

VERTIGINE BIANCA IN VISTA PER I CONCORRENTI
DELLA MARATONA MONEGASCA IN TUTTA EUROPA

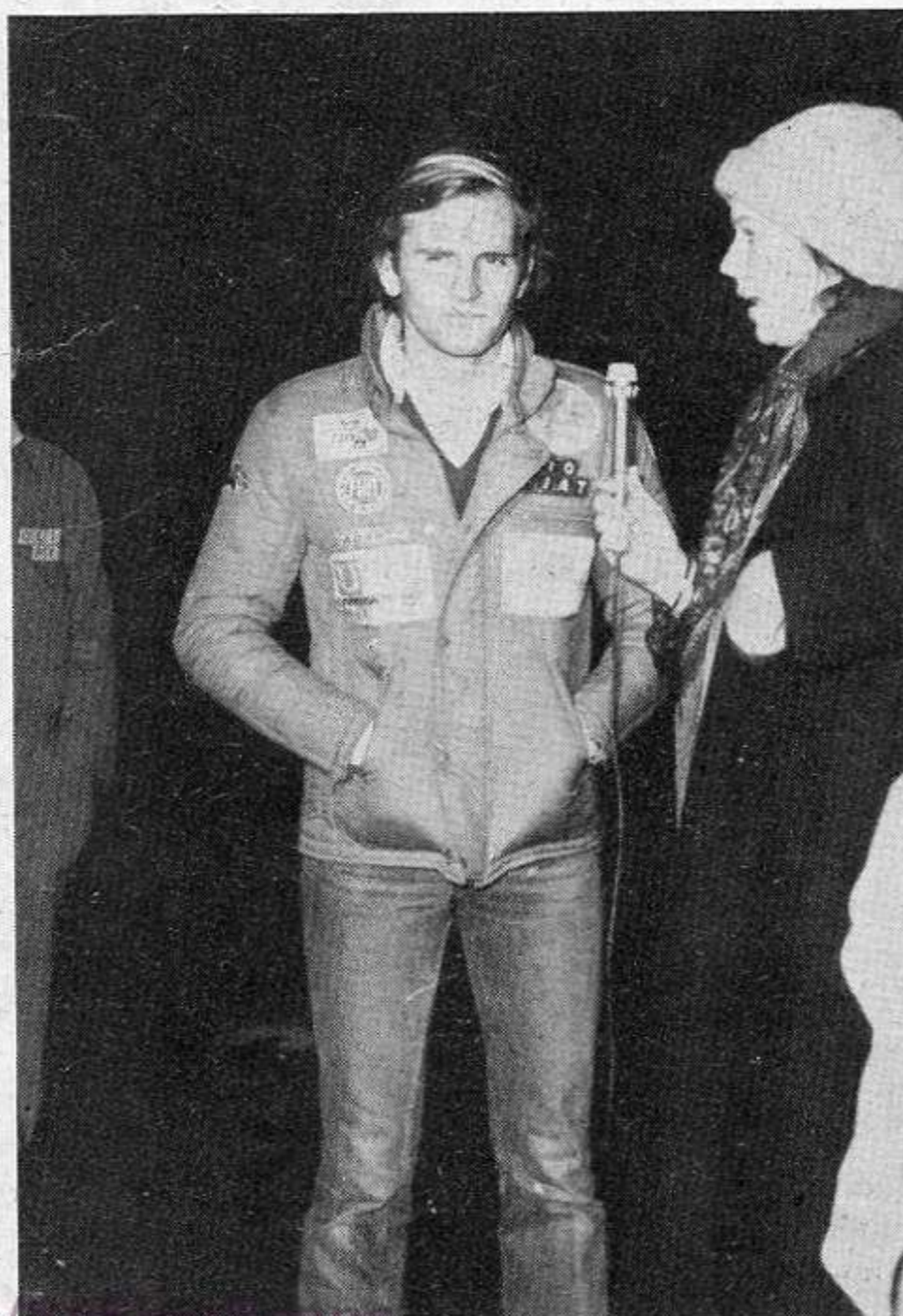
Un « MONTE » di neve



Grande folla anche quest'anno a Roma per la partenza del 45. « Montecarlo » anche se era stata scelta Vallelunga per evitare i « calciatori » dello scandalo '76. Quest'anno Verini e Russo, intervistato, sono stati tranquilli



A S. Marino Sandro Munari è stato accolto dal commissario CSAI Pelliccioni (alla sua destra) e dal « padrone di casa » Beppe Muscioni, alla sua sinistra, ex-organizzatore del rally locale. Bacchelli invece, di fianco, sembra un po' perplesso nell'intervista registrata all'autodromo di Vallelunga prima di partire



MONTECARLO - La 45. edizione del rally più celebre al mondo si è appena messa in movimento e le impressioni della vigilia trovano già una amara conferma: quella che c'è chi ha perso una grossa occasione.

E' il caso degli organizzatori che, insistendo con il loro desiderio di cambiare a tutti i costi, si sono ritrovati in mano una corsa ricca di partenti ma scarsa di protagonisti. Ed è il caso degli assenti, dei grossi assenti, che mai come quest'anno potevano trovarsi ad affrontare un Montecarlo vecchia maniera, quello di tipo leggendario con tanta neve da permettere qualsiasi risultato.

La neve, infatti, dopo tanti anni di semplici ammiccamenti, è tornata in forza e adesso tutti si mettono le mani nei capelli, organizzatori compresi, che si ritrovano a che fare con prove tutte con la minaccia incombente dell'impraticabilità e con l'incertezza di quello che potrà accadere con la scarsa chiodatura che hanno imposto alle macchine proprio nell'unica occasione in cui i chiodi potevano rivelarsi indispensabili. Ed invece, dopo tante edizioni asciutte e velocistiche, è venuto questo « monte » di neve che rimette un poco tutti (alla pari lasciando molto alla buona sorte).

Più potenza più rischio

Nel Principato corre una voce, peraltro non molto attendibile ma pur sintomatica di una realtà, che Aaltonen avrebbe detto che gli sarebbe piaciuto esserci ancora al volante di una delle legendarie Mini Cooper che sulla neve riuscirono a creare un mito che resiste tutt'ora, dieci anni dopo. E' chiaramente una esagerazione, ma se pensate (e potrete rendervene conto leggendo la tabella esplicativa a fianco) che una piccola A 112 (con meno di 80 cavalli) è chiodata con 209 chiodi mentre una Stratos (oltre 250 cavalli) può metterne al massimo 243, si vede subito come ci sia una netta sperequazione nei confronti di chi ha in mano i mezzi più potenti e che quindi è comunque obbligato a rischiare di più.

In fondo, questa è la vera ragione tecnica di tutto il rally, la principale, perché mette in crisi tutta la sua filosofia seguita da dieci anni dalle varie Case, tutte impegnate a qualificare i rallies come vera e propria specialità agonistica e quindi, obbligatoriamente, orientata verso un progresso che può solo essere nella direzione seguita (quella dell'aumento delle prestazioni).

Volendo, si potrebbe cercare nella lotta tra i costruttori di pneumatici il motivo in più di interesse, ma anche questo è ben poca cosa. Lo strapotere della Pirelli in questa corsa è troppo massiccio. Lancia, Fiat e Opel (cioè le sole Case impegnate per la vittoria) vi fanno ricorso, con la sola eccezione della Michelin che calza le « scarpe » a Darniche chiodando molto sulla parte esterna delle gomme, al contrario di quanto ha fatto la Pirelli che ha puntato tutto sulla parte interna che, per ragioni di camber, è senz'altro quella che per più tempo poggia per terra.

Di curioso c'è comunque l'esperimento tecnico della Carello, la Casa torinese di fari che più di ogni altra « sente » il problema delle competizioni. In caso di forti neviccate, infatti, sia le Lancia che le Fiat sostituiranno l'abituale attrezzatura luminosa supplementare con fari nuovissimi che potrebbero definirsi « antineve ». La loro inedita caratteristica è infatti quella di non rifrangere la luce sui fiocchi di neve grazie alla eliminazione dei raggi diretti della lampadina lasciando che dal faro escano solo quelli riflessi dalla parabola.

ANDRUET mette il pepe

Il rally comunque è partito, pur con qualche defezione immancabile, una ventina, tra cui alcuni equipaggi italiani (De Cesari-Trombi, Nappi-Cusani e Besenzone-Dal Ben), ma ce n'è una di particolare rilievo, quella del francese Robini che doveva partire da Almeria con la Kadett GTE

Assenti lanciapietre e... calciatori al VIA romano

VALLELUNGA. Assenti graditi alla partenza i lanciapietre e calciatori vari che lo scorso anno hanno tentato di screditarci agli occhi degli appassionati dell'automobilismo internazionale, presente invece il vero volto del tifo italiano dell'auto. Il 45. Rally di Montecarlo è partito alle 19,10 senza incidenti, tra un alone di folla, che ha manifestato il proprio entusiasmo in maniera civile. Il pubblico era quello numeroso che si vede nelle grosse occasioni della F. 2 o del Campionato Mondiale Marche; le tribune erano gremite, e così anche la pista, dato che molte persone hanno approfittato della oscurità per scavalcare i cancelli e le reti e riversarsi nei box e lungo le curve del tracciato.

Anche fuori dell'autodromo romano, da cui i concorrenti uscivano dopo aver effettuato un giro del « piccolo » la folla si è assiepata lungo la strada fin sulla Cassia. Dei 28 equipaggi iscritti, tre hanno dato forfait (De Cesari-Trombi, Ontano-Fiorucci e Nappi-Cusani che dovevano partire con una Fiat Ab. 131 Gr. 4). Quindi 25 vetture partenti, tra cui quelle ufficiali della LANCIA-ALITALIA e della FIAT.

I pronostici della partenza da più parti danno favorita la Stratos, ma non è detto che con il maltempo che imperversa e con il conseguente livellamento fra le vetture più potenti e quelle meno potenti, la 131 non possa dire la sua.

Il più loquace tra i piloti Lancia è Lele Pinto: « Se il maltempo perdura la favorita è senz'altro la Stratos, grazie al tipo di distribuzione dei pesi che permette di sfruttare meglio la potenza favorendo l'aderenza del retrotreno in accelerazione. La Fiat 131 è una macchina tradizionale, con motore anteriore e trazione posteriore, non molto equilibrata per il terreno innevato o ghiaccio. La minore chiodatura di quest'anno crea senz'altro mag-

Girano un film al seguito

● Alla partenza del Rally di Montecarlo, tra le équipes televisive, vi era anche una troupe cinematografica che ha iniziato a girare gli esterni di un film sui rallies. Il regista è Albert Thomas, lo stesso di « Emmanuelle nera », che visto il notevole aumento d'interesse che sta avendo in questi ultimi tempi l'automobilismo, ha pensato di cambiare genere. Seguirà, oltre al Montecarlo, i più importanti rallies italiani per concludere col rally Safari da cui il film prenderà il titolo. Fra i protagonisti il simpatico attore inglese Roger Moore ed i piloti Lancia e Fiat.

giori difficoltà di guida e necessita di una maggiore sensibilità. Bisognerà stare attenti agli scandinavi che sono i più allenati a correre in queste condizioni, quindi se non sarà una Stratos... sarà Alen ».

Più sintetico nel pronostico Darniche che ha detto: « Solo un buon pilota... ».

Munari invece si è astenuto dall'azzardare previsioni sui piloti ma è certo che sarà una Stratos a vincere.

Per Verini il pronostico d'obbligo è una Stratos: « Ma può darsi anche una 131... non si sa mai! Ho provato fino all'altro giorno con gomme Pirelli rivelatesi eccezionali. Sono stati fatti test comparativi con le gomme finlandesi, quelle usate dai nordici per i rallies invernali, ma le nostre si sono rivelate superiori. Non in d'accordo con Munari — ha continuato polemicamente il simpatico pilota Fiat — quando asserisce che la chiodatura limitata svantaggia la Stratos; lui sostiene questo perché è abituato a correre con 60 cavalli in più rispetto agli altri... stavolta vorrà dire che ne ha solo 30 ».

In conclusione la Stratos parte favorita ma l'ultima parola la dirà probabilmente il tempo.

Gaetano Dima

● Su iniziativa del Prof. Giorgio Monaco, docente universitario e dirigente medico della C.S.A.I., seguirà il rally di Montecarlo una équipe medica. I conduttori partecipanti verranno sottoposti ad alcuni test sull'« fatica psicofisica » al fine di poter quantificare le condizioni che portano ad un calo dell'attenzione nella guida prolungata. Questi studi mirano alla individuazione delle cause dei molti incidenti stradali che avvengono tutti i giorni sulle nostre strade. I piloti da rally sono in effetti la esasperazione del normale utente, per cui i risultati di queste ricerche saranno senz'altro della massima importanza per tutti gli automobilisti in genere.



Da Roma hanno tentato l'avventura anche Ambivero-Tabacchi con la minuscola Volvo 66 Variomatic



Porta sul volto i segni della lotta « beneventana » Giorgio Schon



Ancora il C.O. di S. Marino: Marku Alen si sgranchisce un po' dopo la noiosa « cavalcata » da Roma

che ha avuto gravi motivi familiari che l'hanno costretto a rinunciare.

Per la strada poi, a parte gli italiani Giudicello-Simoletto, si è fermato Gardavot che, con la sua Porsche, si era prenotato per la vittoria nel Gr. 3.

A dare un minimo di « pepe » ad una cronaca che per ora è solo agli inizi ci ha pensato al solito Andruet che è partito con un sedile di tutto riposo intenzionato a sostituirlo a Gap con quello suo, specialmente adattato, fissato su di un muletto. E' successo però che il ricognitore che ha avuto questo muletto in consegna (Bonamico per l'esattezza) era stato mandato da tutt'altra parte cosicché è stato richiamato in tutta fretta e non senza un vero e proprio « tour de force » è riuscito a far sì che tutto andasse secondo i piani.

Per gli appassionati, il rally di Montecarlo offre quest'anno una innovazione senz'altro gradita. Nell'ultima notte di gara, infatti, dopo quattro prove speciali, le auto ripasseranno da Monaco prima di riaffrontare le restanti cinque prove. Un e-

sperimento che vivacizzerà la notte monegasca certo più della lista degli ingaggiati al via.

Comunque ai « malati di rallysmo » la Fiat ha offerto una sua possibilità di divertimento: ha infatti montato al retrotreno le pedaline tipo Safari per permettere agli spettatori di salirvi facendo utile zavorra in caso di innevamento. E' un invito a tutti gli appassionati, fare qualche decina di metri sulla macchina di Alen o di Verini, di Bacchelli o di Andruet rendendosi utili alla causa sportiva nazionale.

Carlo Cavicchi

● RISOLTI I PROBLEMI ECONOMICI della Dywa, la monoposto F. 5000 che Dydo Monguzzi ha costruito a Canegrate. La macchina disputerà tutto il campionato grazie allo sponsor Lachita Cars, un importatore di veicoli British Leyland di Legnano. Ancora indeciso il pilota: per i motori si ripiegherà sugli affidabili Alan Smith.

Le chiodature massime

MONTECARLO - Per chiarire a quali risultati ha portato la nuova regolamentazione dei chiodi ecco, a titolo di esempio, le massime chiodature che si possono raggiungere sulle principali vetture tenuto conto delle coperture prevalentemente adottate.

LANCIA STRATOS (pneumatici 205/70x14) 243 chiodi - 131 ABARTH (185/70x15) 246 chiodi - OPEL KADETT GTE (175/70x13) 220 chiodi - PORSCHE CARRERA (185/70x15) 246 chiodi - ALPINE A 310 (165x13) 225 chiodi - A 112 (135x13) 209 chiodi.

Come si può ben vedere, il regolamento non tiene conto della sezione del pneumatico ma solo della sua altezza, handicappando particolarmente le vetture italiane che hanno tutte (per struttura) necessità di una gomma particolarmente larga.

via, in autostrada, verso il controllo a timbro di Ferrara.

● Nella tarda serata di domenica al controllo di CREMONA sono state 52 le vetture a transitare. Ai 24 concorrenti italiani si sono aggiunti i 21 superstiti dell'itinerario di Copenaghen ed i sette partiti da Varsavia. Già però si sono registrati i primi ritiri tra cui quello piuttosto clamoroso di Nicolas-Todt che erano partiti delle Danimarca con la Opel Kadett GTE semiufficiale. Sempre partiti dall'itinerario danese, si sono ritirati Ulsen-Nilsen con una Ford Capri mentre dalla Polonia non sono arrivati Essen-Soci iscritti con una A 112 e Vedrikovski con una Fiat 125.