

A Londra per la seconda volta consecutiva

Un trionfo per la Lancia nel Rallye d'Inghilterra

Gli svedesi Kallström e Haggbom protagonisti con la Fulvia HF di una fantastica gara - Decisive due riparazioni-miracolo dei meccanici sotto la pioggia - Entusiasmo all'arrivo

(Nostro servizio particolare)
Londra, 18 novembre.

Fantastica vittoria della Lancia nel Rallye d'Inghilterra. Gli svedesi Harry Kallström e Gunnar Haggbom con la loro Fulvia HF 1600 hanno battuto tutti, rivali, pioggia, sfortuna, ergendosi a protagonisti della più dura e terribile gara della stagione. Con i piloti e la vettura, eroi di questa sofferta affermazione, inseguita con una tenacia e una rabbia che hanno riempito di ammirazione ed entusiasmo il competentissimo pubblico britannico, sono stati i meccanici della squadra torinese. Essi, con un miracolo di abnegazione e di abilità, hanno permesso a Kallström ed Haggbom di riprendere il cammino in due occasioni, allorché il sogno di bissare il successo dello scorso anno pareva finito.

Merita descrivere questi due episodi da cardiopalma. Dopo la prima tappa — da Londra a Blackpool —, due Fulvia HF 1600 erano in testa: 1° Kallström-Haggbom, 2° Lampinen-Davenport. Gli squadroni Porsche, Ford e Datsun erano spariti nella lotta, mentre Therier-Callewaert (Alpine-Renault 1600), Eriksson-Johanson (Opel Kadett 1900) e Blomqvist-Reinicki (Saab V 4) si trovavano in terza, quarta e quinta posizione.

Il dramma di Kallström e di Lampinen cominciava ieri, sotto un autentico diluvio, a pochi chilometri dalla città di Bristol. Lampinen era costretto a fermarsi per il cedimento del cambio: la squadra di meccanici con i pezzi di ricambio, in viaggio verso il posto di assistenza previsto dal d. s. Cesare Florio, rimaneva per strada causa un guasto al camion. I pezzi venivano trasferiti su un mezzo di fortuna, tuttavia gli uomini arrivavano con un'ora di ritardo all'appuntamen-



« HF » all'attacco La Fulvia HF 1600 è un coupé « 2 più 2 » con motore e trazione anteriori; il modello originale, con cilindrata inferiore, risale al 1965. Attraverso una serie di migliorie si è sempre mantenuto al vertice dei rallyes. Ora, il suo quattro cilindri eroga una potenza di 152-155 Cv a 7500 giri/minuto. Il peso varia da 830 a 860 kg a seconda delle protezioni

to. A Lampinen non rimaneva che ritirarsi. A questo punto, piombava sul luogo la Fulvia di Kallström: la rottura del supporto del filtro olio (uno scossone brutale, un salto, un sasso?) aveva provocato la perdita del lubrificante e quindi il grippaggio dei cuscinetti. E qui accadeva il primo miracolo. Sotto l'acqua, i volti ridotti a maschere di fango, sul bordo di una strada, i meccanici smontavano i motori delle due macchine, sostituivano le bronzine del propulsore di Kallström con quelle del motore di Lampinen e rimettevano la Fulvia in condizione di ripartire dopo appena 50 minuti di sosta.

Kallström ed Haggbom riuscivano a presentarsi in tempo al controllo orario, conservando il primato con 4" di vantaggio sul-

l'Alpine-Renault di Therier; la Saab di Blomqvist si era intanto ritirata. Attimi di sollievo, ed ecco il secondo episodio. All'uscita di una curva, i due svedesi si trovavano di fronte una vettura privata impegnata nel sorpasso di un autocarro. Per salvarsi, si gettavano nel fossato, a nemmeno cinquanta metri da un altro controllo. Kallström, in preda a choc, veniva rincuorato e persuaso a rimettere in strada la macchina, attorno a cui si affollavano i meccanici Lancia. Cesare Florio organizzava l'operazione-salvezza: in un'ora venivano cambiate la scatola guida, i due tiranti dello sterzo, un giunto di un semiasse e l'attacco di un ammortizzatore. Kallström, rinfrancato, riprendeva la marcia e, bravamente, nelle successive prove speciali di velocità riusciva a rafforzare il proprio vantaggio su Eriksson, il quale aveva nel frattempo superato Therier. Per il francese il Rallye si è concluso in modo amarissimo. Therier e Callewaert, come altri equipaggi, sono rimasti impantanati nell'ultima prova speciale, a pochi km da Londra. Questa prova è stata annullata dagli organizzatori, ma intanto l'equipaggio transalpino non è potuto giungere al traguardo. Così, non essendosi riuscita a piazzare nelle prime tre posizioni, l'Alpine-Renault ha perso il Campionato mondiale marche a favore della Porsche.

A Londra, per Kallström ed Haggbom era il trionfo, fra l'impazzire dei fotografi, le luci della televisione, le urla di gioia dei meccanici, i turaccioli delle bottiglie di champagne che saltavano da tutte le parti. Mai vittoria fu così sofferta e così meritata. Un dato solo: dopo 3860 km di percorso e quattro giorni di gara, soltanto 75 delle 196 vetture partite sabato hanno concluso la prova. E' certo un fatto: alla Lancia si addice l'Inghilterra.

f. m.

Un successo che vale tutto il campionato

La Lancia come la Ferrari. Una stagione che comincia in sordina, un po' per una micidiale serie di disavventure un po' per una certa superiorità altrui, poi una progressiva rimonta che si concretizza in risultati sempre più confortanti (San Martino di Castrozza, Baviera, Portogallo) fino a sfociare in questa affermazione di Kallström e Haggbom nel Rallye d'Inghilterra. E' una vittoria di

eccezionale rilievo, una vittoria che vale, per intenderci, come una « 24 ore » di Le Mans. Il campionato mondiale marche per rallyes è andato ad altri, ma il successo più bello è della HF Squadra Corse.

Il Rallye britannico ha visto al via il più formidabile schieramento di uomini e mezzi dell'anno. Porsche, Saab, Alpine-Renault, Ford, Datsun e Lancia, cioè tutte le Case che credono nei rallyes e hanno squadre ufficiali, erano alla ricerca di una vittoria di prestigio in campo sportivo e di peso ai fini di quell'attività promozionale che si collega oggi ad ogni competizione, in particolare a questo tipo di gare, meno lontane di altre rispetto alla produzione di serie. La Lancia ha finito per affer-

Volano sul ghiaccio

