

XIV Rallye Historique de Monte-Carlo



La XIV edizione del Rallye Historique de Monte-Carlo, svoltosi dal 26 gennaio al 02 febbraio, sarà ricordata come una della più emozionanti e spettacolari gare per auto d'epoca, non solo per la valenza sportiva di questo rally, ma anche per una data che quest'anno celebrava un anniversario importante: il centenario dalla prima edizione del 1911.

Un'edizione che quindi si presentava subito con un forte richiamo alla storia, i partecipanti infatti dovevano scegliere come città di partenza una tra le tre città originarie, Marrakech, Glasgow o Varsavia per poi convergere tutti a Monaco, durante la tappa di concentramento.

Unica deroga era riservata alle vetture inferiori ai 1150cc o quelle ante 1966, le quali potevano partire anche da Barcellona o Reims, con una distanza quindi inferiore per arrivare nel Principato.

La Scuderia Estense – Motul, una delle uniche due squadre italiane presenti, ha così schierato le sue auto con una presenza continentale davvero invidiabile, sia per l'anniversario, sia per la strategia di gara.



I primi a partire sono stati Sisti – Bernini su Lancia Fulvia coupé HF da Marrakech con oltre 2600 km di avvicinamento al Principato; poi è stata la volta di Wright – Traverso su Alfa Romeo Giulia Sprint Veloce da Varsavia, e Louwman – Schulte su Alfa Romeo Giulia Sprint GT da Glasgow; infine da Barcellona la coppia Morassutti – Viola su Lancia Aurelia B20 GT e Liberatore – Liberatore su Alfa Romeo Giulia 1600 Ti.



I primi equipaggi ad arrivare dalla lunga tappa di trasferimento sono stati proprio i partenti dalle città di Marrakech e Barcellona, giunti sul palco a Port Hercule dalle 14,30 del sabato.

Poi via via sono arrivati gli altri, uno spettacolo durato fino al tramonto, con l'arrivo dei piloti giunti da Glasgow, e per tutti finalmente, il tanto atteso riposo negli hotel: molti equipaggi hanno infatti guidato per due giorni, senza sosta.

Domenica mattina, dopo una notte di leggera pioggia, il roadbook indicava la destinazione della prima tappa: Valence, a oltre 500 km da Monte-Carlo.

A pochi km dalla partenza, si era già subito alle prese coi primi tornanti: una caratteristica che nel Principato e nei dintorni è una consuetudine, e che ti porta dal mare alla neve in pochi minuti. Così è stato anche per i piloti, una lunga

coda di auto storiche, comprese tra il 1955 e il 1980, tutte auto che il rally lo fecero all'epoca.

Distanziati tra loro da 60 secondi, le auto partivano con uno sprint che non tradiva le prestazioni, per nulla sopite dagli anni alle spalle. Anche i drivers, i tanti gentleman drivers erano in ottima forma: alcuni poi il Montecarlo lo conoscevano bene, col numero 1, sulla sua consueta Renault Alpine A110 blu Francia partiva il grande Erik Comas, 59 GP di Formula 1 alle spalle, uno che di motori se ne intende... numero 2, un'altra Alpine A110, guidata da François Eloy, la stessa guidata 40 anni fa; col numero 5, su una agguerritissima Mini Morris c'era nientemeno che Rauno Aaltonen, campione di rally nel 1967, un nome e una tradizione che da allora ha sempre portato bene alla Finlandia dei rally;



Un ottimo parterre de Roi, e poi via via i tanti che il Montecarlo lo hanno sempre fatto o sempre sognato e che finalmente lo potevano correre. E tante auto, dalle Renault 5, alle Dauphine, alle Mini, Citroen DS, Mercedes SE, le Lancia Fulvia HF, le Abarth, per non parlare delle Porsche 911, o delle Alfa Romeo.

I primi ad arrivare a St. Auban hanno dovuto fare i conti con la nevicata intensa del giorno prima, qui anche le gomme chiodate hanno

fatto il possibile, ma la velocità è stata ridotta inevitabilmente con perdite di punti preziosi per la classifica.

Meglio la prova successiva, nei pressi di Tallard-Gap, dove sul Col d'Espreaux la situazione era decisamente migliore, anche se con fondo ghiacciato, ma con un'aderenza senza dubbio più adatta alle andature del rally: si cominciava ad essere sul tetto delle Hautes-Alpes, con un panorama incredibile, e una temperatura adeguata... Per la Scuderia Estense – Motul, purtroppo con Liberatore ritiratosi causa indisposizione, e Morassutti alle prese con un ritardo molto alto a causa della sostituzione della frizione, la gara stava andando bene, Jason Wright su Alfa Romeo conduceva una splendida prestazione, si attestava tra i primi dieci assoluti, Sergio Sisti su Lancia Fulvia HF procedeva in ritardo sui primi, ma teneva un buon passo e attendeva poi le prove sull'asciutto, dove sapeva di dare il meglio; la signorina Louwman, anch'essa su Alfa Romeo pagava alcuni ritardi dovuti anche al suo orario di partenza, piuttosto tardi e quindi affrontando le prove quando era buio e più frequentemente ghiacciato.

Tappa successiva, l'anello Valence – Valence, altri 400 km tra le vette del Burzet e del col de la Fayolle attorno alla pittoresca cittadina di St. Agreve. Una giornata soleggiata, dove tutte le auto hanno potuto scatenare la cavalleria, con 4 prove speciali pulite e veloci.

Fuori pista per Wright che, fortunatamente senza gravi conseguenze, ha però perso punti determinanti per la classifica.



Tappa di ritorno a Monaco al martedì, con la discesa ancora una volta tra le gole e i "lacets" francesi; un ritorno su 2 prove crono fino a La Turbie, piccola frazione ormai sulla Costa Azzurra.

La grande attesa era per la notte: arrivati a Monte-Carlo infatti gli equipaggi in gara (i ritirati erano già un centinaio...), dopo una breve sosta di riposo, avevano quella che per tutti "è" il rally di Monte-Carlo: la salita al col de Turini.



Un nome mitico, un nome che evoca grandi piloti e grandi auto, e che ancora oggi attira su ogni curva decine di spettatori che vogliono rivivere le emozionanti e rombanti derapate delle auto da rally storiche.

La partenza era data alle 20,30 da port Hercule, si prospettavano 200 km di lacets e strette stradine, piccoli varchi scavati nella roccia dove ogni accelerata sembrava farsi eco in tutta la vallata.

Sisti partiva quasi al centesimo posto, e sapeva che doveva dare il massimo. Wright purtroppo aveva da recuperare lo svantaggio dell'incidente a Valence.

Matteo Sitta, resp. stampa da Monaco: "Tutti hanno tirato al massimo per recuperare posizioni. Ho preceduto gli equipaggi per tutto il rally ed è davvero incredibile la grande adrenalina che il percorso ti dà: è una gara mitica e al contempo un vero rally dove ogni errore si paga caro. Sisti ha recuperato oltre 30 posti, chiudendo al 61° posto assoluto, danneggiando però in modo serio la sua vettura contro la parete rocciosa, Wright tentava il colpo finale dopo il fuori pista, con una delle più belle prove, che al termine gli è valso poi il secondo posto di classe e il 115° posto assoluto. Bene anche l'esordio per Louwman al 133° posto assoluto su 250 auto al traguardo. Quest'anno è stata dura, peccato per i nostri due ritiri, ma stiamo già pensando alla prossima edizione, questo rally appena finisce, lo ripeteresti subito".

Ritorno sul podio al porto di Monaco in tarda notte, con uno scenario davvero emozionante, con auto, e odori d'altri tempi, tante auto incidentate che insieme ai volti stanchi ma soddisfatti dei piloti raccontavano ancora una volta il rally di Montecarlo storico, anche quest'anno con grande soddisfazione per la Scuderia Estense – Motul.

