

FORMULA FORD E RALLY-CROSS



IL 39° RALLY DI MONTECARLO

Le condizioni meteorologiche quasi primaverili hanno avvantaggiato le macchine di Stoccarda, di potenza nettamente superiore alle concorrenti, falsando un po' il significato di dura marcia invernale caratteristica della gara

(1) Un punto di assistenza Fiat al Rally di Montecarlo, con due furgoni perfettamente attrezzati. (2) La Porsche vincitrice, una 911/S con Waldegaard pilota e Helmer « navigatore ». (3) Ballestrieri-Audetto su Lancia HF 1600 classificatisi al 6° posto e primi delle vetture italiane. (4) La Fiat si è inserita al 17° posto assoluto con la 125 S di Ceccato-Eisende. (5) Cerchioni in plastica e fibra di vetro sono stati montati in « prima assoluta » dalla Citroën DS.

LA PORSCHE

MONTECARLO. — Tre Porsche 911/S « ufficiali » al 39° Rally di Montecarlo. Una, con Waldegaard-Helmer è giunta prima; una con Larousse-Gelin è giunta seconda; una con Anderson-Thorselius è giunta quarta. Quasi un « cappotto », non rifinito a causa della Alpine Renault 1300 di Nicolas-Roure che è riuscita a mantenere il terzo posto e, spesso, addirittura a far pensare che poteva giungere seconda. Nella scia dei quattro, la Ford Escort di Clark-Porter e la Lancia HF 1600 di Ballestrieri-Audetto. Di qui al decimo posto troviamo la Ford di Mäkinen-Liddon, l'altra Lancia HF « ufficiale » di Barbasio-Mannucci, l'Alpine 1300 di Charrière-Castel, infine i « privati » Pianta-Paleari con la Lancia 1600 del Jolly Club. Seguono altri 67 equipaggi classificati, fra cui altri 13 italiani.

E' il terzo anno consecutivo che la Porsche domina nel Rally di Montecarlo e stavolta, come grande alleata, le 911/S della casa di Stoccarda, hanno trovato anche la situazione meteorologica che ha consentito loro di scaricare sull'asfalto, solo in pochi tratti innevato o ghiacciato, la potenza di oltre 200 hp che hanno sotto il cofano.

Dopo il percorso di concentrazione della lunghezza di circa 3.500 km con partenza da varie città europee che vorrebbe essere una marcia di avvicinamento selettiva, con il presupposto della regolarità e che, in pratica, si risolve soltanto in un lungo viaggio ad uso e consumo degli intenti pubblicitari di Montecarlo e del suo casinò, il percorso comune Monaco-Chambéry-Monaco di circa 1500 km, con 9 prove speciali, ha potuto mettere in evidenza le superiori possibilità delle Porsche ma anche sollevare legittimi dubbi su una loro esclusiva supremazia se le condizioni della strada fossero state meno primaverili. Quando la situazione si è fatta più difficile, allorché, salendo alle maggiori quote, i concorrenti trovavano la neve ed il fondo ghiacciato, balzavano in evidenza le Alpine che sfruttavano un buon rapporto peso/potenza, le Lancia e le Ford Escort. Anzi si era visto che le Lancia avevano trovato una chiodatura ideale sugli pneumatici Pirelli con 100 chiodi sporgenti, che venivano opportunamente persi appena si tornava sull'asfalto e con una suppletiva chiodatura passante (200 chiodi) che non peggiorava le condi-



cifre, le 1500 monoposto di Formula Ford esistenti oggi in Europa sono la conferma della bontà della iniziativa.

La serata al Grand Hotel, come abbiamo detto in apertura, ha avuto uno dei suoi motivi anche nella premiazione dei colleghi Castellani, Fenu, Trivulzio e Trombetti, vincitori del premio Ford-Vallelunga. Alla riunione erano presenti l'avv. Carpi de Resmini, presidente dell'AC Roma, il dott. Di Piramo, presidente della Ford Italiana, il signor Burke, consigliere delegato della Johnson Italiana, il signor Marks, direttore commerciale della Goodyear Italiana, dirigenti della Chevron Oil Italiana e costruttori delle tre monoposto italiane di Formula Ford.

Tommaso Tommasi

MINISPORT

Entro il mese di febbraio a Vallelunga avranno inizio i lavori di ammodernamento dell'impianto. Grazie ad un primo stanziamento di 300 milioni, verranno eseguite le seguenti opere: tribuna da diecimila posti, sottopasso di collegamento con il piazzale, boxes e garages al centro della pista, arretramento della curva Roma, inversione del senso di marcia.



In alto: un'esibizione della Capri durante un rally-cross; qui sopra: la Formula Ford; sotto: Di Piramo e Carpi de Resmini.

Il campionato Chevron di Formula Ford e il Trofeo Ford-Goodyear di rally-cross sono stati ufficialmente presentati nei giorni scorsi al Grand Hotel di Roma, durante una cerimonia imperniata sulla premiazione dei vincitori del premio giornalístico Ford-Vallelunga.

Quindici sono le prove del campionato di Formula Ford (8 a Monza, 7 a Vallelunga) e quattordici quelle del Trofeo di Rally-cross (2 a Vallelunga e a Tirrenia, le altre a Padova, Asti, Palermo, Savona, Parma, Ancona, Cortina, Bergamo, Gorizia e Bologna). Ambedue le manifestazioni avranno inizio il 30 marzo.

Per la Formula Ford i concorrenti riceveranno 25.000 lire di ingaggio a gara e premi di classifica basati sul punteggio che è simile a quello del « mondiale » piloti (9 punti al 1°, 6 al 2°, 4 al 3° e via via 3,2 e 1 sino al 6° classificato); ogni punto equivale a 15.000 lire. Il vincitore del campionato riceverà una coppa Chevron e una Ford Escort 1300 GT. Per facilitare il compito dei giovani che si avvicineranno alla Formula Ford dotati più di entusiasmo che di soldi, la casa italiana ha stabilito che l'ufficio di Roma della Ford Motor Credit Company assista gli acquirenti delle macchine (che per ora sono costruite dalla De Sanctis, dalla Bianchini e dalla Tecno) sostenendo il 50 per cento delle spese mediante una forma di finanziamento a 18 mesi. Per le prime 30 macchine il finanziamento sarà esente da interessi. Poiché le vetture complete di motore Cortina 1600 e di cambio costano circa 2.500.000 lire, il giovane che vorrà dedicarsi a questa attività-scuola dovrà affrontare una spesa iniziale di 1.250.000 lire, sperando di poter almeno in parte restituire il prestito grazie ai premi di ingaggio e di classifica.

tegoria, facilmente ottenibile presso gli uffici sportivi degli AC. Le vetture verranno assegnate di volta in volta dalla Ford Italiana, che ha già preparato alcune Escort 1300 GT e alcune Capri 1700 GT opportunamente predisposte.

Per ciascuna gara sono in palio 9, 6, 4, 3, 2 e 1 punto da assegnarsi ai primi sei classificati; i premi in denaro corrispondono a 10.000 lire per ogni punto conquistato. Al vincitore assoluto al termine delle 14 prove verrà assegnato il trofeo Ford-Goodyear e una Capri 1700 GT Xlr. Lodevole, dunque, lo sforzo della Ford che — ovi motivi pubblicitari a parte — sta compiendo una commendevole azione di propaganda per lo sport automobilistico in Italia, dimostrando che una formula per affermarsi ha anche bisogno di essere pubblicizzata nella giusta maniera. E se è vero che il successo in certi settori si verifica con le

L'edizione 1970 della Targa Florio appare rinnovata rispetto alle edizioni precedenti: essa si disputerà su 11 giri in luogo dei tradizionali 10, per un totale di 792 km. La gara è in programma per il 3 maggio; le prove ufficiali si disputeranno il 30 aprile.

Dal 6 al 12 maggio, in concomitanza con la disputa del GP di Monaco, si terrà a Nizza il festival internazionale dello sport automobilistico.

Il calendario nazionale sportivo prevede per il 14 e 15 febbraio la 2ª autocistoria a Roccaraso, gara nazionale organizzata dall'AC Bari, e per il 15 febbraio la Coppa delle Manie, gara sociale di regolarità organizzata dall'AC Savona. In campo internazionale, dall'11 al 15 febbraio si svolgerà il Rally di Svezia, seconda prova del campionato internazionale marche.





Sopra: pneumatici chiodati pronti ad essere montati. Sotto: la Ford Escort Twin Cam dell'equipaggio Clark-Porter.



E COME IN PISTA

zioni di aderenza anche sul fondo stradale in condizioni normali.

La Porsche non ha avuto problemi del genere; l'ultima fase di gara, sviluppantesi su 630 km, l'ha compiuta montando pneumatici Dunlop Racing, addirittura da gara di velocità, perdendo qualche secondo nei pochi chilometri innevati e recuperando abbondantemente il terreno ceduto agli avversari appena le ruote tornavano a mordere sull'asciutto. In effetti questa edizione del Rally di Montecarlo si è risolta né più né meno nella velocità pura su circa 250 km, intercalata da alcune marce di trasferimento a media sostenuta fra una prova speciale e l'altra. Il risultato è conseguente dei vari rapporti di peso e potenza delle vetture impegnate. La Porsche aveva 240 hp e 950 kg di peso, la Alpine 130 hp e 720 kg, la Lancia 140 hp e 840 kg, la Ford 170 hp circa e 750 kg. Tutto qui. Il discorso sulla superiorità delle vetture a motore e trazione anteriori (Lancia) oppure a motore anteriore e trazione posteriore (Ford) oppure a motore e trazione posteriori (Porsche) è rimandato a nuova occasione. E ciò potrebbe essere al Rally della Svezia

del prossimo febbraio, dove la neve e il ghiaccio non mancano di certo e dove sorgono i problemi venuti meno a Montecarlo.

Di spicco la partecipazione Fiat o, più esattamente, dei concorrenti privati su vetture Fiat assistite da meccanici e da officine ambulanti della casa torinese.

Nel 1° gruppo, che comprende le vetture turismo, la Fiat ha ottenuto il successo di classe con la 128 dei francesi Jallot-Marion e nel gruppo 3, gran turismo, con la 124 di Rubbieri-Cavriani.

Dire della storia di tutti significherebbe scrivere un romanzo tanto interessante quanto lungo. La Lancia, in particolare, è stata privata, quasi subito, di Munari, che aveva la macchina migliore, per un «fuori giri» dovuto al fatto che gli è uscita la terza mentre pigiava a fondo sull'acceleratore; sempre per un «fuori giri», sembra, Fall ha rotto l'albero a camme. In più ci si è messo Barbasio con la febbre e l'emicrania, Lampinen con un fuori strada quando era quarto. E non finisce qui la sequenza delle avversità dei piloti di Cesare Fiorio. La Fiat ha avuto da vedersela con le guarnizioni dei freni. Un po' tutti, meno

il regolarista Rubbieri hanno accusato noie. D'altronde, pasticche e guarnizioni sono state sottoposte ad un lavoro inusitato per essere pezzi di serie. Basta pensare che su uno pneumatico chiodato il peso del battistrada risulta maggiorato di 4-5 kg per considerare quali sollecitazioni vengono a verificarsi e quale sia lo sforzo a cui è sottoposto il sistema frenante in tali condizioni. Anche in questo caso l'assenza della neve è stata determinante concedendo il raggiungimento di maggiori velocità ed ovviamente di maggiori usure.

Poche le novità assolute in tema tecnico. La Ford Escort aveva impiegato un cambio a cinque marce e l'autobloccante; la Lancia, un cruscotto alleggerito ed una modifica al serbatoio del carburante; le Citroën ufficiali avevano ruote anteriori in materiale plastico rinforzate da fibre di vetroresina.

Grande cornice all'avvenimento, giornalisti di tutto il mondo ed un pubblico ad assistere alle ultime fasi valutate ben oltre le centomila persone, di cui la metà sui costoni del Turini a battere i denti dal freddo.

Orazio Pettinelli

L'IMPORTANZA DI CHIAMARSI RALLY

Un consuntivo delle partecipazioni italiane al Rally di Montecarlo dal 1962 ad oggi, meglio di ogni altra statistica rilevata da gare nazionali consimili, sulla quale possono influire fattori e momenti particolari, può darci la misura del sempre maggiore interesse che tale genere di competizioni va riscuotendo fra gli adepti dello sport automobilistico. Una volta che sulle nostre strade sono pressoché sparite le grandi prove di velocità, la massiccia partecipazione del 1970 fa prevedere, poi, che la stagione agonistica appena iniziata potrebbe anche coincidere con una svolta decisiva nella quotazione dei rallyes.

Nel 1962 gli equipaggi partenti al Rally di Montecarlo furono 313, fra cui solo 9 quelli italiani; nel 1963 vi furono 296 partenti con 6 italiani; nel 1964, 12 gli italiani su 299 equipaggi in corsa; nel 1965, 237 partenti con 11 italiani; ancora 11 soltanto gli equipaggi italiani nel 1966 sui 192 partenti; nel 1967, 195 partenti e solo 8 gli italiani. Poi, l'interesse intorno al rally crebbe anche da noi, ovvero, per meglio dire, il rally riuscì a convincere anche i velocisti ad oltranza, mentre le case costruttrici e, fra esse, anche la Fiat, misero in bilancio una attenta assistenza in gara per i partecipanti privati. Nel 1968 gli italiani impegnati nel «Montecarlo» furono 18 e lo scorso anno 23; già una buona percentuale sui 200 circa partenti (in questo computo abbiamo evitato naturalmente di considerare la partecipazione di piloti stranieri su vetture ufficiali della Lancia, che non servono al nostro esame, malgrado agli atti essi figurino come concorrenti italiani). Nel 1970 i partecipanti al 39° Rally di Montecarlo sono stati 225, gli italiani iscritti (compresi tre stranieri) addirittura 41; due macchine non si sono presentate allo *starter*; 39 sono scese in lizza e cioè: 15 Fiat, 12 Lancia, 4 Porsche, 2 Autobianchi, 2 Alfa Romeo, 2 Renault Gordini, 1 Mini Cooper, 1 Volkswagen; 15 sono comprese fra le 77 classificate al termine della prova e, cioè 9 Fiat, 4 Lancia, 1 Alfa Romeo, 1 Porsche.

I francesi hanno cominciato in 41 ed hanno finito in 13; le altre nazionalità avevano partecipazioni minori: 28 equipaggi i tedeschi occidentali, 19 gli inglesi, 17 i norvegesi e altri 27 paesi da 1 a 10 iscritti.

Al di là di valutazioni qualitative, che non sono pertinenti a questa statistica, il 39° Rally di Montecarlo ha rappresentato, di certo, un grande avvenimento per lo sport automobilistico italiano. Sviluppi futuri non dovrebbero mancare.