

L'affascinante gara dei «Mille laghi». Così i compassati nordici si scatenano nella competizione

Il successo di Alen sulla Lancia è la conferma di una grande scuola. Neanche Rosberg in F1 così popolare

Finlandia, terra di rally

La Lancia Delta Hf integrale di Markku Alen e Ilkka Kivimäki ha vinto il Rally dei Mille laghi nona prova di quel campionato del mondo che la casa italiana si è già aggiudicata in anticipo. La Lancia ha conseguito anche un altro successo con il primo posto nella classifica di Gruppo N con Alessandro Fiorio. Alen è ora al comando insieme a Kankkunen nel Mondiale piloti.

DAL NOSTRO INVIATO
MARCO MAZZANTI

JYVASKYLA. Le linee orizzontali delle acque dei laghi e quelle verticali degli abeti compongono qui in Finlandia ai confini del mondo un insieme nello stesso tempo armonico e geometrico. Uno scenario rassicurante ed essenziale. A rompere i silenzi la geometria dell'ambiente e la monotona presenza cromatica del verde accecante ci pensa per quattro giorni del anno il Rally dei Mille laghi. Si corre nel cuore delle foreste finlandesi a metà strada tra Helsinki (la capitale è a 400 chilometri) e il circolo polare artico. Per quattro giorni il piccolo centro di Jyväskylä si popola di colori, rumori, confusione e stranieri.

Esplode la febbre dello sport motoristico. Qui il rally è una filosofia di vita, una vera cultura. Racchiude entusiasmi e ovazioni che non hanno uguali nelle altre parti del mondo. Centinaia di migliaia di persone hanno assistito con nordico distacco e core tezza tutta scandinava per quattro giorni alle prove speciali. Tutto organizzato con straordinaria efficienza su strade recintate, polizia ridotta al minimo, un esercito di volontari con bracciali e palette per disciplinare la marea umana che invade le fredde strade fangose per vedere da vicino i bolidi. Si pagano 4 marchi per entrare (circa un dollaro) e la stessa cifra per parcheggiare la macchina nelle vicinanze.

È dal 1951 che il Rally dei Mille laghi definisce esotica che non piace agli appassionati locali che si limitano a chiamarlo con un tocco di presunzione solo la «Grande Corsa» si snoda sugli sterrati

Così nascono i maghi del controsterzo: i vari Nikkola, Alen, Kankkunen, Vatanen, Salonen, Edling e ultimo in ordine di tempo la grande promessa Sebastian Lohm. Non c'è corsa del campionato mondiale che i biondi finnici non abbiano vinto. E non solo sulla neve, come in Svezia, ma anche in Africa, come ha fatto quest'anno Nikkola al Safari in Kenia. E sempre nell'87 Vatanen ha raccolto sulla sabbia del deserto (un ambiente così diverso dalle foreste e dall'umidità finlandese) il successo nel massacrante raid Parigi-Dakar con la sua Peugeot 205 T16. Ancora lontanissimo da casa due anni fa Nikkola trionfò con la Audi 4 nella Hong Kong Pechino.

Una testimonianza della poliedricità e dell'eclettismo di questi grandi interpreti di guida sportiva. Il Mille laghi in 37 edizioni soltanto in due occasioni è sluggito agli ingordi specialisti indigeni nel '57 e nel '71 gli svedesi comperono il grande affronto di salire sul gradino più alto del podio. I giornali scrissero con toni esagerati che forse visto il risultato finale la corsa si poteva anche non disputare.

Vatanen quest'anno dopo il trionfo in terra africana a Dakar commentava con distacco: «Questa non è una corsa che mi interessa per me, corre in Finlandia è un ritorno a casa, una seconda vita». E anche Alen che di soddisfazioni quest'anno se ne è prese molte con la imbattibile Lancia precisa: «Per me c'è solo il Mille Laghi».

Strano popolo. Corrono come pazzi sugli sterrati dei rally, imboccando alla cieca curve tremende saltano i dossi come cavallette e sulle strade di tutti i giorni sono dei «lumaconi». Il codice è inflessibile: chi supera il limite di velocità di 50 km all'ora nei centri urbani è arrestato e dopo due giorni in guardina subisce un immediato processo.

Per i finnici la corsa nelle foreste è una questione nazionale. I tifosi intere famiglie con bimbi in carrozine attrezzati con binocolo, sgabelli

macchine fotografiche, termos e panini si piazzano di buon'ora nei punti strategici nelle prove speciali. Non hanno un beniamino particolare, è importante e che vinca uno di loro. Non importa il nome o l'auto che usa. Gli equipaggi conoscono a memoria centinaia di passaggi insidiosi. Racconta Piero Sodano, ex navigatore Lancia (fu a fianco anche di Sandro Munari) e oggi collaboratore del team italiano. Quando facevo coppia con Lampinen lui era in grado di anticiparmi con ricchezza di dettagli le indicazioni i contenuti delle mie note redatte durante i sopralluoghi. «Curva più a sinistra poi veloce allungo e alla fine aggiungeva alla nostra destra ci sarà una chiesina con un piccolo campanile».

Vanno ad occhi chiusi sulle strade di casa. La Finlandia dei leggendari piloti di rallyes ha avuto un altro grande driver Rosberg che ancora giovane ha abbandonato la Formula Uno. Ereditando la morsa di Kinnunen il finlandese volante degli anni Sessanta Rosberg dopo il debutto con una Fittipaldi nel 1980 arrivava con una Williams tre anni dopo al titolo di campione del mondo. E come non ricordare passando alle due ruote lo sfortunato Jarno Saarinen scomparso tragicamente sulla pista di Monza nel 1973 nel «giorno nero» in cui trovò la morte anche Renzo Pasolini?

Saarninen aprì l'epoca del doppioposto inventando uno stile di guida rivoluzionario che ancora oggi viene imitato sulle piste del motomondiale. Un popolo quello finlandese silenzioso e discreto che vive in spazi immensi di orizzonti a campi lunghi dove i luoghi assumono piani sfocati e che si scatenano al volante delle gare sportive. E così accanto ai grandi eroi nazionali come Sibelius il musicista Aalto il grande architetto Paavo Nurmi l'atleta leggendario spuntano come funghi gli eroi in casco e tuta, i piloti dai capelli di lino e gli occhi cecili che vincono in tutto il mondo.



Lancia, fin dal 1972



La Lancia di Fiorio e Prollio durante il Rally dei Mille Laghi e, qui sopra, Alen e Rosberg

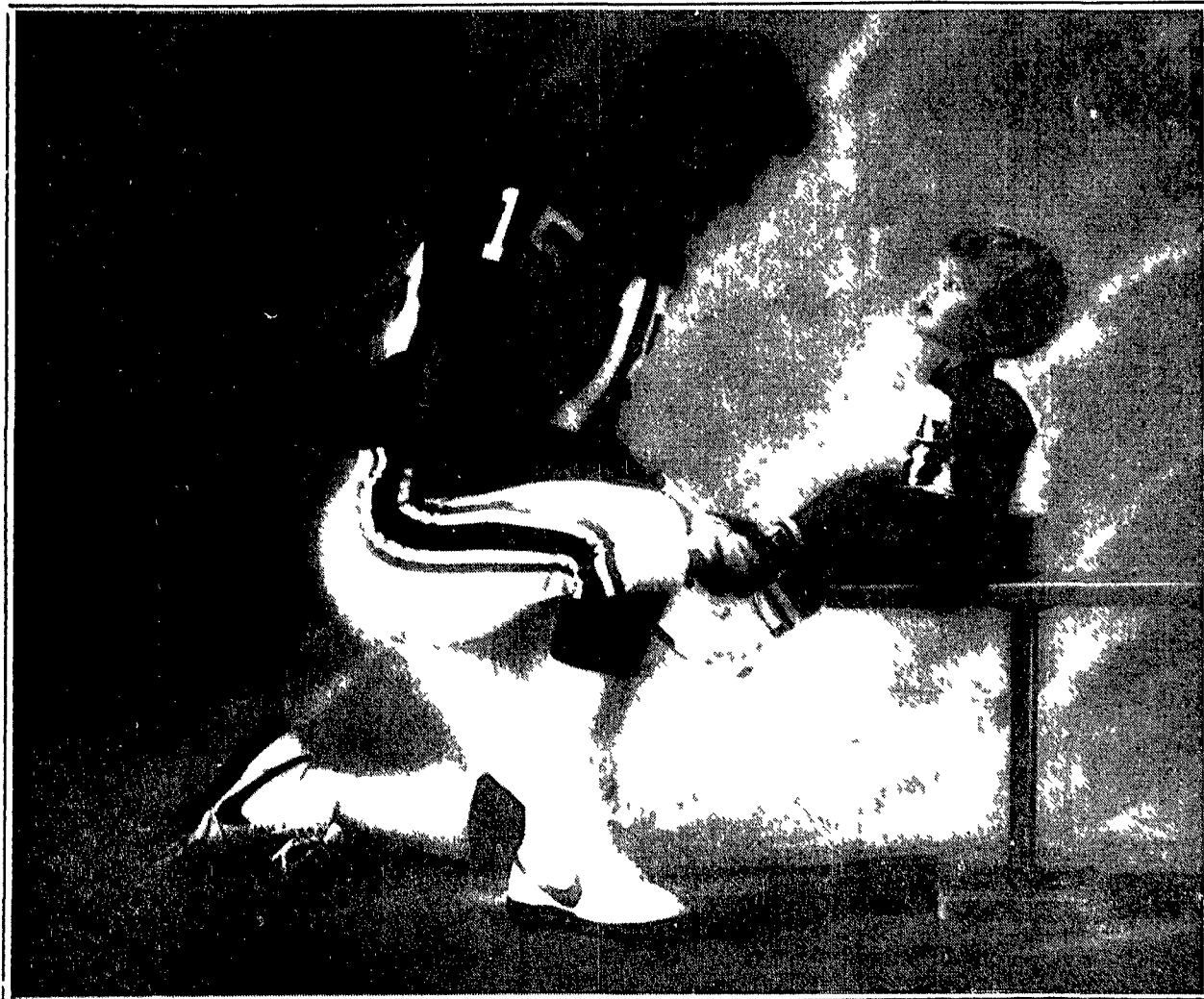
JYVASKYLA. Ricordate il vecchio elegante coupé Lancia Fulvia HF 1600? Nel 1972 Sandro Munari conquistò la storica vittoria mondiale nel rally di Montecarlo con la «piccola» a trazione anteriore e alla fine dell'anno il titolo internazionale Marche. L'auto era ormai un pezzo da museo. Ma quella vettura segnò l'inizio dei successi della casa torinese. In quindici anni accanto al titolo Marche altri cinque campionati mondiali nel '74, '75, '76 e '83 e infine quest'anno il trionfo con ben tre prove di anticipo. Cinque anni favolosi cinque vetture diverse e leggendarie nel lontano 1974 sulla scena dei rally les

mondiali arriva la Lancia Stratos. La «Bete a Gagner» la bestia che vince. Nata per un utilizzo esclusivamente agonistico sfruttava un motore Dino Ferrarini a 6 cilindri. Anche l'anno seguente la Stratos dominò sbaragliando il campo. Nel 1976 la musica non cambiava. Il marchio Stratos metteva tutti in fila. La macchina era imbattibile. Munari a Montecarlo ci provava gusto e raccoglieva il terzo successo personale.

A questo punto l'incontrastata regina passava la mano. Per esigenze interne al gruppo industriale entrava in scena la Fiat 131 Abarth. L'auto raccoglieva degnamente l'eredità

vincendo tre mondiali nel '77-'78-'80. Nel 1983 l'aspirazione tecnologica già iniziata con la Stratos trovava conferma nella 037. Toccava a Rohrl rompere il ghiaccio nel Montecarlo. Il titolo mondiale tornava a Torino in casa Lancia.

L'ultimo exploit è storia dell'altro ieri. La Delta HF 4WD ha dominato il campionato in corso. E se per la Lancia si è trattato del sesto centro (considerato anche il campionato «atipico» del '72) anche per un'altra firma italiana è tempo di champagne. La Pirelli fornitrice ufficiale dei pneumatici ha collezionato la nona vittoria mondiale. □ **Ma Ma**



.... è **NIKE**