancora metabolizzato lo shock di dover dipingere la sua creatura "giallo TAXI" in ossequio allo sponsor (poi se ne innamorerà perdutamente, arrivando a tingere di quel colore anche la macchinina a pedali dei nipotini ....) dalla voce si intuisce la sua solita determinazione ma anche una sana presa di coscienza di quanto il progetto sia impegnativo.

Qualche giorno dopo "la gialla" scese dal carrello nel cortile di casa BUSSENI: è bellissima, completamente gialla con le scritte nere, i sedili il roll-bar e il top del cruscotto rivestiti di tessuto blu .... il pannello divisorio anticalore color argento ....

Enzo "PIOMBANTI" Cecere, il mitico Gigi e gli altri fedelissimi hanno sul volto i segni delle ultime nottate trascorse in officina, ma traspare dai loro occhi la sensazione di aver fatto un ottimo lavoro.

NICK prende confidenza con la sua nuova "arma" nel traffico dell'hinterland bresciano mentre lei si fa condurre docilmente in centro per le verifiche.

Accarezza il volante a calice, scruta curioso il nuovo cruscotto, maneggia con la consueta garbata decisione la leva del cambio tirando qualche marcia fra un semaforo e l'altro.

Nell'ultima sosta prima di arrivare sotto il tendone dei commissari si gira verso di me e con un sorriso di soddisfazione fa: "Mi sa che stavolta Enzo l'ha fatta giusta la macchina !"

E l'aveva fatta giusta davvero, ne avemmo conferma sui primi chilometri della prima PS a metà della quale però la posteriore destra decise di afflosciarsi costringendoci ad arrancare fino alla fine.

Pochi metri fuori dallo STOP ci fermiamo smoccolando pronti a darci di crick, ma nell'aprire il cofanetto anteriore .... sorpresa !!! PIOMBANTI, colto da raptus del preparatore, in quella prova ("ma era corta, tutta in salita ....") ci ha mandato su, deliberatamente, senza la scorta.

Ciliegina sulla torta il fatto che gli organizzatori, anticipando di una quindicina di anni la moda corrente, hanno chiuso il traffico un paio di chilometri sopra ....

Meno male che funziona la radio: "Enzo da Daniele - schhhhhhh - siamo fermi a fine prova con una gomma buca - schhhhhhhh - se ci potessi recapitare la ruota che hai tenuto per te magari vediamo di continuare la gara - schhhhhhhh".

Non mi rispose neanche; dopo un paio di minuti sbucò all'orizzonte la nostra veloce, di nome e di fatto. Che non avesse caricato sul cofano un carabiniere lo catalogai fra i miracoli autentici. L'accoglienza non fu delle migliori, non credo gli fosse mai capitato di ricevere così tanti insulti in un lasso di tempo così breve ....

TABATON vince anche la PS 2 e si installa comodamente in testa, si va verso "PERTICHE", la più lunga della prima tappa ed una delle più belle del rally.

E' ormai notte fonda, NICK ha superato lo shock-foratura, utilizzato la prova precedente come shake down allungato ed è quindi pronto a sferrare il maximum-attack.

A neanche due terzi di prova raggiungiamo chi ci parte davanti (una 037 .... non ricordo chi fosse) che stizzito per essersi cuccato un minuto in quindici chilometri fa tutto tranne che agevolarci, ma NICOLA non ha intenzione di temporeggiare, appena vede un varco ci si infila, si appoggia e tanti saluti ....

Un paio di chilometri prima del classico bivio del ponte, di nuovo polvere alzata ed in lontananza due fanalini rossi, è la RITMO-JOLLY CLUB-TOTIP di CHITI-BORETTI impegnatissimi nella lotta per il gruppo A.

Fortuna che TIZIANO è un vero professionista, appena intravede uno slargo in corrispondenza di una sinistra rallenta un attimo per lasciarci spazio senza farci perdere un secondo.

Al controllo stop riprendo fiato e guardo il cronometro sul cruscotto: i led rossi dicono che ho sdoppiato 19' 20", esattamente il tempo che verrà scritto sulla tabella di marcia.

Sulla sinistra della macchina in piedi, da solo, c'è GIANNI COGNI. E poi criticano i giornalisti "da sala stampa".... lui non solo è sul campo, ma ha avuto il fiuto per trovarsi a certificare una piccola impresa.

La classifica di prova infatti reciterà: TABATON a 10"; CUNICO a 13"; BOSSINI a "26"; DEL ZOPPO a 40".

Ma lo spettacolo non è finito, sulla quarta rimaniamo incollati ai primi (4" da TABATON) e si va verso la quinta "MURATELLO".

La "MADDALENA" (così la chiamava sempre NICK a dispetto delle denominazioni ufficiali), la sua personale riserva di caccia.



Discesa infida, asfalto sconnesso, curve che sembrano tutte uguali, assenza assoluta di riferimenti; in versione notturna un potenziale inferno per gli avversari.

Com'è strano il nostro cervello ....

Mi rivedo nitidamente accanto a Nick impegnato allo stremo per domare giù da Muratello quella SAAB "canguro" al CVR 1982; ricordo come fosse ora l'urlo nell'interfono di quando nell'84 si dovette improvvisare ortopedico per rimettere a posto la sua spalla "balorda" lussata da un sobbalzo più forte degli altri. Ed invece non rammento niente di quel tuffo mozzafiato verso NAVE, del boato e degli urli da stadio alla "sbarra", neanche di quegli attimi al controllo stop con il tempo sulla tabella a dirci che eravamo stati i più veloci, che il secondo (CUNICO) aveva preso 8", il terzo (BOSSINI) 16", TABATON 20" e DEL ZOPPO 21". Ricordo bene invece l'atmosfera che si andò a respirare nel successivo riordino: addetti ai lavori increduli, qualcuno nell'ombra avanza velatamente addirittura l'ipotesi che i tempi siano "tarocchi", un cronometraggio di favore per l'idolo di casa.

I discorsi sono tutt'altro che accademici, la grave insinuazione (per decenza e per fortuna limitata a livello di antipatico gossip) è intrisa di sincera apprensione.

Con meno di un minuto di distacco dal primo e 15 PS ancora da disputare (il tempo del vincitore sarà di 3 h 46' 17" un bel pezzo in più di un odierno mondiale ....) di quel passo lì infatti "la gialla" potrebbe rappresentare una reale minaccia per tutti.

Ripensandoci adesso, ora come allora, mi viene spontaneo considerare quanto nei rally, come nella vita, si fa in fretta a scordare.

E coloro i quali si meravigliarono tanto di cosette se ne erano dimenticate diverse.

Non tanto l'assoluto strapotere esercitato da BUSSENI anni prima nel TRN ("quelli sono corridori della domenica .... mica professionisti !") ma altre ....

Si erano dimenticati del 4 Regioni '81 (la gara che sancì il tracollo di competitività della mitica FIAT 131 ABARTH) quando NICK con un onesto "trentuno" della SIVAMA in alcune prove fece praticamente pari con i più blasonati ed "attrezzati" VUDAFIERI, CERRATO, BEGUIN;

si erano dimenticati di PIANCAVALLO dello stesso anno, quando con la PORSCHE RICARD nelle primissime pur sfavorevoli tortuose prove si era installato stabilmente fra i top ten;

si erano dimenticati del LANA '82, dove sempre con la 911 rosso-giallo-blu prima di arrendersi alle bizze del cambio si era ritagliato un posto fisso fra i top, stavolta five;

si erano dimenticati del 100.000 TRABUCCHI '82, quando in condizioni meteo impossibili con una FERRARI 308 GTB senza neanche un meccanico professionista al seguito, si incuneò fra le due OPEL ASCONA 400 ufficiali di LUCKY e BIASION permettendo loro solo a sei prove dalla fine di invertire a tavolino (ma in quell'occasione giustamente) le posizioni in ottica tricolore. Altri come TOGNANA e ZANUSSI erano già tornati in albergo, storditi dalla pioggia, la nebbia e .... dai cronometri;

si erano dimenticati del VALLE D'AOSTA del mese successivo, quando BUSSENI con la stessa auto (ma stavolta con un degno "contorno", MANNINI e PENARIOL a dirigere in testa, in pratica l'embrione della PRO MOTOR SPORT) di certo pensata a Maranello per altri usi, fra ghiaccio e neve alta così mise in grave imbarazzo TABATON, TOGNANA e i rispettivi entourage di LANCIA MARTINI e JOLLY CLUB con 14 scratch su 26 PS (13 su 18 nella seconda tappa ....);

si erano dimenticati della TARGA FLORIO '83 quando sempre con la FERRARI stampò record a ripetizione chissà poi quando battuti.

Ad interrompere il sogno di "DAVIDE" BUSSENI e a far cessare l'allarme in casa dei "GOLIA" GRIFONE-JOLLY-PEUGEOT ci pensò poco dopo il differenziale della "gialla", minato da quei pochi chilometri percorsi su tre ruote in apertura, lasciandoci a piedi in vista del fine PS 7 dove a dispetto della nostra scarsa organizzazione avremmo avuto uomini e mezzi per dargli un degno sostituto.

Seduto accanto a un mucchio di neve che cercava di resistere ad una primavera incombente feci i conti col ritiro più amaro della carriera, consolato dalla soddisfazione per aver assistito da "molto vicino" alla più chiara dimostrazione di forza di "NICK piede di piombo - il guastafeste".

**www.lanciarally037.com – All rights reserved - 2006**