

SEI SECONDI AL VIA!

GQ HA ISCRITTO UNA CITROËN XSARA WRC (VINCITRICE DI TRE MONDIALI CON SEBASTIAN LOEB) AL RALLY DI MONZA. E HA MESSO IL SUO DIRETTORE A FIANCO DEL PILOTA, TOBIA CAVALLINI.

TESTO MICHELE LUPI / FOTO ALICE PEDROLETTI



Curiosità dopo la prima prova speciale
Il direttore di GQ, Michele Lupi, osserva su un monitor i tempi fatti segnare dalla macchina che lo precede, quella di Valentino Rossi.



In alto, da sinistra: Davide Brivio, Carlo Cassina, Roberto Brivio, Michele Lupi, Valentino Rossi, Alessio Salucci, Matteo Flamigni e Tobia Cavallini. Sotto, a sinistra: le 4 prove speciali. A destra: la navigatrice Mara Bariani con i meccanici Citroën Tam-Auto.



In alto: un passaggio della Citroën Xsara WRC durante la prova speciale più lunga: 32,500 km, da percorrere sul tracciato dove corre la F1. In basso, a sinistra: Tobia Cavallini pronto alla partenza. A destra: ancora Tobia Cavallini mentre fa stretching.

Questa storia si svolge nell'arco di nove secondi o poco più: il tempo in cui la nostra Citroën Xsara WRC sta immobile - con le ruote che mordono la linea di partenza - prima di scattare al via del Monza Rally Show. Sono le 18.42 di venerdì 27 novembre, 5 giorni dopo la festa (si fa per dire...) dei miei 44 anni. Non mi aspettavo certo di debuttare in una competizione a questa età, ma tant'è. Sul circuito di Monza piove, è buio e c'è parecchia nebbia. Tobia Cavallini, il pilota seduto ora al mio fianco, ha impiegato circa tre anni nel convincermi a fare il suo navigatore: non volevo rovinare la gara a lui e ho sempre pensato che le cose vadano fatte da chi le sa fare bene. Quest'anno, per

sfinito, l'ha avuta vinta. Eccoci quindi immobili, legati dentro l'abitacolo, in attesa della partenza della gara. Davanti a noi hanno appena preso il via i grandi del motorismo internazionale: Valentino Rossi con Carlo Cassina (su Ford Focus WRC) e Markus Gronholm con Timo Rautiainen (su Subaru Impreza WRC). In una settimana ho fatto tutto ciò che serve per la licenza: elettrocardiogramma, visita medico sportiva ed elettroencefalogramma. Tutto è organizzato al meglio: la Citroën ci supporta (oltre a noi, con la stessa squadra corrono le due Citroën C4 di Felice Re/Mara Bariani e di Alessandro Perico/Moreno Morello) parte dei meccanici arriva direttamente da Citroën Sport. La temperatura esterna è di

7 gradi. All'interno della nostra Citroën WRC il freddo però non si sente e il volume dell'interfono collegato al casco è al massimo. Sento il respiro accelerato di Tobia. Poi le sue parole: «Tutto ok? Sei pronto? Vaiiiiiiii...». Spinge a fondo la frizione e innesta la prima marcia: un secco «clanck!» meccanico fa sobbalzare la macchina di qualche centimetro. Tobia si fa il segno della croce. Che dovrei fare io? È iniziato il countdown: mancano 8 secondi alla partenza. Con l'unica mano libera, tenendo ben d'occhio il semaforo di partenza ancora spento, stringo per l'ultima volta le cinture di sicurezza: ora è quasi difficile respirare. Con i piedi - avendo le mani impegnate - posso azionare su una plancia d'acciaio

quattro dispositivi: la radio/interfono, il tergicristallo, il cronometro e il Coralba, un sistema computerizzato con display sul cruscotto che rileva tempo, velocità e distanza percorsa. Con il pollice della mano destra cerco l'interruttore della luce di cortesia sopra il casco e correggo il fascio di luce puntato sul quaderno delle note, che stringo con la sinistra. Il braccio del commissario di gara, oltre il parabrezza segnato dalla pioggia, ci segnala 5 secondi al via. L'urlo del motore inizia a salire. I vetri della macchina vibrano. Ora sembra debbano esplodere: meno di 4 secondi. «Dovrebbe battermi forte il cuore», penso, invece niente. Sono agitato, certo. Tobia stringe il volante più forte e poi allunga la ma-

FOTO MASSIMO BETTOL



Dall'alto, in sequenza: la squadra del team Tam-Auto che ha gestito le due Citroën, i meccanici al lavoro sulle nostre gomme, un passaggio del rally, Felice Re, forte pilota che ha corso con la Citroën C4, e Federica Lattuada, che si è occupata della logistica.

Dall'alto: con Manuel Poggiali abbiamo condiviso il box, Lupi e Cavallini all'analisi della telemetria, due fasi di gara, al lavoro sulle gomme per la pioggia e, in basso a destra, Cristiana Biondi: il suo costante impegno nel calcolo dei tempi ci ha aiutato molto.

no verso il comando del boost per innescare la procedura del launch control. La frizione tirata, una pedata a fondo sull'acceleratore e il motore raggiunge i 6.000 giri. Aspettiamo 3 secondi che tutto vada in pressione e che il turbocompressore si carichi completamente. Siamo pronti alla partenza. "Speriamo vada tutto bene", dico in silenzio. L'immensa sagoma della curva parabolica è avvolta dal buio e da una densa foschia che sembra impenetrabile. Ripenso alle condizioni che abbiamo di fronte: l'asfalto è molto sconnesso, coperto di foglie fradicio, e ai lati è fangoso. Ancora 3 secondi e ci infileremo in quel buco nero che diventerà un muro bianco, appena i sei fari della Citroën Xsara WRC incontreranno

la soffice nuvola di nebbia. Tutto, ma proprio tutto, fa pensare che sarebbe meglio essere a casa. Mancano 2 secondi, ma il tempo è così diluito che c'è ancora lo spazio per un sacco di cose: mi tornano in mente gli ultimi consigli di Carlo Cassina, il navigatore di Valentino, gentilmente apparso stamattina nel nostro box per sincerarsi che mi fosse tutto chiaro. Poi ripenso all'sms di Rossi, giunto due giorni fa: «Se corri a Monza, stai attento agli specchietti, che arrivo». Per poi aggiungere: «Cazzo, avete la macchina buona per rompere i maroni!». Un altro amico, sempre via sms, mi aveva fatto sorridere nella notte: «Nei rally si usa così: Travelgum prima, Guinness dopo». Mancano due secondi, ma c'è altro tem-

po per ripensare a un vecchio racconto telefonico di Giorgio Teruzzi. Nel 1986, in Svezia, fu invitato dalla Lancia a fare un giro con Juha Kankkunen sulla Delta S4 Gr. B, una delle più potenti macchine da rally di sempre. Ricordo esattamente le sue parole: «Feci un unico errore: entrando in macchina, mentre i meccanici mi assicuravano al sedile, guardai Juha: "Oh, mi raccomando, mica una cosa da mammolette, eh? Dacci dentro!". Lui sorrise. Davanti a noi, una stradina stretta stretta completamente invasa dalla neve s'infilava in un bosco di betulle: "3, 2, 1, pronti... via!". La sensazione? Terribile. La macchina sembrò esplodere, schizzando dalle mani di Kankkunen. Il motore? Un rumore infernale.

L'accelerazione? Come quella di un missile. Il cambio sequenziale scaricava le marce a una velocità mostruosa. Cominciai a pensare: "Ora muoio". Ero deluso e terrorizzato. La realtà superava di gran lungo la mia immaginazione. Deluso perché la mia fantasia non era riuscita a essere più emozionante di quello che mi stava accadendo realmente. A un certo punto, mi voltai verso il pilota, lo guardai e pensai: "Ti prego, perché dobbiamo morire in Svezia? Sei alterato, hai bevuto, sei drogato, ma che ti ha preso? Sei pazzo!". Volevo urlare, scappare, fermarlo. Poi mi calmai, ma quei primi cinque minuti furono un inferno. Quando la macchina si fermò sul piazzale, fradicio e fumante, mi accorsi di aver superato

