

# Porco cane, ma perchè ci guardate brutto?

Munari aveva iniziato ad avere i suoi guai subito alla prima tappa, quando era uscito di strada nel superare Makinen. Ecco come si era ridotta la parte anteriore della Stratos del « Drago » di Cavarzere



NAIROBI - Quest'anno c'è troppa polvere, fa troppo caldo, non si sente che dire che pochi resisteranno fino alla fine. Si dice, al solito, che i locali son favoriti, ma noi sappiamo che questa volta sarà tutto molto più « controllato » che precedentemente. Si parla con curiosità di Ulyate che si è rifatto pezzo per pezzo la sua Beta-Muletto, di Joginder Singh che al solito è favoritissimo, si fanno scommesse molto alte su di lui, su altri locali, su Makinen, su Waldegaard, su Sandro Munari, su Therier. Addirittura al Kenyatta Center dove c'è la sala stampa e tutta la organizzazione, è esposto un cartellone con le poste delle scommesse.

carburatori per Sandro, alternatori, ruote di scorta, crick, benzina... c'è odore di caldo di gomme, di gente, tutti guardano verso l'ingresso. Esco fuori nell'aria della sera, posso ascoltare l'altoparlante che dice qualcosa in swahili che mi è impossibile decifrare. Sono sola per 5 lunghissimi minuti, poi un rumore familiare, due fari... sento il cuore in gola.

Ecco Waldegaard. E' oramai secondo dietro a Joginder (ora lo sappiamo con certezza) ha avuto ancora noie alla cinghia dell'alternatore. Nel garage, in discreto silenzio, i meccanici lavorano, attorno alla macchina.

Il Mount Kenya Safari Club, è uno dei posti più famosi dell'Africa per i relax, la pace, la quiete. Questa notte si è improvvisamente trasformato... luci, rumori, gente, negretti curiosi attorno a un fuoco, un bufalo addomesticato che guarda stranito uno spettacolo mai visto. Il luogo è trasformato in un « parco chiuso » invaso da curiosi. Noi aspettiamo impazienti l'arrivo di Sandro e Waldegaard che dovrebbero rispettivamente essere primo e terzo.

Li avevamo visti due ore prima, tutto era perfetto. Munari animato da una favolosa rimonta che lo portava a incalzare Andersson da vicinissimo; gli avevamo dato da bere mentre i meccanici ritoccavano delle piccole cose (si erano fermati rispettivamente un minuto Sandro e due Bjorn) poi ce ne eravamo andati via tutti, mentre veniva buio, verso il Mount Kenya, senza preoccupazioni.

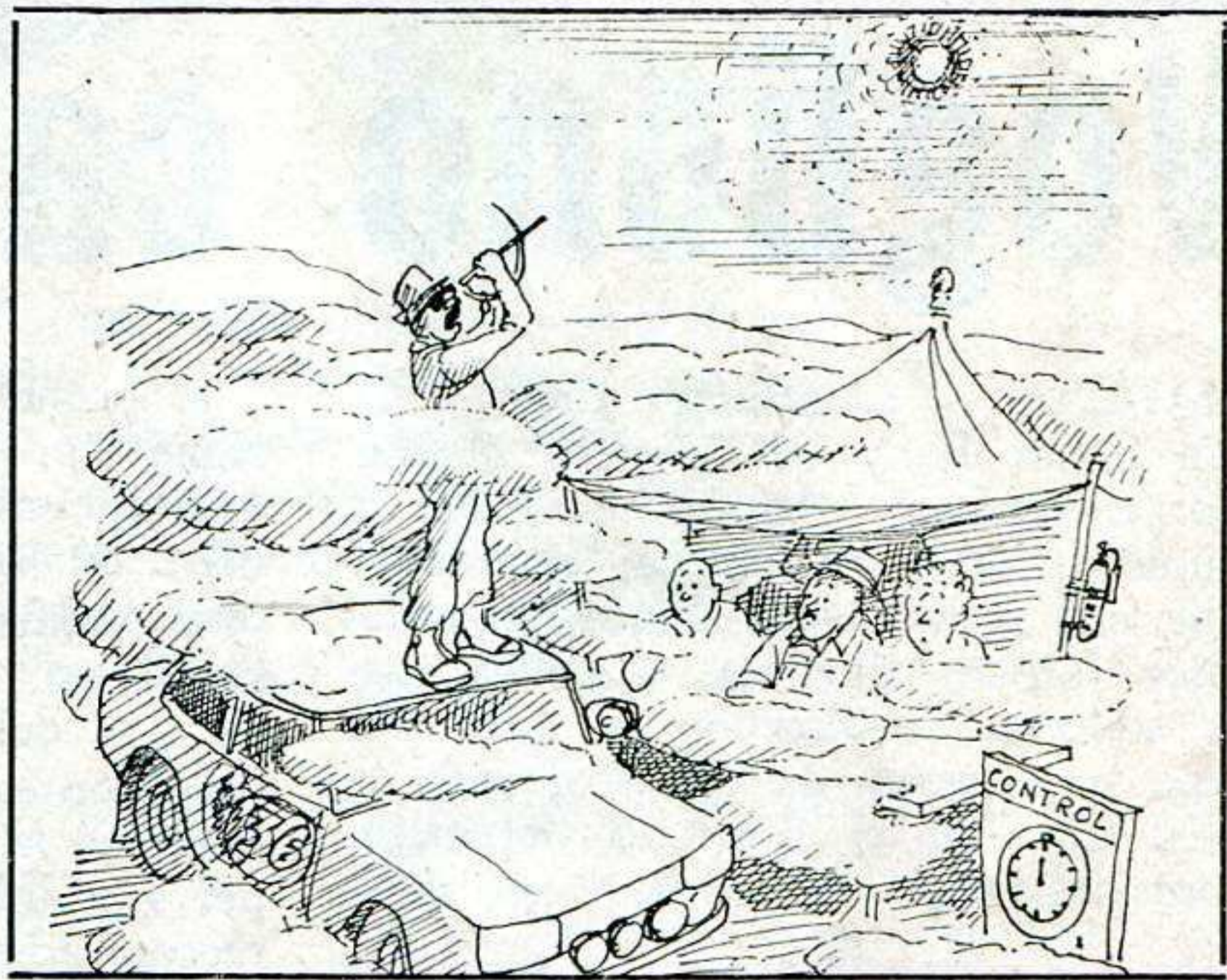
Le prime notizie del mattino sono buone: Andersson è sempre in testa ma per soli tredici minuti. Sandro ha rincuorato molto, ed ora è terzo. C'è ancora un filo di speranza di vincere questo dannato Safari da batticuore, all'insegna della sfortuna, della fatica, e della polvere... Questa debole speranza si spegne due ore prima dell'arrivo quando Audetto viene ad informarci che Waldegaard si è dovuto cambiare da solo la cinghia della pompa dell'acqua e ha perso circa mezz'ora. Adesso non ci resta che aspettare. Aspettare di andar tutti all'arrivo in mezzo a quella folla ad applaudire Ove Andersson e la sua Peugeot, che pur avendo fatto una corsa regolarissima e giusta, diciamo la verità, ha vinto un poco sulle nostre disgrazie.

Un'ora dopo ero in camera con Flavia Munari e sentivamo arrivare la prima macchina: « Sbrigati — le dico — usciamo, ci deve essere Sandro ». Corriamo nel buio verso la « nostra » macchina... ma non è Sandro è Ove Andersson... un attimo di delusione. « Arriverà — le dico — vedrai adesso arriva, si sarà fermato un po' di più all'assistenza ». Aspettiamo per una eterna mezz'ora mentre molte speranze si spengono a poco a po-

co, poi John Davenport della Peugeot ci informa che Sandro ha bucato tre gomme dall'ultima assistenza dove li avevamo visti, e che sta arrivando con parecchio ritardo.

« Non è possibile — quasi grida sua moglie — non è possibile! Ha bucato nove gomme in questa maledetta gara dopo tanti giorni di sforzi e fatica ». Poi si fa silenzio intorno e quando Munari arriva non ha quasi la forza di parlare dalla rabbia e dalla stanchezza. Passa quasi un'ora e si ripete la stessa scena con Waldegaard, lo aspettiamo ancora in testa, almeno lui... ci rimettiamo a fare i calcoli: ormai anche se arriva è dietro.

Ecco finalmente la Stratos: diciotto minuti dietro a Ove. E' finita o quasi. Quando arrivano Parkes, Cesare e Daniele mi sembra di vedere arrivare dei fantasmi.



Il cielo che prima era pieno di stelle si è intanto coperto di nuvole nere.

La prima macchina è quella di Munari che è primo sulla strada sotto un sole caldissimo. Si chiude attorno a lui una folla di curiosi, di supporters, di ufficiali, di poliziotti, di fotografi, di giornalisti. Sandro scende dalla macchina e siede con Lofty Drews sulla Stratos. Tutti gridano « Bravo bravo » e lo applaudono. Guardo in silenzio la scena nascosta dietro un grosso paio di occhiali: so che questo secondo posto recuperato all'ultimo momento non lo soddisfa affatto. E mentre arriva sorridente il vincitore, poco dopo di lui, apprendiamo che Waldegaard ha avuto ancora noie al cambio che ha sistemato in emergenza perdendo ancora del tempo. Riuscirà Bjorn ha conservare almeno il terzo posto? E mente mi chiedo questo stringo forte la mano a Ove e gli dico bravo!

Indovinate chi della Lancia ha detto, subito dopo l'arrivo di Waldegaard: « Ma, porco cane, siamo arrivati secondi e terzi al Safari e siete qui che ci guardate di brutto...! »

Franca Fiorio



Da noi alla Lancia, si spera: le macchine son ben preparate, l'assistenza è curata nei minimi dettagli, i piloti sono in forma. Ma non siamo troppo ottimisti, questa è una gara « tranello » che si vince anche con tanta fortuna...

Le 8,30. Dentro al garage non si resiste più. Tutti sono nervosi, fa caldo e le faccie sono impazienti. I meccanici sono distrutti per il caldo e la fatica, i due equipaggi degli aerei con Fiorio e Audetto sfatti, dopo 15 e più ore di volo seguendo le macchine in corsa, parlando con i piloti, atterrando nei posti più impensati e decollando al limite delle possibilità..., eppure abbiamo una macchina in testa (o quasi) mi dico, quattro nei primi posti e hanno tutti un'aria così scura... Forse solo la stanchezza può averli ridotti in questo stato.

Parlo con qualcuno. Audetto: « Questa maledetta polvere fra alternatori e acceleratore rischia di farci dei grossi danni e poi un'altro anno bisogna fare tutto diverso... le assistenze solo alla capienza del limite della benzina come fa Joginder che non si ferma mai ».

Cesare Fiorio: « Basta con questa gara, è massacrante per tutti, si spendono un sacco di soldi e può finire tutto in un attimo per una sciocchezza ».

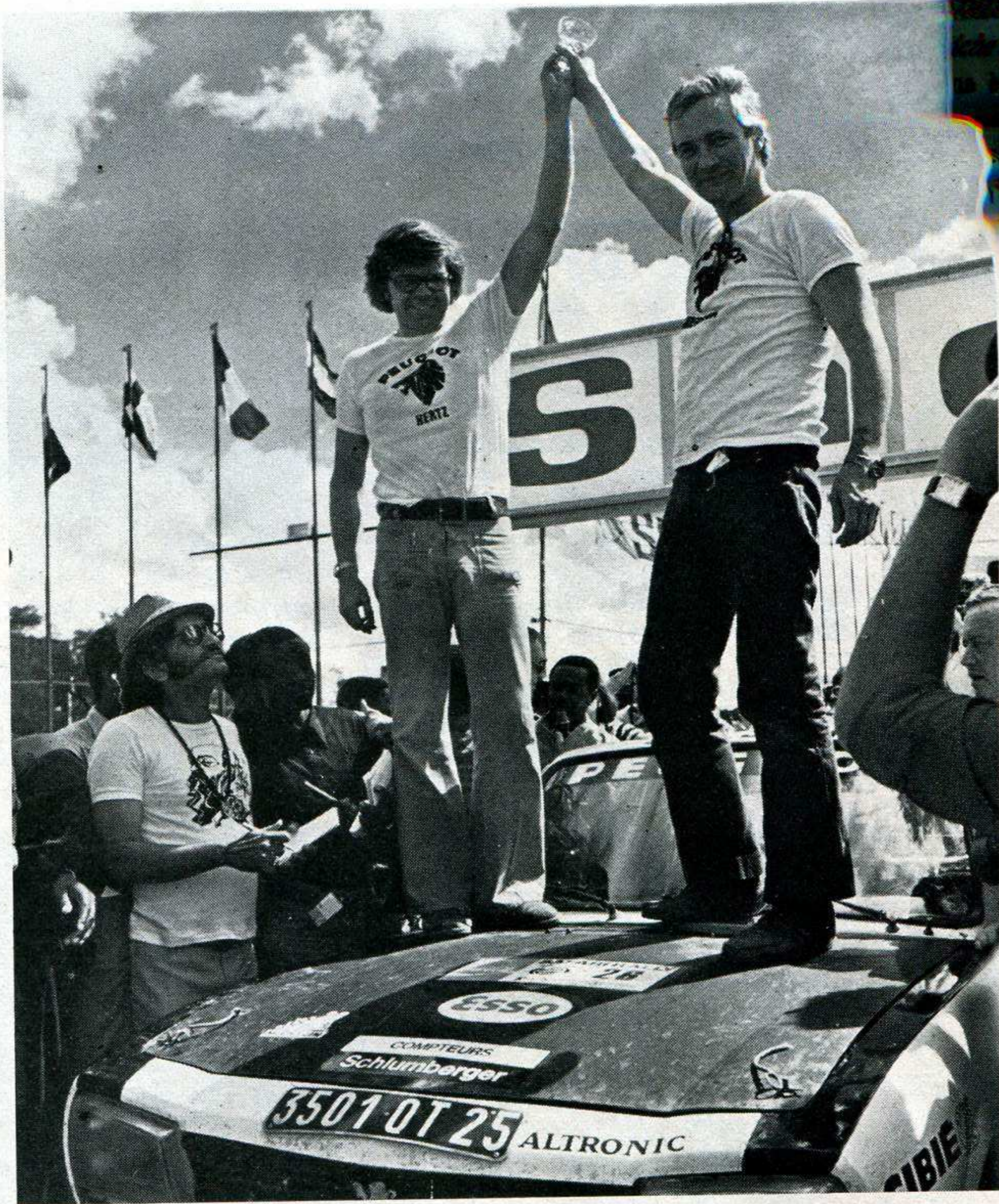
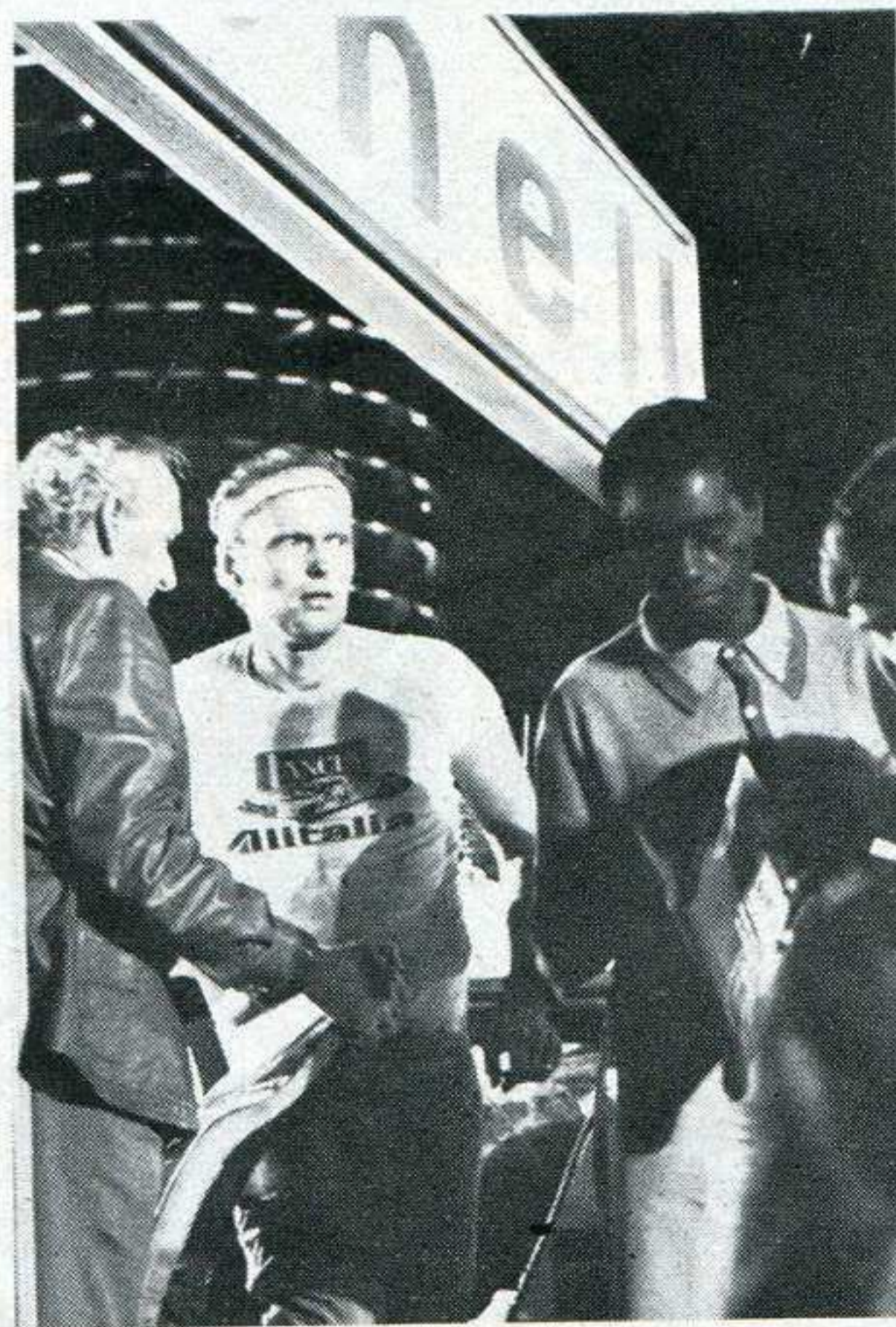
Uno dei meccanici: « Mi riconosce ancora? Sono Luigino ». E' Podda, coperto di polvere rossa con l'aria assente, gli occhi segnati, « Non so come faccio a stare ancora in piedi ».

Dò uno sguardo attorno. Tutto è pronto,



## Si è spaccata in due per il '76 l'organizzazione

A sinistra, l'avveniristico torrione del Keniatta Center a Nairobi, sede di partenza e logistica del Safari. Sotto, l'espressione di Waldegaard contrasta con quelle dei due vincitori, Andersson-Hertz (su Peugeot)



# Vogliono cambiare il SAFARI - killer

NAIROBI - L'edizione numero 23 del Safari Rally ha spaccato in due l'organizzazione. Adesso c'è chi la vuole cotta e chi cruda, nel senso che una parte dei comandanti preferisce tornare all'antico e l'altra parte sollecita l'evoluzione in atto. Ma cosa è successo da far scoppiare la crisi in seno al comitato organizzatore del rally? Procediamo per ordine.

I giornali hanno definito l'ultimo Safari « killer », non certo perché il più selettivo tra quelli disputati, quanto il più avaro di piazzamenti per i piloti locali. Per la seconda volta dal 1953 si è ripetuta la supremazia « europea », che è stata piuttosto massiccia se è vero (come lo è stato) che ben quattro equipaggi non-kenyani, e nemmeno non-africani, hanno occupato i primi quattro posti della classifica finale (fa eccezione il solo Lofty Drews, il secondo di Munari ora residente in sudafrica).

La pesante sconfitta dei locali viene ora strumentalizzata da una Francia dell'organizzazione che intende ristabilire lo « statu quo » in vigore almeno fino al 1974. Lo stesso mr. Bhardhwaj mentre da un lato si dice soddisfatto per il « fantastico successo », dall'altro critica certi mutamenti sostanziali nella struttura del rally dovuti all'intraprendenza di un giovane e abile europeo, ingaggiato « pro tempore » dall'organizzazione del safari come manager, o executive officer che sia. Adesso mr. Bhardhwaj pare abbia motivi sufficienti (secondo lui) per rammaricarsi dell'acquisto, perché — dicono nell'ambiente — la mano destra non sa cosa fa la sinistra.

Il primo a dolersi di questa situazione è proprio lui, Gunnar Haggbom, quarantenne svedese, ex navigatore di piloti di rango (anche italiani) fino ad essere compagno inseparabile di Harry Kallstrom, ex « ufficiale » lancia ed ex d.s. della Fiat-Rally in occasione del Montecarlo '73. La sua preparazione e la sua cultura hanno finito per convincere — senza necessità di raccomandazioni — il vertice organizzativo del Safari che era alla ricerca dell'uomo capace di rilanciare il prestigio e la popolarità della manifestazione tutta keniana. E Haggbom deve essere riuscito perfettamente nell'impresa stando alle dichiarazioni unanime di tutti i piloti comunque partecipanti al Safari '75.

Sono insieme concordi nel definire positivo il « nuovo corso » che auspicano suscettibile di altre novità. Alla fine, vedrete, anche il carattere duro e ostinato di mr. Bhardhwaj finirà per cedere. Ma quale è la chiave del successo, signor Haggbom?

« Abbiamo fatto un lavoro d'equipe per rendere più snello e più chiaro il regolamento, tanto per cominciare — così dice Haggbom —. Abbiamo voluto evitare il rischio di interpretazioni equivocate. Adesso è tutto scritto. Il problema del cronometraggio che in passato aveva suscitato tante perplessità è stato quasi risolto e nel '76 lo sarà definitivamente. I C.O. dell'ultimo safari hanno fatto registrare in qualche caso scarti dell'ordine di —45 secondi sul tempo teorico di passaggio, contro le decine di minuti delle edizioni precedenti. Per il prossimo anno contiamo di beneficiare del-

l'aiuto di uno sponsor (l'Alitalia? perché no) per il trasporto qui in Kenya della tonnellata e mezza di attrezzature elettriche per la rilevazione a timbro dei tempi che la Longines usa ormai in quasi tutti i rallies più importanti ».

A proposito di cronometraggio, Gunnar Haggbom ricorda di aver perduto per un errore di lettura un Rally del Sestriere (in coppia con Kallstrom) per la differenza di soli sette secondi, dopo che era stato addebitato un minuto in meno alla Pat Moss, alla fine vincitrice.

« Una volta il safari — ripete Haggbom — era considerato un viaggio duro e lungo, un trasferimento il cui itinerario si ricavava dalla carta stradale dell'East Kenya. Poi, con il tempo, si è andati correggendo il sistema introducendo il principio dei sopralluoghi e delle ricognizioni. Per il rally di quest'anno ho percorso tanta strada pari a più di mezzo giro del mondo: 25.000 km. Soltanto così abbiamo potuto mettere insieme un itinerario diverso e migliore con soluzioni di ricambio che cause di forza maggiore potrebbero richiedere.

A parte la direttissima Nairobi-Mombasa e ritorno, che è insostituibile perché una variante potrebbe costituire una trappola, abbiamo limitato a soli quattro chilometri il maggiore allungo, da Naro a Ngorengore. Per la prossima edizione poi ritengo, anzi riteniamo possibile tracciare un percorso perpendicolare alle vallate di Aberdare, molto più duro e accidentato, sinuoso e impegnativo ».

Tra le novità del '76 ferma restando la lunghezza del rally, di circa 6 mila chilometri, e ferma restando la percentuale di sterrato, novanta per cento, delle piste rosse, cioè fatte di polvere e di fango.

« Il traffico non è più come venti, o dieci anni fa qui in Kenya — dice ancora Haggbom —. Oggi fare i tiratissimi C.O. su strade aperte alla circolazione significa far correre inutili rischi non tanto ai piloti quanto agli automobilisti di tutti i giorni. E' possibile, e siamo in tanti ad auspiciarlo, perciò introdurre le prove speciali, mica tante ma in numero sufficiente a far classifica, chiudendo al traffico almeno una decina di C.O.

Che sono autentiche « prove speciali ». Soltanto un 10% di esse consente il rispetto del tempo. Se questo anno è stato pagato di più, e più frequentemente, ciò è dovuto soltanto alla mia inesperienza: ho calcolato le medie sulla base della velocità di una Datsun 160 SSS che non supera i 140 orari. Ritenevo di essere nel giusto aumentando i limiti del 30% ma ciò è stato sufficiente... ».

Sull'immediato futuro, Haggbom non se la sente di mettere ipoteche. Lui va avanti secondo quei programmi che in linea di massima erano stati approvati da mr. Hardhwaj e C., sin dai tempi dei primi contatti per la consulenza.

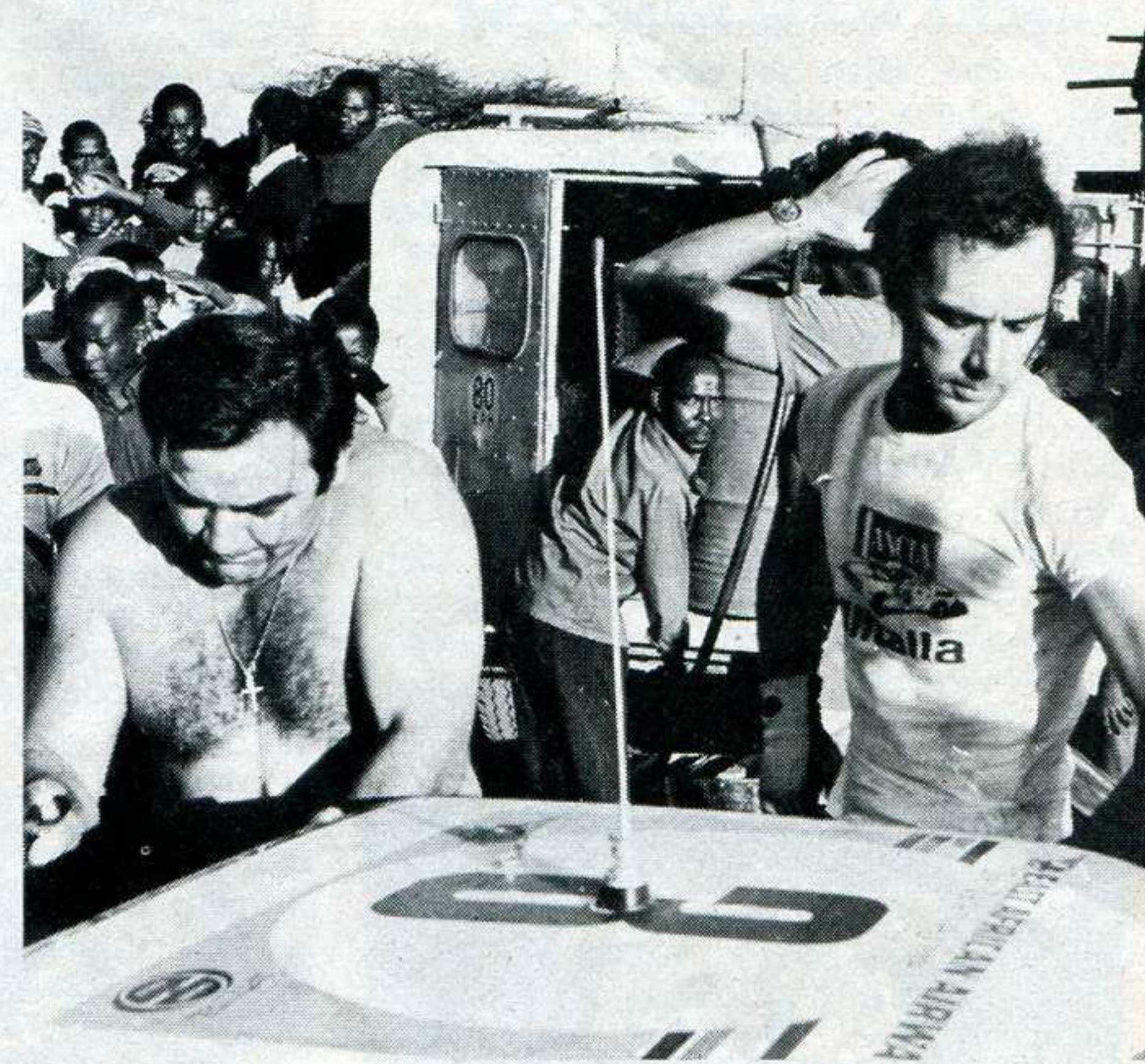
« Se loro mi dovessero mettere il bastone fra le ruote, significa che il franteso si è trasformato in vera e propria incompatibilità di carattere. Ma non credo... ».



NAIROBI - Mercoledì lo staff Lancia ha cenato, per riporsi dalle fatiche del Safari, alla « pagòda », il ristorante cinese di Nairobi; a fine cena è arrivata sul tavolo di Fiorio, Munari e soci una bottiglia di Champagne francese che nessuno aveva ordinato. Poco dopo, piegato in due, è arrivato un biglietto, che è stato « palleggiato » a lungo (si credeva trattarsi del conto) fra le mani di Munari, Audetto, Fiorio. Alla fine, quando è stato aperto, si è scoperto che era un messaggio augurale, che accompagnava il Moët et Chandon, inviato da un tavolo vicino, occupato da un ricco appassionato indiano. Così si è fatta subito amicizia ed è venuta fuori una sfida a chi mandasse giù più champagne. Alla fine, tra la... euforia generale, quando erano state stappate molte bottiglie, il generoso personaggio ha ricordato di aver incontrato Munari che procedeva verso il Mount Kenya quando aveva avuto le tre forature che avevano compromesso il suo risultato finale, e di averlo anche chiamato per un eventuale soccorso; ma Sandro non si era nemmeno accorto di lui, intento com'era a declamare strane parole, rivelatisi poi coloriti « moccoli » in stretto dialetto veneto.

L'ha saputo a NAIROBI, brindando champagne per dimenticare....

## Tirando moccoli Sandro non vide un soccorritore...



La Peugeot 504 vincitrice del Safari Rally, in pratica la vettura che ha avuto meno noie lungo tutto l'arco dell' massacrante competizione. Qui sopra, Munari ad un'assistenza. Il « Drago » ha anche sofferto il clima, l'acqua ed i cibi africani

### C'era anche Vincenzo LANCIA

Ad aiutare l'assistenza Lancia c'era anche VINCENZO LANCIA (con una Land Rover nipote diretto del fondatore della Lancia. Vincenzo Lancia vive fra KENYA e SUD AMERICA dove è proprietario di numerose fattorie.

Il tifo per Jodinger Singh ha raggiunto, soprattutto dopo il successo al Safari dello scorso anno, punte notevolissime. Intanto proprio in questi giorni è uscito in Kenya un libro con la sua storia, « The flying Singh », sono centinaia di fotografie dell'idolo locale sin da bambino, e poi le foto della madre e perfino del nonno di Jo...

Scorrendo le pagine dopo aver visto l'indiano volante bimbo di pochi anni alla guida di una vettura berlina di quarant'anni addietro, scopriamo che più avanti ha guidato spesso vetture Fiat, arrivando quarto al Safari del '63 con una berlina 2300 e partecipando con una 125 S al Rally d'Etiopia del '71 oltre che aver pilotato Porsche, Ford, e Volvo anche sul ghiaccio del Rally di Svezia.

La fiducia degli appassionati locali in Jodinger era tale che quando ai bookmakers è arrivata la notizia che il pilota indiano si era ritirato a metà della seconda tappa e quindi il suo nome veniva cancellato dal grande tabellone, la gente continuava a voler scommettere sul suo nome come quello di colui che in ogni caso avrebbe vinto il Safari.

### FIORIO « OM » ad honorem

Dopo i tremendi « sballottamenti » della prima tappa due componenti l'equipaggio dell'aereo di Fiorio sono stati costretti a dichia-

rare forfait col fisico (e in parte anche... lo spirito). Erano il professor Pretolani, « dietologo » ufficiale del team Lancia-Alitalia, e Franco Calega, uno dei due radioamatori palermitani che assicurano i collegamenti Lancia durante i rallies. Senza più il tecnico-radio Cesario Fiorio, che ha ormai accumulato una notevole esperienza, si è dovuto improvvisare radioamatore, alle prese con due differenti apparecchi e microfoni da commutare saltuariamente con la sola antenna infissa nella pancia dell'aereo. L'esame è stato superato brillantemente (fra l'altro Fiorio ha anche riparato un guasto improvviso, un filo staccato, che aveva interrotto i collegamenti) e il super-DS Lancia è stato insignito del titolo di « OM ad honorem »!

Nei primi chilometri del Safari la Beta di Ulyate continuava a « rattare » sinistramente dando l'impressione che qualcosa non andasse al motore. Solo quando è stato disinserito il limitatore di giri tutto ha ripreso a funzionare a meraviglia.

### L'aereo LANCIA per il d.s. rivale

Il direttore sportivo della squadra Alpine, Cheinisse, ha avuto un brutto incidente stradale durante il periodo delle assistenze, mentre era insieme alla moglie alla guida di una Renault di servizio. Subito dopo l'urto, e con la signora ancora in macchina, sanguinante, Cheinisse ha avuto la fortuna di incontrare Audetto il quale era appena atterrato per un rifornimento: il D.S. Lancia ha messo subito a loro disposizione l'aereo della Lancia per portare all'ospedale di Nairobi i due feriti le cui condizioni per fortuna sono apparse poi assai meno gravi del previsto.

In uno dei primi controlli del Safari Preston è rimasto parecchio attardato per aver di-

menticato la tabella di marcia a un controllo orario! Si è fermato aspettando che il bravo Silvio Maiga, marciando in senso inverso, gliela andasse a prendere per portarla indietro.

### L'errore di « taglio »

Gunnar Haggbom, che del Safari '75 è stata la mente organizzativa principale, era stato assai ottimista circa il tempo di percorrenza del tratto Sultan Hamud-Kalii, col risultato che Waldegaard, il più veloce in quella sezione, ha riportato un ritardo di addirittura 24'. Gli altri — ovviamente — assai di più. Sempre Waldegaard, all'arrivo di Mombasa, veniva dato in un primo tempo ufficialmente secondo dietro a Jodinger con un ritardo di otto minuti. Era esattamente il contrario. Solo che a un controllo precedente, un cronometrista aveva segnato un « 7 » senza il taglietto orizzontale (all'inglese) e quindi era stato preso per « 1 » dagli addetti al calcolo delle penalità.

La polizia kenyota ha arrestato tre « spettatori » che avevano colpito le macchine dei concorrenti con pesanti pietre, lanciate per esprimere il proprio disappunto contro il safari.

I-problemi di puleggia, cinghia e alternatore che hanno afflitto le Stratos sono stati anche esaltati dall'adozione di nuovi alternatori Bosch al posto dei già collaudati Motorola (che comunque continuavano ad equipaggiare la macchina di Preston) che avevano richiesto l'adozione di pulegge di diverse dimensioni e quindi di cinghie differenti.

« Gag » alla Ridolini ad una delle ultime assistenze di Munari. Avendo problemi di alimentazione, in seguito all'incidente con l'auto dello spettatore che aveva compreso alcuni tu-

bi della benzina, i meccanici avevano avuto disposizione di mettergli in macchina una pompa della benzina di riserva. Nella confusione la pompa, piuttosto ricca di « sporgenze » e tubicini, era stata posata sul sedile di Lofty Drews che risalito a bordo vi si sedeva sopra pesantemente. Sentendo il « corpo estraneo » lì dove non batte il sole, Lofty cercava di alzarsi di scatto dal sedile, aggrappandosi al tettuccio. Solo che in quel momento veniva chiuso con energia lo sportello destro (fortunatamente di plastica) che gli « ghigliottinava » le dita. Fra i moccoli e le risate (per completare il quadro mancavano solo le « torte in faccia »). Munari ripartiva verso Nairobi e Lofty tagliava il traguardo con le dita della mano destra vistosamente incrostate.

### Il valzer di PARKES

L'Alitalia ha offerto una cena al Casinò di Nairobi, lunedì sera, a conclusione del Safari. Le cose più divertenti (a parte l'espressione imperturbabile di Thorszelius e Waldegaard: appena un sorriso accennato quando sulla scena è stato rappresentato uno sferzato can-can) sono stati i meccanici della Lancia, intenti a ballare satiricamente tra di loro e il lunghissimo Mike Parkes, cavallerescamente avvinto per un valzer con la simpatica sorella di Mehta, che però aveva una statura di quasi la metà rispetto a quella del bravo ingegnere inglese. Una coppia non molto ben assortita!

Una nota casa di accessori sembra fosse solita mandare ai propri uomini in Kenya un telex mattutino dall'Italia nel quale si segnalavano i « buoni » e i « cattivi », cioè i giornalisti che l'avevano citata nei loro articoli e quelli che se ne erano ... dimenticati.

Giulio Mangano



Cosa avevano di diverso le vetture

# Dalla COLT alle gomme «gialle»

**SPECIALE AUTOSPRINT**

**NAIROBI** - Le vetture allineate al via quest'anno, salvo le eccezioni costituite dalle Stratos e dalle Beta coupe della Lancia, erano praticamente tutte già note per aver comunque già preso parte alle altre edizioni del Safari.

La vettura-fenomeno della corsa africana, la sempre sorprendente Mitsubishi Lancer Colt (che proprio nei giorni del Safari veniva ampiamente pubblicizzata dalla TV kenyota con una serie di avvenimenti « caroselli »), era stata ulteriormente potenziata nel motore ancora 1600 a quattro valvole, e forse in questa eccessiva complicazione della distribuzione potrebbe ricercarsi la causa che ha prima

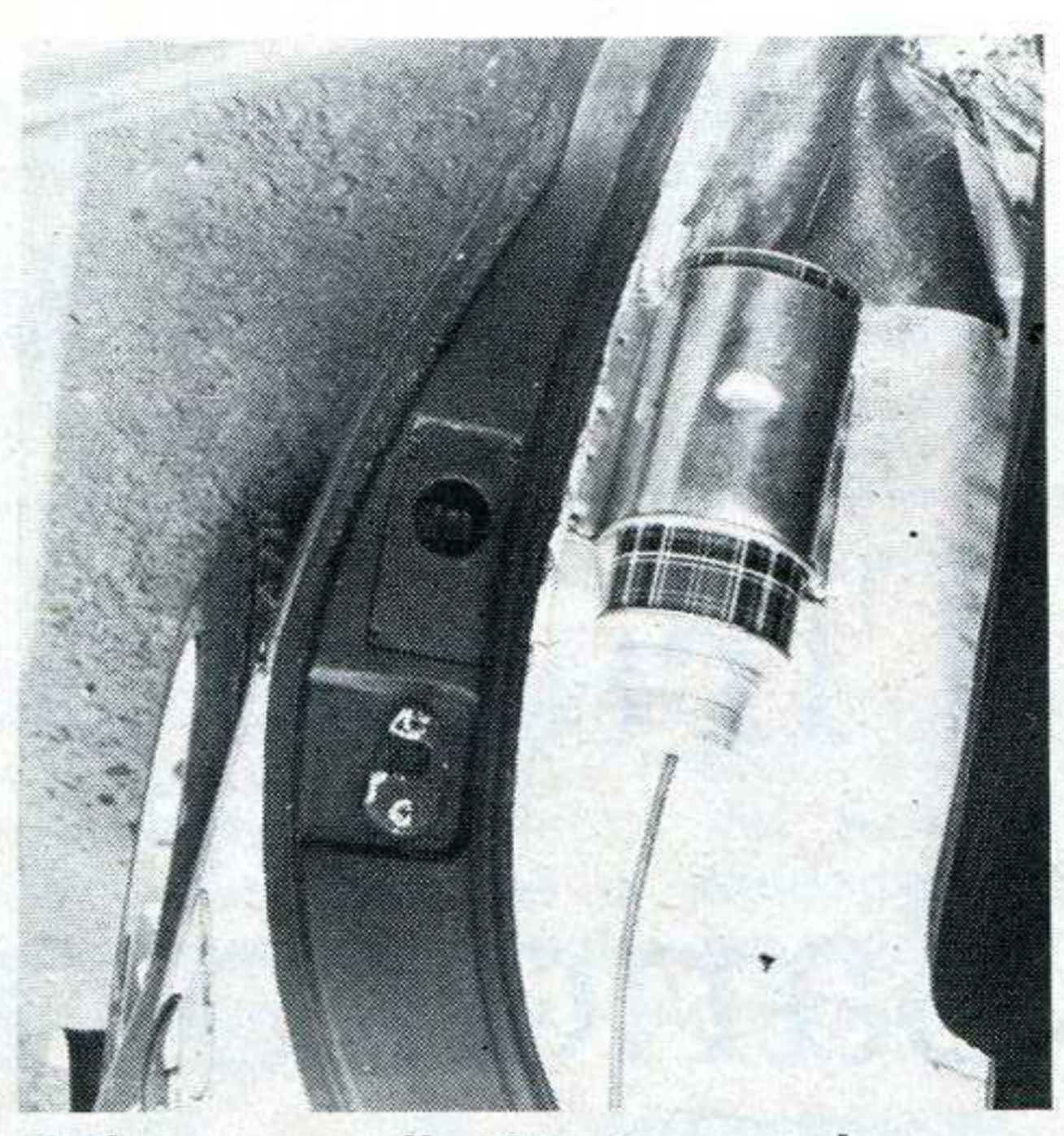


I piccoli corni portafortuna identificano la Mitsubishi Colt di Singh

rallentato e poi messo fuori causa « l'indiano volante » che ha marciato a lungo a tre cilindri con un pistone bucato e una valvola ko prima di tentare una vana e disperata assistenza di quasi cinque ore. Il suo forfait arrivava a 1500 chilometri dall'inizio della seconda tappa, nel tratto compreso tra Kitale e Iten. Le quattro ore e 47 minuti perse in una vana riparazione dopo 4000 chilometri dal via, quando aveva ancora 17 minuti di vantaggio su Waldegaard, e quando bisognava tenere una media di... appena 85 kmh, dimostrano come forse il motore della sua scatenatissima « Colt » fosse stato troppo esasperato.

Comunque è certo che, avendolo visto passare nei tratti più impegnativi, sotto il profilo motore la sua apparisse come la più interessante fra le vetture del Safari. Alla guida di Joginder infatti la « Colt » (Solamente 860 kg e 150 cv) sembrava in grado di riprendere assai bene sin dai regimi più bassi e, soprattutto, alle più elevate, il propulsore « suonava » come una sirena, tanto da sembrare quasi quasi un motore a due tempi.

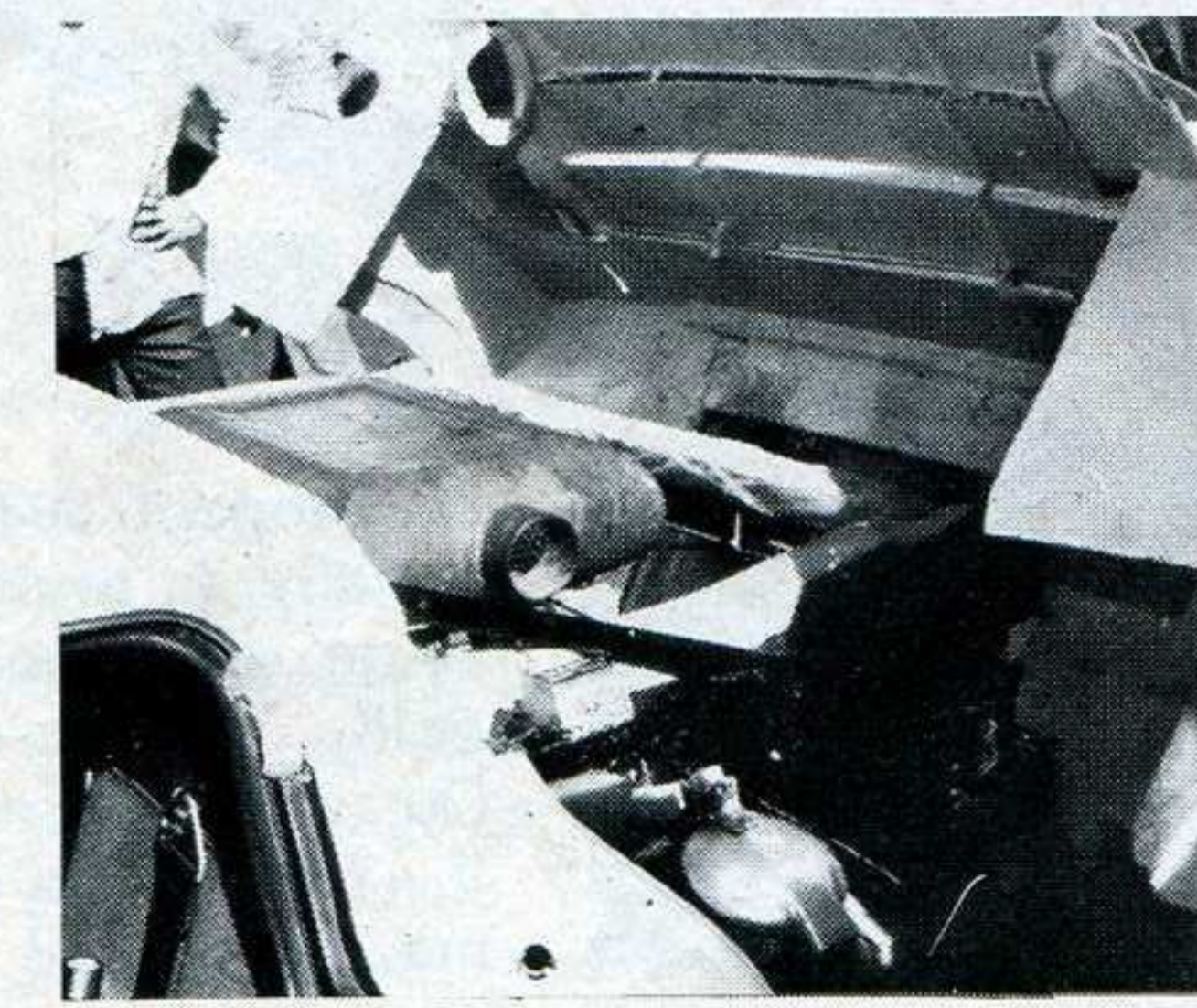
L'altra novità interessante della Mitsubishi di Singh (come del resto tutte quelle « ufficiali » presenti al Safari) era l'adozione di pneumatici Yokohama invece dei Dunlop utilizzati lo scorso anno. La Yokohama è una giovane fabbrica giapponese che sta venendo fuori molto bene tanto sul piano tecnico che su quello commerciale. Il suo cavallo di battaglia comunque restano le gomme di grandi



Il thermos nelle Stratos: anche questo fa parte della preparazione

dimensioni per camions, trattori, macchine da cantiere e coperture giganti in genere.

Alla Peugeot avevano preferito andare sul sicuro, limitandosi a perfezionare in alcuni dettagli le « 504 » già viste lo scorso anno. Potendo fruire di una efficientissima assistenza della Michelin per quel che riguarda le gomme, i tecnici francesi avevano soprattutto curato il comfort e l'affidabilità delle loro vetture. Se per quel che riguarda la prima voce si può dire che l'obiettivo è stato raggiunto (Makinen fra l'altro aveva richiesto l'installazione di un condizionatore di aria per affrontare il più riposato possibile la terza tappa) l'affidabilità non è stata sperimentata a fondo sulla macchina di Mikola per il capotamento nella prima tappa, mentre non sembra un buon sintomo la biella pellegrina che ha messo ko il mo-



Uno dei grossissimi filtri dell'aria utilizzati sulle tre Stratos

tore di Makinen. Certo comunque che finché è stata in gara la berlina del finnico è apparsa una delle più temibili insidie per tutti gli avversari... l'unico inconveniente di rilievo che è costato quasi mezz'ora alla regolarissima Peugeot di Anderson è stato provocato da un guasto al comando idraulico della frizione.

L'Alpine Renault, dopo il brutto incidente occorso a Nicolas qualche settimana addietro, schierava le due berline A 110 affidandone una a Jean-Luc Therier, come previsto, e la seconda — quella che doveva essere per lo sfortunato Nicolas — a Robert Collinge che prendeva il via insieme a Robert Combes. Inoltre la Renault ha al via le due R 17 dei locali Jack Simonian e Peter Hunt e di Jean-Françoise Piot e Jean De Alexandris. Al via, anche se in forma privata, un'altra Alpine, J.C. Bertrand in coppia con Bob Neyret: saranno rallentati dalla forcella della frizione fuori uso.

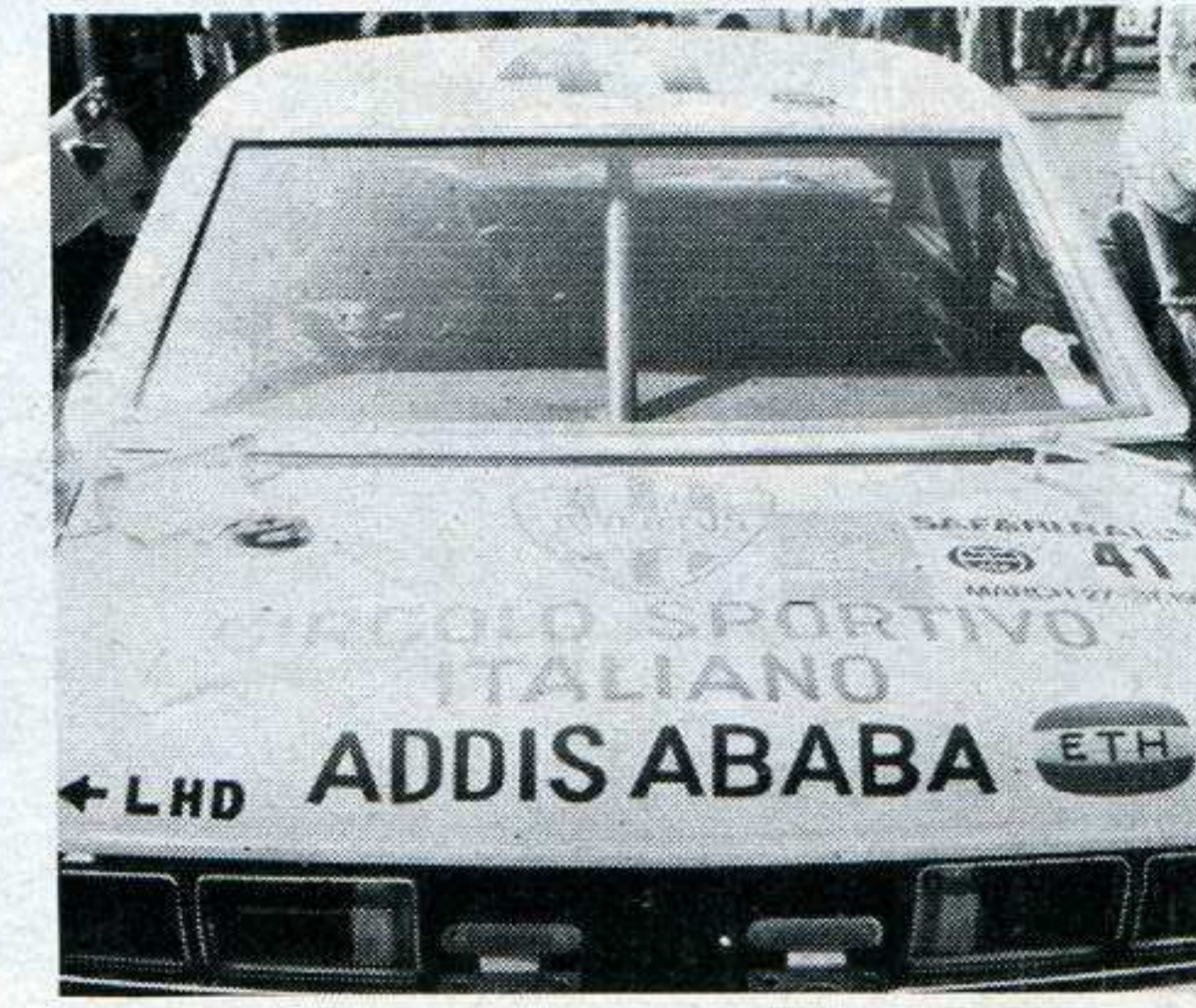
L'Alpine di Therier (170 cv per soli 685 kg) che era stata tra le protagoniste delle prime battute, era costretta a ritirarsi con la pressione dell'olio a zero e il motore « cotto » dopo aver camminato a lungo col radiatore intasato di polvere e la temperatura dell'acqua alle stelle. Meglio sono andate le R 17 (170 cv a 7200 giri, 1040 kg e cambio a cinque marce) grazie soprattutto al risultato di Piot, rimasto bene in gara fin quasi alla fine nonostante problemi alla scatola guida. Quella del locale Simonian invece non aveva neppure preso il via per la seconda tappa



L'interno della Lancia Beta ufficiale del bravissimo Shekhar Mehta

essendo finita fuori tempo massimo per noie alla trasmissione. Da segnalare che le Renault, le quali come Peugeot e Lancia erano collegate via radio con le assistenze e gli aerei in volo, avevano le antenne più lunghe delle altre (5/8 d'onda) con una migliore resa nei collegamenti, ma con maggiori sollecitazioni nelle strutture del tettuccio.

Le due vetture completamente nuove per il Safari erano la Stratos — due valvole e due carburatori — e la Beta. Con un peso uguale per tutte e due di una tonnellata tonda tonda e una potenza rispettivamente di 240 e 190 cv (che in pratica diventavano 215 e 177 « soffocate » come erano dall'alimentazione dei superfiltri dell'aria, necessari per bloccare il gran polverone). Ovviamente le macchine torinesi avevano ricevuto il solito « allesti-



L'equipaggio di questa Toyota è italiano: sono Daniele Izzo e Biesuz

mento Safari » fatto di protezioni in tubi e reti metalliche (anzi Waldegaard, previdente al massimo, tanto da portarsi una seconda ruota di scorta esterna sul cofano posteriore e una gran messe di parti di ricambio, temendo il solito lancio di sassi da parte degli indigeni, voleva anche una rete di protezione su tutto il parabrezza, una autentica corazza preparata ma poi non utilizzata in gara) di carenatura sotto il pianale e un rivestimento interno nell'abitacolo fatto con una sostanza argentea a base di amianto per attenuare il calore esterno. Inoltre sul grande parabrezza delle Stratos era stata applicata nella parte superiore una pellicola translucida che impediva ai raggi solari più intensi di passare. E' questo un espediente assai diffuso sulle finestre delle abitazioni kenyane e Parkes aveva semplicemente « rubato » l'idea.

Le Beta dal canto loro avevano tutta una serie di sdoppiamenti nei comandi per aumentare l'affidabilità. Così che l'accensione elettronica si disinseriva automaticamente in caso di guasto, passando a quella normale. C'erano poi una serie di comandi ripetuti per andare in moto, con un fiol di emergenza da tagliare come « arma assoluta » per far partire il motore in casi disperati. Fari a profusione — anche sulle portiere — e le solite radio di collegamento con gli aerei in volo completavano l'equipaggiamento, uguale anche sulle due vetture ufficiose di Ulyate e Preston.

**TORINO** - L'ufficio pubbliche relazioni della Lancia ha diffuso dopo il 23. Safari, il primo aprile (ma non è un « pesce » stavolta) un nutrito comunicato (n. 01116), indicato come « Osservazioni della Lancia sull'East African Safari ». Si tratta di un paio di cartelline suddivise in otto significativi punti, poiché mostrano come nella casa mondiale non si sia digerita bene la vittoria Peugeot, apparsa favorita più dal tempo perso per gomme ed alternatori dalla Stratos che dalla sua consistenza alternativa. Le « osservazioni » ve le presentiamo testuali.

# Gli 8 «punti» LANCIA

« Si è concluso a Nairobi il 23. East African Safari.

Le due Stratos-Alitalia affidate a Munari-Drews e Waldegaard-Thorzelius si sono classificate al 2. e al 3. posto assoluto e la Stratos privata di Preston ha terminato la corsa in 11. posizione.

La gara, di 6000 km, si è svolta in condizioni ambientali particolarmente difficili su piste di terra battuta e con temperature torride che hanno sottoposto le vetture ad un durissimo sforzo.

Sull'andamento di questa importante competizione la Lancia ritiene di trarre le seguenti conclusioni:

1) hanno preso la partenza a Nairobi 78 concorrenti e solo 14 hanno ultimato la gara;

2) a conferma dell'affidabilità del modello le 3 Stratos iscritte si sono tutte classificate;

3) le due Stratos-Alitalia hanno denunciato piccoli inconvenienti alla cinghia comando alternatore che hanno costretto i due equipaggi a frequenti soste ai punti di assistenza;

4) un eccezionale numero di forature ha attardato soprattutto Munari quando già si poteva sperare fondatamente nella sua vittoria (per la cronaca: 3 gomme in 50 chilometri. n.d.r.). Date le caratteristiche del percorso non si è potuto intervenire per la sostituzione dei pneumatici con la necessaria rapidità;

5) Waldegaard ha guidato la classifica per oltre tre quarti della gara e nel finale è stato attardato dalla rottura della protezione della coppa olio che lo ha costretto a percorrere con estrema prudenza gli ultimi 800 km;

6) le due Stratos-Alitalia hanno condotto sempre una gara di attacco costringendo così gli avversari a richiedere alle loro vetture prestazioni elevatissime che li hanno quasi tutti costretti ad abbandonare la corsa per irreparabili danni meccanici o per uscite di strada;

7) dopo questa brillante affermazione, che segue le vittorie al Rallye di Montecarlo e al Rallye di Svezia, la Lancia guida la classifica del Campionato del Mondo con 55 punti;

8) la Stratos è stata omologata in Gruppo 4 dal 1° ottobre 1974. Dopo tale data ha partecipato alle seguenti prove del Campionato del Mondo ottenendo i risultati a fianco di ognuna segnati:

|                     |         |            |
|---------------------|---------|------------|
| Rallye di Sanremo   | 1. ass. | Munari     |
| Rideau Lakes        | 1. ass. | Munari     |
| Press on Regardless | 4. ass. | Munari     |
| Rallye R.A.C.       | 3. ass. | Munari     |
| Tours de Corse      | 1. ass. | Andruet    |
| Rallye Montecarlo   | 1. ass. | Munari     |
| Rallye di Svezia    | 1. ass. | Waldegaard |
| East African Safari | 2. ass. | Munari     |
|                     | 3. ass. | Waldegaard |

Inoltre, nel mese di ottobre dello scorso anno, Andruet si è classificato 1. assoluto nel Giro d'Italia e il 29 marzo di quest'anno Pinto ha vinto il Rallye di Sicilia, prima prova del Campionato Italiano Rallye, precedendo Pregliasco su Beta coupé ».

**g. m.**



## Non ha pianto solo la PIRELLI



Parte del « parco gomme » a disposizione della Lancia. Per molti versi, sono stati proprio i pneumatici a condizionare l'esito del 23.º Safari Rally

NAIROBI - Voci solitamente ben informate danno come certo che il « boss » Pirelli, il simpatico e infaticabile Garibaldi, abbia avuto una notte insonne e agitata a conclusione del rally. Nel sonno sarebbe stato ascoltato dire (ovviamente senza accorgersene, e con buona pace di Freud) « Sandro, porca miseria, se ti fossi fermato più spesso alle assistenze a far controllare quelle benedette gomme... ».

● Se la Pirelli « piange », la Michelin non ride. Il giallo delle gomme non ha afflitto solo la casa italiana. A fine corsa anche il vincitore Andersson ha dichiarato di aver forato da otto a dieci gomme. Il discorso potrebbe voler coprire una certa « macroscopica » lentezza della Peugeot trionfatrice (Lentezza in definitiva rivelatasi preziosa), ma d'altro canto Garibaldi confermerebbe la moria di gomme della concorrente francese con una dichiarazione secondo la quale

i tecnici della Michelin gli avrebbero chiesto a un certo punto di cedergli delle camere d'aria. Di contro anche questa affermazione suona strana se si considera che già due Peugeot (Magin e Mikkola) si erano ritirate e quindi ruote in più ce ne dovevano essere parecchie in giro. E poi sulle gomme del vincitore si leggeva chiaramente « tubeless ». A meno che la Michelin non avesse deciso di montare le camere sotto le gomme tubeless per maggior sicurezza.

● La gente del luogo crede che i leoni in questa stagione siano meno feroci e meno disposti all'aggressione. Una conferma si è avuta dalla decisione di una famiglia di felini di risparmiare Daniele Audetto, il d.s. Lancia.

E' accaduto che il suo aereo atterrasse su una striscia di prato, a 800 metri da una pista dove sarebbero transitati Munari e Waldegaard. Appena messo piede a terra, Audetto si accorgeva della presenza di una leonessa e due cuccioli. Che fare? Sprezzante del pericolo (o incosciente?) il nostro eroe si defilava di quel tanto da metterlo fuori ...fiuto. Quando credeva di averla fatta franca, intravedeva sulla pista sdraiato al sole, un magnifico esemplare di leone, sulle prime meno propenso alla indifferenza. Che fare? Audetto si accovacciava, raggomitandosi quasi sotto una pianta, in attesa della prima Stratos. Il rombante arrivo di Munari convinceva il leone a raggiungere la famiglia e lasciare libero il campo agli addetti ai lavori.

● Con l'edizione '75 il rally africano ha cambiato denominazione per la quarta volta. Il padre del Safari, quell'Eric Cecil da un quarto di secolo stabilitosi in Kenia che per festeggiare l'incoronazione di Elisabetta d'Inghilterra sponsorizzò nel 1953 la prima edizione del Rally, lo chiamò « Coronation Safari ».

Nel 1960 oltre al Kenia entrarono nell'organizzazione e nel percorso anche Uganda e Tanzania e il rally prese la denominazione di « East African Safari ». Dal 1965 al '74 si aggiunge la parola Rally allo scopo di far meglio individuare la manifestazione. Ma questo non è un fatto eccessivamente nazionale e per semplificare la cosa è diventato « Safari Rally ».

● Il direttore sportivo della Lancia, Audetto, è stato perfettamente in salute sino alla fine del Safari: terminata la corsa è stato invece colto da una violenta dissenteria che lo ha costretto a letto per qualche giorno. Poi al giovedì successivo ha preso con Munari la via di Mombasa per una vacanza balneare e una battuta di caccia al bisonte.

## IL «MONTE» '76

# Più economico torna ROMA e Tur. Gr. 1

MONTECARLO - Alla vigilia del Gran Premio, l'A.C. Monaco presenterà alla stampa internazionale il Rally di Montecarlo 1976. Sulle novità organizzative, ancora nulla di ufficiale: soltanto indiscrezioni. La marcia di avvicinamento dalle città europee (niente più Africa) al Principato sarà di soli 2.000 km, e la riduzione del 50% rispetto agli itinerari del '74 consentirà a molti equipaggi privati di riconsiderare la possibilità di correre il « Monte » in ...economia. La tassa d'iscrizione resterà immutata: gli organizzatori sostengono che i premi di assicurazione sono troppo alti per poter pensare ad uno sconto sulla tassa d'iscrizione, sempre che al fianco della Società « Bains de Mer » non si collochi uno sponsor. Il percorso di selezione che lo scorso anno prese il via da Gap, nel 1976 scatterà da Montecarlo.

Questa variazione al programma impedisce (per sempre?) al Principato di essere sede di partenza di un itinerario. Il re sede di partenza di un itinerario. Al suo posto è preso da Roma, che così ritorna nel giro del Rally a distanza di tre anni. Infine, per incentivare la partecipazione dei privati con vetture della categoria turismo di serie (gr. 1), è prevista una speciale classifica loro riservata con cospicui premi in palio, a base di franchi francesi, s'intende.

TORINO - Le ostilità sono riprese all'inizio della settimana scorsa: prima sul piano giornalistico, poi, quattro giorni dopo, anche sul piano politico ed economico. La tregua tra Cefis ed Agnelli durava ormai da un anno, da quando la nomina a presidente della Confindustria dell'« avvocato » aveva suggerito un armistizio non imposto ma scelto come « misura operativa ».

L'armistizio non è stato rinnovato, le conseguenze possono essere clamorose. Ha cominciato il presidente della Montedison portando alle sue estreme conseguenze una operazione diversiva di cui proprio « AUTO-SPRINT » aveva dato notizia per primo l'anno scorso. L'operazione è stata solo rinviata e la sua conclusione posticipata di pochi mesi. I fatti sono noti ed oggetto della cronaca quotidiana. Riassumiamoli in breve.

Il presidente della Montedison, il dottor Eugenio Cefis, si dimette e chiede, in cambio del suo rientro, i pieni poteri nel colosso chimico in cui sono presenti capitali pubblici e privati. Tre personaggi di primo piano: Andreotti, Bisaglia e Carli avallano la richiesta mettendo a punto un « particolare » piano di intervento ed eliminando con disinvoltura un paio di finanziarie « scomode ».

Poi, quando Cefis è ormai insediato (con copertura governativa) al vertice chimico ecco entrare in campo anche Gianni Agnelli. Si parte da alcune considerazioni svolte sul quotidiano economico Fiat. Solo attacchi per interposta persona ad imprese pubbliche, l'Eni, in particolare. Successivamente l'opposizione passa sul piano pratico. La « Fiat 2 », la finanziaria del gruppo non può permettersi di perdere terreno nei confronti dell'ex-finanziaria di stato ora finanziaria Cefis.

Le modalità di questa operazione sono ben note. Basta rifarsi a quanto avvenuto sul finire dell'anno scorso e ricordare i ruoli giocati a quel tempo dal ministro del lavoro Bertoldi, dai sindacati, dal vertice aziendale. L'operazione, un anno fa, era avvenuta dopo molti contrasti (anche all'interno della « famiglia ») ma ora non si devono più registrare opposizioni del genere. Ed il « programma crisi » va avanti imboccando binari già ben collaudati.

Alla vigilia dell'assemblea degli azionisti viene reso pubblico il bilancio. Un attivo di 36 milioni serve per ridimensionare qualsiasi ottimismo « costruito » da parte sindacale. Successivamente si rilancia la vertenza Fiat, al negativo, imponendo un intervento governativo tramite il ministro del lavoro. Successivamente si riporta la vertenza a Torino e la si fa « saltare ».

La storia si ripete, quindi, con la differenza che questa volta, se sarà necessario, si andrà fino in fondo. In gioco torna ad essere come un anno fa il controllo della chimica, della Confindustria, ma anche quello, più generale, dell'economia. E su questo punto si vanno delineando gli schieramenti politici.

I socialisti, con Giolitti, sono stati

Mentre le notizie  
sulla «bilancia» ri-  
badiscono il con-  
tributo auto alla  
nostra economia

## L'ultima occasione

(di nuovo) i primi a scendere in campo. Intanto la vertenza Fiat, dopo il rilancio romano, è di nuovo ferma. I sindacati continuano a contestare alla Fiat l'urgenza della cassa integrazione. Oggi gli stock dell'azienda sono di circa 245.000 vetture, 35.000 in meno rispetto al limite massimo oltre il quale l'intesa di novembre prevedeva il ricorso a nuovi « tagli » produttivi. « Ma i sindacati — dicono alla Fiat — trascurano il fatto che, nell'attuale situazione di mercato, il normale ritmo produttivo ci porterebbe, in meno di una settimana, ai limiti dell'inverno scorso ».

La vertenza si è arenata (per la seconda volta) sulla questione della « mobilità » dei lavoratori. Eppure si tratta di una richiesta ampiamente motivata dal « funzionamento » del mercato. I sindacati chiedono, al di fuori di ogni realtà, che i provvedimenti di cassa integrazione abbiano carattere omogeneo. Ma rifiutare di prendere coscienza del fenomeno è un modo ben strano di « partecipare » alla gestione della crisi.

La rottura sindacale può costituire un'ulteriore freccia all'arco Fiat, specie in tema di contrattazione governativa. Cefis ha fatto la prima mossa, assicurandosi un certo vantaggio. Ora la rimonta della Fiat dipende anche dall'atteggiamento del sindacato. Questa volta un errore potrebbe non essere perdonato.

Per meditare c'è un elemento in più. L'improvvisa schiarita sul fronte della bilancia dei pagamenti. A febbraio, secondo i dati ISTAT, abbiamo registrato il record del più basso disavanzo dall'ottobre '72: solo 45 miliardi di « rosso ». Saremo addirittura in attivo se non ci fosse l'incidenza di 247 miliardi di importazione petrolifera. E sapete qual'è stata la « voce » che in maniera tra le più massicce ha contribuito al riequilibrio? Le esportazioni delle nostre industrie automobilistiche cresciute ben del 65% (e le importazioni di auto straniere sono diminuite del 70%). Che cosa occorre di più per ribadire quanto è stata sciocca e proditoria la « guerra totale » all'automobile dichiarata due anni fa nel nostro Paese della faciloneria e del velleitarismo demagogico a livello politico?

m. c.