

**C**OME ERA prevedibile, il quarto successo di Sandro Munari a Montecarlo, pur restando un fatto unico e quasi certamente impossibile a qualsiasi altro rallyista, ha fatto meno scalpore di quanto avrebbe meritato.

Le ragioni sono facilmente intuibili: il binomio Munari-Stratos non fa più notizia. L'avrebbe fatta una vittoria di Pinto (la co-stanza premiata), l'avrebbe fatta un successo di Darniche (con tutti i risvolti tecnologici che avrebbe sottinteso), l'avrebbe fatta una vittoria di una Fiat 131 (degnata erede della Stratos, matura per il titolo mondiale).

Ma non è successo, ed ancora una volta ci si ritrova a commentare un risultato che più chiaro di così non potrebbe essere. Una conferma tanto ribadita che suona a tutto svantaggio della Lancia, il cui torto resta sempre quello di vincere tutto, e quasi quasi anche dello stesso Munari che addirittura, se si va a leggere tra le righe delle sue interviste post gara, deve giustificarsi per non aver dovuto faticare tanto a vincere.

**La paura dell'ultima notte**

Ironia della sorte, il « Drago » è oggi vittima della sua stessa abilità oltre che di un gioco di squadra, anzi di gruppo, che da qualche tempo ne svilisce ogni suo sforzo.

Quando, praticamente a Gap, dopo solo quattro prove del Percorso Comune e sei complessive è arrivato il primo ordine di mantenere le posizioni, Munari ha avuto un gesto di stizza. La situazione in quel momento era così delineata: Munari al comando seguito da Alen a 41", da Darniche a 1'33", da Andruet a 1'37", da Frequelin a 1'48" (ma praticamente già fuori gara, in seguito ad uscita di strada), da Dorche (con la BMW Gr. 1) a 3'38", da Hummel (Alpine) a 3'44", da Bacchelli a 4'28" mentre Pinto era sedicesimo a 6'23".

Qui praticamente, con un rally tutto da correre, si è detto basta ai combattimenti. Ma questo, è bene chiarirlo, non l'ha deciso Munari così come più avanti non sarà Andruet a decidere di superare Alen e viceversa. Loro, i polti, erano sempre pronti a dare tutto quanto era nelle loro possibilità, soltanto che, per ragioni di economia aziendale (la testa della corsa già in solide mani) è stato valutato che era bene rispettare le posizioni stabilite per non correre rischi (giudicati inutili) di rotture o uscite di strada. Se allora, a Montecarlo quest'anno come l'anno passato, il primo della fila era Munari non era e non poteva essere frutto del caso. Si sarà trattato di un rally corto, ma in tutti i casi lui era davanti a legittimare le sue ambizioni.

Ecco perché la paura l'ultima notte è stata grande. Perché l'imponderabile è sempre dietro ogni angolo ed allora i ristretti margini di vantaggio, quelli che uno,



Allenato come nessun altro a stappare lo champagne vittorioso sul lungomare di Montecarlo, Sandro Munari sa ricomporsi in gran fretta per ricevere il premio con Mziga ben « controllato » da tre illustri guardie del corpo: il Principe Ranieri di Monaco, il presidente CSAI Rogano e da Von Hanstein



anche se ne avesse avute le possibilità, non ha potuto aumentare, diventano ancora più esigui e basta un niente a mettere in crisi un prestigio, una corsa ed una lunghissima e meticolosa preparazione.

Già, perché i giochi si prestano anche a curiose possibilità: come nel momento in cui il leader della classifica, che, arrivato ad avere più di tre minuti di vantaggio, si è visto imporre un ritmo blando perché gli accordi lo prevedevano, finendo con l'averne non più di un minuto di margine, si sente dire che va bé, non se ne fa nulla perché dall'altra parte non si è trovato il giusto accordo, così che bisogna ricominciare tutto da capo... anche se nel frattempo molte delle prove più congeniali sono già passate. E' assurdo che si debba arrivare a parlare così dei rallies, specie proprio di quelli che sono la massima espressione della specialità, ma non è possibile fare diversamente.

Il risultato è che il vincitore si sente addirittura ferito nel suo orgoglio mentre gli spettatori si sentono truffati nella loro fede. In mezzo, tutti gli altri scontano una situazione di cui le nostre case sono colpevoli non meno comunque degli assenti che oltre ad avere sempre torto permettono e favoriscono questi malvezzi.

**Dal dominio alla monotonia**

Ha ancora senso oggi che Munari continui ad andare a Montecarlo? Anche per lui la stessa vittoria è sempre meno emozionante, pur se la tensione dell'ultima notte è sempre la stessa, con la grande paura che qualche cosa si metta di mezzo per turbare la sin troppo costruita certezza. Ha senso che una Lancia continui a vincere se nessuno ne apprezza più come di dovere i suoi meriti? E allo stesso ha senso che la Lancia si ritiri soltanto perché così gli altri, quelli che non sono riusciti nei suoi risultati (sia oggi che ha la vettura nettamente più competitiva che ieri quando non ce l'aveva ma vinceva ugualmente) possano dividersi la torta senza il commensale più scomodo? E' questa l'incredibile conclusione di un trionfo che tale non è stato soltanto perché all'estero non hanno nessun interesse a definirlo così ed in Italia perché il passaggio da dominio a monotonia è sempre così repentino da lasciare sbalorditi.

Eppure, potenzialmente, il Montecarlo poteva dire qualche cosa di interessante se non ci fosse stato l'alt dal vertice e se la neve non fosse del tutto scomparsa.

Basta per questo ritornare un momento alla classifica scritta più sopra, quella poco prima di Gap, dopo solo quattro prove del Percorso Comune. Sino a quel momento il rally aveva incontrato sul suo cammino sei prove,

**Carlo Cavicchi**

## il vizio di vincere

CONTINUAZIONE DA PAG. 57

due praticamente libere da neve, una con verglas accentuato, una parte innevata e parte asciutta e due completamente o quasi innevate. Una situazione in perfetto equilibrio in tutti i sensi e già sufficiente per valutare i risultati di certe prestazioni.

Alcune voci entrano direttamente nel bilancio: contrariamente a certe tradizioni, la squadra Fiat non ha commesso nessun errore di scelta di gomme, optando sempre per la soluzione ottimale, per contro alla Lancia, in un paio di occasioni si è stati meno precisi del solito (anche se il rally, inteso come scienza, è di certo sempre discutibile ed opinabile), la doppia uscita di strada di Pinto che ha tolto dalla lot-

che di ora in ora mutavano creando un certo disagio anche nei ricognitori. Il fatto è molto importante perché testimonia di un raggiunto grado di affidabilità del team torinese di cui già da tempo si erano intuite le avvisaglie. Non altrettanto si può dire della Lancia, che sotto questo aspetto era sempre stata l'esempio da imitare. E' accaduto infatti a Le Chanets (prima prova dell'avvicinamento) dove le Fiat hanno messo i Pirelli Montecarlo intermedi con 240 chiodi piccoli mentre in Lancia si è preferito il P7 M+S con 240 chiodi (cioè la versione per tutta neve) che si è rivelato molto meno veloce punendo le prestazioni dei piloti, ed è successo nella Peira Cava-Turini (prima prova del percorso comune) dove si sono preferiti i chiodini ai chiodi grossi. A parziale giustificazione della Lancia c'è la dotazione meno «aggiornata» di pneumatici, in quanto la Pirelli, anche in funzione del successivo e prossimo rally di Svezia, ha curato soprattutto le coperture della Fiat.

### Il « maestro » al Monte rimane Munari

Questo spiega quindi anche l'ottimo comportamento «sciistico» delle 131 che con Alen, principalmente, si sono messe in grossa evidenza. Il finlandese è risultato infatti il migliore del lotto «italiano» a Le Chanets, il secondo assoluto nella Peira Cava-Turini ed il migliore in assoluto ad Auzet. Anche Darniche comunque ha mostrato di viaggiare bene sulla neve infatti suo è il miglior tempo nella Peira Cava-Turini anche se non è riuscito a ripetersi ad Auzet dove ha concesso qualche secondo a Munari e a Pinto (rispettivamente 8" e 2"). La sua situazione era però già in parte compromessa dalla decisione della Michelin di tener segrete fino all'ultimo le caratteristiche dei propri racing (che è costata un ritardo di molti secondi a Roquesteron in quanto la vettura del francese era assettata in modo assurdo) ed in particolare Darniche non è mai apparso competitivo sui tratti sgombri dalla neve (almeno riguardo i propri compagni di squadra).

Resta da dire di Pinto che era apparso più in forma che mai, e che senz'altro avrebbe garantito sino alla fine una spettacolo nello spettacolo con la sua voglia di dimostrare l'effettivo valore delle sue possibilità, e della puntuale conferma di Munari che sull'asfalto come sulla neve, con errori di gomme o con le gomme giuste, è comunque riuscito a non compromettere la sua corsa prendendo subito e mantenendo sempre la testa nonostante l'impegno superaccesso degli avversari nelle prime battute. Qui, gira e rigira, nasce la sua risposta a tutti coloro che potrebbero mal intendere il significato dei giochi di squadra.

A Montecarlo, il maestro, è solo lui.

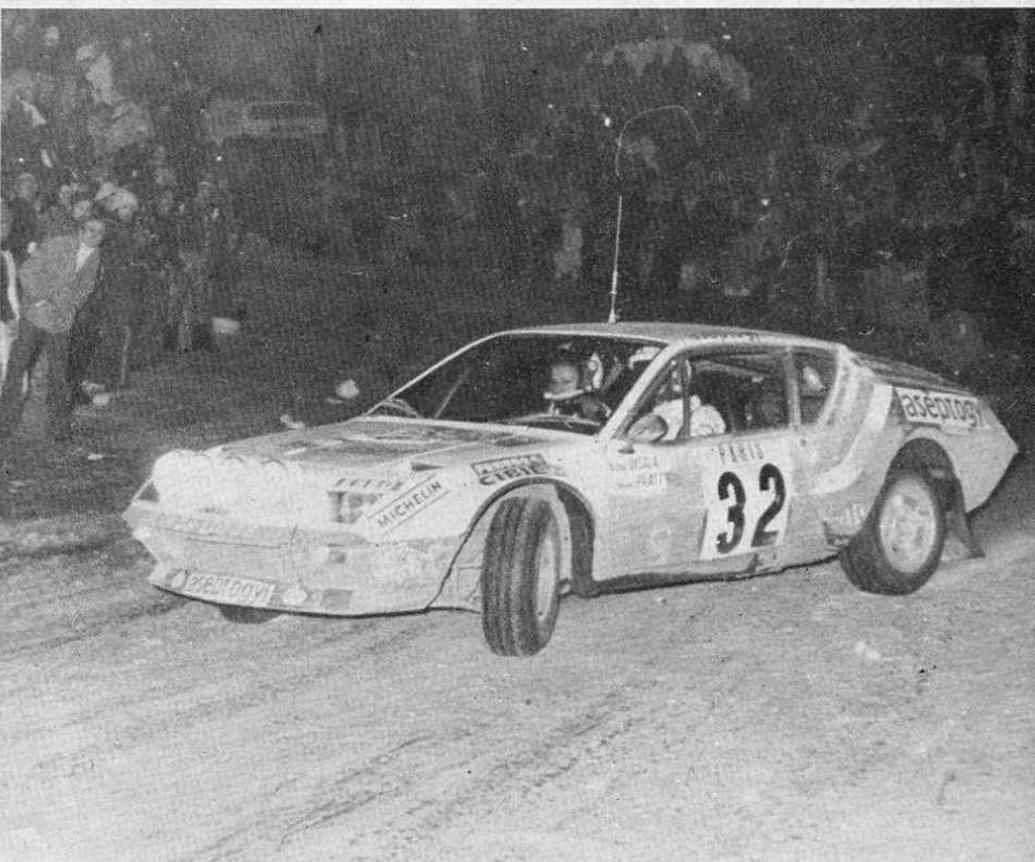
C. C.



Garin-Rossi impegnatissimi su un tratto d'asfalto con la loro anziana HF



Schon-Bay al debutto con la Montecarlo hanno finito col motore fuso



Una delle più simpatiche rivelazioni del rally è stata la nordica Marketta Oksala che correva con la abituale compagna di Mehta, Yvonne Pratt su di una Alpine A 310 del team di Bob Neyret. Il maggior problema di questa conduttrice è stato quello di guidare con i racing, non certo la neve!



In Francia con i poliziotti è bene non prendersi troppa confidenza. Ne sa qualcosa questa ragazza...

ta un sicuro pretendente, il perfetto comportamento sulla neve (grazie anche alla gommatura perfettamente studiata già in sede di prove) delle 131 Abarth, ed il comportamento di Darniche con le Michelin nei tratti innevati.

Indirettamente vanno in bilancio, ma non con minore importanza, l'abituale capacità di Munari di sopperire di classe ad ogni situazione anche contraria e l'handicap patito da Darniche a Roquesteron per l'assetto inadatto alle racing Michelin della sua Stratos.

Sono tutte voci importanti che possono spiegare perché la corsa, alla lunga, avrebbe potuto avere ben maggior interesse e che meritano quindi di essere soppesate una per una cercando di considerare questo aperitivo del Montecarlo come l'essenza vera del rally stesso. Dunque la Fiat non ha commesso alcun errore riguardo la scelta dei pneumatici nonostante il susseguirsi di prove molto diverse di fondo e con le condizioni atmosferiche

**Tutti i tempi dei nostri privati nel Percorso Comune**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Petra Cava Km 7	Pont de Miolans Km 25	Auzet Km 58	Notre Dame du Lays Km 12	Pont du Fosse Km 22	Pont de l'Alpe Km 15	St. Barthelemy Km 19	St. Jean en Royans Km 38	St. Bonnet le Froid Km 26	St. Pierreville Km 16	Burzet Km 44	Montauban Km 20	Digne Km 19	Jabron Km 12	Lantosque Km 20
Pittoni-Bertocci (Lancia Stratos)	6'53"	18'48"	9'09"	13'17"	16'45"	11'32"	15'22"	28'30"	18'40"	12'30"	32'43"	16'01"	18'59"	10'45"	15'30"
Schon-Bay Macario (Lancia Beta Montecarlo)	5'52"	20'26"	9'25"	28'07"	18'13"	11'58"	15'54"	29'20"	19'35"	13'24"	32'02"	16'01"	20'58"	10'35"	15'38"
Garin-Rossi (Lancia HF 1600)	5'49"	20'04"	9'31"	12'59"	18'02"	12'16"	15'56"	29'41"	19'52"	14'04"	32'28"	15'38"	18'01"	11'06"	16'06"
Berruto-Pons (A.R. Alfetta)	6'15"	21'50"	10'26"	15'02"	20'13"	14'07"	18'16"	34'05"	21'01"	15'14"	36'53"	18'52"	21'19"	12'05"	17'38"
Ferrari-Dessi (Opel Ascona)	7'52"	21'32"	13'10"	14'42"	19'01"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
« Giubar »-Morelli (VW Golf)	6'01"	20'59"	9'44"	14'14"	18'59"	13'06"	16'55"	31'12"	21'08"	14'30"	34'51"	17'08"	20'49"	11'24"	16'48"
Rocca-Alessandrini (Lancia Stratos)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ontano-Fiorucci (Lancia Beta)	6'33"	21'50"	10'34"	14'37"	20'20"	14'45"	17'09"	32'01"	21'23"	15'01"	36'20"	18'00"	21'44"	11'58"	16'38"
Mola-Cristiani (Alfasud Ti)	6'22"	22'07"	11'36"	15'10"	19'43"	14'39"	18'22"	33'33"	21'16"	14'54"	36'45"	18'49"	20'44"	12'04"	18'02"
Brambilla-Ridella (Fiat Ab. 124)	6'47"	20'01"	11'43"	14'19"	19'17"	14'18"	18'11"	—	—	—	—	—	—	—	—
Girola-Durisso (Ford Escort RS)	7'15"	25'05"	11'52"	20'54"	23'14"	14'59"	21'47"	38'04"	25'21"	21'44"	—	—	—	—	—
Bordi-Omodei (Alfasud Ti)	6'58"	24'02"	10'56"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vercesi-Masnata (Fiat Ab. 124)	6'40"	24'05"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torchio-Galvani (A 112)	6'22"	21'51"	10'06"	14'59"	19'46"	14'06"	17'56"	33'18"	21'00"	14'32"	35'41"	18'30"	21'01"	11'41"	17'05"
Codognelli-Utenti (Lancia Stratos)	6'38"	20'14"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cola-Corso (Fiat 128)	6'12"	21'32"	9'54"	14'28"	19'11"	14'34"	17'17"	34'11"	20'31"	—	—	—	—	—	—
Cumino-Grivetti (Alfasud Ti)	6'19"	21'49"	10'09"	16'30"	20'01"	13'27"	19'09"	35'31"	21'40"	15'52"	39'36"	19'58"	23'02"	12'43"	18'08"
Biamonti-Cori (HF 1600)	6'48"	22'25"	10'41"	15'50"	21'45"	15'56"	17'49"	33'46"	31'22"	15'41"	40'16"	19'29"	23'15"	12'33"	20'15"

Riportiamo ovviamente solo i tempi del Percorso Comune in quanto la quasi totalità degli italiani vi ha partecipato ed è interessante il confronto tra di loro. Omettiamo il percorso finale, invece, perché solo Garin e Schon sarebbero citati (e senza validi riferimenti).



Altri tre italiani al «Monte» sono stati Brambilla-Ridella (a sinistra) che hanno penato molto con le gomme, Berruto-Fabrizia Pons (sopra) e Rocca-Alessandrini (a destra), troppo presto fuori



**Pronto? chi ascolta?...**

Un Audetto così smaliziato, con tanto di doppia radio, non se lo aspettava proprio nessuno, anche se la fama del nuovo diesse Fiat lo faceva supporre

Uno dei retroscena più divertenti (per chi guarda il rally dall'esterno) è stato certamente quello della doppia radio di Daniele Audetto. Il nuovo direttore sportivo della Fiat, infatti, forse ricordando su che lunghezza d'onda ha da sempre operato la Lancia, si era munito di una radio capace di ricevere sia i normali colloqui sulla banda-Fiat che quelli degli operatori Lancia. Morale, lui sentiva tutto, anche Franco Caleca, ad esempio, noto radioamatore siciliano dello staff Alitalia, quando, quasi alla fine di una prova, commentando un testacoda di Andruet, si è fatto scappare: « Guarda, quei pifferi della Fiat, che hanno sbagliato le gomme! ». Salvo poi ricredersi subito dopo non appena, nello stesso punto, anche Pinto è finito in testacoda...

Così tutti i pettegolezzi venivano all'orecchio Fiat (quasi una vendetta di quell'anno all'Elba, l'anno di « Le arpie non volano più ») finché ad un certo punto Audetto non si è messo a parlare direttamente con Fiorio cosicché in un primo momento questi pensava che fosse su di una vettura di servizio Lancia, poi, scoperto l'arcano, è seguita la inevitabile ar-

rabbatura. E le radio Lancia si sono improvvisamente ammutolite.

Un altro particolare che merita di venire segnalato e che spiega anche certi discorsi a fianco è il seguente. Nonostante gli accordi di tregua, non rispettati da tutti allo stesso modo, dopo la sosta di Vals le Bains, è arrivato un contrordine, cioè quello di tirare. Ovviamente la cosa ha infastidito tutti, ed in particolare Munari e Bacchelli che più di tutti erano rimasti ai patti, anche se quello che ha « pianto » di più è stato Andruet che ha addirittura parlato di una congiura ai suoi danni. Andruet per la cronaca era il principale accusato per il suo tempo ottenuto a St. Pierreville dove è andato nettamente più forte degli altri perché, a suo dire, non ha trovato nebbia (come avrà fatto, visto che quelli avanti e quelli dietro ci sono finiti in mezzo?).

Comunque al Col de Perty tutti si sono riscatenati in libertà e questi sono stati i tempi: Munari 13'02", Pinto 13'10", Andruet 13'28", Alen 13'32", Bacchelli 13'45". Come volevasi dimostrare... e tutti sono tornati d'accordo!