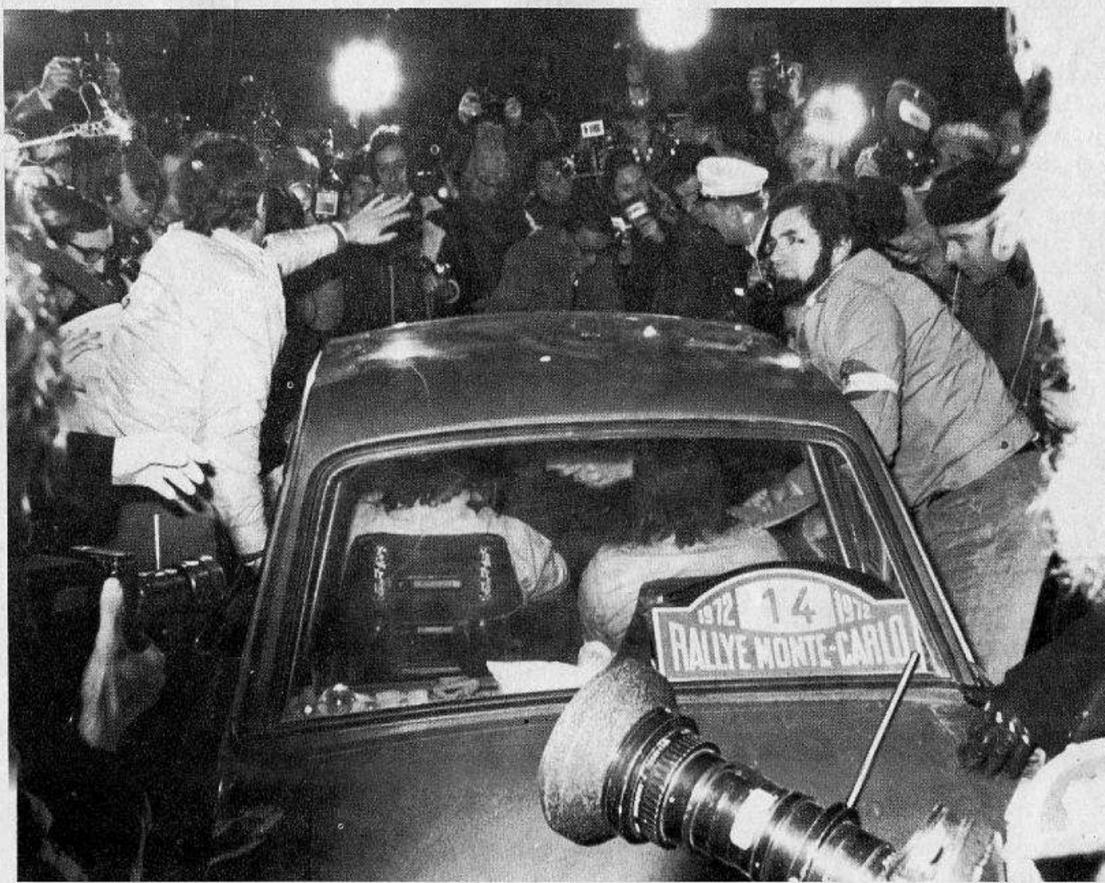


Dalla
nouvelle vague
del
QUIRINALE

1972 14 1972 RALLYE MONTE-CARLO

MONTECARLO - In tribuna, all'arrivo, c'erano soltanto italiani. Qualcuno sventolava, ancora intirizzito dal freddo patito alle P.S., un cartello con una frase che si rifaceva al comunicato della vittoria di Armando Diaz, a proposito di certe valli risalite in disordine e senza speranza dal nemico che le aveva discese con orgogliosa sicurezza! Un altro cartello riportava in grande le iniziali del carburante di Stato ed in piccolo un paio di variazioni sul tema: «E La Fifa!». Un anziano signore, distintamente vestito, diceva: «Quelli delle Alpine ammonivano di poter disporre di un'armada, la Lancia ha invece un battaglione M.M.».

Quando è arrivata la Fulvia vincente, la tribuna per poco non finiva in mare, tale era l'entusiasmo dei nostri connazionali. Qualcuno non riusciva a frenare qualche lacrima. L'emozione avvinceva tutti. Quando è tornata la calma, la vettura n. 14 rispettava gli «stazionamenti» di quella specie di Via Crucis che è il parco verifiche tecniche, un gruppetto di tifosi avvicinava



al... rimborso
LANCIA
delle spese
FIAT

e mezzo di lire, una somma che corrisponde grosso modo al profitto pubblicitario di una vittoria, come quella della Lancia a Montecarlo.

Un complimento sovranazionale e sovraindustriale, quello del barone Von Hanstein, delegato dell'A.C. tedesco e uomo-Porsche.

Il «bravò» di DARNICHE

«Bravo, Sandro, sono veramente contento per questa tua vittoria. E' l'unico risultato che ci voleva per rilanciare i rallies, per propagandare la specialità, perché non è vero che è predominio di questa o quella casa soltanto». Anche Gérard Larrousse, che conosce Sandro Munari da quando lo vide la prima volta qualche anno fa alla Targa Florio, manifesta tutta la sua simpatia al pilota di Cavarzere. Ecco anche Darniche, l'unico dei piloti-bleu a complimentarsi con Munari. Ha trent'anni, ma ne dimostra 40 per il k.o subito,

Il telegramma mancato

Munari (che cercava di giustificarsi con la moglie per la mancata telefonata da Le Boulène) e da Mannucci (che chiedeva un pettinino alla sua metà) per far loro le feste. Poi Sandro rispondendo ad uno che gli sollecitava di salire sulla Ferrari 312 P: «Proprio adesso che la Fulvia ha ripreso a vincere...».

Un miliardo e mezzo

Tra i primi a complimentarsi con i «lancisti» (vittoriosi e no) l'ing. Sguazzini, della Fiat, come sempre spettatore interessato, questa volta sul Col de la Madone de Gorbio. Con lui, nella hall del Bristol, c'erano Maruffi (responsabile della squadra-Fiat rallies) e Avidano dell'Abarth. Sportiva partecipazione, la loro, senza ramarichi, gelosie e campanilismi di sorta. E' il gruppo Fiat che tutto sommato esce dal Principato accreditato di una cambiale, a dodici mesi, di circa un miliardo



E' la volta di Munari e Mannucci, quest'anno, affrontare il «muro» dei fotografi sul lungomare di Montecarlo. Per i piloti italiani e la Lancia Fulvia è il trionfo. Sotto, Munari intervistato e «filmato»

l'ex-ciclista parigino. Abbraccia Sandro, poi quando si rifà indietro mette in mostra, senza ritegno, due lucciconi grossi così!

Intanto in albergo, mentre Munari e C. fanno la prima e seconda colazione insieme, cominciano a giungere dall'Italia le prime telefonate, i primi telegrammi. Sono i rallegramenti che un po' tutti vogliono partecipare ai vincitori del 41. Rally di Montecarlo. C'erano di tutti. A cominciare dal Presidente della Fiat avv. Gianni Agnelli. Mancava però quello del Presidente della Repubblica. Si vede proprio che al Quirinale non c'è più un Giuseppe Saragat! O forse al nuovo primo cittadino Giovanni Leone hanno ridotto l'appannaggio per le spese postali? Certo viene spontaneo notare che un successo come quello di Munari-Mannucci a Montecarlo non vale nemmeno un migliaio di lire di telegramma. (Mentre un gol di un calciatore azzurro è valso pure un «cavalierato»!).



IL CARNET dei vincitori delle prove speciali

PERCORSO COMUNE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PONT DES MIOLANS - ST. AUBAN	Waldegaard	Larrousse	Munari	Makinen	Piot	Aaltonen	Therier	Fall	Kallstrom	Andersson
MONTAUBAN - LABOREL	Waldegaard	Larrousse	Therier	Munari	Nicolas	Andruet	Aaltonen	Piot	Makinen	Fall
LE MOULINON - AUTRAIGNES	Nicolas	Darniche	Jacquemin	Andersson	Munari	Tauroul	Fall	Gaupp	Makinen	Andruet
BURZET - BURZET	Munari	Waldegaard	Kallstrom	Andersson	Nicolas	Therier	Darniche	Andruet	Aaltonen	Lampinen
ST. JEAN - LA CIME DU MAS	Therier	Andruet	Andersson	Nicolas	Darniche	Munari	Paganelli	Waldegaard	Lampinen	Neyret
ST. LAURENT - LE VILLARD	Andruet	Therier	Andersson	Darniche	Munari	Waldegaard	Kallstrom	Nicolas	Lampinen	Makinen
CHORGES - BIF. D9 - D41	Waldegaard	Makinen	Munari	Andersson	Lampinen	Darniche	Fall	Nicolas	Aaltonen	Jacquemin
ROUAINE - PONT DES MIOLANS	Larrousse	Darniche	Andersson	Andruet	Munari	Lampinen	Nicolas	Aaltonen	Paganelli	Pinto

CIRCUITO DELLA MONTAGNA

COL DE LA MADONE DE GORBIO	Larrousse	Darniche	Andersson	Munari	Fall	Aaltonen	Lampinen	Chasseuil	Andruet	Piot
COL DE TURINI	Darniche	Andruet	Andersson	Aaltonen	Barbasio	Piot	Fall	Pinto	Larrousse	Munari
COL DE LA COUILLOLLE	Darniche	Aaltonen	Munari	Larrousse	Piot	Andruet	Lampinen	Fall	Neyret	Barbasio
COL DE TURINI	Darniche	Munari	Aaltonen	Lampinen	Piot	Neyret	Larrousse	Fall	Barbasio	Ragnotti
COL DE LA COUILLOLLE	Aaltonen	Piot	Munari	Lampinen	Larrousse	Barbasio	Neyret	Chasseuil	Darniche	Ragnotti
COL DE TURINI	Lampinen	Munari	Piot	Larrousse	Neyret	Barbasio	Aaltonen	Henry	Ragnotti	Pinto
COL DE LA MADONE DE GORBIO	Larrousse	Lampinen	Aaltonen	Piot	Barbasio	Pinto	Neyret	Munari	Beaumont	Ragnotti

MONTECARLO - Nel nostro commento del 41. Rally non avevamo potuto approfondire, per ragioni di spazio, le prestazioni di altre squadre e piloti. Rimediamo adesso.

Molto di più ci attendevamo — per esempio — dalla Fiat, che pure s'è vista privata del suo pilota di punta, Lindberg, praticamente alla partenza; Paganelli ha avuto buoni risultati parziali e Pinto è stato ammirevole, ma entrambi hanno dovuto lottare contro cedimenti continui d'una meccanica che non è adatta a queste prove.

Grosse perdite le ha avute la Ford, in seguito alla precarietà d'una meccanica esasperata, ed il terzo posto della Datsun scaturisce da una somma di valori che assomigliano a quelli che hanno portato la Lancia alla vittoria.

Abbiamo avuto un concor-

rente italiano privato al traguardo finale, «Il Pilota» Brambilla; ed è positivo.

Le perdite della Lancia si limitano a Ballestrieri (freni) e Kallstrom (cambio), ripagate dal completamento dell'affermazione con il 4. posto di Lampinen ed il 6. di Barbasio, colpito all'inizio da vari guai, poi è rinvenuto benissimo alla distanza.

E' nostra convinzione, tuttavia, che la «Fulvia» consegnata a Munari fosse tecnicamente dotata e di gran lunga meglio curata e preparata; altrimenti non si può disputare una prova di questa durezza senza un minimo inconveniente meccanico, né si possono sempre ricavare prestazioni così eccellenti, pur aggiungendo tutto il peso che ha la classe, l'esperienza e la maturità da questo pilota, al suo centesimo grande rally

e al suo settimo Montecarlo. Il nostro campione, staccato e un gradino più sopra dell'intera squadra Lancia, ha messo sotto pressione per tutta la corsa gli uomini della Porsche e della Ford, costringendoli alla resa, e soprattutto la forte compagine (scherzavano i francesi, su questo e altri termini, di cui i giornalisti non avrebbero dovuto abusare nelle loro cronache, parlando dell'Alpine) «bleu», costringendo specialisti del calibro di Andersson e Darniche e mettere a nudo la parte più delicata della loro macchina, ovvero il cambio, mentre le altre perdite, da Nicolas a Therier e Andruet, per uscite di strada, sono la riprova dello stimolo e della minaccia costante e pressante di Munari.

e. b.

La STRATOS non si tocca!

— Ora che la Fulvia ha vinto il più famoso Rally del mondo, il Montecarlo, voi della Lancia volete ancora la Stratos oppure volete continuare con la Fulvia? abbiamo chiesto a Sandro Munari.

«Non lo dica neppure per scherzo, oggi abbiamo vinto con la Fulvia. Sì, ma mi creda che la vettura è ormai sorpassata nei confronti dell'Alpine, che sta fra l'altro preparando una versione 1800 della sua Berlinetta. Abbiamo vinto, ma il progetto Stratos deve andare avanti, se vogliamo combattere con le migliori marche. Oggi se le Alpine non rompevano non ce l'avrei fatta! La verità è che, se dobbiamo combattere per la vittoria con la marca francese, dobbiamo avere anche noi il nostro prototipo che si chiama Stratos, mentre il loro si chiama Alpine A 110. La Stratos è una normale evoluzione di una macchina rally, se l'avessi avuta oggi non avrei dovuto aspettare che gli altri rompesero per vincere, ma avrei vinto stando in testa io.»



Il d.s. Cesare Fiorio nella sua ultima assistenza al «Drago» mal celava le preoccupazioni per il vantaggio su cui contava ancora Darniche

eleganza aggressiva sicurezza veloce
cerchi a base larga in lega leggera



FPS

FRATELLI PEDRINI SAREZZO

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE / DIREZIONE: 25068 SAREZZO (BS) TEL. 81751/2/3 / STABILIMENTI SAREZZO (BS) / DELLO (BS)

STUDIO SALODINI

● Gerard Larrousse abbastanza soddisfatto della prestazione della sua Porsche 911 S di 2492 cc. all'arrivo ha detto: «L'altro anno con la 914/6 non andavo perché non avevo potenza, quest'anno non riesco a stare in strada quando c'è neve perché ho troppa potenza (260 CV). Come fare? ho provato perfino a montare un numero incredibile di chiodi posteriormente, oltre 600 per pneumatico, ma niente da fare, con neve e ghiaccio andavo da tutte le parti ma non da quella giusta.»

● L'ufficio stampa e PR della Fiat aveva portato a Montecarlo due roulotte per intrattenere i giornalisti appena fuori dalla «Permanence» ufficiale del Rally. L'altro anno ci pensava la Carrello.

● Le previsioni del d.s. Lancia, Cesare Fiorio, il giorno prima della «notte della verità» del Montecarlo si sono avverate in pieno. Aveva detto se c'è dai 5 ai 15 km di neve sul Turini e se non ci succede niente... vinciamo. C'era neve e non è successo niente e hanno vinto, meglio di così!

● Cesare Fiorio alla «curva del Tabaccaio» dopo che Sandro ha concluso trionfalmente la sua gara: «Spero, ora che abbiamo vinto, che non mi ritardino la realizzazione della Stratos.»

● Alla fine della prima tappa Monaco-Monaco vi erano due classifiche: una versione Lancia che dava primo Munari con 18", l'altra versione Alpine che dava primo Andersson con 42". Alla fine dopo tanto tempo siamo venuti a sapere che aveva ragione l'Alpine.

● Per vincere il Rally Munari ha sudato le sette proverbiali camicie, tanto che è dimagrito di 5 chili. La moglie di Mannucci che vuole sempre dimagrire nonostante non ne abbia bisogno, quando lo ha saputo voleva correre anche lei.

● L'onnipotente uomo Fiat Silecchia, dopo aver seguito i piloti della Casa torinese nella marcia di trasferimento a bordo di una 125, alla partenza del percorso comune distribuiva a tutti i piloti di vetture Fiat un pannolino giallo per pulire i vetri appannati. Quando si dice l'organizzazione!

● La prossima gara della Lancia trionfante al Montecarlo sarà il 20 febbraio il Rally Neve e Ghiaccio.

● I maligni sussurravano che le notizie sulle vetture ed i piloti Fiat andavano prese con un «S.S.» che li precedeva. Una piccola indagine ha rivelato che quell'S.S. significava «Secundum Silecchia», ancora lui.

● Ancora sulla Fiat. La Casa torinese andrà all'East African Safari con due vetture 125 guidate da 4 piloti italiani, solo che poi si è scoperto che di vero italiano vi sarà il solo Pinto, mentre gli altri «italiani» sono locali da qualche decina d'anni.

● Alle tre del pomeriggio la Gendarmeria ha bloccato l'accesso alle migliaia di tifosi italiani e francesi che si recavano sul Turini per il bivacco notturno. Radio Montecarlo che aveva un servizio favoloso superiore a quello degli organizzatori, tanto che in sala stampa seguivamo il Rally con la radio, che era oltre a tutto più precisa, aveva informato gli spettatori alle tre del mattino che Munari era in testa. E' stata una esplosione di bandiere tricolori e di «pernacchie» contro gli scornati francesi, convinti che la loro ARMATA (pardon, non lo dovevamo dire) avrebbe stravinto.

● Dice Barbasio: «La più grande paura l'ho avuta sul Turini, quando ho rischiato di fare un "filotto" di una ventina di italiani che come impazziti mi salutavano in mezzo alla strada sventolando il tricolore. Li ho evitati, non so come, di un pelo.»

● L'organizzazione Lancia ha consumato circa 6000 litri di benzina in questo Montecarlo.

● Munari è stato multato di 1000 FF (120.000 lire) perché si è rifiutato di partire 30 secondi prima dell'ora segnata sul taccuino come pretendeva il commissario che dice di essersi presa una sfilza di nomi incredibili. Perché non se la meritava forse?

● Comunicazione della Gendarmeria francese: «I seguenti piloti sono passati ad una velocità superiore ai 100 all'ora nel paese di...» (scusate non ricordiamo il nome) quindi d'accordo con l'organizzazione del Rally vengono puniti con 300 secondi di penalità. Nell'elenco «mannaggia» se c'ora una Alpine. Che bravi i guidatori e i gendarmi francesi. Ma no no, dicevano tutti, non è nazionalismo. Certamente,

g. c.

MONTECARLO - I sospetti-71 si sono rinnovati anche quest'anno. Lungo l'itinerario di Almeria, le cinque Alpine ufficiali e tre HF della casa hanno viaggiato sempre a distanza ravvicinata. Salvo che per qualche fermata d'emergenza. Fatto strano è che alcune Renault 16 TS seguissero la carovana con a bordo « uno » incappucciato, e tutto avto nel tipico giaccone verde-mare, che faceva da controaltare ad un « altro » che — vestito in maniera identica — sedeva (al posto del navigatore, che guidava) sull'Alpine in gara. Qualcuno giurava che dormissero sonni tranquilli Andersson e compagni sulla certo più comoda e riposante 16 TS. Il « sospetto » ha origine da una similare vicenda di cui si parla nell'ultimo Tour de France. Ricordate la storia dei « manichini » MATRA?

● Enzo Maria Bologna, in coppia con la graziosa consorte su un'Alpine 1600 S, non si è qualificato per il « complementare » essendo finito fuori tempo massimo per 12". L'anno precedente era rimasto fuori per la differenza di 60". Bologna cercava di nascondere la delusione, di-

CHI ERANO gli incappucciati dell' ALPINE?

CSAI. E' stato lui a sottoporre all'esame dei commissari sportivi il caso-Darniche. Il pilota dell'Alpine (come pure Andersson) aveva avviato il motore con una spinta prima di prendere il « via » per il percorso comune. Solo che, avendo perduto tempo, invece di partire dopo il n. 16 Ragnotti ha lasciato Montecarlo subito prima del n. 21 Lampinen. « I commissari alla partenza — sosteneva Rava — avrebbero dovuto farlo partire per ultimo dopo tre ore... Purtroppo sono stati loro i responsabili dell'irregolare favore reso a Darniche che in verità non può essere chiamato sul banco degli imputati ».

● Radio Montecarlo ha fatto gli straordinari... per assicurare, quasi senza soste, agli ascoltatori « tutto il rally, minuto per minuto ». Solo che per dar corpo alla trasmissione, in definitiva interessantissima, alternava notizie vere con quelle fasulle. Alle 5,15 di venerdì mattina rivelava, radio Montecarlo, che la Fulvia n. 14 di Munari aveva cominciato a fare « rata-tata » come per dire che la carburazione o qualcos'altro non andava. Dopo un quarto d'ora di trepidante attesa di novità, la smentita sottoforma del secondo miglior tempo (22'38") nella sesta e penultima prova speciale. Nella circostanza, lo speaker per sottolineare la prestazione di Munari, lo chiamava « très, très grande vedette... un vrai diable... ».

● Alla « permanence » del rally in Boulevard Albert 1er, s'è visto in tenuta-chic Bob Sicot, responsabile stampa e P.R. della Ford Europa. Non era certo gran che soddisfatto del risultato che stavano ottenendo le Escort RS. Sicot ci ha confermato il ridimensionamento dei programmi sportivi della Ford Europa, anticipando: « Oltre a quello di Montecarlo, parteciperemo soltanto ad altri due grandi rallies, l'East African Safari ed il RAC inglese. Il progetto GT 70 è in grave ritardo, comunque contiamo di far correre una vettura in via sperimentale al prossimo Tour de Corse. Rinnoviamo, anche quest'anno l'impegno nell'europeo turismo, dove gareggeranno due Ford Capri 3000 preparate da Neerpasch, una delle quali affidata al campione in carica Dieter Glemser ».

● Appena iniziato il percorso comune, quando i primi equipaggi stavano transitando per Malijai e Chateau-Arneaux, due paesi dell'Alta Provenza, i servizi della Gendarmeria Nazionale mettevano in funzione i controlli-radar della velocità. Già ritenuti legalmente non attendibili, questi rilevamenti hanno ingiustamente provocato la penalizzazione di 3' a numerosi concorrenti, per aver circolato (secondo la Gendarmeria) a più di 100 kmh. Dice in proposito Alcide Paganelli, uno dei penalizzati: « Io ho come testimoni Therier e Larrousse. Con il n. 3 la nostra 124 era tra l'Alpine battistrada e la Porsche. Di solito è chi fa strada che controlla la velocità, e sia Therier che Roure (il suo secondo) mi hanno giurato che andavano tra i 75 e gli 80 all'ora. Temendo un equivoco, una volta che ho conosciuto l'addebito, ho telefonato al posto di polizia di Dignes. Ho saputo così che i rilevamenti erano i seguenti: 56 kmh per l'Alpine, 115 kmh per la nostra Fiat, 74 kmh per la Porsche. Ogni commento è inutile... ».



Sopra, l'Alpine di Bernard Darniche, che con il suo ritiro ha spianato la via, al successo Lancia. Sotto, una magnifica prova quella di Lele Pinto in coppia con Helmut Eisendle con la Fiat 124 spider



condendosi contento dopo tutto altrimenti non avrebbe potuto, aprire a Genova uno stand di vini (che vende). Nella travagliata marcia di avvicinamento i due Bologna hanno forato ben cinque gomme, e solo nel tratto Gap-Montecarlo, nel « comune » l'assistenza l'ha fatta ai punti Lancia, perché ogni qual volta si rivolgeva a quelli dell'Alpine-Renault, questi si mettevano a ridere di cuore. E noi gli dedichiamo un adagio che fa: ride bene, chi ride per ultimo!

● Per poco Darniche non veniva penalizzato, nella marcia di trasferimento. Ha rispettato un C.O. solo perché non ha indugiato troppo nel soccorrere un ragazzo, da lui involontariamente ferito al volto. E' successo che, sedendo al posto di Mahé, Darniche si era messo a sparare con una pistola lancia-razzi. Un proiettile ha centrato casualmente un ramo di un albero, lungo la strada, finendo poi in faccia al malcapitato. I due dell'Alpine, affidato il ferito alle cure dei passanti, proseguivano il viaggio a gran carriera.

● Fabio Rizzo, lancista per la pelle, ha esordito nei rallies correndo (con la speranza di correrlo fino in fondo) il « Monte ». Sì, è lui, il campione della nostra vela, dominatore a Smirne della classe Flying Dutchman ai Giochi del Mediterraneo 1971. Era partito da Atene con il n. 44, su una Fulvia HF 1600 gr. 3, in coppia con Alessandro Marazzi, coinvolto — pare — a viva forza da Rizzo nell'avventura! Prima di Burzet, il « deb » aveva perduto in tutto solo 3". Poi, all'assistenza Lancia ha dovuto attendere il suo turno (13") perché i meccanici erano alle prese con la vettura di Kallstrom. Partiti per la P.S., Rizzo e Marazzi si sono fermati nel bel mezzo della tempesta di neve: non hanno potuto utilizzare il crick (che affondava) per sostituire una gomma forata!

● John Davenport ha giurato che il « divorzio » dalla Lancia non è da imputare alla... vil moneta, ma al calendario-HF

incerto e lacunoso. John ci ha detto del particolare contratto che lo lega a Ove Andersson: viene ingaggiato di volta in volta, per una somma di sterline stabilita in rapporto all'etichetta dei rallies che hanno in programma. Da per scontata la partecipazione sua e di Andersson nel prossimo Safari, non con l'Alpine-Renault (che laggiù ci lascerebbe subito le penne...) ma con le collaudate e vincenti Datsun 240 Z.

● A proposito di Safari, dopo aver preso parte in Spagna al rally della Costa Brava (dove ci sarà anche Paganelli), Lele Pinto tornerà in Africa per continuare la messa a punto dell'esordiente Fiat 125 S. E' ormai decisa, infatti, la presenza di due (e forse tre) equipaggi sulle 1600 berlina. Oltre a Pinto, dovrebbe esserci l'oriundo indiano e naturalizzato kenyota Joginder Singh, e magari un altro italiano che va per la maggiore. Tutti al volante della Fiat 125 S (safari).

● Fuori René Trautmann, con la smisurata Citroen SM, le attenzioni di madame Cotton e del responsabile stampa e P.R. Wolkensinger si sono rivolte al simpatico e longilineo portoghese Romazinho in gara con la DS 21, classificata 19. Per la prima volta Romazinho era impegnato sulla neve e sul ghiaccio, ma in fondo le sue basi velocistiche e le sue precedenti esperienze nei rallies hanno limitato il disagio, consentendo un risultato decoroso al vincitore di un T.A.P. ('69).

● I commissari tecnici del « Monte » avevano ricevuto una... soffiata. Avrebbero dovuto verificare l'esatta rispondenza dei vetri montati sulla Fulvia con quelli previsti dalla « fiche » di omologazione. E ci sono rimasti male, perché i vetri in plastica sono proprio quelli di serie, mentre i cristalli sono offerti al cliente-Lancia come optional, con un aumento di prezzo e di peso (+ 9 kg).

● Adolfo Rava, animatore del rally dei Fiori, ha rappresentato a Montecarlo la

Uno degli attrezzatissimi meccanici giapponesi, i soli ad avere sulla fronte la lampadina utilissima negli interventi notturni. La loro opera è stata sempre tempestiva e ha permesso l'onorevolissimo terzo posto alla Datsun di Aaltonen



Bernard Darniche, mister sfortuna Montecarlo '72, il grande sconfitto. La foto non è certo stata scattata dopo la gara. Darniche infatti si è risentito parecchio per il brutto scherzo giocatogli dal cambio della sua Alpine, ma è stato anche molto sportivo andando a complimentarsi con Munari dopo il vittorioso arrivo della Lancia al traguardo finale



IL REGALO che chiedono i lettori

Una lettera fra tante

Caro Autosprint,

sono un ragazzo ventunenne che segue puntualmente AUTO-SPRINT da oltre 5 anni.

Ho appena appreso la notizia della tanto attesa vittoria di Sandro Munari al Rally di Montecarlo, e la mia gioia è indescrivibile.

Appassionatissimo all'inverosimile del « nostro sport », ed ancor più all'inverosimile dei rallies, penso di interpretare il desiderio di moltissimi appassionati chiedendo a lei, direttore responsabile del nostro settimanale, di far pubblicare, possibilmente entro breve tempo, uno dei graditissimi manifesti giganti che abbia come protagonista lo straordinario « DRAGO », impegnato in questa fantastica corsa, che equivale, a mio giudizio, alla leggendaria Mille Miglia (che ho visto 4 volte!). Penso di non chiederle troppo, dato che fino ad oggi di manifesti di questo tipo non ne avete mai pubblicati.

Piero Paolozzi - Firenze

Già pronto il manifesto del « DRAGO » eccolo!



Lo troverete nel prossimo numero

● Giovedì 27 a Montecarlo si festeggia la Santa del Principato. Santa Devota. Fuori della chiesetta, a cento metri dalla famosa (per il Gran Premio) curva del tabaccaio, c'era tanta gente, alle cinque del pomeriggio, convenuta per pregare e ricevere la benedizione dell'arcivescovo. Sono state viste, una al fianco dell'altra, le consorti di Sandro Munari e Mario Mannucci. Finalmente, un Santo in paradiso...

● La prima notte di prove speciali (dominata da Munari) aveva autorizzato certi giornali ad uscire con titoli vistosi. In prima pagina, sulla « battaglia di Montecarlo ». Manco a far l'apposta, cinque corvette della marina militare francese attraccavano nella tarda mattinata di mercoledì alla banchina di Quai Kennedy. Meno male che le unità si chiamano Giunchiglia, Perivacca... Lo sapete quando hanno lasciato il porto di Montecarlo? Appena è arrivata la Fulvia di Munari-Mannucci.

● Amilcare Ballestrieri, chiamato « scheggia » nell'ambiente, ha portato a termine la prima (e unica) P.S. del doppio-percorso, senza freni. Uscito da St. Auban, in una curva lenta finiva a passo d'uomo contro lo spigolo di una vettura in sosta sul bordo della strada. Il radiatore per la botta si spostava all'indietro, contro la ventola, ed il rally si concludeva lì. Peccato! E' possibile che essendo stati montati anteriormente i cerchioni Fergat (che non sono ventilati come i Campagnolo) i freni si siano surriscaldati fino alla completa inefficienza. Perduto un equipaggio, la squadra Lancia ha trovato in Ballestrieri e Bernacchini due validissimi collaboratori di Fiorio e Audetto. Se non fosse stato per merito loro la Fulvia di Lampinen avrebbe rischiato il f.t.m. Lampinen alla fine della 1. P.S. visti i due appiedati ha chiesto aiuto perché gli riparassero il filo acceleratore che si era rotto. Fin lì era andato avanti a mano.

● A proposito di Daniele Audetto, l'ex-navigatore di Luca Montezemolo, rimasto appiedato per il forfait dell'avvocato

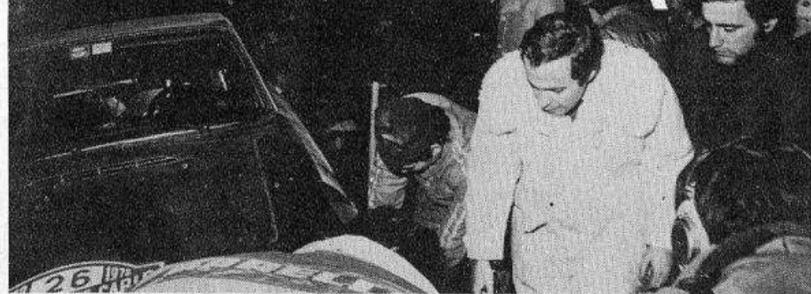
(che i rallymen individuavano appunto in Montezemolo, come gli automobilisti in Gianni Agnelli), ha avuto la soddisfazione di debuttare, come spalla del d.s. Fiorio proprio nel vittorioso rally di Montecarlo. A parte l'esperienza agonistica che s'è procurata in anni di precifica attività, Audetto è tra i pochi in squadra-Lancia a vantare una profonda conoscenza dei pneumatici particolari e sul come e quando meglio utilizzarli. E non a caso, a Montecarlo, le scelte dei pneumatici sono state determinanti...

● Quest'anno, le elefantine-HF (cioè le signore dei piloti: Ariella, Dede e Flavia) non sono andate a tirar su di morale e a rifocillare i rispettivi mariti, a questa o a quella assistenza, come è ormai consuetudine. Pare che il disagio di lunghi spostamenti su strade non sempre agevoli, abbia suggerito alle elefantine-HF di non muoversi. Sta il fatto che al rientro da due percorsi Monaco-Monaco, i piloti e navigatori si siano precipitati come avvoltoi su un piatto di spaghetti o su due uova al backham. Quindi significa che il servizio-ristoro dell'assistenza-Lancia non ha funzionato a dovere...

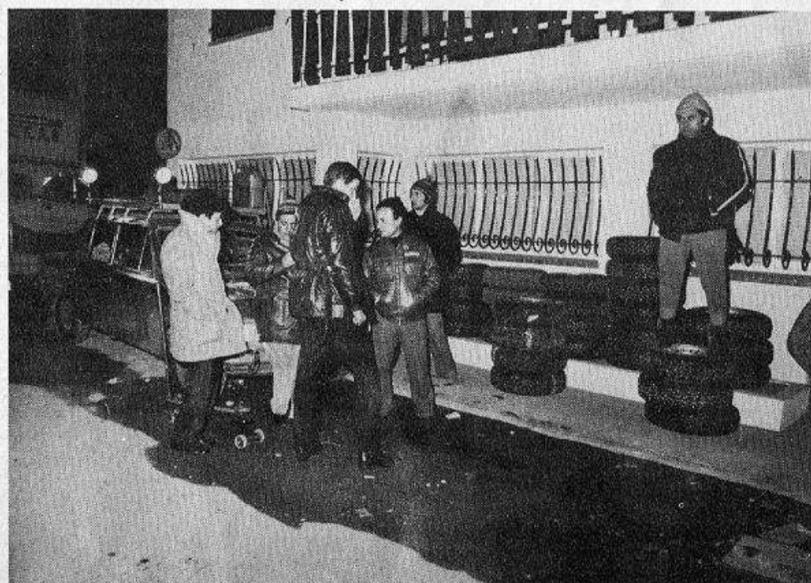
● Ancora sulle elefantine-HF. Hanno fatto insieme con la signora Franca Fiorio e la signorina Anna segretaria della squadra-corse la veglia in albergo per l'ultima e decisiva notte, quella del Turini. Si erano sistemate nella stanza numero 14 dell'Hotel Bristol, dove era stato allestito un centro operativo con tanto di cartine topografiche ai muri, telefoni diretti e no, radio diversamente sintonizzate, bar in economia (invece lei Taittinger, solo coca e parrier), olivetti-lettera, fiche d'omologazione FIA n. 3003 della Fulvia GT HF 1600 coupé, dopo aver penato e gioito tutta la notte, alle 6 e mezzo le elefantine-HF sono sparite rientrando poco più tardi tutte in ghingheri e merletti, lustrini e rosetti, pronte (ormai) per la passerella al Quai Kennedy.

Lino Ceccarelli

CRONACA (vissuta) degli ultimi sospiri



Dall'altra parte della strada gli uomini della Fiat attendono. Riconoscibili Russo, Sguazzini (appoggiato alla macchina), Caiano e — troneggiante su tre pneumatici chiodati — Renzo Avidano



A sinistra, a St. Sauveur, Fiorio e Ballestrieri controllano le operazioni dei meccanici dell'assistenza Lancia attorno alla HF di Barbasio

ST. SAUVEUR rappresenta, nell'ultima notte del Rally di Montecarlo, l'alternativa più interessante allo scontato anche se sempre affascinante Col de Turini. In questo piccolo paese sperduto fra le montagne, illuminato a giorno da decine di riflettori piazzati un po' dappertutto, si vivono i momenti più concitati delle varie assistenze, l'unico momento del rally in cui non sono i piloti a correre ma i loro meccanici.

St. Sauveur è localizzato in una posizione chiave, dopo la discesa dal Col de Turini e subito prima del Col de la Cuillolle, ed i concorrenti vi transitano due volte nel giro di poche ore.

Lancia e Fiat occupano una di seguito all'altra un angusto cortile quasi all'inizio del paese; prima di loro c'è solo la Datsun degli organizzatissimi giapponesi; poco più avanti, ma dalla parte opposta della strada, l'Alpine e la Porsche. Alla Lancia si nasconde a fatica una grande agitazione. La notizia del ritardo di Munari al primo passaggio sul Turini arriva subito, urlata via radio dall'annunciatore monegasco. Le operazioni le dirige ovviamente Cesare Fiorio, ma a dargli una mano c'è attivissimo Ballestrieri.

Più tranquillità alla Fiat, dove la notizia del ritiro di Paganelli viene accolta con molta filosofia (in fondo lo si sapeva anche prima del via che con la frizione ridotta in quelle condizioni ben difficilmente si sarebbe andati lontano). Semmai qualche preoccupazione c'è per Pinto (sull'ultima Fiat rimasta in gara) che sta guidando con la scatola del cambio in cattive condizioni.

Oramai mancano pochi minuti all'arrivo dei primi e già tutti sono pronti ai loro posti a ripassarsi mentalmente le operazioni da compiere fra breve con la più meticolosa sincronia. I giapponesi, di fianco a

ad andare a tutto volume: stanno per comunicare i passaggi del secondo transitato sul Turini. E' tornato anche Fiorio che si sistema nella sua Fulvia con carta e penna pronto a segnarsi ogni tempo che viene comunicato. Con noi ad ascoltarci la radio è venuto anche Gunnar Haggbom, il «secondo» di Kallstrom, che proprio dieci anni addietro si era già vinto il suo Montecarlo. Ad ogni tempo che viene comunicato si rifà mentalmente la classifica e lascia partire delle impercettibili imprecazioni contro la malasorte.

Appena terminata la sfilza dei tempi, Fiorio balza a fianco di Ballestrieri su di un muletto gommato con pneumatici di media chiodatura; l'intenzione è quella di salire lungo il percorso della prova speciale per controllare lo stato del fondo e predisporre quindi i pneumatici per le tre macchine ancora in gara. Se ne tornano poco dopo, Fiorio nerissimo in volto, dopo essersi beccati un secco rifiuto dai commissari che — contrariamente agli anni passati — non gli hanno permesso di salire sul colle. Il tempo di calmarsi e già le macchine cominciano ad arrivare. E' ancora Larrousse a passare per primo, ma tutta l'attesa è per Munari e Darniche.

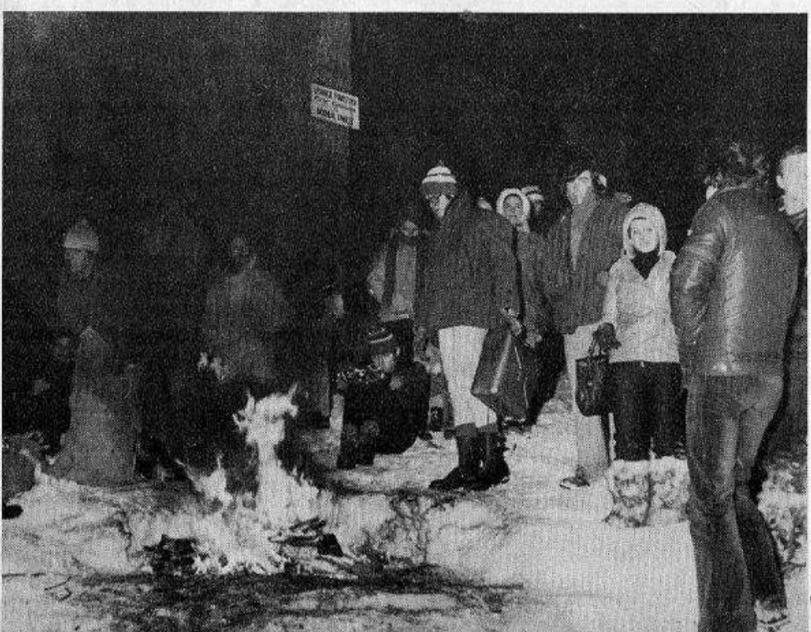
Quando la Lancia arriva il problema più grosso è quello di tenere lontani i curiosi, ma è praticamente impossibile. Sandro scende e scappa un po' distante dalla sua vettura a parlottare con Fiorio. Vi riesce però per un solo attimo perché oltre ai soliti fotografi, lo raggiungono anche quelli della Pirelli che stanno girando un film sul Rally. Mentre uno di questi si affretta a coprire con nastro verde la pubblicità delle gomme ricamata sul giubbotto (per non dover pagare in seguito per spese di pubblicità), l'intervistatore prega Munari di darsi un atteggiamento,

La notte più lunga

Nel fotocolor a destra MUNARI col maxi-champagne dopo il trionfo conquistato con la «grinta» che così ha mostrato sulla neve



Due esempi di organizzazione del pubblico in cima al Turini, punto focale dell'interesse spettacolare del Rally di Montecarlo. Quest'anno la gente era moltissima come al solito, anche se la gendarmeria ha chiuso l'accesso prima del solito



noi, stanno sistemando con grande pignoleria tutta una serie di stracci che al momento opportuno si riveleranno veramente a portata di mano.

E' Larrousse il primo ad arrivare ed a cercare di farsi largo tra la folla dei curiosi. Dopo di lui Aaltonen e la prima Alpine, quella di Andruet.

Proprio il giorno precedente, in una intervista concessa all'Equipe, Aaltonen aveva giudicato i suoi meccanici estremamente impacciati e lenti, capaci addirittura di impiegare ben tre minuti per versargli un chilo di olio. Ripensiamo a questo mentre vediamo quei quattro o cinque con gli occhi a mandorla sollevargli in un attimo la macchina, cambiargli le ruote, controllargli il livello dell'olio, fargli benzina, dargli di che rifocillarsi, controllare l'impianto elettrico in meno di cinque minuti, il tempo perché la nostra attenzione si rivolga di fianco dove è appena arrivato Munari.

Il «Drago» scende e racconta subito a Fiorio la faccenda dei pneumatici sbagliati sul Turini. Sembra già piuttosto stanco ed i lampi dei fotografi non gli permettono nemmeno un attimo di tranquillità. Mentre se ne riparte per la terza delle sette prove speciali in programma ci avviamo per vedere qualche passaggio dei concorrenti impegnati in questa prova che inizia subito fuori il paese.

Con noi c'è poca gente, (gli appassionati vanno tutti sul Turini) e i pochi sono quelli che per motivi di lavoro non sono riusciti ad andarcivi prima della chiusura della strada, che è avvenuta quest'anno a mezzogiorno. Sistemati accanto ad un falò improvvisato da alcuni ragazzini ascoltiamo i tempi impiegati dai concorrenti in questa prova mescolati ai commenti più o meno ironici che ci vengono rivolti facendo di noi un tutt'uno con Munari che insegue tenacemente le Alpine di testa. Sempre con questi sostenitori francesi ascoltiamo la notizia del ritiro dell'Alpine di Andersson e la loro soddisfazione per questo annuncio non ci sorprende, l'esasperato nazionalismo dei francesi arriva fino a questo punto.

Ce ne ritorniamo in paese in attesa del prossimo passaggio tra circa tre ore. Fiorio è al ristorante, e a far da guardia al posto di assistenza sono rimasti i meccanici e Ballestrieri. Gli chiediamo se pensa che adesso che Sandro è secondo, possa sperare di farcela: «E' molto difficile — è la sua risposta — perché Darniche è un ragazzo che sull'asfalto è sempre andato molto forte, in più quest'anno sembra anche che abbia imparato ad andare sulla neve. Comunque i rallies non hanno mai il risultato scontato.»

La radio (e St. Sauveur è piena di radio) continua

di far finta di guardare una pila di gomme. Con la faccia stanchissima, preoccupato di non sbagliare nelle pochissime prove che gli restano, Munari accetta anche questo, mentre Ballestrieri, impegnato a fargli benzina si fa scappare: «Visto come è stanco? L'ho visto poche volte così, ma è questa notte che ammazza, non finisce mai.»

Mentre la Lancia numero 14 se ne riparte ci rechiamo di fianco, alla Fiat dove tutto lo staff dirigenziale sta aspettando la numero 27 di Pinto che non arriva. Il più agitato è Avidano, più tranquilli Sguazzini, Russo (che adesso sostituisce Canavese) e Caiano. Pinto arriva quando ormai Avidano dà segni di incontenibile sofferenza. La sosta dello spider 124 è abbastanza tumultuosa: vengono subito cambiati i pneumatici ed appena questi sono montati ci si ricorda di controllare le pastiglie dei freni (che sono da cambiare). L'operazione viene compiuta in tutta fretta ed un meccanico si brucia una mano contro un disco rovente. Quando ormai Avidano — che evidentemente non è «allenato» ai rallies — sta per perdere del tutto la pazienza la macchina riparte, appena in tempo per non subire penalizzazioni al C.O.

Questo ci permette di fare una puntatina in casa Alpine. Più o meno nascosti dietro il furgone francese riusciamo a decifrare l'imprecazione di un meccanico che rivolgendosi ad un altro maledice il cambio della macchina di Darniche che a suo giudizio arriverà poco lontano.

Corriamo subito da Fiorio e glielo diciamo, ma ovviamente il Dottore non può crederci ed anzi ci apostrofa: «Sì, dicono sempre così, vuol scommettere che alla fine della prova Darniche avrà fatto ancora il miglior tempo?» Ed invece no, Darniche s'è buccato da Munari oltre un minuto e mezzo ed alla radio lo comunicano subito, come comunicano poco dopo che la macchina numero 17 si è ritirata. Munari è primo. Adesso Fiorio ci crede!

Frettolosi complimenti dei «capi» Fiat poi Fiorio, con a fianco Pelganta (una delle giovani speranze della Lancia) si precipita verso Pont de la Mescla dove poco dopo devono passare i concorrenti prima di compiere per l'ultima volta il Turini.

Lo seguiamo anche noi, e con noi un gruppo di appassionati italiani. Fiorio vola e quando arriviamo noi è già in mezzo alla strada con in mano un cartello HF. Munari tarda circa una mezzoretta, eterna, e quando arriva dice di sapere già del ritiro del rivale. Non sa però che il suo vantaggio su Larrousse è salito a dodici minuti, che il «Monte» è suo.

Carlo Cavicchi