



# Realtà aumentata

**IN MACCHINA CON MARKKU ALEN,  
TUTTO È ESAGERATO: ACCELERAZIONE,  
RUMORE E VIBRAZIONI. LA S4 FA PAURA!  
È IL SUO MECCANICO CI HA RACCONTATO  
DI QUELLA VOLTA CHE UNA NOVELLA SPOSA  
SALÌ IN MACCHINA CON KANKKUNEN...**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ENRICO SCHIAVI



#### SIGNIFICATIVA

In apertura, il nostro inviato in macchina con Markku Alén durante la breve ma significativa prova della Delta S4. Nella foto piccola, lo stesso esemplare in azione al RAC Rally 1985, quello del debutto (vincente) del modello.

«**K**uale tuo macazzino?». Prego? «Tuo magazine!». Ah, ho capito: Automobilismo d'Epoca! «Io conosco, io piaccio!». Il piacere di Markku Alén è anche il nostro, anzi siamo orgogliosi e onorati che conosca la nostra rivista, ma la cosa al momento non ci fa sentire molto meno a disagio. Alén, che in gioventù aveva il soprannome di "maximum attack", di quegli anni ha conservato lo sguardo un po' spiritato, oltre all'italiano stile Niki Lauda. E anche, come vedremo, il piede pesante. Siamo stati invitati a provare la Delta S4 che lui stesso condusse al RAC Rally del 1985, la gara del debutto per la Gruppo B torinese, che dominò con una doppietta: Toivonen primo, Alén secondo. L'evento è organizzato dall'attuale proprietario della vettura, Filippo Arsi di Broni (PV) che ha voluto condividere la sua gioia nel possedere tanta macchina, permettendo ad alcuni invitati di salire a bordo a fianco del campione finlandese (bravo, bis: ce ne fossero di più come Arsi).

Non senza una certa emozione, ci infiliamo nel sedile del navigatore della S4. È la prima volta che saliamo su una terribile Gruppo B, e la sensazione imme-



### IMPRESSIONANTE

In alto, l'abitacolo della Lancia Delta S4: lo spazio è ridottissimo, anche senza essere dei giganti. Impressionante la quantità di interruttori e comandi sulla plancia. Il volante a calice è molto piccolo. Dietro alla leva del cambio c'è la levetta che comanda il blocco del differenziale centrale.

diata è di trovarci su un vero prototipo, un'automobile fatta per vincere e senza alcuno dei "fronzoli" presenti sulle moderne auto da Rally. Qui non ci sono praticamente finiture, l'interno è grezzo, chiaramente frutto di una costruzione che ha un solo scopo, quello di andare più forte possibile. Il sedile del navigatore è più alto di quello che ci saremmo aspettati, lo spazio a bordo minimo: il tubo superiore della gabbia di sicurezza è a pochi centimetri dalla nostra testa, le ginocchia piegate quasi a 90 gradi. Dopo aver allacciato le cinture, il rumore plastico della porta che si chiude ci avvisa che la carrozzeria è un leggero foglio di materiale sintetico. In poche parole, ci sentiamo come seduti su una cassa di munizioni, dove l'aspetto provvisorio della S4 è in brutale contraddizione con le prestazioni di cui abbiamo sempre sentito parlare.

### Appiglio

A quel punto arrivano le parole di Alen di cui sopra che, anche se cerca evidentemente di metterci a nostro agio, a noi suonano esattamente come un sinistro «adesso ci divertiamo». Ci guarda con gli occhi spiritati, mentre innesta la prima per avviarsi verso la partenza della "nostra" prova speciale, una stradina di un paio di km da percorrere avanti e indietro, qui nell'Oltrepo Pavese sopra Broni: sono le strade del mitico "4 Regioni". Benché una certa inquietudine abbia preso in noi il posto dell'emozione, la sua posizione di guida tutt'altro che professionale (seduta alta, volante basso e vicino al busto) ci induce a una battuta, confidando sul suo proverbiale spirito: «Markku, sembri seduto sul cesso!». Alen scoppia in una fragorosa risata: «Tu ha ragione, posizione di



## «PREFERIVO GLI STERRATI, ERA PIÙ FACILE RESTARE VIVO»

A caldo, appena scesi dalla S4 chiediamo a Markku Alen le sue impressioni: «Il motore è ottimo, va proprio bene -attacca il finlandese-. Anche il cambio e i freni non sono niente male; i rapporti mi sono sembrati corti per l'asfalto. La posizione di guida è da rivedere, ma soprattutto l'assetto, che credo sia da sterrato. La macchina rimbalza e scarta sulle sconnesioni. Però è sempre divertente!».

**Sei piuttosto impegnato in eventi con le auto storiche, ma i Rally moderni li segui ancora, anche se sono molto diversi dai tuoi?**

«Sì, li seguo, mi piacciono sempre. Attendo anche con grande curiosità di vedere le nuove auto nel 2017. Andranno molto forte, speriamo non troppo...».

Come giudichi i piloti di oggi?

«Credo che ci siano molti piloti molto forti. Ogier sembra essere il nuovo Loeb, ma fino a inizio di quest'anno ha anche avuto una macchina superiore alle altre. Più di recente la VW sembra essere un po' calata e ha avuto delle occasioni anche Meeke, che a me piace molto, con la Citroën. E la crescita della Hyundai poi ha dato delle possibilità concrete anche a Neuville. Credo che questi tre siano una span-

na sopra gli altri in questo momento».

**Loeb ha vinto 9 mondiali di fila: ai tuoi tempi sarebbe stato impensabile un simile exploit. Erano più difficili le corse una volta?**

«Non penso sia questo. Loeb è un campionissimo francese e ha unito il suo enorme talento a una Casa francese. Anche Biasion in Lancia era un po' favorito dall'essere italiano. Se parli la stessa lingua, ti capisci meglio...».

**Oggi i finlandesi nel mondiale Rally sono pochi, come mai?**

«Non saprei dire. In effetti è così, però all'orizzonte sembrano esserci giovani promettenti, come Esapekka Lappi che però al momento va forte con le R5, le WRC sono un'altra cosa. In prospettiva c'è il figlio di Rovaniemi, Kalle, ma per adesso è soltanto un fenomeno da YouTube».

**Quali erano le tue gare preferite?**

«Il 1000 Laghi, la Svezia, il Portogallo e la Nuova Zelanda».

**Tutti sterrati?**

«Sì, i Rally su asfalto mi facevano paura, andavamo sempre fortissimo, troppo».

**Nel 1978 vincesti la Coppa FIA Piloti, un mondiale senza titolazione. Nel 1985 finisti il cam-**

**pionato in testa ma ti tolsero la corona per il ricorso Peugeot. Hai dei rimpianti per non avere vinto il "vero" titolo mondiale, o per non avere vinto di più in generale?**

«No, nessuno. Non cambierei un minuto della mia vita e della carriera. Io sono vivo».

Markku Alen è nato a Helsinki il 15 Febbraio 1951, ha debuttato al Rally di Finlandia del 1971 e nella stessa gara ha concluso la carriera nel 2001. In carriera ha disputato 129 rally con validità iridata, al volante di Ford, Fiat, Lancia, Subaru e Toyota; ne ha vinti 20 ed è salito sul podio in totale 56 volte, ottenendo 840 punti totali. Nel 1978 si è aggiudicato la Coppa Piloti FIA con la Fiat 131.





**INTRICO**

Sopra, un altro momento della nostra prova a fianco di Alén. A sinistra, aperto il cofano posteriore appaiono gli scarichi di motore, turbina e waste-gate. A destra della turbina si nota il compressore volumetrico (grigio scuro, a forma di lobi). Qui a fianco, il 4 cilindri in linea s'intravede dietro l'intrico di tubi e condutture. Sotto, da sinistra: Arsi, il proprietario, l'ingegnere Roberti, il collaudatore Rostagno, Alén, l'ingegnere Limone e Vittone.

*cuita peszimal!*». L'intuito ci dice che la battuta ha avuto un effetto controproducente, del tipo che lui deve pensare che noi siamo del tutto a nostro agio e quindi può andare a briglia sciolta perché ci vogliamo divertire... Il pensiero va a quali potrebbero essere le conseguenze di un incidente, mentre cerchiamo con la mano qualcosa a cui appigliarci. Afferriamo un'insenatura della porta, che ci trasmette di nuovo quella sensazione di leggerezza... allora scegliamo lo scomodo, ma più confortante, tubo del roll-bar. Via! L'accelerazione è di una brutalità senza pari, toglie letteralmente il fiato e fa salire lo stomaco in gola; l'abitacolo è invaso dal rumore e dalle vibrazioni, si sentono il fischio del volumetrico e il sibilo del turbo, lo sfiato della waste-gate sembra un metronomo al ritmo di un rock'n'roll. In un attimo di lucidità mentre teniamo lo sguardo fisso sulla strada avvertiamo la macchina rimbalzare e, quando stiamo per connettere il cervello alla lingua, Alén ci anticipa: «Aspetto no buono, motore si, buonissimo, assetto no, sal-



ta non posso tenere aperto!». Pensiamo che forse è meglio così, mentre "maximum attack", assetto o no, fa un bel taglio in una curva che ci fa... saltare contromano. Almeno a noi così sembra, in realtà così quasi raddrizza la curva successiva. Nel frattempo notiamo che Alen inserisce le marce con grande decisione, il che ci lascia supporre che il cambio sarebbe abbastanza recalcitrante se a comandarlo fosse un comune mortale. Al ritorno pensiamo che forse è meglio affidarci al campione, rilassarci e goderci la cosa: in quel mentre Alen prende in piena velocità un piccolo dosso che, a causa dell'assetto, si trasforma in un salto, con il posteriore che addirittura scalcia. A quel punto ci rendiamo conto che il pilota, nonostante stia forse andando a un ritmo che serve soltanto a scaldare gli pneumatici, fa una discreta fatica, e non è per l'età (Markku Alen ha 65 anni, molto ben portati) ma per l'auto. Queste Gruppo B dovevano essere davvero molto impegnative per il pilota, che era costretto a una sorta di lotta contro un toro per portarle al limite. E i controsterzi erano banditi, su asfalto andavano assecondate guidando come su binari, per sfruttare potenza e motricità. Una guida quasi più pistaiola che rallistica.

Ok, siamo sani e salvi. E sudati. L'idea che piloti e navigatori dividessero abitacoli così caldi e angusti in gare di un migliaio di km e più, magari al sole della Grecia, su auto così stressanti anche psicologicamente, ci fa pensare a due persone votate al sacrificio.

### CAMPIONE NELL'AUTOCROSS

In questa foto, la Delta S4 numero 207, una volta terminata la carriera nei Rallye iridati disputò e vinse, con i colori del team Grifone, l'Europeo Rallycross 1987 (anno a cui si riferisce la foto) e 1988 (nella categoria Prototipi). La guidava Gian Battista Rosella, che era presente all'evento di queste pagine; ecco un suo breve ricordo: «Nel 1987 disputai le gare di Germania, Francia e Italia, vincendole tutte. La macchina aveva assetto e gomme da sterrato e niente fari. Rispetto alla Fiat X1/9 a cui ero abituato fu un bel salto di potenza, però la S4 era sincera».



## «QUELLA VOLTA CHE TOIVONEN PARTÌ SENZA SEDILE»

Nella sua carriera di meccanico della squadra ufficiale Lancia è caduto 5 volte con l'elicottero, scampandola sempre: «In quegli anni l'elicottero era fondamentale per i "service". Le auto andavano già molto forte, le gare erano ancora dei rallye "veri", con prove speciali di decine di km. Non come oggi che le tappe iniziano e finiscono quasi sempre nello stesso punto. Con l'elicottero anticipavamo la macchina in speciale, di circa un chilometro; al Safari una volta Biasion colpì una zebra e se non fossimo stati pronti si sarebbe ritirato».

Parla Roberto Vittone, 64 anni, alla Lancia dal 1973 al 1993; è un fiume in piena, non smette di raccontare aneddoti di quegli anni ricchissimi di episodi, in un inglese imparato sul campo: «Una volta in Argentina ricordo che sostituimmo tre cambi in una sola sosta, ad Alen, Biasion e Recalde, senza prendere penalità».

**Chi era il pilota più simpatico?** «Beh, lui (indica Alen distante pochi metri, ndr), senza dubbio, anche se mi son trovato bene con tutti. Una volta mi ha portato a fare un giro con l'auto da gara e l'ho riempito di insulti...».

**E la gara peggiore dove lavorare?**

«Erano tutte belle toste. Ricordo però un RAC in Gran Bretagna terribile: quella gara era a fine anno, a novembre, c'era sempre freddo e

bagnato. Sostituimmo un differenziale a una macchina che aveva avuto il problema lontano dal service, in un distributore di benzina davanti a Loch Ness, letteralmente in mezzo al fango. Poi, a Donington, ci fu un problema alla frizione della macchina di Toivonen. Mancavano pochi minuti al controllo orario, finimmo il lavoro pochi secondi prima e allora mandammo via il pilota senza fissare il sedile, tenuto insieme soltanto con le cinture...».

**Voi meccanici vi rapportavate di più con i piloti o con i navigatori?**

«Di solito non c'era grande differenza, però alcuni navigatori avevano una marcia in più anche dal punto di vista tecnico».

**In che senso?**

«Nel senso che alcuni di loro capivano molto bene il comportamento della macchina e aiutavano in tal senso anche il pilota a rapportarsi con i tecnici».

**Per chiudere, ci regala un ultimo aneddoto divertente?**

«Siamo in Finlandia, con la Delta Integrale a provare per il Mille Laghi: le strade di Juha Kankkunen. Incrociamo una coppia di novelli sposi italiani, appassionati di corse. Lei ci chiede di poter fare un giro con il pilota: insiste, insiste, e il marito pure. Ci dicono di fargli

un regalo di nozze. Alla fine Kankkunen accetta e si mette la signora come navigatrice. Parte, e fa un tratto di speciale che conosce come le sue tasche, compreso un curvone cieco. La sposa è già al limite, ma lui fa il curvone come se fosse in gara, passando dalla 4a alla 5a... Al ritorno, lei non scende dall'auto. È bloccata, rigida come uno stoccafisso. Non c'è verso, la togliamo a fatica dalla macchina e la stendiamo in terra. Ci metterà una ventina di minuti per riprendersi dallo shock... Era dura come un tronco!».

