

Michele
Cinotto
per
**AUTO
SPRINT**



«David Sutton era sicuro che avrei vinto...»

Nostalgia dell'A 112

Avevo già affrontato, nell'80, il rally dell'Acropoli. Allora guidavo la piccola Autobianchi: fu una corsa di soddisfazioni. Quest'anno, con la Quattro, fatta apposta per quella gara, è stato un vero tormento

Il rally dell'Acropoli, per me, è un amore di vecchia data. Un amore con i suoi alti e bassi, ovvero grandi entusiasmi e cocenti delusioni. Due anni fa mi presentai a Lagonissi al volante di una A 112 con l'avventurosa spedizione organizzata da Daniele Camerana. Fu una gara indimenticabile. Finita tristemente alla penultima prova speciale. Ritirato, quando ero diciottesimo assoluto.

Quest'anno mi sono ripresentato a Lagonissi al volante di un'auto «fatta per l'Acropoli». Una vettura che, se ti porta fino al traguardo, ti piazza senz'altro nell'Olimpo dei primi. Le nostre ricognizioni sono iniziate a singhiozzo, spezzate in due dal «4 Regioni» e ritardate da una «panne» del motore del muletto eppure sono state efficaci. Di ogni prova non abbiamo potuto effettuare che un solo passaggio per prendere le note e un passaggio per correggerle. Lavorando ininterrottamente durante il giorno e parte della serata, saltando praticamente i pasti di mezzogiorno. La sera, cercavamo un albergo decoroso (e per trovarlo, spesso dovevamo viaggiare per alcune decine di chilometri e raggiungere una cittadina abbastanza importante), e quindi piombavamo in un sonno profondo che, fortunatamente, ci impediva di pensare se eravamo soli in camera o se i muri ospitavano animaletti più o meno innocui.

Ovunque, eravamo accolti da curiosità e da manifestazioni di simpatia da parte del pubblico locale. Ad ogni sosta eravamo presi d'assalto da bambini che, nel loro linguaggio a noi incomprensibile, facevano intendere di voler fotografie o adesivi. Bambini che spesso erano una chiara testimonianza della povertà dei paesi dell'entroterra greco e ai quali, più di una volta, non abbiamo saputo limitarci a offrire adesivi o cartoline, ma abbiamo distribuito gelati come quelli che, con occhi golosi, ci guardavano mangiare.

Sutton e i suoi ragazzi erano convinti di vincere questa gara, probabilmente per la regola del «non c'è due senza tre», visto che venivano da due vittorie consecutive, ottenute con Vatanen. Sutton continuava a ripetere questa sua convinzione i giorni precedenti la gara, quando abbiamo avuto un attimo di riposo nei bungalow dell'hotel Xenia di Lagonissi. Qui, mentre Radaelli copiava otto quaderni di note, ho passato il tempo giocando sulla spiaggia a pallone con i meccanici tedeschi e inglesi e scherzando con Uka, un batuffolo biondo di un anno e mezzo, figlio di Hannu Mikkola. Hannu, scherzando, visto che diversi giornalisti mi hanno soprannominato «il figlio di Mikkola», mi ha presentato a sua moglie come il suo figlio italiano e così il gioco era trattato il piccolo Uka come il mio «fratellino» finlandese.

Mikkola non ha avuto fortuna neanche all'Acropoli e devo dire che mi dispiace abbastanza perché sono convinto che, come pilota, meriti quel titolo mondiale che gli sfugge quasi per sortilegio. Per contro, Michèle Mouton, oltre che brava, è stata fortunata, perché la sua Audi Quattro non ha lamentato un solo problema, cosa che, in una gara come l'Acropoli, è veramente incredibile.

Noi abbiamo iniziato la gara tranquilli, ma la prima volta non ha sortito nulla di buono: una foratura a circa dieci chilometri dalla fine. Dico subito che non ci siamo fermati a cambiare la ruota perché il terreno in quel punto era molto fangoso e morbido e non rischiavamo quindi gravi danni. I fatti ci hanno dato ragione, anche se poi, alla terza prova speciale, l'inconveniente si è ripetuto: questa volta con due gomme forate, entrambe sul lato destro della macchina. Emilio aveva chiesto due ruote di scorta ed è stato buon profeta. Infatti abbiamo potuto fermarci, sostituire entrambi i pneumatici e ripartire, perdendo solamente quattro minuti. Il nostro ritardo era a questo punto sensibile, ma non irreparabile, visto che le gare di mondiale sono lunghe e imprevedibili, e vincere la prova successiva ci aveva tirato il morale molto in alto. Invece, dopo altre due speciali, il disastro: ovvero l'alternatore che fa capricci proprio tra il C.O. e l'inizio prova, quindi in regime di parco chiuso, dove è vietatissimo effettuare qualsiasi intervento. In questi casi ti prende uno sconforto da impotenza che è difficile da spiegare. L'ingegner Gumpert ci ha portato una batteria, e visto che non c'era modo di partire altrimenti, ci ha invitati a sostituirla

a quella ormai danneggiata, ben sapendo che questo avrebbe comportato, a fine tappa, la squalifica. Abbiamo continuato più per fare esperienza che per puntare a un risultato che ci era ormai precluso al novantanove per cento, e abbiamo ancora vinto una prova prima che l'alternatore ci abbandonasse definitivamente lungo la nona speciale.

Per me ed Emilio non rimaneva che fare le valigie, nelle quali hanno preso posto anche i nuovi corsetti e sottocaschi «termici» che l'ingegner Gumpert aveva portato in Grecia pensando al caldo torrido delle passate edizioni del rally. Invece, finché siamo stati in gara noi, il tempo è stato sopportabile. Abbiamo provato ugualmente i corsetti nei quali circola acqua raffreddata in continuazione da due blocchi di ghiaccio posti alle spalle dei nostri sedili in un contenitore termico. Devo dire che il tutto, se usato saggiamente e senza abusi, è piuttosto utile e anche buffo, come hanno testimoniato gli sguardi di quanti ci hanno visti scendere a cambiare le gomme con tubetti vari che pendevano dalla nostra tuta.

Michele Cinotto



Sopra a sin., uno dei numerosi «stop» ai quali Cinotto e Radaelli sono stati costretti. Sotto a sin., lo sconforto del ritiro. A fianco, Cinotto e Tony Carello. Sopra, il giubbotto «refrigerante»
Above left, one of the stops which Cinotto and Radaelli were forced to make. **Below left**, the discouragement after the retirement. **Beside**, Cinotto and Carello. **Above**, the cooling jacket