

È andata così... Con una bella vittoria delle Ligier-Maserati degli equipaggi Larrousse-Rives-Nicolas e Darniche-Laubert, con una valorosa difesa della Lancia «Stratos-2 valvole» di Andruet-«Biche» e con l'amaro abbandono della Lancia «Stratos-turbo» di Munari-Mannucci.

A far da contorno un nugolo di preparatissime Porsche «Carrera», di signori piloti come Henry, Wolleck, Ballot-Lena, Chasseuil, e tre caparbie Fiat-Abarth «X1/9», affidate in questo debutto velocistico a Bacchelli-Sodano-Barbasio, Pianta-Rossetti e «Christine» de la Grand Rive.

Se il buon giorno si vede dal mattino, le Lancia non avrebbero certo potuto iniziare con più patemi la difesa del prestigioso successo ottenuto nell'ultimo Tour Auto.

Una ripida rampa all'uscita del circuito di Nogaro (dove l'équipe Lancia si era recata alla vigilia per la definitiva messa a punto delle due «Stratos»), un sobbalzo del pesante camion addetto al trasporto delle macchine da corsa, costretto a una «prima ridotta» con imprevisto strappo della frizione, e patatrak, la splendida «Stratos-turbo» di Munari, scivolava all'indietro frantumandosi quasi nel violento impatto. Era buio ormai, e ai due poveri meccanici non restava altro che rimettere i «cocci» sulla bisarca, per ripresentarsi due ore più tardi, magari, al cospetto di Mike Parkes, direttore tecnico del «team».

Mezzanotte stava per suonare, le verifiche chiudevano alle 18 del giorno appresso. Cosa si poteva ormai fare in 18 ore, con una notte di mezzo, i meccanici stanchi per il lungo viaggio fino a Tarbes ai piedi dei Pirenei? Forse recarsi nella vicina Lourdes...

Mike, vecchio lupo del mestiere, che ha masticato una dozzina di Le Mans alla corte di Ferrari, tuona con tipico accento anglosassone: «Forza ragazzi, che la rimettiamo a posto meglio di prima».

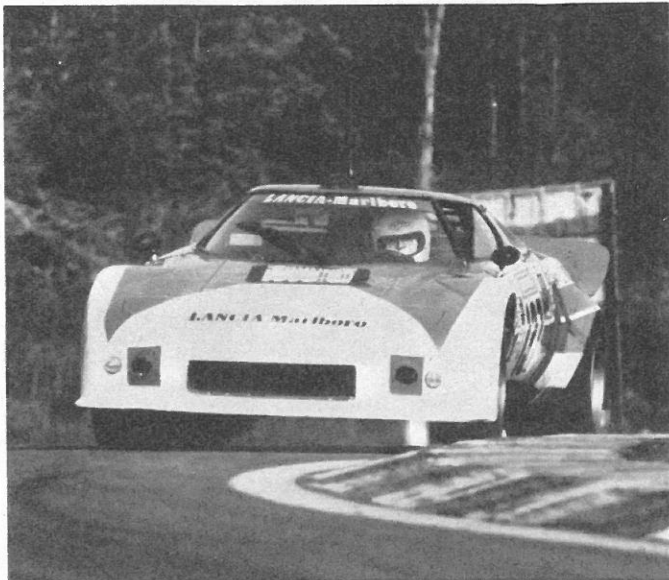
Il cofano posteriore di vetroresina è in pezzi, gli scarichi del «turbo» avviluppati come un boa, presentano le belle spirali deformate, e, ahimè, la testata del motore esterna presenta una profonda crepa e si teme addirittura per il monoblocco.

Mike mi si avvicina e sottovoce: «Daniele, è dura; forse anche il retrotreno per la botta si è spostato in avanti. Comunque cerca di parlare con Torino che ci mandino subito un motore».

È una parola, a mezzanotte... Riesco a trovare Tonti, il capo-officina, che con due motoristi va a caricare un motore su una «Beta» berlina. Adesso il problema è farlo arrivare in tempo fin quaggiù.

Le vicende del Giro automobilistico di Francia raccontate dal direttore sportivo della Lancia

Com'è passato dalla 'Stratos' alla Ligier lo scettro del Tour



La «Stratos-2 valvole» di Andruet-«Biche» che ha strenuamente difeso, nonostante i molti «cavalli» in meno rispetto alla Ligier, il blasone sportivo della Lancia, conquistando un pregevole terzo posto.

Cesare Fiorio, avvisato, recupera Ballestrieri a Sanremo, che riceve la preziosa e pesante staffetta alla frontiera francese di Ventimiglia alle tre di notte.

Marciando temerariamente alla media di quasi 150 all'ora, dopo una... prova speciale di circa 800 km, alle 9, con gli occhi rossi, accecati da quei maledetti fari gialli, Amilcare si presenta come un salvatore nel garage Lancia di Tarbes.

Mancano 10 minuti alla chiusura delle verifiche quando l'ultimo raccordo viene sistemato. «Dai Sandro, fila alle verifiche».

Violenta retromarcia, in mezzo a quei poveri diavoli ansimanti e sudati, e via nella corrente del traffico, senza avere avuto neppure il tempo di controllare la geometria delle sospensioni.

Durante le operazioni di verifica, Munari non mi fa misteri. «È un disastro, non sta

in strada, e poi è troppo bassa, è ancora con l'assetto da pista, e domani c'è il Tourmalet, con tutti quei dossi; e anche il motore ha dei buchi di carburazione. Meglio non partire, che far brutta figura con 'sti sciovinisti di francesi; e pensare che a Nogaro ieri abbiamo girato più forte di loro».

«Dai Sandro, non fare sempre il pessimista, domani con l'anticipo di 10 minuti, al primo controllo, la rimettiamo in posto». Dicendo queste parole mi sentivo peggio del peggiore giocatore di poker.

In serata arriva il padrino Cesare Fiorio, che con un piccolo «Piper» ci porta il gruppo completo della sospensione posteriore.

Al mattino successivo la partenza è prevista per le 10.

Nel capannone della fiera di Tarbes, dove è stato allestito il «parcfermé», cento vetture e duecento piloti attendono impazienti l'ora della bandiera dello starter.

Le due Ligier sono veramente

impressionanti: due veri prototipi, arrivati fin qui dopo un'intensa stagione vissuta nel mondiale marche a fianco delle Matra, delle Alfa «33», delle Gulf, con un bagaglio d'esperienze notevoli rispetto allo scorso anno.

Le due «Stratos» sembrano fiere nel loro elegante abito bianco-rosso, che nasconde sapientemente molte magagne.

Purtroppo nel grosso guaio della «turbo» ci ha rimesso anche la «normale», trascurata per il gran daffare di tutti nella sostituzione del motore. Gli organizzatori involontariamente (o il contrario?) ci aiutano, aumentando di 20 minuti il tempo del primo controllo per ragioni di sicurezza: l'uscita da Tarbes è ostacolata dal traffico dei pellegrini verso Lourdes. Nella mezz'ora di tempo che si racimola altro grosso intervento dei meccanici «rossi», che sostituiscono la sospensione posteriore destra della «turbo» e alzano l'assetto per le due salite. E la sinistra? Non c'è più tempo, si cambierà dopo la prova speciale, nel successivo trasferimento, verso il Tourmalet, la 2ª prova speciale.

Il risultato di questo avventuroso intervento effettuato in un crocchio pirenaico è un testacoda del povero Munari nel primo tornante destro. Nelle curve a sinistra ancora ancora si difende e alla fine si classifica decentemente, contenendo il distacco dalle Ligier in una decina di secondi.

La «2 valvole» di Andruet accusa difetti di carburazione: i getti erano rimasti quelli troppo grassi adatti per Nogaro, circuito adagiato in una verde pianura, e non per scalare queste guglie aguzze, abituate più alle imprese di Coppi e Bartali che a questi mostri ruggenti. E pensare che avrebbe dovuto essere una delle prove più favorevoli... Maledetta guigne...

Prima della scalata sul Tourmalet si riesce a sostituire la sospensione posteriore sinistra sulla «Stratos-turbo» di Munari e si mettono getti più magri su quella di Andruet.

La macchina di Sandro si arrampica in mezzo alle nubi saltando come una cavalletta ed è con un gran sospiro che Mannucci vede la cima del Tourmalet. Infatti al 3º posto, vicinissimo alle Ligier-Maserati, si classifica Andruet, col motore che gira meglio di prima, anche se non perfettamente, non riuscendo a prendere più di 7000 giri.

Più indietro le Porsche, mentre incominciano a farsi notare le «piccole» (si fa per dire) «X1/9», nonostante una foratura lamentata da Pianta.