

Il momento-chiave del RALLY Montecarlo permette di spiegare anche il segreto di un grande mattatore

Probabilmente il suo momento chiave il 43. Rally di Montecarlo l'ha proprio vissuto nella discesa verso Chateauvieux allorché il verglas ha tradito le due Lancia Stratos di Andruet e di Pinto. Su quella pietra sporgente che ha frantumato le speranze anche ambiziose di questi due campioni non si è fermato (per un soffio — secondo alcuni —, per un miracolo — secondo altri) anche Munari che sembra se la sia cavata con un impercettibile segnetto sulla carrozzeria a testimonianza di quanto il rischio corso dal team torinese sia stato grosso.

« Non è stato un miracolo » — ha commentato Mannucci « E' che quello è il classico pelo del Drago! ».

Ma che cosa sarà mai questo pelo del « Drago » che tutti danno per scontato nel mondo-rally? Possibile che tutti, anche i suoi più affermati avversari, si tolgano il cappello parlando di lui quasi che si abbia a che fare con un qualche cosa di superiore?

« Il pelo del drago » ci diceva Ballestrieri « è quella cosa per cui nessun pilota con qualche ambizione, ed io mi tengo fuori perché di ambizioni non ne ho mai avute, può resistere più di un paio di anni in squadra con lui. »

Sandro è troppo forte e rischia di schiacciarti, di soffocarti, di darti per dirla all'Andruet, dei colpi morali. Capita ad esempio che in una certa gara lui si prepari poco o per motivi di salute o per motivi di tempo; così i suoi compagni di squadra, che invece conoscono metro per metro la strada, possono fare dei tempi pari a lui o anche migliori. Ecco, questo rischia di essere fatale perché la volta successiva, quando lui ha provato di più o è in migliori condizioni fisiche, finisce per darti un minuto a prova con buona pace di tutti i sogni coltivati fino a quel momento ».

« E' una cosa sensitiva » è invece il parere di Audetto, direttore sportivo della Lancia-Alitalia « acquistata solo minimamente con l'esperienza, una cosa con cui uno ci nasce, come uno diventa un grande artista senza per questo aver dovuto frequentare l'Accademia. »

Munari ha un dono di natura, fa tutte le cose con estrema faci-

lità, è un geniale del volante. Io che ci ho corso assieme posso garantire che con lui ogni cosa sembra la più ovvia del mondo, anche scendere sulla neve con un precipizio al fianco. Sandro, insomma, è un ispirato, la naturalezza fatta pilota d'auto da corsa. »

No, non credo proprio che il pelo del drago sia dovuto al mestiere, sommai è la sua grande intelligenza tattica che gli proviene dall'esperienza a farlo giocare sempre al gatto col topo. E non è nemmeno questione di coraggio. Ballestrieri ad esempio è probabilmente più coraggioso nel senso che in certe curve in discesa è capace di imporsi di tenere giù il piede in quinta marcia; in quella stessa occasione se Munari fa altrettanto è solo perché per lui scendere in quelle condizioni è normale, o perlomeno più normale che per altri. No, il coraggio non c'entra proprio! ».

Dunque Munari ha qualche cosa di più e adesso ha anche la macchina più forte. Logico quindi che il recente Montecarlo sia stato decisamente noioso con lui e Mannucci là davanti a passeggiare e gli altri dietro concentrati solo nel non farsi sfuggire l'attimo fuggente di una sua anche temporanea e casuale defillance. »

Ma sarebbe stato così anche se lo squadrone Alpine fosse stato lo stesso del 1972? C'è chi ne è certo, ma c'è anche chi, come Darniche, sottolinea che aver alle costole cinque berlinette scatenate come quelle di Andruet, Therier, Andersson, Nicolas e lo stesso Darniche avrebbe potuto significare ben un altro rally per la Lancia. »

Purtroppo paragoni di questo genere lasciano sempre il tempo che trovano e si potrebbe passare un'eternità a discuterne sopra. »

Quello che conta e che invece la Stratos ha dato sempre chiari segni di indiscussa superiorità oltreché di grande affidabilità. Il fatto che non abbia mai lamentato problemi pur mantenendo sempre a debita distanza due Fiat in mano a due campionissimi come i finlandesi Mikkola e Alen, ne è la prova più chiara. »

A voler essere ingrati si po-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 19

il pelo del DRAGO



CONTINUAZIONE DA PAG. 16

trebbe dire che non si sa ancora bene quale possa essere il suo rendimento in rallies nordici, ma in questo caso il prossimo Rally di Svezia potrà dare una risposta essendo una Stratos iscritta ufficialmente per Waldegaard.

Comunque sia, l'accoppiata Munari-Stratos non si può assolutamente discutere tantopiù che negli ultimi sei rallies mondiali ha colto ben tre successi assoluti ed un terzo posto al RAC. Un qualche cosa di favoloso che ci riporta ancora al pelo del Drago di cui si diceva sopra.

«Quel pelo del Drago che potrei anche essere io» come ha detto al telefono Arnaldo Cavallari «perché Sandro, che da madre natura ha avuto la fortuna di essere potenzialmente grandissimo, ha anche avuto la buona sorte di iniziare subito al fianco di un pilota molto esperto che non si è tirato indietro, ma che, anzi, gli ha messo tutto il suo bagaglio di esperienza personale a disposizione, uno che gli ha insegnato ad unire al suo io naturale lo stile e la raffinatezza di guida.

Forse, se anche Pinto avesse avuto questa possibilità, adesso potrebbe essere come lui perché maestro non nasce nessuno».

A questo punto non ci sembra il caso di continuare con i pareri, ognuno dei quali ha il suo fondo di verità. Basti sapere che vincere due Rally di Montecarlo, una Targa Florio, un Tour de France, un Tour de Corse, un Rally di Sanremo, un titolo europeo conduttori, cinque Rallies di S. Martino di Castrozza e via di questo passo, non è poi tanto difficile; basta avere il «classico» pelo del Drago.

c. c.

SPICCIOLI del «dopo»

● Fra gli spettatori sulla prova in terra dell'ultima notte del «Monte» si è visto GUY CHASSEUIL. Il francese dopo lo stop dell'attività stabilito dalla Porsche-Sonauto spera di avere un'Alfa, magari dalla francese Sofar.

● Colta al volo all'arrivo. Qualcuno domanda a DELFERRIER, il secondo dell'ottimo Freuquin sulla GTV, «Riposato bene stanotte?» «Ottimamente — risponde pronto l'interessato — alla stanza n. 40 del Grand Hotel Alfa Romeo».

● Lezioni (ripetute) di sportività da parte di LAURENT. Il pilota della Citroen GS alla prima speciale dell'ultima notte si è fermato per dare strada ad Henry senza ostacolo minimamente (altro risultato della sconcertante decisione di far partire tutti nell'ordine dato dal numero di gara) e più tardi nella nottata addirittura ha volutamente timbrato in ritardo al c.o. di Peille per non danneggiare sulla terra un altro concorrente. Il simpatico francese fra l'altro ha fatto tutta la corsa con a bordo una radio... stereo per sentire cosa succedeva nel mondo.

● Abbastanza casuale la partecipazione al Monte dei turchi SIPHAI. Erano venuti sulla Costa Azzurra invitati da Laurent per partecipare alla Ronde sul ghiaccio di Serre Chevalier. Visto che era stata annullata e che i coniugi erano da queste parti...

● La PORSCHE CARRERA TURBO verrà commercializzata in tutto il mondo gommata coi supersport radiali della Pirelli (disegno da bagnato) siglati 225/40 VR 15.



Nonostante il nuovo sponsor, Munari è fedele al suo classico cappellino Marlboro. Sotto, Fiorio ed il «Drago» premiati a Genova da Tabaton



Così MUNARI e FIORIO hanno rievocato a Genova il trionfo

Le 5 paure in 6000 km.

GENOVA - Il consueto omaggio che Genova automobilistica tributa ogni anno alla Lancia squadra-corse, si è svolto alcune sere or sono, orchestrato mirabilmente dalla contessina Cugia di Sant'Orsola, dal dott. Perenno e dalle Scuderie Grifone-Erg e HF Racing Club, alla Terrazza Martini. C'erano tutti: dal dott. Cesare Fiorio all'impareggiabile Audetto, dagli applauditissimi trionfatori di Montecarlo Munari e Mannucci, agli sperimentati Pinto e Bernacchini, al valido Nick Bianchi, ai generosi Sodano e Garzoglio (prossimi «sposi» se le voci di corridoio rispondono a verità), al bravo Pelganta e tanti, tanti altri.

L'occasione era troppo ghiotta per non scambiare quattro parole con gli eroi della serata e, cominciando da Cesare Fiorio, gli abbiamo chiesto se ritiene che la vittoria nel Campionato Mondiale e nel Rally di Montecarlo potranno avere un riflesso positivo sulle vendite della Lancia in Italia e all'estero.

«Nel '72, quando vincemmo il Montecarlo con la Fulvia coupé — ha precisato Fiorio — notammo un immediato aumento nella domanda di qual modello. Quella vittoria influì subito e molto, ma la crisi attuale è talmente drammatica che anche vittorie come queste non daranno frutti commerciali molto evidenti. Ma la vittoria è altrettanto importante sull'immagine della marca, perché serve a dimostrare che la Lancia non sa soltanto costruire macchine di lusso e di prestigio, ma anche vetture sportive nel segno di una tecnologia di avanguardia».

— Programmi immediati?

«Waldegaard e Lampinen (l'uno con

la Stratos, l'altro con la Beta) disputeranno il Rally di Svezia mentre Munari dopo un breve periodo di riposo andrà in Africa per provare il Safari».

— Limiterete la vostra attività ai rallies o farete qualche puntata anche in velocità, ad esempio nel campionato europeo granturismo?

«I rallies rappresentano il nostro programma di base — ci ha detto molto diplomaticamente Fiorio — ma non è detto che oltre al Giro di Francia e d'Italia non pensiamo di farci vivi anche nella velocità. Chissà che non ci vediamo ad Imola il 13 aprile p.v.».

«Non è stata una vittoria difficile come quella del '72 — ci ha detto Munari — ma faticosa per la lunghezza. Siamo sempre stati in testa e la vettura non ci ha mai creato il minimo problema».

— Possibile che nei seimila circa km. non abbiate mai avuto qualche contrarietà o qualche pizzico di paura.

«Sì: qualche paura e qualche contrarietà l'abbiamo avuta. Ad esempio le quattro ore di sonno fatteci saltare da un pignolo commissario di percorso a Valledlunga; un panino digerito male a Gap; i chiodi sparsi lungo il percorso della prova speciale del Bourzet e fortunatamente scoperti, prima della nostra partenza da Audetto nel corso della sua ricognizione; la scomparsa di un radioamatore che a metà della prova speciale di Pierreville avrebbe dovuto segnalarci gli intertempi, ed infine il cane che ci ha attraversato la strada ad un tornante dell'ultimo passaggio al Turini».

— Risponde a verità il tuo ritiro dalle

corse? Non potevamo fare a meno di chiedere al buon Mannucci.

«E' vero — ci ha precisato — che desidero limitare il tempo dedicato alle corse. Non è un ritiro, però; desidero soltanto avere un po' più tempo da trascorrere in famiglia per interessarmi delle mie attività».

Intanto si è avvicinato Audetto che conferma il pensiero di Mannucci.

— Ritieni che farete un nuovo «en plein» anche al Rally di Svezia?

«Impossibile. Il regolamento è troppo favorevole alle Saab. Pensa che per contrastare la Stratos sono ammessi solo 8 chiodi non più lunghi di 14 mm. per ogni cm. di circonferenza. Ma non è detto. Al Rally d'Inghilterra Munari ha dimostrato che con la Stratos si possono fare degli ottimi tempi anche senza chiodi ed io sono certo che Waldegaard che dal 10 dicembre sta allenandosi con la Stratos sarà perfettamente in grado di ottenere tempi di rilievo. Tieni inoltre presente che ci sarà anche una Beta sedici valvole con Lampinen e poi dimmi se non devo sperare di racimolare almeno qualche buon punticino per il mondiale».

— Hai letto quanto è stato detto dell'Alfetta GT. Ritieni possibile che possa rappresentare una minaccia?

«L'Alfa Romeo manca ancora di una specifica esperienza nei rallies che in questi ultimi anni hanno avuto una grande evoluzione, ma ha dalla sua l'esperienza di avere svolto una grande attività nel settore velocistico. Quindi in un breve volgere di tempo potrà diventare un brutto cliente».

Carlo Burlando



Anzitutto scopriamo le «SIGLE»

Nel tentativo di chiarire un poco le idee nel mare delle sigle che caratterizzano ogni tipo di copertura impiegata nei rallies, perlomeno dalle case italiane che si appoggiano alla Pirelli, vi diamo di seguito la spiegazione di ciascun simbolo che appare sui fianchi delle gomme con l'esclusione dei numeri che stanno ovviamente ad indicare il diametro del cerchio, l'altezza del fianco stesso e la larghezza del battistrada.

MS (Mud and Snow, fango e neve) tipo di pneumatico dal battistrada tassellato, tipico delle coperture invernali, e dal fianco robusto. Adatto su strade innevate o su fondi anche molto accidentati con possibilità di venire chiodato. A seconda della mescola si può usare o meno in caso di neve.

5c (500 chiodi) sigla che si affianca ai pneumatici **MS** per indicare l'esasperazione delle caratteristiche precedenti con la possibilità di sopportare una chiodatura fittissima (700 chiodi con la Stratos).

SM (Super Metallico) nuova sigla che indica l'ultima gomma, nata in casa Pirelli, dalla mescola superaderente.

CN (Cinturato) gomma da asfalto, anche a tratti dissestato, particolarmente scorrevole e poco affaticante nella guida. Con mescole adeguate può

venire anche chiodato in modo leggero. Nel tipo a mescola più tenera ha un'autonomia indicata di 80 km che si possono ridurre, in caso di guida esasperata, a soli 20 (vedi in Corsica).

P7 sigla provvisoria che indica i nuovissimi supersport radiali.

A fianco delle lettere, poi, subentrano dei bolli colorati che stanno ad indicare l'impiego e le mescole.

Nel primo caso si parla di bollo rosso o di bollo bianco a seconda che si tratti di gomme da bagnato o fango oppure gomme per fondi innevati.

Nel secondo caso (quello delle mescole) si ha per le gommature normali e non supersport il bollo giallo (vecchio tipo) o due bolli gialli affiancati (nuovo tipo) per fondi asciutti, e il bollo verde o due bolli verdi per fondi bagnati. Nel caso poi di coperture supersport radiali si hanno i bolli azzurri per la presenza di terra ed i bolli bianchi (che potrebbero però anche mancare) per il tipo chiodato. Questa divisione, che potremmo definire classica, ha poi ulteriori sfumature e si deve considerare limitata al solo Rally di Montecarlo perché entro breve termine non sono da escludere pneumatici ancora più aggiornati e capaci di creare variazioni nella simbologia.

Come ti scelgo le gomme da «MONTE»

Ad attendere lo spider Abarth 124 di Mikkola-Todt c'era, a St. Bonnet le Froid, (al via di una delle prove più ostiche di tutto il rally di Montecarlo) il meticolosissimo Henry Liddon che al fianco di Pescarolo aveva avuto il compito di fare la ricognizione della prova per l'equipaggio Fiat franco-finlandese.

Sulla busta, con le note corrette, che Liddon ha consegnato prontamente a Todt appariva scritto a chiare lettere «*Very difficult shoes*» (grossi problemi di calzature) ed allegato c'era un foglio con cui il meticolosissimo ricognitore aveva segnato il numero esatto delle curve innevate, di quelle asciutte, di quelle con ghiaccio e così via.

Comunicazione di questa situazione era stata passata all'assistenza ed una simile anche ai tecnici dei pneumatici della Pirelli. A questo punto occorre fare una scelta ed è proprio riguardo questa scelta (presa ad esempio, ma il problema esiste praticamente per tutte le prove) che vorremmo soffermarci un momento.

Nel caso di St. Bonnet le Froid, Liddon esprime chiaramente i suoi dubbi nonostante lo stesso Liddon sia uno dei più esperti e quotati co-driver in attività (negli ultimi anni ha vinto gare prestigiose, tra cui due RAC, con Makinen), immaginiamoci quindi cosa sarà successo alla Pirelli che senza dubbio è la casa con la gamma più ricca, più perfezionata e più attrezzata tra quelle che da sempre si sono dedicate ai rallies. Probabilmente si saranno limitati ad una scelta abbastanza di massima mettendo a disposizione della vettura (o delle vetture, ovviamente) un certo numero di tipi diversi di gommature, dalla stradale a quella da neve con differenti chiodature operando quindi una prima scelta solo riguardo le mescole.

A questo punto la «gatta da pelare» è passata nelle mani del direttore sportivo, che già deve preoccuparsi anche di dirigere tutte le

operazioni di assistenza e le eventuali riparazioni da fare. Due sono le possibilità: trasmettere le informazioni dei ricognitori e la gamma di gomme così come è stata messa a disposizione dalla casa di pneumatici, oppure, se ne ha le capacità o l'esperienza, operare già lui una ulteriore scelta limitando il numero delle coperture a disposizione del

proprie preferenze o le proprie abitudini di guida, la copertura preferita magari in disaccordo con i desideri del suo direttore sportivo. Ed anche qui possono sorgere grossi problemi perché a livello internazionale i piloti professionisti cambiano con una certa facilità le vetture su cui correre, macchine diverse con reazioni e prestazioni diverse

Come si può ben vedere è un problema tra i più seri tanto più che le gomme rivestono, con la specializzazione attuale, un'importanza determinante per ottenere prestazioni di rilievo e che alcune vetture, come gli spider Fiat o le Ford Escort (con motore anteriore e trazione posteriore), risentono in particolar modo delle conseguenze di gommature inadatte.

Ci spieghiamo allora facilmente come possano giustificarsi i ritardi della prova Peira Cava-Turini, quando sia le Alpine che le Fiat hanno montato gomme da asfalto (CN 36 la Fiat, TB5 della Michelin l'Alpine) mentre la Lancia ha messo gomme chiodate sotto la Stratos di Munari. In questa prova di soli sei chilometri (quattro di asfalto e quasi due con del verglas) Munari ha affibbiato 29" ad Alen, 28" a Mikkola e ben 1' a Nicolas, mentre nella prova successiva, il famoso Burzet di ben 45 chilometri (tutto innevato e quindi con scelta obbligata di pneumatici) addirittura Nicolas abbia ottenuto il miglior tempo staccando Munari di soli 2", Mikkola di 23" e Alen di 34". Ben povera cosa per una distanza più di sette volte maggiore.

Il punto ci sembra allora nel dover semplificare al massimo la varietà delle gomme, quello che ad esempio è accaduto nella F. 1 dove qualche tempo addietro si assisteva addirittura alle mescole speciali caratteristiche di ogni pilota mentre adesso tutto si è ridotto a due o tre tipi fondamentali, permettendo scelte meno angosciose e capaci soprattutto di lasciare sempre il dubbio di aver sbagliato; oltretutto sarebbero minori le occasioni di scagliarsi contro l'equipe in caso di errore perché, adesso come adesso ci sembra che con tanto ben di Dio è proprio più facile sbagliare che prenderci.

Carlo Cavicchi



Tra i fregi «eletti» della trionfatrice Stratos al «Montecarlo» c'era quello dell'additivo per olio «+ 1 Special». Sulla tuta, Munari sfoggiava inoltre quello del proprio lubrificante, dal suggestivo marchio oro e nero

pilota a pochi tipi che garantiscano affidabilità per gli scopi che lo stesso, che rappresenta in quel momento la casa automobilistica, si prefigge (gomme con pochi chiodi o addirittura prive se si vuole andare all'attacco, gomme molto prudenti se non si vuole correre nessun rischio per mantenere certe posizioni già acquisite).

Terzo ed ultimo anello della catena, il pilota cui (senza alcun dubbio ad ascoltare Liddon) spetterebbe il compito di decidere secondo le

e quindi (in base agli accordi commerciali di volta in volta stipulati) anche gomme di diversa marca, trovandosi così abbastanza imbarazzati nelle scelte per scarsa conoscenza dei vari tipi di «scarpe» da calzare.

Questo è ovviamente più facile che accada con case, come la Pirelli, che hanno una gamma molto vasta di coperture, coperture che nei giorni di prova possono essere state provate solo abbastanza sommariamente (ad esempio, come per il «Monte» per mancanza di neve).