

## INTRODUZIONE

Le corse, in cui a volte è stato pilota 'ufficiale', e l'Azienda, l'impegno nella quale gli ha fruttato il titolo di 'Cavaliere' del lavoro; questi, in un ordine variabile a seconda dei momenti della sua vita, sono, come dice lui con gli occhi che gli brillano, i due 'amori' della sua vita e mi è sembrato giusto citarli simbolicamente nel titolo di questo libro in cui ho voluto dare il giusto risalto ad un grande pilota della mia terra: l'Emilia.

Mario Casoni è nato e vive a Finale Emilia, in provincia di Modena, un paese che dista una quindicina di chilometri dalla mia Cento, in provincia di Ferrara; a Finale esiste un liceo scientifico, il 'Morando Morandi', molto quotato ancora oggi e che io ho frequentato nel periodo 1968 – 1974. Era il periodo d'oro del Mario Casoni pilota ed io, appassionato di auto già nel grembo materno, ne conoscevo, ovviamente, le gesta; alle volte però pensavo si trattasse di un personaggio mitologico perché era pressoché impossibile incontrarlo pur nella piccolezza del paese e nonostante la sua residenza al centro di esso a non più di duecento metri dalla scuola.

Qualche volta si vedevano le sue macchine: visioni quasi oniriche, in quel periodo, per un appassionato come me: DeTomaso Pantera, Ferrari 330 GT, BMW 3.0. Si ogni tanto mi comparivano davanti parcheggiate lungo la mia traiettoria scuola – stazione delle corriere ed io rischiavo di mancare la campanella di inizio lezioni perdendo tempo con il naso al finestrino a rimirare quegli abitacoli così distanti da quelli delle macchine 'comuni' e dalle mie possibilità; mi immaginavo i magnifici viaggi che Mario poteva fare su quei sogni a quattro ruote e fantasticavo anche, lo confesso, sul 'colpo' che avrei potuto fare sulle ragazze arrivando a scuola con una di quelle macchine; intanto però di lui, in carne ed ossa, mai nessuna traccia.

Poi, decenni dopo, lo incontrai finalmente in occasione di una serata organizzata dal club Officina Ferrarese, di cui faccio parte, durante la quale mi resi conto che si trattava di una delle pochissime persone al mondo, in quel momento credevo l'unica, che avesse guidato in corsa sia la Porsche 917 che la Ferrari 512 (nel corso della stessa stagione, tra l'altro) ai tempi in cui questi Prototipi si contendevano il Campionato Mondiale Marche, dividendo le tifoserie come mai più è accaduto in questa categoria; purtroppo per noi, italiani ferraristi, molti ricorderanno che non c'è stata quasi mai storia con le Porsche dominatrici e le Ferrari costrette ad inseguire. Con ancora sullo stomaco le prese in giro che allora mi toccò subire dai pochi ma implacabili porschisti di casa nostra (tra i quali il più molesto era mio cugino, anche perché abitava porta a porta e non potevo sfuggirgli), gli chiesi il suo parere su quello stato di cose.

Mi rispose che, sul giro secco, non c'erano praticamente differenze prestazionali tra le due ma che, già dopo quattro, cinque giri, emergeva la incommensurabile 'leggerezza' della guida della 917 a confronto della, oltremodo impegnativa, 512 che in breve tempo tendeva a sfiancare il pilota costringendolo a rallentare per salvaguardarsi almeno un minimo margine di sicurezza; la differenza di accuratezza nella messa a punto faceva il resto (quante volte, allora, le Ferrari si fermavano a causa di banalità!?).

Mi rimase impressa quindi questa circostanza, e mi ripetevo: chi altri mai avrebbe potuto rispondermi con tanta cognizione di causa?! Ma a questa mia considerazione si accompagnava anche la consapevolezza che Casoni, come lui non manca di sottolineare ad ogni occasione, non è mai stato un pilota professionista; ufficiale, qualche volta, sì, ma senza mai avere neppure pensato seriamente di trascurare, affidandola magari ad un 'manager', la sua industria di liquori.

Mi è sembrato opportuno poi, anche per spezzare un poco la monotonia della narrazione, incentrata spesso, inevitabilmente, su elenchi di risultati, dedicare qualche parola ai compagni di gara che Mario ricorda con maggiore affetto ed alle vetture che più gli sono piaciute tra quelle incontrate lungo la sua lunghissima carriera: un altro aspetto che mi pare abbia i caratteri della eccezionalità. E' vero che, come racconterò, dalla metà degli anni '70 l'attività sportiva si vedrà rapidamente ridimensionata e che nel 1982 parve cessare del tutto; se fosse andata così saremmo in un alveo di 'normalità' per quanto, a mio avviso, la sua carriera fosse già degna di essere raccontata.

Ma qui si è andati molto oltre visto che oggi stiamo parlando di un pilota ancora in attività, e

competitivo, dopo cinquantatre anni dalla prima gara: credo che coloro che possono dire di sé la stessa cosa siano, ancora una volta, pochissimi; e non voglio dire nessuno solo per prudenza. Mi pare quindi che gli estremi per dedicargli un libro ci siano tutti; io lo rimuginavo da quella sera a Ferrara quando mai avrei immaginato di poterlo fare ed oggi, invece, eccomi qui a rallegrarmene, anche e sopra tutto per avere così avuto l'occasione di conoscere personalmente quel personaggio 'mitologico' della mia adolescenza che oggi mi appare come un grande signore dotato di straordinarie doti di guida, capacità manageriali ed affabilità; e in più....mostra dieci anni di meno.

## IL RALLY dei JOLLY HOTELS

Intanto, passata l'estate, Mario si dedica alla distilleria, un po' trascurata ultimamente, a tempo pieno fino alla metà di ottobre quando due avvenimenti convergono per stimolarlo in maniera irresistibile: viene organizzato il primo 'Rally dei Jolly Hotels' e Tonino Nicodemi gli offre l'opportunità di guidare di nuovo la LM; si tratta, pensa Mario, di poco più di una 'passeggiata' per concludere piacevolmente la stagione ed accetta entusiasticamente.

La gara, che oggi è unanimemente riconosciuta come la prova generale dei 'Giri d'Italia' degli anni '70 è, a dir poco, affascinante: Palermo – Trieste attraverso altre sei tappe: Siracusa, Messina, Taranto, Matera, S. Benedetto del Tronto, Parma: scelte perché tutte sedi di un hotel della Catena; si tratta di una maratona stradale, ad altissima valenza pubblicitaria, inframmezzata da dieci prove di velocità, suddivise tra salita e circuito, per definire la classifica, a sua volta suddivisa in due gruppi: GT e Prototipi assieme da una parte e Turismo dall'altra.

L'accordo è che Tonino guidi buona parte dei trasferimenti su strada e disputi le gare in salita del sud Italia, che lui conosce meglio, per passare a Mario il volante tutte le volte che si corre in circuito ed in occasione delle cronoscalate del centro nord.

Alla partenza c'è l'altra LM di Vincenzo Nember e Marsilio Pasotti ('Pam'), a poter contendere loro la supremazia, affiancata da due altre Ferrari 'importanti': la 250 GTO con motore quattro litri di Latteri/Capuano e la 250 GTO '64 di 'Gigi' Taramazzo/Pesco; poi, la Alfa Romeo TZ II ufficiale di Andrea de Adamich/Franco Lini: una macchina all'ultimo grido e dalle qualità straordinarie, come ben sanno tutti gli appassionati, ma, dotata di un motore di soli 1,6 litri di cilindrata, per quanto raffinatissimo, non è che avesse molte speranze contro i bolidi di Maranello, specialmente le LM. Racconta, infatti, Mario: “assolutamente non c'era gara nonostante che già alla prima salita al Monte Pellegrino, Tonino andasse in testa coda perdendo qualche decina di secondi. Noi, con le Ferrari volavamo, letteralmente: ci buttammo all'inseguimento, a Pergusa vinsi facile e, quando avemmo risalito un poco di Italia, ricordo che, nella salita a Svolte di Popoli rivinsi battendo il record nonostante in macchina, come da regolamento, fossimo in due.

E arrivammo così, ampiamente in testa, all'episodio che segnò la gara in maniera, per me, indelebile: c'era un accordo con gli organizzatori per non farci fare le salite con il buio visto che la nostra macchina era carente di illuminazione; tuttavia, quando arriviamo a Tortoreto Lido, negli Abruzzi, all'imbrunire, i commissari ci impongono di partire comunque alla volta di Tortoreto città: salendo quasi alla cieca, sbaglio un tornante e vado a sbattere contro un muretto; fortunatamente a velocità molto bassa tanto che l'unico problema è ingranare la retromarcia e ripartire perdendo un po' di tempo. Appena in albergo riesco a mettermi in contatto con Gaetano Florini dell'assistenza Ferrari che subito organizza una spedizione in soccorso con gli uomini della Scaglietti; la mattina dopo siamo quindi in grado di riparare il danno: in un piazzale di una stazione di servizio la perizia dei miei soccorritori mi mette in condizioni di ripartire con una macchina perfetta pur avendo perso una buona mezz'ora; parto carico come una molla avendo un appuntamento con la salita di Osimo (AN): una gara che mi piaceva molto, dove avevo già vinto, con la DeSanctis formula tre, una 'Coppa Fagioli' e dove contavo di ripetermi in quella occasione; era una mattina in cui mi sentivo galvanizzato: l'aria tersa del mattino, l'Adriatica sgombra di traffico, la Ferrari che sembrava un violino ed io che mi stavo avvicinando ai tracciati che meglio conoscevo: ricordo che affrontavo i rettilinei a duecentottanta all'ora ridendo sotto i baffi guardando Nicodemi che aveva il volto terreo dalla paura”. Viene da ridere anche a me e Mario, facendomi un eloquente gesto con la mano, precisa: “Bè: gli ho reso quello che avevo passato io quando, in salita, guidava lui.....ma è vero: effettivamente stavamo volando bassi quando, ad un certo momento, comincio a vedere il parabrezza ricoprirsi di minuscole goccioline d'olio; capisco cos'era successo: un tubo era stato danneggiato dall'incidente o dalle successive martellate dei carrozzieri e, con la massima pressione che io gli stavo imponendo da ore attraverso il pedale del gas, stava cedendo. Poco prima avevamo superato i meccanici Ferrari che stavano tornando a casa e così decido, in un attimo, di fermarmi ad aspettarli per farmi sostituire il tubo; detto fatto, arrivo ad Osimo dove ricevo conferma di essere ancora in prima posizione e so di avere la macchina pronta, come me, ad avventarsi sulla salita.

Onestamente devo dire che la LM non era bellissima a vedersi: martellate pesanti ed olio su tutto il muso, compreso le ruote davanti, non le rendevano giustizia e, purtroppo, attirarono l'attenzione del Commissario Ing. Mantovani che, dopo una lunga e sgradevolissima discussione durante la quale mi si rese noto che neppure la sostituzione degli pneumatici 'unti' (che peraltro non mi avevano impedito di arrivare fino a lì alla velocità della luce) mi avrebbe consentito di evitare la squalifica. Tornai a casa amareggiatissimo e ne parlai con Ferrari; so che scrisse una vibrata lettera di protesta ai vertici della CSAI ma tutto finì lì; d'altronde, in quel momento, non ero mica un pilota ufficiale". Già: in quel momento....ed è con questa delusione, particolarmente dolorosa anche perché arrivata dopo tante brillanti affermazioni, si conclude il sodalizio di Casoni con la 250 LM.