

# Ce ne ricorderemo a lungo di questo appassionante 41° RALLY MONTECARLO non solo per il trionfo italiano



Per Munari e Mannucci il Rally è finito (foto in alto). L'esito comunque lo sapevamo già da oltre un paio d'ore. Da quando cioè Fiorio li ha raggiunti a Pont de la Mescla per comunicare il ritiro di Darniche ed il loro vantaggio su Larrousse (foto a destra). Già a St. Sauveur Fiorio era al corrente dei problemi al cambio dell'ultima Alpine rimasta, che un redattore di AUTOSPRINT aveva interpretato giustamente una frase concitata di due meccanici francesi. Ma, diciamo per scaramanzia, Fiorio non volle crederci fino all'annuncio ufficiale

Martedì 25 ore 17

**i momenti - chiave**

notte di giovedì 27

## VERTIGINE BIANCA



**MONTECARLO** - Il vero momento-chiave della corsa è stato martedì 25 verso le ore 17, alla terza prova del percorso comune, con la nota tempesta di neve che ha gettato lo scompiglio. Qui sono crollate le grandi favorite, le Porsche di Waldegaard e Larrousse; qui hanno subito un duro colpo le Alpine, pur con molta manovrabilità di squadra, data la levatura di tutti i guidatori, e quindi la possibilità di mandare allo sbaraglio uomini come Therier o Andruet. Ma alla Lancia no: un solo equipaggio di classe superiore, quello di Munari-Mannucci, e una sola macchina eccezionalmente preparata, che proprio per merito di questi «atout» poteva competere con i più forti avversari. Un errore con Munari avrebbe significato la disfatta per la Lancia. Invece, per la nostra macchina, che già può dare prestazioni eguali con chiodature minori, è stata scelta la chiodatura migliore, con 240 unità sul pneumatico CN 36 in canale di 6 pollici, quindi una soluzione se vogliamo

abbastanza azzardata. La scelta è stata buona e Munari s'è difeso bene, mentre l'attacco decisivo l'ha dato alla prova successiva, sul Burzet, con MS di 480 chiodi anteriori e 380 chiodi posteriori, con sporgenza massima di 6 mm. Qui Mannucci ha potuto segnare il miglior tempo ed è stato sullo slancio di questo successo che ha potuto percorrere tutto il percorso comune al comando. Infatti, l'ha concluso in 3.31'34", contro 3.31'54" di Andersson e 3.32'57" di Darniche. Sono state poi le penalizzazioni ai controlli a squilibrare la graduatoria, risultante esente di penalità il francese, colpito di 1' lo svedese e di 2' l'italiano. Senza queste penalizzazioni, la corsa avrebbe assunto tutt'altra fisionomia; ma bisogna pur sempre considerare che lo scompiglio è avvenuto proprio nello stesso settore del Burzet dove c'è stata la tempesta di neve e che nel rally l'importanza dei controlli è pari a quella delle prove cronometrate di classifica.

DALL'INVIATO

**MONTECARLO** - Il clamoroso successo della Lancia di Munari e Mannucci nel 41. Rally di Montecarlo rilancia il nostro automobilismo, specie quello più strettamente legato all'industria, sulle scene internazionali. Tutti sanno della eco di questa manifestazione nel mondo intero — l'accostamento con la «24 Ore» di Le Mans, fatte le proporzioni, non è troppo avventato — e non è soltanto un manipolo di uomini eccezionali che ne esce esaltato, bensì l'intero prestigio nazionale, che riceve un nuovo importantissimo impulso. In un momento, tutto sommato, di vera necessità.

Questo è il frutto diciamo più esteriore d'una conquista, il cui prezzo è conosciuto soltanto dagli uomini della Lancia. Dal punto di vista sportivo e tecnico — cioè nella focale che noi siamo abituati a dare — molte altre considerazioni si aggiungono, sia perché gli esperti s'attendevano questa grossa affermazione da tempo, sia perché la stessa dedizione della Casa torinese a questa attività, ultimamente compromessa proprio da eventi negativi, può trovare sulla spinta di questo successo la continuità e la pro-

gressione che tutti ci attendiamo. Non è il momento di riaprire polemiche sul « caso Stratos »; è però il momento di gridare a tutti che gli uomini della Lancia, cocciuti, severi, conformisti fin che si vuole, avevano ragione di sostenere le tesi che hanno sostenuto in questi ultimi anni e non erano dei visionari quando tratteggiavano determinate situazioni. Anche questo, per noi, all'interno del nostro ambito sportivo, è un valore di enorme portata.

Perché — diciamo francamente — in questa edizione del Rally monegasco la Lancia, che voleva addirittura astenersi, partiva battuta, dopo aver equivalso sul piano globale Alpine-Renault e Porsche in questi ultimi due anni e dopo aver avuto i maggiori favori nelle edizioni precedenti, appena finito il ciclo delle «Mini-Cooper», favori che la cattiva sorte o errori di vario genere hanno sempre sprecato. Invece, è bastato un ritorno alle vere condizioni di rally invernale, che da anni non si ripetevano, e qualche punto debole in campo avversario, dietro la pressione dell'impegno massimo, per riproporre vittoriosamente una vettura ormai considerata nella sua parabola discendente, una macchina che ha fatto il suo

## e il rischiatutto di FIORIO

Ad essere precisi, però, un secondo momento-chiave lo si è avuto anche nella prova notturna complementare tra giovedì e venerdì. E' stato alla prima scalata del Turini, dove Cesare Fiorio ha preso i suoi rischi: lo stato di innevamento e il ghiaccio consigliavano una forte chiodatura; tuttavia, come ha dimostrato Lampinen, c'era la possibilità di battere tutti con decisione in una scelta un po' spinta. Il d.s. della Lancia l'ha giocata, con 330 chiodi anteriormente e 280 posteriormente; se fosse riuscita, Munari si sarebbe trovato vicinissimo a Darniche, riducendo lo scotto delle penalizzazioni. Non è riuscita e s'è buscato

quasi due minuti appunto da Darniche, il quale ha preso qui il comando delle operazioni. Ma era un gioco che bisognava fare, anche nei confronti di Andersson, il più temuto sulla neve; il secondo posto nessuno l'avrebbe tolto a Munari, anche perdendo quella scalata al Turini. Ma in caso di esito positivo, la soluzione sarebbe stata sicura e anticipata. Anche se poi, pressata dall'incalzare della Lancia, le due Alpine più forti hanno ceduto, per rottura del cambio, e il piatto della bilancia è tornato a pendere dalla parte dell'ammirevole Munari.

La festa  
**LANCIA**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPRINT**

**domenica SPRINT**

Sulla roulette di ghiaccio  
è uscito il «14 rosso»



« Hai mai fatto un bagno di champagne? », ha testualmente chiesto il « drago » a Mannucci mentre lo innaffiava con gli altri presenti. E' forse stata la frase più lunga scambiata col compagno in 5000 km d'igara. Niente champagne invece per Jacques Chénisse, D.T. dell'Alpine, che vediamo (sopra) incredulo nella sua R.16 al posto di assistenza volante di Pont de la Mescla. Vi si era recato per dire a Darniche che il più era fatto, ed invece è toccato a Fiorio questo privilegio

# SOLTANTO un azzardo stava per battere MUNARI

tempo nei rallies, cogliendo tardivamente la perla che le mancava, appunto la vittoria al «Montecarlo». E qui da un lato bisogna ammettere che questo genere di competizione è il meno esatto di tutto l'esattissimo sport motoristico, proprio perché legato alle mutevolezze del terreno di gara; ma dall'altro lato bisogna sottolineare l'importanza che hanno i valori di esperienza, conoscenza profonda d'un genere di corse così difficile ed appassionante, maturità, capacità organizzative e di preparazione.

Perciò, la Lancia, nonostante quella che si dice parabola discendente della «Fulvia» HF, ha questi meriti:

1 aver allevato piloti italiani da rally e maturati al livello internazionale. E' uscito un Munari, che è un autentico campione, nel pieno della sua maturità (che è più lunga rispetto alla velocità), dimostrandone l'influenza in una simile impresa; e sono affiorati anche uomini come Barbasio e Ballestrieri;

2 aver allestito e mantenuto in perfetta efficienza, con continui perfezionamenti, una organizzazione per questo tipo di attività, al vertice dei valori mondiali;

3 aver fatto accumulare tanta esperienza ad un di-

rettore sportivo appassionato e intelligente come Cesare Fiorio, che è stato pilota e si è applicato scientificamente alla materia, operando scelte che nessuno potrebbe mai improvvisare.

Ed è molto significativo che tutti questi valori vengano esaltati proprio nell'edizione della corsa monegasca che riconosceva minori favori alla Lancia. Se non che ci chiediamo: ma su cosa si basano tali valori, se un rally si può vincere anche con macchine meno esasperate delle Porsche e Alpine? si basano unicamente su talune consuetudini, come l'ultima di disputare quasi tutta la prova con gomme «racing», ovvero con il grado velocistico più spinto, che è pur esso una forma di esasperazione.

Se torniamo ai valori più tradizionali, ecco i rigori della prova invernale, ecco la bufera di neve nell'Ardeche, con lo scompiglio al Burzet durante la prova speciale, ed ecco anche le classiche scalate conclusive ai colli del Turini e della Couillole in condizioni più rispondenti alle esigenze di simile competizione.

E' in queste condizioni che i punti di vantaggio riconosciuti alle potentissime Porsche, alle leggerissime Alpine e alle dotate Ford e Datsun si

annullano e riemergono le doti d'una «équipe» di valore, con un pilota di altissima classe, con una eccellente preparazione tecnica, con una perfetta guida assistenziale e organizzativa e con la dotazione di pneumatici eccezionali. Il resto rientra nei dettagli e nelle pieghe dello svolgimento della contesa, giacché senza la bufera dell'Ardeche, la Porsche avrebbe continuato sullo slancio del vantaggio che le prime due prove veloci hanno conferito a Waldegaard e a Larrousse.

Invece, la neve è stata nemica delle macchine tedesche, perché gli ultimi incrementi di potenza e di coppia dei motori hanno creato seri disagi alle accresciute chiodature e delle gomme. Waldegaard è partito da Le Moulinon con le gomme «racing»? ebbene, non è stato per un disguido: proprio in quel momento incominciava a nevicare e se l'asfalto fosse rimasto soltanto bagnato ne avrebbe tratto vantaggi cospicui. Del resto, lo stesso rischio lo ha corso anche il d.s. della Alpine, il quale ha mandato Therier allo sbaraglio nelle stesse condizioni con le identiche mire; solo che la nevicata s'è trasformata in bufera. Al Burzet, poi, Munari, grazie ad una esatta scelta di

gomme fatta da Fiorio all'ultimo minuto, è balzato prontamente al comando e praticamente la corsa l'ha vinta lì. Infatti, se facciamo astrazione delle penalizzazioni ai controlli, pure importanti, perché proprio in questo settore della tempesta, notiamo che dal Burzet Munari ha corso in testa sino al termine del percorso comune ed avrebbe forse continuato il suo dominio sino al traguardo finale, senza un altro azzardo.

E' stato alla prima scalata del Turini la sera della prova complementare: s'è tentata una chiodatura più leggera, che è andata a favore dei rivali dell'Alpine, giacché eliminate le Porsche, l'attacco più duro è venuto da Darniche, Andersson e Andruet, uscito di strada Nicolas. Ebbene, nella seconda prova del complementare Munari ha perso quasi 2' da Darniche; se facciamo la somma dei tempi delle prime cinque prove di quest'ultimo settore notturno, cioè fino a che il francese è rimasto in testa, vediamo che la differenza è proprio di queste proporzioni: 1'40"27" per il pilota dell'Alpine e 1'42"28" per l'italiano. Dopo che il percorso comune era terminato con 3.31'34" per Munari e 3.32'57" per Darniche, il quale è rima-

sto stranamente immune da penalizzazioni ai controlli dell'Ardeche, contro i 2' subiti dal nostro difensore: ancora quei due minuti che ridanno l'equità sportiva dopo le prime cinque prove notturne...

Proprio facendo tutti questi calcoli, si capisce che Munari doveva vincere assolutamente, con tutti i meriti offertigli dalle circostanze, dal Burzet in avanti, se non vi fossero stati quei contrattempi ai controlli, compresa una antipatica discussione con i commissari, e quel rischio alla prima scalata del Turini.

Ma questi piccoli errori o azzardi strategici ci son stati e se i cambi avessero resistito, le Alpine sarebbero state irraggiungibili. Andersson e Nicolas hanno corso da campioni nel primo e più duro settore; Therier e Andruet sono andati allo sbaraglio come «kamikaze». Poi il solido Darniche è uscito alla distanza e Munari, con le penalità (2') e con la perdita del Turini (1'58"), non l'avrebbe mai riacciuffato. Queste, nondimeno, sono i rischi e gli imprevisti dei rallies. Ce ne ricorderemo a lungo di questa appassionante edizione del rally monegasco; non solo per il trionfo italiano.

Enrico Benzing



# IL DIARIO della corsa

Il momento della partenza è sempre molto emozionante per tutti, figuriamoci per Munari e Mannucci che sentivano a portata di mano la possibilità di essere i primi italiani a vincere il Rally Internazionale di Montecarlo



## DALL'INVIATO

**MONTECARLO** - L'inizio vero e proprio del 41. Rallye di Montecarlo, si sa, è alla partenza per il percorso comune, all'indomani della concentrazione dai nove punti di partenza. Questa prova, da martedì 25 a mercoledì 26, con partenza e arrivo a Monaco, spingendosi a Vals-les-Bains e Chambéry, è suddivisa in 21 settori, con otto prove speciali cronometrate, per un totale di 1.534 km. Quanto alla concentrazione, basti rammentare il bilancio dei 218 concorrenti arrivati al Principato, dei 299 iscritti e 265 partiti. Quindi, un totale di 47 abbandoni, che appare comunque notevole, in funzione della relativa facilità dei percorsi. Sono abbandoni dovuti ad affaticamento di concorrenti impreparati, a vari incidenti meccanici, anch'essi indice di impreparazione, e qualche incidente stradale, fortunatamente non grave. Degli equipaggi italiani, l'abbandono più spiacevole è

quello dell'ex motociclista Dall'Ava e Maiga, in seguito a rottura di una semiasse, a cui si aggiungono quelli di Franco Perazio e Massimo Falletti, per rottura del cambio, di Mortara-Torriani, Cusani-Nappi, Campagna-Licheri, Cupellini-Grassi, Ormezzano-Patrucchio e, nella categoria B, di Suni-Finzi.

L'unico incidente con qualche danno è stato quello del tedesco Waldner. Tra i ritiri importanti, solo quello di Slotemaker, che guidava una Ford Escort Mexico: mentre attraversava la Polonia, a Gidynia, il noto velocista olandese s'è visto la macchina prender fuoco, per un corto circuito. Ritirata anche Claudine Trautmann-M. O.Desvignes, per noie meccaniche, mentre c'è stato un gruppetto di concorrenti francesi di primo piano che è riuscito perfino a tamponarsi, data la leggerezza con cui la prova è stata affrontata, ed i francesi Jacques Henry e J. F. Plot si sono buscati penalizzazioni, rispettivamente di 1' e 30", in seguito a distrazioni.

arrivando in una curva con i freni bloccati, non ha potuto evitare l'urto contro una vettura ferma, rompendo il radiatore ed essendo costretto all'abbandono.

Dei piloti della Fiat, la miglior prestazione è stata compiuta da Paganelli, con un significativo 19'16". Pinto, con 19'49", s'è fermato nel primo tratto per far eseguire una grossa riparazione alla sua 124 Sport: la sostituzione dell'intero ponte posteriore, che i meccanici hanno saputo compiere in 16'. Si ritirano Delle Piane-Ilotte.

Naturalmente, questa difficile prova la seguiamo soltanto attraverso i tempi di classifica, tralasciando per il momento le penalizzazioni ai controlli e quelle subite prima, nei percorsi di concentrazione, penalità che hanno colpito ben 116 concorrenti, tra cui, oltre a quelli già citati, anche Pianta con 30", Zasada con 1'30", Neyret con 30", Haldi con 2', eccetera.

## Martedì 25

**SECONDA PROVA:** ancora Waldegaard e Larrousse

Anche le condizioni del secondo tratto sono favorevoli, infatti, sui 20 Km della Montauban-Laborel, soltanto sei circa sono lievemente innevati. Quanto basta a Waldegaard e Larrousse per ripetere l'esibizione della prima prova, l'uno con un tempo di 13'02" e l'altro con 13'21". Ma si sono svegliati gli uomini dell'Alpine, che hanno potuto montare le gomme adatte, ed ecco Therier segnare un ottimo 13'44", contro 13'52" del sempre più sorprendente Munari, ed ecco emergere anche Nicolas (13'53") e Andruet (13'54"), dinanzi al 13'57" di Aaltonen e al 14' netti di Piot. Così, dopo questa prova, dietro ai piloti della due litri e mezzo Porsche, Munari è sempre terzo assoluto, con questa classifica:

1. Waldegaard 2. Larrousse a 28";
3. Munari a 1'25";
4. Therier a 1'42";
5. Piot a 1'42";
6. Makinen a 1'42";
7. Aaltonen a 1'43.

## Martedì pomeriggio 25 gennaio

**TERZA PROVA:** affiorano le Alpine, ma Munari passa in testa

La corsa va velocemente verso i suoi punti cruciali, verso Vals-les-Bains, e la terza prova, sul tratto Le Moulins-Antraigues, di 38 km, è rivoluzionata dal mutamento delle condizioni atmosferiche. Comincia a nevicare proprio al sopraggiungere dei concorrenti, che troveranno le strade innevate in percentuali dal 50% al 90%, a seconda dei passaggi. Ciò tro-



Nelle prime due prove Waldegaard si è subito imposto dando riprova del suo valore e quello del suo mezzo sull'asciutto. La situazione cambierà dopo

strada innevata per il 90% del suo sviluppo. Occasione ideale per Munari, il quale continua sullo slancio e segna il miglior tempo, in 39'30", consolidando la sua posizione di « leader ». Anche se si assiste alla ripresa di Waldegaard, che lo imita con 39'42". Affiora il secondo equipaggio della Lancia, quello di Kallstrom, che ottiene 40'22", tempo segnato anche dal migliore delle Alpine, Andersson, mentre la squadra francese è molto compatta, con 40'31" di Nicolas, 40' e 34" di Therier, 40'54" di Darniche e 41'18" di Andruet. Ottimi anche Aaltonen e Lampinen, con 42'10" e 42'20". Con queste posizioni:

1. Munari; 2. Nicolas a 1'13";
3. Andersson a 1'33";
4. Waldegaard a 1'38";
5. Darniche a 2'03";
6. Larrousse a 2'25";
7. Makinen a 4'43".

**GIORGIO PIANTA**, che si era difeso molto bene, è costretto a desistere e con lui **ABBANDONANO** anche **RIS-SO-MARAZZI**, **DAPINO-MILICI**, e **AVENOSE-DIMUZIO**.

La bufera di neve crea molti ritardi ai controlli (Larrousse perde la tabella) e piovono grosse penalità, che poi vengono ridotte da una neutralizzazione. Le agguinceranno alla classifica a fine percorso.

## Martedì notte

**QUINTA PROVA:** offensiva delle Alpine, trascinate da Therier

Si arriva alle 22 a St. Jean-en-Royans, per la quinta prova, di 38,5 km, con due colli da superare, per

## Martedì notte

**SESTA PROVA:** resiste Munari all'avanzata di Andersson

Eccoci a puntare su Chambéry e sulla Chartreuse, con la sesta prova, da St Laurent du Pont a Le Villard, 39 km di montagne dure, con strade completamente innevate. Siamo, quindi, ancora nelle condizioni delle due precedenti ed anche i risultati ne rispecchiano l'andamento. Infatti Munari, al comando dalla nevicata di Le Moulins, resiste strenuamente all'assalto della compatta formazione Alpine-Renault, che manda allo sbaraglio questa volta Andruet, autore d'un tempo di 28'44", contro 28'58" di Therier, 29'22" di Andersson e 29'35" di Darniche. Il 29'45" di Munari appare rimarchevole, se Waldegaard non è andato oltre 30'02", Nicolas 30'11", pur con l'inserimento di Kallstrom con 30'10". Con la sua bella progressione, Andersson balza così al secondo posto assoluto, dando il cambio a Nicolas alla caccia del « leader » della Lancia, che mantiene questi distacchi:

1. Munari; 2. Andersson a 34";
3. Nicolas a 1'15";
4. Andruet a 1'22";
5. Darniche a 1'33";
6. Waldegaard a 2'25";
7. Kallstrom a 4'29".

**SI RITIRANO ZASADA e TRAUTMANN**, mentre dei concorrenti italiani non transitano **ROMBOLOTTI S. e M.** e **VALLINI-TULLIO**.

## Mercoledì mattina 26 gennaio

**SETTIMA PROVA:** sfuriata di Waldegaard

E' quasi l'alba, alle 5 di mercoledì, quando i concorrenti scendono a Gap e si preparano ad affrontare la penultima prova, la Chorges-Savines, di 16,5 km, che per il suo 60% circa di sviluppo presenta paurosi lastroni di ghiaccio, con qualche punto veloce completamente asciutto.

E' il momento della Porsche, anche se è il solo Waldegaard a scatenarsi, con il miglior tempo in 14'55". Ed è in questo frangente che esce inesorabilmente la classe di Munari, il quale riesce a segnare un tempo molto prossimo, di 15'04", a quello del rivale, con macchina tanto più veloce, ma riesce soprattutto a tenere a bada i più diretti inseguitori dell'Alpine, e specialmente Andersson, che ottiene 15'06". In queste condizioni s'è imposta anche la potente Ford di Makinen, con 14'59", mentre anche Lampinen (15'12") ha sopravanzato il solido Darniche (15'17"). I due secondi inflitti ad Andersson permettono a Munari di condurre con un vantaggio lievemente accresciuto:

1. Munari; 2. Andersson a 36";
3. Nicolas a 1'34";
4. Darniche a 1'46";
5. Andruet a 2'01";
6. Waldegaard a 2'06";
7. Larrousse a 5'54".

**MANCA THERIER**: il giovane pilota dell'Alpine, con gomme troppo poco chiodate, esce di strada ed è costretto all'abbandono. Alla fine di questo tratto anche la LANCIA perde una macchina, quella di KALLSTROM, per la rottura del cambio.

## Mercoledì mattina 26 gennaio

**OTTAVA PROVA:** uscita di strada di Waldegaard

Per l'ultima prova, gomme « racing », ovvero terreno perfettamente asciutto. Infatti, siamo alle porte del Principato, sulla Rouaine-Point de Miolans, di 38 km. Nuovo disperato tentativo di Waldegaard di guadagnare il tempo perduto, con una prova tiratissima, tanto da incappare in una brutta uscita di strada, fortunatamente senza alcun danno per i piloti e con il solo avanzamento rovinato. Se non che per rimettere la macchina in istrada, Waldegaard ha impiegato più di un ora e s'è quindi giocato la corsa. E' arrivato ugualmente a Montecarlo, lentamente, con la ruota anteriore sinistra aperta, ma troppo in ritardo per poter essere ammesso all'ultima prova complementare. Il settore è sta-



## Il ritiro di Ballestrieri

Il rally di Ballestrieri finisce subito. Un guasto ai freni procura loro questo strano tamponamento. La macchina comunque (nonostante il radiatore forato) era in grado di ripartire, ma il pilota ligure ha preferito non continuare dato che per raggiungere l'assistenza mancavano ancora 200 Km.

## Martedì mattina 25 gennaio

**PERCORSO COMUNE:** non parte Lindberg

Sono 206 i concorrenti che prendono la partenza per il percorso comune, in seguito ad alcune esclusioni, conseguenti alle verifiche tecniche, ed in seguito alla rinuncia di Lindberg, uomo di punta della Fiat. Lo svedese, infatti, colpito da bronchite, ha preso la partenza da Atene in condizioni precarie ed è giunto al Principato febbricitante, tanto da essere costretto a desistere. Le otto prove speciali assommano ad un totale di 262 km di velocità, il 17 per cento della distanza complessiva.

## Martedì mattina 25 gennaio

**PRIMA PROVA SPECIALE:** le Porsche al comando; si ritira Ballestrieri  
La prima prova speciale viene affrontata ad un centinaio di chilome-

tri dalla partenza, sul tratto Pont de Miolans-St. Auban, di 25,5 km: buone condizioni, con strada quasi completamente asciutta, tranne l'ultimo settore, quindi veloce. I piloti della Porsche 911 e 911 S, Waldegaard e Larrousse s'impongono subito, rispettivamente con 17'21" e 17'30", contro i 17'56" del bravissimo Munari, che supera avversari della levatura di Makinen (18'03"), Piot (18'05"), Aaltonen (18'09"), Therier (18'21") e Fall (18'26").

Gomme « racing » per i migliori e grave ritardo per i piloti dell'Alpine, che non hanno potuto montare i pneumatici più adatti, in seguito ad un disguido di ricognizione.

Un vero peccato il ritiro di Ballestrieri-Bernacchini: la loro « Fulvia » è stata messa fuori combattimento da una avaria ai freni, Ballestrieri, pure in condizioni così difficili, è riuscito ad ottenere un ottimo tempo di 19'23". Ma a St. Auban il simpatico pilota,

va impreparati gli uomini della Porsche e sono quelli delle Alpine ad avere la meglio, assieme al bravissimo Munari, che con i tempi accumulati, può balzare al comando della classifica. Infatti, con un tempo di 33'37", il pilota numero uno della Lancia è superato di poco unicamente da Nicolas (33'11"), Darniche (33' e 18"), Jacquemin (33'19") e Andersson (33'26"). Le sorprese vengono qui da Touroul, con 33'37", Fall con 33'46", Gaupp con 33'48" e Makinen con 33'50". Dopo questa bufera, le posizioni sono:

1. Munari; 2. Nicolas a 12";
3. Makinen a 30";
4. Larrousse a 36";
5. Darniche a 39";
6. Andersson a 41";
7. Fall a 49".

**ABBANDONANO:** Bianchi-Marchioro e Pregliasco-Ghigliano.

**QUARTA PROVA:** allungo di Munari  
La dura prova del Burzet ripete le precedenti condizioni: 46,5 km di

giungere a La cime du Mas, con moltissima neve e ghiaccio. Bella ripresa della squadra Alpine, trascinata dal focoso Therier, che segna un tempo di 27'45", dinanzi a 27'54" di Andruet, 28'20" di Andersson, 28'32" di Nicolas e 28'36" di Darniche. Munari non si fa troppo staccare, con 28'56" e con una prova rimarchevole s'impone all'attenzione generale Paganelli, che segna 29'04". Larrousse non ha potuto far meglio di 29'33" e Waldegaard di 29'16".

1. Munari; 2. Nicolas a 49";
3. Andersson a 57";
4. Darniche a 1'43";
5. Waldegaard a 1'58";
6. Larrousse a 3'02";
7. Therier a 5'07".

**SCOMPAGNONO,** travolti dalle cattive condizioni: **BARI-FRANCESCHETTI, BOTTARETTO-MARCHI, AMBROGETTI-CAMBIAGHI, FERRARI-ONTANO, TAGLIAMONTE-PENNACCHINI, CODDARO-LEVI, PALMAS-GASOLE, CORRADINI-IPPOLITI, MILESI-TRIBOLDI e GERBINO-MANNINI.**



Dopo essersi fatto notare con ottimi tempi nelle prime prove speciali, si deve ritirare anche Pianta per un guasto irreparabile alla trasmissione

## IL QUADRO DEL CONCENTRAMENTO A MONTECARLO

| Itinerario    | Iscritti   | Forfaits  | Partiti    | Ritirati  | Arrivati a Montecarlo il 24-1-72 |
|---------------|------------|-----------|------------|-----------|----------------------------------|
| Atene         | 41         | 11        | 30         | 3         | 27                               |
| Lisbona       | 8          | 1         | 7          | 1         | 6                                |
| Almeira       | 56         | 7         | 49         | 11        | 38                               |
| Reims         | 29         | 3         | 26         | 3         | 23                               |
| Francoforte   | 44         | 2         | 42         | 6         | 36                               |
| Glasgow       | 9          | 2         | 7          | 2         | 5                                |
| Montecarlo    | 41         | 6         | 35         | 5         | 30                               |
| Varsavia      | 44         | 3         | 41         | 6         | 35                               |
| Oslo          | 27         | —         | 27         | 8         | 19                               |
| <b>TOTALI</b> | <b>299</b> | <b>35</b> | <b>264</b> | <b>45</b> | <b>219</b>                       |

to vinto da Larrousse in 31'53" sulle Alpine di Darniche (32'31"), Andersson (32'36") e Andruet (32'39"), con una bella difensiva di Munari in 32'54", pressato da Lampinen e Nicolas (33' e 08") e da Aaltonen (33'34"). Questa la classifica finale:

1. Munari; 2. Andersson a 20"; 3. Darniche a 1'23"; 4. Andruet a 1'46"; 5. Nicolas a 1'48"; 6. Larrousse a 4'53"; 7. Makinen a 7'44".

Ma ad essa vanno aggiunte le penalizzazioni subite nell'Ardeche: Andersson 1', Munari 2', Andruet 4',

lometri da Montecarlo ed in questo breve settore si ritira Paganelli: il pilota della Fiat era giunto alla fine del percorso comune con la frizione compromessa, che ha ceduto dopo appena 10 km. Anche Nicolas si ritira in seguito ad una uscita su strada bagnata. La prova è sul Col de la Madone de Gorbio, li 18 km, dalle 19. Strade leggermente bagnate, ma tale da consentire le gomme «racing», a favore delle macchine più potenti. E la Porsche di Larrousse s'impone d'acchito, con un tempo di 16'26", dinanzi

5. Larrousse a 15'14"; 6. Aaltonen a 18'12"; 7. Piot a 26'28".

## Giovedì notte

## QUARTA PROVA: ritiro di Andersson

Si torna sul Turini per la quarta prova speciale, la Bollene-Moulinet, di 23 km ed è quasi mezzanotte. Manca all'appuntamento Andersson: il cambio indurito s'inceppa definitivamente, ed il vincitore 1971 cede. Insiste Darniche, con ammirevole regolarità e ottiene il miglior tempo di 21'44", imitato dal compagno Andruet con 21'58"; Munari continua la sua progressione e con 22'11" balza al secondo posto. Da sottolineare anche l'ottima ripresa di Lampinen (22'37" contro 22'33" di Aaltonen), a cui sono stati tolti 5' di penalizzazione errata del percorso comune. Larrousse scivola a 22'55", dietro Piot (22'42") e Neyret (22'52") e Barbasio, riparata la balestra, insegue bene, con 23'08. Situazione: 1. Darniche; 2. Munari a 3'46"; 3. Andruet a 6'42"; 4. Larrousse a 16'25"; 5. Aaltonen a 19'01"; 6. Lampinen a 27'21"; 7. Piot a 27'48".

## Venerdì mattina

## QUINTA PROVA: le Alpine in difficoltà

Ripetizione della Couilliole con la quinta prova, da St. Sauveur a Beuil, su 24 km, poco dopo le due e mezza di venerdì. E' il momento decisivo per lo sfaldamento della forte squadra dell'Alpine: eliminati Nicolas e Andersson, Andruet esce due volte di strada danneggiando l'avantreno e il «leader» Darniche compie una pessima prova, con un tempo di 20'46", anche lui con il cambio in disordine. Emerge Aaltonen, con 19'26", si scatenava Piot, superstate della Ford, con

## Il primo commento di MUNARI «dopo»

## Ma dove sono gli spaghetti?

MONTECARLO - « Cesare, (Florio) la tua organizzazione è stata perfetta durante tutto il Montecarlo, solo che questa volta ti sei dimenticato di darmi da mangiare, andiamo, voglio una tripla razione di spaghetti ». Sono state queste le prime parole pronunciate, alle 7,15 di venerdì 28 gennaio, dal vincitore del 41. Rally di Montecarlo, Sandro Munari, due minuti dopo essere arrivato nella capitale del piccolo Principato Monegasco, ed essere sicuro vincitore. Invece è passata un'altra ora di foto, interviste e monumentale bottiglia di champagne prima di esaudire il desiderio di levarsi la fame.

Alle 18 sono all'albergo, e lui se ne sta andando a Radio Montecarlo e alla televisione francese per una intervista, mi grida intanto che lo trascino via, « mi aspetti, mi raccomando, poi dobbiamo anche festeggiare ». Signorilmente accolti da Cesare Florio attendiamo l'arrivo di Munari sorseggiando il Moet-Chandon della vittoria, la prima in 41 anni di un equipaggio italiano con una macchina italiana.

Quando appare Munari, abbiamo quasi finito la monumentale bottiglia. Il bravo Sandro ci confessa che in tutta la giornata non è riuscito a riposare che pochissimo tempo, e aggiunge: « mi sono più stancato ad acccontentare tutti in queste ultime 12 ore che correre tutto il Rally ».

Ci sentiamo un po' in colpa, ma attacchiamo.

— Quando è stato sicuro di essere il vincitore?

« Solo quando sono arrivato a Montecarlo, abbiamo sempre avuto una tale sfortuna in questo Rally Monegasco che quasi quasi non ci credo neppure ora. »

— Come è stata la sua preparazione per questo Rally?

Guarda Florio poi dice: « Preparazione? ma se non dovevamo neppure venire al Montecarlo quest'anno! Non era nei nostri programmi finanziari, lo abbiamo deciso all'ultimo minuto, abbiamo provato per quindici giorni, e guardi che cosa mi va a capitare, lo abbiamo vinto, è una cosa che per me ha tutt'ora dell'incredibile. »

— Che cosa le è successo alla seconda prova speciale quando ha perso 1'58" nei confronti dell'Alpine di Darniche?

« Molti hanno detto che ho fatto un testa e coda, che mi sono innervato ecc., ma la verità è che ho sbagliato la scelta dei pneumatici, ne avevo di tre tipi a disposizione, ho scelto quelli con 330 chiodi davanti e 270 dietro. Non erano abbastanza, mi ci voleva la soluzione 484-380, come ho fatto le altre due volte nella ripetizione di questa prova speciale è andato bene. » (La prova era quella del Turini, la prima è stata percorsa da Sandro in 23'51", con chiodatura sbagliata, la seconda in 22'11", secondo assoluto, la terza in 22'38", ma era già primo in classifica e le Alpine erano fuori causa).

— Qual è la sua « tattica » in un Rally?

« Non ho tattiche speciali, parto subito forte, e fin dall'inizio dò il massimo di me stesso, perché così dai tempi capisco se riesco a farcela o no. Per il mio carattere difficilmente faccio una gara d'attesa, quando ho qualcosa da dare la dò subito. »

— Quale è stata la scelta più giusta che ha fatto durante « la notte della verità » l'ultima del Rally?

« Nella terza prova speciale, ho saputo che nevicava in un determinato modo e ho montato la combinazione di chiodi 250-180, infatti l'ho indovinata perché sono riuscito a stare alle costole delle Alpine. »

— Parliamo sempre di chiodi, qual è il numero maggiore da lei montato?

« Il massimo di chiodi che ho montato sono 484 davanti e 270 dietro, con questa combinazione un pneumatico veniva a costare circa 53.000 lire. »

— Qual è stato il momento di maggior rabbia?

« A Bourzet, durante il percorso Monaco-Chambery-Vals le Bains-Monaco. Ho saputo dall'eccellente servizio istituito dalla Lancia che nevicava a più non posso. Ho preferito ritardare ad un controllo orario per avere le gomme giuste, solo che io e Mannucci avevamo preventivato un ritardo di un minuto, mentre per 3 se-

condi ce ne hanno appioppato 2; comunque a Bourzet, nonostante tutto, siamo andati in testa. »

— Il momento di maggior incredulità?

« Alla notizia del ritiro di Darniche, mi sono detto, che non ci sia più niente da fare? Che mi abbiano detto così perché io non rischi inutilmente? Poi me ne sono reso conto piano piano dalle migliaia di persone che sul Turini e su la Madone de Gorbio urlavano impazziti sventolando bandiere Italiane, e ho detto a Mario, credo proprio che ce l'abbiamo fatta. Io e Mario siamo due taciturni, tanto che alcuni per prenderci in giro hanno battezzato la nostra Fulvia « la silenziosa ». Sapete che cosa mi ha detto Mario in quel momento? E' stato un discorso lunghissimo: « bene ». »

— A chi dedica questa vittoria?

« A Luciano (Lombardini) il mio compagno perito nella marcia di avvicinamento di questo Rally nel '68 in Jugoslavia. Ci teneva tanto Luciano a vincere questo Rally, mi diceva sempre che era la sua massima aspirazione, bene ora io oggi l'ho vinto per lui principalmente. »

— Che guai ha avuto durante i circa 6000 km percorsi la sua vettura?

« Nessun guasto di nessun genere, solo gli ammortizzatori anteriori si erano leggermente scaricati, perché ad un salto un po' troppo violento erano arrivati a tamponare, allora li abbiamo cambiati tutti e quattro, più per precauzione che per effettiva necessità. Dopo, solo olio acqua e benzina (1500 litri circa). »

— Munari che cosa pensa, come navigatore e come uomo, del suo compagno Mannucci?

« Mario, adesso è arrivato ad un grado di preparazione eccellente da professionista, ed ha acquisito una esperienza internazionale che gli è utilissima. E' uno che non fa errori, è un navigatore completo. Come uomo ha un carattere chiuso, mi piace perché è estremamente sincero, perché ti dice quello che ti deve dire, senza alcuna remora. »

(Avevo chiesto a Mannucci in separata sede un giudizio su Munari, questa era stata la sua risposta: « Grande pilota con moltissima classe, come uomo è irascibile, non sereno nelle valutazioni, ma ciò fa parte, almeno io penso, della sua « carica ». »)

— Quali sono i piloti che temeva di più in questo rally?

« Io apprezzo molto i piloti completi come Kallstrom, ma in questo 41. Rally temevo molto l'Alpine di Andersson. Si è poi visto che il jolly dell'Alpine era Darniche che andava sulle strade innevate come sull'asciutto. »

— Che cosa deve avere un pilota per poter vincere un Rally come Montecarlo?

« Un pilota da Rally deve avere molta improvvisazione, non ti puoi ricordare tutto, salvo forse al Montecarlo che le prove si ripetono anno dopo anno, ma ci sono tante gare dove è impossibile ricordare tutto. Il navigatore è importantissimo, molto più di quanto si dica e di quanto voi giornalisti ne scriviate. Deve essere con il pilota un connubio perfetto, che li faccia andare tutte e due su un binario ideale, sennò addio. Poi la vittoria in Rally come questi è data da tante cose, fortuna, gomme adatte, assistenza meccanica e cronometrica a terra. Il connubio con il navigatore, e tante tante altre piccole cose che sommate assieme ti permettono di vincere. »

L'intervista è finita, appare Florio che gli dice: « Senti Sandro domani andiamo a provare... ».

« No, » interviene lui, « io domani vado a casa mia a sparare un po' con la nuova pistola che ho comperato, una 45 modificata a 22, poi voglio andare a trovare i miei cavalli, ed infine per rilassarmi, sono invitato in una riserva, dove una volta con 5 colpi ho abbattuto 3 fagiani e due lepri. Al massimo posso venire con voi questa sera a festeggiare all'Academia di Mentone, poi basta. Voglio tornare a casa ». E prende a braccetto la bella moglie Flavia (sempre per restare in carattere con la Lancia).

Giancarlo Cevenini



Il fondo apparentemente asciutto ha tratto in inganno molti concorrenti privati che hanno osato finendo vittime (come Develay nelle due foto) di paurose uscite di strada. (ATTUALFOTO)



Aaltonen 9', Larrousse e Piot 10', Makinen 13', Nicolas 14', eccetera. Perciò, la graduatoria autentica diviene: 1. Andersson; 2. Darniche a 3"; 3. Munari a 40"; 4. Andruet a 4'26"; 5. Larrousse a 13'33"; 6. Nicolas a 14'28"; 7. Aaltonen a 16'50".

Dei 52 concorrenti arrivati al termine della durissima prova (154 abbandoni), 33 sono ammessi alla prova complementare.

alle Alpine Renault di Darniche (16' e 41") e Andersson (16'49"), mentre Munari oppone una strenua difesa, con 17'06". Per restare alle regole, ecco Fall segnare 17'17", Aaltonen 17'29" e Lampinen 17'32". Sommando questi tempi alla classifica dopo il percorso comune, si ha:

1. Darniche; 2. Andersson a 5"; 3. Munari a 1'02"; 4. Andruet a 5'34"; 5. Larrousse a 13'15"; 6. Aaltonen a 17'35"; 7. Makinen a 22'31".

## SECONDA PROVA: Alpine compatte e Munari in ritardo

Il Turini viene affrontato per la prima volta poco dopo le 20, per la prova Le Moulinet-La Bollene di 23 km, con circa 8 km di strade innevate. Si attende il primo grosso attacco di Munari, ma il pilota della Lancia conclude la prova, a causa delle gomme, con un pessimo tempo, di 23'51", press'a poco come Larrousse, cin 23'28", quando la squadra compatta dell'Alpine ottiene 21'53" con Darniche, 22'06" con Andruet e 22'16" con Andersson. Buone anche le prove di Aaltonen cin 22'22" e Barbasio con 22'42". E' proprio il tempo di Barbasio a consentire il paragone con quello di Munari. Darniche conserva il comando, aumentando lievemente il proprio margine:

1. Darniche; 2. Andersson a 28"; 3. Munari a 3'00"; 4. Andruet a 6'47"; 5. Larrousse a 14'50"; 6. Aaltonen a 17' e 04"; 7. Piot a 25'12".

## TERZA PROVA: Andersson perde terreno

Per la terza prova, è la volta del colle della Couilliole, da St. Sauveur a Beuil, su 24 km di strade parzialmente innevate e ghiacciate. Andersson è alle prese con un cambio di velocità recalcitrante e ottiene un brutto tempo, di 22'08". Il solo Darniche, delle Alpine, continua indisturbato, con il miglior tempo in 19'23", contro 19'31" di Aaltonen e la ripresa di Munari in 19'42", tenendo a bada Larrousse (19'47"), Piot (20'01") e Andruet (20'04"). Makinen è costretto all'abbandono, in seguito a rottura della frizione e a forti vibrazioni motore. Quindi:

1. Darniche; 2. Andersson a 3'13"; 3. Munari a 3'19"; 4. Andruet a 6'28";

19'36" e Munari mantiene le proprie posizioni, con un 19'38", imitato da Lampinen (19'45"), Larrousse (19'46") e Haldi (19'58"), con un ottimo 20'10" di Barbasio. Conduce ancora Darniche, ma con questi distacchi:

1. Darniche; 2. Munari a 2'38"; 3. Andruet a 11'03"; 4. Larrousse a 15' e 25"; 5. Aaltonen a 17'41"; 6. Lampinen a 26'20"; 7. Piot a 26'38".

## SESTA PROVA: MUNARI TORNA AL COMANDO

All'ultima scalata sul Turini manca Darniche: il cambio è decisamente rotto e Munari ha la vittoria in tasca; del resto, senza le penalizzazioni, il pilota della Lancia sarebbe probabilmente primo assoluto dalla terza prova del percorso comune. Comunque, il crollo di Darniche fa giustizia di queste penalizzazioni e il bravissimo Munari ha partita vinta. Spiacevoli i ritiri di Chasseuil e di Fall. Sulla La Bollene-Moulinet di 23 km si accontenta d'un 22'38", lasciando il successo parziale al compagno Lampinen con 22'29"; premono Piot e Larrousse, con 22'50" e 22'57", e Barbasio insidia Neyret con 23'10", contro 22'58" del francese. Ecco il quadro:

1. Munari; 2. Larrousse a 13'06"; 3. Aaltonen a 15'36"; 4. Lampinen a 23'33"; 5. Piot a 24'12"; 6. Neyret a 32'53"; 7. Barbasio a 34'13".

Poi, per una PENALIZZAZIONE di 2' di Neyret, BARBASIO passa al sesto posto assoluto mentre PINTO è ottavo.

## SETTIMA PROVA: marcia trionfale di Munari

La settima ed ultima prova, venerdì mattina, mezz'ora prima dell'arrivo, non dice più nulla: è veloce, sempre sul Col della Madone de Gorbio, di 18 km, con gomme «racing» e «rush» finale delle Porsche: Larrousse 16'59" e Haldi 17'28". Munari si accontenta di 19'15", ormai con la vittoria saldamente in pugno e dietro a Lampinen (17'51"), Aaltonen (18' e 19") e Piot (18'31"), si fanno luce anche Barbasio, con 18'34", e Pinto, con 18'36". I viali del porto di Montecarlo attendono l'arrivo trionfale di Munari e Mannucci, ancora nella semioscurità,

e. b.



Paganelli-Russo, che avevano preso il via con la frizione fuori uso sono costretti subito ad abbandonare la gara

## Giovedì sera 27 gennaio

I 34 migliori concorrenti selezionati dal lungo e sconvolgente percorso comune hanno preso la partenza da Montecarlo giovedì sera a partire dalle 18,30 per la decisiva prova notturna complementare Monaco-Monaco, che li riporta al Principato venerdì mattina a cominciare dalle 7. Questa prova conclusiva, con le tradizionali sciate al Turini e alla Couilliole e con sette settori speciali di velocità, ha una distanza complessiva di 672,5 km, di cui 153 km cronometrati con tempi di classifica. Le condizioni atmosferiche peggiorano rapidamente, con nevicata su tutti questi colli in serata.

PRIMA PROVA: scatto di Larrousse  
Il primo tratto di velocità viene affrontato dopo una quindicina di chi-

## La corsa in cifre

## Il ruolino di marcia dei protagonisti

| N. EQUIPAGGIO                | VEETTURA           | CITTA' DI PARTENZA | PERCORSO DI AVVICINAMENTO | PERCORSO COMUNE                      | CLASSIF. PERCOR. COMUNE | CIRCUITO DELLA MONTAGNA       | POS. FINALE |
|------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------|
| 1 THERIER - ROURE            | ALPINE A 110       | Almeria            |                           | Ritirato: uscita di strada           |                         |                               |             |
| 2 BALLESTRIERI - BERNACCHINI | LANCIA HF 1600     | Almeria            |                           | Ritirato: noie ai freni              |                         |                               |             |
| 3 PAGANELLI - RUSSO          | FIAT 124 SPIDER    | Atene              |                           | Ritardo 16' ai C.O.                  | 10                      | Ritirato: frizione rotta      |             |
| 4 LARROUSSE - PERRAMOND      | PORSCHE 911 S      | Varsavia           |                           | Ritardo 10' ai C.O.                  | 5                       |                               | 2           |
| 5 AALTONEN - TODT            | DATSUN 240 Z       | Monaco             |                           | Ritardo 9' ai C.O.                   | 7                       |                               | 3           |
| 6 ANDRUET - PAGANI           | ALPINE A 110       | Almeria            |                           | Ritardo 4' ai C.O.                   | 4                       | Ritirato: saltato un C.T.     |             |
| 7 PIOT - PORTER              | FORD ESCORT        | Lisbona            | Ritardo 1' ad un C.O.     | Ritardo 9' ai C.O.                   | 9                       | Ritardo 5' ai C.O.            | 5           |
| 8 KALLSTROM - HAGGBOM        | LANCIA HF 1600     | Atene              |                           | Ritirato: selettore del cambio rotto |                         |                               |             |
| 9 PIANTA - PALEARI           | OPEL MANTA         | Atene              | Ritardo 30" ad un C.O.    | Ritirato: rottura differenziale      |                         |                               |             |
| 10 CHASSEUIL - BARON         | ALFA ROMEO 2000    | Monaco             |                           | Ritardo 14' ai C.O.                  | 12                      | Ritirato: rottura sospensione | 27          |
| 11 ANDERSSON - DAVENPORT     | ALPINE A 110       | Almeria            |                           | Ritardo 1' ai C.O.                   | 1                       | Ritirato: rottura del cambio  |             |
| 12 LINDBERG - CARLSTROM      | FIAT 124 SPIDER    | Atene              |                           | Non partito: indisposizione          |                         |                               |             |
| 14 MUNARI - MANNUCCI         | LANCIA HF 1600     | Almeria            |                           | Ritardo 2' ai C.O.                   | 3                       |                               | 1           |
| 15 WALDEGAARD - THORSZELIUS  | PORSCHE 911 S      | Varsavia           |                           | F.T.M.: uscita di strada             |                         |                               |             |
| 16 RAGNOTTI - THIMONIER      | OPEL ASCONA        | Monaco             |                           | Ritardo 11' ai C.O.                  | 4                       | Ritardo 5' ai C.O.            | 9           |
| 17 DARNICHE - MAHA           | ALPINE A 110       | Almeria            |                           |                                      |                         | Ritirato: rottura del cambio  |             |
| 18 ZASADA - ZASADA           | POLSKI-FIAT        | Varsavia           | Ritardo 1'30" ai C.O.     | Ritirato: guasti alla trasmissione   |                         |                               |             |
| 19 MAKINEN - LIDON           | FORD ESCORT        | Almeria            |                           | Ritardo 13' ai C.O.                  | 8                       | Ritirato                      |             |
| 20 FALL - WOOD               | DATSUN 240 Z       | Monaco             |                           | Ritardo 28' ai C.O.                  | 17                      | Ritirato                      |             |
| 21 LAMPINEN - ANDREASSON     | LANCIA HF 1600     | Atene              |                           | Ritardo 16' ai C.O.                  | 11                      |                               | 4           |
| 22 HONNEL - BORK             | WARTBURG 353       | Francoforte        | Ritardo 2' ai C.O.        | Ritirato: rottura del cambio         |                         |                               |             |
| 23 NICOLAS - VIAL            | ALPINE A 110       | Almeria            |                           | Ritardo 14' ai C.O.                  | 6                       | Ritirato: uscita di strada    |             |
| 24 GREDER - DELFERIER        | OPEL ASCONA        | Monaco             |                           | F.T.M.                               |                         |                               |             |
| 25 TRAUTTMAN - DANTON        | CITROEN SM         | Monaco             |                           | Ritirato: rottura giunti             |                         |                               |             |
| 26 BARBASIO - SODANO         | LANCIA HF 1600     | Almeria            |                           | Ritardo 16' ai C.O.                  | 15                      |                               | 6           |
| 27 PINTO - EISENDLE          | FIAT 124 SPIDER    | Atene              |                           | Ritardo 5' ai C.O.                   | 16                      | Ritardo 2' ai C.O.            | 8           |
| 28 WALTER - RACK             | PORSCHE 911 S      | Varsavia           |                           | Ritirato: rottura motore             |                         |                               |             |
| 29 HENRY - GROBOT            | ALPINE A 110       | Reims              | Ritardo 30" ai C.O.       | Ritardo 20' ai C.O.                  | 20                      | Ritardo 3' ai C.O.            | 11          |
| 30 LAURENT - MARCHE          | DAF 55             | Reims              |                           | Ritardo 14' ai C.O.                  | 23                      | Ritardo 18' ai C.O.           | 18          |
| 31 BARALLIER - FAYEL         | ALFA ROMEO 2000    | Monaco             |                           | F.T.M.: fine percorso comune         |                         |                               |             |
| 32 « BEAUMONT » - BICHE      | OPEL ASCONA        | Monaco             |                           | Ritardo 17' ai C.O.                  | 21                      | Ritardo 6'                    | 12          |
| 33 NEYRET - TERRAMORSI       | ALPINE A 110       | Almeria            | Ritardo 30" ai C.O.       | Ritardo 13' ai C.O.                  | 13                      | Ritardo 2' ai C.O.            | 7           |
| 34 FIORENTINO - GELIN        | SIMCA 1100 S       | Monaco             | Ritardo 1'30" ai C.O.     | Ritardo 25' ai C.O.                  | 24                      | Ritardo 9' ai C.O.            | 16          |
| 35 JACQUEMIN - JACQUEMIN     | ALPINE A 110       | Almeria            |                           | Ritirato: rottura del cambio         |                         |                               |             |
| 36 VERRIER - POMPADON        | ALFA ROMEO 2000    | Monaco             |                           | F.T.M.: fine percorso comune         |                         |                               |             |
| 37 FROSTIK - SCLATER         | FORD ESCORT MEXICO | Glasgow            | Ritardo 5'30" ai C.O.     | Ritirato: rottura motore             |                         |                               |             |
| 38 FRITZINGER - PETERS       | FORD CAPRI         | Francoforte        |                           | Ritirato: uscita di strada           |                         |                               |             |
| 39 ROMAOZINHO - MORALS       | CITROEN DS 21      | Lisbona            | Ritardo 1' ai C.O.        | Ritardo 21' ai C.O.                  | 26                      | Ritardo 16'                   | 19          |
| 40 BOLOGNA - BOLOGNA         | ALPINE A 110       | Atene              | Ritardo 15'40" ai C.O.    | F.T.M.: fine percorso comune         |                         |                               |             |

## ...e la durissima gara degli altri italiani

|                                   |                   |             |                        |                                |    |                    |    |
|-----------------------------------|-------------------|-------------|------------------------|--------------------------------|----|--------------------|----|
| 44 RISSO - MARAZZI                | LANCIA HF 1600    | Atene       | Ritardo 30" ai C.O.    | F.T.M.: foratura               |    |                    |    |
| 50 « IL PILOTA » - BRAMBILLA      | PORSCHE 911 S     | Atene       |                        | Ritardo 25' ai C.O.            | 27 | Ritardo 3' ai C.O. | 17 |
| 51 PERAZIO - FALLETTI             | LANCIA HF 1600    | Francoforte | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 70 DE BONIS - VITALINI            | AUTOBIANCHI A 112 | Atene       | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 77 BARI - FRANCESCHETTI           | FIAT 128 RALLY    | Atene       | Ritardo 9' ai C.O.     | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 80 BOTTARETTO - MARCHI            | FIAT 125          | Atene       | Ritardo 16' ai C.O.    | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 83 BIANCO MENGOTTI - MARCHIORELLA | LANCIA HF 1600    | Atene       | Ritardo 9' ai C.O.     | Ritirato: P.S. 3               |    |                    |    |
| 96 ROMBOLOTTI - ROMBOLOTTI        | ALPINE A 110      | Atene       | Ritardo 3' ai C.O.     | F.T.M.: P.S. 6                 |    |                    |    |
| 101 VALLINI - TULLIO              | SIMCA 1100 S      | Atene       | Ritardo 8' ai C.O.     | Ritirato: P.S. 6               |    |                    |    |
| 120 MORTARA - TORRIANI            | FIAT 124 SPIDER   | Francoforte | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 149 DELLE PIANE - ILOTTE          | PORSCHE 911 S     | Almeria     |                        | Ritirato: rottura del cambio   |    |                    |    |
| 154 PREGLIASCO - GHIGLINO         | LANCIA HF 1600    | Almeria     | Ritardo 1'30" ai C.O.  | Ritirato: uscita di strada     |    |                    |    |
| 164 CUPPELLINI - GRASSI           | FIAT 128          | Atene       | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 170 SOTGIU - X                    | LANCIA HF 1600    | Monaco      | Forfait                |                                |    |                    |    |
| 179 CUSANI - NAPPI                | B.L.M.C.          | Almeria     | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 181 AMBROGETTI - CAMBIAGHI        | LANCIA HF 1600    | Atene       | Ritardo 2'30" ai C.O.  | Ritirato: senza benzina P.S. 5 |    |                    |    |
| 182 FERRARI - BALU                | LANCIA HF 1600    | Monaco      | Ritardo 5'30" ai C.O.  | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 186 BONACCINA - « L'INNOMINATO »  | ALPINE A 110      | Atene       | Ritardo 6'30" ai C.O.  | F.T.M.: fine percorso comune   |    |                    |    |
| 187 MARTINO - LIBRIZZI            | FIAT 124 SPIDER   | Atene       | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 189 DAPINO - MONDINI              | LANCIA HF 1600    | Almeria     |                        | Ritirato: perdita di una ruota |    |                    |    |
| 191 DALL'AVA - MAIGA              | LANCIA HF 1600    | Monaco      | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 196 TAGLIAMONTE - BOVE            | FIAT 128 RALLY    | Varsavia    | Ritardo 4' ai C.O.     | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 206 CHIARVA - BELLOTTI            | AUTOBIANCHI A 112 | Atene       | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 207 ODDERO - LEVI                 | FIAT 128 RALLY    | Almeria     | Ritardo 3' ai C.O.     | Ritirato: senza benzina P.S. 4 |    |                    |    |
| 224 FERRERO - X                   | AUTOBIANCHI A 112 | Atene       | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 228 CAMPAGNA - LICHERI            | ALFA ROMEO        | Atene       | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 232 ORMEZZANO - PATRUCCO          | FIAT 128          | Francoforte | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 234 PALMAS - GASOLE               | LANCIA HF 1600    | Monaco      | Ritardo 30" ai C.O.    | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 236 CORRADINI - IPPOLITI          | AUTOBIANCHI A 112 | Atene       | Ritardo 8'30" ai C.O.  | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 241 MILESI - BARTOLINI            | FIAT 128 RALLY    | Atene       | Ritardo 11'30" ai C.O. | Ritirato: rottura alternatore  |    |                    |    |
| 242 PASTA - SILVUNI               | FIAT 128 RALLY    | Monaco      | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 244 « BERMAN » - BOTTAI           | FIAT 125 S        | Monaco      | Non partito            |                                |    |                    |    |
| 250 AVENOSO - DIMUZIO             | FIAT 128          | Monaco      | Ritardo 25'30" ai C.O. | F.T.M.: P.S. 4                 |    |                    |    |
| 256 ORSI - SOLA                   | FIAT 125 S        | Francoforte | Ritardo 22'30" ai C.O. | Ritirato: rottura spinterogeno |    |                    |    |
| 257 GERBINO - MANNINI             | FIAT 125 S        | Monaco      | Ritardo 3' ai C.O.     | F.T.M.: P.S. 5                 |    |                    |    |
| 278 SUNI - FINZI                  | SIMCA 1000        | Atene       | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 280 CRISTIANI - COMBE             | FIAT 128          | Atene       | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 282 MONTI - LAERA                 | FIAT 128          | Atene       | Ritirato               |                                |    |                    |    |
| 284 PICCOLI - X                   | INNOCENTI         | Almeria     | Foifait                |                                |    |                    |    |
| 285 COSTANZO - X                  | PORSCHE 911 T     | Varsavia    | Foifait                |                                |    |                    |    |

● Giovedì sera prima dell'ultima prova complementare Monaco-Monaco di 672.500 km gli « inviati speciali » di Cesare Fiorio il d.s. della Lancia avevano mandato il seguente rapporto sui tre colli più importanti. **TURINI:** 65% neve, 15% neve a tratti, 20% asciutto. **MADONE DE GORBIO,** tutto asciutto

gomme racing (quasi quasi Fiorio piange). **COUILLOLE,** neve e placche di ghiaccio.

● Paganelli il forte pilota romagnolo ha dichiarato che si sposerà il 14 giugno prossimo con la gentile e appassionata di rally, Paola Carello (fanal).

● Barbasio, sempre signorile, ha detto al suo arrivo a Montecarlo: « Mi piace tanto sciare che quando sono passato dal quel magnifico posto che è Andorra, pieno di favolosa neve che luccicava al sole, avrei piantato lì tutto e sarei andato a sciare, invece eccomi qua. »

● Dopo la tappa di concentramento con il sole che brillava su tutta Europa anche se faceva freddo, Aaltonen arrivato a Montecarlo con la sua Datsun ha fatto questo pronostico: 1. Porsche, 2. Alpine, 3. Ford, 4. Datsun, per lui la Lancia non esisteva neppure. Che gli bruciasse ancora qualcosa?

● **MONTECARLO** - M.me Beaumont al Rally con una Opel Ascona 1900, nella marcia di avvicinamento al Principato di Monaco, ha trovato il modo di tamponare un'altra Opel Ascona. Era quella del marito Henri Greder anch'egli in gara al 41. Rally di Montecarlo, come a dire « avanti Henri, avanti! ».

● Le Fiat 124 spider erano tre in gara, affidate a Paganelli, Pinto e Lindberg, tutte e tre al controllo di Teodoro. Lindberg aveva problemi ai freni che erano discontinui e bloccavano male. Rapida riparazione alla Casa madre ma i difetti sono continuati, in special modo sulla vettura di Pinto.

● Paganelli ha confessato che la più grossa paura in questo Rally l'ha provata a Torino, quando si è fermato in Filiale a far guardare la vettura. « C'era tanta gente, una calca incredibile, avevo gente seduta perfino sul cofano. Erano tanti che mi stringevano da tutte le parti, ed ho avuto davvero paura. Però che soddisfazione! »

● Durante la prima notte di gara Barbasio ha avuto una forte colica. Lindberg aveva la Hongkong 2, che lo ha poi fatto ritirare definitivamente. Ha guidato nella marcia di avvicinamento con oltre 39 di febbre.

● E' ritornata alle corse Pat Moss, sorella di Stirling. Dopo un anno di assenza la sua gentile navigatrice che era « Biche ». Avevano una elvettoletta Alpine-Renault di colore rosa confetto.

● Favolose ragazze in minigonna e hot pants l'ultima notte del Rally attaccavano i tempi dei concorrenti sul tabellone, accolte da fischi e commenti vari dei giornalisti presenti. La più bella di tutte, Yvette, ad un certo momento è arrivata con un vistoso cartellone che ha attaccato ben in vista che diceva: « Nell'interesse morale del Rally, si pregano i signori giornalisti di guardare il cartellone e non le gambe delle hostesses. »

● Altro cartellone affisso dai organizzatori « Un gendarme si è rotto una gamba sul Turini » la notizia è stata accolta da una salva di applausi. Tutto il mondo è paese.

CLASSIFICA FINALE

|    |                                |                    |             |
|----|--------------------------------|--------------------|-------------|
| 1  | MUNARI SANDRO - MANNUCCI MARIO | (Lancia Fulvia HF) | 5h 57' 55"  |
| 2  | LARROUSSE - PERRAMOND          | (Porsche 911 S)    | 6h 08' 45"  |
| 3  | AALTONEN - TODT                | (Datsun 240 Z)     | 6h 12' 35"  |
| 4  | LAMPINEN - ANDREASSON          | (Lancia Fulvia HF) | 6h 20' 04"  |
| 5  | PIOT - PORTER                  | (Escort RS 1600)   | 6h 26' 23"  |
| 6  | BARBASIO - SODANO              | (Lancia Fulvia HF) | 6h 34' 17"  |
| 7  | NEYRET - TERRAMORSI            | (Alpine A 110)     | 6h 34' 53"  |
| 8  | PINTO - EISENDLE               | (Fiat 124 Spid.)   | 6h 42' 17"  |
| 9  | RAGNOTTI - THIMONIER           | (OP Ascona 1900)   | 6h 44' 10"  |
| 10 | MOSS - CRELLIN                 | (Alpine A 110)     | 6h 53' 08"  |
| 11 | HENRY - DI NICOLA              | (Alpine A 110)     | 6h 58' 15"  |
| 12 | BEAUMONT - BICHE               | (OP Ascona 1900)   | 7h 02' 03"  |
| 13 | HALDI - KELLER                 | (Porsche 911 S)    | 7h 04' 23"  |
| 14 | BALLOT - MORENAS               | (BMW 2002 TI)      | 7h 07' 06"  |
| 15 | KOOB - MULLER                  | (BMW 2002)         | 7h 11' 31"  |
| 16 | FIORENTINO - GELIN             | (Simca 1100 S)     | 7h 21' 33"  |
| 17 | IL PILOTA - BRAMBILLA          | (Porsche 911 S)    | 7h 29' 09"  |
| 18 | LAURENT - MARCHE               | (DAF 55)           | 7h 30' 21"  |
| 19 | ROMAOZINHO - MORAIS            | (Citroen DS 21)    | 7h 43' 57"  |
| 20 | MIERSCH - LOEWENHARDT          | (OP Ascona 1900)   | 7h 45' 12"  |
| 21 | LIER - FRATTINI                | (Fiat 128 Rally)   | 7h 03' 00"  |
| 22 | LUYBREGTS - LUYBREGTS          | (DAF 55)           | 8h 15' 41"  |
| 23 | GAUPP - FUCHS                  | (Opel Kadett LS)   | 8h 23' 17"  |
| 24 | MUCHA - JAWOROWICZ             | (Polski Fiat)      | 10h 10' 24" |

NON ARRIVATI, MA CLASSIFICATI

|    |                          |                   |             |
|----|--------------------------|-------------------|-------------|
| 25 | DARNICHE - MAHE          | (Alpine A 110)    | 10h 13' 24" |
| 26 | ANDRUET - PAGANI         | (Alpine A 110)    | 10h 24' 27" |
| 27 | CHASSEUIL - BARON        | (Alfa Romeo 2000) | 10h 52' 47" |
| 28 | ANDERSSON - DAVENPORT    | (Alpine A 110)    | 11h 34' 07" |
| 29 | FALL - WOOD              | (Datsun 240 Z)    | 11h 34' 50" |
| 30 | SIGURDSON - STROM        | (Saab V4)         | 12h 20' 42" |
| 31 | MAKINEN - LIDDON         | (Escort RS 1600)  | 13h 12' 09" |
| 32 | SMORAWINSKI - ZYSZKOWSKI | (BMW 2002 TI)     | 15h 23' 39" |
| 33 | NICOLAS - VIAL           | (Alpine A 110)    | 18h 47' 22" |
| 34 | PAGANELLI - RUSSO        | (Fiat 124 Spid.)  | 19h 00' 13" |

Il «RADAR» dei vincitori

Questo è il «Radar» e le note di una delle prove speciali del vincitore del 41. Rally di Montecarlo, Sandro Munari. Vi insegnamo a leggerle come fa Mannucci il suo «navigatore».

12 Tappa, prova speciale n. 6 St. Laurent du Pont Chambery, km 46  
 1. 1100 m. di pendenza alla partenza, allungo 70 mt. curva a destra ++ e subito una sinistra + con attenzione, allungo 150 mt. che finisce in una curva a vista, sinistra veloce e allungo di 80 mt. che finisce in una curva a vista. 2. riga - Dosso e subito una destra + con attenzione, sinistra + lunga, allungo 60 mt., con destra + e subito destra + con attenzione. 3. riga - Sinistra ++ allungo 70 mt., sinistra + e subito dosso e subito destra media, allungo 50 mt., sinistra veloce. 4. riga - Destra ++, sinistra + con cartello di riferimento stradale, allungo 60 mt. sul dosso, sinistra ++, allungo 100 mt. 5. riga - Sinistra ++ con attenzione e subito destra + che diventa media, sinistra veloce con guard-rail, 80 metri di allungo con curva a vista. 6. riga - Destra + con attenzione e subito sinistra media lunga con cartello di riferimento. Attenzione sul ponte, destra media allungo 50 metri con curva a vista. 7. riga - Destra + e subito sinistra ++ con attenzione, allungo di 150 mt., poi sinistra ++ lunga che diventa + con attenzione. 8. riga - Destra ++ poi dosso, e destra +, destra + lunga e subito sinistra ++ sul dosso. 9. riga - Allungo di 100 metri con guard-rail, a sinistra + e destra ++.

12 ST LAURENT DU PONT →  
 → CHAMBERY Km 46-947  
 1500 600 (D+e St!) e 1500k SV e 800k  
 ne D+e St+L 60 (D+e D+!) e  
 e St+e 70 (St+e DM) 50 SV e  
 e D+e St 60 e St+ 100  
 (St+e D+ di M) e SV 800k  
 (D+e St+L Str!) e DM 500k  
 D+e St+e 150 St+L di M e  
 e D+e D+e (D+e St+)  
 RAIL 100 St+e D+ →

Normalmente per curva + si intende una curva presa con il motore in tiro ma con una marcia tipo seconda

MONTECARLO - I termini tecnici della contesa si sono rapidamente spostati sul piano dei pneumatici e delle possibilità di utilizzare delle potenze, specialmente nella prova cruciale del percorso comune. Infatti, a ben poco servono i bassissimi valori del rapporto peso-potenza di vetture assai esasperate, quando vi sono seri ostacoli di trazione, con alta resistenza al rotolamento e bassissimi valore del coefficiente di aderenza. In termini di rapporto peso-potenza, con vettura vuota, si è stabilito questo quadro di valori:

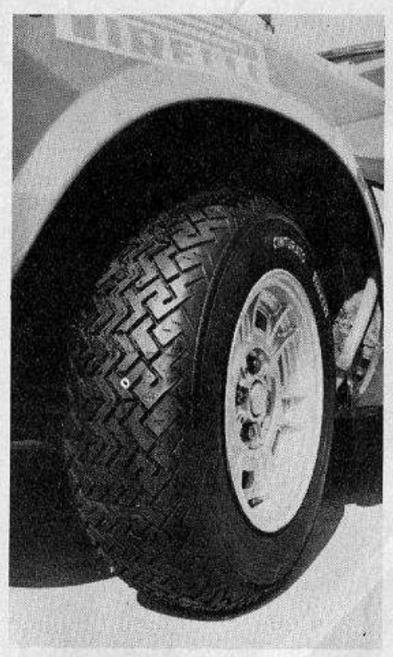
|               | Gr. | cmc. | CV  | giri  | kg. Rapp. | kg-CV |
|---------------|-----|------|-----|-------|-----------|-------|
| PORSCHE 911-S | 4   | 2492 | 270 | 7.000 | 960       | 3,55  |
| FORD RS-BDA   | 2   | 1791 | 220 | 7.500 | 850       | 3,86  |
| ALPINE A-110  | 4   | 1598 | 160 | 7.000 | 700       | 4,38  |
| DATSUN 6 cil. | 4   | 2394 | 210 | 6.800 | 1.100     | 5,22  |
| LANCIA F. HF  | 4   | 1584 | 158 | 7.200 | 860       | 5,45  |
| FIAT 124 S    | 4   | 1608 | 155 | 7.000 | 1.000     | 6,45  |

Appare evidente come la Porsche, con la fresca omologazione nel Gruppo 4 della 911-S di due litri e mezzo, abbia potuto attingere a superiori po-

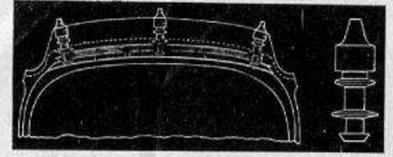
tenze di punta, mentre l'Alpine-Renault non ha fatto in tempo a omologare gli annunciati motori di 1.800 cmc., che gli avrebbero dato più favorevoli rapporti peso-potenza, sulla base sempre d'una berlinezza oltremodo leggera, e la Lancia ha conservato quasi del tutto intatti i propri valori. Sempre discutibile il ricorso della Ford al motore BDA a quattro valvole per cilindro, quando altri fattori entrano in gioco.

E tutto lo svolgimento della corsa è stato una esemplificazione quasi da

manuale dell'influenza dei principali caratteri funzionali, dalla prevalenza delle vetture a più basso rapporto peso-potenza sui tratti asciutti, sempre con



I segreti delle GOMME PIRELLI prepara le «slick»



Le gomme hanno avuto come sempre grande importanza al Montecarlo. Nelle foto ne vediamo due tipi, le Pirelli CN 36 (a sinistra) e L'MS 35 SC (a destra), che hanno permesso, assieme ai racing, i sorprendenti exploit delle vetture italiane

MONTECARLO - I pneumatici hanno avuto un ruolo importantissimo anche in questa edizione del rally monegasco, sia come scelta in funzione delle rapide variazioni di terreno, sia come adattamento alle diverse caratteristiche delle vetture, sia anche per i caratteri ed i progressi compiuti dalle coperture stesse e dalle chiodature. E la vittoria della Lancia è anche un grosso successo della Pirelli che, pur non partecipando ufficialmente alle corse, segue attivamente questa attività, con un gruppetto di tecnici, capeggiati dall'ing. Barassi, ed in posizione di vera e propria preminenza tecnica, se già l'anno scorso la Casa italiana ha dato alla Saab le gomme per vincere il Rally d'Inghilterra e se molti piloti, tra cui lo stesso Andersson, vorrebbero i nostri pneumatici, montandoli perfino di nascosto, per motivi contrattuali, in talune prove.

Anzi, il fatto importante per la Pirelli è che la costruzione delle gomme da rally si allarga sempre più: non bastano le soluzioni più avanzate per neve, ghiaccio e fango, ma occorrono anche autentici pneumatici «racing», da montare su queste vetture Gran Turismo nelle prove di velocità più esasperate, su terreno asciutto, come in circuito. E, ciò che è poco risaputo, la copertura veramente da corsa, uscita dalla porta, alla Pirelli sta entrando dalla finestra, se questi tecnici esperti nei rallies sono riusciti ad allestire gomme veramente buone anche nei tipi «racing» e se stanno addirittura preparando i tipi «slick», a battistrada completamente liscio, con bassissimi valori del rapporto H/C altezza/larghezza, perfettamente adatti anche per le corse Turismo e GT in circuito, se non addirittura per le formule minori.

A Montecarlo, tuttavia, dinanzi ad una bella difensiva per le gomme Super Sport da pioggia ad alta isteresi, usate come «racing», ovvero le speciali versioni del CN 36, il vero successo è stato determinato dalle chiodature, sia di questo tipo di pneumatico, per ancoraggi leggeri, sia del conosciuto MS 35, che con l'ultimo tipo 5C porta perfino 570 chiodi.

La novità è data da un nuovissimo chiodo studiato e brevettato dall'ing. Barassi e da lui chiamato «gripomatic»; è un chiodo di caratteristiche superiori, sempre in acciaio con carburo di tungsteno, disegnato in modo da resistere meglio sulla carcassa. Infatti, ha una aletta in più per aggarrarsi meglio sulla cintura, con uno speciale procedimento di attacco; ha una durata ragguardevole e può essere allestito anche per lunghezze importanti. Sul «C» (sta per Cesare, essendo una richiesta di Fiorio) del CN 36 la possibilità di usare chiodi lunghi deriva da una fascia di irrigidimento sotto il battistrada. Queste sono le armi che la Pirelli a messo a disposizione della Lancia (a quanto pare anche l'Alpine vor-

rebbe gomme Pirelli per i rallies) per puntare alla vittoria nel «Montecarlo»; il resto è frutto d'una abile scelta del d.s. Cesare Fiorio e di Audetto, che l'ha coadiuvato nelle ricognizioni. La lunga esperienza e l'ottimo metodo di indagine all'ultimo momento dei terreni (sintomatico quello del Burzet) usato dalla Lancia ha permesso di impiegare sempre i pneumatici più adatti, salvo qualche lievissimo errore, che non può dirsi veramente tale, bensì un azzardo, in un momento cruciale, per tentare di battere gli avversari nel modo più bruciante.

Infatti, fin dal percorso comune, sulle Lancia sono state montate le gomme più adatte al terreno, mutato rapidamente; s'è tentato con successo la chiodatura di 240 unità anteriormente e posteriormente sul CN 36, con chiodi di 1,5 mm. di sporgenza alla terza decisiva prova. Prima di passare ai tipi MS 35 per le massime chiodature, che sono sempre state numericamente inferiori a quelle degli avversari, con un massimo di 480 chiodi sull'anteriore e 380 sul posteriore nei tratti più innevati e ghiacciati. Quindi, la chiodatura di 330 unità è stata la preferita per tutte le condizioni intermedie, battendo gli avversari proprio su questo punto di adattabilità, per ottenere le migliori prestazioni con minori esigenze di chiodature.

Apparentemente anche in casa Alpine si sono commessi molti errori con le gomme; ma solo apparentemente. Infatti, il d.s. della Casa francese, Cesare Fiorio, ha tentato l'impossibile più d'una volta, mandando uomini come Therier e Andruet allo sbaraglio, magari con gomme «racing» o pochissimo chiodate proprio in prove determinanti, come la terza del percorso comune. Infatti, la neve cominciava a cadere proprio al momento della partenza e se le condizioni non fossero precipitate, è chiaro che il vantaggio più cospicuo l'avrebbe accumulato il concorrente partito con gomme da velocità.

Per contro, le chiodature sono state: la vera ragione della disfatta delle Porsche: gli aumenti di potenza e di coppia con i nuovi motori di due litri e mezzo hanno spostato sensibilmente la fascia delle utilizzazioni e delle conoscenze, per cui ad ogni accelerazione c'erano chiodi che si staccavano. Sono state fatte chiodature molto dense, fino a 600 chiodi per gomma; ma la durata in queste condizioni di rapporto peso/potenza e coppia trasmessa, è stata limitata, tagliando le gambe ai pur fortissimi guidatori Waldegaard e Larrousse. Lo stesso problema, a suo tempo, l'ebbe l'Alpine, che l'ha risolto abbastanza agevolmente, per cui l'impegno adesso, per vetture da rally di elevata potenza, diviene proprio la messa a punto di chiodature efficienti su pneumatici di superiori caratteristiche funzionali, restando discutibile l'uso di chiodi su coperture «racing».

Le equazioni tecniche

molti punti a favore del motore sull'asse di trazione, all'affermarsi dei valori intermedi, laddove migliore è stata la scelta e la disponibilità delle gomme.

Tra le innovazioni di rilievo dobbiamo valutare l'impiego del differenziale autobloccante, con una percentuale dell'ordine del 25%, sulle Lancia «Fulvia» HF, soluzione, che trattandosi di trazione anteriore, ha richiesto difficile messa a punto, pur potendo concludere con benefici tangibili al diminuire del coefficiente di aderenza. Inoltre, sono stati impiegati cerchi ruote con più larghe dimensioni di canale, fino a 7 pollici, per l'uso di gomme tipo «racing» senza chiodature, allo scopo di accentuare la tenuta laterale, con vera soddisfazione dei piloti, mentre un canale di 6 pollici è stato preferito per le chiodature intermedie, dell'ordine di 330 chiodi, ed il canale di 5 pollici è restato unicamente per i pneumatici con chiodatura massima, verso i 500 chiodi.

Anche le Alpine-Renault hanno dovuto fare esperienze con l'autobloccante, inizialmente fonte di molti guai e tuttora di discussioni tra i piloti sulle preferenze; il meccanismo è fornito

nientemeno che da Hewland. A queste macchine è stata variata la posizione della sottile presa d'aria anteriore, dal disotto della targa al disopra, per motivi di sicurezza su strade molto innevate.

Le innovazioni delle Datsun hanno impensierito i commissari tecnici. Primo, il variatore di intensità dei fari, che già fu oggetto della squalifica delle Mini-Cooper del '66, è stato consentito soltanto per gli abbaglianti. Secondo, un ripartitore di frenata, tra avantreno e retrotreno, con comando manuale; con qualche bisticcio regolamentare, specie nella traduzione del famigerato Annesso J, alla fine è stato provato che la soluzione può essere accettata nel Gruppo 4.

Tecnicamente interessati tutti i particolari di perfezionamento del telaio della Porsche 911-S. Anteriormente è stata attuata una nuova geometria della sospensione e sono stati montati nuovissimi freni a disco molto leggeri e fortemente ventilati, con forature radiali. Sono gli stessi dischi delle prime versioni del Prototipo 3.000 «908-3»; un bel passo, nel rapido trasferimento di soluzioni avanzate, giacché questa macchina, per quanto

Gran Turismo Speciale Gr. 4, è sempre una vettura di serie.

Qualche progresso è stato compiuto anche dalla Fiat con la propria 124 Spider, ma la macchina, pur rientrando nel Gruppo 4, resta ancora troppo legata alla versione normale di serie e scarsamente adattata al rally. Nel l'ultima elaborazione, il motore ha guadagnato una decina di cavalli, con incremento di 200 giri soltanto, ma il peso totale della vettura non è stato ridotto. Il cambio si vale ora di ingranaggi ad innesto frontale, con l'ausilio di Colotti, ed il differenziale è autobloccante, in percentuali comprese fra il 25% ed il 40%.

benz.

● La velocità massima delle Fulvia era di 155 kmh a 7200 giri minuto.

● Il pneumatico C. 30 della Pirelli è stato voluto da Cesare Fiorio, infatti il «C» sta per il nome del d.s. della Lancia.

● Delle tre Fulvia arrivate nessun guasto importante: Munari ha cambiato gli ammortizzatori solo per precauzione e non per necessità, e Barbasio ha cambiato la marmitta.



7 anni di corse  
con la LANCIA

# Diventa rosso

## se lo chiamate «campione»

Dopo tante ore di fatica e di speranza è arrivato finalmente il momento del trionfo. Con Munari si è complimentato anche il Presidente della Fiat avv. Gianni Agnelli che gli ha inviato un telegramma mentre l'ing. Ferrari ha telefonato, per congratularsi, all'ing. Gobatto della Lancia



Nel 1965, la Lancia puntava alla coppa europea rallies per nazioni, ed era un po' a corto di piloti per la importante trasferta al Rally dei 1000 Laghi, in Finlandia. Così, Cesare Fiorio propose a Sandro Munari — che fino ad allora era stato il navigatore di Arnaldo Cavallari — di guidare una Flavia nell'impegnativo rally nordico, affiancando in squadra il fuoriclasse René Trautmann.

Appena arrivato in Finlandia, ancora tutto emozionato per la « fortuna » capitatagli, Sandro ebbe occasione di assistere ad uno spettacolo che lo lasciò senza fiato: Makinen e Aaltonen che si sfidavano ad una gara di « salto in lungo » con le loro Mini-Cooper, arrivando « sparati » su tremendi dossi dai quali spiccavano balzi inauditi! Sandro si demoralizzò, convinto che non sarebbe mai riuscito ad eguagliare la bravura e la disinvoltura degli specialisti nordici, maestri sulla neve e sul ghiaccio come sullo sterato. Comunque, Munari portò a termine onorevolmente quel rally, ed all'inizio della stagione successiva, quando Fiorio gli chiese di diventare pilota ufficiale della Lancia, Sandro non si fece scappare la occasione.

Nasce così il rallista Sandro Munari, da sempre uomo-Lancia, che in questi ultimi anni ha avuto occasione di smentire se stesso, riuscendo ad arrivare ai vertici di pilotaggio che all'inizio della sua carriera gli sembravano preclusi. E c'è arrivato a forza di volontà e di allenamento, uniti al talento naturale che solo la sua timidezza riesce a nascondere. Infatti Sandro è un ragazzo molto simpatico ma introverso e chiuso con gli estranei, uno di quelli che preferiscono passare inosservati e per questo sembrano ostentare superbia, mentre invece lui, se lo chiamate « campione », diventa rosso.

### Il battesimo con HARRIS

L'esordio ufficiale con la squadra HF avvenne a Montecarlo, nella stagione 1966, e per compagno gli diedero nientemeno che quella vecchia volpe di Harris, il forte navigatore belga che prese volentieri l'impegno di tenere a battesimo il « novellino ». Harris, oltre alla sua lingua, parlava solo il francese, mentre Sandro cominciava appena ad impararlo, e quindi la intesa non fu facile, ma migliorò strada facendo, tanto che, prima del ritiro avvenuto per rottura del radiatore, Munari-Harris erano ottavi assoluti. Quello fu un anno difficile per Sandro, che più volte fu sul punto di abbandonare il professionismo, in quanto o rompeva o usciva di strada. Per fortuna, ebbe delle soddisfazioni in campo velocistico, giungendo primo di classe al Trofeo Jolly Hotels (una specie di Tour de France italiano) ed al Mugello, facendo anche un assoluto in salita ai Giovi, con la Flavia Zagato su un percorso inondato di pioggia. Ed anche quella volta, la sfortuna di Sandro ci volle mettere un incidente, però subito dopo l'arrivo.

Insomma, Sandro aveva una gran voglia di smetterla, e per fortuna il 1967 fu molto migliore: quinto assoluto a Montecarlo, sempre con Harris. Primo di classe a Sebring con Leo Cella. Poi, finalmente, una vittoria assoluta in un Rally, quello dei 999 Minuti

di Novara. Munari, in quella occasione, fece coppia con Luciano Lombardini, reduce da un « divorzio » con il compianto Cella. Iniziò così la vita agonistica di una delle più belle coppie del ralismo internazionale: Munari-Lombardini. Dopo quello di Novara, essi disputarono e vinsero altri quattro rallies, ultimo dei quali, il Tour de Corse 1967, che ha costituito la definitiva consacrazione di Munari in campo europeo.

Una svolta nella vita di Sandro si ebbe all'inizio del 1968. Partiti da Atene per il Rally di Montecarlo, Munari e Lombardini si stavano avvicinando all'Italia, quando, in territorio jugoslavo, la Fulvia HF dell'equipaggio italiano urtava violentemente contro una Mercedes, che viaggiava al centro della strada. Luciano Lombardini, che in quel momento era alla guida, morì sul colpo, mentre Munari — che dormiva — se la cavò discretamente. Fu un grosso colpo per il nostro pilota, che era legato a Lombardini da un'amicizia e da un'intesa fraterna, e ciò contribuì a rendere anche più difficile il suo carattere.

### In « barchetta » sui circuiti

Munari proseguì la stagione '68, una stagione molto alterna, in coppia con Barbasio, continuando comunque a correre in circuito con la « barchetta » Fulvia, alla Targa (11. assoluto con Raffaele Pinto) ed in alcune salite. Nel 1969, Sandro Munari cambiò ben tre coéquipiers, iniziando l'anno con Barbasio (il quale divenne poi prima guida della squadra Lancia), proseguendo con Davenport, e terminandolo con Bernacchini. Fu un buon anno, con la vittoria al Rally del Sestriere, al Rally delle Alpi Orientali e l'ottimo secondo posto della 2000 SP alla Targa ed al Mugello con la strepitosa « barchetta » FM (Fiorio & Maglioli) di 1600.

Sandro è ormai un rallyman arrivato al vertice dei valori, e vuole a tutti i costi una vittoria nel più prestigioso dei rallies, quello di Montecarlo. Al via della edizione '70 si presenta estremamente deciso a giocare tutte le sue carte, ma la sua Fulvia cede di schianto proprio quando arriva a ridosso delle tre Porsche che comandano la corsa. E' un destino, Munari riesce ad arrivare nei primi posti a Montecarlo, poi non riesce mai a concludere la corsa. La stessa cosa gli accade nel 1971, che all'inizio pare essere un'altra delle « annate-no » di Munari; Sandro riesce solo nella seconda parte della stagione a ritrovare se stesso, inseguendo prima con successo la Mitropa-Cup, quindi — con minore fortuna — il campionato europeo conduttori, sfuggitogli al Giro del Belgio quando, al volante di un'Abarth Sport, stava dominando la corsa.

Ci vuole veramente un gran carattere per reagire ogni volta che ci si vede volar via la vittoria ad un passo dalla fine, ma il ragazzo di Cavarzere è ormai un uomo che si è abituato a questo. Fa parte del suo mestiere, un mestiere che prevede — però — anche la rabbiosa voglia di andare avanti, di pensare alla corsa successiva, ed al modo di vincerla. E arriva, finalmente, Montecarlo, e Munari è il primo italiano a vincere il più famoso rally del mondo.

Marco Magri

## CAVARZERE

in festa

# L'abbraccio di un paese

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CAVARZERE - Preceduto da un corteo di auto imbottite di manifestini inneggianti al suo nome, Sandro Munari, neo vincitore del Montecarlo '72, è sbucato a Rovigo alle tredici di domenica dal casello dell'autostrada Bologna-Padova.

I rodigini hanno fatto per qualche minuto da spettatori attoniti alla sfrenata allegria dei cavarzerani, giunti a Rovigo con staffetta del comitato festeggiamenti immediatamente allestito nella piccola cittadina veneziana alla notizia della prestigiosa vittoria dell'idolo locale. Poi hanno circondato anche loro la rossa Fulvia di Sandro allungando le braccia per toccare il campione del momento.

Sandro Munari, commosso come lo può essere solo un timido costretto ad esporsi contro voglia, ha sorriso a tutti accettando abbracci e manate sulle spalle. Dall'abitacolo della macchina intanto, mentre si scatenava tutta la gioia dei suoi concittadini, assisteva imbarazzata e felice Flavia Munari, la giovane moglie che sembra per Sandro l'amuleto scacciacrisi, l'ancora di sicurezza che spazza via ogni remora. Traffico bloccato per una decina di minuti, quindi sulla tangenziale alla periferia di Rovigo, poi Sandro ha ricordato l'appuntamento in serata con la Domenica Sportiva, e il corteo si è rimesso in moto.

Il lungo serpente variopinto si è allora snodato sulle strade del Basso Polesine in una splendida giornata di sole resa ancor più piacevole da una temperatura primaverile suonando in continuazione clacson e sirene. Trenta chilometri dodecafonici, poi alla periferia di Cavarzere strada sbarrata. Un muro di folla impenetrabile con volantini e bandiere tricolori che vuol salutare il campione, prima che venga sequestrato da parenti ed amici.

La macchina viene letteralmente sommersa. Sono circa tremila persone che hanno atteso pazientemente dimenticandosi anche il pranzo lungo la strada per vedere tornare il « loro » campione, quel ragazzo che seguono passo passo, corsa dopo corsa soffrendo con lui quando qualche cosa va male e la sua Fulvia è costretta a fermarsi. Finalmente Sandro Munari riesce a passare seguito da un codazzo di un centinaio di macchine. Ed arriva a casa. Il padre, la madre: una serie di abbracci che richiamano i momenti di alcuni anni fa, quando invece che vincitore, il ragazzo di Cavarzere ritornò a casa in fin di vita con ancora negli occhi l'incubo della morte di Lombardini. Quello di oggi, specialmente per mamma Egide, che quando Sandro corre soffre le pene dell'inferno, è il giorno del riscatto. Papà Pietro è ammutolito dalla soddisfazione. Dicono gli amici che la vittoria di Sandro gli ha fatto inghiottire la lingua.

Ma l'abbraccio con i familiari dura poco: lo vogliono gli amici, quelli che se lo sono visto crescere sotto gli occhi, diventare un personaggio delle quattro ruote, ma che per loro è sempre rimasto il Sandro di una volta. E questi amici, diverse centinaia, circondano la casa di Sandro e lo portano fuori, lo issano sulle spalle, gli fanno fare un giro in trionfo. E' l'apoteosi di una vittoria inaspettata, ma per questo ancora più bella. Poi qualche attimo di relax in casa con gli amici e i parenti. Nell'intervallo tra un racconto e una forchettata mi dice: « E' la gioia più grande che ho mai provato nella vita. Una cosa a cui ancora non riesco a credere. »

Ma non è ancora finita per il vincitore del 41. Rally di Montecarlo. I pazienti dell'ospedale di Cavarzere si



Equipaggiato di tutto punto, ecco il tifoso-tipo italiano, uno di quelli che giurava sulla vittoria di Sandro Munari, che ha fatto a pugni sul TURINI piantando il tricolore dopo l'annuncio del ritiro di DARNICHE dopo la Couillolle

"Messieurs les journalistes sont priés de ne pas utiliser les termes: - ARMADA - MEUTE - FLOTILLE à propos des équipages ALPINE RENAULT ELF."

## L'incauta ARMADA

« I sig. giornalisti sono pregati di non usare i termini "Armata, Flotta, Muta" a proposito degli equipaggi Alpine-Renault Elf ». Questo curioso cartello è stato mandato in onda sul video a circuito chiuso alla « Permanence » del 41. Rally durante la notte di venerdì, quando due Alpine erano in testa, terzo era il nostro Munari e altre due Alpine erano al 4. e 5. posto. I francesi si sentivano dominatori della prova e si permettevano anche di questi lussi. Ma non è durata molto. Dalle tre del mattino i rappresentanti della casa francese erano spariti dalla circolazione.

mettono a suonare i campanelli nelle prime ore del pomeriggio, ed obblighino il primario a correre a casa di Munari per supplicare Sandro di andare a salutare (ed a calmare) anche quelli che un impedimento fisico ha trattenuto a letto. E Sandro Munari estremamente commosso fa il giro delle corsie fra gli applausi. Lo festeggiano specialmente i bambini.

E' davvero la festa di un paese intero. Una giornata indimenticabile insomma, ma estenuante che si conclude alle 17 con la partenza per gli studi della RAI di Milano. E' l'ospite d'onore della « Domenica Sportiva ». Per una volta l'automobilismo, i rallies, precedono il calcio anche sul taccuino di Pigna. E ci offre il primo campione automobilistico della « Domenica Sportiva ».

Guido Roccatò

**A**i primi di dicembre, nel giorno della premiazione Lancia a Torino stava per accadere qualcosa che avrebbe impedito alla Lancia di vincere il Rally di Montecarlo. Questo 41. ed esaltante Rally che ha visto Sandro Munari e Mario Mannucci finalmente raggiungere il più meritato traguardo della loro carriera. Meritano perché non c'è dubbio, oggi, che la coppia Munari-Mannucci costituisca la formazione più valida nel campo europeo dei rally.

Munari è l'uomo di punta in assoluto di questa specialità, è il pilota che può rovesciare il pronostico anche con una macchina non al livello potenza delle rivali. Mannucci, un « navigatore » tra i più freddi e positivi, che sa mantenere e anche dosare le impennate di energia del suo partner veneto, un severo calcolatore di chilometri che, chissà come, riesce a mantenere nell'abitacolo della piccola Lancia Fulvia HF tutta la tranquillità e la serenità che occorre per fare da secondo. Perché, se i più forti piloti dei rallies sono una specie di rischio tutto del brivido, eredi diretti dei grandi «stradisti» delle Mille Miglia e delle Carrere Messicane, i navigatori si rifanno un po' a quella categoria di partners che una volta erano i meccanici nelle vetture-biposto. Con la differenza che i copiloti del rally debbono anche fare da occhio magico del compagno al volante, mentre i « secondi » di Nuvolari, Biondetti, Bracco ecc., facevano da zavorra in abitacolo. E chi aveva paura, come un accompagnatore di Nuvolari, doveva solo tenere la testa giù per non vedere (il pericolo). E si dette il caso in una Targa Florio che la tenne sempre giù!

Ma, dicevo, c'è stato un momento in cui la Lancia stava per perdere questo rally di Montecarlo. O meglio: forse non l'avrebbe vinto. Non l'avrebbe vinto perché Sandro Munari, proprio nella mattinata della premiazione della Squadra Lancia, aveva praticamente lasciato il team HF. E' accaduto a Torino, quel giorno di dicembre. E tutto perché, purtroppo, nel nostro mondo di oggi il metro abituale che misura gli egoismi è l'invidia.

Ne abbiamo la prova ogni giorno. Si è potuto notare addirittura nei giochi a quiz, ad esempio con quel personaggio che l'Italia per nove settimane ha seguito con suspense sul video del giovedì, il dr. Massimo Inadri « eroe » del Rischiatutto di Bongiorno. Egli è caduto, proprio e soprattutto, sul palcoscenico dell'invidia. Nessuno o quasi gli perdonava — in realtà — di aver vinto quasi quaranta milioni. E hanno cominciato a perdonarglielo ancora meno il giorno che, di questi 40 milioni, 7 li ha voluti donare alla vigilia di Natale, con un atto di generosa beneficenza.

## Un generoso di sentimenti

Sono le generosità che non tutti sanno compiere e perciò non perdono alla lunga.

Da questo punto di vista Sandro Munari ha vinto il suo Rally di Montecarlo proprio perché è un generoso, un ragazzo timido che può sembrare introverso, riservato, ma anche fiducioso nei suoi mezzi e nelle sue qualità. Se non fosse stato un generoso anche di sentimenti, due mesi fa Munari non sarebbe rimasto nella squadra HF e certo la LANCIA non avrebbe oggi questo stupendo gioiello di vittorie nel diadema aziendale.

E' inutile entrare in particolari

sciocchi e banali di ciò che è stato all'origine del dissidio alla vigilia della premiazione Lancia. E' giusto però adesso che chi è stato, direttamente o indirettamente, all'origine di quella piccola frattura, faccia il suo bravo esame di coscienza e sappia convincersi che certi mezzucci, invidiuzze, ukase, servono solo a falsare rapporti umani e a fare del danno. In questo caso il danno — come si è detto — lo avrebbe avuto la Lancia.

Per fortuna quel giorno Munari si lasciò convincere e ritornò a Torino, con un ripensamento del quale solo un generoso può essere capace senza contropartite all'orgoglio. E tornò indietro per rientrare a Torino in tempo a presentarsi alla premiazione Lancia.

E dire che per Sandro Munari anche questa vigilia di Montecarlo non gliel'hanno costruita proprio calma! Rifece capolino qualcosa di quell'invidiuzza dicembrina. Eva contro Eva. Ricordate l'accenno della « zanzara » un po' « giallo(rosa) » dell'ultimo numero di AUTOSPRINT? Una vicenda che nascondeva, dietro ferrei atteggiamenti di serietà organizzativa, con l'off limits alle signore-dei-piloti-Lancia, fino a qualche tempo fa ricercatis-

sto sport. E in particolare coloro che, nel bene o nel male, possono trovarsi a contribuire al successo o all'insuccesso del proprio pilota o del proprio compagno.

## Serenità soprattutto

Lo sport automobilistico è essenzialmente umano, soprattutto umano, tutto umano direi. Il coefficiente della macchina è fondamentale certamente, ma solo la carica dell'uomo che la domina permette di dare al mezzo la « vita »; di dimostrare le sue qualità e i suoi mezzi. Ecco l'errore che molti, troppi fanno, quando pensano che tutto si possa esaurire in qualche cavallo di più o in una maggiore resistenza in rapporti peso-potenza. Certo, sono elementi essenziali, validissimi, però se non c'è la capacità umana del guidatore che se ne fa interprete, certi risultati non si raggiungono. Perciò tutte le componenti umane per dimostrare queste capacità sono essenziali. E una componente determinante è anche lo stato d'animo del pilota, la tranquillità — se vogliamo — anche nella serena comprensione dei suoi

robusta; ma è anche vero che Sandro Munari ha rovesciato il pronostico. Ancora alla vigilia dell'ultima tappa c'erano dei giornalisti, di quelli che credono di poter giudicare sempre tutto con cinico scetticismo, che davano per « occasionale » il suo piazzamento tra le Alpi, dimenticando che nello sport il cinismo bisogna lasciarlo da parte. La passione generosa può capovolgere invece qualsiasi valutazione, magari matematica. Sandro Munari ha dimostrato appunto che si può rovesciare il pronostico se si ha il coraggio di cercare l'affermazione nel modo come uno se ne sente capace.

E' stata, per tutto ciò, una splendida, grande vittoria. Personalmente ho provato uno dei momenti più esaltanti della mia professione. Mi sono trovato a fare il tifo con una spontaneità, permettete che lo confessi, come raramente mi era capitato negli ultimi tempi, con una convinzione che mi spinge a trasferirla nel giornale, come è giusto che sia. Senza gli alibi del facile cinismo di coloro che credono solo così di dimostrarsi superiori.

Questo mi esalta perché, a 45 anni, provare queste sensazioni significa che si resta giovani per uno

serbatoio degli aeroporti trasformati in autodromi, per assicurarsi nuove generazioni di piloti, ha trovato anche nei rallies — come ieri lo nella 1000 Miglia e negli altri « Giri » stradali — linfa per alimentare le ridotte schiere dei nostri uomini di vertice. Da Giunti, a de Adamich, allo stesso Munari, oggi, ne sono testimonianza. La mia convinta « esaltazione » di oggi per questo non credo sia ammissione di incaute affermazioni, ma solo chiarimento logico di una realtà.

Proprio sere or sono, nei giorni caldi di Montecarlo, ero con Bianca e Arnaldo Cavallari, gli esperti dei rallies, e ricordavamo quei giorni difficili di malinteso, chiamiamolo così. Il talent-scout del « ragazzo di Cavarzere » — sì, proprio lui, Cavallari — mi diceva che Sandro aveva passato due settimane d'inferno, aveva detto cose atroci sul mio conto. Andò da Arnaldo Cavallari ad Adria appena letto «AUTOSPRINT», portandogli una lettera che mi voleva inviare. Pare ci volle tutta la diplomazia di Arnaldo per convincerlo a riscriverla un po' più... tranquilla, perché sembra che la prima lettera fosse davvero eccessiva.

Tutto questo mi conquista ancora di più, e Sandro Munari mi dà la soddisfazione oggi di apprezzarlo come d'altronde gli testimoniai già nel '67 col Casco di Bronzo di AUTOSPRINT. L'eco del successo di Montecarlo mi convince, anche di quello che io sostengo, che il rally di Montecarlo è di quelli del vero rallyismo, nel quale lo sprint agonistico non resta falsato da limitazioni di tavolino (tranne le penalizzazioni per le multe da eccessi di velocità nei paesi). E Sandro Munari l'ha vinto proprio all'insegna della velocità pura, sveltando nelle prove speciali e dando una favolosa dimostrazione di alta guida. Una dimostrazione che, con le preoccupate riserve di Cesare Fiorio, finirà per procurargli un ingaggio nella squadra Ferrari.

## La coppia da 312 P

Si dà il caso che l'interesse dell'ing. Enzo Ferrari sia definitivamente sbocciato dopo il vittorioso rally settembrino di San Martino di Castrozza. Leggendo la cronaca di quella gara il « Drake » di Maranello cominciò ad accarezzare l'ipotesi di una coppia Nanni Galli-Munari in gare stradali sul 312 P. Poi sapete come si è complicata la vicenda di quel prototipo tutto italiano. GALLI decise per il ritorno all'Alfa nell'incertezza degli impegni agonistici, mentre la CSAI rivendicò la necessità da parte della Ferrari di onorare l'impegno.

Qualcosa in questi ultimissimi giorni è cambiato, forse lo sapremo presto. Quel 312 P tutto rosso anche di piloti potremmo vederlo a breve scadenza nelle corse. E senza etichette complicate o rondò di scelte di piloti. Uno è già Ferrari ed è Merzario, l'altro potrebbe essere proprio il « principe dei rally ». Questi a 32 anni si trova di fronte a questa possibilità che lo seduce, ma anche con la convinta semplicità ed onesta serietà del suo carattere, pur di ghiaccio al volante, gli fa dire: « Mi piacerebbe da matti provare, magari in Targa, però prima debbe chiedere all'ing. Ferrari di offrirmi il modo di prendere confidenza con quella meravigliosa e potente macchina che è il tre litri 312 P. Per convincermi di meritare la fiducia ».

Marcello Sabbatini

# MUNARI

dal dicembre freddo al gennaio caldo

# IL « DRAGO » e il « DRAKE »

E' arrivata la conferma della clamorosa vittoria di Sandro Munari e sul traguardo di Montecarlo la graziosa moglie di Sandro, Flavia, bacia il marito. La giovane ex studentessa universitaria bolognese è da pochi mesi la felice sposa di un rally-men tutto sprint, il « drago » per i colleghi

sime collaboratrici (non solo vivandiere) a qualsiasi ora e con qualsiasi tempo, qualcosa di quei banali « argomenti » dicembrini. Che stavano di nuovo per guastare tutto. Perché si dà il caso che in Sandro, il delicatissimo meccanismo della sua meravigliosa macchina psicologica che è — nei piloti come negli artisti — il vero motore segreto dei successi, stesse per andare di nuovo in corto circuito. Poteva anche convincersi a dover scegliere tra la fedele quattroruote Fulvia in danza sfrenata sulle strade monegasche e l'affascinante moglie Flavia, tenuta lontana dai « punti » di assistenza durante la gara.

Per fortuna ancora una volta il « drago », come lo chiamano i colleghi, ha saputo dare la dimensione della generosa superiorità dei propri sentimenti allo squallore della pochezza altrui, ed è stato ricompensato come meritava e come si era guadagnato in questi anni, in cui aveva fatto sottoscrivere alla sorte molte cambiali che finalmente ha potuto portare all'incasso.

C'è una morale in questa vittoria di Munari a Montecarlo. Appunto la morale della generosità. Che dovrebbero meditare un po' tutti coloro che sono legati a que-

« capricci ». Non bisogna causare, in queste macchine meravigliose che sono gli uomini che rischiano a velocità impossibili, alterazioni emotive che alla fine si ritorcono a danno di tutti! Nei giusti limiti i piloti hanno il diritto di vedersi assicurata la maggiore serenità, specie da chi ha interesse diretto che vinca. Come si pretende che l'uomo nell'impegno quotidiano debba essere tranquillo per poter lavorare sereno, a maggior ragione chi rischia la pelle al volante di una macchina ha il diritto che non lo si costringa a sciocche scelte.

## I « poveri » della M.M.

La componente umana è poi essenziale soprattutto quanto di tratta di piloti che portano la loro generosità ai limiti estremi in corsa. Che non si arrendono in partenza alla inferiorità del proprio mezzo meccanico, come Sandro Munari ha saputo fare in questo Rally Montecarlo n. 41.

Munari ha vinto perché le condizioni atmosferiche hanno certo giocato a favore della trazione anteriore italiana, rinnovata e resa più

