



« Forza! Questo è il momento di far vedere che razza di "navigatore" sei!... ».

AD UNA SETTIMANA dalla fine del 25. Safari Rally è ancora tempo di muscoli lunghi sia a Torino che tra gli appassionati. Il terzo posto di Munari-Sodano, pur se in sé lusinghiero, è stato inteso più come il premio agli sforzi, alla costanza, all'abilità dei due italiani che come il raggiungimento di un obiettivo prefissato.

A complicare le cose è poi arrivato quel primo posto della Ford Escort RS e dello svedese Waldgaard, una vettura tipicamente europea con un pilota certo non del posto. Una combinazione di fatto scomoda che ha tolto molti di quegli alibi più che giustificati che in passato hanno contribuito a rendere meno amara la pillola da digerire.

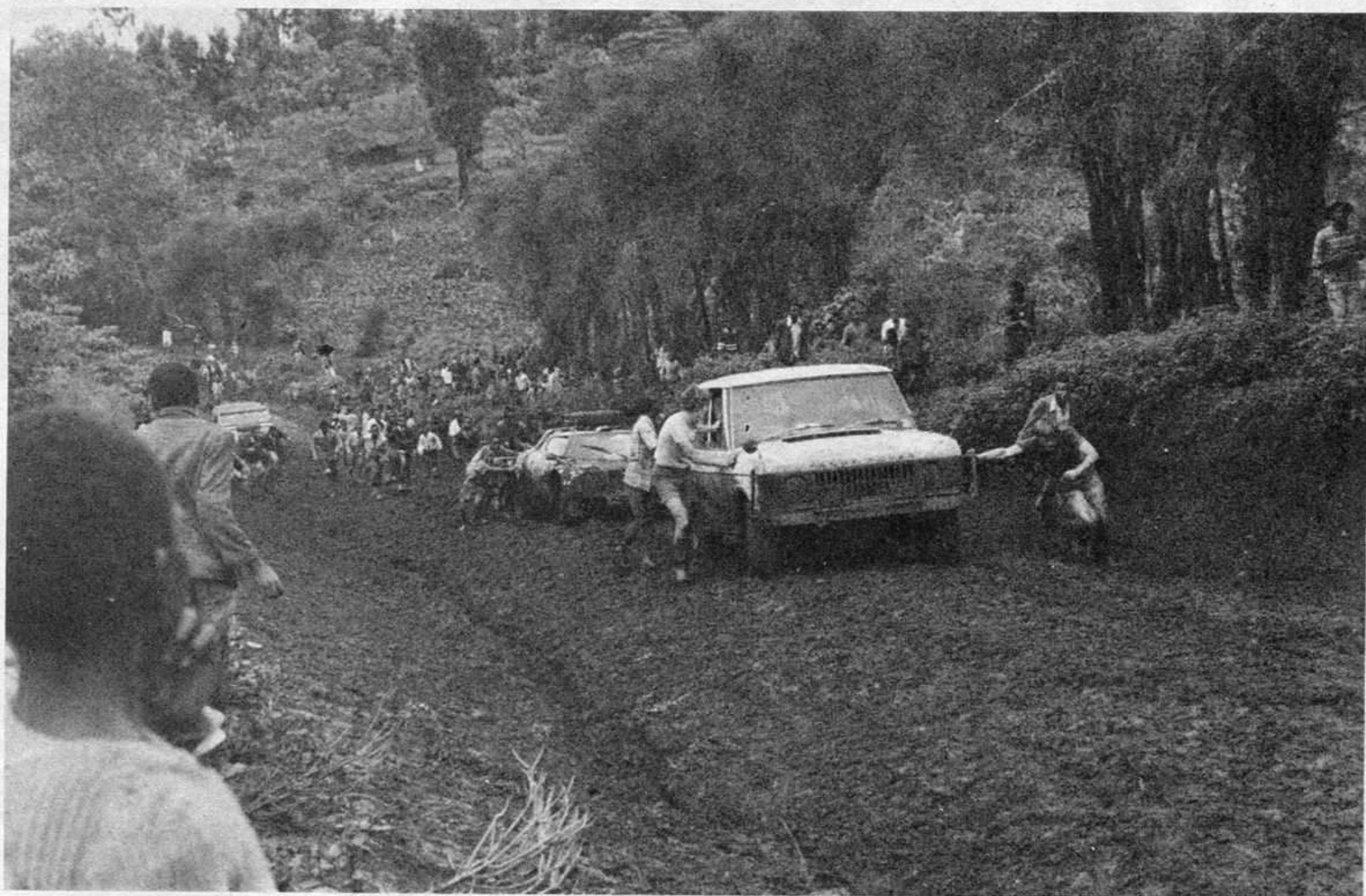
Non ha vinto infatti la regina d'Africa, la Peugeot, che anzi se ne è tornata con le ossa tutte rotte nonostante la sua preparazione ed il suo super squadrone. E non ha vinto nemmeno la Mit-

Lancia è andata molto vicino a vincere con la Fulvia HF 1600 ed è andata molto vicino a vincere (nel '75) con la Stratos, ma in pratica mai nessuna vettura di tipo sportivo (Fiat 124 Spider, Alpine Renault) è riuscita nell'impresa di aggiudicarsi questa corsa.

Il rischio di cadere nell'ovvio a questo punto è grande. Logico che alla Lancia rifiutino il discorso scontato che si rinnova di anno in anno, ed è anche opinione personale di chi scrive che non è possibile generalizzare l'idea che il solo binomio concepibile in Kenya sia quello di Safari-berlina, però resta una realtà sempre più dura da affrontare e che per una serie di fattori vetture molto meno potenti, molto meno agili, molto meno tutto, si aggiudicano una corsa stregata per le vetture sportive. Le stesse RS si dicevano fragili, ma in realtà si sono rivelate fortunate, veloci e potenti quanto basta



Tra l'abbronzatura e l'arrabbiatura Munari sembra più nero della notte africana (sopra). Certo che se si osserva a fianco ha ragione Fiorio a dire, come nel bob, che ha vinto chi ha avuto il vantaggio della spinta! Non CV ma uomini, ci volevano...



« Forza con quel tronco! Cos'è?... sei diventato paralitico?!... ».

subishi che con le sue Colt Lancer, ma soprattutto con quel maneggio di Joginder Singh, si era imposta due volte trasformando in leggenda le azioni piratesche di questo indiano. Ha vinto invece la Ford che già riuscì in passato, con Mikkola, in questa impresa. Un risultato che ha sconvolto più di ogni altro. Più, ad esempio, che se avesse vinto Rauno Aaltonen, pilota da tempo « old » e da tempo anche incapace di portare oltre un terzo di gara qualsiasi vettura gli sia capitata sottomano. Aaltonen, infatti, aveva una Datsun e questa marca giapponese resta pur sempre una di quelle che in passato hanno dominato e che sono superspecializzate nelle grandi maratone.

Ovviamente tutto questo pesa in un bilancio che deve necessariamente essere soppesato. La

per dare un distacco umiliante a tutti gli avversari. Non si deve dimenticare, infatti, che sin che è rimasto in gara, Vic Preston Jr. ha duellato a lungo con Waldgaard per la testa della corsa. Ed è proprio Preston che ad un certo momento ha fatto venir voglia di mangiarsi le mani a quelli della Lancia.

Come si ricorderà, nel '75 Ulyate corse con una Lancia Beta Coupé dopo essere stato nel '74 più che ottimo con la Fiat 124 spider al volante della quale garantì un prezioso punto e la testa (allora) del mondiale alla Casa italiana. Ma con la Beta Ulyate non arrivò, ed in Lancia si pensò bene di sostituirlo con Vic Preston jr. che si era ottimamente comportato in passato con delle

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 11

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

Ford Escort. Ma lo scorso anno Preston è affogato lui pure nel mare di guai Lancia, mentre Ulyate è arrivato molto vicino a vincere con la Mitsubishi. Nuovo cambiamento ed Ulyate è ripassato in Lancia e Preston alla Ford... con cui stava vincendo il rally!

Presto MUNARI su 131?

Comunque, Preston a parte, la vittoria della Ford, e la sua prima posizione (alla pari) nel mondiale marche ha irritato molto quelli della Fiat che adesso si vedono molto compromesse le loro quasi sicure ambizioni mondiali. In un titolo abbastanza vistoso anche il quotidiano sportivo milanese, La Gazzetta dello Sport, di norma molto vicino alla Fiat e molto sensibile agli umori della marca torinese, ha fatto notare come forse sarebbe stato meglio se in Kenya avessero corso le Abarth 131 per racimolare qualche punto anziché le Stratos. Era inevitabile che con il senno di poi tutto questo saltasse fuori. E già non è successo prima solo perché non si voleva vedere nero fino in fondo e cioè non si dava tanto credito alla marca rivale inglese.

Adesso molti programmi andranno rivisti. C'è sete di punti mondiali e la Fiat non dovrà lasciare nulla di intentato. Voci del dopo-Safari, caratterizzate dalla precipitazione inevitabile di questi momenti, parlano di bloccare tutte le uscite della Stratos nel mondiale per non disperdere punti. Anche il problema dell'impegno preso con Munari per la Coppa FIA dei conduttori potrebbe essere risolto col mettere il Drago al volante di una 131 sia a Sanremo che in Corsica.

Duello dichiarato FIAT-FORD

Sono tutte decisioni da vagliare attentamente, ma è certo che tutta la tanto faticosamente cercata armonia di Gruppo rischia di saltare. Cesare Fiorio avrà adesso il suo daffare per reggere gli assalti dei cugini, assalti tanto più violenti e più diretti quanto più mossi da una reale preoccupazione che, dopo la Nuova Zelanda, potrebbe addirittura diventare panico se la Ford metterà a segno un'altra trasferta positiva e che si preannuncia proibitiva per le tre Fiat lanciate quasi allo sbaraglio agli antipodi.

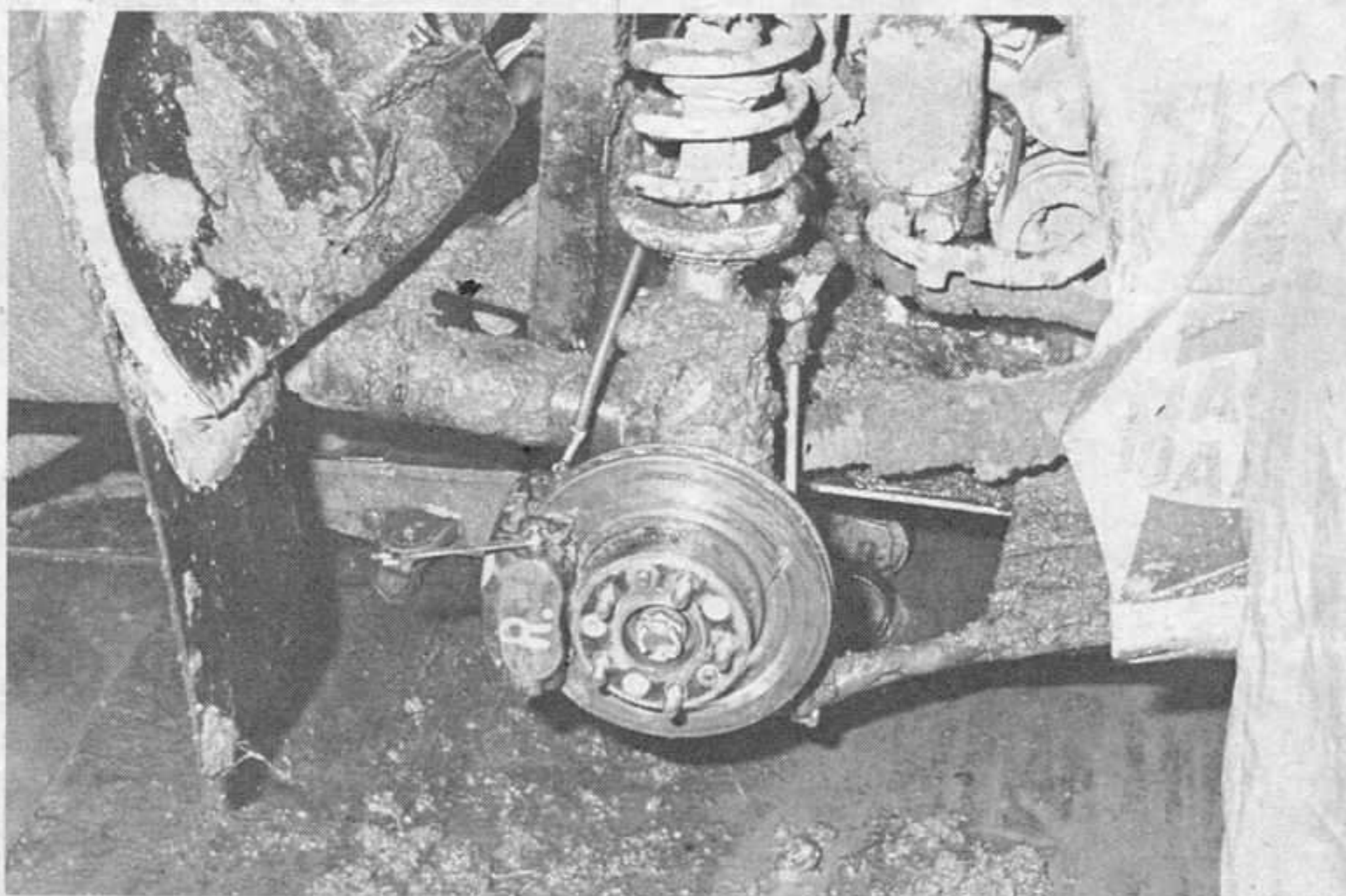
Adesso il mondiale marche rallies ha calato la maschera. Toyota, Opel, Saab, anche se saranno in forze all'Acropoli, sono pur sempre marche comprimarie; la sfida ora è solo tra la Fiat e la Ford e sarà certamente, da oggi in poi, una battaglia senza esclusioni di colpi.

C. C.

Squadra FIAT Safari '78 già in preparazione

NAIROBI - Durante il rally africano, a Daniele Audetto, che era presente e per dare una mano a quelli della Lancia e per maturare esperienza in funzione di una partecipazione della squadra ufficiale Fiat il prossimo anno, è stato chiesto espressamente di comporre una squadra tutta locale con vetture Fiat Abarth 131 Gr. 4 (ben vista anche dai dirigenti locali della casa torinese) che dovrebbe muovere i passi sin d'ora per essere pronta al meglio il prossimo anno al via del Safari. Le vetture sarebbero due, per Vic Preston jr. e Robin Ulyate. Alla direzione tecnica e sportiva penserebbe Vic Preston sr. Per le gomme si utilizzerebbero tutte le Pirelli rimaste in Kenya dalla spedizione Lancia e che in tutti i casi non tornerebbero in Italia, e che, pur essendo per la Stratos, vanno bene anche sulle Fiat Abarth 131.

Sembra incredibile, eppure Claudio Valla, il boss della Kleber Italiana era lui pure in Kenya ad assistere due clienti di lusso: le due Fiat 131 Gr. 1 e 2 molto presto però K.O.



Ecco il terribile fango che ha fatto impazzire le Stratos. Attaccandosi ai cerchi faceva frizione sui dischi mettendo in fretta fuori uso i freni

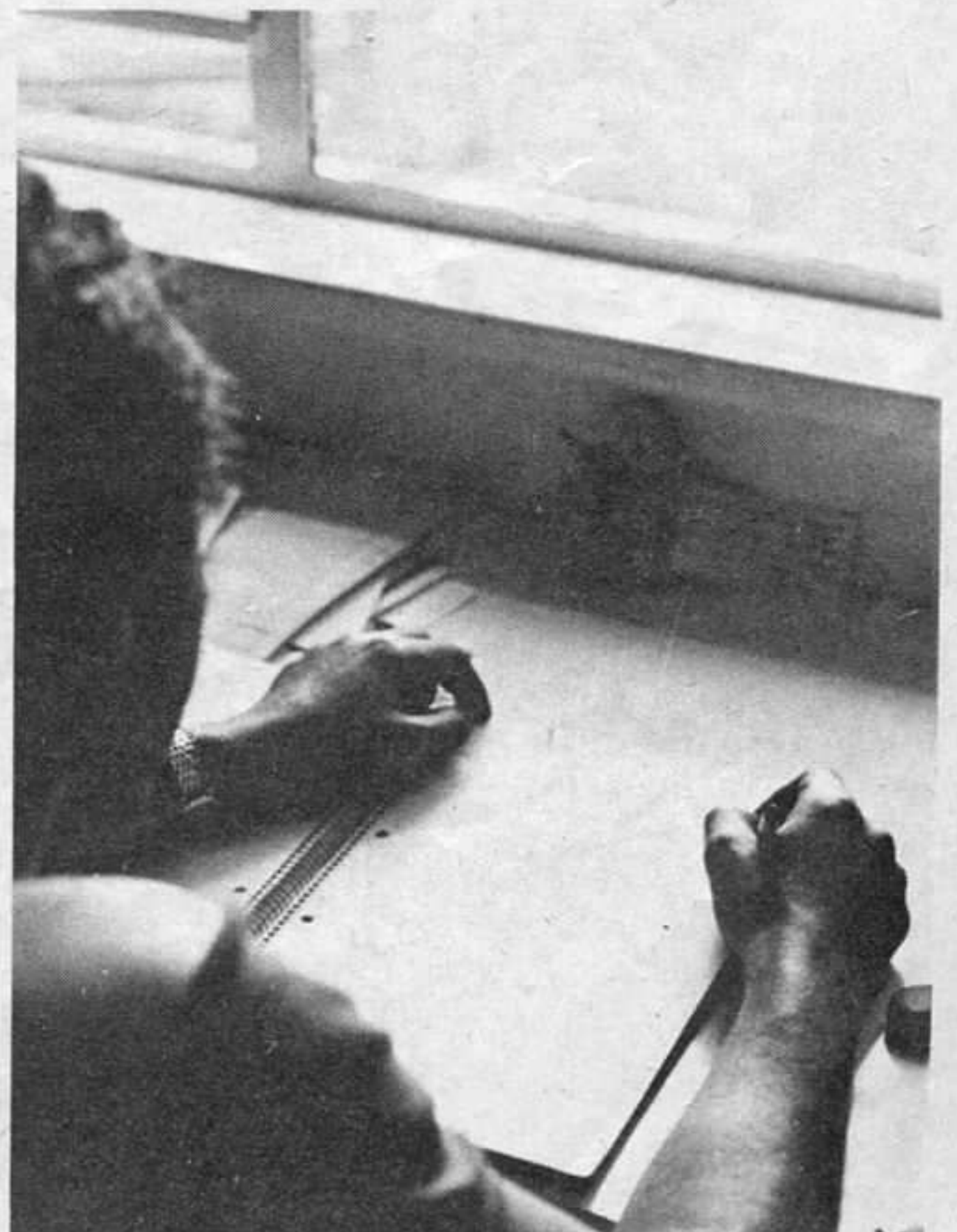


Alcuni momenti delle assistenze: sopra Pinto aiuta Lampinen, sotto Podda « schiavizza » aiutanti locali

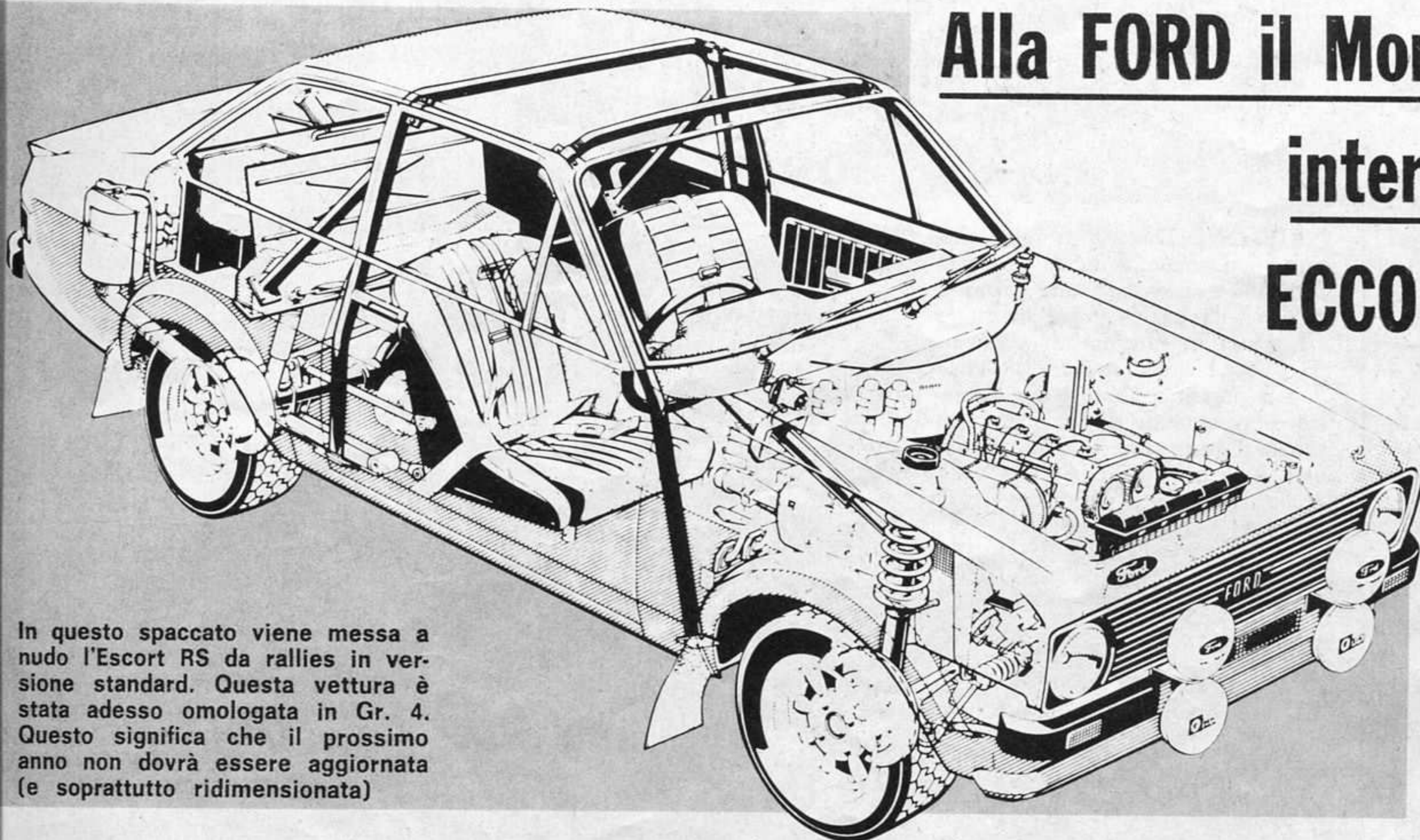


Decisamente questo signore ha visto molti Safari: 21 per precisione!

Sodano copia le note. Sembrano proprio quelle di un rally nazionale...



Alla FORD il Mondiale Marche interessa eccome: ECCONE la PROVA!



LONDRA - La Ford ha omologato il 1. Aprile in gr. 4 la sua RS 1800 a 16 valvole. Detta così, la notizia non suscita grande scalpore, se non fosse che in effetti la RS 1800 fino ad ora ha sfruttato un'estensione di omologa della vecchia RS 1600 gruppo 2, cioè in pratica non è mai esistita. Poteva utilizzare (come la Stratos, del resto) le norme del vecchio ammesso J, segnatamente quella che permetteva il rialesaggio ai limiti della classe di cilindrata, e non lo avrebbe più potuto fare alla fine di quest'anno. Ecco perchè si è resa necessaria una omologazione ex-novo della macchina così com'è. E questo pone fine ad ogni discorso sulle intenzioni della Ford per il prossimo anno, e spiega anche in un certo senso perchè la casa inglese non si sia dedicata granchè allo sviluppo della gr. 2, quest'anno.

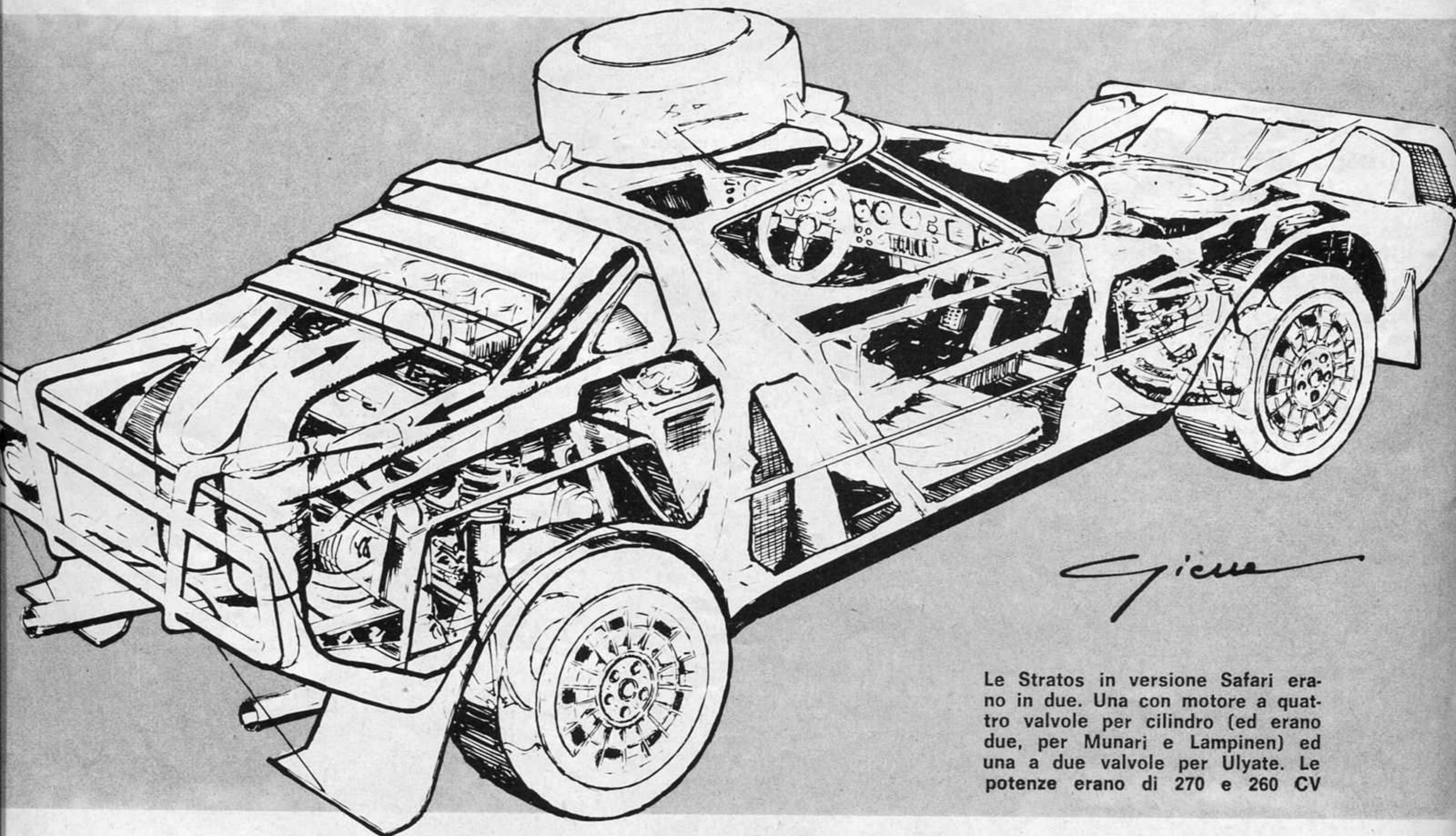
Quello, però, che occorre notare bene, è che l'omologazione si riferisce alla vettura con il motore da 1975 cc e non 1800!

In questo spaccato viene messa a nudo l'Escort RS da rallies in versione standard. Questa vettura è stata adesso omologata in Gr. 4. Questo significa che il prossimo anno non dovrà essere aggiornata (e soprattutto ridimensionata)

Persino la ruota aerodinamica per la STRATOS africana

ratura adeguata. I sedili, e tutto l'abitacolo, erano rivestiti di materiale ignifugo a base di amianto per evitare troppo calore all'interno e sotto la vettura era sistemata una carenatura completa. Il cambio aveva rapporti da 230 km orari. Sul tetto c'era poi sistemata una ruota che, come indica il disegno, è senza battistrada scolpito. Doveva servire in caso di fondo asciutto perchè fruiva di un miglior coefficiente di penetrazione nell'aria. Poi le cose sono diventate ben diverse e non ci si è più pensato...

In questo spaccato della Lancia Stratos versione Safari è possibile notare molta della cura messa in opera dai tecnici del reparto corse torinese affinché tutto procedesse per il meglio. In particolare è evidenziato il complesso filtro aria a ciclone (nel bagagliaio) con le frecce che indicano l'andamento dei flussi d'aria. Purtroppo è piovuto molto e la sua utilizzazione (era studiato per la polvere) non è stata tanto utile come si poteva prevedere. Si vede anche il complesso delle sospensioni che avevano la caratteristica di essere con molle a flessibilità variabile ed ammortizzatori a ta-



Giacca

Le Stratos in versione Safari erano in due. Una con motore a quattro valvole per cilindro (ed erano due, per Munari e Lampinen) ed una a due valvole per Ulyate. Le potenze erano di 270 e 260 CV