

RALLY



SI E' CONCLUSA CON UN TRIONFO ITALIANO LA GARA DI APERTURA DEL MONDIALE

Montecarlo: il giorno più lungo della Lancia

Dal fantastico uno-due di Roehrl e Alen all'incubo di una squalifica poi svanito

Così all'arrivo di Montecarlo

Ecco la classifica finale del 51° rally di Montecarlo (29 prove speciali):

1. Roehrl-Geistdorfer (Lancia Rally 037) in 7h58'57"; 2. Alen-Kivimäki (idem) a 6'50"; 3. Blomqvist-Cederberg (Audi Quattro) a 11'18"; 4. Mikkola-Hertz (idem) a 14'05"; 5. Vatanen-Harryman (Opel Ascona 400) a 15'06"; 6. Toivonen-Gallagher (idem) a 16'57"; 7. Ragnotti-André (Renault 5 turbo) a 19'13"; 8. Andruet-Bliche (Lancia Rally 037) a 20'40"; 9. Serpaggi-Neri (Lancia Rally) a 32'43"; 10. Servia-Sabater (Opel Ascona) a 41'05.

Questi i vincitori delle 29 speciali

Questi i vincitori delle 29 prove speciali effettuate: Roehrl 12; Andruet 8; Alen 4; Mikkola e Blomqvist 2; Therier, Toivonen, Vatanen e Ragnotti 1.

Un'Alfa si impone nel gruppo «A»

E' andato ad una Alfa Romeo il successo nel gruppo A, quello riservato alle vetture strettamente di serie. A imporsi sono stati i francesi Loubet-Alemamy, con una GTV sei cilindri, sedicesimi assoluti. Successo di classe, sempre nel gruppo A, per Balas-Laine, su una Alfasud TI. Anche per Pagan-Seclier successo di classe, con l'Alfasud, nel gruppo N, mentre due donne, la Bignardi e la Zumielli, in coppia su un'altra Alfasud, sono state il solo equipaggio italiano a portare al termine la gara, in 62° posizione.

La classifica del mondiale piloti

Questa la classifica del mondiale piloti dopo la prima prova:

1. Roehrl (Germania) punti 20; 2. Alen (Finlandia) 15; 3. Blomqvist (Svezia) 12; 4. Mikkola (Finlandia) 10; 5. Vatanen (Finlandia) 8; 6. Toivonen (Finlandia) 6; 7. Ragnotti (Francia) 4; 8. Andruet (Francia) 3; 9. Serpaggi (Francia) 2; 10. Servia (Spagna) 1.

I piloti vincitori del «Montecarlo»

Ecco l'albo d'oro del rally di Montecarlo dal 1951, da quando ai vincitori viene assegnata la coppa Principe di Monaco: 1951 Trevox-Crovetto; 1952 Allard-Warbuton; 1953 Gatosnides-Worledge; 1954 Chiron-Basadonna; 1955 Malling-Fadum; 1956 Adams-Bigger; 1958 Monraisse-Feret; 1959 Coltelloni-Alexandre; 1960...

Dominatrici in tutte le fasi della corsa, le vetture torinesi hanno rischiato di essere tolte dalla classifica per un sospetto di irregolarità nel circuito di lubrificazione - Soltanto dodici ore dopo l'arrivo trionfale la giuria ha confermato il successo - Audi e Opel hanno giocato un ruolo da comprimarie

DAL NOSTRO INVIATO

MONTECARLO — «Delle tre vittorie da me conquistate a Montecarlo, questa è la meno sofferta, quella che è arrivata più facilmente», lo ha detto Walter Roehrl ieri dopo avere tagliato da trionfatore il traguardo della prestigiosa corsa monegasca. A giochi ormai fatti, rivedendo prova dopo prova tutta la corsa, ci si accorge che in realtà il campione tedesco ha dominato dall'inizio alla fine accaparrandosi tutto quello che c'era da prendere.

Delle 29 speciali disputate ne ha vinte dodici e sarebbero state anche di più se ad un certo punto, visto il vantaggio accumulato sugli inseguitori, non avesse tirato i remi in barca. E' vero che le condizioni atmosferiche, sempre ottime, hanno fatto trovare ai concorrenti strade quasi completamente asciutte e quindi adatte ad esaltare le qualità della Lancia Rally, una vettura quasi da pista, ma è altrettanto vero che quando, arrivati sulle montagne, ci si è trovati di fronte a chilometri

di strade ghiacciate o con lievi strati di neve, anziché salire alla ribalta le Audi Quattro, ancora una volta protagonisti sono stati Walter Roehrl e la sua Lancia Rally.

Come la vettura torinese sia riuscita anche in questo imprevedibile exploit non è un segreto, il merito, è giusto dirlo, è anche di un'altra grande casa italiana, la Pirelli. Per questo Montecarlo la marca milanese ha preparato tutta una serie di pneumatici di concezione e disegni completamente nuovi. L'impegno della Pirelli è stato sfruttato soltanto in parte nel senso che, alla fine, Roehrl ed i suoi compagni di squadra, Andruet ed Alen, hanno corso il 90 per cento della gara con un solo modello di gomme, le Y 14, un tipo di slick che esiste in due versioni, con mescole tenere per le ore notturne, e quindi più fredde, con mescola più dura adatta per le temperature meno rigide. Il restante dieci per cento è stato corso con gomme chiodate e anche con queste i risultati sono stati eccellenti.

Se Roehrl è stato grande,

tanto bravo quanto sfortunato è stato Andruet. Il francese, vincitore di otto prove speciali, ha tallonato il campione tedesco sinché il cedimento del compressore della sua vettura non lo ha fatto scendere in classifica essendo stato costretto a pagare 12 minuti ad un controllo orario e circa 4 nella prova in cui il suo motore, per il guasto, ha perso potenza.

Anche Alen merita menzione, il suo secondo posto finale a 6' primi dal vincitore, è più che onorevole. Il finlandese di prove speciali se ne è aggrudicato quattro.

Per la Lancia c'è stato anche l'incubo di una squalifica per un «rigonfiamento» del circuito dell'olio. I piloti si erano già guadagnati il meritato trionfo ed erano ancati a riposare. Ma, fortunatamente,

tutto si è risolto per il meglio. La vettura è stata ritenuta regolare dai commissari e dodici ore dopo l'arrivo trionfale anche l'ordine d'arrivo è stato confermato.

Veniamo ora alle Audi. La vettura tedesca ha dimostrato ancora una volta di non gradire le strade asfaltate. Formidabile sulla terra e sulla neve, la quattro ruote motrici tedesca sui manti bitumati non riesce a scaricare a terra tutta la sua potenza. Dei suoi piloti, come già era accaduto in passato, il migliore è quello che nella squadra, il cui capitano è Mikkola, dovrebbe rappresentare il militare di truppa: cioè Blomqvist.

Alla prova dei fatti i ruoli si sono invertiti, il militare ha dimostrato che potrebbe portare tranquillamente i gradi di capitano mentre il capitano, a questo punto, potrebbe essere degradato e diventare, senza troppo infierire, tenente. Alla Mouton, ritiratasi, crediamo sia giusto concedere una prova d'appello. E' vero che la francese ha commesso un errore di guida che l'ha

eliminata, ma per quello che ha saputo fare l'anno passato l'attendiamo più avanti per giudicarla e trarre conclusioni che in questo momento sarebbero affrettate.

Un bilancio della squadra tedesca si può comunque fare: non è del tutto negativo, perché un terzo ed un quarto posto al Montecarlo sarebbe obiettivo ambito da molti, ma per una squadra che ad ogni prova promette sconvoluzioni quando poi riesce a fare soltanto piccoli botti non soddisfa.

Le Opel Ascona di Vatanen e Toivonen sono quinte e seeste. E' tenendo conto che le loro vetture sono ormai vecchie, sotto diversi punti di vista, si può dire che il risultato è buono. Chi invece esce seccamente battuto è il team Renault. Dati tra i favoriti alla vigilia, i francesi non sono mai stati protagonisti. Ragnotti ha vinto una speciale, ma questo è successo quando ormai i giochi erano fatti e nessuno dei migliori aveva più interesse a lottare con grinta.

Sandro Rinieri

Che valore ha una vittoria

nel rally più prestigioso?

Lo ha spiegato Vittorio Ghidella, amministratore delegato della Fiat Auto - Riflessi sulle vendite, sull'immagine e sulla pubblicità



MONTECARLO — La Lancia Rally 037, numero 1, affidata a Walter Roehrl e Christian Geistdorfer, in azione sulle strade francesi. (Telefoto AP)

DAL NOSTRO INVIATO

MONTECARLO — Che significato industriale può avere per una Casa automobilistica la vittoria in un rally prestigioso come il «Montecarlo»? Quale ritorno, in termini di vendite, ci può essere? Quali esperienze accumulate durante le gare vengono poi utilizzate nella costruzione di vetture di serie? Sono domande legittime che la gente si è posta al termine di sette giornate di gara.

Forse è difficile rispondere all'indomani della conclusione, in maniera precisa, a tutti questi quesiti, ma è indubbio che un successo in questo rally è visto con particolare soddisfazione da parte dei massimi dirigenti delle Case impegnate nella competizione. Anche per questo, a Montecarlo, in concomitanza con l'arrivo trionfale della Lancia, si è presentato l'amministratore delegato della Fiat Auto.

Prendendo la parola, Vittorio Ghidella ha così esordito: «Ho partecipato a tutte le fasi della crescita di questa vettura sino alla splendida vittoria a Montecarlo. Devo dire con molta sincerità che la Lancia rally sono andate molto meglio di quanto mi aspettassi. Quanto è accaduto va a confermare la validità del marchio Lancia. Quello di oggi è un successo dell'ingegneria del motore. Quando questa vettura ha debuttato non sono mancate le critiche, piovute da più parti. Oggi, sostanzioso sostegno dei fatti, sappiamo che quella scelta era giusta».

— Dopo questo successo estenderete, come già è accaduto in occasione della vittoria della Fulvia HF in questa gara nel 1972, le tecnologie della Rally alle vetture di serie?

«Voi tutti sapete che il successo ottenuto in questa gara appartiene ad una filosofia già usata sulla Trevi volumex. E' chiaro che il motore che alimenta la Lancia Rally ha una compressione più alta».

— Nei rally è molto di moda, anche se questo successo va un poco ad inficiare un discorso di superiorità che sino a ieri sembrava indiscutibile, la vettura a quattro ruote motrici. E' questo un discorso che non vi interessa?

«Al contrario, è un discorso al quale siamo sensibili. E' noto che presto disporremo di una Panda sulla quale sarà adottata questa soluzione. Non abbiamo assolutamente abbandonato l'idea di arrivare ad una vettura, Panda a parte, che si avvalga delle quattro ruote motrici. E' che la realizzazione di questo processo richiede dei tempi lunghi».

— Dottor Ghidella, è quantificabile in termini di vendite una vittoria nel rally di Montecarlo?

«E' difficile una quantificazione del genere anche se si può oggettivamente parlare di incremento. Tuttavia si può tentare una quantificazione come ritorno stampa, cioè come forma pubblicitaria, e questo successo può essere valutato per una cifra che si aggira intorno ai sei, otto miliardi».

S.R.

Perché i sospetti sulla «037»

«Un'altra giornata così e cambio mestiere», ha dichiarato Cesare Florio nell'apprendere che i commissari sportivi avevano dato ragione alla Lancia e quindi ufficializzato l'1-2 di Roehrl e Alen.

Quando le «037», dopo l'arrivo, erano entrate in parco-chiavo, ai commissari tecnici era infatti venuto un sospetto: che il rigonfiamento lungo circa 35 cm, nella canalizzazione dell'olio, nascondesse una pompa di lubrificazione non omologata. I tecnici della Lancia hanno invece spiegato che tale allargamento del condotto serviva in realtà per mantenere costante la pressione di lubrificazione a regimi molto bassi, tra gli 800 e i 2500 giri. E che al suo interno non si nascondeva proprio nulla: vedere per credere. Siccome il regolamento del gruppo B prevede che la tubazione dell'olio sia libera in tutti i sensi (il diametro, cioè, può variare come preferisce il costruttore) la grana è stata appianata. Tutto «ok» anche per le Audi, cui era stata contestata una presunta irregolarità nell'altezza dell'allettone.

«Questo successo per me vale più di un mondiale»

Lo dice Roehrl il quale aggiunge che questa è stata la più facile delle sue affermazioni nel Principato

DAL NOSTRO INVIATO

MONTECARLO — Roehrl si presenta alla conferenza stampa organizzata dalla Fiat sereno e tranquillo. Non dà l'impressione di aver passato quattro o cinque notti senza poter chiudere occhio, alla guida di una vettura capace di scaricare a terra 315 cavalli. Per lui il «Montecarlo» sta ormai diventando un'abitudine, lo ha vinto per la terza volta.

— Delle tre edizioni da lei vinte qual è stata la più facile?

«Questa, non c'è dubbio».

— Perché?

«Perché la Lancia Rally è fantastica; nella potenza, nei freni, nelle accelerazioni, in tutto insomma».

— Cosa pensa della squadra Lancia nel suo complesso?

«E' un team col quale è bello correre. Sono dei veri, grandi professionisti: dall'ingegnere progettista all'ultimo del meccanico».

— E' quanto si dice anche della Ferrari in F. 1: sono i migliori.

Un Saluto agli amici della Gazzetta dello Sport da Walter Roehrl

Qui a sinistra: Il saluto dedicato dal vincitore del Montecarlo, il tedesco campione del mondo Walter Roehrl, ai lettori della «Gazzetta». A destra: Geistdorfer e Roehrl felici dopo la vittoria. Più tardi anche i due campioni vivranno momenti di tensione per una minaccia di squalifica riguardante la Lancia. (Telefoto AP)



«Sì, credo che sia vero e giusto».

— Cosa pensa della sconfitta della Audi?

«Credo che se ci fosse stata molta neve forse i dieci minuti li avrebbero inflitti loro a noi».

— A chi va la maggior parte di merito per questa vittoria? A lei, alla Lancia o ai tecnici

che l'hanno preparata?

«A tutti, e c'è da aggiungere all'elenco anche i ricognitori che hanno lavorato in maniera fantastica. Se sulla strada ci fosse stato anche soltanto un sassolino, noi lo avremmo saputo».

— Cosa vorrebbe che fosse migliorato su questa vettura?

«In questo momento mi sembra che sia assolutamente perfetta».

— Quanto pensa che possa essere migliorata?

«Una macchina da rally solitamente diventa perfetta dopo 3 o 4 anni. Questa lo è già dopo nove mesi».

— Cos'è che rende magico il

Rally di Montecarlo?

«Non so cosa lo renda magico. So soltanto che se avessi la possibilità di scegliere tra una vittoria nel mondiale ed una nel Montecarlo sceglierei quest'ultima».

— Lei ha gareggiato con successo anche nel mondiale «endurance», è un'esperienza che intende ripetere?

«No, lo avete detto è stata un'esperienza e come tale mi è servita, mi ha arricchito di qualcosa, ma per me la vita sono i rally».

— Quando iniziò la carriera pensava che un giorno sarebbe arrivato così in alto?

«Qualche anno fa, quando vedevo correre Mikkola e Waldegaard, li guardavo estasiato: li ritenevo degli dei».

— Ora anche lei è diventato un dio, il dio dei rally...

«Non sono un dio, io sono soltanto uno che ora sta pensando che prestissimo se ne andrà finalmente a sciare. Questo è ancora più importante di una vittoria al Montecarlo».

— Ama più sciare o correre i rally?

«Correre i rally è lavoro, andare a sciare è divertimento. Lei tra il lavorare ed il divertirsi cosa sceglierebbe?».

S. R.

● **COSTA SMERALDA** — Sono 1428 i chilometri del Rally Costa Smeralda che si terrà quest'anno dal 24 al 26 marzo in tre tappe, con «base» a Porto Cervo.