



Per la quinta volta il nome PEUGEOT nell'albo d'oro della maratona africana con una vettura di grande serie (la 504) che ha battuto una GT speciale per i rallies



La STRATOS ha tirato la cinghia...

I tre vincitori della 23ª edizione del Safari Rally: Arne Hertz, Ove Andersson e la Peugeot 504. Al pilota svedese l'impresa di vincere al Safari è riuscita al quarto tentativo. Non ce l'ha fatta invece Sandro Munari, per la seconda volta in coppia con Drews, che vediamo a destra ad un guardo con la sua Lancia Stratos. Le Stratos sono arrivate tutte al traguardo

ANDERSSON (con HERTZ) felice come PASQUA

23. SAFARI RALLY - Gara internazionale vellevole come 3. prova del Mondiale Marche Rally - Nairobi, 27-31 marzo 1975.
CLASSIFICA FINALE
1. Peugeot 504 (Andersson-Hertz) 11.58'; 2. Lancia Stratos (Munari-Drews) a 38'; 3. Lancia Stratos (Waldegaard-Thorszelius) a 1.59'; 4. Mitsubishi Colt Lancer (Cowan-Mitchell) a 2.33'; 5. Peugeot 504 (Shankland-Bates) a 3.03'; 6. Datsun 710 (Remtulla-Jivani) a 4.37'; 7. Datsun (Hellier-Shah) a 6.14; 8. Mitsubishi (Davinder-Bernard) a 7.07'; 9. Datsun (Tundo-Levitan) a 7.17'; 10. Mitsubishi (Choda-Choda) a 11.03'; 11. Lancia Stratos (Preston-Lyaall) 11.06'; 12. Mitsubishi (Noon-Heather Hayes) a 11.19'; 13. Alpine (Neyret-Terramorsi) a 11.39'; 14. Datsun (Manji-Doig) a 13.40'.

« Questo rally non è un Gran Premio »

NAIROBI - Dire che Ove Andersson a Arne Hertz siano contenti come... una Pasqua è il meno che si possa ammettere. Alle 18,45 accompagnati dal presidente del Comitato organizzatore, mister Bardhawaj, i due vincitori del Safari sono stati ammessi nella sala delle conferenze. Hanno risposto con garbo alle domande dei giornalisti di colore, poi — nonostante fossero visibilmente stanchi — hanno accettato di buon grado una intervista ristretta ai giornalisti francesi e italiani.
Andersson, in completo a puntini bianco e blu, cravatta a strisce nere e azzurre, capelli brizzolati, viso segnato, è nato 37 anni fa a Uppsala. E' il marito di Ann Nystrom, ex navigatrice di Pat Moss (sorella di Stirling). E' stato pilota ufficiale Lancia otto-nove anni fa e con la Fulvia HF mancò per 14" il « Monte » del '66. Riuscì nell'impresa di aggiudicarselo cinque anni più tardi quando conquistò — praticamente da solo — all'Alpine-Renault il titolo mondiale marche. In quell'anno vinse pure il Rally d'Italia, l'Alpenfahrt e la Acropoli. Il suo partner (e lo è anche di Stig Blomqvist) è Arne Hertz, un ingegnere di 36 anni.
Andersson era al suo quarto Safari: nel '72 si è classificato 12. con una Datsun, nel '73 terzo con una Peugeot, e nel '74 (con una Peugeot) si è ritirato. Ha un contratto con la Toyota e per que-

sto vive metà anno a Bruxelles (« naturalmente l'altro 40% dell'anno debbo riservarlo alle corse, il 10% soltanto e purtroppo alla casa »). E' con una Toyota che Andersson parteciperà al prossimo Rally del Portogallo.
Il segreto del successo? dice Andersson: « Preciso subito che la mia Peugeot ha avuto meno guai delle altre vetture. Alla distanza preghiamo solo che il motore continui a girare. Certo che se fosse stato un rally impostato sulla velocità non ci sarebbe stata lotta tra la Peugeot e la Stratos. Certo per pareggiare i conti bisogna pure ammettere qualche cosa di positivo: io dico che ho fatto un rally, andando forte dove si poteva e andando piano (a fatica) sul terreno accidentato »
Aggiunge Hertz: « Qui sta il vantaggio della vettura di serie, che si è rinforzata e potenziata a dovere dà più garanzie si può insomma procedere ad andatura più lenta. Come potrebbe fare la stessa cosa la Stratos ».
Ad Andersson è stato chiesto come qualifica il Safari nel contesto dei rally tradizionali. E lui: « Per me il Safari è una maratona più dura, perché più concentrata, della Londra-Mexico. Gli altri rallies sono dei Gran Premi dove chi va più forte vince, ammesso che non rompa ».

Così il Mondiale Marche Rallies (dopo 3 prove)

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	TOTALE
LANCIA ALITALIA	20	20	15	55
FIAT	15	8	—	23
PEUGEOT	—	—	20	20
SAAB	—	15	—	15
MITSUBISHI	—	—	10	10
RENAULT	8	—	—	8
ALPINE	6	—	—	6
DATSUN	—	—	6	6
PORSCHE	4	—	—	4
SKODA	—	4	—	4
ALFA ROMEO	3	—	—	3
OPEL	—	3	—	3
VOLVO	—	2	—	2
BMW	1	—	—	1
FORD	—	1	—	1

l. c.

● L'ultimo Safari « secco » fu quello del 1967 quando s'imposero (per la seconda volta) i tanzaniani Shankland e Rotwell con la Peugeot 404. Allora poco meno della metà furono i superstiti (da 91 a 49). La selezione, dissero gli organizzatori, fu davvero spietata. Mai come l'anno successivo però, quando la Peugeot fece un « tris » al Safari. Piogge torrenziali e fiumi di fango consentirono a sette equipaggi soltanto (quanti nel '73) di concludere il Safari Rally.

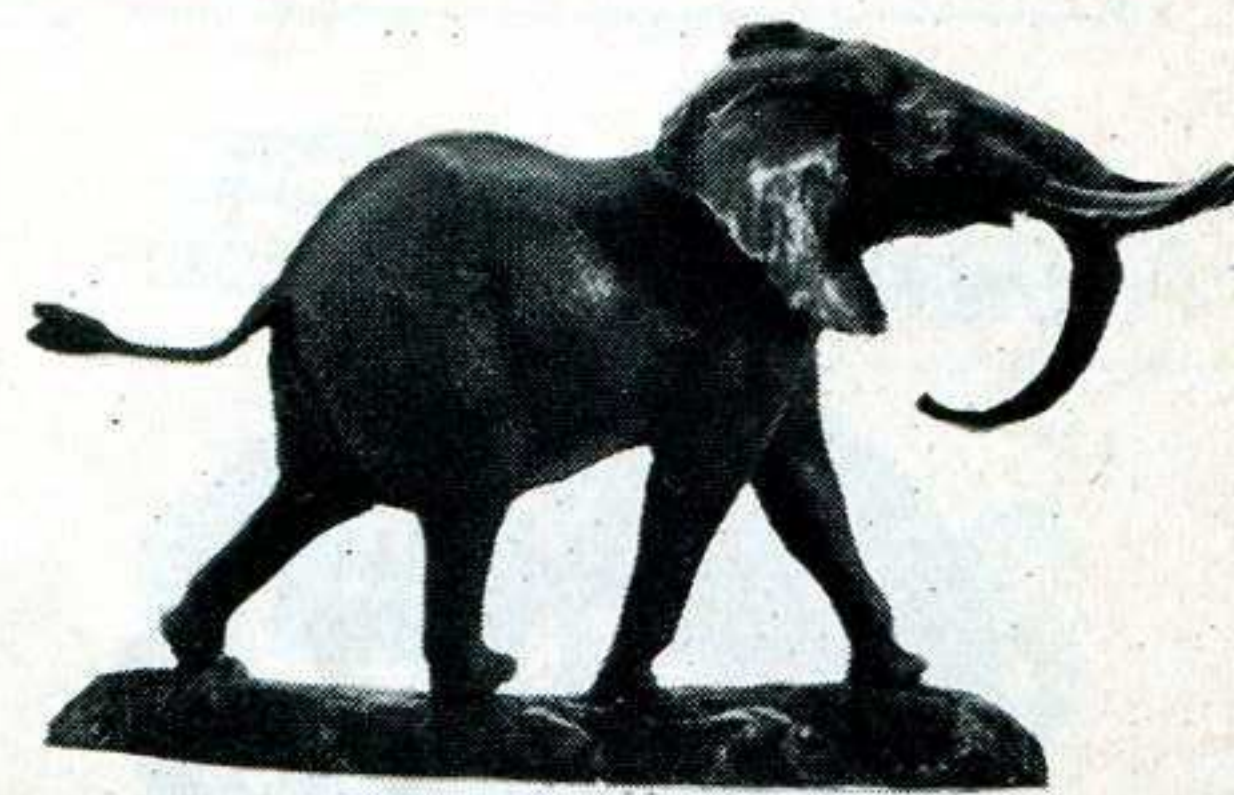
● Il giorno della partenza la Datsun 710 di Remtulla-Jivani ha raggiunto a spinta la pedana di partenza. E a spinta, per diverse centinaia di metri è andata avanti fino sulla

strada principale. A termine di regolamento la vettura andava squalificata, ma trattandosi di un locale si è usato un occhio di riguardo, magari quello chiuso. Dicevano alla Lancia « È un provvedimento che i commissari avrebbero dovuto prendere d'ufficio, non in seguito a un reclamo. Comunque a noi, sta bene così: se ci dovesse capitare un inconveniente del genere sappiamo già che la nostra macchina non potrà essere squalificata ».

E infatti, al via della seconda tappa, la Lancia Beta di Mehta è partita a spinta (ma a motore spento e la TV ha commentato questo episodio): sulla strada era ad attenderla in coincidenza, la Toyota Land Cruiser di France-

sco Stame, rappresentante Alitalia per l'Est Africa, che provvedeva a sospingere la Beta di Mehta fin quando era in grado di procedere da solo.

● Rauno Aaltonen professionista come pochi e gentleman, è stato troppo presto costretto al ritiro. Si era iscritto privatamente con Edgar Hermann (vincitore del 70-71); la loro vettura era l'Opel Ascona gr. 2 N. 38. Il pilota finlandese era al suo 12. Safari, vero record d'anzianità. Nel lontano 1962 Aaltonen (assieme allo svedese Erik Carlsson ed alla moglie di questi Pat, sorella di Stirling Moss) fu il primo pilota professionista europeo a partecipare al Safari.



Un esemplare di questo bell'elefante scolpito va al pilota ed al navigatore vincitori di ogni Safari Rally



Tre meccanici il lutto della corsa

● Nonostante la durezza, molto spietata, il Safari Rally è una corsa sicura. La prima disgrazia mortale capitò nel 1956 quando un equipaggio precipitò con la propria vettura nel fiume Ruvu dove morì annegato (per la cronaca i nomi dei due piloti sono Somkraj e Safi). Tredici anni dopo toccò ad un rallyman ugandese fare la stessa fine nelle acque del fiume Tiva. Ma i rischi maggiori li corrono accompagnatori e meccanici che con auto spesso antichate e insicure seguono i concorrenti a questo a quel controllo orario. Il 23.o Safari Rally porta il segno di lutto per la morte di tre meccanici (Bian Fernandez, Wille Uis e Carlino Dacista) che provvedevano all'assistenza della Datsun 1600 n. 57 di Kim Katende e Ashok Joshi. Il quarto meccanico sopravvissuto al tragico incidente (scontro mortale con la loro macchina con un autocarro fermo sulla strada che porta a Nairobi) è fuori pericolo. Si chiama David Joshi ed è il fratello di un pilota dell'equipaggio.

SPECIALE AUTOSPRINT

NAIROBI - La Peugeot 504 di Andersson e Hertz mette « overdrive » e vince a spasso (o quasi) un Safari che la Stratos di Waldegaard e Thorzhus aveva ipotecato (o quasi) a 750 km. dal traguardo finale di Nairobi. Per la marca francese tanto di cappello: la meritata affermazione (la quinta che fa primato, perché nessun'altra Casa ne ha collezionate tante) giunge al termine di una gara estremamente regolare e, diciamo pure, indenne da seri problemi. Una sola volta l'assistenza della Peugeot è dovuta intervenire per rimettere in ordine la frizione della 504 di Andersson, un'operazione questa che è costata una ventina di minuti al c.o. di Nakuru dopo circa 4.500 Km. di corsa.

Se per un verso ha vinto una vettura di grande serie, che è riuscita a battere (nella buona e nella cattiva sorte) una berlinetta Gran Turismo fatta apposta per i rally, per l'altro verso è pur vero che si imposta una vettura la cui « specializzazione » africana data ormai da lunghi anni, da almeno un decennio. La sconfitta della Lancia, che è tutt'altro che una Caporetto (ci associamo a quanto detto da Fiorio: « bilancio soddisfacente. E' solo questioni di dettagli »), ha due cause fondamentali: le gomme e l'alternatore. Era stato deciso di montare alle Stratos pneumatici da 14" anteriormente e (su cerchi da 15") posteriormente. Soltanto alla fine della prima tappa Munari denunciava l'incon-

veniente: tre delle quattro forature di cui era stato vittima riguardavano le ruote posteriori che eccessivamente « ballonate » prestavano il fianco — è il caso di dirlo — all'estremità tagliante dei cerchi e alle pietre.

Il rischio quindi di foratura era così notevolmente aumentato ed allora si provvedeva all'utilizzazione di cerchi e pneumatici da 14", d'accordo con quelli della Pirelli. L'indomani, solo nel tratto Uranga-Mount Kenia Safari Club, la Stratos di Munari restava per tre volte di seguito con una gomma a terra e al c.o. dove è situato il lodge (suggestivo e riposante) di William Holden la Lancia n. 3 pagava 40 miunti in più. Per la cronaca l'ultima foratura è costata da sola quasi mezz'ora: Lofty Drews è dovuto andare di persona, in autostop e a piedi, all'assistenza Lancia per chiedere il soccorso, dal momento che gli aerei adibiti al collegamento radio erano stati costretti all'atterraggio per il sopraggiungere della notte.

Ma allora c'è qualche cosa che non quadra nella decisione (caldeggiata da Munari) di montare pneumatici da 14" anche alle ruote posteriori delle Stratos. Anche Waldegaard però nella seconda tappa è stato appiattato quattro volte! Al momento non si possono che fare ipotesi: rigetto tra Stratos e quel determinato tipo di gomme, problema di fusione, irruenza di Munari.

I guai dell'alternatore, che si manifestavano più frequentemente notte tempo, erano causati dall'infiltrazione della finissima polvere delle piste rosse, che corrodeva la puleggia dell'alternatore, aumentando il suo diametro e impedendo la necessaria ricarica della batteria. Il montaggio di un cartellino a protezione, ha evitato il ripetersi del guasto che in chiusura della prima tappa aveva obbligato Waldegaard a marciare nel buio e sotto la pioggia (con la testa fuori dall'abitacolo) per quasi 40 chilometri! Le altre noie lamentate dalle Stratos è roba di ordinaria amministrazione. Quella di Mu-

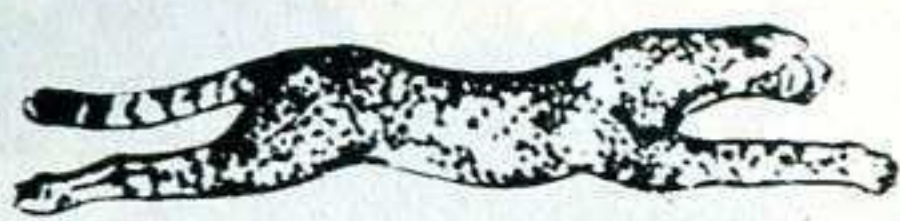
nari accusava il difettoso funzionamento della pompa della benzina di un serbatoio con necessità di provvedere a rifornimenti più frequenti; quella di Waldegaard non consentiva un normale rifornimento perché saltava la guarnizione di un tappo della benzina e inoltre la cinghia della pompa dell'acqua slittava, un po' come nel caso dell'alternatore, determinando il fenomeno del surriscaldamento.

Due Lancia Stratos ufficiali partite e entrambe arrivate, in seconda e terza posizione, in più la terza Stratos privata e assistita in 11.a posizione: è un bilancio soddisfacente che deve tener conto dell'alto grado di affidabilità raggiunto oggi da queste vetture che, non è un particolare da trascurare, erano al loro esordio nei rallies africani. E la straordinaria adattabilità delle Stratos ad ogni tipo di percorso non a caso consente alla Lancia di ipotecare il Campionato Mondiale Marche con il risultato del Safari.

E' andata invece piuttosto male per le giapponesi Mitsubishi e Datsun, chiaramente « handicappate » dal ritmo imposto inizialmente dalla Lancia, Peugeot e Renault. E' andata male ai piloti locali. Un quotidiano del lunedì annunciava laconicamente con un titolo a tutta pagina: « Il Safari è in mano agli stranieri ». Per l'Europa, per la Scandinavia in particolare, la 23.a Edizione è stata un'altra storica edizione: dopo Mikkola e Palm nel '72, Andersson e Hartz hanno infranto ancora la legge del Safari.

Niente BETA alla... MEHTA

● Peccato che nemmeno una Beta sia arrivata al traguardo finale. Quella di Mehta ha sofferto più dell'altra (Ulyate) perché ai comuni contrattempi agli ammortizzatori ha dovuto lamentare noie alla carburazione che già al primo ritorno a Nairobi gli era costato un forte ritardo. Va comunque detto che a escludere la Beta dalla classifica finale è stato il « f.t.m. » scattato al Maunt Kenia Safari Club. Diceva miss Mehta, sorella di Shekhar (di grande aiuto a noi giornalisti italiani nella sala stampa): « Così almeno non si sono dovuti alzare alle cinque per... non arrivare a Nairobi ».



1. TAPPA

MUNARI accecato da polvere

NAIROBI - Partiti in 78 alle 16 (le 18 in Italia) dall'avveniristico Kenyatta Conference Center fra gli applausi (e il tifo scatenato per i locali) di oltre 40.000 appassionati, piloti e macchine hanno dovuto subito cominciare a fare i conti col caldo e col polverone che in maniera incredibile li ha accompagnati lungo quasi tutto il rally, mietendo vittime illustri e creando seri problemi ai tecnici e alle assistenze disseminate lungo i 2543 km. della prima tappa che porterà i più resistenti da Nairobi a Mombasa (1373 Km) e quindi ancora a Nairobi dopo le oltre 27 ore di corsa (teoriche, visto che il primo, *Joginder*, accumulerà a fine tappa tre ore e cinque minuti di ritardo).

I distacchi iniziano subito

Già nei primi dei 34 controlli orari in cui sono state suddivise le prime due sezioni della prima tappa cominciano a delinearsi sensibili distacchi. A Sultan Hamud (dopo 189 Km) è in testa, essendo passato a « zero », un terzetto formato da MUNARI (Stratos), MIKKOLA (Peugeot) e WALDEGAARD (Stratos).

JODINGER (Colt) e KALLSTROM (Datsun) hanno un minuto di ritardo, seguiti da PRESTON (Stratos) e MAKINEN (Peugeot) e KIRKLAND (Datsun) con due minuti, REMTULLA e SCHULER (Datsun) con 4 minuti, e poi Ove ANDERSSON col Peugeot 504 e PIOT con la 17 Renault a 5 minuti e poi via via tutti gli altri da MEHTA (Beta) a THERIER (Alpine 110) a SINGH (Datsun) a NEYRET (Alpine).

Ecco il PRIMO COLPO DI SCENA: tra Sultan Hamud e Kalii, Sandro Munari, dopo essere restato a lungo dietro alla Peugeot 504 di Makinen (per circa 300 Km. secondo la versione ufficiale della Lancia, assai meno a occhio e croce se si considera che il controllo di Kalii è a soli 284 Km. dal via) nel tentativo di superare il finnico restava accecato dall'enorme nuvola di polverone e usciva sulla sinistra danneggiando contro un terrapieno il cofano anteriore, i fari e una ruota. Fra l'altro Sandro non ha potuto sostituire subito la gomma afflosciatasi perché il cofano non si poteva più aprire e così ha dovuto aspettare il passaggio di Waldegaard che gli ha ceduto una delle sue due (lo sve-

dese più preveggentemente, aveva montato esternamente una seconda ruota di scorta sul baule posteriore, e si era portato appresso molte più parti di ricambio che non l'italiano).

Munari riprendeva così alla meno peggio dopo aver perso praticamente tre minuti ai quali si devono aggiungere i 10 bruciati a Kalii presso l'assistenza nel tentativo di rimettere a posto la sua Stratos. Più tardi, tanto Makinen che il suo navigatore Lid-don, diranno di non essersi non solo accorti dell'incidente ma neppure che Munari avesse chiesto insistentemente strada. Subito dopo Kalii finisce la corsa di Mikkola che esce di strada e capota distruggendo la vettura (senza conseguenze per gli occupanti), mentre anche la Datsun di Kallstrom è K.O. col motore fuori uso.

Frattanto Bjorn Waldegaard con la Stratos-Alitalia comincia ad accumulare prezioso vantaggio. Dopo sei controlli orari, a Kibwezi, lo svedese è già in testa, con un ritardo di 34 minuti sul tempo teorico (dopo soli 541 Km)



La foto non è un granché, comunque si tratta della Lancia Stratos di Sandro Munari e Lofty Drews. Il campione mondiale rallies è stato particolarmente sfortunato in questo suo tentativo di aggiudicarsi una delle pochissime « classiche » che gli mancano. E' comunque arrivato secondo!

davanti a Joginder (39'), Mehta (43'), Munari e Therier (47'). Proprio il francese dell'Alpine si sarebbe ritirato con la pressione dell'olio a zero da lì a poco e dopo aver perso oltre venti minuti presso una assistenza per sostituire i vari filtri e alcuni componenti poiché la polvere, favorita in modo molto maggiore rispetto agli anni passati dall'assenza della pioggia, aveva finito con l'intasare i radiatori portando alle stelle la temperatura dell'acqua.

Fuori l'Alpine, grossa spina nel fianco per gli uomini della Lancia, le cose sembravano cominciarsi a mettere bene, anche perché tra Kokotoni e Vitengeni (a quasi 1000 Km dal via) si ritirava anche Makinen, che era nelle primissime posizioni, per il forfait di una biella della sua sorprendente JPeugeot Peugeot 504.

Frattanto cominciava il calvario di Munari. Prima, proprio mentre stava transitando sopra un ponte, la sua Stratos si fermava e il motore non dava più segni di vita. Fortunatamente arrivava Mehta che lo spingeva avanti di qualche metro, per consentire anche a Therier (che si avviava faticosamente

all'assistenza prima di ritirarsi) di passare. Dopo un veloce esame, si scopriva che era solo lo staccabatteria che si era disinserito. Rimesso tutto a posto, appena qualche chilometro Sandro era costretto a fermarsi nuovamente con una gomma afflosciata. Non potendo aprire ancora il cofano anteriore per tirare fuori quella di scorta, si metteva in contatto con la radio di bordo con Waldegaard che al passaggio gliene cedeva una delle sue. Frattanto lo avevano superato tre o quattro vetture. Sandro ripartiva ma ben presto doveva di nuovo fermarsi col filo dell'acceleratore bloccato « a tavoletta ».

Al Drago gas bloccato

Il comando, forse per la polvere infiltratasi, scorre male nella guaina e si teme che il filo possa rompersi. La guida diventa a questo punto problematica anche perché Munari deve ogni tanto richiamare il pedale dalla posizione

buca ancora una volta (Gariboldi e gli altri uomini del servizio Pirelli sono in crisi perché non sanno spiegarsi questa moria di gomme che non ha riscontro sulla macchina di Waldegaard) e perde parecchi minuti per chiamare via radio l'assistenza Lancia che gli porta una ruota efficiente. Frattanto cominciano a verificarsi le prime « pannes » alle cinghie degli alternatori. I meccanici intervengono un paio di volte (ma siamo ancora alla luce del giorno) su quella di Waldegaard che tende a slittare, mentre anche la macchina di Munari denuncia un preoccupante calo nella carica della batteria.

La situazione al trentesimo controllo, quello di Kalii, vede in testa Waldegaard, seguito da Joginder a 18' da Andersson a 27', da Munari a 45' e da Ulyate a un'ora e due primi. Proprio quando la situazione sembrava prendere quota e un cauto ottimismo cominciava a pervadere il clan della Lancia, si verificavano i due episodi che avrebbero mortificato il risultato della prima tappa per il team torinese e ne avrebbero inevitabilmente abbassato il morale. Il primo ad incapparvi (dopo che già un fatto simile era successo alla Stratos di Preston) era Munari che a un certo punto si trovava con la quarta ruota della giornata KO e la batteria completamente a terra senza fari e... senza radio per chiedere SOS. Al passaggio di Ulyate, Sandro lo pregava di avvertire per radio l'assistenza Lancia perché gli portassero una nuova ruota e una batteria carica per concludere la tappa, ma andavano in fumo interminabili minuti che lo relegavano, all'arrivo a Nairobi e dopo essersi fermato alla filiale Fiat per una corposa revisione e messa a punto in vista della tappa del sabato, al settimo posto, a un'ora e 47 primi dal vincitore Joginder.

Ancora più drammatica la sorte di Waldegaard, rimasto al buio prima di Machakos, a un centinaio di Km. dall'arrivo, quando aveva oltre venti minuti di vantaggio su Joginder. Anche per lui la cinghia dell'alternatore KO aveva fatto la frittata e Bjorn doveva fare una quarantina di chilometri (durante i quali ha anche forato e sostituito la ruota) alla luce della lampadina tascabile che c'era nell'abitacolo della Stratos! Il risultato è che tra inghippi e il tempo dell'assistenza lo svedese perdeva quasi mezz'ora, terminando a Nairobi alle spalle di Joginder, superato di una dozzina di minuti e comunque con una mezz'ora di vantaggio su Andersson, terzo con la regolare Peugeot.

Troppo ottomista il fresco Joginder

All'arrivo al Kenyatta Conference Center di Nairobi da dove erano partiti quasi trenta ore prima, arrivano più o meno distrutti un po' tutti. Ovviamente le ovazioni spinte al parossismo sono per l'idolo locale Joginder Singh, che arriva per primo con largo margine su tutti e che ad onta dei suoi 43 anni suonati appare freschissimo (come del resto la sua... Colt) nel turbante indiano, lasciandosi andare ad aperte dichiarazioni di ottimismo.

Munari e Waldegaard invece sono neri e disfatti, mentre il gentilissimo Mehta, cui nel primo pomeriggio erano stati sostituiti gli ammortizzatori nel tempo record di 11 minuti, arriva con il motore borbottante. Giunto davanti al passerella del traguardo la sua Beta biancoverde non ce-

di fine corsa. Alle assistenze successive si cerca di rimediare all'inconveniente con semplici elastici o con molle di fortuna, ma il problema si ripeterà ancora per buona parte della prima tappa.

Tutte queste assistenze ovviamente mandano in fumo minuti preziosi, prima di arrivare alla fine della prima frazione della tappa Mombasa, (Km. 1373) e così la classifica provvisoria alla città che si affaccia sull'Oceano Indiano vede in testa Waldegaard, seguito dal regolarissimo Joginder Singh a 8 minuti, da Andersson con la Peugeot a 10 minuti, da Munari a 15', da Retmulla con la Datsun a 29', da Ulyate con la Beta a 38', dall'altra Beta di Mehta a 50', da Choda con la Mitsubishi a 73' e da Neyret con l'Alpine a 78'.

A Mombasa si cerca di sostituire il cofano di Munari, che è stato fatto arrivare precipitosamente da Nairobi, ma gli attacchi sono risultati deformati e la sostituzioni non può aver luogo. Si è solo messa in condizione la Stratos di andare avanti e si è ripreso per la seconda frazione che riporta i concorrenti da Mombasa a Nairobi. A Makalanga (1500 Km. dal via) Munari

la fa proprio a salire e viene pietosamente spinta in cima per raggiungere, ancora a spinta, il parco chiuso. Il pilota della Lancia non nasconde la propria amarezza e dice di ritenere ormai il suo quattro cilindri definitivamente KO.

Solo 49 delle 78 vetture partite tagliano alla bell'e meglio il traguardo, dopo una tappa massacrante anche se la pioggia e il fango, praticamente non si sono visti. Ma non è tutto: nonostante gli organizzatori abbiano portato il ritardo massimo consentito dalle quattro ore e mezza previste a sei ore, 19 arrivano ugualmente fuori tempo massimo. Così sabato mattina alle 7,30 solamente una trentina di vetture prende il via per la seconda tappa.

CLASSIFICA DELLA PRIMA TAPPA NAIROBI-MOMBASA-NAIROBI DI KM. 2543.

1. Colt Lancer (Joginder-Doig) 185 minuti; 2. Lancia Stratos Alitalia (Waldegaard-Thorszelius) a 12'; 3. Peugeot 504 (Anderson-Hertz) a 42'; 4. Datsun 710 (Remtulla-Jivani) a 1.23'; 5. Colt Lancer (Cowan-Mitchell) a 1.25'; 6. Lancia Beta (Ulyate-Smith) a 1.36'; 7. Lancia Stratos Alitalia (Munari-Drews) a 1.47'; 8. Renault 17 (Piot-De Alexandris) a 1.53'; 9. Peugeot 504 (Shankland-Bates) a 2.26'; 10. Opel Ascona (Hermann-Aaltonen) a 2.30'; 11. Lancia Beta Alitalia (Metha-Doughty) a 2.33'; 12. Datsun 160 B (Heller-Shah) a 2.43'; 13. Colt Lancer (Choda-Choda) a 2.54'; 14. Datsun 710 (Tundo-Levitan) a 3.21'; 15. Lancia Stratos (Preston-Lyall) a 3.27'. PARTITI n. 78, ARRIVATI 49 (di cui 19 fuori tempo massimo).

2. TAPPA

L'esaltante cavalcata di Waldegaard

● Solo trenta macchine quindi al via sabato mattina dal solito Kenyatta Conference Center. La Stratos di Munari si avvia subito alla locale filiale Fiat per una brevissima messa a punto: benzina e via. Anche Waldegaard appena partito scappa in officina, distante non più di mezzo chilometro dal via della tappa. Si fermerà 25 minuti per sostituire un giunto la cui cuffia si era spaccata perdendo grasso.

Quindi riprenderà scatenato con una esaltante cavalcata che ne farà in pratica il dominatore della giornata. Chi invece ha avuto problemi di partenza è stato Metha. Arrivato a spinta, a spinta è partito mentre impietosamente la televisione locale lo riprendeva, mosso dallo sforzo corale dei supporters che portavano tutti sulle spalle dei giubbotti verdi le grandi scritte Lancia-Alitalia. Visto che la vettura non ne voleva sapere di partire, l'ha spinta fino in officina con la sua Range Rover il direttore del centro Africa dell'Alitalia, Stame. Ma i veri guai per le Beta sono venuti dagli ammortizzatori. Già durante la prima tappa i due coupé avevano dovuto sostituirli una volta. Poi nella seconda e terza frazione si erano dovuti cambiare ogni 100-200 chilometri col risultato che alla fine non ce n'erano più.

Così Metha, che aveva un motore perfettamente a posto solo se marciava ad alto regime, finiva (per soli 10

minuti) fuori tempo massimo, mentre Ulyate, che pure aveva fatto una bella corsa, andava KO con la macchina letteralmente divisa in due, longitudinalmente. Probabilmente le vibrazioni provocate dall'avaria agli ammortizzatori hanno finito per far cedere molti punti di assemblaggio della scocca, facendola aprire in più parti. Va detto però che la macchina di Ulyate ha ceduto dopo oltre 4000 chilometri e bisogna soprattutto tenere presente che questa vettura era il « muletto ».

La rimonta di « WALDE »

Comunque Joginder parte per la seconda tappa con un vantaggio di 12' su Waldegaard, di 42' sulla Peugeot di Andersson, di un'ora e 23' sulla Datsun di Remtulla, di un'ora e 35' sulla Colt Lancer di Cowan, di un'ora e 36' sulla Beta di Ulyate e di una ora e 47' su Munari, settimo. Waldegaard è già distaccato di mezz'ora da Joginder perché si è attardato alla Fiat Kenya di Nairobi a sostituire il giunto. Subito dopo però lo svedese si scatena e comincia a rosicchiare minuti su minuti all'idolo locale e a Kitale, a circa 1500 Km da Nairobi ha ridotto il distacco a soli 17'. Ma qui avviene il « fattaccio » che mette in crisi il tifo locale: Joginder fora un pistone, probabilmente per la caduta di una valvola ed è costretto — non riuscendo a mettersi in contatto con la propria assistenza — a marciare a lungo a tre cilindri. Siamo tra Kitale e Iten. Quando i meccanici aprono il cofano della Lancer Colt si capisce che l'avventura è finita, e dopo qualche decina di chilometri anche per Joginder il Safari '75 è finito.

Ora Waldegaard è al comando, con 14' di vantaggio sul regolarissimo Andersson e di un'ora e 24' su Munari che tenta di riguadagnare il tempo perduto nella prima tappa. Sandro divora minuti su minuti, passando quarto dopo aver scavalcato Remtulla, Cowan e Ulyate e avvicinandosi a soli 31' da Andersson che a Jamji ha perso quasi mezz'ora per rimediare all'unico grosso inconveniente del suo Safari: un'avaria al comando idraulico della frizione.

Frattanto comincia a piovere. E con la pioggia, puntuale, arriva il fango. Siamo al pomeriggio della domenica di Pasqua e al frazionamento di Nakuru, a 1000 Km dall'arrivo di tappa al Monte Kenya. Waldegaard è in testa con la bellezza di un'ora e 9' su Andersson a 32' su Munari. Ma dopo che sta per superare il portacolori della Peugeot. Tutto sembra ormai mettersi bene per il team biancoverde della Lancia-Alitalia, ma ecco che Waldegaard spacca la coppa dell'olio su un macigno e svanisce per la Lancia una vittoria che poteva anche apparire cosa fatta.

All'assistenza perduti 60'

Vanno in fumo così per il tempo bruciato in una travagliatissima assistenza, quasi sessanta preziosi minuti, e così quando Bjorn riprende, con foga, ha solamente 12' di vantaggio su Andersson a 32' su Munari. Ma dopo la sostituzione della coppa dell'olio i meccanici della Lancia non avevano potuto montare la protezione sotto la coppa e così un nuovo colpo dal basso mette fuori uso la prima e la retromarcia della Stratos, mandando

fuori allineamento la scatola del cambio.

Come se tutte queste disgrazie non bastassero Waldegaard vede salire preoccupatamente la temperatura dell'acqua e deve procedere a rilento. Ecco così che al traguardo del monte Kenya dove piloti e macchine avranno qualche ora di riposo notturno in vista dell'ultima cavalcata del lunedì, lo svedese arriva con 18' di ritardo su Andersson e con 57' di vantaggio su Munari. Sandro infatti, quando mancavano circa 150 Km all'arrivo e gli aerei che fanno anche da ponte radio con le assistenze erano stati costretti ad atterrare per il buio e per un incipiente temporale. Si trova nel giro di una sessantina di Km. con addirittura tre gomme a terra. Non riuscendo a mettersi in contatto con le assistenze il pilota della Lancia manda avanti Lofty Drews, a bordo dell'auto di uno spettatore, a cercare i meccanici e procede a passo d'uomo sui cerchi fino ad arrivare all'assistenza, mandando in fumo quasi quaranta

3. TAPPA

STRATOS con cinghie « limate »

● La giornata del lunedì pasquale, col rientro dei « superstiti » a Nairobi dal Mount Kenya Safari Club è stata caratterizzata dal disperato tentativo degli uomini della Lancia Alitalia di strappare il primato alla Peugeot di Andersson. Ma tutto è stato praticamente inutile, scoprendo di continuo che ogni sforzo veniva pun-



Anche Bjorn Waldegaard meritava sicuramente di vincere questo Safari per la Lancia, che ora ad ogni modo comanda il mondiale rallies con 55 punti. Lo svedese ha perso molto tempo per la rottura della coppa dell'olio e per una successiva botta al cambio che lo ha privato di un paio di marce

minuti.

I risultati, che appena un'ora prima sembravano estremamente positivi, appaiono al traguardo del Mount Kenya addirittura sconsolanti. Bjorn e Sandro sono infatti solo secondi e terzi rispettivamente a 18' e 57' da Andersson e davanti a Piot con la Renault 17 e a Cowan con la Colt Lancer. Solo una quindicina di vetture raggiunge il parco chiuso. Li aspettano ancora gli ultimi 650 massacranti chilometri che li separano da Nairobi.

CLASSIFICA DELLA SECONDA TAPPA NAIROBI - KISUMU - KITALE - NAKURU - MOUNT KENYA SAFARI CLUB DI KM. 2716.

1. Peugeot 504 (Anderson-Hertz) 609 minuti; 2. Lancia Stratos Alitalia (Waldegaard-Thorszelius) a 18'; 3. Lancia Stratos Alitalia (Munari-Drews) a 57'; 4. Renault R 17 (Piot-De Alexandris) a 1.55'; 5. Colt Lancer (Cowan-Mitchell) a 1.58'; 6. Peugeot 504 (Shankland-Bates) a 2.42''; 7. Datsun 710 (Remtulla-Jivani) a 4.14'; 8. Datsun 160 B (Heller-Shah) a 5.14'; 9. Datsun 710 (Tundo-Levitan) a 6.20'; 10. Lancia Stratos (Preston-Lyall) a 6.40'.

tualmente reso vano da un qualche ostacolo che ne impediva la realizzazione.

In pratica i 18' di vantaggio di Andersson su Waldegaard e i 57' su Munari non verranno mai annullati, anche se sarà il pilota italiano a essere secondo al traguardo davanti a Bjorn il lungo. Waldegaard infatti, non appena partito, vedeva aumentare pericolosamente la temperatura dell'acqua e faceva appena in tempo a rallentare che si rompeva la cinghia della pompa dell'acqua. In pratica era successo quello che già era accaduto con le cinghie e le pulegge degli alternatori su tutte le Stratos. La polvere sottile finiva con il « limare » l'interno delle cinghie che cominciavano prima a slittare e poi finivano col rompersi. Solo che quelle degli alternatori erano bene in vista e le

Giulio Mangano

CONTINUA A PAGINA 44



1975

CONTINUAZIONE DA PAG. 43

assistenze dopo le prime disavventure le hanno sempre controllate, mentre quelle delle pompe sono dietro al motore e c'è voluto il guasto (che spiega anche il misterioso surriscaldamento dell'acqua la sera prima sulla Stratos di Waldegaard). Per porvi rimedio Waldegaard ha cambiato personalmente la cinghia fermandosi alla prima assistenza per fare un rabbocco d'acqua, ma il motore è ormai ferito dal surriscaldamento e si deve andare al rallentatore pur di arrivare in fondo. A questo si aggiunga che lo svedese ha perduto altro tempo prezioso per il solito colpo alla scatola del cambio (contemporaneamente un analogo inconveniente si verificava sulla Stratos di Preston) che lo riduceva a poter disporre solamente della quarta velocità. Dopo aver tentato di continuare con quella sola marcia Waldegaard doveva fermarsi a far rimettere di nuovo tutto in efficienza perché c'erano sul percorso alcune ripide salite e la quarta non era sufficiente.

Munari dal canto suo è incappato anche in un... incidente stradale con una macchina del posto che lo ha speronato staccandogli il cofano posteriore che è andato perduto. Gliene è stato rimesso uno di ricambio solo a Nairobi (sul quale non c'erano le protezioni da Safari e in compenso c'era una targa di gara fasulla, fatta unendone altre due differenti (di servizio), solo per arrivare in fondo.

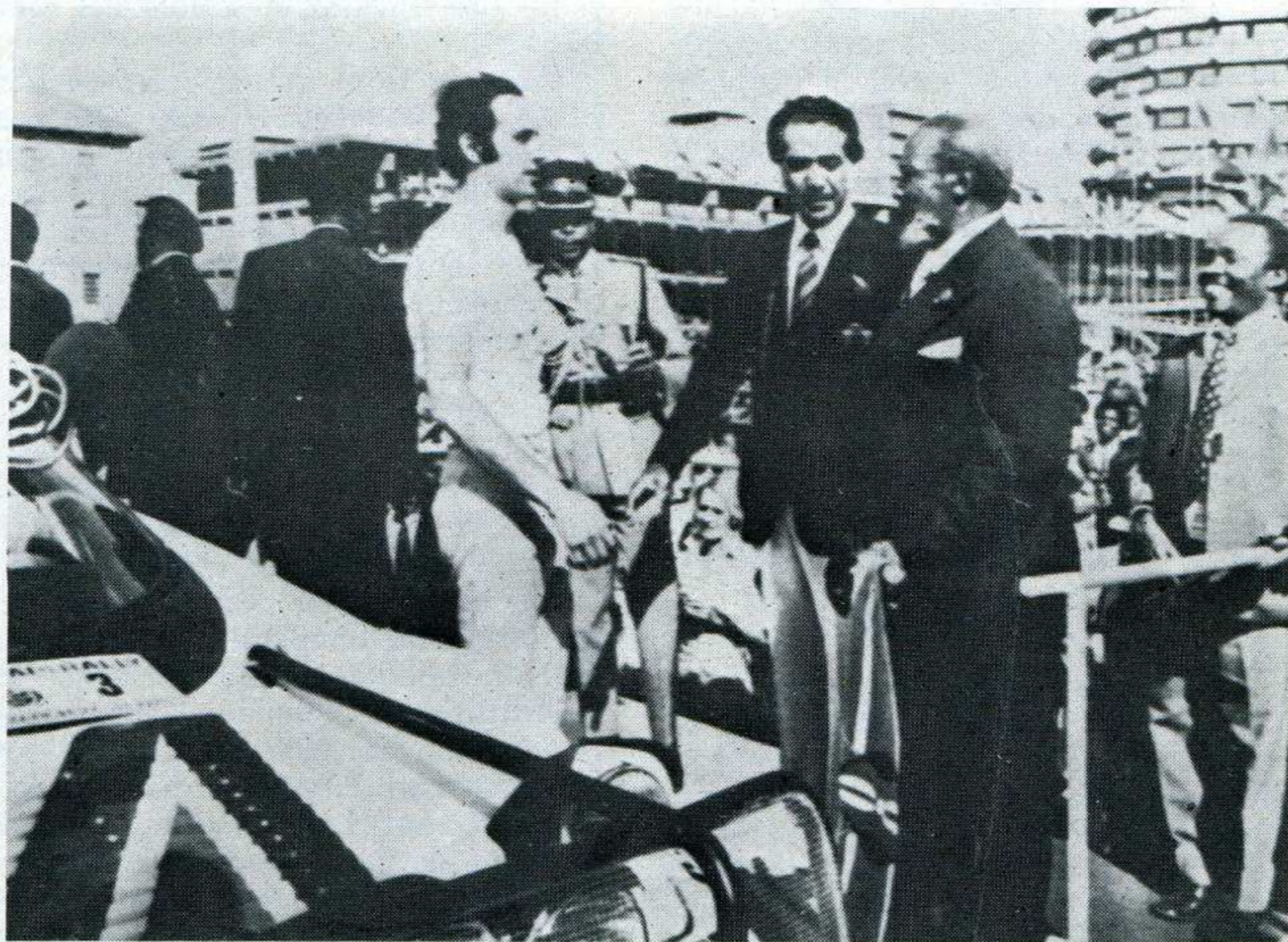
Intanto Andersson poteva controllare comodamente la corsa, limitandosi a mantenere un ragionevole vantaggio. Fra l'altro Munari sul finire ha avuto anche qualche problema con l'alimentazione e per precauzione gli è stata data in macchina una pompa della benzina di emergenza.

Il primo a giungere a Nairobi dei 14 classificati, fra l'entusiasmo generale (finanche superiore a quello suscitato dal vincitore, per la verità) è stato proprio Munari, seguito poi da Andersson. Quindi il lungo thrilling, in attesa dell'arrivo di Waldegaard, col rischio di perdere anche quel terzo posto di consolazione. Finalmente anche la Stratos dello svedese tagliava il traguardo e l'incubo finiva. Non arrivava invece il valoroso Piot, fermato poco prima del traguardo da un guasto alla frizione della sua ottima Renault 17.

Alla fine Fiorio, nel ricordare che un secondo e un terzo posto al Safari, sono sempre un'affermazione notevole, soprattutto se vengono dopo i successi in fila del Sanremo, della Corsica, del Giro d'Italia, del Canada, di Montecarlo e della Svezia, ricordava come la Lancia sia arrivata al Safari una volta quinta, l'anno passato terza e quest'anno seconda.

Auguri per il Safari '76.

g. m.



Prima del via al Safari, il presidente del Kenia, Jomo Kenyatta si intrattiene con i protagonisti della gara. Eccolo qui assieme al nostro Munari

NAIROBI - Alla vigilia della partenza del 23.º Safari, gli organizzatori, la radio e i quotidiani locali (Nation e Standard) erano stati premurosamente e frettolosamente avvertiti del cerimoniale della presidenza della repubblica che Jomo Kenyatta in persona, avrebbe, l'indomani compiuto una visita ufficiale al « Kenyatta Conference Centre » e nella circostanza avrebbe dato il via agli equipaggi del primo gruppo.

La notizia della non-inedita presenza del capo dello stato assumeva quest'anno una importanza particolare. Non deve essere stato semplice deciderla: la riserva è caduta soltanto dopo che lo stesso Jomo Kenyatta aveva considerato quanto mai opportuna la sua presenza nella piazza a lui intitolata.

Ma come mai tanta importanza per il Safari Rally, questa volta più che in passato? La situazione politica è definita nella capitale « normale », suscettibile tuttavia di variazioni fino a precipitare, aggiunge la gente. La posizione del primo presidente del Kenya è tuttora solida e conta sul pieno appoggio delle forze armate, ma da un momento all'altro potrebbero manifestarsi imprevedibilmente e pubblicamente i fieri propositi di questa o quella tribù-guida, finora soltanto covati.

L'atmosfera, piuttosto critica (e Kenyatta si preoccupa di smentirla con la sua più frequente onnipresenza), trae origine dall'assassino di Kariuki (come Autosprint riferì), un avversario di Kenyatta il cui motto era « la terra ai contadini, non ai latifondisti ».

Quella del Safari Rally era la seconda apparizione pubblica e ufficiale del presidente in Nairobi, dopo quell'episodio criminoso: qualche settimana fa Kenyatta si era recato nel quartiere più povero della città, sfilando tra centinaia di agenti « civetta » e sfidando la reazione del popo-

lo che però rimase indifferente. Come giovedì scorso. Alle 15,46 precise (come era indicato nel programma del cerimoniale) il presidente è giunto nel piazzale antistante il Kenyatta Conference Centre su una Mercedes 600 blu, con lo stemma di stato e la scritta « harambee » (libertà) al posto della targa. La limousine presidenziale era preceduta e seguita da dodici auto dei servizi di sicurezza. Ad attendere Jomo Kenyatta c'erano il vice-presidente e ministro degli interni Hoi, il ministro degli affari sociali Towett, il presidente dell'A.C. Kenya Njono, il sindaco di Nairobi Margaret Kenyatta (ovvero la figlia) e il presidente del comitato organizzatore del Safari Rally, Bhardwaj. Sua eccellenza, scortata da vicino e a vista da un nugolo di poliziotti in borghese, dopo aver comandato con la « coda di leone » (simbolo del potere e scacciamosche) l'inno nazionale, si è recato sulla pedana dove erano già pronti per il via Timo Makinen e Harry Liddon con la Peugeot 504 n. 1. Brevi e informali convenevoli per i primi nove equipaggi, compreso naturalmente quello formato da Munari e Drews; poi il presidente è tornato sotto il suo mini-palco, quindi, protetto da terra e dall'alto (sui tetti e alle finestre prospicienti il piazzale erano appostati decine di tiratori scelti), si accomiatava senza ricevere un solo applauso, sebbene fossero presenti almeno 20.000 suoi sudditi. Dire che c'era aria da attentato è il meno che si possa supporre. Però bisogna dare atto al presidente Kenyatta della grande considerazione in cui tiene il rally. Rischiare la propria vita, quasi per verificare il grado di popolarità attuale, mentre si accinge a far partire le vetture dei favoriti del Safari (che è uno dei vanti del paese) è un atto certamente di coraggio non comune.

Lino Ceccarelli

Pagata così la grande rimonta dell'arrabbiato Drago

Indigestione di gomme per SANDRO

● NAIROBI - Nuova dose di suspense nella prima tappa per Sandro Munari. Per accedere al parco chiuso di Mombasa occorre avere un « statino » che veniva consegnato alle verifiche. Solo che Sandro aveva dimenticato il prezioso foglietto in albergo e così quando è arrivato a Mombasa ha corso il rischio di non venir classificato. C'è voluta tutta la diplomazia di Cesare Fiorio per risolvere il problema. E' stato fatto uno statino provvisorio e poi al rientro a Nairobi sono stati presentati tutti e due, quello provvisorio e quello « ufficiale » (che Franca Fiorio aveva nel frattempo ritrovato nella camera di albergo di Sandro).

● Il dramma di Munari sono state prima di tutto le gomme. Durante il Safari ne ha messa fuori uso ben 8, contro una a testa di Waldegaard, Preston, Mehta, e Ulyate... Probabilmente anche le

splendide rimonte che ha fatto Sandro devono avere avuto un certo peso nella moria di pneumatici, per la massima parte squarciati nei fianchi. Gariboldi della Pirelli ritiene di poter dare un responso dopo l'esame di laboratorio entro un paio di settimane. Certo — hanno convenuto sia i tecnici Lancia che quelli Pirelli — che simili inconvenienti non si erano mai verificati durante le settimane di prove in vista del Safari...

● La notizia del trionfo Lancia al Rally di Sicilia, arrivata a Nairobi dalla redazione di AUTOSPRINT e poi rimbalzata sulle onde della radio fino agli aerei di Fiorio e Audetto (e da qui ai piloti, Munari in testa) ha avuto fra l'altro il merito di sollevare il morale a tutto il team. E poi, in sede di consuntivo durante una mini conferenza stampa, ha avuto anche il suo peso nella « collana delle vittorie » più volte giustamente citata.

Allucinante vigilia
senza un applauso

KENYATTA ha rischiato un attentato per i rallysti

● Grosso tifo per la squadra Lancia da parte dell'equipe dell'Alitalia presente al completo c'erano il dottor Gabotto, capo dell'ufficio stampa con la dinamica Anna Maria Stignani e il dottor Spicagila, che ha fatto tutto quello che era nelle sue possibilità per risolvere i mille problemi che si presentavano nel corso del rally. Ora, su richiesta del dottor Stame, quasi certamente le due Stratos andranno ad abbellire per qualche tempo le vetrine delle rappresentanze Alitalia del centro Africa.

● Disertando come confermato il Rally Tap, la Lancia andrà all'ACROPOLI (27-31 maggio) e allineerà due Stratos per WALDEGAARD e PINTO e una Beta Coupè per LAMPINEN. In quello stesso week end, MUNARI sarà con la Stratos al « 4 Regioni » in Italia.