



La corsa dei tre grandi rivali del pilota HF spiegata dalle «ordinate» e dai punti in «ascisse»

di ENRICO BENZING

I rally d'oggi ci appassiona tanto anche perché ha un contenuto tecnico decisamente alto e perché, con i mezzi di cui si dispone, tutte le infinite gamme di variabilità dei terreni che si affrontano possono consentire numerose soluzioni, quindi l'affermarsi della preparazione e dell'intelligenza. Ed il «Montecarlo» di quest'anno è stato assai aderente a questa immagine, con piena soddisfazione di tutti, proprio perché sono finalmente arrivati, dopo anni di prove su terreni asciutti, quei forti mutamenti di condizioni che hanno fatto la sessantennale fama di questa corsa invernale.

Ecco, perciò, riaffermarsi nel modo più inequivocabile l'importanza del fattore terreno, proprio come tema per questo tipo di competizioni e come vincolo regolamentare. Ed ecco restituire interesse autentico al rally monegasco, che è sempre il più pubblicizzato, ma che negli ultimi anni era divenuto tecnicamente il meno valido, per aver ceduto a talune esasperazioni e soprattutto per mancanza del suo elemento caratteristico, le cattive condizioni atmosferiche.

Ora, a parte i limiti toccati con la bufera

*CONTINUA a PAGINA 42*

# il rally all'ind

E' l'alba dell'ultimo giorno di corsa, al 41. Rally di Montecarlo, e degli avversari di Sandro Munari e della sua Lancia HF rimane solo, oltre alla Porsche di Larrousse, la Nissan-Datsun del fortissimo Aaltonen (nel fotocolor a destra). Giungerà terzo assoluto





**Un'analisi  
«geometrica»  
per scoprire  
la verità di  
MONTECARLO**



**ice (MUNARI)**



CONTINUAZIONE DA PAG. 40

dell'Ardeche, sono bastate le caratteristiche di tutto il resto della gara, con strade innevate e ghiacciate in proporzioni meno eccezionali (i bassi coefficienti di aderenza, con forte resistenza al rotolamento, si hanno anche in altre condizioni), per inquadrare meglio tutta la tecnica da rally. Ruolo minore delle gomme « racing »; difficile sfruttamento delle enormi potenze;

## IL GRAFICO svela che è sempre stato WALDEGAARD il maggior pericolo per il vincitore



WALDEGAARD



ANDERSSON



DARNICHE

ridotta influenza del fattore leggerezza, in costruzioni ad intonazione sportiva molto spinta. Per tornare a caratteristiche globali di maggiore completezza, come proposto tuttora dall'intramontabile Lancia « Fulvia » HF, e restituire importanza determinante al fattore guida, com'è stato dimostrato dalla classe e dalla maturità d'un Munari.

### Il problema gomme

Resta il problema dei pneumatici, sul quale avevamo assunto posizioni abbastanza rigorose: un tipo di gomme unico dalla partenza all'arrivo. Alla luce degli ultimi svilup-

pi, nondimeno, una certa revisione appare ragionevole, pur senza troppe concessioni, che si tramutano sempre in esasperazioni.

Fatte queste rapide premesse, tentiamo una rappresentazione grafica di questa memorabile edizione del Rally di Montecarlo. Con una certa difficoltà, giacché fra tutte le forme di attività degli esattissimi sport motoristici, questa del rally è la meno esatta, in funzione delle citate variazioni delle condizioni. Infatti, dopo aver pensato a diverse rappresentazioni, anche complesse, abbiamo finito col preferire la più semplice e la più aderente alle definizioni appena date: indicare le prestazioni dei maggiori contendenti in funzione di quelle

del vincitore. Con questo criterio, tutto è posto in relazione alle condizioni in cui la gara si svolge, condizioni estremamente diverse da edizione ad edizione d'uno stesso rally.

Perciò, prendiamo come indice le prestazioni del vincitore Munari (vedi grafico nella pagina), indice pari a 100 del tempo espresso in secondi con cui ogni prova speciale del percorso comune e della prova complementare è stata compiuta. Si vede, così, sulla base delle « performances » di Munari, ammirevole per ritmo e progressione, quali risultati hanno avuto gli altri contendenti più diretti, giacché con indice maggiore di 100 si hanno tutti i tempi di ogni prova migliori di quelli

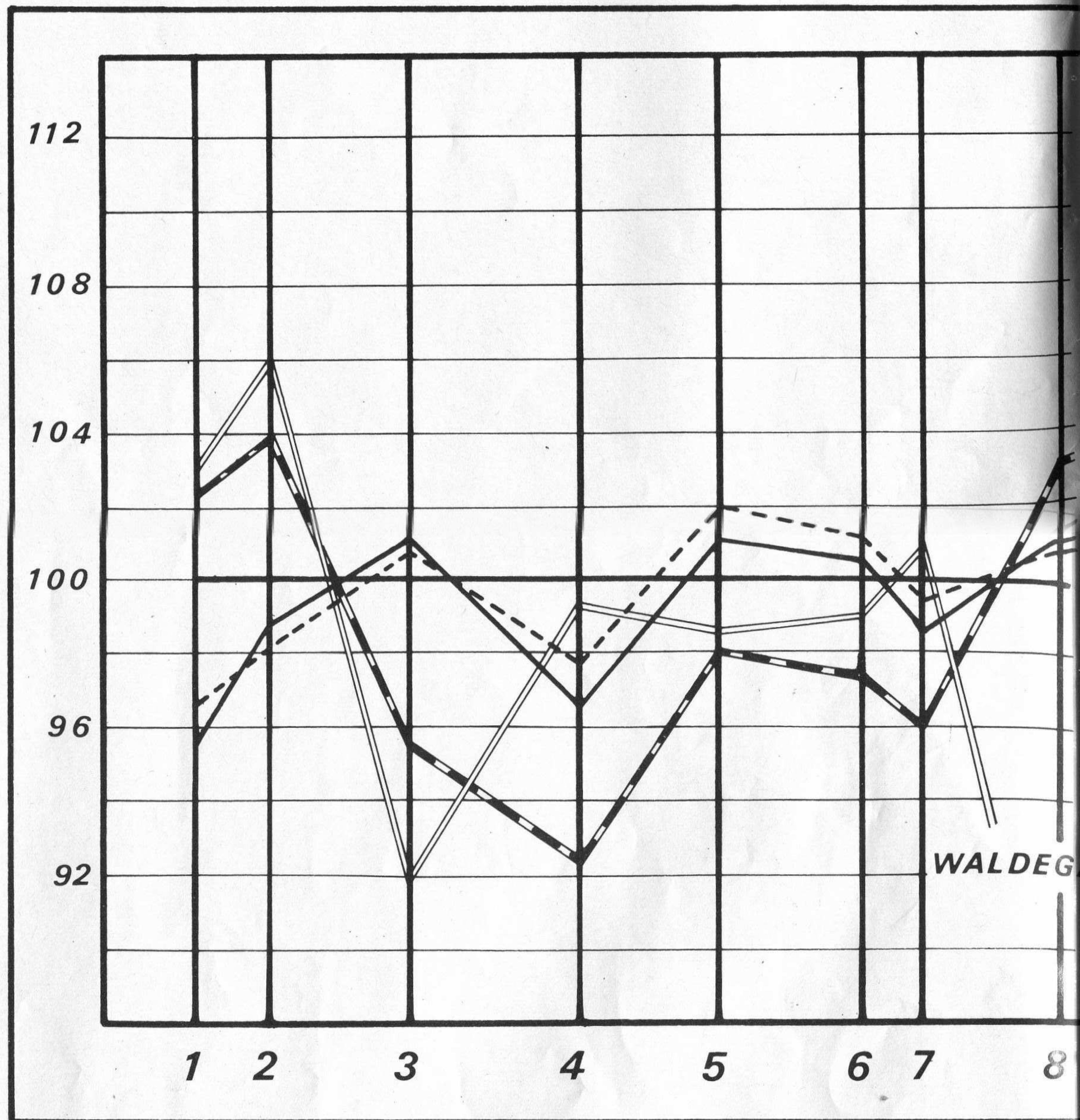
stanziamenti proporzionali appunto alla lunghezza di questi tratti cronometrati.

Dunque, scelta come ideale e come termine di paragone, la prestazione del vincitore MUNARI è rappresentata da una linea retta, con VALORE 100 dell'indice riportato in ordinate. Subito si nota di quanto siano state PIU' RAPIDE di Munari le PORSCHE 911/S di Waldegaard e Larrousse nelle prime due prove del percorso comune, dal 2,4 a 6 per cento del tempo; ma si chiarisce anche come il pilota della Lancia sia riuscito miracolosamente in questi due settori a farsi distanziare soltanto dalle due velocissime vetture tedesche, favorite dal terreno asciutto, tenendo a bada i migliori dell'Alpine, con l'acco-

ché quei 30" danneggiavano gli uomini dell'Alpine. Comunque, la dimostrazione inconfutabile è venuta dal Burzet, dove tutti sono stati surclassati e dove Munari ha preso risolutamente il comando della corsa.

### Il recupero di Waldegaard

E' interessante notare come Waldegaard, ben più colpito di Larrousse nella terza prova, per averla affrontata con gomme « racing » anziché con un minimo di chiodatura, si sia poi ripreso notevolmente nel pieno della tempesta della quarta prova, proprio per le sue grandi risorse di spe-



del vincitore e con indice inferiore a 100 tutti i tempi peggiori.

### Prestazioni assolute

La media di questi indici, poi, dà la classifica finale, a cui vanno aggiunte le penalizzazioni ai controlli, che non consideriamo in questa rappresentazione, proprio perché ci interessano le prestazioni in assoluto. Allo scopo di aggiungere anche un'idea della lunghezza di ogni prova (otto del percorso comune e 7 della prova complementare), i punti in ascisse sono segnati in scala con il chilometraggio di ogni settore, ovvero con di-

stamento del solo THERIER nella seconda prova, ovvero di uno dei « kamikaze » della situazione, assieme a Andruet. Cedendo soltanto alle Porsche, è evidente che Munari ha cominciato a costruirsi il successo proprio in questa fase iniziale; finché sono sopravvissute la nevicata di Le Moulinon (terza prova) e la bufera del Burzet (quarta), con il crollo di tutti gli avversari, specie della Porsche, con tempi inferiori di Waldegaard e Larrousse dell'otto per cento circa.

Il tempo di Munari alla terza prova è stato corretto e ricorretto: prima 33'37", poi 33'07" e infine ancora 33'37"; e chissà che la prima correzione non fosse stata esatta, facendo poi marcia indietro, per-

cialista della neve e del ghiaccio e per la sua indubbia classe, proseguendo con prestazioni migliori del francese anche nelle prove successive.

Proprio dall'esame di questo grafico si scopre un fatto che le cronache hanno tenuto un po' nascosto e cioè che lo svedese, dopo la scivolata di Le Moulinon, al colle della Fayolle, ha avuto una ripresa eccezionale e avrebbe avuto tutte le possibilità di puntare ancora alla vittoria. Infatti, dopo la settima prova, Waldegaard era a soli 2'06" dal « leader » Munari, con una media delle prestazioni salita all'indice 99. L'ottava prova, com'è dimostrato nel grafico dal risultato di Larrousse, gli sarebbe stata favorevole, per ridurre a circa un minuto il



suo svantaggio; invece, una uscita di strada, nell'evidente tentativo di riguadagnare il massimo, l'ha messo fuori combattimento. Tutto ciò appare anche da uno sguardo fugace al grafico, stabilendo la differenza di prestazioni con Larrousse, a parità di macchina, e poi le ottime risultanze del francese nella prova complementare, dove è stato il più veloce in assoluto.

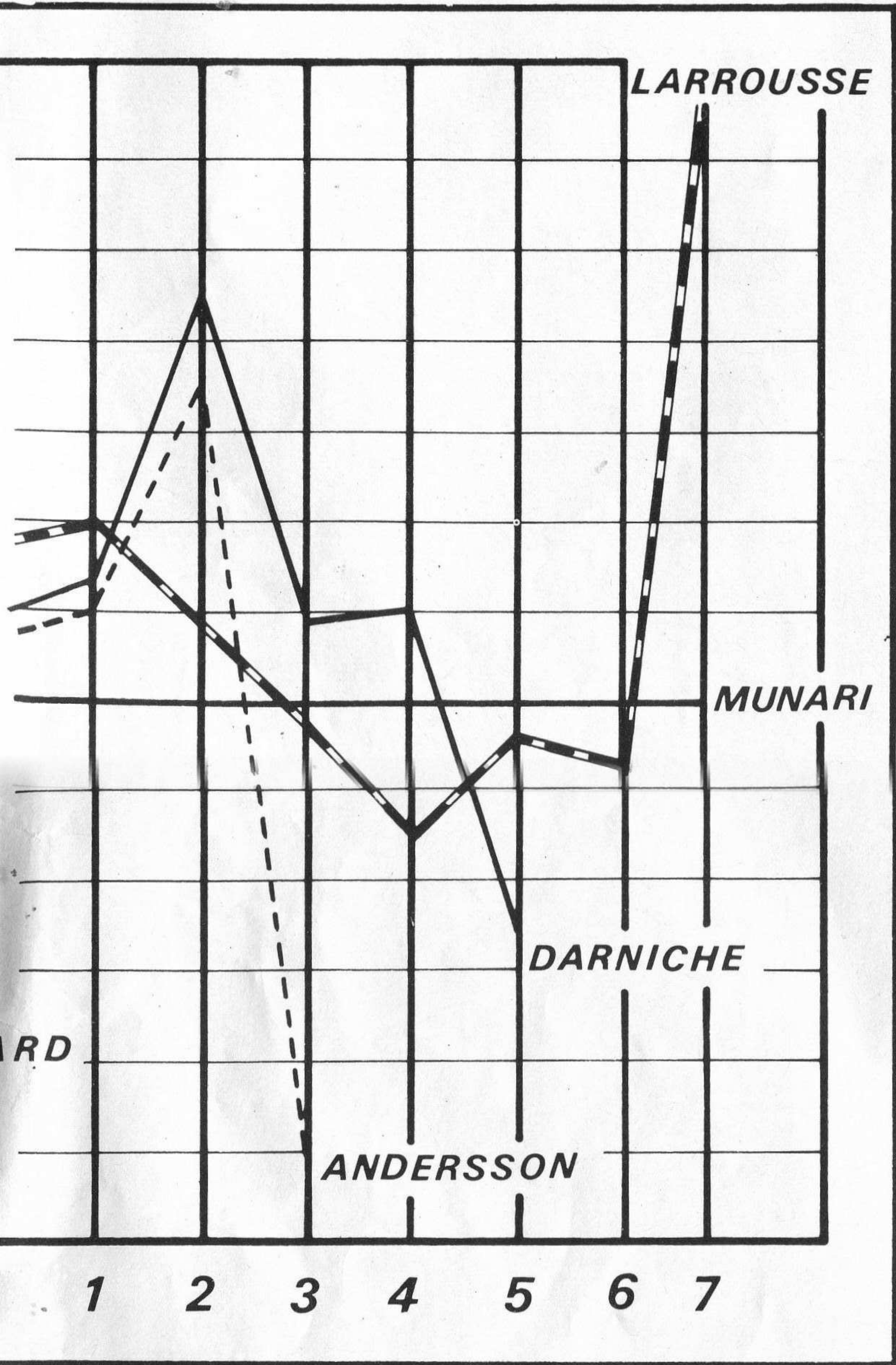
Dunque, nella comparazione con le prestazioni di Munari, il primo e più autorevole candidato al successo avrebbe potuto essere Waldegaard, già vincitore di due edizioni. Poi, il grafico ci permette di esaminare le « performances » delle migliori Alpine-Renault, quelle di Darniche e di Andersson; non con-

La successiva classifica è stata alterata dai 2' di penalità a Munari e 1' a Andersson; stranamente esente Darniche, pur trovandosi assieme agli altri nelle stesse condizioni della tempesta di neve dell'Ardeche.

Qui si nota l'andamento delle prestazioni delle Alpine è stato incredibilmente uguale per i diversi piloti, segno evidente di corsa ai limiti delle possibilità e con grande similitudine di mezzi. Darniche un po' meglio di Andersson all'inizio, ma sempre un gradino più sotto nelle prove di centro. Quel che impressiona è l'impennata del francese nelle prime due prove della « complementare », che hanno fatto desistere Andersson, per rottura del cambio.

la retta dell'indice 100, è che Darniche, all'imminenza del ritiro, per cedimento del cambio, nonostante la prova a quota meno 5,4 per cento, aveva ancora 2'38" su Munari, quindi un buon 1 per cento globale dell'indice, quanto sarebbe bastato per non farsi più raggiungere. Praticamente quei 2' che Munari ha perduto (forse avrebbero potuto essere 1'÷1'30") da Darniche nella fatidica seconda prova o prima scalata del Turini. Ma ancora dal grafico si ha la conclusione che, dopo Munari, proprio Darniche ha fatto sfoggio delle prestazioni migliori, per tempi in assoluto e per ammirevole regolarità, nelle condizioni più svariate.

Enrico Benzing



## Come hanno giudicato MUNARI gli stranieri

dai commenti dei più noti inviati di giornali esteri a Montecarlo.

Il quotidiano francese « L'Equipe » elogia la vittoria Lancia, affermando che per Cesare Fiorio si tratta della ricompensa per tante delusioni passate. « Frutto di una lunga pazienza, questa vittoria ha fatto piacere a tutti. Sandro Munari si era messo in luce nel 1967, vincendo uno dei più probanti Giri di Corsica, ma dopo, nessuna vittoria di spicco aveva confermato le promesse. Sempre brillante, Munari non riusciva però più ad arrivare alle alte vette raggiunte in quell'anno. Il suo albo d'oro si era arricchito di molte vittorie, questo sì, ma non avevano lo smalto che l'avevano portato alla ribalta. Non diciamo che stesse scivolando nell'anonimato, essendo stato campione d'Italia nel 1967 e nel 1969, avendo vinto nel 1971 tre rallies di Campionato europeo, ma era, si può dire, finito fra quelli che il pronostico raggruppa con la frase: «...può avere delle possibilità in questa corsa... ». Invece chi lo seguiva da vicino sapeva che era sempre « il grande Munari » e Fiorio conosce anche un altro aspetto del suo pilota. Di lui si pensa che sia un rallyista punto e basta, ma Fiorio è sicuro che sia invece un pilota nato per la velocità ed è chiaro che Munari accarezza il sogno di ogni italiano: fare parte un giorno della Scuderia Ferrari ». Sogno avverato in questi giorni (n. d. r.).

Johnny Rives  
de « L'Equipe » - Francia

« Guardando i risultati, del Rally di Montecarlo verrebbe fatto di pensare che la Lancia ha fatto un rally fantastico, con la fortuna dalla sua, invece sul percorso comune non è andata proprio così. Munari era in ottima posizione per segnare il miglior tempo nelle prime otto prove, ma un cambiamento di pneumatici piuttosto lento gli è costato 2' di penalizzazione. Poi un testa-coda e il motore spento sul primo tratto del Turini lo hanno fatto arretrare da Darniche a Andersson, ed è quasi caduto nelle grinfie di Andruet. In retrospettiva, forse la cosa migliore che poteva succedere agli effetti del rally è stata non soltanto la vittoria della Lancia, dopo tanti anni di « quasi vittorie », ma il fatto che l'abbia vinto un pilota italiano su vettura italiana ».

John Davenport  
di « Autosport » - Gran Bretagna

« Dopo diciotto anni la Lancia ha finalmente vinto il Rally di Montecarlo. All'origine della sua vittoria: ottimi equipaggi, una scelta di pneumatici che è stata infelice una sola volta, vetture forse un poco superate però robuste e ottime sulla neve, servizio di assistenza perfetto e, soprattutto, i guai capitati agli altri concorrenti. Bisogna infatti riconoscere che, fin tanto che le Alpine sono state presenti, non si parlava neppure di Munari. »

J. B. Favrod - Couve  
di « Revue Automobile » - Svizzera

sideriamo quelle di Nicolas (più veloce nella 3. prova), di Therier (migliore nella 5.) e Andruet (più rapido nella 6.), per la discontinuità dei loro risultati e perché sono stati eliminati tutt'e tre da uscite di strada, proprio nel tentativo di fare l'andatura. Mettiamo bene a fuoco, invece, gli indici di Andersson e Darniche, autori d'una ottima gara, tanto da giungere alla fine del percorso comune con:

La rappresentazione grafica mette anche in risalto l'errore di Munari nella prima scalata al Turini (3. prova), dove le prestazioni degli avversari sono state migliori in misura eccezionale, fino al 9 per cento, cosa possibile soltanto nell'ultimo tratto su strada asciutta, con il 13 per cento di Larrousse e con il pilota della Lancia ormai a remi in barca, sicuro vincitore.

Ultima osservazione, esaminando le aree sopra e sotto

1. Munari in 3'31"34 (indice 100)
2. Andersson in 3'31"54 a 20" (99,8)
3. Darniche in 3'32"57 a 1'23" (99,7).

