

Interviste "vere"

FACCIA A FACCIA CON CARLO CAPONE

Carlo Capone è uno dei talenti naturali che permettono alla scuola rallistica piemontese di insidiare la "leadership" tradizionalmente mantenuta in questo settore dai piloti veneti. Piemontesi dunque ai vertici nel prossimo futuro?

L'esito della prima gara del campionato 1983, la classica Targa Florio, lascia ben sperare, annoverando 4 piloti della nostra regione nei primi 6 posti della classifica assoluta (Capone, Cinotto, Cerrato, Ormezzano). E poi bisogna aggiungere il quarto di Capone, il sesto di Cinotto e il settimo di Ormezzano all'"europeo" in Costa Smeralda.

Venticinquenne, nativo di Gassino Torinese, Capone è unanimemente stimato tra i più veloci piloti del panorama automobilistico italiano; proveniente da quella grande fucina di campioni che è stato il Trofeo A 112, si è dimostrato impareggiabile interprete della guida della trazione anteriore (nel suo palmarès oltre al primo posto nel Trofeo e al titolo italiano di gruppo A 1982, ricordiamo che è stato l'unico pilota a portare la piccola Ritmo 75 alla vittoria assoluta in un rally nazionale).

Approdato finalmente a una vettura ambiziosa, quale è la Lancia 037, ha subito mostrato le sue credenziali conquistando la piazza d'onore nella blasonata Targa Florio. Di carattere schivo e introverso, raramente disposto a perdersi in chiacchiere superflue, diventa molto disponibile se il discorso è impostato sui binari dell'essenzialità e della concretezza; più volte insidiato da domande trabocchetto, non si è mai lasciato trascinare a dichiarazioni eccessive.

Bisogna dunque riconoscere a questo ragazzo dai toni tenui e pacati, così lontano dallo stereotipo del pilota frizzante e un po' guascone, una maturità e un senso professionale non comuni.

Carlo quest'anno sei uno dei piloti di punta della squadra TOTIP-JOLLY Club nel campionato italiano Rallies internazionali. Raccontaci come hai fatto ad arrivare a questo livello.

"Spiegare così su due parole come ho potuto arrivare a questo livello, che ritengo sia solamente l'inizio di tante cose che devo ancora dare a me stesso e alla squadra per cui corro, è un po' difficile, comunque ci poverò.

Come tanti appassionati ho iniziato a sentire il fascino dell'automobile già in giovane età; facendo i primi passi prendendo di nascosto la macchina di mio padre; raggiunta finalmente l'età per la patente e successivamente quella per conseguire la licenza automobilistica, decisi di provare a misurarmi con gli altri piloti per vedere, più che le mie capacità di guida (che avrei potuto affinare con la pratica e l'esperienza) le mie reazioni, la mia capacità di concentrarmi nella competizione contro il cronometro.

Allora abitavo a Gassino Torinese: a pochi chilometri di distanza, a Chieri, partiva il Team 971, un rally che esercitava un fascino eccezionale per noi ragazzi della zona. Quale occasione migliore per debuttare? Armato



CAPONE - DI NOTO, AL DEBUTTO CON LA A 112 ABARTH

da tanto entusiasmo, con l'aiuto di amici improvvisati meccanici, io e un mio compagno, che ricordo molto volentieri, ci iscrivemmo con un A 112 di serie.

Questa gara andò molto bene e con nostra sorpresa arrivammo primi di classe, primi di gruppo e ventiduesimi assoluti, spiccando tra l'altro dei tempi molto incoraggianti sui tratti cronometrati: sulle ali dell'entusiasmo continuammo con grandi sacrifici economici e partecipammo al rally "Mille Miglia" di Brescia.

Dopo di che, avemmo la fortuna di trovare la concessionaria OTMA di Torino che ci mise a disposizione l'assistenza, sia in gara che nella preparazione della vettura; ciò ci permise di disputare tutto il campionato regionale con buoni risultati.

In quella stessa stagione (1977 n.d.r.) aveva preso il via il primo trofeo Autobianchi (vinto da Bettiga davanti a Tabaton) e richiamati dal successo di questa formula, decidemmo di disputarlo l'anno successivo per cercare di emergere".

Se non erro debuttasti nel Trofeo nell'ultima prova vincendo il 100.000 Trabucchi 1977.

"Sì, in previsione della partecipazione nell'anno successivo avevo voluto saggiare questo tipo di gara e mi ricordo fu una bella prestazione; giungemmo infatti primi al traguardo con tre minuti di vantaggio su Tabaton.

Comunque nel 1978 partecipammo a tutte le gare del Trofeo, facendo una bella esperienza e terminammo primi a pari merito con Tabaton, che poté però fregiarsi del titolo avendo vinto una gara discriminante".

A questo proposito sorsero numerose discussioni negli ambienti rallistici in merito all'ordine che ti era stato dato, dai dirigenti della tua scuderia (Grifone) di fermarti durante lo svolgimento del Giro d'Italia per favorire Tabaton. Come valuti a distanza di tempo questo episodio? È stato un fatto discriminante per la tua carriera?

"Questa è senz'altro una storia che ormai ha fatto il suo corso, penso che ci siano state in insieme di situazioni che hanno fatto in modo che vincesse Tabaton ed io arrivassi secondo.

Comunque grazie anche a questo "obbedisco", successivo ho potuto svolgere un programma abbastanza completo con la "Grifone".

Dopo il Trofeo abbiamo avuto la possibilità di avere a disposizione una Ritmo 75 gr. 2 curata dalla Grifone e per due anni abbiamo corso con questa macchina facendo alcuni rallies internazionali. Comunque penso di dover ringraziare coloro che hanno fatto parte della mia vita, quelli che mi hanno fatto del bene e anche le persone che mi hanno fatto del male, perché tutti quanti hanno contribuito a far sì che il mio bagaglio di esperienza arrivasse a questo livello, che io giudico sia al 50% di quello ottimale".

Il rally della Targa Florio ha visto ai primi tre posti della classifica finale, tre piloti formati alla scuola del Trofeo A 112. Questa formula secondo te ha ancora la stessa funzione formativa, è ancora selettiva come un tempo oppure è ormai giunta alla fine del suo compito e si sta spegnendo?

"Io sono convinto (adesso come allora) che il Trofeo è certamente valido sotto ogni aspetto; per un giovane pilota che vuole approdare nel mondo dei rallies, non solo è la maniera più conveniente per mettersi in mostra, ma è una manifestazione che arricchisce il bagaglio di esperienza, e l'esperienza è una componente fondamentale sulla strada del successo. Non si può pensare di salire su una macchina da "assoluto" e vincere.

Certamente se il Trofeo è un po' declassato non è colpa sua, ma per un insieme di cose, non è più seguito dalla stampa e, in un certo senso, questo fa sì che i piloti che hanno vinto le ultime edizioni abbiano un po' difficoltà a inserirsi".

Per disputare il Trofeo con ambizioni di vittoria si parla di cifre molto elevate addirittura si quantizza la cifra in 70/80 milioni. Cosa ne pensi? Vorremo sapere quanto hai speso tu nel 1978 a disputare l'intera stagione. E se si batte veramente intorno a queste cifre, non sarebbe opportuno per un giovane di belle speranze cimentarsi alla guida di una macchina più potente, con la stessa spesa?

"Innanzitutto non penso che si arrivi a spendere queste cifre, io mi ricordo che a fine stagione avevo pareggiato i conti grazie al montepremi finale.

Secondo me disputare una stagione ai massimi livelli comporta una spesa massima di 30 milioni. Comunque ribadisco che per un pilota sia la maniera migliore per fare esperienza. Importantissimo è il fatto che si è sicuri di avere tutti quanti le macchine uguali e perciò emerge veramente un pilota".

Adesso parliamo un po' di Carlo Capone come pilota: innanzitutto quale "fondo" prediligi? Ti consideri un pilota istintivo o come si suol dire un pilota intelligente?

"Personalmente non ho preferenze, certamente cambia il modo di guidare a seconda del "gripo" che il fondo permette e io ho cercato di sviluppare il mio professionismo in maniera tale da andare il più velocemente possibile su qualsiasi tipo di terreno. In merito al mio stile di guida, mi considero sicuramente un pilota istintivo (nel senso buono della parola); cerco sempre di fare ogni cosa nel modo più spontaneo possibile, perché sono sicuro che solo essendo sempre veramente me stesso riesco a dare il massimo".

Raccontaci le impressioni che hai avuto salendo per la prima volta su una macchina da "assoluto". Come va questa Lancia Rally? Vorremo sapere se hai avuto la possibilità di assaggiare le sue reazioni su fondi particolarmente accidentati come quelli che troverai in Costa Smeralda?

"È sicuro che prima di me la risposta di come va la Lancia Rally l'hanno data Walter Rörhl e Aken vincendo il Montecarlo. Comunque non ho trovato proibitivo lo sbalzo di potenza, anche se notevole, rispetto alla Ritmo gr. A che ho guidato l'anno scorso; sono convinto di essere approdato a questa vettura al momento giusto, cioè dopo aver acquisito il minimo dell'esperienza necessaria per fare questo passaggio senza grossi traumi. La macchina è molto affidabile ha una motricità eccezionale e un innesto molto preciso specialmente sul veloce.

Per quel che concerne la vittoria nel campionato italiano, gli addetti ai lavori ti danno tra i favoriti. Cosa pensi di ottenere in questo 1983? Qual è secondo te il favorito nella rincorsa al titolo?

"È impensabile fare un pronostico a inizio campionato, ci sono molti fattori che concorrono a determinare il successo finale; posso solo constatare che questo sarà l'anno dell'esame per molti piloti che (come me) hanno lavorato negli anni scorsi per ottenere il massimo del professionismo. Quindi più uno riuscirà a valorizzare le sue esperienze, più riuscirà ad andare forte, tenendo conto che a volte non è sufficiente andare forte per vincere.

Per emergere la qualità principale è il "professionismo", che non deve rimanere circoscritto e legato al mestiere che si fa ma deve essere esteso al modo di vivere".

Dicono che le Lancia finiranno con l'uccidere il campionato. Che commenti puoi fare in proposito?

"Non penso che le Lancia uccidano il campionato, ritengo anzi che contribuiscano a far sì che il nostro campionato diventi sempre più competitivo e più famoso. Schierare macchine super-competitive stimola lo spirito d'emulazione e fa sì che tutti i "team" sviluppino sulle loro vetture un costante lavoro di ricerca tecnica".

Raccontaci un po' della prima gara, quella Targa Florio che ti ha visto al traguardo secondo assoluto. Come la vedi in proiezione dello sviluppo del campionato? Corri per fare risultato o sei condizionato dallo scopo di raccogliere punti?

"È sicuro che lottando per il campionato si corre con una mentalità diversa; non si va sicuramente piano ma si cercano di limitare i rischi, evitando di andare all'arrembaggio. Questo secondo posto in Sicilia è stato per me e per la squadra, un risultato fantastico; all'inizio abbiamo avuto dei problemi che ci hanno attardato notevolmente, nella seconda tappa i meccanici del Jolly Club hanno messo a punto magnificamente la vettura, consentendoci un secondo posto molto importante ai fini del campionato.

È stato un successo molto vivo per la casa di Chivasso: la Lancia Wurth di Cunico, la mia Lancia Totip e la Lancia R6 di Cinotto, hanno contribuito, facendo eco ai successi mietuti dai piloti ufficiali nel mondiale, a far sì che questa vettura entri nella leggenda raccogliendo l'eredità della Fulvia e della Stratos".

Il tuo programma è di partecipare a tutte le gare del campionato; salterai qualche gara particolarmente dispendiosa e impegnativa come il Sanremo oppure hai un programma vincolato agli sviluppi del campionato?

Farai qualche trasferta all'estero per aiutare il tuo compagno di squadra Bion che insegue il titolo europeo?

"Per il momento le nostre intenzioni sono conformi al programma presentato ad inizio stagione, cioè parteciperemo a tutto il campionato italiano, Sanremo compreso; può darsi che sorgano complicazioni o necessità che ci dirotteranno su altre gare, attualmente non sono previste".

L'anno scorso hai disputato il rally dell'isola d'Elba; cosa pensi della decisione degli organizzatori (in risposta al declassamento di coefficiente operato dalla C.S.A.I.) di porre fine a questa gara che è stata una pietra miliare nella storia del rallyismo italiano ed europeo?

"Sicuramente, senza questo rally, il campionato ne risentirà un po', era una gara molto difficile e selettiva con un percorso molto divertente. Può darsi che l'Elba, come altri rallies che hanno fatto la storia del rallyismo, fossero destinati a lasciar spazio a gare e tracciati nuovi in virtù di quella crudele legge naturale che prevede l'avvicendamento delle cose, non garantendo l'eternità neanche alle cose più belle".

L'anno scorso hai avuto occasione di disputare quasi tutte le gare del campionato italiano. Qual'è la gara che secondo te ha più carisma, che esalta insomma le doti del pilota?

"Per me ogni gara ha lo stesso valore, perché tutte, a loro modo, sono molto impegnative. Per questo motivo mi è difficile dire quale sia la gara più bella.

Lo sono tutte. Quando arrivi alla fine...

Beppe Pozzo

FOTO BELLE EPOQUE

