

AFFARI DI FAMIGLIA

Testo: Michele Mora
Foto: Actualfoto, HJC, Archivio Carello

Provate a leggere il vostro nome su tutte (...o quasi) le macchine da corsa che ancora oggi fanno sognare ed emozionare le folle.

Crescete in un ambiente e in una città (torino) dove le corse sono il pane quotidiano. Appendete in camera il poster del vostro beniamino che corre su una Fulvia, una bella foto, di quelle prese di fronte: due o quattro fari supplementari, spenti, accesi, coi tappi, ma inesorabilmente CARELLO.

E poi gli adesivi, le cuffie dei Megalux... CARELLO CARELLO CARELLO e ancora CARELLO!

E se, infine, tuo fratello maggiore corre nei rally e tuo cognato si chiama Alcide Paganelli e i rally li vince in giro per il mondo il tuo destino, anche se il tuo sogno è di correre in pista, è segnato: il destino di Tony Carello.



"L'esordio", un momento di relax insieme agli amici (al centro si riconosce Alcide Paganelli, campione italiano rally 1970 e cognato di Carello) e un'intensa espressione del pilota colta nel momento in cui, dopo tanti anni ha risentito rombare il sei cilindri della Stratos: da notare che per l'occasione Carello ha indossato il giubbino dell'epoca, che tra l'altro calzava ancora a pennello...





Sullo sfondo il frontale della vettura con in bella evidenza le cuffie coprifari e le scritte col cognome del pilota...



"Ero ancora sui banchi di scuola e già contavo le ore che mi separavano dalla patente. Per me correre era un virus, contratto in età giovanile, che mi prioettava in battaglie corpo a corpo negli autodromi di tutto il mondo: già, il mio sogno era correre in pista, la bagarre, il contatto con l'avversario mi davano un senso di eccitazione..."

di correre cresceva, e dopo poco più di un anno decisi di decarmi seriamente alle gare, e qui il mio destino fu segnato"

In che senso?

"Io avrei voluto correre in pista, la velocità mi affascinava sopra tutto, ma quando condivisi la mia volontà con Fausto (il fratello maggiore ndr) e mio cognato loro

mi fecero capire che correre nei rally sarebbe stato per me molto più semplice. Avevo per certi versi la strada spianata dalla loro esperienza, soprattutto riguardo ai costi. Aleide mi procurò una Fiat 125 di Gruppo 2, ma solo sulla carta, perché il motore era assolutamente stradale: iniziai così ad affrontare con il solo scopo di divertirmi, questo tipo di gare, che comunque mi regalavano buone soddisfazioni. Dopo poche gare la cambiai con l'Ascona di Gruppo 1 di mio fratello, che nel frattempo passò al Gruppo 2".

Una carriera decisamente fulminante la tua, presto infatti ti ritroviamo a guidare vetture del Jolly Club...

"Nel 1973 mio fratello smise di correre per lavorare nell'azienda di famiglia, per cui si liberava un posto... Andai a trovare Cesare Fiorio, che conoscevo abbastanza bene, con un po' di spavalderia e tanta buona volontà, a chiedergli una mano, e lui mi mandò da



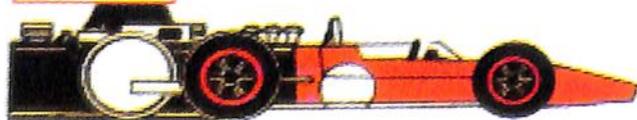
Invece...

"Invece iniziai a correre in salita, alla Occhieppo-Graglia con una A 112 coi numeri pennellati sulle portiere, una gara su strada ma da solo: né pista né rally. Il mio mentore fu un tale Morando, un pilota che mi fece fare al suo fianco la Cesana-Sestriere, insegnandomi le traiettorie. Fu per me una rivelazione: la scoperta di una strada nella strada, che ti fa andare più pulito e, di conseguenza più forte. Il mio modo di pilotare, molto diverso dai miei colleghi, va proprio collegato a quell'esperienza, che feci mia con tanto tanto allenamento: su e giù per le strade della collina torinese misi a punto la mia tecnica di guida, pulita e perfino sottosterzante, anche quando guidavo una vettura a trazione posteriore. La voglia



Si ringrazia

ACTUALFOTO



Via Ranzani, 19/B
40127 BOLOGNA

Tel. 051 240820 - Fax. 051 422211

e-mail: actualfoto@fastwebnet.it

www.actualfoto.it

Partita IVA 00687181206



L'esordio in gara avvenne alla guida di questa A 112 alla salita Occhieppo-Graglia, nel biellese. Da notare i numeri dipinti sulle portiere. La Fiat 125 e l'Opel Ascona, come per molti colleghi di quell'epoca, hanno rappresentato per Carello una fondamentale scuola da cui partire per ambire al professionismo.

Angiolini, che faceva correre le Beta Coupé. Sembra incredibile ma con quelle macchine assurde che erano le Beta, con in cambio bloccato dopo pochi metri, riuscii a farmi notare e conquistai un posto nella Squadra Ufficiale"

ndr) che guidava il furgone con la macchina da corsa al traino. Penso che nelle gare odierne nemmeno l'ultimo trofeista arriva alle verifiche nelle condizioni in cui noi affrontavamo un campionato europeo.

La prima gara con la Stratos, che ricordo essere il Quattro Regioni del '76, mi ricordo che lo provammo con una Beta e corremmo la gara (mezzo terra-mezzo asfalto) con l'assetto da terra: la macchina arrivava direttamente dalla Grecia, dove aveva corso l'Acropolis e a seguirci c'era un solo furgone di assistenza. Mi ricordo che corremmo due prove su asfalto addirittura con le gomme da terra. Era diverso, difficile. Io per due anni ho corso con macchine che mi arrivavano fatte e finite, con gli assetti fatti da Sandro o Lele (Munari o Pinto ndr) che a me non andavano a pannel-

E come venni accolto, quale fu l'impatto?

"A dirla oggi sembrerebbe una barzelletta. Da ufficiali andavamo in due alle gare: io col muletto e il povero Icio (Maurizio Perissinot, storico e compianto navigatore di Carello



Se cerchi le fotografie del passato nel nostro ARCHIVIO le puoi trovare ARCHIVIO FOTOGRAFICO DAL 1950 AD OGGI TUTTE LE CORSE PIU' IMPORTANTI AL MONDO OLTRE 5 MILIARDI DI IMMAGINI TUTTI GLI ELENCHI ISCRITTI ORIGINALI DELLE GARE CONTROLLA SUL NOSTRO SITO SE TROVI LA GARA O IL PILOTA CHE CERCHI





Nel 1974 il sogno si avvera e Carello porta in gara la Beta ufficiale, nella classica colorazione Alitalia. La strada verso il successo è ormai in discesa... La stagione del 1978 fu coronata da 7 vittorie su 10 gare. Solo due ritiri per guasto meccanico e l'incredibile percorso di Ypres, dove la carreggiata della Stratos era più larga della strada, negarono al pilota torinese un clamoroso en plein.

Nelle immagini accanto due momenti della Stratos impegnata ad Ypres e al Quattro Regioni. Sotto nella pagina a fianco: un passaggio della Stratos con la livrea Alitalia al Sanremo del 1977.

lo, non sentivo la macchina, ma dovevo correre stare zitto. Solo dopo due anni riuscii a lavorare bene sulla macchina e finalmente i risultati arrivarono".

Eri messo un po' ai margini, rappresentavi un personaggio "ingombrante" per i tuoi colleghi?

"Correre da ufficiale era come vivere in una giungla. Eravamo in tanti ad andare forte, i posti erano pochi, i capi erano capi e conqui-

starsi un angolino, uno spazio era davvero difficile. La mia per certi versi è stata una parabola molto stretta, ricca di soddisfazioni ma con tante delusioni, soprattutto dalle persone che popolavano questo ambiente, siano essi piloti o manager".

Parole forti, forse stupefacenti per noi che da fuori ricordiamo la vostra come un'epoca d'oro, di grandi battaglie sì, ma solo sulla strada...

"Non fraintendere...Il periodo era davvero d'oro, il modo di vivere le corse era ancora grezzo, ma gli interessi in ballo erano enormi, per cui c'era una facciata goliardica e un "dietro le quinte" degno di un libro giallo.

Io ho legato molto con i piloti minori, i privati, che avevano un gran piede e un gran cuore: Perazio, Bagna, Bossetti erano amici veri, anche alcuni compagni di squadra o "ufficiali" di altre squadre, ma dall'alto si tessevano tra-

TRAI TRAIETTORIE E CONCENTRAZIONE ONE

Le armi vincenti di Tony Carello si possono riassumere in queste due semplici parole.

La guida pulita, l'individuazione della linea ideale percorsa alla massima velocità possibile rappresentano senza dubbio una caratteristica di questo pilota, tra i primi ad adattarsi ad un nuovo modo di correre, forse meno spettacolare ma sicuramente più premiante contro il cronometro. Le strade cambiavano, diventavano più lisce, anche la terra si trasformava da due binari a strada bianca: fa scorrere la vettura pagava molto più di prima.

"Ricordo la prima prova con Perissinot -racconta Tony- all'Isola d'Elba. Lcio mi gurdò poco convinto, con l'aria decisamente insoddisfatta. Poi guardò il cronometro e disse 'Va bene così' (era uomo di poche parole...). La sua sensazione era che fossimo andati pianissimo, ma il tempo era venuto".

Con le trazioni posteriori tuttavia lo spettacolo sarà ancora garantito per qualche anno...

L'altro "plus" di questo pilota era senza dubbio la capacità di concentrarsi e mantenere alta l'attenzione per le lunghe ore che caratterizzavano le tappe dei rally dell'epoca. Non solo le doti di guida erano l'ingrediente indispensabile nella ricetta per diventare un campione, ma appunto, la capacità di andare forte anche dopo decine (e non la dico grossa) di ore passate ininterrottamente alla guida della vettura da corsa. Oggi i rally sono una passeggiata se confrontati con le gare che tra gli Anni 70 e 80 vedevano impegnati i piloti.

Un esempio per tutti: il 21° Rally di Sanremo si corse tra il 1 e il 7 Ottobre del 1979. La Lancia Stratos di "Tony" e Manini vinse la gara dopo avere percorso 3353 Km di cui 1078 suddivisi in 66 Prove Speciali. Il Sanremo del 2003 (ultima volta valido per il Mondiale) vide i concorrenti percorrere in totale 1377 km, disputandone 387 in Prova Special. L'edizione 2009 del Rally Storico prevede 8 PS per un totale di 151 km su un totale di 336.





Da „free lance“ Carello continuò a correre fino al 1988, con diverse vetture e nelle situazioni più disparate: sopra vediamo una sequenza di immagini del pilota impegnato al Costa Smeralda con la 131 del preparatore Volta, qui sotto e accanto due momenti che meritano un'approfondimento.

Con la Lancia Beta Hpe Carello prese parte al Rally di Montecarlo del 1975: con la vettura strettamente di serie, con una sobria livrea „da autoraduno“ fece vedere cose egregie fino a quando, finiti freni frizione e motore la vettura dovette cedere alle incredibili sollecitazioni a cui la guida agonistica di Carello la stava sottoponendo. A destra la Fiat 131 con cui prese parte ad una gara in SudAfrica, il paese dove vive tuttora il fratello Fauso. O meglio quello che rimane della 131 dopo l'incredibile incidente che portò Carello a schiantarsi a folle velocità contro il muraglione che si vede sullo sfondo: *“Il percorso era segreto - ricorda Tony - ma il mio navigatore mi esaltò confidandomi che avevamo avuto la fortuna di correre lungo un tratto che lui conosceva a memoria... Dopo le prime curve, che effettivamente mi chiamava con precisione da “note” mi disse che avremmo trovato un rettilineo di una decina di km. Mi fidai, visti i precedenti riscontri, ma dopo 5 km, all'uscita di un dosso e in quinta piena mi ritrovai di fronte il muraglione che costeggiava una curva a 90 gradi. Curva che lui, il navigatore, proprio non se la ricordava...”*





me incomprensibili. Trame che mi portarono a concludere tempo la mia carriera: il modo di pensare dei piani alti era troppo lontano dal mio modo di vivere e di pensare le corse, che per me erano anche e soprattutto divertimento".

Come hai detto gli interessi in gioco erano alti, per cui il pugno di ferro poteva starci, in fondo quello del pilota è prima di tutto un lavoro.

"Sul pugno di ferro siamo d'accordo. Quando al Campagnolo del '76 arrivai dietro a Zordan, (un privato forse dalle doti magiche...) il capo (Cesare Fiorio ndr) mi trattò alla stregua di un bambino colto in fallo. Mi fece una ramanzian che ancora oggi me la ricordo, ma ci stava: una Lancia ufficiale, senza problemi, non poteva subire l'onta della sconfitta da parte di un privato, sebbene corresse sulle strade di casa. Io incassai senza problemi, era giusto così, e per far capire che avevo compreso la lezione, al Rally del Ciocco vinsi di forza. Quello che proprio non ci stava era il giochetto di mettrei

contro in squadra, il proteggere anzi- Sandro (che pure non ne aveva bisogno...) anche dai

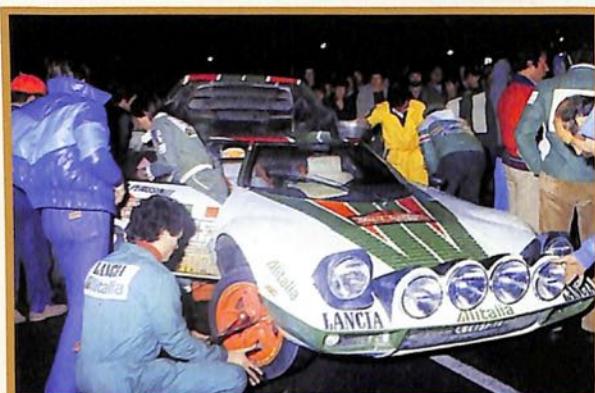


com-pagni, e giochetti tipo quello che mi accadde a fine '78, quando mi promisero il Sanremo ma non mi alzarono la sbarra..."

Cioé?

"Io mi ritengo un puro, forse disincentato. Dopo un '77 a mezzo servizio mi convinsero a disputare

l'Europeo del '78, e come "premio" mi promisero due gare del Mondiale, il Sanremo, appunto, e il Corsica. Era l'occasione per misurarsi con i grandi, secondo me i veri metri di misura per un rallyista. Avevo la MIA macchina, con l'assetto giusto e tutte le condizioni per combattere armi pari. Insomma vado a ritirare il muletto per partire per Sanremo, arrivo alla sbarra e il guardiano (già il guardiano...) mi dice "Il dottor Fiorio le deve parlare, parcheggi pure lì...". Salgo da Fiorio e lui tranquillamente mi dice "Non vai a Sanremo". Fine della poesia, dei sogni, di un mondo che non esisteva. "Ma...". Niente ma. Dissi a Cesare che allora avrei fatto il RAC, ma inspiegabilmente fu no su tutta la linea. Ho provato in tutti i modi a cercare di capire perché quel Sanremo lo corse (e lo vinse ndr) Markku Alen con la mia macchina. Saltarono anche RAC e Corsica, e come se



figli davanti a tutto. Il dubbio mi è rimasto. Nell'unico Sanremo fatto "bene", con tutti crismi e la macchina in ordine mi sono ritirato, ma per una botta tremenda quando ero davanti a tutti: nella nebbia sono arrivato in quarta dove tutti passavano in prima. Non poteva che finire contro la montagna..."

Effettivamente malgrado tu abbia corso da ufficiale le occasioni per confrontarti al top sono

state davvero poche...

"E' così. Dove andavo io non c'erano gli altri e viceversa. In altre occasioni gli ordini di scuderia erano perentori e nell'Europeo me la battevo contro un Kadett di Gruppo 2.

Come ho detto la strategia aziendale, le scelte dei piani alti stavano al di sopra di ogni immaginabile strategia. Nel '77, quando ero davanti a tutti al Sanremo Fiorio mi disse perentorio che la gara l'avrebbe comunque tranquillamente vinta una 131, di levarmelo dalla testa che sarei arrivato io davanti. La botta mi ha tolto dal-

nulla fosse, a fine anno eccoli di nuovo lì a chiederemi di firmare per la stagione successiva. No signori, non ci sto, non capisco e non mi adeguo".

Così finisce il sogno, con il dubbio di avercela potuta fare, di arrivare fino in cima...

"Tutto ha un prezzo, e per me quello del successo era troppo alto. Ho semplicemente anticipato di un paio d'anni i miei progetti, che vedevano la formazione di una famiglia e la nascita dei miei



l'impiccio in cui due anni dopo si è trovato Fassina, che da privato potè vincere la sua gara in barba ai giochi (trasversali ndr) di scuderia. In Spagna mi sono trovato a battagliaire con piloti di livello e macchine al top, ma alla fine, come detto, il dubbio rimane..."

Ma il casco al chiodo l'hai appeso dieci anni dopo...

"Il chiodo per il mio casco devono ancora piantarlo! (sorridente) Dopo che smisi di correre da ufficiale feci il "free lance" per una decina d'anni, corsi un bel Giro d'Italia con la Stratos, alcune gare col 131, anche in Sudafrica e in Spagna. Ma correre diventava un impegno impossibile da sostenere, così mi defilai. Fino al quando nel 1989 ho iniziato l'epopea dei raid africani, e con il mio pick up Jellow Spirit ho corso fino al 2008".

Ti piacciono le storiche, ti piacerebbe tornare alla guida di una vettura storica?

"Io ho corso con una Lotus storica, sia in pista che nei rally, ma l'esperienza è chiusa. Un squalifica comminatami per un motivo assurdo mi ha allontanato da un mondo in cui credevo prevalessero il fair play e lo spirito cameratismo. Ho scoperto mio malgrado che quello che credevo fosse un gioco si è rivelato una trappola per "incastrare" chi in buona fede si siede al tavolo. Io sono sempre stato una persona e un pilota corretto, sia quando correvo da ufficiale che da privato. Passare per baro in un mondo di gentiluomini non mi è proprio andata giù. Vedremo comunque cosa ci riserverà il futuro..."

Chissà...



Altri momenti della lunga carriera del pilota torinese: assistenza ufficiale all'Isola d'Elba, due momenti del Giro d'Italia, con la Ford Escort al Monte 79, ancora con la Stratos al Campagnolo e al Quattro Regioni e, sopra con la Lotus al metà degli Anni 90 e "Yellow Spirit", il pick-up con cui ha affrontato dieci anni di gare africane.

