

La strategia di Gruppo finisce per «oscurare» persino i meriti del «superallysta» **MUNARI** che stavolta ha sconfitto anche un'operazione chirurgica durante la corsa-maratona monegasca

Bacio oramai abituale per Sandro e Flavia Munari al «Monte» (a sinistra)



Secondo abbraccio vittorioso, invece, Silvio e Giusy Maiga (a destra)



Tutti **UOMINI** del re

DALL'INVIATO

MONTECARLO - Nel 1972, anno della prima vittoria a Montecarlo di Sandro Munari (vero sceicco dei rallies e che si ripeterà primo per quattro volte in cinque edizioni), poco dopo la partenza dell'ultima notte di gara, apparve sui televisori del circuito chiuso della direzione gara e della sala stampa un cartello con sopra più o meno scritto che i dirigenti della Renault pregavano i signori giornalisti di non usare troppe parole come armata, valanga e così via per definire il dominio assoluto delle Alpine che si andava profilando col passare delle ore.

Invece, come ben si ricorderà, mano a mano che veniva mattino, Andruet, Therier, Andersson ed infine Darniche uscirono di scena incapaci di reggere al ritmo della Fulva di Munari senza forzare oltre ogni limite i loro



fragili cambi. Ora, cinque anni dopo, si è rischiato allo stesso modo, ma questa volta sul fronte italiano.

Al via dell'ultima notte il dominio tricolore era così netto, assoluto, mortificante per i rivali e per gli organizzatori che tutto volevano ed avevano sperato fuorché questo, che una buona metà degli appassionati aveva persino rinunciato alla classica nottata sul Turini. L'Equipe, il quotidiano sportivo francese era uscito con un titolo a tutta pagina che la diceva lunga «Lancia, Fiat, Seat: ben giocato signor Agnelli». Munari, Alen, Andruet, Pinto e Bacchelli nell'ordine lasciavano prevedere un gioco di squadra così scontato (dalle nostre parti le alchimie sono d'obbligo, le facciamo sempre, anche quando proprio non impor-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 29

ta) da far passare la voglia di scrivere.

Ed invece, una speciale dopo l'altra, restava solo il gioco mentre spariva la squadra e si è capito così che il profetore dei rallies, quel benedetto signore che dall'alto dei cieli riesce sempre ad impedire che avvenga l'imponderabile, ha voluto salvare il Montecarlo ed il suo blasone creando anche un brivido al leader del rally, quel Munari che con Silvio Maiga si stava avviando ad entrare definitivamente nella storia della corsa come recordman irraggiungibile con ben quattro vittorie assolute.

Quando Munari è rimasto senza luci, come leggerete meglio in cronaca, il rally di Montecarlo, ha ritrovato finalmente il suo fascino che è quello della suspense al vertice. In quel momento, definito da Cesare Fiorio «inquietante ma non drammatico», i motivi d'interesse della gara si sono ritrovati tutti assieme in un estratto di rally che valeva veramente la pena di essere vissuto. Lì, nella zona montagnosa di Peille, a poche decine di chilometri da Montecarlo mentre cominciava ad albeggiare.

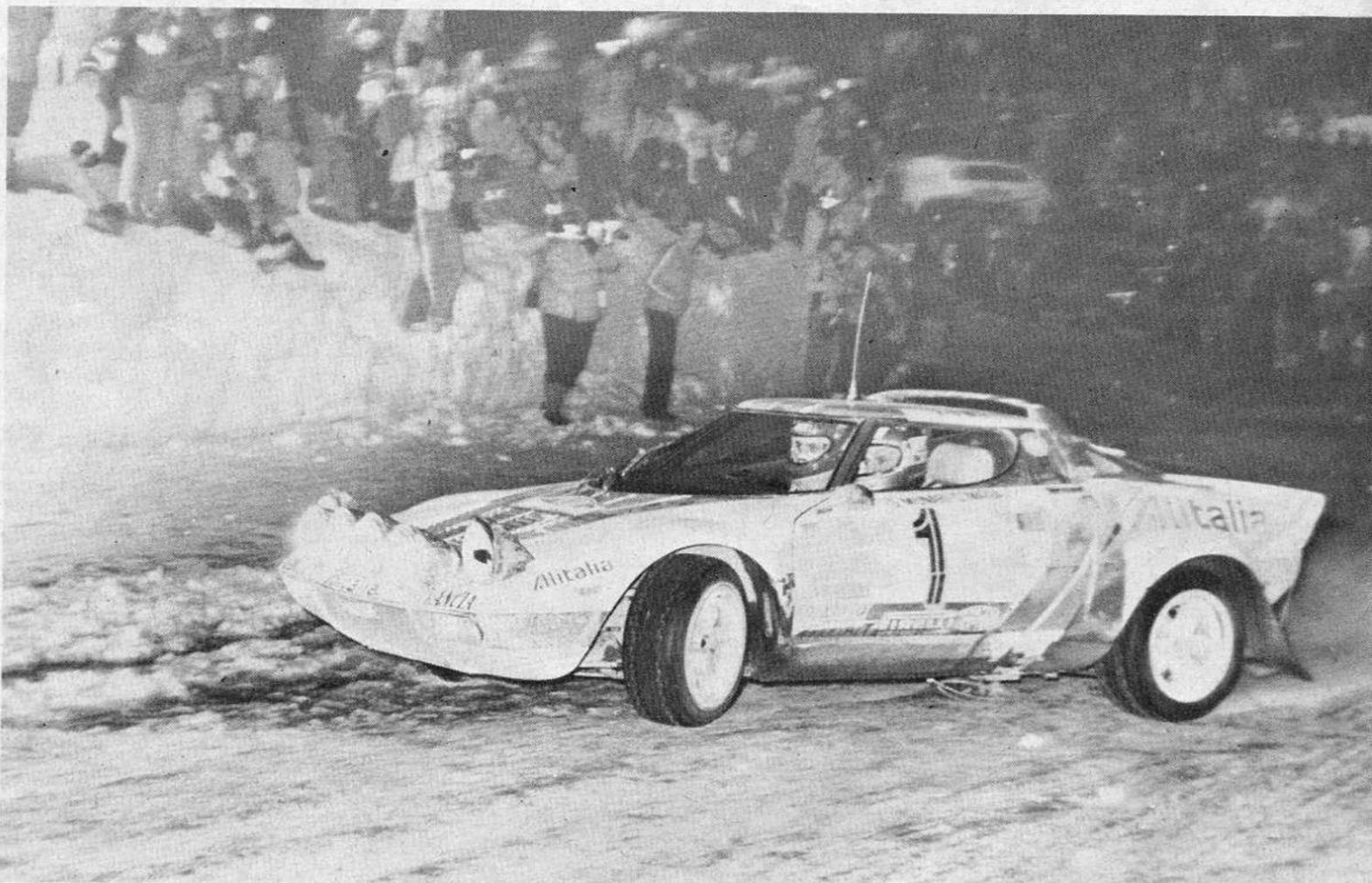
Munari, sempre più mitico, combatteva contro i suoi nervi (così a fior di pelle da risultare persino urtante con chi gli era vicino e con i meccanici incapaci di trovargli un rimedio immediato ed impossibilitati dal farlo anche dal suo atteggiamento) e contro il mezzo che poteva ormai, lui solo, impedirgli il poker monegasco. In precedenza aveva anche superato un serio intervento chirurgico. Alle sue spalle Andruet, un avversario di ieri recuperato nel grande giro in extremis e subito tornato protagonista come merita, era allo stesso tempo il simbolo della validità dell'iniziativa multinazionale Fiat voluta da Audetto ed un motivo polemico per essere rimasto proprio lui, il cavallo matto della squadra, quello con il mezzo meno efficace, l'unico a difendere i punti mondiali ed in potenza anche in grado di vincersi (se la defaillance di Munari fosse continuata) il prestigio-

so rally per la seconda volta. E poi c'erano i due diesse, un tempo maestro ed allievo, ad affrontarsi un clima ufficialmente sereno ma elettrico come chi conosce i due personaggi poteva immaginare. Fiorio, ringiovanito di una decina d'anni, pareva agli inizi di carriera. Lo si vedeva dappertutto, in ogni assistenza, meticoloso come sempre, spiritoso, attivo, perentorio con i meccanici come solo lui sa esserlo, e dall'altra parte Audetto, attento a non far trasparire alcunché

che aveva illuso sino al via del rally, si era incredibilmente disciolta nel giro di un paio di giorni tra l'incredulità generale.

Della vittoria finale di Munari e Maiga è difficile dire di più di quanto già si sia detto in questi giorni per radio, per televisione o letto sulla stampa quotidiana. Difficile soprattutto scrivere diversamente da quanto già fatto in occasione delle tre vittorie passate. Leggendo la cronaca ci si accorgerà come i due italiani abbiano preso subito la testa per

cia avessero creato una macchina con le delicate prestazioni di una Alpine A 310 quattro cilindri, nessuno se la prenderebbe perché lascerebbe spazio anche agli avversari, ma il solo fatto che la Stratos è molto meglio congegnata risulta fastidioso e la definizione di «ammazzarallies» le si rivolta contro in senso punitivo e non elogiativo come la sua tecnologia meriterebbe. Poisson, della Renault, ha detto che nel '77 ci saranno anche loro con la Alpine sei cilindri che



In piena azione i vincitori del Montecarlo Munari e Maiga durante il primo passaggio sul famoso Col du Turin

di sudditanza, con le dita delle mani che si muovevano nervose (unica cosa che poteva tradirlo agli occhi degli intimi amici) mentre cercava di palpare l'aria cercando di fiutare quanto ci fosse veramente di grave nella provvisoria panne del «Drago».

Un gioco delle parti che meriterebbe veramente una penna migliore per essere raccontato, ma che ha rivalutato una corsa per il resto non meritevole di niente, dopo che anche la neve,

poi mai cederla a nessuno riuscendo in questa maniera a restare anche al di fuori di qualsiasi problema di gioco d'équipe. Chi è davanti, si sa, ha sempre ragione e comunque non deve venire coinvolto. Con loro la Lancia trova puntuale conferma a una politica che inspiegabilmente trova sempre e solo avversari ma la cui colpa è semplicemente quella di aver fatto un prodotto, la Stratos, al di fuori della portata degli altri. Se in Lan-

«sarà più mostro della Stratos». Ben venga quindi, così in Lancia non si pagheranno più le spese dell'immobilismo degli avversari.

Ed è già andata bene così perché se Lele Pinto, immenso protagonista di questo rally che lo ha visto combattere soprattutto con se stesso, non fosse prima rimasto vittima di un paio di uscite di strada (una proprio per sua colpa, come leggerete) avrebbe certamente vivacizzato oltre misura la gara perché era in uno stato di forma eccezionale e quindi in condizione di ridimostrare quanto da sempre è nelle sue possibilità. Purtroppo la rottura del motore gli ha tolto, sul finire, la possibilità di un arrivo, ma a quel punto, ormai, molto era già deciso. Il suo rally, Pinto lo aveva già corso prima, ed in un certo senso lo aveva anche vinto trovando quel poco di morale che comincia a fargli difetto. Nessuno lo ha detto, ma crediamo che sarà al Ciocco perché Lele, adesso, ha solo bisogno di correre e di vincere.

Purtroppo è stata corta la gara di Darniche e quello che doveva essere un motivo tecnico di grosso richiamo (il confronto Michelin-Pirelli) è andato a carte quarantotto. Ma già l'assenza della neve aveva ridimen-



V8eBlogScans

Jean Claude Andruet, in coppia con Biche, ha fatto un portentoso rientro nel grande giro dei maxi-rallies

sionato questo valore. Comunque Darniche poteva dire molto di più e non l'ha fatto per una di quelle eventualità così imponderabili (l'incidente con una macchina di un anonimo automobilista di passaggio) che paiono sin create ad arte.

La Fiat, nel Principato, per un momento ha sfiorato quel successo massiccio che più di ogni altra cosa l'attira. La Casa torinese accarezza sempre l'immagine di rullo compressore ma ancora una volta deve ricorrere per questo al concetto di « gruppo » per farlo. Ciononostante l'uscita monegasca della 131 Abarth è stata molto positiva perché ha ribadito le possibilità agonistiche di questo modello dalla tenuta di strada già proverbiale e dalla potenza rimarchevole. La venuta di Audetto non si è fatta particolarmente sentire perché le capacità di Silecchia si erano già evidenziate negli ultimi tempi e pertanto l'organizzazione (elefantiasi permettendo) si è mantenuta sull'abituale altissimo standard qualitativo. Purtroppo le macchine, non i piloti, hanno ceduto nel finale. C'è ancora da lavorare, ma i risultati non possono certo non arrivare così come ci si può scommettere arriverà la vittoria in questo mondiale sempre più povero di pretendenti.

Delle peripezie dei piloti potreste leggere altrove, ma Bacchelli e Rossetti meritano due righe per la serietà con cui ancora una volta hanno accettato di obbedire ad ordini di scuderia finendo per passare addirittura per « ingenui ». E' accaduto durante il percorso comune, quando non si è capito come solo loro avessero capito di dover prendere un certo ritmo mentre Alen, Andruet e Pinto hanno risposto con un « ni » che indubbiamente li ha un poco irritati.

Del Gruppo faceva parte anche la Seat e la Casa spagnola è stata la vera rivelazione del rally. Il « duo Zanella » come Audetto indicava i due Zanini e Canelas che seguivano da vicino Bacchelli in classifica per lungo tempo, è stato di un'efficacia unica. Senza particolari pretese, ma con la forza di chi non ha lasciato nulla al caso e diretti da un Vargas, direttore sportivo sempre più valido e famoso, hanno saputo convincere l'opinione pubblica mondiale che il secondo posto ottenuto da Zanini nello scorso campionato eu-



La OPEL si ritira?

Fin che è stato in gara Rohrl ha guidato la sua Kadett avvolta nel fumo

MONTECARLO - Ancora una volta per le Opel Kadett GTE dell'Euro Handler Team, le vetture ufficiali tedesche, si riparla di disfatta. E' dal Montecarlo dello scorso anno (quarto posto di Rohrl) che non arriva un risultato soddisfacente. I muscoli lunghi si sprecano ed anche la ferrea diplomazia germanica lascia il posto a dichiarazioni di fuoco. Rohrl, in cima al Turini, al termine della prima prova speciale del Percorso Comune, mentre all'assistenza cercavano di far compiere ancora una speciale alla sua Kadett GTE dove l'olio e l'acqua andavano a braccetto, vedendo passare la Porsche di Lunel si fa scappare un « quella sì che è una macchina, l'avessi io non perderei più una corsa... ».

E presto su di una Porsche Rohrl ci salirà, in attesa di condurre (come già anticipato in Inghilterra in occasione del RAC) la versione rally ufficiale della nuova nata, la otto cilindri a motore anteriore chiamata 928. Lo farà in occasione di rallies minori, guidando la vettura di un amico. Si dice anche che per il Safari è stato ricontattato da Kranefuss per la Ford, e che per questa casa corra anche altre prove del mondiale.

Certo che nel clan tedesco c'è una grande delusione. Ufficialmente non si è detto niente rinviando tutto al 6 febbraio, dopo la Boucle de Spa ed il rally Artico, ma opinione comune è che ci sia una sosta più o meno lunga dell'attività sportiva. Si parla anche di un abbandono definitivo. « Certo che alla guida della squadra, in queste condizioni, non mi vedrete più » ha dichiarato Berger, capo, assieme a Bein, della direzione sportiva.

Per questa uscita si era ricorsi a Schrick, un preparatore di Remscheid famoso in Germania per aver sempre fatto gli alberi a camme e i motori per la BMW (e quindi amico di Bein che era direttore sportivo, prima, alla BMW). Le macchine dichiaravano 240 CV.

Ma perché non si rivolgono ad esempio a Conrero, visto che i suoi motori non rompono così facilmente? La domanda pare addirittura ovvia, banale. « Perché Conrero garantisce poco più di 200 CV, e questi sono troppo pochi per fronteggiare Lancia, Fiat e Ford. A noi interessano motori molto più potenti » è stato risposto.

I risultati comunque si vedono: tutte le Opel Kadett vincono, fuorché quelle ufficiali. E adesso in molti si vedono a spasso, a cominciare da Nicolas e Aaltonen (che dovevano correre in Portogallo). « Ma il problema vero è Rohrl » ha commentato proprio Aaltonen « difficile trovare in giro un pilota più forte di lui in questi ultimi tempi, eppure rischia di finire bruciato dalla assoluta incompetenza dei mezzi avuti a disposizione. E se non si vince si smette anche di andare forte... ».

Unica nota positiva, o perlomeno stimolante, in questo Montecarlo-Waterloo, l'esperimento fatto su di una vettura da allenamento. Un nuovo motore con cilindrata portata a 2000 cc. da omologare al più presto in Gr. 1. Nel turismo di serie, almeno, si cerca di non perdere il prestigio accumulato e sempre più minacciato da bellicosissimi avversari europei, e presto anche italiani (Abarth 131)...

ropeo piloti non era occasionale. Gli spagnoli avevano tutto organizzato come le Case più abituate a questo, ed avevano persino un pubblico organizzato al seguito, con tanto di pullman e graziosissime hostess bionde e brune che provocavano caroselli notturni degni dei migliori centometristi, confermando l'animo

focoso degli iberici nuovi a queste uscite internazionali, ma cui adesso faremo sempre più l'abitudine.

C'erano molti piloti italiani a Montecarlo, ma in pochi sono riusciti a partecipare sino alla fine. Tra questi Pittoni e Bertocci che meritavano davvero una sorte migliore e che più di tutti hanno pagato le regole anacronistiche di un rally che li voleva esclusi per non aver rispettato uno stop stradale e che li avrebbe riammessi dietro il pagamento di duemila franchi (quasi 400 mila lire). Gli altri sono stati Schon-Bay Macario, trentottenni dopo essere arrivati con il motore fuso ed aver corso con in tutto sole otto gomme, quattro chiodate e quattro normalmente in dotazione di serie alla loro Beta Montecarlo, e gli abituali Garin-Rossi, ventunesimi con una HF che non vuol saperne di passare la mano, a confer-

ma di qualità indubbe anche se troppo centellate dal conduttore valdostano che dovrebbe correre più spesso e con maggiori ambizioni. Anche questo « monte » passa in archivio. Dei suoi difetti è da augurarsi che gli organizzatori se ne vogliano rendere conto. Non è possibile che esista ancora una penalizzazione per chi arriva alla fine senza un fanalino o una freccia che funziona; il Montecarlo è una corsa seria non più una cavalcata di gentlemen dei primi del '900. Avranno capito che comportandosi come da anni stanno facendo si ritrovano solo con un Dorche, pur bravissimo pilota di BMW Gr. 1, in lotta per il sesto posto assoluto dopo quattro prove del percorso comune, cioè a rally appena iniziato. Montecarlo ha ben altre tradizioni, è importante per tutti che ritorni quello che era.

Per un insulto a MUNARI maxipugilato e diversi K.O.

MONTECARLO - La rivalità tra gli spettatori francesi e quelli italiani è storia vecchia. Tradizionalmente riservata a chiassose risse verbali sul Turini, trova ragion d'essere anche su qualsiasi altra speciale. E' stato così che nei pressi di Peille, dove i concorrenti dovevano affrontare per tre volte una prova nell'ultima notte di gara, un gruppetto, si dice composto da oltre una ventina di francesi, tutti un po' su di giri, vedendo passare quattro italiani, si sia fatto scappare un provocatorio « Munari di Merda! ». La frase è stato solo un invito perché un attimo dopo il francese che l'aveva pronunciata è finito giù per una scarpata in modo rovinoso mentre si scatenava una violenta rissa che ha richiesto l'intervento della polizia che ha avuto il suo daffare a dividere i contendenti tantopiù che gli italiani pareva non patissero molto lo stato d'inferiorità in cui si trovavano...

Sabato 22 gennaio

Subito fuori NICOLAS

MONTECARLO -La 45. edizione del Montecarlo si è messa in movimento sabato 22 gennaio da otto città europee: Copenaghen, Francoforte, Lisbona, Montecarlo, Parigi, Roma e Versavia. Per la prima volta mancano la sede inglese (Londra) e quella greca (Atene o Salonico) da cui non partiva mai nessuno.

La prima preoccupazione è quella della neve, eppure, mano a mano che si consumano i chilometri che portano a Gap e poi a Montecarlo, arrivano le prime notizie di un inizio di disgelo abbastanza rapido.

Poco dopo la partenza, il Gr. 3 perde il suo più serio pretendente, il nizzardo Gardavot che ha rotto il motore della sua Porsche Carrera. E' il primo sussulto di un piatto così avaro di delizie da risentire anche dell'assenza del più piccolo contorno. Ma non c'è nemmeno il tempo di piangere per Gardavot che già arriva la notizia della sparizione di Nicolas che ha rotto un pistone della sua Kadett marciando in autostrada. Un brutto colpo per il rally ed è subito dramma per la Opel che vede dimezzate le sue speranze mondiali. Dopo le esperienze del Sanremo, della Corsica e di Montecarlo (sempre fermo dopo pochi km) il binomio Nicolas-GM non s'ha proprio da ripetere!

La sorpresa BEAUCHEF

indietro e che non hanno tante altre alternative. Optando infatti per gomme da asciutto si ritroveranno col passare del tempo una strada sempre più secca e sgombra cosicché il lussemburghese Beauchef, un oscuro pilota di un'Escort Gr. 2, si ritroverà ad ottenere il miglior tempo davanti al portacolori della Renault, Frequelin, e ad un altro carneade, Sintzel, con una Golf. Complimenti al rally, la neve allora può davvero giocare brutti scherzi!

BEGUIN picchia subito

● Al via della seconda speciale, a Roquesteron, non ci sono invece dubbi, è tutto asfaltato e i migliori sono per le slicks e le gomme intermedie. Sul suo terreno ideale, Andruet si scatena e mette in regola i compagni di squadra viaggiando come e meglio di loro pur ai suoi primi contatti con la macchina. Delude invece Darniche ma c'è una spiegazione: la Michelin, per non scoprire le sue carte, non aveva mai mostrato le sue gomme e pertanto l'assetto alla macchina era stato fatto con le Pirelli (molto diverse) così che la vettura del francese sottosterzava paurosamente. Capito il problema si porrà subito rimedio a Montecarlo. Verini finisce la prova col sedile rotto mentre Rohrl è avvolto dal fumo della sua Kadett che marcia indifferentemente ad olio e a benzina. Tra gli italiani, Schon arriva come può alla fine dopo che l'astina del cofano è finita sul motore facendo massa procurandogli così l'onta di un sorpasso in prova da parte di Garin. Pittoni, che era stato velocissimo nella prima speciale, buca una gomma e perde molti minuti. Nella prova il più veloce è Pinto che si rifà del testacoda che l'ha coinvolto proprio in vista del traguardo della speciale precedente. Al termine del percorso di concentrazione la classifica vede primo Munari seguito a un secondo da Frequelin (Alpine) poi Alen, Bacchelli, Verini, Andruet, Pinto, Darniche, Rohrl e Bondil con la Porsche Gr. 3.

Martedì 25 gennaio

Inizia (male) il percorso comune



Dopo aver vinto il gruppo 2 anche al RAC, le Skoda hanno dominato anche al Monte. Qui Blahna

● Dopo una notte di riposo (non per tutti perché Munari ha dovuto sopportare un delicato intervento chirurgico dove non batte mai il sole), il martedì mattina si ricomincia con la speciale Peira Cava-Turini dove la folla si è data appuntamento a mo' di stadio calcistico.

Sull'insidioso strappo finale, innevato, tutti faticano a salire per la scarsa chiodatura ed i testacoda si sprecano. Il più veloce è Darniche e questo procura un brivido a quelli della Pirelli che si domandano che cosa sarebbe successo se ci fosse stata neve ovunque. Nonostante il tempo non lo registri, Rohrl ha al solito terminato in una nube di vapore e fa capire che difficilmente andrà lontano.

Poi la neve riscompare e questo solleva un poco Andruet che ha gli ammortizzatori rotti e deve, per bilanciare un poco la faccenda, correre Pont de Miolans con dei Pirelli « Rain » più rigidi. In questa classica speciale di 25 Km due avvenimenti diventano molto importanti nell'economia della corsa. Pinto, che è sempre sul piede di guerra, mette le ruote davanti nella neve e, per precipitazione, invece che fare retromarcia, cerca di rientrare in strada in avanti, finendo con l'innevarsi e perdendo ben 6', aspettando che degli spettatori lo soccorrano. Verini invece è salito fortissimo, veloce come nessuno e sfreccia di curva in curva finché in un tornante non arriva diritto a ruote inchiodate (ma senza chiodi).

E' una situazione classica, ma ad aspettarlo a braccia aperte c'è il solito pubblico suicida. La 131 dell'italiano, cui siede a fianco un terrorizzato Ninni Russo, mette sotto diversi spettatori, in parte schiacciandoli contro le vetture in sosta. Fortunatamente ci saranno solo dei feriti (un paio con fratture) ma lo choc è forte e Verini sale gli ultimi due chilometri come un automa. Ciò nonostante è secondo solo a Munari e questo dà la prova di come stesse viaggiando.

K.O. VERINI e FREQUELIN

● Col ritorno della neve, Ad Auzet, è finalmente un finlandese, Alen, ad essere il più rapido, ma il rally va alla ricerca di altre emozioni nella successiva prova, quella di Notre Dame du Laus. Munari sale in 11'39" e come arriva dice di aver avuto paura perché aveva sotto solo i Montecarlo con i chiodi piccoli, contrariamente a Darniche (2" più rapido) che aveva quelli lunghi sulle Michelin ed uguale a tutte le Fiat tranne Bacchelli. La notizia rimbalza alla partenza e a Sodano vengono tutti i mali perché Pinto è appena partito addirittura senza chiodi. Ma Lele è scatenato e termina la sua prova addirittura in 11'12" iniziando una fantastica rimonta alla testa del rally. In questo tratto sparisce Verini cui improvvisamente cede una sospensione anteriore. Ufficialmente comunque si parlerà di una gomma forata che l'ha mandato fuori strada.

Senza chiodi, e ben deciso a giocarsi il tutto per tutto, è salito al Col du Fanget anche Frequelin, ma lui pure è vittima di una uscita di strada. Finirà in qualche modo la prova, ma poi abbandonerà.



La Lancia Stratos di Pittoni-Bertocci è stata fra le più veloci all'inizio gara, venendo purtroppo in seguito eliminata per non avere rispettato uno stop ad un incrocio nelle ultime fasi della gara

● Quando il gruppo dei partecipanti ha finito di ritrovarsi a Gap è già l'alba di lunedì ed i piloti apprendono che delle tre prove in programma prima di arrivare al Principato, la seconda è stata eliminata. I ricognitori che hanno consumato le strade per tutta la domenica e la notte indicano che la strada della prima speciale, Le Chanets, è pressoché sgombra e asciutta per tre quarti mentre sul finale c'è molto verglas. Il fatto preoccupa molto per la scelta dei pneumatici, ed in Lancia preferiscono stare abbottonati scegliendo i P7 M+S con 240 chiodi lunghi al contrario della Fiat che opta per l'intermedio Montecarlo con i chiodini. Avrà ragione la Fiat, ma soprattutto avranno ragione i privati che partono molto più



Guy Frequelin ha finito per uscire di strada con la sua Alpine-Renault A 310 quasi ufficiale



La Fiat-Abarth di Maurizio Verini-Ninni Russo, eliminata da un guasto alle sospensioni anteriori

L'incidente di DARNICHE

● A Gap c'è una breve neutralizzazione, poi, appena si riparte c'è un controllo orario di 30' per arrivare alla quinta speciale. Darniche deve sostituire i pneumatici ma l'assistenza della Michelin non c'è, è in centro alla cittadina, non sulla strada. Il francese della Lancia-Alitalia si mette alla ricerca, mentre scorrono i minuti. Anche il cambio delle gomme è lento e quando finalmente è in condizione di ripartire non restano che 15': occorre andare velocissimi. Darniche ci prova, si tuffa sulla strada a 280 cavalli all'ora, mette la terza, la quarta, la quinta, la sesta no perché non la trova, ma in compenso trova la Ami 6 di una signora del luogo che mette la freccia e volta sinistra. E' ancora lontana, quando inizia la manovra, ma Darniche pare Klammer in discesa libera e le piomba addosso in un insieme di lamiere contorte e di imprecazioni che si alzano in cielo. Il rally perde l'ennesimo protagonista ed una ragione tecnica per essere seguito.

Inizia la politica di gruppo

● Nonostante la dipartita di Darniche, i piloti Lancia continuano a menare la danza mentre nei tratti innevati le 131 paiono leggermente avvantaggiate anche per la miglior fornitura di pneumatici in quanto la Pirelli ha lavorato quasi esclusivamente per loro. Si arriva così a St. Jean en Royans dove i direttori sportivi delle due Case italiane decidono una tregua per non rischiare di compromettere una situazione particolarmente favorevole. Tutto va bene a St. Bonnet le Froid, ma a St. Pierreville c'è nebbia e Andruet dà un minuto e mezzo a Munari e circa un minuto agli altri. E' una vera « bomba », che scatena le più vivaci reazioni.

Andruet viene messo sul banco degli accusati ed automaticamente si ritrova promosso pilota ufficiale e non semplice privato della Fiat France come lo si aveva voluto sempre mascherare. « Tu devi andare al ritmo degli altri » gli viene ordinato, e Jean-Claude accetta molto mal volentieri il rimbrotto. Seduto in un bar di Burzet pare non voler più ripartire, poi, quando viene convinto, lo fa mettendosi al volante con il bicchiere in mano mentre il ristoratore lo rincorre invano al grido di: « Mon verre, mon verre »!

La situazione ritorna a normalizzarsi mentre alla radio francese Andruet si permette uno sfogo che non sfugge nelle alte sfere. Così, mentre in classifica viene raggiunto e passato da Alen, viene pure raggiunto da Jouanny che gli passa un bigliettino che non lascia molto all'improvvisazione: « D'ora in poi rifiutati qualsiasi dichiarazione ».

Ma chi è secondo?

● Si arriva alle ultime prove con Pinto che, approfittando dei problemi Fiat, si è permesso di essere di nuovo vicinissimo alla testa, pronto a sfruttare ogni minimo errore.

A questo punto, forse per accontentare la Fiat-France, viene stabilito che a Montecarlo Andruet dovrà arrivare secondo. Così ad Alen viene inventato un problema ad un ammortizzatore (in realtà Alen si fermerà circa un minuto in un tornante dell'ultima prova), ma Andruet non andrà sufficientemente veloce da riuscire nel sorpasso del finlandese, per un solo secondo, e così il « guasto meccanico » di Alen dovrà prolungarsi anche

al controllo orario dove timbrerà un altro minuto in ritardo che equivale (per via di una ostrogota nuova regolamentazione monegasca) a soli 43". Ma evidentemente è destino che il sorpasso non avvenga perché, senza che se ne capisca la ragione, ad un certo punto il controllo viene eliminato e la situazione resta quella precedente con Munari primo e poi via via Alen, Andruet, Pinto, Bacchelli, Zanini, Canellas, Lunel, primo del Gr. 3 con la Porsche, Hummel, Dorche, primo del Gr. 1 con la BMW e Swaton.



Le Seat 1800 hanno vinto la classifica a squadre. Il più veloce è stato Zanini, terzo assoluto. Sotto, il « tifo » più acceso, quest'anno a Montecarlo, lo avevano organizzato proprio i tifosi spagnoli



Giovedì 27 gennaio

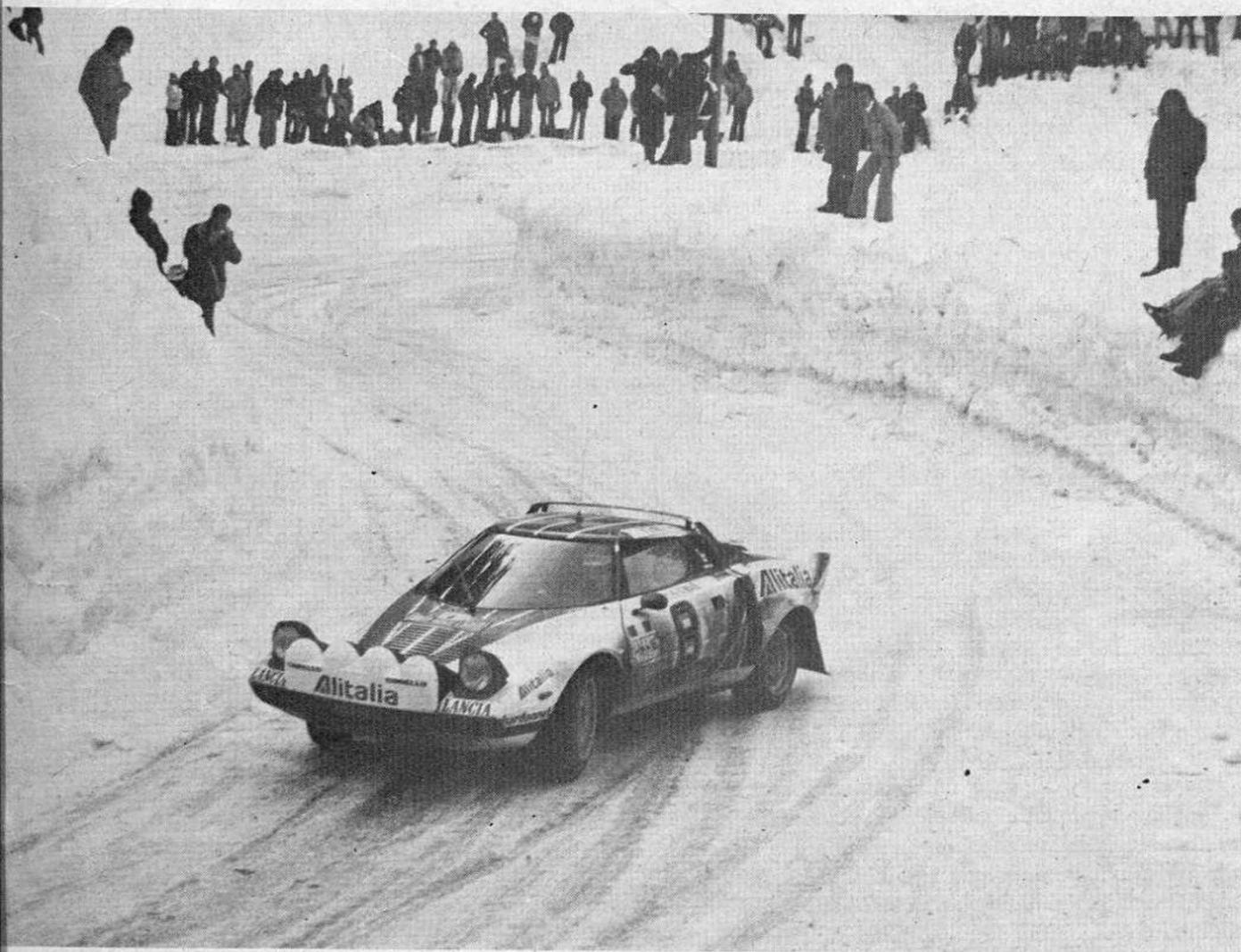
L'abbandono di PINTO

● Quando si riparte c'è nell'aria addirittura una atmosfera annoiata. Il rally pare già deciso e non si vede che cosa possa vivacizzarlo. Anche le posizioni paiono già stabilite con la sola variazione di Andruet con Alen. Il finlandese, infatti, piuttosto innervosito e contrariato lascia il suo albergo pronunciando, in un italiano strascicato ma comunque sorprendente: « io, domani, terzo! ».

Anche alla partenza i piloti tradiscono una troppa tranquilla attesa e non manca chi preferisce il brivido di una notte al Casinò piuttosto che sulle fredde montagne a far da spettatore.

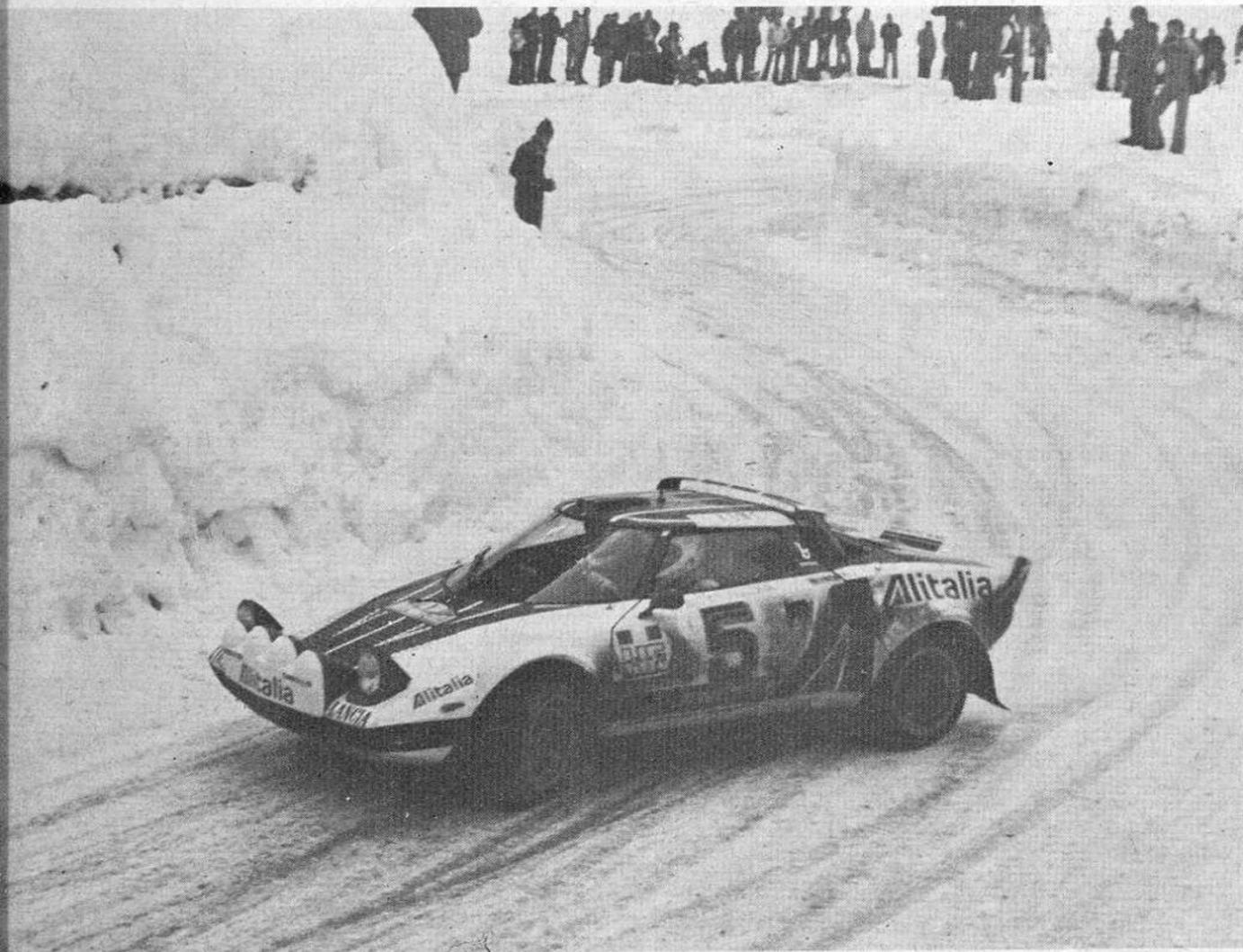
Invece il Montecarlo grida vendetta e con la sua cinquantennale tradizione crea le situazioni di interesse che i protagonisti avevano abilmente dribblato.

La prima speciale non arriva nemmeno alla fine che già Pinto sente il motore ammutolirsi. La prima impressione è che non ci fosse benzina, ma anche il passaggio alla pompa dell'altro serbatoio dà lo stesso risultato. Tutti gli sforzi finiscono nel nulla, pare per colpa di una valvola.



Il campione europeo Bernard Darniche debuttava con i colori della Lancia Alitalia. La sua bella gara è terminata con un incidente stradale mentre cercava di recuperare dopo un'assistenza

CONTINUA A PAGINA 36



MUNARI al buio

● Parrebbe proprio finita, ma di dormire non è proprio il caso. Alla Turbie, prima del passaggio notturno nel Principato, Munari arriva all'assistenza con una gomma bucata. Buon per lui che non è successo in prova, ma appena riparte l'impianto elettrico inizia a fare le bizzesse. Via radio comunica all'assistenza di Peille di essere al buio e subito si cerca di organizzare il soccorso. Il tempo a disposizione è pochissimo. Si fa quel che si può mettendogli in funzione solo due mezzeluci, nel contempo viene chiesto ad Andruet di non fare « colpi di testa ». Audetto gli impone un tempo di 17', il francese farà 16'55" (quasi fosse un regolarista) mentre Munari finisce in 18'11" e Bacchelli, libero da impegni in 15'42". Ma il guasto non è ancora individuato e c'è il rischio di far saltare tutto. Munari parte come un forsennato verso Moulinet dove c'è Gianelli o Marino (i due elettricisti della Lancia). Viaggiando come sa lui vi arriva con due minuti a disposizione. Quanto basta per sostituire un relè che riporta la serenità.

Lele Pinto ha potuto fare la sua corsa, dopo aver perso sei minuti in maniera banale, spiccando tempi eccellenti dappertutto. Purtroppo per lui, gli ha ceduto il motore, probabilmente una valvola

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

Lo show di ALEN

● Allora può ancora accadere qualcosa? Si direbbe proprio di sì, perché scendendo verso Moulinet Alen resta col motore in panne. All'assistenza rabberciano il suoi guai ma il finlandese paga 17' di ritardo (che equivalgono come già detto a 12') ed in classifica Alen scende al settimo posto. Così al nervosismo della partenza si aggiunge anche questo. Ma non è finita. Pochi km dopo anche le luci spariscono e la disperazione si impadronisce del nordico che, assurdamente, si precipita indietro a fari spenti chiamando via radio uno dell'assistenza che inizia la sua scalata alla Mennea con gli attrezzi in mano. La cosa non

sfugge però ad un poliziotto che comunica alla partenza di fermare le auto perché c'è uno che viaggia controsenso a fari spenti. Poi finalmente torna corrente alla 131 ed Alen che cosa fa? Riparte a testa bassa lungo la prova mentre gli organizzatori sbigottiti non trovano altra soluzione che far sbarrare, verso la vetta del Turini, la strada con una vettura, ma non fanno i conti con gli italiani che proprio non si vogliono perdere il passaggio di un Alen scatenato. Così la vettura finisce sì di traverso, ma giù per un pendio, ed Alen riesce a finire la prova dove intanto è arrivata comunicazione di ritirargli la tabella di marcia. Detto e fatto, ma Kivimaki, come si accorge di questo, strappa quello che gli resta dalle mani del commissario e la fuga riprende nel buio di una notte mai così nera per Alen che è inseguito dalla polizia come un delinquente comune. Ma a San Sauveur, la corsa termina. Il cavallo di razza è fiaccato e all'assistenza deve obbedire agli ordini di abbandono per non rischiare una ben più dannosa squalifica internazionale.



Sopra, Munari al Turini. Il « Drago » ha dovuto alla fine subire i capricci dell'impianto elettrico



Un rabbioso controsterzo di Alen. Il finlandese della Fiat è stato squalificato per aver percorso un tratto di prova speciale in senso opposto, cercando qualcuno per rimediare ai guai elettrici



BACCHELLI ultimo colpo

AUTOMOBILE MONTE-CARLO

22-29 gennaio 1977

Prima prova del campionato mondiale marche e conduttori di rallies.

● **Organizzazione:** Automobil Club di Monaco - Boulevard Albert 1 er.

● **Percorso:** concentrazione da diverse città europee. Percorso comune e percorso di classificazione finale.

● **Ora di partenza:** dalle 12 alle 20 di sabato 22 gennaio.

● **Condizioni climatiche:** sole, pioggia e fondo innevato.

LE PAGELLE: Organizzazione 10, Sicurezza 8. Piloti: più combattivo: Pinto; meno combattivo: Koob; più fortunato: Swaton; meno fortunato: Bacchelli.

Così le SPECIALI

Percorso di classificazione

LES CHANETS-LA VILLETTE (11 km)

1. Beauchet (Ford Escort RS), 7'31"; 2. Fréguelin (Alpine Renault A 310), 7'36"; 3. Sintzel (Golf GTI), André-Poyaud (Alpine A 110), 7'40"; 5. Alen (Fiat-Abarth 131), Nahon (Alpine Renault A 110), Rottier (Seat), 7'41".

ROQUESTERON-BOUYON (19 km)

1. Pinto (Lancia Stratos), 14'5"; 2. Munari (Lancia Stratos), 14'13"; 3. Darniche (Lancia Stratos), 14'22"; 4. Fréguelin, 14'25"; 5. Andruet (Fiat Abarth 131), Bacchelli (Fiat Abarth 131), 14'28".

Percorso comune

PEIRA-CAVA-COL DE TURINI (7 km)

1. Darniche, 5'4"; 2. Alen, 5'7"; 3. Bacchelli, 5'9"; 4. Munari e Rohrl, 5'11".

PONT-DES-MIOLANS-SAINT-AUBAN (25 km)

1. Munari, 17'26"; 2. Verini, 17'52"; 3. Andruet, 17'56"; 4. Bacchelli, 18'2"; 5. Alen, 18'13".

AUZET-SEYNE (58 km)

1. Alen, 8'45"; 2. Munari, 8'46"; 3. Hummel, 8'51"; 4. Pinto, 8'52"; 5. Fréguelin, 8'53".

NOTRE-DAME-DU-LAUS-TRECHATEL (12 km)

1. Pinto, 11'12"; 2. Alen, 11'28"; 3. Darniche, 11'37"; 4. Munari, 11'39"; 5. Dorche (BMW), 11'43".

PONT DU FOSSE-ROMETTE (22 km)

1. Pinto, 14'27"; 2. Munari, 14'29"; 3. Alen, 14'44"; 4. Bacchelli, 15'1"; 5. Andruet, 15'37".

PONT-DE-L'ALPE - LA GRAVE (15 km)

1. Munari, 10'01"; 2. Bacchelli, 10'11"; 3. Alen, 10'13"; 4. Pinto, 10'13"; 5. Andruet, 10'20".

ST-BARTHELEMY - LAVALDENS (19 km)

1. Pinto, 13'38"; 2. Munari, 13'39"; 3. Andruet 14'01"; 4. Bacchelli, 14'09"; 5. Lunel (Porsche), 14'15".

ST-JEAN-EN-ROYANS (38 km)

1. Alen, 25'35"; 2. Andruet 25'36"; 3. Pinto, 25'37"; 4. Munari, 26'37"; 5. Zanini (Seat), 26'37".

ST-BONNET-LE-FROID (26 km)

1. Munari, 16'; 2. Andruet, 16'30"; 3. Lunel, 16'31"; 4. Canellas (Seat), 16'33"; 5. Bacchelli, 16'56".

ST-PIERREVILLE - COL DES VIOS (km 16)

1. Pittoni (Stratos), 12'30"; 2. « Tchine » (Opel Commodore) 12'42"; 3. Landsberg (Kadett GTE) 12'47"; 4. Zapadlo (Skoda), 12'50"; 5. Zanini 12'54".

BURZET LA BASTIDE (km 44)

1. Alen, 28'02"; 2. Andruet, 28'32"; 3. Munari, 28'43"; 4. Pinto, 28'46"; 5. Lunel, 28'56".

MONTAUBAN S/ OUVÈZE-LABOUREL (km 20)

1. Munari, 13'02"; 2. Pinto 13'10"; 3. Andruet 13'28"; 4. Alen 13'32"; 5. Bacchelli 13'45".

DIGNE - CHAUDON NORANTE (19 km)

1. Pinto 14'16"; 2. Munari 14'38"; 3. Alen 14'50"; 4. Canellas 15'13"; 5. Lunel 15'20".

JABRON - CHATEAUVIEUX (12 km)

1. Pinto 8'51"; 2. Munari 8'59"; 3. Bacchelli 9'12"; 4. Alen 9'37"; 4. Canellas 9'37".

LANTOSQUE - LA CABANETTE (20 km)

1. Pinto 14'01"; 2. Munari 14'04"; 3. Bacchelli 14'05"; 4. Andruet 14'08"; 5. Canellas 14'11".

Percorso Finale

COL DE LA MADONNE-PEILLE (18 km)

1. Bacchelli 15'39"; 2. Munari 15'59"; 3. Alen 16'04"; 3. Lunel 16'04"; 5. Zanini 16'07".

MOULINET - LA BOLLENE-VESUBIE (km 22)

1. Munari, 21'29"; 2. Bacchelli 21'32"; 3. Andruet 21'44"; 4. Koob (Porsche Car.) 22'12"; 5. Zanini 22'15".

COL ST. MARTIN - ST. SAUVEUR S/Tiège (km 21)

1. Munari 19'21"; 2. Zanini 19'30"; 3. De Meyer (Alpine A 110), 19'39"; 4. Canellas, 19'43"; 4. Nahon (Alpine A 110), 19'43".

ROQUESTERON - BOUYON (km 19)

1. Bacchelli 15'01"; 2. Canellas, 15'07"; 3. Lunel, 15'09"; 4. Andruet, 15'12"; 5. Zanini, 15'17".

COL DE LA MADONNE - PEILLE (km 18)

1. Bacchelli, 15'46"; 2. De Meyer, 16'07"; 3. Zanini, 16'09"; 4. Canellas, 16'11"; 5. Swaton (Porsche Car.), 16'12".

MOULINET - LA BOLLENE-VESUBIE (km 22)

1. Bacchelli, 21'18"; 2. Zanini, 21'43"; 3. Munari, 21'45"; 4. Andruet, 22'01"; 5. Ragnotti (VW Golf GTI), 22'13".

COL ST. MARTIN - ST. SAUVEUR S/Tiège (km 21)

1. Munari, 19'10"; 2. Zanini, 19'17"; 3. Slotemaker (Opel Kadett GTE), 19'38"; 4. Nahon, 19'41"; 5. Andruet, 19'44".

ROQUESTERON - BOUYON (km 19)

1. Koob, 15'30"; 2. Andruet 15'32"; 3. Munari, 15'33"; 3. Slotemaker, 15'33"; 5. Zanini, 15'40".

COL DE LA MADONNE - S.TE AGNES (km 8,5)

1. Ragnotti, 7'15"; 2. Bos (Porsche 911 S), 7'18"; 3. Slotemaker, 7'19"; 4. Oksala (Alpine A 310), 7'20"; 5. Munari, 7'23".

Campionato

Mondiale

Marche

Rallies

Lancia	10 (+8)
Fiat	9 (+7)
Seat	8 (+6)
Porsche	6 (+8)
Alpine	3 (+7)
Opel	1 (+8)

(fra parentesi, i punteggi relativi alle classifiche di gruppo)

Coppa FIA Conduttori Rallies

Munari	9
Andruet	6
Zanini	4
Canellas	3
Swaton	2
Dacremont	1

al traguardo

- Munari-Maiga (Lancia Stratos) 6.36'13"
- Andruet-Biche (Fiat Abarth 131) 6.38' e 29"
- Zanini-Petisco (Seat 124) 6.47'7"
- Canellas-Ferrato (Seat 124) 6.55'3"
- Swaton-Cordes (Porsche Car.) 6.59'17"
- Dacremont-Galli (Lancia Stratos) 7.1'10"
- Servia-Sabater (Seat 1430) 7.2'8"
- De Meyer-Veran (Alpine A 110) 7.5'15"
- Koob-Demuth (Porsche Car.) 7.7'20"
- Carlsson-De Jong (Opel K. GTE) 7.8'56"
- Nahon-Airic (Alpine A. 110) 7.12'4"
- Blahna-Hlavka (Skoda 130 RS) 7.12'38"
- Landsberg-Muszynski (Opel K. GTE) 7.12'46"
- Enjalbert-Ricciardi (Opel K. GTE) 7.14'15"
- Zapadlo-Motal (Skoda 130 RS) 7.15'5"
- Greder-Celigny (Opel G. GTE) 7.15'41"
- Oksala-Pratt (Alpine A 310) 7.20'39"
- Ragnotti-Dyon (VW Golf GTT) 7.22'28"
- Laurent-Marche (Autobianchi) 7.23'47"
- Malcher-Chatric (Autobianchi) 7.23'58"
- Garin-Rossi (Lancia Fulvia) 7.24'16"
- Bos-Raffestin (Porsche 911 S) 7.27'8"
- Freiherr-Diekmann (Ford Esc. RS) 7.28'9"
- Mouton-Conconi (Autobianchi) 7.31'22"
- Sintzel-Vincent (VW Golf GTI) 7.31'33"
- Slotemaker-Jetten (Opel K. GTE) 7.32'2"
- Bour-Fine (Alpine A 110) 7.35'11"
- Bergsteyn-Van Tunen (Opel K. GTE) 7.35'50"
- Lier-Frattini (Fiat Abarth 131) 7.36'7"
- Metiffiot-Oswaldo (Opel K. GTE) 7.37'19"
- Grindou-Gacquelere (Porsche 911 S) 7.38'7"
- Kojimoto-Ishigaki (Datsun BL 210) 7.39'6"
- Labaune-Maurin (Porsche Car.) 7.40'0"
- Rancon-Girard (Renault 5 LS) 7.41'40"
- Winther-Lous (BMW 320) 7.43'39"
- Berneze-Jeandend (Simca Rallye 2) 7.45'29"
- Dubord-Thillet (Porsche 911 S) 7.46'49"
- Schon-Baj Macario (Lancia Beta) 7.48'58"
- Philippe-Gobetti (Opel K. GTE) 7.49'48"
- Perret-Demierre (Opel K. GTE) 7.52'8"
- Barth-Boschen (Opel K. GTE) 7.52'42"
- Bregnard-Meraldi (Fiat 124) 7.54'11"
- Offier-Duoy (VW Golf GTI) 7.56'21"
- Hummel-Fauchille (Alpine A 110) 8.7'8"
- Stefano-Carmena (Alfa 2000 GTV) 8.21'5"
- Beauchef-Dubois (Ford Esc. RS) 11'16"
- Sigurdson-Sager (Saab 96 V 4) 11.52'0"
- Bacchelli-Rossetti (Fiat Abarth 131) 12.2'10"
- Recordier-Marchand (Opel K. GTE) 12.34'6"
- Fernandez-Brasa (BMW 2002 TII) 13.7'43"
- Lunel-Cordes (Porsche Car.) 13.45'49"
- Chianea-Chianea (Opel K. GTE) 14.3'27"
- Fritzing-Heiderscheid (Toyota Celica) 14.40'42"
- Alen-Kivimaki (Fiat Abarth 131) 15.11'48"
- Karlan-Johansson (Ford Esc. RS) 15.21'54"
- Julienne-Delferier (Simca Rallye 2) 15.22'27"
- Wallet-Grasier (Alpine A 110) 15.29'42"
- Nielsen Pedersen (Volvo 142) 16.0'41"
- Pinto Bernacchini (Lancia Stratos) 16.6'24"
- Dongues-Thouluc (Autobianchi) 19.52'59"
- Paganari-Carotti (Autobianchi) 19.53'7"
- Handjian-Richtarch (Simca Rallye 2) 19.53'10"
- Brichot-Baudoin (Audi 80 GT) 19.53'18"
- Bontaz-Berger (Opel Asc. 1.9) 19.53'35"
- Giubar-Morelli (VW Golf GTI) 19.54'17"
- Tirabassi-Jacquemin (Opel K. GTE) 19.54'59"
- Laborie-Dufosse (Simca Rallye 2) 19.55'25"
- Trintignant-Jouany (Simca Rallye 2) 19.56'10"
- Marquand-Perrin (Simca Rallye 2) 19.56'12"
- Vagnoux-Vagnoux (Opel K. GTE) 19.56'13"
- Barbin-Degouse (Opel K. GTE) 19.56' e 18"
- Douste-Ourliac (Opel K. GTE) 19.56'59"
- Marchand-Choay (Simca Rallye 2) 19.57'18"
- Roussel-Peuvergne (Opel K. GTE) 19.57'47"
- Munoz-Jimenez (Seat 124) 19.58'36"
- Olsen-Terp (Toyota Corolla) 19.59'56"
- Helle-Hansen (Volvo 142) 20.1'34"
- Moreau-Evrard (Simca Rallye 2) 20.2'4"
- Beaudoin-Hollender (Alfa C. 2000) 20.3'52"
- Catherineau-Gallo (Alfa 2000 GTV) 20.3'54"
- Lubert-Dubler (Renault 5 LS) 20.4'17"
- Malignon-Mermillod (Opel K. GTE) 20.5'13"
- Ross-Fourmachat (Opel K. GTE) 20.5'49"
- Ontano-Fiorucci (Lancia Beta) 20.6'22"
- Raldorf-Jensen (Opel K. GTE) 20.6'34"
- Magnaudeix-Pinchat (Simca Rallye 2) 20.6'38"
- Drevet-Randi (Peugeot 104) 20.6' e 57"
- Torchio-Galvani (Autobianchi) 20.7'44"
- Klemenz-Schmitt (Opel Com. GSE) 20.7'45"
- Kuhlewein-Schwarz (Autobianchi) 20.7'46"
- Bindner-Simonsen (Volvo 142) 20.7'52"
- Christensen-Glad (Honda Civic) 20.8'9"
- Dulcy-Bagary (Porsche Car.) 20.10'24"
- Polge-Michaudet (Ford Esc. RS) 20.10'29"
- Merle-Saugue (Autobianchi) 20.10'37"
- Berruto-Pons (Alfa Alfetta GT) 20.10'56"
- Nakagawa-Morikawa (Datsun B 110) 20.13'34"
- Zelloli-Gandolfo (Opel K. GTE) 20.13'35"
- Vold-Vevle (Saab 96 V 4) 20.14'41"
- Mola-Cristiani (Alfasud TI) 20.15'15"
- Vollaire-Ribes (BMW Turbo) 20.16'16"
- Soulatte-Dujardin (Opel K. GTE) 20.17'0"
- Rousseau-Ajoux (Simca Rallye 2) e Warkentin-Per (Vauxhall) 20.17'16"
- Autenrieth-Bader (Datsun BL 210) 20.19'16"
- Peyret-Cornelli (Honda Civic) 20.22'4"
- Colin-Doitteau (Simca Rallye 2) 20.22'9"
- Geudin-Lafitte (Opel K. GTE) 20.22'13"
- Cumino-Grivetti (Alfasud TI) 20.25'10"
- Heine-Heidi (Alfasud TI) 20.25'46"
- Clugnac-Chorus (Opel Asc. 1.9) 20.27'14"
- Feustel-Ebel (Opel Asc. 1.9) 20.30'4"
- Godard-Breton (Renault 12 G) 20.30'30"
- Biamonti-Cori (Lancia Fulvia) 20.39'26"
- Reimann-Heinig (Toyota Celica) 20.39'46"
- Belorgey-Meyniel (Fiat 128) 21.13'55"
- Meigo-Ruiz (VW Golf GTI) 21.14'55"
118. Fennes-Fischer (Opel Asc. 1.9) 21.49'41"



Sotto: Bacchelli al Turini. Sarebbe arrivato terzo, senza la rottura di un semiasse sul finire



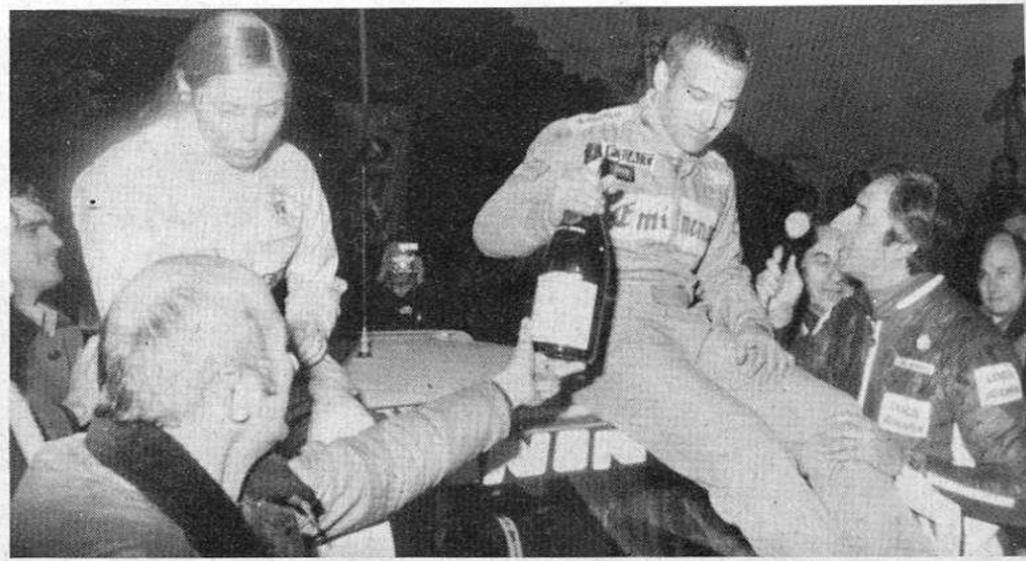
C. C.

Per la FIAT sempre più sponsor «ORIGINALI»

● MONTECARLO - La Fiat, come già annunciato, sfoggiava sulle sue vetture e sulle tute dei piloti, il nuovo sponsor Cinzano. Ma anche un altro sponsor appariva a chiare lettere: i «Ricambi originali Fiat». Il merito di questa novità è tutto di Daniele Audetto che ha scoperto nell'ambito dell'Azienda un altro OlioFiat, una branca cioè che ha un preciso budget pubblicitario a disposizione e che si è dimostrato ben lieto di destinarne parte al reparto corse cugino.

● Correva voce a Montecarlo, negli ambienti vicini alla Renault, che la A 310 sei cilindri verrà omologata al più presto, si dice addirittura il primo aprile. Purché non sia un pesce...

● Ha destato molto scalpore l'adozione del carter secco sulle Kadett GTE di Rohrl e Nicolas. Molti sostenevano, infatti, che non fosse omologato. In ogni modo i subitanei ritiri di entrambe le vetture hanno risolto ogni dubbio.



Il futuro di ANDRUET

● Alla fine del rally, Andruet era felice come poche altre volte gli era capitato. Alla sua undicesima partecipazione al rally monegasco era al traguardo per la terza volta. L'impatto con la 131 è stato dei più felici ed adesso chiede solo di poter continuare a correre non soltanto nel campionato francese ma anche in prove dell'europeo e del mondiale piloti. «La macchina non è freschissima, ma sembra fortunata. Non vorrei proprio cambiarla!» ha detto.

● La PIRELLI si va vieppiù organizzando dal punto di vista delle pubbliche relazioni alle corse. A parte i comunicati stampa che uscivano a getto continuo, ha colpito un pieghevole in cartoncino, tipo quello della Martini in F. 1 la cui caratteristica principale era di essere tutto scritto in inglese. Non per peccare di nazionalismo, ma speriamo che degli italiani se ne ricordi almeno la Dunlop!



Grande protagonista del Gr. 1 è stato il francese Dorche con la sua BMW (a sinistra) che si è a lungo inserito nei primissimi posti della classifica. Dorche è un privato che aveva il solo appoggio della Esso che gli aveva passato qualche litro di carburante. A fine gara è stato però squalificato perché il suo motore era stato rialesato con un piccolo aumento di cilindrata. La vittoria nel gruppo è andata allora all'Opel Kadett ufficiale di Carlsson-De Yong (a destra)

● Tra i migliori tempi assoluti si è sempre inserita la Simca R2 della Star Racing, una scuderia che fa correre personaggi al di fuori delle corse (tra cui l'attore Trintignant), condotta dal cascaeur Remy Julienne, famosa contropagina di valenti attori, come Belmondo, nei più importanti film d'azione. Correva con l'esperto Delferrier e per una prima uscita è stato veramente d'eccezione. «Molto meno pericoloso che recitare» ha commentato.

● Alcide Paganelli, pur non correndo, è stato assieme a Luciano Trombotto uno dei personaggi del rally anche se il suo compito era solo quello di ricognitore per conto di Verini. Appena il rally si è concluso Alcide è partito per il Sudafrica, dove correrà con una Fiat 131.

● Tra gli iscritti c'erano anche gli italiani Rocca-Alessandrini con una Lancia Stratos. Al primo controllo dei chiodi, i commissari hanno scoperto che loro ne avevano 14 anziché dodici al massimo ogni dieci cm. e li hanno penalizzati di 15'. Al controllo dopo sono stati ricontrollati: ne avevano 18!

● Decisamente gli ultimi Km. di corsa sono sfortunati per Bacchelli e Rossetti. Nell'ultima notte, già in vista dell'arrivo, hanno rotto il semiasse, mentre proprio sul finire del Percorso Comune hanno spettacolarmente capotato distruggendo il tetto della vettura e cavandosela fortunatamente senza danni personali. Bacchelli si era distratto e non aveva visto un grosso sasso.

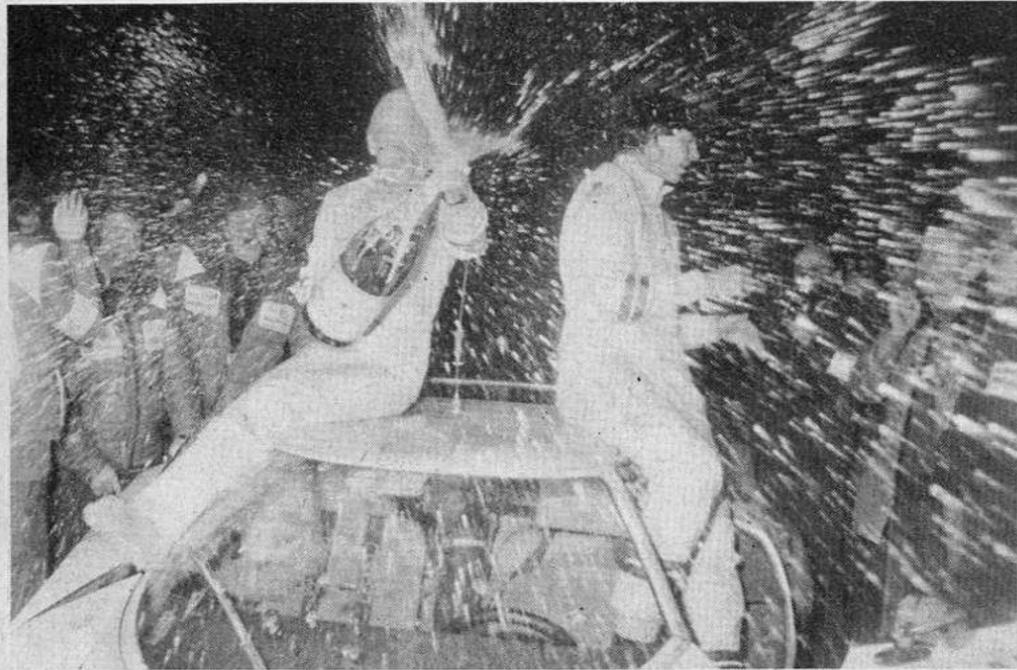
● Per il torinese Berruto, che correva in coppia con la campionessa italiana Fabrizia Pons, c'è stata la soddisfazione di piazzare al traguardo al termine del percorso comunque tutte e tre le Alfa del suo team partite da Roma. Malauguratamente, però, nessuna rientrava nei primi 60.

● Chiara Maiga, moglie del copilota di Ballestrieri, che aiutava Guido Rancati a Radio Montecarlo, ad un certo punto si è accorta che il computer attribuiva un minuto in più ad Hummel. Onestissima si è fatta premura di comunicare l'errore a quelli dell'organizzazione sentendosi così rispondere: «Lo sappiamo anche noi e cerchiamo di porvi rimedio. Se un'altra volta si accorge di un fatto del genere, per favore, se lo tenga per lei!».



Più facile al cinema...

● L'esperienza rallystica dal vero è stata molto più sofferta che quella famosa nel film «un uomo ed una donna» per Jean-Luis Trintignant. Nel celebre film vinse il rally su di una Mustang, qui invece lo vediamo in difficoltà con la sua Simca nella Peira Cava-Turini. Le due foto sono state scattate dal nostro lettore Mario Corsi di Cuneo.



● Gli equipaggi femminili di lusso si sono sprecati al Monte. Per il team Aseptogyl c'erano due Stratos affidate alla Dacremont (sopra) ed alla Hoepfner, ed una Alpine A 310 per la finlandese Marketta Oksala. In più c'era una piccola A 112 per la Mouton. Solo la Hoepfner non è stata classificata per un incidente, tutte le altre hanno finito con la peggiore al 24. posto!

● In occasione della conferenza stampa della Lancia, a fine rally, Cesare Fiorio si è visto consegnare un favoloso trofeo aureo dagli organizzatori del Toir de Corse per essere riuscita, unica per ora, la Lancia a vincere per tre anni di seguito (con lo stesso modello di vettura) la prestigiosa competizione isolana.

● Particolarmente divertente ed originale il sistema di note usato da Moustache, un pilota francese. Al posto dei soliti aridi numeri o delle monotone Destre e sinistre veloci, più più o meno meno, lui usa: «Frena, accelera, guarda come è bello, metti le due mani sul volante...».

● Codognelli, che era anche lui iscritto con una Stratos e che da Cremona ha corso praticamente senza frizione, all'assistenza di Gap ha commesso l'errore di togliere il tappo del radiatore senza aspettare lo sfiato del vapore e l'acqua bollente gli è entrata nel guanto bruciandogli seriamente la mano destra.

BLOMQVIST favorito a Spa

SPA - Con le «Boucles de Spa», valide per l'europeo rallies con coefficiente 1, si apre il 4 febbraio la stagione di corse in Belgio. La prova si annuncia molto dura, con strade innevate e ghiacciate, anche se gli attuali limiti nei trasferimenti sono scesi a 40 kmh. Sono iscritti 120 equipaggi, ed i favori del pronostico si dividono fra Blomqvist (Saab), vincitore dell'edizione scorsa, e l'idolo locale Staepelaere (Ford Escort). Fra gli altri equipaggi di rilievo, Rook-Booth, Rhotaert-Vaillant, Kohl-Kohl, «Didi»-«Lux», ed altri.



● Jean Ragnotti era una delle stelle di prima grandezza del rally nonostante corresse con una debuttante Golf GTI Gr. 1. Purtroppo la sparizione della neve l'ha molto danneggiato ma anche una uscita di strada gli è costata molti minuti. E' successo allorché ha raggiunto il concorrente che lo precedeva. In una curva questo è uscito di strada e Ragnotti non ha nemmeno avuto il tempo di indicare il fatto al suo copilota che è uscito a sua volta.



Quanto tempo ha impiegato questo gatto a compiere il celebre passaggio sul Turini? Il concorso tra i lettori che c'erano è aperto.

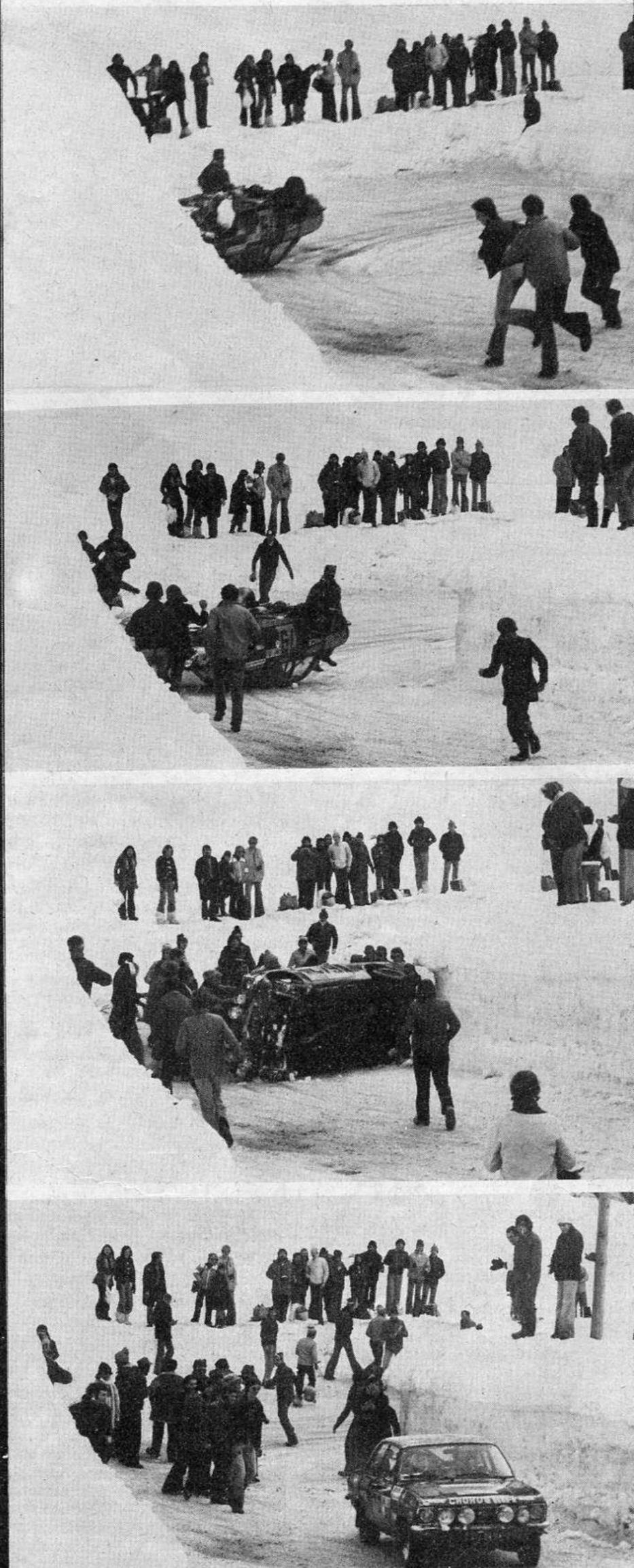
Questi i rallies segreti

PARIGI - La neonata «Coppa FIA Conduuttori Rallies» (da non confondersi con il campionato europeo conduuttori) parte già con una novità. La CSI, infatti, ha comunicato che le prove valide per l'assegnazione della Coppa potranno ammettere al via vetture di tutti i gruppi, silhouettes e sport comprese. Unica limitazione, quella di prevedere obbligatoriamente i gruppi «classici», cioè quelli da 1 a 4.

A proposito invece dell'europeo conduuttori, la CSI ha pubblicato l'elenco delle gare che sono autorizzate, quest'anno, a prevedere percorsi segreti. Esse sono:

Boucles de Spa	4-6 febbraio	coeff. 1
Galway Rally	4-6 febbraio	coeff. 1
Marktredwitz	11-13 febbraio	coeff. 1
Rally dei Tulipani	5-8 maggio	coeff. 2
Welsh Rally	12-14 maggio	coeff. 2
Rally Hessen	19-21 maggio	coeff. 2
Rally di Scozia	3-7 giugno	coeff. 3
Hunsruck Rally	20-24 luglio	coeff. 1
Rally Baltico	8-11 settembre	coeff. 2

La «speciale» ruote in aria



In questa sequenza (dall'alto in basso) si vede come un pilota, in questo caso il francese Clugnac, non può nemmeno permettersi di capotare in santa pace. Gli spettatori infatti arrivano subito e, in men che non si dica, rimettono la vettura in condizioni di ripartire e di tornare incontro ad altre disavventure