

Trionfo delle Lancia al Rallye britannico

Kallstrom si classifica primo e vince il campionato d'Europa - Tony Fall, terzo, completa l'affermazione



Lo svedese Kallstrom

(Nostro servizio particolare)

Londra, 19 novembre.

(r. s.) Splendida vittoria della Lancia al Rallye di Gran Bretagna, ultima prova del campionato europeo piloti. Gli svedesi Harry Kallstrom e Gunnar Haggbom, sulla Fulvia HF 1600, hanno battuto ogni avversario concludendo da dominatori la gara, mentre al terzo posto — dopo la 'Saab di Orrerims-Andersson —, è giunta una seconda Fulvia, quella degli inglesi Fall-Liddon. La classifica vede alle spalle dei due equipaggi della HF Squadra Corse un nugolo di Saab, Ford e Porsche. Kallstrom si è così aggiudicato il titolo europeo.

Kallstrom ed Haggbom avevano concluso la prima parte del Rallye (partito sabato da Londra) in seconda posizione. In testa c'erano Valdegarde-Helmer, sulla Porsche 911 T, equipaggio vincitore in gennaio del « Montecarlo ». Kallstrom, con una progressione eccezionale, assecondato dalla Fulvia, ha rosicchiato secondo dopo secondo al rivale, vincendo quasi tutte le prove di velocità in programma. Alla fine, Waldegarde si è disunito, ha perso il ritmo, è uscito tre volte di strada, terminando attardato.

Classifica: 1) Kallstrom-Haggbom, Fulvia 1600, p. 479,17; 2) Orrerims-Andersson, Saab, 489; 3) Fall-Liddon, Fulvia 1600, 494; 4) Andersson - « X », Ford Escort TC; 5) Clark, Ford Escort.

Per la HF Squadra Corse della Lancia la stagione sportiva 1969 non avrebbe potuto concludersi meglio. Kallstrom ed Haggbom hanno vinto un rallye difficilissimo, battendo gli equipaggi della Porsche, della Saab, della Ford.

Un successo che vale come quello di Montecarlo. In più, con questa gara, Kallstrom ha portato alla Lancia il titolo dei rallies, conquistato dopo otto corse attraverso l'Europa, dalla Svezia alla Spagna. In questa manifestazione contano i cinque risultati migliori: Kallstrom e la sua Fulvia hanno concluso con tre affermazioni e due secondi posti.

Il Rallye di Gran Bretagna, l'ultimo della stagione, è uno dei più duri per la lunghezza del percorso, il numero delle prove di velocità, la partecipazione di uomini e macchine. Inoltre, molti tratti sono « segreti »: piloti e « navigatori » non possono stendere le note del tracciato, calcolando, per esempio, a quale velocità è possibile prendere quella certa curva o segnandosi che quel certo punto è pieno di fango. Soltanto all'ultimo momento gli organizzatori consegnano una busta con il tragitto, e si va alla cieca. Il « navigatore » spera nelle capacità d'improvvisazione del compagno alla guida e questi spera che il suo *coéquipier*, bene o male, possa dargli una mano.

La gara parte dall'aeroporto di Londra, e ad esso ritorna dopo una lunga scorribanda che si spinge sino in Scozia. Per le vetture è una prova massacrante, in quanto debbono affrontare i più diversi tipi di fondo stradale: asfalto, sterrato (molti tratti specialf si svolgono all'interno di tenute private, fra boschi e foreste), neve e ghiaccio. Non conoscendo bene il tracciato, è facile che i concorrenti arrivino in velocità su buche, dossi, punti particolarmente dissestati. Sospensioni, ammortizzatori, ogni parte della macchina è sottoposta ad un logorio incredibile.

Per ciò, il pubblico britannico e quello scandinavo attribuiscono particolare valore (e merito) alla marca che sa vincere il Rallye di Gran Bretagna. E questo, finora, era stato appannaggio di Case inglesi o svedesi. Il trionfo della HF Squadra Corse Lancia si riverbererà, positivamente su tutta la nostra industria automobilistica. Fra l'altro, il terzo posto di Fall e Liddon dimostra che non si tratta di un successo casuale, ma di una clamorosa, solidissima affermazione di massa. Ritirati: Munari (rottura di un giunto) e Makinen (incidente), la Lancia ha portato al traguardo il 50 per cento delle sue forze: il Rallye l'hanno terminato in 70 su 151.

Con l'« europeo » dei rallies e questa vittoria, gli uomini del team Lancia possono puntare con fiducia al futuro. La squadra, oggi una delle migliori del mondo, è forte, omogenea, ben diretta da Cesare Fiorio e composta da specialisti nordici e italiani che hanno saputo trovare un invidiabile « modus vivendi ». Armonia e amicizia: la base per puntare ai migliori risultati. E ci sono anche i mezzi tecnici, questa agile, scattante Fulvia 1600 che sembra volare su ogni tipo di terreno. L'appuntamento, con ottimismo, è ora per Montecarlo.

Michele Fenu

