



Che cosa ci lascia la **CORSICA**

Bernard Darniche, con un'incredibile giacca di velluto a fiorellini, inalbera il vaso di Sèvres ricevuto in premio per la sua vittoria al Tour de Corse



A destra, Jean-Pierre Nicolas, detto « Jumbo » (per le sue... dimensioni), discute con Darniche, al quale ha reso piuttosto dura la vita fino al termine

il rombo d'addio ALPINE

L'Alpine di Henry. Il modello A 110 ha dato in Corsica l'addio « ufficiale » alle gare

DALL'INVIATO

AJACCIO - Il risultato del Tour de Corse, con la vittoria della Lancia Stratos « clienti » di Bernard Darniche, ha dato una classifica logica e perfettamente accettabile, pur se le vicende della prima parte della gara, con la eliminazione delle due macchine ufficiali di Munari e Pinto, potevano far prevedere un sovvertimento dei pronostici ragionati. Tanto più che erano state completate dall'abbandono di due delle Renault Alpine ufficiali (o quasi) che apparivano più pericolose, quella di Therier e quella di Gerard Larrousse.

Tutto bene per la Lancia, come vi abbiamo detto nel resoconto a caldo della prova; tutto bene sotto ogni punto di vista, anche se ovviamente avrebbero preferito che Munari e Pinto potessero fare la loro gara regolare. Per il poco che la macchina col motore quattro valvole di Munari è stata in corsa, tuttavia, si è potuto vedere come le sue prestazioni siano state superlative, ed è bastato a far decidere l'adozione del « quattro valvole » sulle due Stratos ufficiali che parteciperanno al RAC. La macchina così dotata è adesso veramente a punto, e Munari ha sollecitato la decisione in questo senso, convinto che anche in Gran Bretagna sia molto meglio avere potenza in più.

Se gli onori sono per la Lancia, dopo il Tour de Corse, non dobbiamo tuttavia ignorare che questa edizione particolare della grande prova isolana deve essere ricordata per due altri avvenimenti importanti. Il primo è l'addio alle gare della gloriosissima berlina Alpine A 110, almeno come macchina per la squadra ufficiale Renault. Questa eccezionale vettura, che adesso va in pensione, è stata senza dubbio una delle più longeve tra le macchine vincenti, ed ha portato alla Renault una messe di successi che per ora è ineguagliabile. La berlina adesso scompare, e la squadra ufficiale della Renault utilizzerà d'ora in avanti la A 310, macchina più moderna e che ha l'enorme vantaggio (per la Renault) di rappresentare la produzione attuale, quindi di servire da concreto appoggio agli sforzi commerciali. Non si sa bene quali siano i programmi Renault per l'anno venturo, e si dice che essi saranno molto ridotti, per quanto riguarda



i rallies; probabile che l'attività stradale sia ridotta a qualche partecipazione in rare gare di grande rilievo, come Montecarlo, la Corsica, e con soltanto una macchina, che sarebbe affidata a Therier.

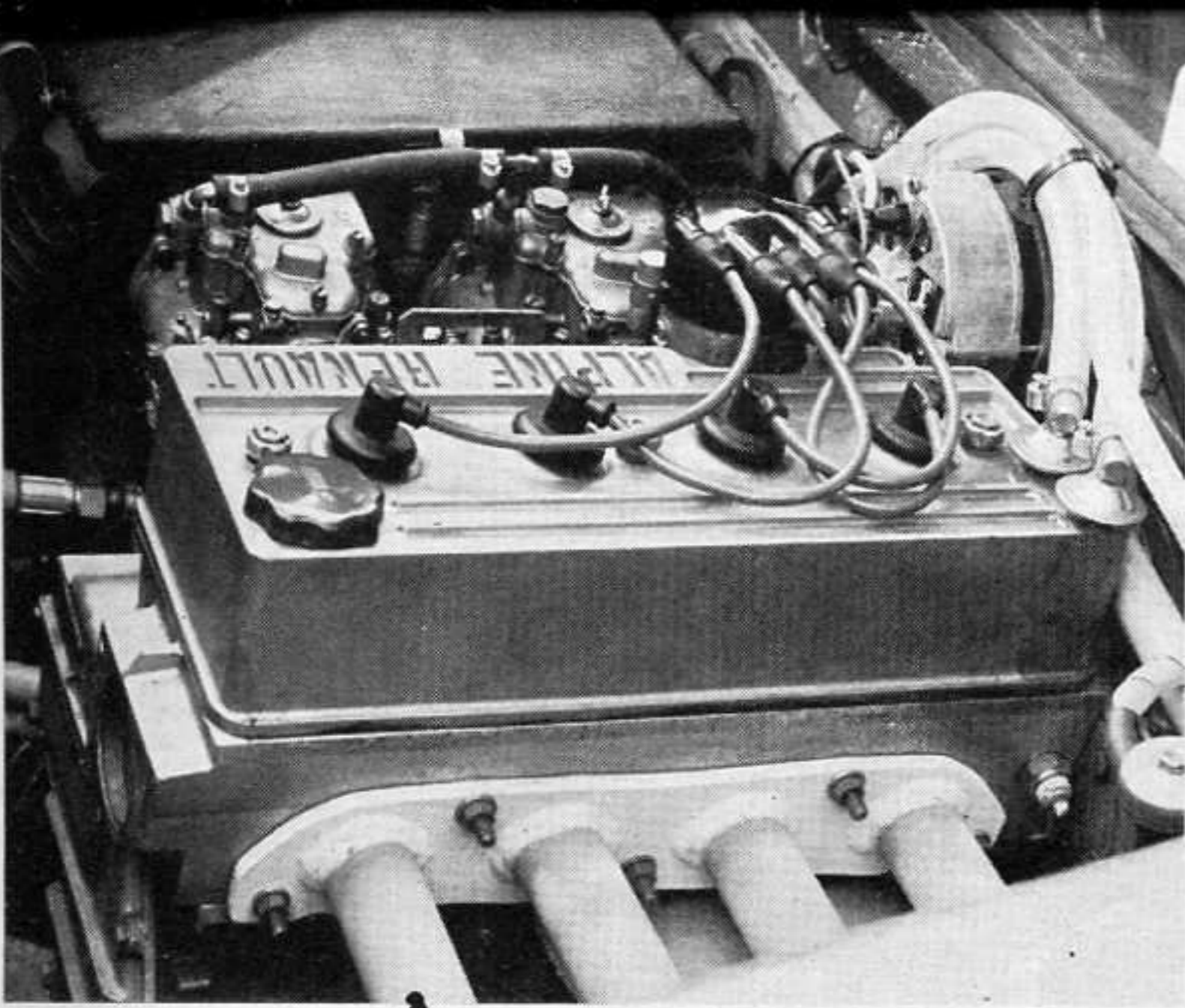
Quel che è certo è che la berlina A 110 ha concluso il suo ciclo, ed è stata la Corsica ad udire il canto d'addio, canto che è stato comunque squillante.

La prestazione di Nicolas, eccellente pilota capace di ogni prodezza, è servita a mantenere acceso l'interesse del Tour de Corse 1975 fino in fondo, dato che il mezzo minuto di distacco che c'era tra lui e la Stratos di Darniche era poca cosa, colmabile per un nonnulla. E così l'ultima gara della Alpine A 110 è stata la degna conclusione della carriera di questa macchina che ha avuto tanta parte nella storia dei rallies moderni.

Lo stesso Darniche, parlando della seconda parte

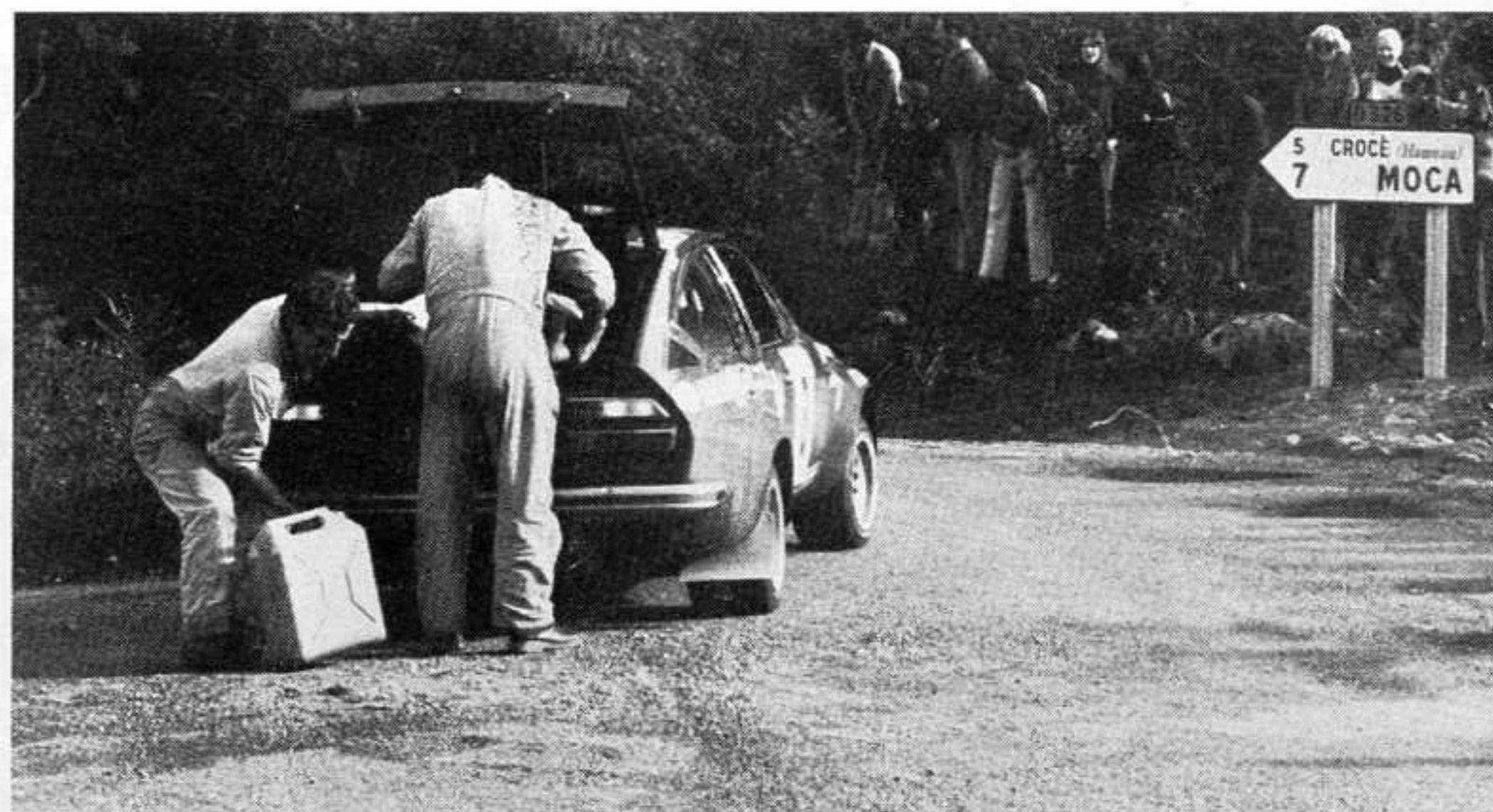
del Tour de Corse, e del suo duello con Nicolas, è stato esplicito: « Non ho mai avuto preoccupazioni, perché la mia macchina era perfetta. E quando ho deciso di attaccare a fondo, per aumentare il mio vantaggio, che ad un certo punto era soltanto di cinque secondi, ho potuto farlo. Però ho dovuto impegnarmi con tutte le mie risorse e quelle della macchina, soprattutto perché conosco bene "Jumbo" e so che anche lui è capace di fare cose eccellenti. Soprattutto so benissimo che "Jumbo" va sempre forte e non esce mai di strada. Sul Bavella, nella penultima prova, con la strada bagnata, sono riuscito a "prendergli" quasi mezzo minuto, e così dopo ho potuto controllare bene la situazione ».

Nell'omaggio implicito che Darniche fa a Nicolas ed all'Alpine A 110, si riassume l'opinione di tutti su questa macchina che adesso esce di scena.



Il motore 4 valvole che equipaggia adesso le Alpine 310

A destra, un rifornimento volante dell'Alfetta GT di Andruet dopo l'ultima prova speciale. Se non fosse stato per quel due timbri in anticipo...



il ruggito d'ambizione

ALFA

A sinistra, Andruet (e Jouanny) all'arrivo, quasi stupito dell'exploit Alfetta



Sopra, assieme a Fiorio, i due animatori ed artefici del Tour: Usciati e Leonardi. Dietro il presidente FFSA, Balestre. Sotto, la Stratos di Pinto



probabilità di finire, e comunque la possibilità di essere tra i primi. Invece lui ha saputo andare forte, e senza le stranissime penalizzazioni in cui è incorso (errore di calcolo del suo giovanissimo ed inesperto navigatore, con passaggio in anticipo ad un controllo) sarebbe stato tra i primi. Ad un certo punto, anzi, egli sarebbe stato in testa, sulla base dei tempi prove speciali, e si comprende come ciò avrebbe potuto avere effetti psicologici importanti.

Noi siamo convinti che comunque Andruet non avrebbe potuto sperare in posizione migliore di quella che occupa alla fine, ma quel che è certo è che l'Alfetta GT è stata molto forte, in questa gara. In altre parole si deve affermare che adesso, in qualche gara che abbia caratteristiche favorevoli, l'Alfa Romeo può puntare anche alla vittoria assoluta. I programmi del futuro immediato, poi, prevedono una versione molto potente di questa macchina, col motore 8 cilindri Montreal che dovrebbe dare sui 400 cavalli di potenza, persino troppi per la struttura della Alfetta GT attuale, il che dovrebbe essere di parecchio aiuto.

Se, poi, all'Alfa Romeo si decideranno davvero a mettere su strada quell'altro prototipo di macchina con motore posteriore centrale, otto cilindri tre litri, che pare venga pronto, potrebbe darsi che si abbia la nascita di un'altra... Stratos, cioè di una macchina imbattibile. Staremo a vedere. Quel che è certo è che dalla Corsica l'Alfetta GT torna con una prestazione di molto rilievo.

Tra le altre cose che attendevamo di vedere, in Corsica, c'era una Volkswagen Golf gruppo 2, iscritta da un equipaggio italiano, e della quale si dice che fosse molto seguita, se non dalla Casa madre, almeno dalla filiale italiana. L'abbiamo attesa, ma non è venuta. Il che tra l'altro ha ridotto la partecipazione italiana completa a due sole macchine, quelle ufficiali della Lancia. Un po' pochino, per una gara che dovrebbe essere molto interessante per gli italiani. Ma forse lo spauracchio delle difficoltà tanto descritte ha tenuto lontani i nostri piloti. Peccato.

Franco Lini

A proposito di Darniche e della sua Stratos siamo incorsi in un involontario errore, la settimana scorsa. La sua macchina è quella con la quale ha disputato il Tour de France, è quella che apparteneva a Bob Neyret della Aseptogyl e che è stata « presentata » a Chardonnet importatore della Lancia in Francia. Vi avevamo detto in settembre che questa macchina era stata preparata in Italia nella officina di Maglioli, a Biella, e che era stato l'intervento dei meccanici di Maglioli a rimediare alla « tosse » che aveva preso il motore, ed al blocco del cambio.

In Corsica la macchina è apparsa migliorata, rispetto al Tour, e si era creduto che fosse stata preparata direttamente dal reparto corse della Lancia a Torino. Invece anche stavolta era stato Maglioli a metterla a punto, ed abbiamo ora saputo, tra l'altro, che il potenziamento c'era davvero, dovuto ad una specifica preparazione del motore che disponeva di 254 cavalli, contro i 243 che aveva al Tour de France.

Il miglioramento è stato ottenuto da Maglioli con un accurato lavoro che ha comportato anche la costruzione di scarichi speciali. Se si tiene conto del fatto che il quattro valvole di Munari dispone di 285 cavalli, si vede come il lavoro dei biellesi sia stato ottimo. Tra l'altro pare che da Maglioli ci sia un motore due valvole che dispone di 270 cavalli...

La Stratos di Darniche era svantaggiata, rispetto a quelle ufficiali, per i freni più piccoli, ed è stata rallentata nella parte centrale della gara dal cedimento parziale delle molle della sospensione posteriore, che però è stato risolto durante una sosta per assistenza.

Il secondo avvenimento importante del Tour de Corse ce l'ha offerto l'Alfetta GT di Jean Claude Andruet. Ormai imbattibile nel gruppo 2, questa macchina ha compiuto progressi notevolissimi e pur tenendo conto delle circostanze molto particolari della Corsica, che Andruet conosce a fondo e che ha preparata in maniera straordinaria, si deve dire che in questa corsa l'Alfetta ha rappresentato la sorpresa per molta gente.

Alla vigilia nessuno concedeva ad Andruet molte



Nell'anno-bis Lancia una stagione-no non calcolata: quella di MUNARI

A sinistra, il rifornimento della Lancia Stratos di Munari a metà della lunga prima prova di velocità. Mannucci ha quattro dita fuori, vuole dire che servono 40 litri, e Parkes già afferra l'imbutto. Sulla destra, l'assistenza dell'Alfa Romeo

Nel tu per tu sfacciato

il DRAGO

si sfoga

La LANCIA è campione del mondo quasi senza Munari. La frase di per sé, sa di sacrilegio, eppure, specialmente se confrontiamo quest'annata a quella precedente, ci accorgiamo che c'è una bella differenza nell'apporto di punti iridati portati dal « Drago » alla Casa torinese.

Si sa, non sempre le cose vanno come si vorrebbe, ma l'ambiente è in subbuglio perchè all'idea di un Munari che per tre corse consecutive (comprendendo anche il Giro d'Italia) ha dei contrattempi, si ritira, esce di strada, non ci si abitua tanto facilmente.

Prendiamo quindi subito il... « Drago » per le corna e gli chiediamo: è vero che sei finito?

« Macchè finito, non sono mai stato così in forma. Semplicemente mi sono capitate delle disavventure che non dovevano capitare ».

Colpa dell'allenamento, hai corso poco quest'anno.

« No, non è vero neanche que-

sto. A Sanremo il mio ritiro non è certo dipeso dall'allenamento ed a quel punto ero nettamente in testa. Al Giro d'Italia idem come sopra ed al Tour de Corse ho

provato per venti giorni, mai tanto nemmeno in passato ».

Ma allora vuol proprio dire che è iniziata la serie nera?

« Speriamo di no. Qualche

guajo capita a tutti. In Corsica poi... ».

C'è chi ha detto che la colpa è stata di Mario (Mannucci) che ti ha sbagliato una chiamata.

« Credo che la Corsica, per quel che riguarda i copiloti, sia il test più severo. In effetti Mario era alle prese con diverse operazioni da svolgere contemporaneamente tra cui quella di controllare il tempo dato che il controllo era tiratissimo e forse solo noi ce l'avremmo fatta a restarci dentro. Così in una curva « media-più » che diventava « secca-secca » non ci siamo intesi sulla seconda chiamata ed è finita la corsa. Peccato, perchè già eravamo alla fine del controllo. E' strano perchè in tanti anni non era mai successo... ma se uno pensa che quel controllo si componeva di trentacinque pagine di note (scritte su quaderni grandi), che le curve sono una attaccata all'altra con la macchina che con gli slicks un po' s'inchioda e un poco pattina, con sobbalzi, accelerazioni e frenate continue, e che soprattutto doveva anche disappannare il vetro con uno



La Stratos di Pinto all'arrivo ad Ajaccio a metà corsa, dopo il trasferimento libero dipendente dalle manifestazioni assurde di ostilità al Tour



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie





Finito io? ce la vedremo...

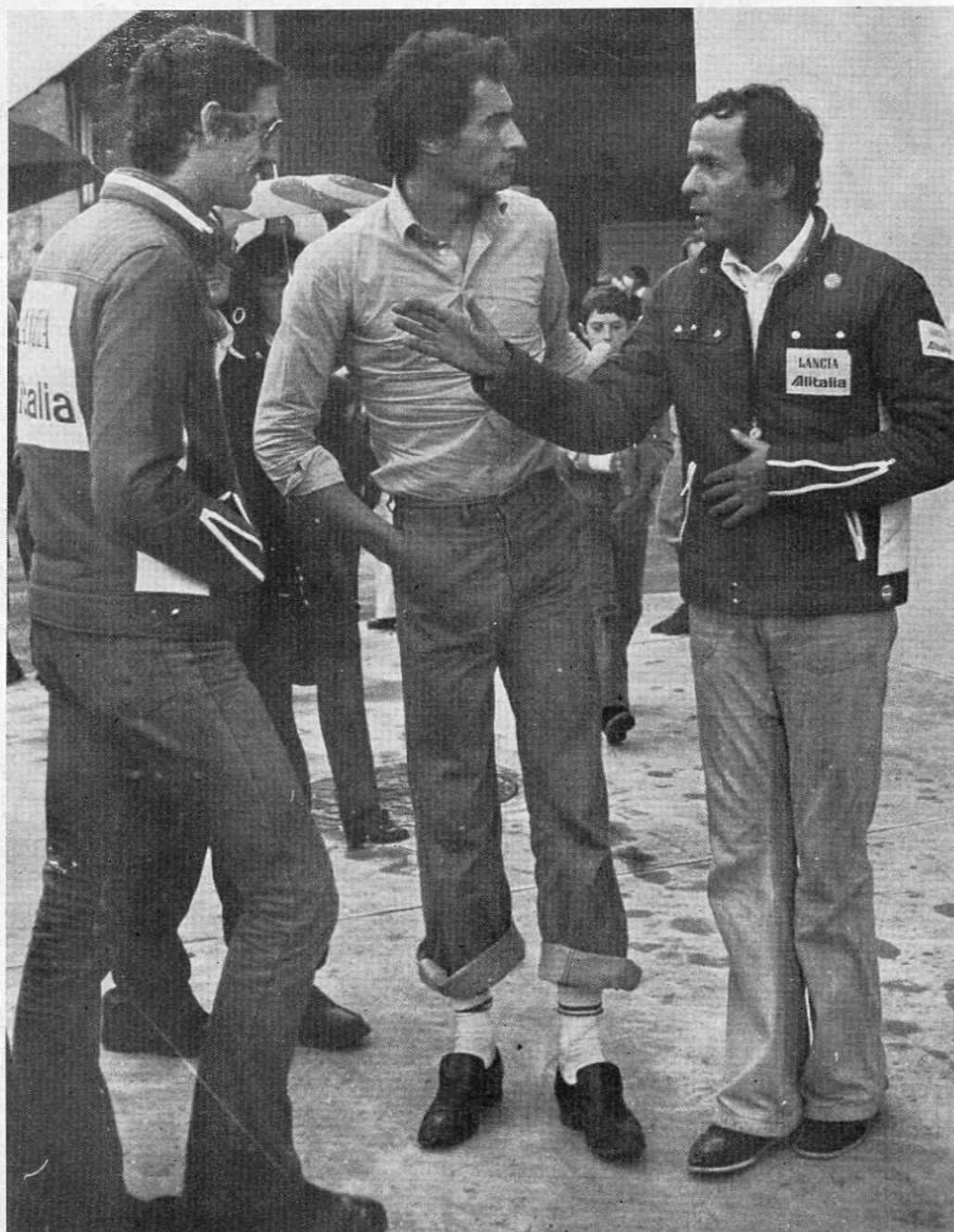
straccio... come si fa a dire che ha sbagliato?».

Alla Lancia stanno accadendo cose strane. Munari che non arriva più, direzione sportiva che commette errori non ben identificabili come al Giro o come la gomma di scorta al Sanremo. Non sarà da collegare tutto questo alla dipartita di Audetto verso la Ferrari?

«Beh, direi proprio di no, perchè fino all'Inghilterra Daniele sarà al suo posto. Certo che senza di lui sarà dura. E' veramente molto bravo. Avrà dei difetti come ne abbiamo tutti, ma il suo lavoro lo fa come pochi altri al mondo».

Già, l'Inghilterra. Lì almeno speriamo che la jella finisca. Sarebbe simpatico se ti riuscisse l'impresa di vincere dove in passato non sei mai riuscito (pur andandoci molto vicino).

«Non è detto che non ci si riesca anche se da quelle parti è sempre un terno al lotto in quanto senza note, il primo errore di valutazione lo si può pagar salato. La macchina comunque c'è ed al contrario dell'anno passato, quando siamo finiti terzi accontentandoci dei punti che ci davano la certezza del titolo mondiale, quest'anno possiamo fare una gara di attacco. Purtroppo qui si che manca un poco d'allenamento, quello che invece c'era l'anno scorso. Mi riferisco a quello di correre, per così dire, a vista. Nel '74 avevamo gareggiato poco meno di un mese prima in Canada dove si correva alla stessa maniera e avevamo vinto ed anche in America abbiamo corso su questa falsariga in quanto



La «troika» Lancia al Tour de Corse. Audetto è agli sgoccioli con il suo rapporto con la casa torinese, ma certamente non ha smesso di darsi da fare come sua abitudine. A sinistra, Silvio Maiga probabile suo sostituto

non c'era stato il tempo materiale di prepararci... Comunque sarà molto difficile perchè c'è tanta concorrenza «specializzata». Tutti i nordici infatti vanno tremendamente forte da quelle parti e certi si sono creati una fama sin spropositata. Infatti vorrei che venissero più spesso dalle nostre parti. E' molto comodo dire che si è dei grandi campioni e poi correre sempre sulle stesse strade, nelle stesse condizioni ambientali. Noi invece andiamo sempre nella tana del lupo. Montecarlo, Safari, Sanremo, Corsica. Eh no, non è per niente giusto fare paragoni... eppoi se ci si ferma subito tutti lì a dire: ecco, Munari si è ritirato, perchè?».

Forse perchè Munari è il più bravo di tutti, anche oggi. O no?

«Oggi o ieri non cambia niente. All'apice vero delle mie possibilità credo di non essere ancora arrivato, ma oggi non vado certamente più piano dell'anno scorso o del '73 quando ho vinto il titolo europeo. Come nel '72 quando ho vinto Montecarlo per la prima volta non è che andassi più veloce del '67 quando era solo un anno che correvo, anzi allora forse ero addirittura più veloce anche se meno esperto».

Correrai ancora con Mario nel '76?

«Certo perchè finchè lui non smette, e in questo caso vorrei che fosse lui a dirmelo e non leggerlo sui quotidiani, non ho motivo di cambiare. Poi prima o poi smetterò anch'io, no?»

Carlo Cavicchi