

MUNARI - MANNUCCI hanno reso monotono un RALLY MONTECARLO che ha visto il tracollo-blu anche contro le FIAT



Tre anni dopo. Ecco Munari e Mannucci premiati dai principi di Monaco per la loro seconda vittoria al Rally di Montecarlo. A destra, la Stratos-Alitalia



AZ14 volo ST

MONTECARLO - Il più infelice Rally di Montecarlo dal punto di vista organizzativo ha avuto almeno il merito di premiare il più forte e completo staff rallistico di tutti i tempi. La catena Lancia di cui Fiorio, Audetto, Parkes, Tonti, Bianchi, Pirelli, Stratos, Munari e Mannucci non sono che gli anelli più noti non si è spezzata alla riprova del successo nel mondiale dell'anno passato, ma anzi si è esaltata in una prova di efficienza che il distacco finale volutamente limitato rispetto agli inseguitori può solo confermare.

Si è corso quest'anno un «Monte» tutto nuovo sia per l'ostinata ricerca da parte degli organizzatori di riuscire sempre a trovare la soluzione più assurda e farraginosissima per tutto, sia per il continuo progredire nelle programmazioni a tavolino a livello di computer per ciascuna fase di gara, con i piloti adesso non più alle prese solo con le note dettate più o meno concitatamente dal navigatore, ma anche con le radio di bordo sempre più potenti e sempre più collegate ai vari direttori sportivi, ai ricognitori, alle assistenze, a quelli delle gomme tanto da far pensare che il frastuono all'interno dell'abitacolo superi di gran lunga il rombo assordante dei supermotori adesso adottati.

E con gli impianti ad alta fedeltà le tattiche hanno trovato nuova linfa, gli eventuali errori si sono

amplificati mentre l'improvvisazione che, per tradizione, è sempre stata la caratteristica principale del vero rallyman è passata sempre più in secondo piano. Sul Turini, dove nel 1972 l'HF di Munari-Mannucci offriva il fianco ad immagini di perizia guidatoria al massimo vertice, era sistemato quest'anno un controllo-passaggio con tempi intermedi che permettevano ai piloti Lancia di rendersi conto di quanto si trovavano in vantaggio (o eventualmente in ritardo) rispetto ai più diretti inseguitori: una chiara indicazione di come era il caso di scendere l'altra metà del colle.

Avvisi, consigli, ordini che poi si sono rivelati in gran parte superflui perché l'accoppiata Munari-Mannucci-Lancia Stratos tipo... AZ (per dirla con la sigla di volo Alitalia) era troppo forte per tutti a conferma che il momento esaltante continua sempre, anche per la gioia del nuovo sponsor, l'Alitalia, che non poteva venir premiato in modo migliore per questa sua scelta pubblicitaria.

In cronaca leggerete tutto sul volo non-stop della LANCIA-Alitalia n. 14, ben diversa, ma vittoria-passeggiata anche se sotto altri aspetti più difficile di quella del '72. Allora una lotta pressoché impossibile premiò la tenacia e le doti del più forte rallyista del mondo, quest'anno la classe, la freddezza e l'organizzazione «svizzera» (retaggio del passato sponsor, forse) hanno permesso un bis logico sulla carta ma che

avrebbe prestato il fianco a fiumi di critiche nel caso fosse stato fallito nel finale dopo tanta manifesta superiorità. Superiorità che non può essere messa in discussione proprio perché alle spalle del «Drago» si sono classificati tre spider Fiat estremamente decisi a contrastare sino in fondo la corsa della Stratos, anche se, per forza di cose, limitando molte speranze a possibili disavventure (forature o altro) che sarebbero potute capitare alla vettura di testa.

La Fiat a Montecarlo non ha sbagliato niente (l'errore sulla scelta dei pneumatici nella prima speciale del percorso comune non è stato assolutamente determinante e perlomeno pari a quello fatto dalla Lancia la notte successiva), ha perfettamente «manovrato» la corsa dei suoi piloti lasciando a Bacchelli che era debuttante il compito di copertura senza tentare inutili paragoni con i più esperti Alen e Mikkola, ha fatto saggio uso dei consigli dei suoi ricognitori (uno squadrone incredibile) ed alla fine si è gustata la soddisfazione di avere tre vetture nei primi quattro posti finali.

L'inserimento del «nuovo» Mikkola è stato ideale e la lotta nelle ultime fasi tra i due finlandesi per la supremazia nazionale è stata una delle cose più belle della gara con l'Hannu che ha profittato dell'improvviso calo del Marku compiendo un sorpasso sul filo di lana che ben promette anche per il prossimo rally di Svezia dove i due si ri-

troveranno per fronteggiare la Stratos di Waldegaard e la Lancia Beta di Lampinen oltre ai soliti nordici ultrafavoriti dalle condizioni ambientali favorevoli anche a vetture meno potenti.

Bacchelli, al debutto, è stato splendido soprattutto nel non cadere nel possibile tranello di voler tenere il passo dei due compagni di squadra che sulla neve (sconosciuta per lui) si prendevano il lusso di strapazzarlo. Dopo una testa-coda al via del percorso comune, Fulvio ha capito che con quelli, almeno per ora, non c'era nulla da fare e si è adattato ad una posizione di rincalzo che gli ha fruttato oltre a tanta esperienza anche un piazzamento finale di grosso rilievo con grande gioia del (udite udite!) giovane Scabini che adesso che è entrato con Bacchelli nel grande giro internazionale non si merita più quegli stantii appellativi di «esperto» o di «saggio» che cucitigli addosso in Italia vengono clamorosamente smentiti all'estero dove i grandi copiloti vanno tutti dalla sua età in su, con le solite ovvie eccezioni.

E dicevamo dei ricognitori. A riprova dell'impegno profuso dalla Fiat in questo Montecarlo vorremmo ricordare che ognuno dei quattro equipaggi (c'era anche Darniche, ma si è ritirato per guasto meccanico) poteva contare su due vetture apripista, che avevano il compito di controllare le note, e sulla consulenza supervisionatrice, per



RATTO Sferico

tutti i consigli legati alla scelta delle gomme, di Hakan Lindberg. Per dare un'idea dei «pellegrini» a disposizione vi possiamo dire che cinque equipaggi erano questi: Paganeli-Russo, Verini-Rossetti, Pescarolo-Liddon, Igvor Carlsson-Billstam, Trombotto-Demange e che Pica-Ahava, Gatti-Valtaarin e Rossi-Robertet completavano il tutto con quanta soddisfazione per gli organizzatori monegaschi, alle prese con un elenco di iscritti ridicolo, si può ben immaginare.

Quindi Lancia e Fiat a farla da padroni come da molto tempo sta già accadendo e grossa delusione per il tracollo dell'Alpine Renault che alla minore competitività della sua produzione attuale ha affiancato anche una serie di decisioni estremamente sconcertanti, prima fra tutte quella di privare il suo uomo di punta, Therier, dell'unico mezzo che poteva battere, l'A 110, utilizzandolo sulla ancora deludente A 310 nella speranza forse di ripetere il «casuale» (a detta degli stessi piloti) risultato del Tour de Corse.

E che le 310 non fossero competitive lo si è visto subito con Warmbold, uscito di strada per mancanza di freni, surriscaldati dall'eccessivo peso della sua vettura, e con Therier, costretto a tempi di rincalzo prima di finire lui pure fuori strada dopo non essere stato in grado di controllare l'inspiegabile sottosterzo della macchina nello stesso

punto in cui ha finito la sua corsa anche Jean Ragnotti con la sua A 110. A Nicolas è toccato allora il compito, e il peso, di portare al traguardo, magari in testa, la 110 che avrebbe dovuto essere a rigor di logica di Therier, e Jean Pierre ci ha provato finendo poi per pagare, lui sempre così regolare, il ritmo di gara velocistico che gli era stato imposto con una violenta «musata» che ha punito ingiustamente anche il pubblico che proprio non ha più trovato mordente in questa gara già priva anche delle Opel. Già, le Opel, che alla partenza promettevano tanto sia con l'equipe tedesca, l'Euro Handlerteam, con due macchine per Rohrl e Kullang, che con l'Ecurie Dealer-Hollande che aveva una vettura per Lars Carlsson-Bob de Jong.

Il Montecarlo è stata avaro di soddisfazioni anche per loro ed ecco allora che improvvisamente è diventata competitiva la R 17 ufficiale di Piot (chiaramente inadatta ad un Monte senza neve) e la berlinetta di Henry che comunque hanno salvato l'onore della Regie Renault.

L'occasione è stata proficua comunque per evidenziare le prestazioni di alcuni privati e tra questi soprattutto dei nostri Ambrogetti-Torriani che con la loro HF 1600 hanno veramente impressionato e commosso tutti con il loro ingrato ritiro a pochissimi chilometri dall'arrivo. Ambrogetti, nonostante l'u-

miliante numero di partenza che si è rivelato dannosissimo anche nel corso dell'ultima notte, quando si è ancora una volta preteso di dare il via non in base alla classifica ma in base ai numeri di gara, ha guidato con estrema perizia e soprattutto non al risparmio e su questo il disaccordo con altri colleghi è proprio di fondo.

Il rosso milanese ha onorato lo sport (sottolineare sport è d'obbligo) dell'automobile correndo fino in fondo una gara spavalda che ha anche accontentato il pubblico che non merita di salire dodici ore prima su un monte, in mezzo alla neve e al freddo, per vedere macchine che dal quinto posto in giù tirano in barca per poter dire di aver terminato il rally più famoso del mondo. Ambrogetti e Torriani, liberi come erano da condizionamenti professionistici, hanno corso con estrema decisione e coraggio, come è giusto che sia se non si vuole trasformare questa specialità in un qualcosa di troppo ragionato. Hanno avuto il torto di rompere un giunto proprio alla fine, ma hanno avuto anche il merito di mostrare a tutti, pubblico, stampa e tecnici, che in Italia, oltre ad avere i piloti migliori del mondo a livello professionistico siano anche i migliori ed i più seri ed appassionati anche a livello dilettantistico.

A buon intenditor, poche parole.

Carlo Cavicchi

43. RALLY DI MONTECARLO - Prima prova del campionato mondiale rallies per marche - Monaco, 15-25 gennaio 1975.

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) in 6.25'59"; 2. Mikkola-Todt (Fiat-Abarth 124) a 3'06"; 3. Alen-Kiwimaki (Fiat-Abarth 124) a 3'47"; 4. Bacchelli-Scabini (Fiat-Abarth 124) a 21'03"; 5. Piot-De Alexandris (Renault R17) a 25'16"; 6. Henry-Gelin (Alpine A110) a 26'13"; 7. Rouget-Chonez (Porsche Carrera) a 59'01"; 8. Frequelin-Delferrier (Alfa GTV) a 1.07'31"; 9. Labaune-Maurin (Porsche Carrera) a 1.20'26"; 10. Dorsche-Gertosio (BMW 2002) a 1.23'26"; 11. Andre-Penon (Alpine A110) a 1.32'29"; 12. Stawowiak-Czyzik (Polski-Fiat) a 1.32'36"; 13. Laurent-Marche (Citroen GS) a 1.35'56"; 14. «Tchine»-Gandolfo (Opel Ascona) a 1.42'24"; 15. Sigurdson-Sager (Saab 96) a 1.44'23"; 16. Bien-Turksynski (Polski-Fiat) a 1.46'30"; 17. Koob-Koob (BMW 2002) a 1.47'41"; 18. Ber-ruto-Mabritto (Porsche Carrera) a 2.04'18"; 19. Sipahi-Sipahi (Murat) a 2.07'50"; 20. Follin-Bertrand (Renault R5) a 2.09'45"; 21. Vold-Steen (Saab) a 2.17'50"; 22. Winter-Lous (BMW) a 2.20'35"; 23. Dongues-Thouluc (Alfa GTV) a 2.26'15"; 24. Rocca-Alessandrini (Fiat Abarth 124) a 2.37'48"; 25. Beaudoin-Jourdain (Fulvia 1300) a 2.45'31"; 26. Maslen-Jensen (Ford Escort) a 2.58'24"; 27. Bour-Fine (Alpine A110) a 3.02'24"; 28. Dal Ben-Besenzoni (Fiat Abarth 124) a 3.38'40"; 29. Hopfgartner-Pibernig (Opel Commodore) a 6.33'17".

Prima classifica del Mondiale Rallies

LANCIA	20
FIAT	15
RENAULT	8
ALPINE	6
PORSCHE	4
ALFA ROMEO	3
BMW	1

Cominciate subito le SORPRESE

SPECIALE AUTOSPRINT

MONACO - C'è (finalmente) tanta gente sulla piazza del Casinò alle 22 di lunedì per il via alla Monaco-Val les Bains-Monaco. Annunciati dalla solita Barbara Marchand sfilano in ordine di classifica 74 equipaggi, tutti quelli che il giorno prima avevano concluso il percorso di selezione da Gap al Principato. Nei sei chilometri e duecento metri di speciale da Peira Cava al Turini le prime sorprese del tappone. Un paio

I loro problemi li hanno anche i quattro equipaggi Fiat per una scelta poco felice di gomme. I ricognitori avevano segnalato due-tre chilometri di ghiaccio ma i piloti avevano lo stesso optato per i racing. I tempi danno loro clamorosamente torto. Mikola-Todt, i più veloci in questo settore con la spider, sono solo ottavi a 28" da Munari-Manucci che firmano il miglior tempo della prova davanti ad Henry-Gelin, Kullang-Andersson e Ambrogetti-Torriani. Alen-Kiwimaki sono undicesimi, Bacchelli e Scabini sedicesimi ed infine Darniche-Mahè solo ventiduesimi. Meglio comunque di Nicolas-Laverne che sono addirittura trentaseiesimi con un ritardo rispetto a Munari di un minuto! Altri quattro equipaggi si fermano e così il totale dei superstiti scende a quota 68.

Dal Turini la marcia verso il fa-

serata consecutiva in macchina. Nella classifica provvisoria le posizioni sono queste: in testa ovviamente Munari con la Stratos, Alen è a 2'30", Mikkola a 3'25", Nicolas (che ha superato Bacchelli) a 3'55", Bacchelli a 4'07", Rohrl a 4'32", Kullang a 6'22", Henry a 6'35", Piot a 10'23", Frequelin — sempre primo in gruppo uno con una Alfa GTV — a 10'55". Rouget, primo in gr. 3, è dodicesimo a 12'24", Ambrogetti 13. a 12'45". Sono in gara 63 equipaggi.

Nel controllo verso Saint Pierre-ville un altro ritiro fra i protagonisti. L'Ascona di Kullang si schianta frontalmente con una macchina di uno spettatore che riporta qualche ferita. Il momento-nero in casa Opel continua: Rohrl oltre ai problemi di assetto che accusa da qualche prova rompe qualcosa nella testata. All'assistenza tentano una riparazione di fortuna che comunque non gli permette di terminare la terza prova,

Paga mediamente dai 30 ai 40 secondi in ogni prova rispetto ai compagni di squadra ma riduce i rischi al minimo e questa è prova di intelligenza del ventitreenne triestino alla sua prima esperienza in una gara lunga come il Montecarlo.

Nel trasferimento verso Savines si fermano Barbanti-Bidoccu col radiatore della loro Ascona bucato. Si fermano anche Judicello-Suni (Simca Rally 2) ma per soccorrere il niz-zardo Dahan che ha schiantato la propria Porsche contro la spalletta di un ponte ferendosi al volto (visto che non era prova speciale il francese marciava senza cinture) contro il cristallo. Suni lo accompagnava al più vicino ospedale e così finisce fuori tempo massimo. La gara (e la rimonta) di Nicolas si arresta nella prova di Savines. La 110 sbanda sul ghiaino e sbatte (secco) contro la roccia. Per l'Alpine l'avventura del Monte 1975 è finita a

Dagli errori di gomme



Bacchelli-Scabini, quarti assoluti e terzi della pattuglia compatta delle tre Fiat-Abarth

Jean-Pierre Nicolas ha lottato generosamente, prima del ritiro

di chilometri dall'inizio della p.s. in una destra molto lunga che «chiude», Rohrl e Berger vanno in testa-coda con la loro Ascona. La confidenza costa loro quasi un minuto e prepara il terreno per altrui disavventure.

Tre minuti dopo l'equipaggio tedesco arriva l'Alpine di Ragnotti e Thimonier (gommata coi racing della Michelin) e si trova a viaggiare su una chiazza di neve fresca portata appunto sulla strada dalla «spazzolata» di Rohrl. La A 110 finisce sul cordolo di neve all'esterno che le fa da trampolino e si ferma qualche metro sotto la carreggiata senza danni alla carrozzeria ma con la sospensione anteriore a pezzi.

Per i due provenzali non c'è neppure il tempo di tornare sul percorso per avvertire dell'imprevista insidia Therier e Vial pariti da Peira Cava sessanta secondi dopo con 125 chiodi («in effetti — spiegherà più tardi Therier — volevamo una chiodatura più robusta ma all'assistenza dell'Alpine c'era un po' troppa confusione per farsi capire»). Il normanno ripete incredibilmente il «numero» dei colleghi e la 310 atterra a pochi centimetri dalla 110 col muso e le sospensioni distrutte.

moso Burzet dove è in programma la seconda prova. Il trasferimento (tirato) mette k.o. il motore della spider di Darniche che si ferma poco prima del controllo orario di Castellane per la rottura della pompa dell'olio. Quando la carovana arriva a Burzet (ed è ormai mattino) la corsa trova la sua pennellata di giallo. Secondo quel vandalismo contestatario che era prerogativa del Criterium delle Cevennes i soliti ignoti gentiluomini hanno cospirato la strada di chiodi. Buon per tutti che ne fanno subito le spese le macchine dei ricognitori (numerossimi e non solo per le squadre ufficiali in questo Montecarlo) e della stessa gendarmeria francese, così gli organizzatori decidono uno stop di oltre un'ora e riescono a ripulire il percorso. Finalmente si riparte anche se lo spirito dei primi a salire non è ovviamente dei migliori... Va all'assalto Nicolas, ormai solo superstite della squadra Alpine, che vince la sua prima speciale in questo rally davanti a Munari che a sua volta precede Alen e Mikkola. Un po' sotto il suo (ottimo) standard Ambrogetti che fa un dritto e non va oltre il 19. tempo.

Dopo il Burzet qualche ora di riposo prima di affrontare la seconda

che non terminano neppure Christa Hermann-Heuser con la Datsun. E' Nicolas a ripetersi staccando di due secondi il Drago che sta ripetendo la corsa tatticamente perfetta di Sanremo. Malgrado il terzo posto Mikkola si vede ormai incalzato assai da vicino da Nicolas. Il marsigliense si ripete nel ruolo di più veloce anche nei 26 chilometri di Saint Bonnet le Froid dove guadagna 10" nei confronti di Munari, 18" su Alen e 26" su Mikkola a questo punto quarto in classifica.

Da Saint Jean-en-Royans, quinta speciale, la notizia che solleva il morale dei francesi: Nicolas ha fatto poker rosicchiando 9" a Munari, 49" a Mikkola e 50" ad Alen per cui l'Alpine agguanta il secondo posto nella provvisoria. Munari è davanti con un vantaggio di 3'34", Alen terzo con un ritardo, su Nicolas, di 27". Al Drago comunque basta pigiare un po' di più per chiarire a tutti le possibilità sue e della Stratos. Lo fa nei 37 chilometri da St. Barthelemy a St. Michel-les-Portes dove infligge 23" a Nicolas autore del secondo tempo davanti a Alen e Mikkola. Fulvio Bacchelli, sempre quinto, punta chiaramente a conservare la posizione bene attento a non commettere errori sulla neve e sul ghiaccio per lui abbastanza nuovi.

due passi da Gap anche se i furgoni dell'assistenza della Regie continuano a macinare strada per Piot, sesto in classifica e primo di gr. 2 con la R 17 e per Henry quinto con la sola berline privata che resiste in zona di punteggio mondiale. Nei 13 km. della P.S. è Alen il più veloce con un tempo di 6" inferiore a quello di Mikkola e di 26" a quello di Munari.

Alla fine del percorso comune mancano sette ore nelle quali sono previste ancora due prove speciali. La classifica a questo punto è la seguente: 1. Munari, 2. Alen a 4'03", 3. Mikkola a 5'02", 4. Bacchelli a 9'21", 5. Henry a 13'26", 6. Piot a 17'46", 7. Frequelin a 23'59", 8. Dorche (BMW gr. 1) a 28'22", 9. Ambrogetti a 28'27", 10. Rouget a 29'33".

Proprio il duello fra «Ambrogio» e Dorche resta fra le cose più interessanti da seguire. Alle assistenze i consigli per il rosso sono tutti di lasciar perdere, che la gara è ancora lunga, che nell'ultima notte ci sarà la prova sulla terra da ripetere tre volte... Il campione italiano gr. 3 del 1973 fa cenno di sì a tutti ma poi la tentazione è forte. E difatti dopo la penultima prova i due sono appaiati ed al traguardo di Monaco l'ottavo sarà Ambrogetti con 4" di vantaggio sul monegasco.

Al Col di Pontis (8 km) tris Fiat in testa con Mikkola, Alen e Bacchelli nell'ordine e Munari quarto a 42" dal biondo Hannu. In realtà il Drago è stato il solo del quartetto a montare gomme con 300 chiodi mentre in Fiat hanno preferito adottare i racing. « Per non correre rischi » confermano alla Lancia. Non cambia il tema tattico della gara e continuano i ritiri: devono abbandonare anche Gardavot-« Ynad » (Alpine) che nelle prime battute erano stati i maggiori avversari di Rouget in gruppo tre e Vallini-Ghidini con l'Alfasud.

Continuano anche le emozioni. Jacques Henry arriva lungo nella prova di Lantosque e tocca un muro con il parafrangente anteriore di destra danneggiando la carrozzeria e la sospensione. Riesce a finire comunque la prova (sia pure con un ritardo di tre minuti sui migliori: « Mikkola, Munari e Alen, Bacchelli nel-

che Fiat scelgono per questa prova gli MS Pirelli mentre gran parte dei francesi, poco o nulla abituati a correre sulla terra, preferiscono aggiungere qualche chiodo che in caso di « imbarcate » un po' eccessive può servire a non andare a muri. Mikkola e Alen scatenano la battaglia anche se è più battaglia fra loro che contro l'irraggiungibile Munari che in quasi 24 chilometri perde solo 27" su Hannu e 6" su Markku. Ambrogetti con la Fulvia si prende un bel vantaggio su Dorche che comincia ad avere dei guai e perde oltre sette minuti ed il nono posto in classifica a vantaggio di Rouget. Un posto lo perde anche Henry, superato da Piot malgrado una prestazione (settimo tempo con una macchina assettata decisamente più per l'asfalto che lo sterrato) onorevole. Si ritira Carlsson al quale capita l'irripetibile disavventura di bucare ben quattro

na sulla terra. Verso Peille, all'ultima assistenza Lancia prima della speciale Ambrogetti arriva nero. Ha grossi problemi alla balestra superiore che si è sfiancata per cui il parafrangente di sinistra tocca quasi continuamente il pneumatico. Impossibile (per il tempo ed anche perché il pezzo non c'è) la sostituzione, cercano di preparare qualcosa in vista del successivo passaggio consigliandogli di fare il... turista soprattutto sulla terra. In realtà Ambrogetti tiene un buon ritmo e conclude con il settimo tempo, preceduto da quelli che già lo precedono in classifica. La prova è comunque dominata da Mikkola che rosicchia altri 19" ad Alen ed un minuto e sette a Munari.

La fisionomia della gara non muta. Al Turini il Drago torna ad allargare il vantaggio sul tandem Fiat (guadagna 47" a Mikkola e 58" ad Alen) ormai perfettamente ap-

Mikkola intanto ha scavalcato Alen vincendo alla grande la prova (18'48" contro i 19'12" del compagno, i 19'32" di Piot ed i 19'56" di Munari) fatale al pilota del Jolli Terza salita al Turini e terza discesa verso la Bollene. La situazione meteorologica non è cambiata dai primi passaggi ed il ghiaccio è rimasto delimitato a pochi chilometri in alto. Munari ottiene il quarto successo personale della notte davanti ad Henry.

E un successo di misura, calcolato anche in base ai tempi intermedi che in vetta al Turini sono stati presi ai piloti della Fiat e comunicati subito a Mannucci! Molto tranquilla la situazione nei vari gruppi. Sparito così presto Carlsson che prometteva battaglia (malgrado il distacco) con Piot, il « figliol prodigo » della Regie non ha nessuna difficoltà a fare il vuoto in gruppo due anche se onora la sua

al calo del MARKKU



In posizione critica questa BMW partecipante al Rally per « Chevrons »



Alen-Kiwimaki, terzi con la Fiat-Abarth. Eccoli sull'affollato Col Turini

l'ordine) e buon per lui che nella mezz'ora di neutralizzazione con parco-assistenza prima del traguardo ha a disposizione tutti o quasi i meccanici dell'Alpine. Si sfiora la tragedia pochi metri dopo la fine della p.s.: Rouget arriva al controllo-stop con le ruote inchiodate dopo una decina di metri in queste condizioni la Porsche Carrera sbatte contro una macchina in sosta ed urta due spettatori.

A Monaco si contano i rimasti in gara. Sono 43 equipaggi in tutto.

« Se deve esser un rally all'insegna della farsa organizzativa — sembrano pensare all'automobile club Monaco — ebbene lo sia fino in fondo ». E così con una decisione assurda confermano che per il percorso complementare le partenze verranno date per ordine progressivo di numero e non in base alla classifica provvisoria. Inutile sperare che una decisione tanto illogica venga rovesciata nelle trentadue ore di sosta nel principato. Il più danneggiato sembra ancora essere Ambrogetti che riparte ventovesimo! Primo appuntamento con i tratti cronometrati al Col di Braus per la p.s. con buona percentuale di sterrato che in quanto a durezza e buche non ha nulla da invidiare a quello del Gouta, anzi... Sia Lancia

volte per cui arriva alla fine della speciale sui cerchi.

Al Turini la (prima) rivincita di Munari che senza folleggiare aumenta il suo vantaggio di 40" su Mikkola che a sua volta riduce lo svantaggio da Alen di altri 5". Un passo avanti lo fa anche Ambrogetti che scavalca Frequelin ormai sufficientemente al sicuro in gruppo uno da permettersi di alleggerire il piede per puntare soprattutto al traguardo finale. Da notare una differenza nelle gommature fra i tre spider Fiat e la Stratos che verrà mantenuta anche nei giri successivi: Munari ha i supersport bollo bianco con diversi chiodini, Alen, Mikkola e Bacchelli (che sembra essere lì solo a rispettare le direttive di non scendere in lotta... fratricida) hanno i CN 36 con 200 chiodi piccoli. Verso il Turini intanto si fermano altri equipaggi: la stanchezza gioca un ruolo determinante come sempre nella notte finale del Montecarlo per cui le codate si spremano.

Alla Couillole Alen argina la rimonta del compagno di squadra Mikkola (ambidue hanno i CN 36) nei suoi confronti e vince la prova sia pure con soli 3". Saggiamente Munari (coi supersport bollo verde) è terzo e Bacchelli quarto. Si ritor-

paiano. Dal secondo Turini ne esce molto bene anche Henry, secondo tempo assoluto, che riesce a superare Piot (quinto tempo) in classifica. Munari fa subito il bis alla seconda Couillole dove (come nel giro prima) Alen è di un soffio più veloce di Mikkola.

Alla fine del rally manca un giro: circa duecento chilometri e tre prove speciali. Il vantaggio di Munari è superiore ai quattro minuti nei confronti di Alen e Mikkola e di circa 18' su Bacchelli.

A Peille l'ultimo contatto con la terra. Munari è tranquillo alla sua assistenza e la Stratos non ha grandi problemi: una stretta alla protezione, una controllata generale che Noviello e gli altri meccanici fanno in pochi minuti e può iniziare la prova. C'è più lavoro quattro chilometri più avanti all'assistenza Fiat dove Alen arriva col collettore di Scaricor otto. Glielo saldano lavorando tutto il tempo a disposizione. Ambrogetti, sempre settimo, continua con la Fulvia sempre più « seduta » dietro. Ovvio che tiri avanti e... speri. Se ha resistito il giro prima in fondo può tenere anche adesso il coupé accaefte. Invece non tiene. Proprio nella prova di Peille si rompe un giunto ed è la fine per Ambrogetti e Torriani.

posizione con tempi molto buoni. In gruppo tre a Rouget è sufficiente amministrare il vantaggio senza correre rischi e lo stesso vale per Frequelin in gruppo uno che evita ormai ogni rischio. E difatti nelle nove prove il tempo migliore fra le turismo di serie lo realizza solo una volta contro le quattro di Dongues-Thouluc (Alfa GTV) e « Tchine »-Gandolfo.

L'ultimo brivido è per il secondo posto. Alla partenza della speciale per la Couillole Mikkola precede Alen di 43". Sia Mikkola che Alen cercano il tempone. Finiscono molto vicini nel settore, con Alen più rapido di 2" ma comunque terzo in classifica dietro a Mikkola. Munari non entra nella disputa e ottiene il quarto tempo (dietro a Piot) staccato da Alen di 30" ed altrettanto fa Bacchelli, il solo in fondo ad avere rispettato gli ordini di scuderia in modo completo.

La disavventura finale, mentre per Munari e Mannucci c'è festa grande (ma non l'apoteosi del 1972) sul porto di Monaco, è per un equipaggio italiano, Berruto-Mambritto che sono coinvolti in un incidente stradale alle porte del Principato e riescono ad arrivare per miracolo.

Guido Rancati

Le «SPECIALI» in sintesi

PERCORSO COMUNE

P.S. 1 - PEIRA CAVA - TURINI (km 6,2)
1. Munari (Stratos) in 5'21"; 2. Henry (Alpine) a 3"; 3. Kullang (Opel) a 20"; 4. Ambrogetti (HF 1600) e Huberty (BMW) a 25".

P.S. 2 - BURZET (km 45)

1. Nicolas (Alpine A 110) in 31'04"; 2. Munari a 12"; 3. Alen (Fiat Abarth 124) a 18"; 4. Mikkola (Fiat Abarth 124) a 23"; 5. Rohrl (Opel Ascona) 31'43".

P.S. 3 - St. PIERREVILLE (km 33)

1. Nicolas in 24'00"; 2. Munari a 2"; 3. Mikkola a 23"; 4. Alen a 34"; 5. Bacchelli (Fiat Abarth 124) a 1'22".

P.S. 4 - St. BONNET LE FROID (km 26)

1. Nicolas in 17'56"; 2. Munari a 10"; 3. Alen a 20"; 4. Mikkola a 26"; 5. Bacchelli a 1'17".

P.S. 5 - St. JEAN EN ROYANS - LA CIME DU MAS (km 38)

1. Nicolas in 27'10"; 2. Munari a 9"; 3. Mikkola a 49"; 4. Alen a 50"; 5. Bacchelli a 1'17".

P.S. 6 - St. BARTHELEMY - St. MICHEL LES PORTES (km 37,5)

1. Munari in 30'15"; 2. Nicolas a 23"; 3. Alen a 38"; 4. Mikkola a 40"; 5. Dulcy (Porsche) a 47".

P.S. 7 - SAVINE (km 13)

1. Alen in 9'45"; 2. Mikkola a 6"; 3. Munari a 26"; 4. Bacchelli a 39"; 5. Henry a 40".

P.S. 8 - COL DE PONTIS (km 8)

1. Mikkola in 9'21"; 2. Alen a 2"; 3. Bacchelli a 21"; 4. Munari a 42"; 5. Henry a 48".

P.S. 9 - LANTOSQUE - LA CABANETTE (km 20)

1. Mikkola in 16'42"; 2. Munari e Alen a 4"; 4. Bacchelli a 31"; 5. Carlsson a 35".

PERCORSO COMPLEMENTARE

P.S. 1 - COL DE BRAUS (km 24)

1. Mikkola in 22'04"; 2. Alen a 21"; 3. Munari a 27"; 4. Piot (R 17) a 1'15"; 5. Bacchelli a 1'19".

P.S. 2 - TURINI (km 22,300)

1. Munari in 19'46"; 2. Mikkola a 40"; 3. Alen a 45"; 4. Bacchelli a 1'04"; 5. Piot a 1'12".

P.S. 3 - COL DE LA CUILLOLLE (km 22,750)

1. Alen in 17'16"; 2. Mikkola a 3"; 3. Munari a 12"; 4. Bacchelli a 43"; 5. Henry a 1'14".

P.S. 4 - COL DE BRAUS (km 20,150)

1. Mikkola in 18'53"; 2. Alen a 19"; 3. Munari a 1'07"; 4. Piot a 1'18"; 5. Henry a 1'41".

P.S. 5 - TURINI (km 22,300)

1. Munari in 16'56"; 2. Alen a 6"; 3. Mikkola a 10"; 4. Henry a 1'10"; 5. Bacchelli a 1'34".

P.S. 7 - COL DE BRAUS (km 20,150)

1. Mikkola in 18'48"; 2. Alen a 24"; 3. Piot a 44"; 4. Munari a 1'08"; 5. Henry a 2'02".

P.S. 8 - TURINI (km 22,300)

1. Munari in 19'48"; 2. Henry a 13"; 3. Piot a 27"; 4. Mikkola a 32"; 5. Alen a 55".

P.S. 9 - COL DE LA CUILLOLLE (km 22,750)

1. Alen in 17'10"; 2. Mikkola a 2"; 3. Piot a 12"; 4. Munari a 30"; 5. Henry a 35".

• Non tutto è bianco-verde nel team LANCIA. A parte i furgoncini più anziani e prossimi alla... pensione che sono rimasti rossi anche la bisarca ha mantenuto (per ora) il bianco-rosso e le scritte Lancia-Marlboro.

• Si è visto Cesar Torres, il simpatico e bravissimo organizzatore del Rally del Portogallo, quest'anno quarta prova del mondiale Marche (23-27 aprile). Ha confermato la nuova denominazione, Rally del Portogallo appunto, in sostituzione del TAP Rally. La compagnia aerea di bandiera infatti non ha voluto più patrocinare in esclusiva la gara per motivi d'ordine economico. Torres, che è cresciuto nella scala gerarchica della gente che conta nello sport automobilistico nazionale, ha convinto i produttori di vino «Porto», garantendosi così l'intero budget. Cesar Torres ha sottoposto il nuovo tracciato del «suo» rally a Lele Pinto, ultimo vincitore in Fiat 124 Abarth, e ne ha avuto parere favorevole. Anche a Sandro Munari l'edizione '75, con un giro finale come a Montecarlo e a Sanremo, è piaciuta. «Ci tengo molto — ha detto — a vincere in Portogallo. E' un rally che mi è sfuggito malamente nel '72 e che vorrei tanto che figurasse nel mio "palmares"».

MONTECARLO - A chi chiedeva spiegazioni sull'incidente verificatosi al termine della P.S. Lantosque-La Cabanette (due persone infortunate, vetture danneggiate, tanta paura e tanto panico), gli organizzatori hanno risposto: «Non c'era nulla da fare: è il rischio di coloro che corrono e seguono i rallies». Non hanno mica detto che forse era il caso di anticipare di qualche centinaio di metri la fine-prova, in modo da non costringere i piloti a frenare sul ghiaccio troppo sotto lo stop. Per tutte le vetture lo spazio di arresto si raddoppiava, a cominciare dalla

Gli investiti

Stratos di Munari. Ma nessuno dei commissari e dei poliziotti si adoperava affinché venisse segnalato in tempo utile di rallentare.

Così, quando è sopraggiunta «sparata» la Porsche Carrera di Rouget-Chonez è successo... Caporetto. Di traverso, ha investito due persone e rovinato due macchine in sosta: Rouget prima di rendersi conto di quanto era successo alla sua Car-

ra (si era quasi aperta la ruota anteriore destra), ha voluto scusarsi con gli sfortunati spettatori. Con la collaborazione di Leo Garin (del «Chez Filippo» di Entreves), abbiamo provveduto ad avvisare tempestivamente del rischio l'Ambrogetti e il Torriani (ai quali Radio Montecarlo ha attribuito erroneamente la paternità dell'incidente). Prima di lasciare La Cabanette un'Opel Ascona slittava sul ghiaccio e per poco non investiva (nuovamente) uno dei due infortunati che i poliziotti avevano adagiato, su un pellicciotto, proprio ai bordi della stradina maledetta.



L'apripista

• BERNARD DARNICHE, velocista dell'Alpine per quattro anni e attualmente moschettiere di Francia nella Fiat-rally, è stato l'unico pilota che dopo il ritiro nel «comune» sia stato egualmente ammesso al percorso complementare, poco

«E' stata un'esperienza in più per la macchina e per me. Mi era stato ordinato di non fare i tempi, ma solo di ricavare preziose indicazioni. E' una vettura eccezionale. Di 200 kg meno pesante della 124 Abarth è dotata di un assetto straordinario, la X-1/9 va indubbiamente più veloce dello spider e contro la Stratos ha delle «chances» sul misto-veloce. Nei confronti delle Alpine invece è accreditata

sono più numerose le gare aperte al gr. 5. Parteciperò (oltre ai rallies mondiali Portogallo, Marocco, Acropoli, Sanremo e Corsica con la 124 Abarth) anche al Tour de France e al Giro d'Italia con la X-1/9».

Fin qui Darniche con le parole. Con i fatti è andata in maniera meno brillante. Quando sta per lasciare il lungomare di Montecarlo un pistone capriccioso mette k.o. il motore della X-1/9.



importa se fuori gara. Il 33enne transalpino di Bordeaux ha fatto da «apripista» con il prototipo X-1/9 due litri quattro valvole. All'Holiday Inn, l'albergo dove è stata «bagnata» l'affermazione della squadra Fiat nel «Monte», Darniche ci ha detto:

di una maggiore velocità di crociera, nulla perdendo sul misto. Il terreno ideale della X-1/9 è lo sterrato, dove la felice ripartizione dei pesi la rende assai maneggevole. Nei programmi della Fiat-Rally, io sono destinato all'ulteriore messa a punto della vettura, soprattutto in Francia dove



MONACO - Era cominciato bene Monte più vero per Ambrogetti e Torriani. Nella classifica dopo il percorso di selezione (rifatta lunedì mattina dagli organizzatori) avevano guadagnato una posizione passando al 14. posto d

● Fra i ricognitori ingaggiati per l'occasione dalla Fiat c'era anche PINO PICA. Il velocista ha messo insieme un vero show nei giorni di corsa: prima ha tamponato (verso Molini) Verini poi è uscito di strada per evitare un secondo tamponamento al neo campione d'Italia, infine ha «sportellato» Macaluso in un tornante giù dal Turini dopo la prima prova del tratto comune. Intanto, per il 31 gennaio è annunciata la riunione della CSAF, per decidere sulla strategia futura del gruppo Fiat, in velocità come nei rallies.

L'anti austerità e gli scarti

● Radio Nizza sabato mattina ce l'aveva con Sandro Munari. Nella presentazione di un servizio sul vincitore del Montecarlo, lo speaker aveva letto: «Munari su Castrò a bien gagne le Monte-Carlo». Dunque Munari è stato criticato perché in ogni sua dichiarazione non mancava di contestare gli organizzatori per un rally così lungo, dispendioso e a tratti pure inutile.

«Ma come — di rimando Radio Nizza — parla proprio lui che si poteva permettere un'assistenza di almeno venti meccanici che in questo momento di austerità non era il caso di scomodare». Ma la difesa d'ufficio dell'emittente non regge: primo perché l'assistenza della Stratos n. 14 era limitata a sette unità (quante ne erano riservate alle Stratos di Pinto e Andruet); secondo perché il Munari ha sempre protestato non a titolo personale, ma a nome e per conto dei privati che hanno dovuto sacrificarsi per spendere il meno



● Senza particolari exploit le POLSKI FIAT hanno fornito una prestazione complessivamente onorevole. Certo avrebbero potuto far meglio se i polacchi avessero avuto a disposizione una maggior scelta di pneumatici. Coi (pochi) mezzi di assistenza a disposizione invece hanno dovuto scegliere quasi sempre soluzioni di gommature intermedie.

● Nell'ultima notte, la Stratos di Munari e Mannucci ha regolato la sua marcia sull'andatura delle Fiat 124 Abarth. A metà percorso di due delle tre prove speciali (ripetute tre volte) Mario Mannucci alzava lo sguardo dalle note per leggere su un cartello l'indicazione, in secondi, del vantaggio o del ritardo sulla più veloce delle 124 Abarth. Sul Col des Banquettes, la Stratos-Alitalia transitata +5", rallentava per perdere la prova con -27"; nella seconda era -18" ed alla fine -67"; nella terza -45", prima di chiudere in -68". Sul Turini Munari e Mannucci sempre in vantaggio: +18" a metà percorso e 40" al termine.

Sulla Couillole non era stato predisposto alcun cartello per i ridotti scarti possibili tra i più veloci. Munari perdeva la prima con -12" e la terza con -30" (s'inscriveva davanti a lui pure Piot), mentre nella seconda s'imponeva con +6". Naturalmente la Fiat 124 Abarth sul cui tempo parziale veniva calcolato il ritardo o l'anticipo sulla Stratos era a turno quella di Mikkola e quella di Alen. Ma alla fine, mutando l'ordine degli addendi la somma non è cambiata.

● Fulvio Bacchelli come Leo Cella. Il 24enne pilota triestino, rivelazione (nonostante il «guinzaglio» di Russo, Silecchia e Macaluso) del Montecarlo, sebbene fosse alla sua prima esperienza, è il pilota italiano meglio piazzato nella storia del «Monte». Alla pari di Leo Cella, quarto con la Lancia nel '67, Escluso per motivi di... forza maggiore Sandro Munari (vincitore nel '72 e '75), soltanto altri due piloti di casa nostra ancora in attività figurano nei primi dieci del «rally»: Sergio Barbasio (Lancia) sesto nel '72 e Lello Pinto (Fiat) ottavo nel '72 e settimo nel '73.

Il brindisi

● All'«Hacienda» di Tolone, come tre anni fa, raduno conviviale per festeggiare il successo-Lancia. Al levar delle mense, hanno preso la parola un po' tutti, con le buone e con le cattive. E' intervenuto anche il collega Giampiero Gabotto, capufficio stampa dell'Alitalia, il quale ha sottolineato la prima vittoria della Lancia-Alitalia e lieti auspici del gemellaggio HF-AZ.

«Fa piacere vedere finalmente sulle macchine campioni del mondo un binomio tutto italiano», ha concluso. C'è chi ha intravisto un riferimento augurale all'Alitalia campione del mondo delle compagnie aeree. Al momento dello champagne si sono presentati quelli dell'Alpine-Renault (che cenavano nello stesso ristorante), Jean-Pierre Nicolas, spiritoso come sempre, ha intonato — maestri del coro il d.s. Cheinisse e il p.r. Poisson — un ritornello assai sportivo: «La Lancia — a gagné Monte-Carlo — avec sa petite Stratos...».

Applauditissimi, gli «alpinisti» si sono augurati di sedere il prossimo anno, la stessa sera, ai tavoli occupati in quell'occasione dalla Lancia!

● Lo sciovinismo della stampa francese, peraltro assai contenuto in quest'edizione di vacche magre, si è riproposto in due sole circostanze nella «permanence» del Rally. Quando Jean-Pierre Nicolas con l'Alpine ha battuto Munari nella seconda prova speciale del percorso comune e quando Jean-Luc Thierier si è fermato (?) per prestare soccorso al compagno di squadra Ragnotti, uscito di strada. Sul primo episodio c'è poco da dire: è la storia della rana che vuole gonfiarsi come un rospo; sul secondo, Ragnotti a Radio Montecarlo ha detto che il Thierier era uscito di strada per fatti suoi.

● MARKKU ALEN ha rafforzato la sua amicizia (e la sua stima) verso Fulvio Bacchelli dopo questo Montecarlo. Alla fine del rally così lo ha invitato ad un soggiorno in Finlandia che il triestino dovrebbe sfruttare per fare un grosso allenamento alla guida sulla neve e sul ghiaccio.

Le cifre

● Delle 112 vetture partite per il Rally '75 ben 17 erano di marca Fiat (senza contare la Lancia Beta di Ballestrieri che utilizza un motore Fiat ed è un modello del gruppo automobilistico torinese). Era ben rappresentata la produzione multinazionale della Fiat: quattro 124 Abarth ufficiali e tre private (di queste, due sono arrivate fino in fondo); una 124 Murat di 1288 cc. prodotta in Turchia (19. assoluta); una Lada 1500 S di 1451 cc. prodotta in URSS (53. dopo il percorso di selezione); una 128 Rally gr. 1 (45. quando mancava una P.S. alla conclusione del percorso comune); una X-1/9 di 1290 cc. (41. allo scadere del «comune»); sei 125 Polski ufficiali gr. 2 di 1608 prodotte in Polonia (due delle quali classificate 12. e 16.).

Da segnalare che erano state iscritte, ma non sono partite, una 124 Abarth gr. 3 n. 81, una SEAT 124/1430 gr. 2 n. 136 prodotta in Spagna e una Zastava 128/1100 gr. 1 n. 42 (un numero basso perché affidata ad Jovica Polikovic) prodotta in Jugoslavia. Da Varsavia era pure partita, fuori gara naturalmente, una Fiat 126 «prototipo» guidata dal noto Sobieslav Zasada: una passerella pubblicitaria, in attesa che la vettura-Fiat venga prodotta in Polonia.



anti a Rouget. Non è stato comunque solo errore ad essere corretto ripetto alla prima stesura. Ad esempio è stato l'inserimento al 65. posto di allini-Ghidini (Alfasud) in un primo tempo inclusi fra i ritirati.

Nelle gomme più che nei motori le novità

La lunga marcia li ha calmati

MONTECARLO - Con il suo incredibilmente lungo avvicinamento, il Rally di Montecarlo sembra aver invitato le Case automobilistiche, ufficialmente impegnate, ad usare molta prudenza. Poche quindi le novità di grosso rilievo e nella maggioranza dei casi tutte in funzione di non mettere a dura prova gli organi meccanici nei quasi quattromila chilometri prima di iniziare la gara vera e propria.

Durante tutte le ricognizioni la neve non è stata praticamente notata, questo fatto, però, anziché stuzzicare una decisa ricerca di asperata potenza ha invece fatto temere ai tecnici un peggioramento delle condizioni atmosferiche proprio nei giorni di gara e tutti i propulsori montati, così come le soluzioni al cambio, sono state estremamente prudenti.

La Lancia ad esempio aveva tutte e tre le sue vetture con il motore sei cilindri a due valvole (254 CV) con una coppia ulteriormente abbassata tanto che la vettura poteva già considerarsi in tiro a soli 2500 giri al minuto favorita anche dal

con successo, pastiglie più tenere della Ferodo, dietro.

Poche le novità di rilievo anche sugli spider Fiat (oramai supercollaudati ed in attesa di passare la mano all'X-1/9). I motori erano tutti quattro valvole (195 CV per 910 kg) e tutte le vetture adottavano la soluzione a quattro ammortizzatori. Di interessante e di nuovo c'era comunque un convogliatore di aria calda (ideato da Colucci) in grado di evitare la formazione di ghiaccio sui carburatori. Due resistenze elettriche sono poi state fissate al lunotto posteriore per mantenere la visibilità posteriore.

Anche sugli spider sono stati montati per l'avvicinamento sedili reclinabili così come dei rapporti lunghi al ponte (9/40) sostituiti poi a Gap con una soluzione intermedia (8/39) che permetteva in gara circa 160 km all'ora in quinta.

Impossibilitata a montare per ragioni di spazio (attualmente) il motore da 16 valvole sulla 310, all'Alpine ci si è limitati a ripresentare le solite vetture con le soluzioni già collaudate (la 110) o sperimentali (la 310). La berlinetta nuovo tipo di Therier comunque aveva qualche piccola differenza rispetto alla gemella di Warmbold, ma lo stretto riserbo mostrato dai meccanici, particolarmente reticenti al riguardo, fa pensare che non tutto fosse perfettamente regolare, anche se certamente si tratta di piccole modifiche che debbono aprire la strada all'alloggiamento del nuovo motore 16 valvole che tante preoccupazioni sta dando alla Régie per la sua facilità di rotture all'albero motore.

Diverse invece le soluzioni adottate dalle Opel: quelle tedesche dell'Euro Handlerteam avevano il motore Irmscher a carburatori (192 CV), cambio ZF a cinque marce e anteriormente freni a disco autoventilanti; quella del Dealer-Hollande di Larss Carlsson invece aveva un cambio a quattro marce (più comodo da cambiare in caso di guasti, come è successo prima di Burzet grazie all'impegno della scuderia Vimont-Vicary) un motore più potente, ma sempre a carburatori (200 CV) e freni autoventilanti anche posteriormente.

Le novità più grosse sono venute allora nel campo dei pneumatici dove, dopo una certa supremazia della Michelin, è tornata la Pirelli ad avere il sopravvento. I piloti francesi infatti lamentavano grossi problemi per l'inadattabilità delle nuove RC1 e RV1 già sperimentate al Press-On-Regardless con discreto successo, e sono ricorsi di continuo ai soli PB5 e TB5 limitando a pochi tratti l'uso del nuovissimo FG4 dal disegno terribilmente uguale al famoso MS 35 della Pirelli.

Si è poi assistito all'imperativo dell'Alpine di far adottare ad Henry, legato da un contratto con la Kleber, gomme Michelin non appena questi si è trovato ad essere il meglio piazzato in classifica generale, mentre addirittura dentro ai furgoni dell'assistenza ufficiale c'erano, seminascolte, coperture stradali della Firestone indicatissime per fondi stradali con asfalti ruvidi.

Tornando alla Pirelli, la novità più grossa è stata, oltre la versione chiodata del Supersport radiale per la Stratos (gomme di questo tipo non sono state approntate in tempo anche per le Fiat) l'apparizione del nuovissimo e rivoluzionario SM «5c» (SM sta per supermetallico, mentre MS per fango e neve) dalla miscela superaderente, battistrada stretto e chiodatura asimmetrica del tipo Grip-o-matic. Questa chiodatura permette di avere la parte interna della gomma chiodatissima e capace quindi di garantire aderenza sul ghiaccio, e la parte esterna senza chiodi per assicurare aderenza laterale in caso di fondo privo di ghiaccio.

C. C.

● Logicamente deluso Darniche per il suo ritiro ha una voglia di rifarsi grossa così. «Non voglio più scendere di macchina — diceva al brindisi della Fiat nel dopo-corsa — voglio correre il più spesso possibile in tutte le Ronde impegnative per contribuire a portare l'X1/9 ad un livello altissimo. La macchina mi piace: è più leggera, più potente e meglio costruita dell'Alpine ed i risultati lo dimostreranno». Con ogni probabilità avrà il «proto» al Neige et Glace dove ci sarà anche Larrousse ma con una inedita R 17 dotata per la prima volta del motore a 16 valvole.

Il «colpo» dell'ALFA

(dalla gioia di FREQUELIN al battesimo della G.T. 2)

SPECIALE AUTOSPRINT

MONACO - Guy Frequelin, ventinove anni e un fisico massiccio da lottatore, all'arrivo era raggiante.

Come Munari, forse di più, la sua gioia andava oltre il successo — pur notevolissimo — del Gruppo Uno.

Spiega: «Dal 1972 vivo per le corse, prima con la barchetta GRAC poi con la sfortunata monoposto Veglia, e lo scorso anno con la BBM nella Coppa SIMCA due litri. Adesso mi sono trovato senza nessun ingaggio con la necessità di cercare una guida per la stagione in corso. Per questo ho noleggiato la GTV che Vincent aveva alle Cévennes ed ho puntato tutto sul Rally di Montecarlo. Se l'Alfa rientra nei rallies — mi sono detto — e se io riesco a fare qualche cosa di buono, magari un contratto riesco ad ottenerlo».

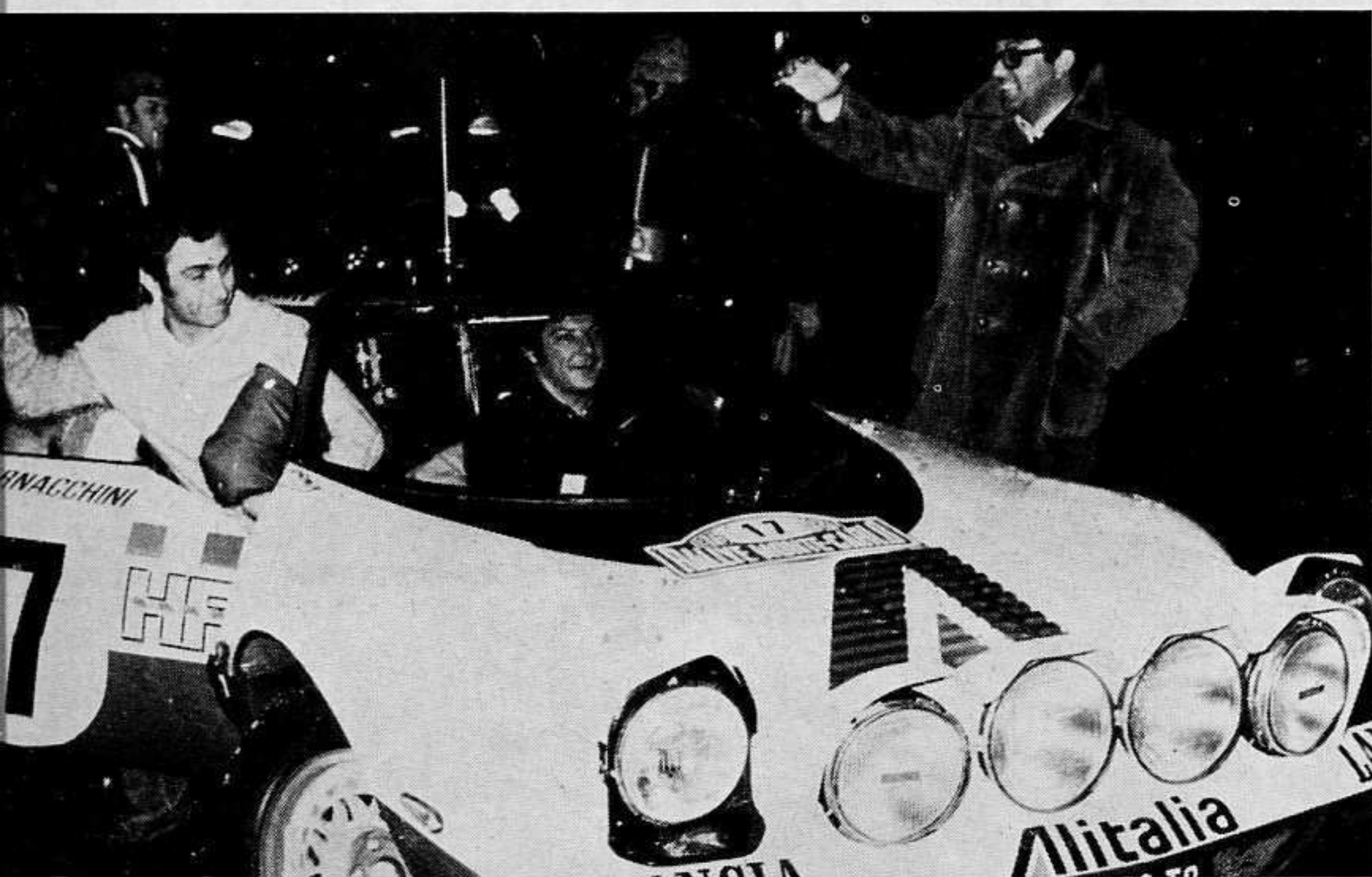
Il gioco (anche d'azzardo) pare essergli riuscito. Già al «Monte» la Sofar ovvero l'Alfa francese gli ha dato una buona assistenza e la stessa Autodelta ha mandato giù un paio di furgoni per seguirlo. Nel percorso di selezione ed in quello comune ha dato spettacolo. Con la GTV ha fatto cose incredibili soprattutto dove la macchina sembrava la meno adatta. Poi nella notte finale ha vissuto di rendita.

«Dovevo farlo capire? Certo mi sarebbe piaciuto continuare a «metterci il piede», ma non potevo assolutamente compromettere tutta la gara per inseguire qualche altro successo parziale».

Del resto la sua carriera vanta già diversi exploit notevoli. Nel 1972 si è laureato Campione di Francia della Montagna fra i prototipi; nel 1973 con una Porsche Carrera ha ottenuto due vittorie stradali al Tour de France dove la concorrenza si chiamava Stratos e Ligier. Lo scorso anno, infine, col decimo posto al Tour de Corse ha dato all'Alfa Romeo (con l'Alfetta berlina Gruppo Due) il solo punto mondiale dell'anno.

Il radar «bravo»

● Mentre Ballestrieri ed Andruet lavorano sodo nell'entroterra sanremese (anche con test comparativi sulle prove appena sfruttate dal rally di Montecarlo) per accelerare la messa a punto dell'Alfetta coupé omologata in gr. 2 dal 1. gennaio, l'ALFA ROMEO ha spedito con un muletto Dall'Ava in Spagna per preparare il radar del Costa Brava. A proposito della prova spagnola dell'euroconduttori mentre la presenza della Lancia (si parlava di una Stratos per Pinto ed una Beta per Pregliasco) è data come improbabile la Fiat ha confermato due spider per Verini-Rossetti e Bacchelli-Scabini. Per il Safari, invece la presenza Lancia è confermata con una Stratos per Munari e una Beta coupé per Mehta.



L'avv. Aleffi saluta, al passaggio in Trieste, Pinto e Ballestrieri con la Stratos HF. Sotto, Warmbold fermo con la Alpine 310 a Molini di Triora



Il «supersport» merita il turbo

● La PIRELLI (che nei rallies si appresta a diventare la Goodyear della velocità) ha inaugurato con un bel successo il pneumatico «supersport», un radiale a cintura metallica. Sulle strade del Montecarlo è stata così collaudata severamente la sua affidabilità contribuendo, nella sua parte, all'affermazione della Stratos. Questa copertura (dimensioni: 195/50-VR 15" per le ruote anteriori e 230-275/40-VR 15" per le posteriori) sono state adottate dalla Porsche che monterà sui modelli Carrera-Turbo. Nelle sue più recenti escursioni semiufficiali nei rallies, la marca di Stoccarda ha sempre utilizzato pneumatici Pirelli. E' quindi un riconoscimento importante quello accordato, alla fabbrica milanese, dalla Porsche che nel settore della velocità avverte gli stessi problemi che assillano talvolta i costruttori di Formula uno.

fatto che la versione usata era la più alleggerita (950 kg, protezioni comprese). Di rilievo l'adozione dei nuovi cerchi componibili Speedline dell'ESAP che si alternano ai già noti Campagnolo. Essendo da 15 pollici avevano il vantaggio di alzare un poco la vettura da terra (fondamentale nella prova del Col de Braus) e di pesare di meno facilitando anche il trasporto grazie alla loro possibilità di passare indifferente da gomme strettissime (come gli MS da neve) ai supersport racing. Di nuovo anche la carenatura in plastica che racchiudeva tutti i fari supplementari, carenatura che però dovrà venire modificata ed abbassata per non togliere troppa visibilità anteriore.

Per l'avvicinamento, oltre a rapporti da 200 all'ora in quinta, sono stati montati dei nuovi sedili non più della Ferrero, ma prodotti da Bordigari a Torino, sedili che avevano la prerogativa di essere reclinabili. In ultimo, per evitare frenate troppo brusche all'avantreno, estremamente pericolose sulla neve, sono state provate,

SANREMO - Mentre a pochi chilometri di distanza il Rally di Montecarlo viveva le sue ultime ore, il fatto sembrava non interessare minimamente quelli dell'Alfa Romeo che da qualche giorno sono sulle strade dell'entroterra ligure per la messa a punto in tutto segreto della nuova «bomba» rallystica: l'Alfetta GT Gr. 2. Un pugno di meccanici e tecnici col direttore sportivo Corbari si trasferiscono alternativamente sull'asfalto del Langan o sulla terra (anche innevata) di Vignai, pronti ad assecondare le richieste di Ballestrieri e, da venerdì, anche di Andruet.

L'Alfetta GT (recentemente omologata anche in G.1 con l'autobloccante e due serie di rapporti sia al ponte che al cambio) viene continuamente strapazzata nella ricerca



Andruet e Ballestrieri a colloquio con il d.s. dell'Autodelta, Corbari



Jean-Claude Andruet al primo contatto con l'Alfetta coupé gruppo 2 che userà in Spagna, al Rally Costa Brava, tornando in coppia con «Biche»



Guy Frequelin, in coppia con Delferrier, con la Alfa Romeo GTV con la quale ha vinto il gruppo 1, classificandosi anche all'ottavo posto assoluto

del migliore assetto. Si tratta di una vettura nuovissima, ma l'impressione è già che si trovi in uno stato competitivo più avanzato della berlina che ha corso il finale di stagione. Anche il coupé ha i vistosi parafrangenti e i cerchi autoventilanti che tanto impressionarono nella prima uscita a S. Martino di Castrozza e pure i freni del prototipo sono già stati omologati tra le tantissime modifiche che appaiono nella voluminosa fiche della vettura.

Si provano anche le coperture (Dunlop o Pirelli) ed i piloti non nascondono una certa soddisfazione che sembra soprattutto imprevedibile: la macchina gira e gira forte ed i cronometri lasciano correre la fantasia anche se i tempi stringono e la Costa Brava, il rally valido per il campionato europeo, è già alle porte.

A Gerona due saranno infatti le Al-

fetta GT al via, una per Ballestrieri-Mannini e l'altra per Andruet-«Biche» che torneranno così assieme dopo la parentesi del Montecarlo. Non sarà certo un debutto facile perché la già di per sé valida concorrenza locale verrà rinforzata dalla Porsche di Haldi (vincitore l'anno passato) e dalla presenza di due spider Abarth per Verini e Bacchelli, mentre la Stratos di Pinto e la Beta di Pregliasco potrebbero essere iscritte all'ultima ora.

Il debutto italiano dovrebbe avvenire invece in Sicilia, a metà marzo, con tre vetture per Ballestrieri, Dall'Ava e Svizzero. L'Alfa, come già anticipato da AUTOSPRINT, parteciperà a tutto il campionato europeo e pure al campionato italiano, ma non è improbabile che sia presente pure, nel corso dell'anno, ad alcune prove del campionato mondiale.

Nelle stradine del Principato hanno fatto capolino anche Vetture - Domani

Il raggio «GAMMA»

MONTECARLO - Stratos e Fiat su e giù per le strade di montagna alle spalle di Montecarlo a contendersi un rally disertato anche dai suoi amici più abituali: la neve e il ghiaccio. Uno spettacolo tutto italiano, attento ad una coreografia quasi programmata che solo il ritiro, nelle prime fasi, di Pinto ed Andruet avevano sconvolto. E la folla del Turini con l'entusiasmo di sempre, quasi convinta di assistere ad una lotta all'ultimo coltello.

Ma la lotta non c'è stata. Nulla da fare contro la Stratos e l'acquiescenza Fiat. In fondo i veri motivi di interesse di questo «Montecarlo» erano in città. Motivi ben nascosti che solo saltuariamente uscivano allo scoperto. Come giovedì pomeriggio quando, nella vertiginosa discesa verso il Mirabeau una vettura quattro porte cinque posti, esteticamente un incrocio tra la Flavia e la Beta, tentava di dissimularsi tra le imponenti Rolls-Royce che nella cittadina francese rappresentano uno sfondo obbligato.

Si trattava della nuova «Gamma». Il modello Lancia di cilindrata medio-superiore (circa 2300 centimetri cubici) che dovrebbe essere commercializzato nella seconda parte dell'anno, era in gita premio grazie all'interessamento di Sandro Munari, il più entusiasta sostenitore di questa macchina. L'apparizione di Montecarlo (e le spiegazioni fornite da un «anonimo informato») consentono finalmente di vedere un raggio di luce sul futuro della produzione Lancia.

Accantonato il modello di piccola cilindrata (motore 128 con nuova testa a camere di scoppio emisferiche ed alimentazione a flusso incrociato), posticipata la presentazione della «grossa» (motore di derivazione Fiat 130, 3000 centimetri cubici, in pratica il propulsore che equipaggiava la «030» al Giro d'Italia) è andato avanti il progetto nato per ultimo, quello della «Gamma». La meccanica (almeno per quello che riguarda il motore) è di derivazione Flavia. Quattro cilindri boxer, quindi, con testate ridisegnate. In pratica si avrà un albero a camme in testa per ogni bancata con camere di scoppio emisferiche. Ridisegnato anche l'albero motore per consentire un aumento della corsa di nove millimetri (alesaggio per corsa 89 x 89 per un totale di 2298 cc).

Le altre caratteristiche ricalcano quelle già adottate sulla «Beta». Trazione anteriore, cambio a cinque rapporti. La carrozzeria (derivata da quella del prototipo che Pininfarina aveva realizzato per la BMC) ricorda quella della Beta.

La HPE (High Performance Estate), invece, a Montecarlo non c'era, ma di questa macchina si è parlato molto. Si tratta di un coupé-giardinetta (derivato dalla Beta coupé) costruito sulla falsariga di quanto aveva fatto la Volvo con il modello 1800 ES. Sarà un caso, ma la sua impostazione risale proprio alla comparsa delle prime voci (rilanciate da «Autosprint») circa un presunto accordo con la marca svedese.

* C'è di più, a quanto sembra la «contrattazione tecnica» della HPE è stata portata avanti direttamente da Umberto Agnelli che in questa vettura crede e che ritiene la naturale evoluzione (favorita anche dalle esigenze contrastanti di questi tempi, non più risolvibili per ragioni economiche con l'utilizzazione di due vetture diverse per uso specializzato) della vettura sportiva.

Ora Umberto Agnelli se ne è andato ma

il progetto continua. Anzi i tempi di progettazione (la HPE è ormai pronta) sono stati accelerati. A Borgo San Paolo appare spesso (sia pure mascherata con sovrastrutture in lamiera nella parte posteriore). Segno che, tutto sommato, l'«abbandono» di Umberto Agnelli non è sintomo di preoccupante disinteresse per la sua sorte ma piuttosto la manifestazione più evidente di un accentramento programmatico di cui la scomparsa (come individualità) dell'Autobianchi fa parte.

Ed anche il secondo prodotto di questo nuovo «corso» centralizzato era pure lui presente a Montecarlo. C'è voluto l'abbandono per rottura del motore di Bernard Darniche per farla venire fuori. Ma la sua apparizione è stata prevalentemente notturna (ed al contrario della Gamma) è stata impegnata proprio sulle strade della corsa. Si trattava del prototipo definitivo della X-1/20 (presentazione fine febbraio, primi di marzo) camuffato da X-1/9 con il quale il francese ha svolto, nell'ultima notte di gara, il duplice compito di apripista e di collaudatore.

Anche per quello che riguarda il mo-

Più "cattivi" gli italiani

MONTECARLO - Pioggia di penalizzazioni per i concorrenti colpevoli di infrazioni al Codice della strada. Chissà come mai fra i «cattivi» cinque equipaggi italiani ed un solo francese (Andruet-Jouanny) ma su macchina italiana. Queste le penalità: ad Andruet 50" ed a Bacchelli 100" (entrambi per eccesso di velocità, la differenza è dovuta alla maggior percentuale oltre il limite di Bacchelli), 300" a Barbuti, Barbanti e Suni per non aver rispettato uno stop e altri 300 a Vallini per essere passato ad un semaforo col rosso. Gli altri, tutti gli altri non hanno mai commesso un'infrazione...

dello Fiat ci sono stati dei ripensamenti. Dal progetto iniziale che prevedeva una vettura interamente nuova si è ripiegato su una versione con cilindrata portata a due litri della popolare X-1/9. In questo modo si riducono notevolmente i costi di produzione ed il successo incontrato dal piccolo spider sul mercato americano fa pensare che l'operazione dovrebbe essere coronata da successo. Il motore di più elevata cilindrata (di derivazione 132, ottenuto con l'aumento della corsa da 80 ad 86 millimetri) consentirà di adeguarsi più facilmente alle severe norme «antipollution» (che in un prossimo futuro, stando ad una dichiarazione del presidente Ford, potrebbero essere attenuate a causa della crisi petrolifera).

Della X-1/20 originale rimane così solo il prototipo «030» portato in gara da Giorgio Pianta. Il modello sembra definitivamente accantonato (anche dal punto di vista sportivo). Dopo l'unificazione Autobianchi-Fiat è certo che proprio alla Lancia verrà affidata la produzione dello spider maggiorato. Una decisione che dovrebbe eliminare ogni dubbio sulla «spartizione» dell'attività sportiva tra Lancia e Fiat.

m. c.