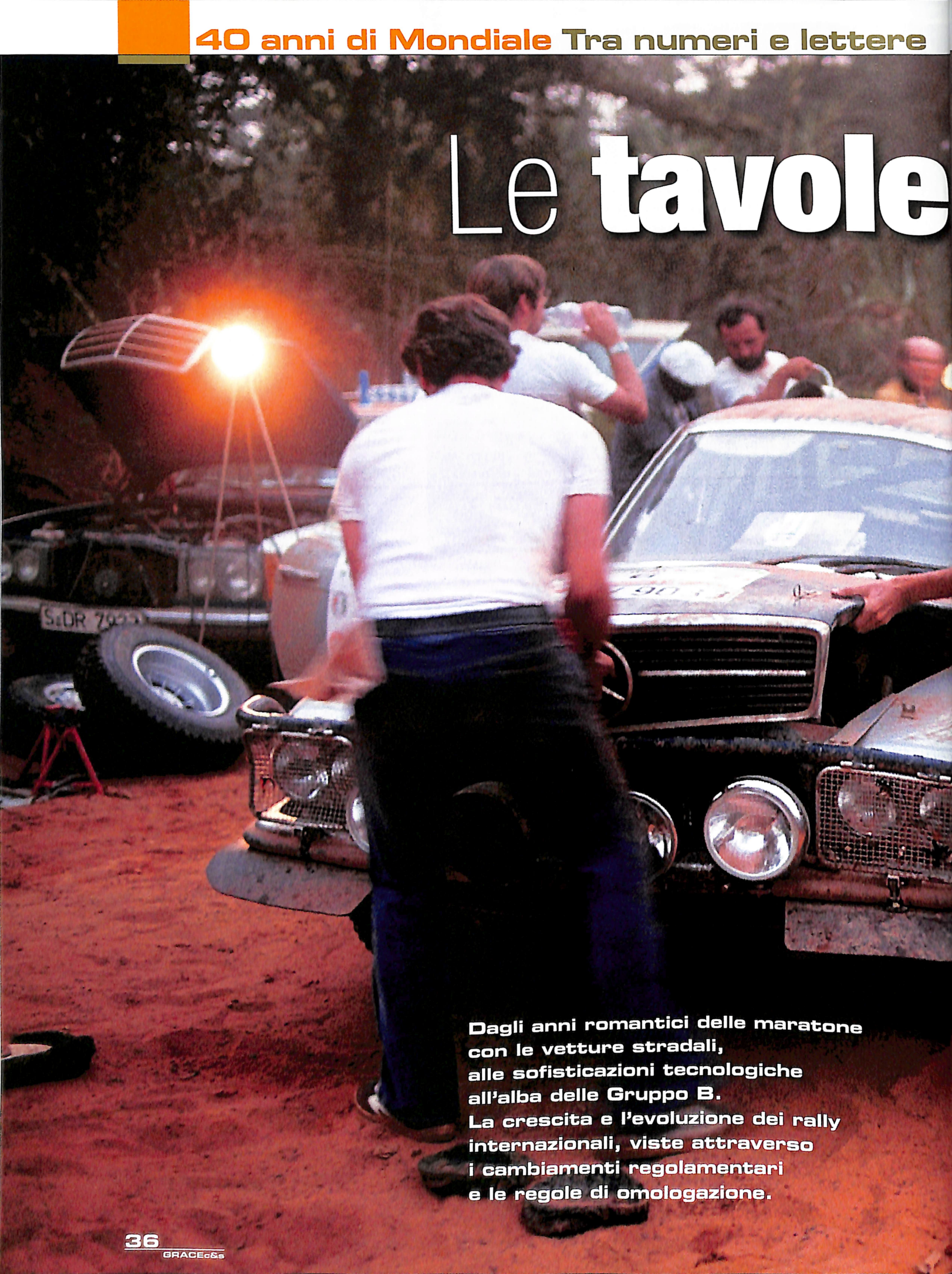
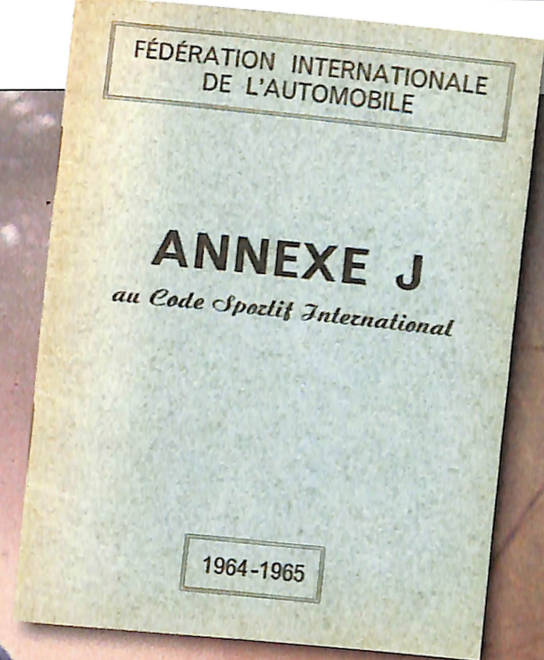


Le tavole



Dagli anni romantici delle maratone con le vetture stradali, alle sofisticazioni tecnologiche all'alba delle Gruppo B. La crescita e l'evoluzione dei rally internazionali, viste attraverso i cambiamenti regolamentari e le regole di omologazione.

della legge



Hannu Mikkola, in tipica tenuta da rally africani, assiste agli interventi dell'assistenza Mercedes durante il Bandama del 1979, gara che vinse con la 450 SLC. Sopra, la copertina dell'ultimo Annesso J che precedette la riorganizzazione normativa del 1966.

DI PAOLO FRANCALANCI

■ Tutto ebbe inizio dalla fine. Poco dopo la conclusione del secondo conflitto mondiale. L'Europa si ritrovava distrutta e lacerata, ma con una rete stradale nuova ed efficiente che era stata estesa e messa in opera molto rapidamente per soddisfare le esigenze belliche. Sparite le truppe, quelle strade diventavano il terreno ideale di divertimento per gli automobilisti sportivi. In quei primi anni, molte delle vetture utilizzate erano ancora modelli risalenti

al periodo prebellico. Tanto che le vetture che avrebbero vinto il rally di Montecarlo dopo il conflitto erano esemplari di berline a marchio Hotchkiss e Delahaye, le stesse che si aggiudicarono il successo a pari-merito nel 1939.

Berline, sportive o utilitarie

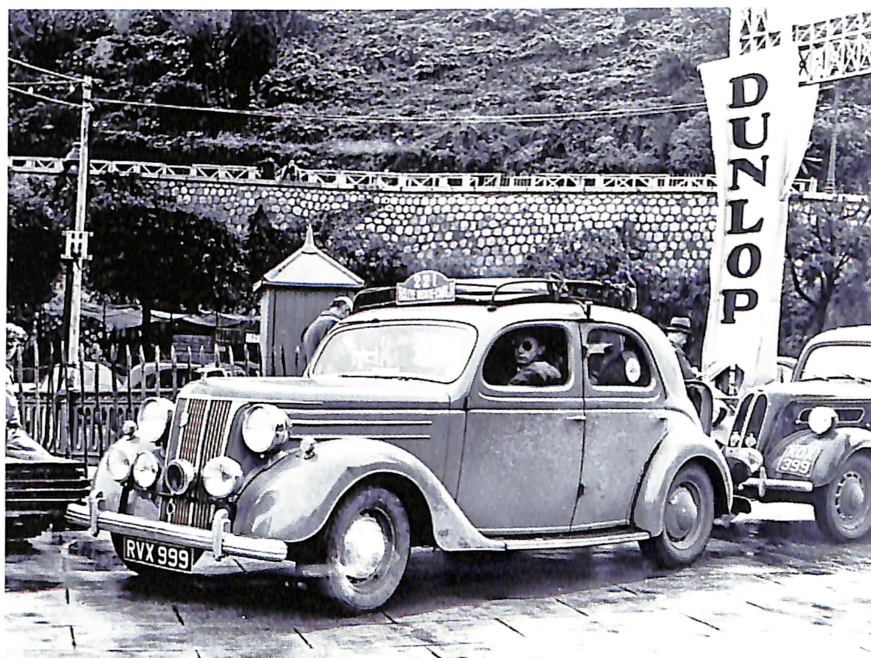
Non dovette però passare molto tempo prima che le industrie automobilistiche riprendessero a pieno a progettare e sfornare automobili



adeguate alle nuove soluzioni e conoscenze tecniche. Fu con questa nuova linfa che l'albero del motorismo sportivo riprese a crescere velocissimo, quasi a voler recuperare il troppo tempo perduto. Questa nuova generazione di auto era la più eterogenea che ci potesse essere, ma ognuno di questi modelli diede il suo contributo, piccolo o grande, nell'alimentare questa esplosione di interesse verso le discipline a motore. Dalla Germania arrivavano le lussuose Mercedes 200 SL e i popolari maggiolini Volkswagen, come dall'Inghilterra le Jaguar XK 120 o le Morris Minor. Dal nord le Saab 92 e le Volvo PV 444, dalla Francia le Renault 4CV e sulle strade di casa nostra iniziavano a circolare le Alfa Romeo Giulietta.

Originali modificati

L'attività di questi primi anni era ancora ad un livello strettamente amatoriale, svolta con vetture che, per quanto concettualmente nuove, restavano sostanzialmente di serie o con ben poche modifiche. L'interesse dei vari Costruttori per le competizioni era marginale e si limitava al massimo ad un contributo o ad uno sconto per la fornitura di auto e di pezzi di ricambio. Non c'erano programmi di sviluppo dedicati alle vetture da rally, non c'erano equipaggi ingaggiati né reparti sportivi organizzati. Visto che le auto con cui si correva si mantenevano vicine alle loro condizioni originarie, non si avvertiva la necessità di regolamentare con una normativa tecnico sportiva una realtà che ancora non



esisteva. Nel 1957, quando il Campionato europeo stava già vivendo la sua quinta stagione, le regole emanate dalla Commissione sportiva internazionale della Federazione internazionale dell'automobile erano stampate in un opuscolo che raggiungeva a stento la decina di fogli. In quel periodo era concessa una decina di modifiche per le classi di vetture derivate dalla serie. Queste permettevano libertà di scelta per quanto riguardava candele, batterie, ammortizzatori, luci, tipologia di freni e gomme. Per le vetture maggiormente preparate era concesso in più di adottare serbatoi carburante di maggiori dimensioni, modificare i rapporti al cambio, i carburatori e le ruote, ammettendo l'elaborazione dei pezzi originali dell'auto.

Dal dopoguerra ai primi Anni '60. Qui sopra, l'imponente Ford Pilot V8 al Montecarlo del 1950. In alto, stesso rally, stessa marca ma con una Falcon risalente all'edizione del 1964. La foto grande è riferita alla Liegi-Sofia-Liegi del 1962. In primo piano la Mercedes 220 di Eugen Bohringer, che quell'anno avrebbe vinto il Campionato europeo, davanti all'equipaggio femminile Rosqvist-Wirth.

La spinta dei Costruttori

Per la tecnologia e gli interessi in gioco alla fine degli anni Cinquanta, quello era abbastanza. Tuttavia con il progressivo e crescente interesse verso i rally da parte delle industrie automobilistiche, queste sarebbero state in grado, attraverso la creazione di reparti corse ufficiali, di escogitare varie vie per sfruttare ed aggirare queste poche e semplici regole. I team ufficiali che forzarono il passo sorsero in Gran Bretagna, in Svezia, in Germania e in Francia. L'Italia ci mise qualche anno in più, per quanto le nostre auto fossero ampiamente utilizzate da parte di piloti privati e da vari importatori di altre nazioni, fu solo con l'arrivo sulla scena della Lancia nel 1965 che il nostro

movimento e le nostre manifestazioni iniziarono a crescere di rilevanza nel panorama del rallysmo internazionale. Questo processo di cambiamento innescato dai Costruttori ovviamente non fu istantaneo ma andò caratterizzandosi nel corso degli anni. Così come le reazioni delle autorità sportive ed il loro tentativo di contenere gli usi, e gli abusi, entro l'impianto dello scarno quadro normativo in vigore. Fino a quando, per la stagione 1966, il regolamento non venne ampiamente rinnovato con una profonda rivisitazione dell'Annesso J.

Le dimensioni contano

Il regolamento tecnico che fornì la struttura di base all'Annesso J che sarebbe rimasto in vigore per ben diciassette anni, dal 1966 al 1982, partiva da un presupposto molto semplice. Ogni modello doveva essere inquadrato in una categoria ben precisa, in modo da poter competere contro vetture di simili caratteristiche. Un approccio teoricamente corretto, anche se avrebbe inevitabilmente lasciato spazio a più di una forzatura. Quella stesura entrata in vigore a metà Anni '60, era la prima a riunire nello stesso contesto tutte le diverse categorie di vetture. I principali Gruppi numerici riferiti ai rally andavano da 1 a 4, a cui si sarebbero poi aggiunti i prototipi di Gruppo 5. Il ragionamento ispiratore dei quattro Gruppi principali era relativamente semplice. Una vettura poteva essere una berlina o una sportiva. O per meglio dire, utilizzando le definizioni ufficiali, un'auto da Turismo o da Gran Turismo. Per determinare le differenze bastava dare un'occhiata alle dimensioni interne dell'abitacolo e, mettendole a confronto con le misure previste nell'Annesso J, si sarebbe capito quale sorta di auto si aveva per le mani.



ANNEXE J

Classification, définition et spécifications des voitures

TITRE I

CLASSIFICATION DES VOITURES.

Art. 251. — Catégories et groupes: Les automobiles en compétition sont réparties dans les catégories suivantes:

- Catégorie A: Voitures de production homologuées, nombre entre parenthèses indique le nombre minimum de voitures construites en 12 mois consécutifs.
 - Groupe 1: voitures de tourisme de série (6000).
 - Groupe 2: voitures de tourisme (1000).
 - Groupe 3: voitures de grand tourisme (500).
 - Groupe 4: voitures de sport (50).
- Catégorie B: Voitures spéciales:
 - Groupe 5: voitures de tourisme spéciales.
 - Groupe 6: voitures de sport prototypes.
- Catégorie C: Voitures de course:
 - Groupe 7: voitures de course bi-places.
 - Groupe 8: voitures de course de formule.
 - Groupe 9: voitures de « course libre ».

DEFINITION ET PRESCRIPTIONS GENERALES CONCERNANT LES VOITURES DES CATEGORIES

Art. 252. — Définitions: Voitures de production: Voitures au sujet desquelles a été constatée l'absence de modification de série d'un certain nombre de voitures.

Fig. 2) et le plafond (le capitonnage s'il y en a) comprimé).
 Si les sièges AV sont séparés, la mesure est faite sur l'axe des 2 sièges AV réglables. Si les sièges AV sont accolés, la mesure est prise dans la position moyenne.
 Si le siège AV est une banquette, la mesure est prise sur l'axe de la voiture.
 La hauteur à l'AR (D) est prise entre le fort de la banquette écrasée par la masse standard et le plus haut point du capitonnage, s'il y en a, étant comprimé, à 25 cm de la voiture.

La largeur aux sièges AV (C) est mesurée dans un plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard placée sur le siège à 30 cm au-dessus du siège d'essai entre les bandeaux supérieurs de chaque portière A.

La largeur aux sièges AR (E) est mesurée dans un plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard, à 30 cm au-dessus du siège écrasé et à 25 cm au-dessus du plus haut point du capitonnage, s'il y en a, entre les bandeaux supérieurs des portes des véhicules sans portes AR.

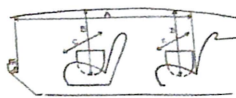


Figure 1



Figure 2

Les cotes minimales exprimées en centimètres auxquelles une voiture ne pourra plus être admise et étant à moins 4 places sont les suivantes:

Cylindrée-moteur	A	B	C	D
Jusqu'à 700 cc.	Libre	85	100	
De 700 à 2000 cc.	160	85	110	85
Plus de 2000 cc.	170	90	120	85

2^e cas: (voir fig. 3 et 4). Voitures à au moins 2 places.
 Les deux places devront être réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, de préférence des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. Les emplacements prévus pour poser ou encastrer 2 sièges AV doivent avoir une largeur minimale de 40 cm maintenue sur toute la profondeur du siège.
 La « hauteur protégée » sera de 85 cm entre le fort de la banquette écrasée par la masse standard (voir figure 2) et le fort de la carrosserie fermée, et de 80 cm entre le fort de la banquette écrasée par la masse standard (voir fig. 2) et le fort de la carrosserie fermée, et de 80 cm entre le fort de la banquette supérieure du pare-brise pour les voitures à carrosserie ouverte mesurée prise verticalement au centre de la :

La largeur intérieure aux places AV (voir mesure C) sera de 100 cm pour les voitures d'un cylindre-moteur inférieur à 700 cm³ pour les voitures d'un cylindre-moteur compris entre 700 et 2000 cm³ et de 120 cm pour les voitures d'un cylindre-moteur supérieur à 2000 cm³. La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque pédales) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

Pare-brise - Essuie-glace: Un pare-brise constitué par un verre de sécurité est obligatoire.

Largeur sur laquelle la « hauteur protégée » doit être maintenue

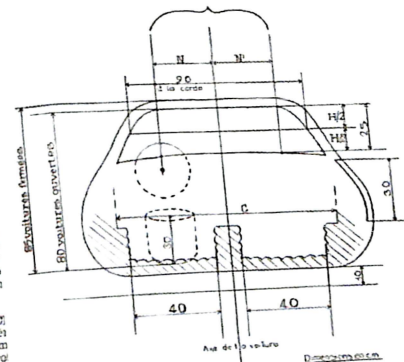


Fig. 3

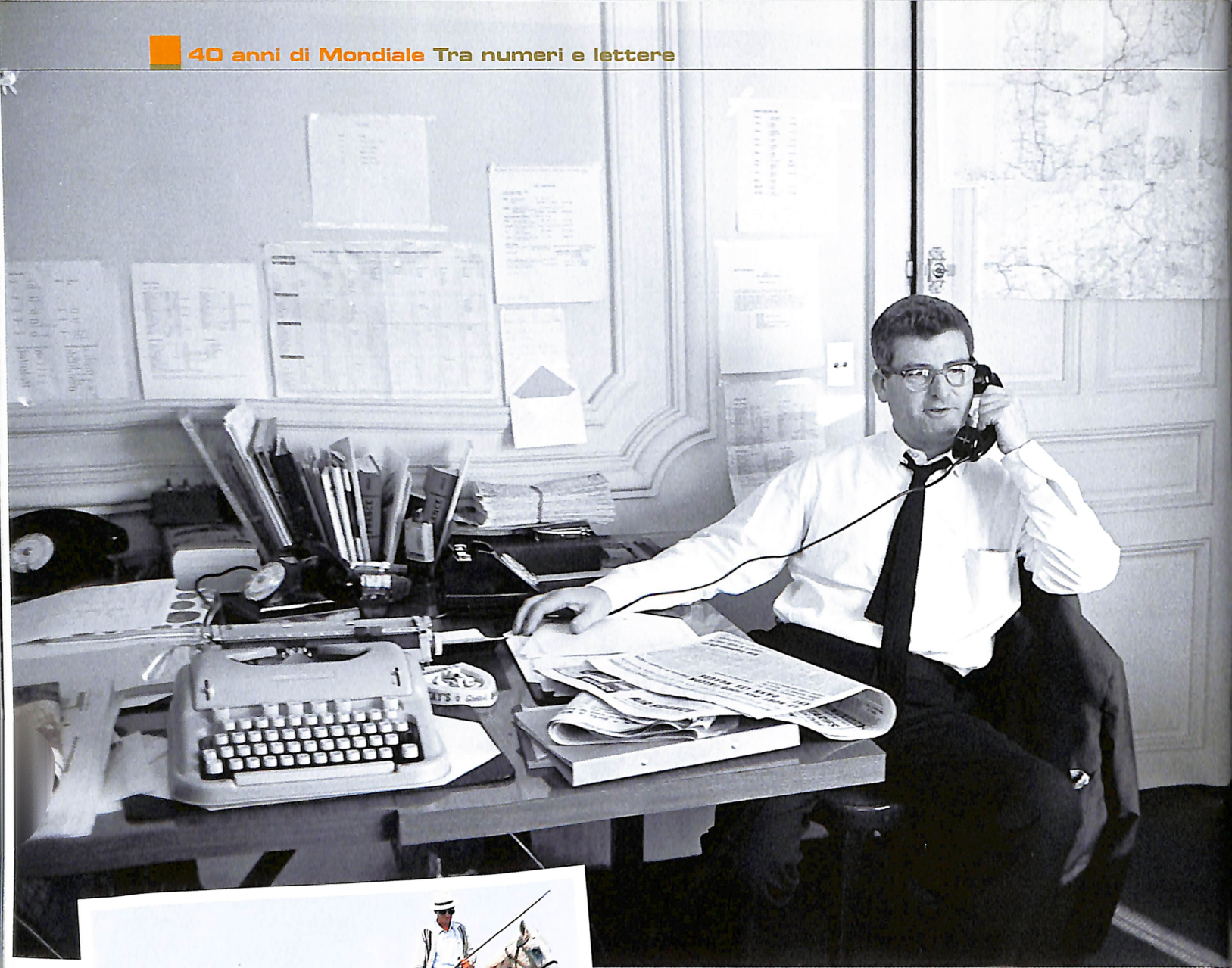


Esemplari costruiti e dimensioni dell'abitacolo. Erano queste le due caratteristiche che definivano l'appartenenza ai vari Gruppi. Qui a lato, i disegni dell'Annesso J 1966 che definivano gli ingombri interni delle auto. Sopra, l'uscita dalle linee di produzione Volkswagen dei Beetle.

Di serie o speciali

In origine il concetto prevedeva che se una Casa automobilistica avesse voluto far correre una sua spaziosa berlina, questa, se avesse avuto una produzione minima entro un determinato periodo di tempo, sarebbe stata omologata in Gruppo 1 tra le Turismo di serie. Questa categoria dava spazio alla effettuazione di ben poche modifiche. E spesso si trattava di interventi che sarebbero stati apportati da qualsiasi persona assennata prima di affrontare una competizione come un rally. Quindi si potevano montare fari supplementari, ventole per evitare l'appannamento dei vetri e via di questo passo. Se il concorrente voleva

prendere la stessa auto e renderla più competitiva apportando delle modifiche anche alla parte meccanica, si passava alla categoria superiore, il Gruppo 2 delle Turismo. Qui erano ammessi, tra le altre cose, l'utilizzo di diversi carburatori e alberi a camme, il montaggio di rapporti ravvicinati al cambio e marce finali più corte. Ma durante gli Anni '60 la produzione automobilistica iniziò a diversificarsi e sul mercato cominciarono ad arrivare anche versioni speciali di quelle stesse auto. Siccome i Costruttori volevano omologare ugualmente anche queste serie speciali per l'uso nelle competizioni, la Commissione sportiva, proprio con la stesura dell'Annesso J entrata in





vigore nel 1966, diede l'opportunità di omologare determinate auto direttamente nei Gruppi 2 o 4, con un numero minimo di esemplari prodotti inferiore rispetto ai Gruppi 1 e 3.

Quante volte figliolo

Tra le novità introdotte con la normativa del 1966 ci fu dunque anche la modifica della quantità minima di esemplari costruiti, nell'arco di dodici mesi, per potere omologare un modello secondo le caratteristiche delle varie categorie sportive. Il numero minimo di esemplari costruiti per il Gruppo 1 (Turismo di serie) passò da mille a 5mila. Mentre la quota minima per potere accedere direttamente all'omologazione in Gruppo 2 (Turismo) era di mille auto costruite. Le macchine necessarie per accedere al riconoscimento di Gruppo 3 (Gran Turismo) furono portate da 100 a 500 mentre il Gruppo 4, che prima era una sorta di contenitore di tutto ciò che non rientrava nelle precedenti categorie, venne dettagliato come riservato a vetture sport costruite in almeno 25 esemplari. Dopo tre anni, i valori minimi del Gruppo 3 vennero innalzati a mille, mentre quelli del Gruppo 4 si impennarono a 500 nel 1972, prima di assestarsi a 400 dal 1976 in avanti.

Porsche multitasking

Secondo le intenzioni dei tecnici che studiarono le norme, i Gruppi 3 e 4 avrebbero dovuto essere il "contenitore" nel quale catalogare vetture come Triumph Spitfire, Aston Martin DB6, Honda S600, Austin Healey 3000, Alpine A110 e Ferrari 250 GT. Tra queste rientrava naturalmente anche la Porsche 911. Ma a Stoccarda Ferdinand Piech, il suo capo ingegnere Helmuth Bott ed il respon-

sabile del reparto sportivo Huschke von Hanstein si resero presto conto che le dimensioni interne della loro bella coupè erano sufficientemente ampie da permettere, se fossero state prodotte in un adeguato numero di esemplari, di essere facilmente omologate in diversi gruppi. Cosa che avvenne in effetti nel 1967, quando la 912 fu omologata in Gruppo 1, la 911 e 911 L in Gruppo 2, la 911 T e 911 S in Gruppo 3, oltre alla 911 R che corse come prototipo di Gruppo 5 e di cui non furono prodotti che 22 esemplari. Tre in meno di quelli necessari per l'omologazione in Gruppo 4. Questo "slalom" normativo venne rapidamente contrastato apportando successivamente delle modifiche alle dimensioni interne minime dell'abitacolo previste dal regolamento. L'affare, clamoroso, iniziò però ad ispirare altre menti particolarmente fervide, che optarono per soluzioni pienamente lecite per quanto lontane dal principio ispiratore dell'Annesso J.

Scorciatoia Gruppo 4

Secondo il percorso ideale ipotizzato dal legislatore sportivo, per correre con una normale berlina sarebbe stato necessario omologarla in Gruppo 1 e, quindi, per renderla più performante evolverla in Gruppo 2 nel rispetto delle modifiche concesse dall'Annesso J. Ma se il Costruttore avesse individuato la necessità di dotare la vettura di un motore differente o di apportarvi altre modifiche radicali non previste dal regolamento di Gruppo 2, avrebbe avuto comunque a disposizione una scorciatoia. Vale a dire costruire una versione speciale dell'auto stradale in almeno 400 esemplari (a seconda del periodo) e omologarla direttamente in Gruppo 4. Ovviamente non si sarebbe trasformata in una sport o in una gran turismo propriamente detta, ma avrebbe soddisfatto le prescrizioni normative della federazione, beneficiando delle stesse libertà di preparazione concesse nel Gruppo 2. È difficile indicare con precisione chi sia stato il primo a sfruttare questa scorciatoia ma vi avrebbero fatto ricorso davvero in tanti.

Eccezione stratosferica

La rapida crescita di popolarità nel pubblico e in maniera speculare di interesse da parte dei Costruttori, rese i rally di inizio Anni '70 la fucina da cui nacque il Campionato del mondo, di cui stiamo celebrando in questi numeri di Grace il quarantesimo compleanno. Dal punto di vista tecnico, la novità assoluta di quegli anni fu l'arrivo sulla terra di un oggetto che sembrava piovuto dallo spazio, come evocava il suo stesso nome. Il 1972 fu un anno straordinario. A inizio stagione Sandro Munari con la vecchia Fulvia

Arrivano i team ufficiali. Sopra, George Merwin di Ford Usa, responsabile del programma rally, nella base approntata dalla squadra per il Montecarlo 1964. In alto, come si alimentava la rivalità tra le squadre. Qui a lato, due modelli che potevano convivere in Gruppo 3. La Austin Healey 3000 e la Lancia Beta Coupè.



Partenza di prova speciale del Sanremo 1974. La Stratos, omologata da poche ore, vincerà nettamente con Munari. È l'inizio della rimonta che porterà alla Lancia il titolo Costruttori nel Mondiale, in una stagione tutta concentrata negli ultimi mesi per la crisi petrolifera. Ufficiali come la Ford Escort di Clark-Porter al Tulip Rally di sei anni prima, nell'altra pagina in basso.

ottenne a Montecarlo la vittoria che cambiò definitivamente le sorti dello sport, almeno in Italia. Più avanti nell'anno faceva il suo debutto la Lancia Stratos, un oggetto che a livello normativo era indicato all'Annesso J di quell'anno come una Gruppo 5, vale a dire una sport car appartenente alla categoria delle vetture sperimentali da competizione. Un paradiso per un progettista di auto da corsa, in cui tutto era permesso, come si capiva già dalla definizione. "Vetture da competizione a due posti costruite espressamente per gare di velocità o di durata in circuito, il cui uso su strada può essere concesso a condizione che siano dotate degli elementi normalmente adottati e richiesti per i veicoli utilizzati sulle strade pubbliche". Insomma, qualsiasi "cosa" a motore, che avesse la targa, le luci e gli indicatori di direzione... Dal 1973, il Campionato del mondo avrebbe escluso la partecipazione delle Gruppo 5 ma il regolamento internazionale consentiva comunque ampie possibilità di manovra in quei rally che non facevano parte della neonata serie iridata. La sperimentazione della Stratos andò avanti ancora per tutto quell'anno e per buona parte di quello successivo. Fino a quando furono effettivamente conteggiati i 500 esemplari necessari per l'omologazione in Gruppo 4, ottenuta in tempo per il Sanremo di quell'anno.

Voglia di iride

La nascita del Campionato del mondo fu un evento molto significativo. Metteva i direttori sportivi nelle condizioni di approcciare gli amministratori delle loro compagnie e proporre la conquista di un vero e proprio titolo mondiale piuttosto che buttare gli investimenti nella conquista di singoli rally, per quanto prestigiosi, sparsi per il pianeta. Il solo titolo Costruttori dei primi anni fu un ulterio-



re richiamo, gli onori erano tutti per le vetture e chi le produceva, anche se presto ci si rese conto che i tifosi erano ugualmente interessati alle stelle del volante e non solo alle auto che guidavano. Si generò quindi un circolo virtuoso che portò ad uno sviluppo esponenziale della disciplina. L'introduzione della Coppa Piloti nel '77, diventata a tutti gli effetti Mondiale piloti due anni più tardi, fu l'ennesimo segnale che i rally erano uno sport che stava rapidamente guadagnando un notevole prestigio. Più Costruttori si avvicinavano, più cresceva il loro impegno nel cercare di produrre per i propri piloti vetture più performanti, più emozionanti. Le sfide in prova speciale tra le Fiat e le Ford, le Alpine e le Lancia portarono lo spettacolo ad un livello mai raggiunto prima e si creavano le opportunità perché ci fossero spazio e budget per auto sempre più raffinate e affascinanti. Le Stratos, le 131, le Ascona 400, le Escort MK II e le Talbot Lotus erano figlie del loro tempo. Create con un solo obiettivo in mente. Vincere il Campionato del mondo.

Dall'esperienza alla scienza

Alzare l'asticella della competitività significava far crescere l'esigenza di un approccio ingegneristico e tecnologico alle auto da rally. La loro preparazione diventò rapidamente un problema di conoscenze, più che di esperienze. Un decennio prima, era una prassi abbastanza comune che le singole "evoluzioni" fossero fatte senza alcuno studio o progetto. Se un pezzo si rompeva in un

rally, significava che non era sufficientemente robusto e lo si rendeva più grosso per farlo più resistente. Questo inevitabilmente aumentava lo stress delle parti collegate, che finivano esse stesse per cedere. Un processo infinito che si concludeva quando tutti i pezzi erano rinforzati, quindi la macchina più pesante. E magari il pezzo originario riprendeva a cedere... Gradualmente si fece spazio un approccio progettuale simile a quello destinato alle auto di produzione. Si iniziarono a valutare le sollecitazioni. A integrare i roll bar. A capire cosa alleggerire e cosa rinforzare. A calcolare, invece che tirare a indovinare, le forze che agivano sulle sospensioni. Era il trionfo della teoria sulla pratica. Dal punto di vista delle omologazioni, le cose restarono invece sostanzialmente immutate. Almeno fino alla fine del '77, quando la chiusura della scappatoia delle testate a 4 valvole per cilindro portò ad una massiccia migrazione di produttori verso il Gruppo 4, come fecero Audi, Chrysler, Ford, Vauxhall, Fiat, Toyota, Renault e Saab. Ormai a quel punto i principi ispiratori della normativa tecnica erano del tutto svaniti. Era impossibile capire, guardando una vettura impegnata in un rally, in quale categoria potesse essere stata iscritta, se come Turismo o come GT. I tempi erano maturi per un nuovo drastico cambio di regolamentazione, per passare alla nuova catalogazione dei Gruppi N, A e B che sarebbe entrata in vigore dal 1982. Ma questa è un'altra storia...



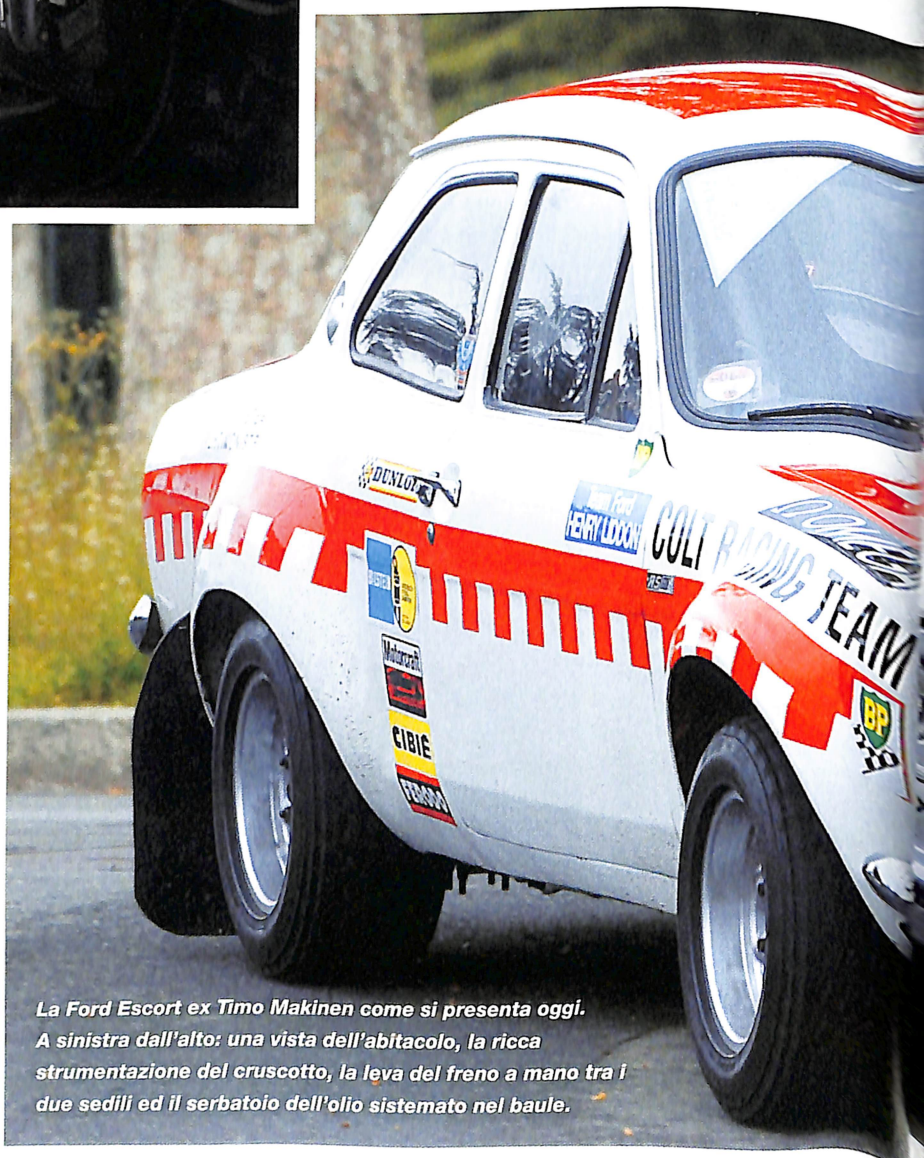
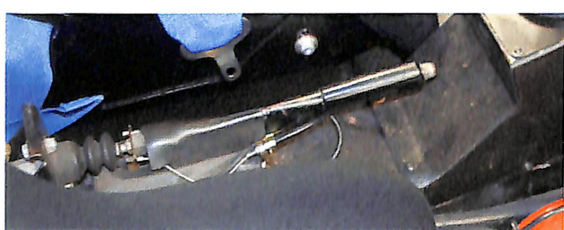
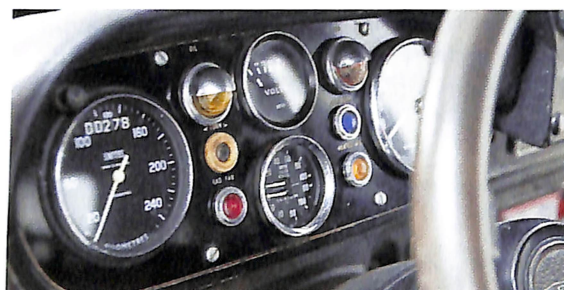
Gente del Nord

Pressoché imbattibile sullo sterrato, questa vettura è quella con cui Timo Makinen ha vinto il 1000 Laghi 1973. Un'auto potente che ha faticato a trovare la continuità.

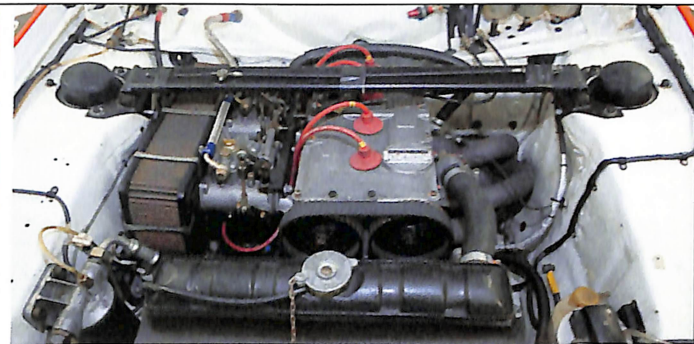
■ In quella stagione 1973, la prima del Campionato del mondo, non c'era solo l'Alpine Renault. A lottare con la Fiat per la piazza d'onore c'era anche la Ford con la sua Escort e con i suoi piloti specialisti nelle gare del Nord Europa tanto che i due successi di quella stagione sono arrivati in Finlandia ed al Rac grazie al finlandese Timo Makinen.

Affidabilità difficile

La primissima Escort, la Twin Cam, era stata soppiantata dalla RS 1600 nella seconda parte della stagione 1970. La nuova vettura stentò a



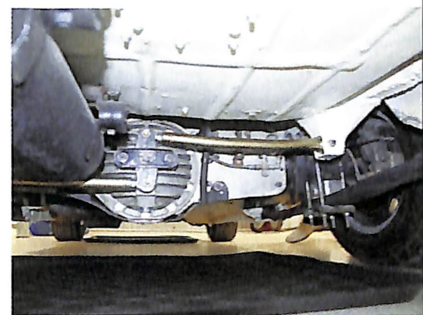
La Ford Escort ex Timo Makinen come si presenta oggi. A sinistra dall'alto: una vista dell'abitacolo, la ricca strumentazione del cruscotto, la leva del freno a mano tra i due sedili ed il serbatoio dell'olio sistemato nel baule.



trovare la via del successo ma finalmente nel 1972 s'impose nel prestigioso Safari con Hannu Mikkola. Il suo tallone d'achille era l'affidabilità, specialmente della trasmissione: risolto questo problema si lavorò sull'incremento della capacità del motore, passando ad un vero 2 litri rispetto ai 1.601 cc dell'omologazione ai 1.798 da subito utilizzati nelle corse. Il debutto dell'ultima evoluzione avviene al 1000 Laghi 1972 con Makinen mentre a fine anno Roger Clark trionfa al Rac. L'inglese a quel punto diventa praticamente imbattibile sulle strade di casa, nel Mondiale le Escort RS sono competitive nelle gare sterrate mentre sull'asfalto zoppicano.

Pedigree di razza

Questa Ford Escort RS 1600 Mk1, quella che ha vinto il 1000 Laghi 1973 con Makinen alla guida, è stata costruita a Boreham nello stesso anno e monta il motore Cosworth BDA da 2 litri con monoblocco in lega, iniezione elettronica Lucas sui carburatori doppio corpo Weber che sviluppa oltre 235 CV. Al ponte Atlas montato al posteriore è stato aggiunto un parallelogramma di Watt che, con le due barre connesse alla scatola del differenziale, trasferisce in verticale ogni possibile spostamento laterale della trasmissione. Una soluzione che conferisce alla vettura una maggiore precisione anche su asfalto.



In alto il 2 litri inglese, capace di circa 225 CV, ed una vista della parte inferiore della trasmissione.



La storia sportiva

Nessun titolo mondiale, ma tanti successi parziali per la vettura inglese. Mikkola nel 1972 vince il Safari, nello stesso anno Clark va a segno al Rac. L'anno dopo Makinen fa suoi 1000 Laghi e Rac, gare che la Escort s'aggiudica anche nel 1974 rispettivamente con Mikkola ed ancora Makinen.

Ford Escort RS 1600 Gr. 2

Motore	anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 1.993 cc. Lubrificazione a carter secco
Alésaggio e corsa	90,4 x 77,6 mm
Rapp. compres.	11,5:1
Potenza	225 CV a 8.000 giri
Coppia max	217 Nm a 6.750 giri
Alimentazione	iniezione elettronica Lucas, carburatori Weber 45 doppio corpo
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, 16 valvole
Raffreddamento	a liquido
Sospensioni	anteriori: a schema MacPherson con molle regolabili e ammortizzatori telescopici, barra anti rollio. Posteriori: ponte rigido con quadrilatero di Watt, balestre e ammortizzatori telescopici
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio manuale sincronizzato ZF a cinque marce più retromarcia, differenziale a dischi ZF nel ponte Atlas
Freni	anteriori: a disco autoventilati (26 cm ø) con pinze in alluminio a 4 pompanti. Posteriori: a disco (256 mm ø) con pinze a 2 pompanti + 2 extra azionate dal freno a mano a comando idraulico. Doppio circuito idraulico con servofreno
Serbatoio	in lega, posizionato in abitacolo
Sterzo	scatola guida diretta
Cerchi	Minilite in lega, 7x13"
Pneumatici	Dunlop 195/60/13
Lunghezza	3.978 mm
Larghezza	1.740 mm
Passo	2.400 mm
Altezza	1.384 mm
Peso	1.050 kg (senza carburante e ruota di scorta)



Al servizio del RE

Con la vettura tedesca Walter Rohrl ha conquistato il suo secondo mondiale. Un'auto affidabile e competitiva su ogni terreno.

■ Ha vissuto il crepuscolo delle vetture da rally tradizionali, sapendo difendersi egregiamente anche contro la novità tecnologica della trazione integrale, introdotta nei rally dall'Audi Quattro. Motore anteriore aspirato e trazione posteriore. Questo lo schema della "400" nata sulla base della classica Ascona seconda serie,

una tranquilla berlina per famiglia. La Cosworth venne incaricata di sviluppare il motore ma il 2 litri originario non era sufficientemente potente e così i tecnici optarono il motore della Rekord 2.3. Il quattro cilindri venne portato ad oltre 2.400 cc, mentre per la scocca si scelse la versione a due porte della berlina.

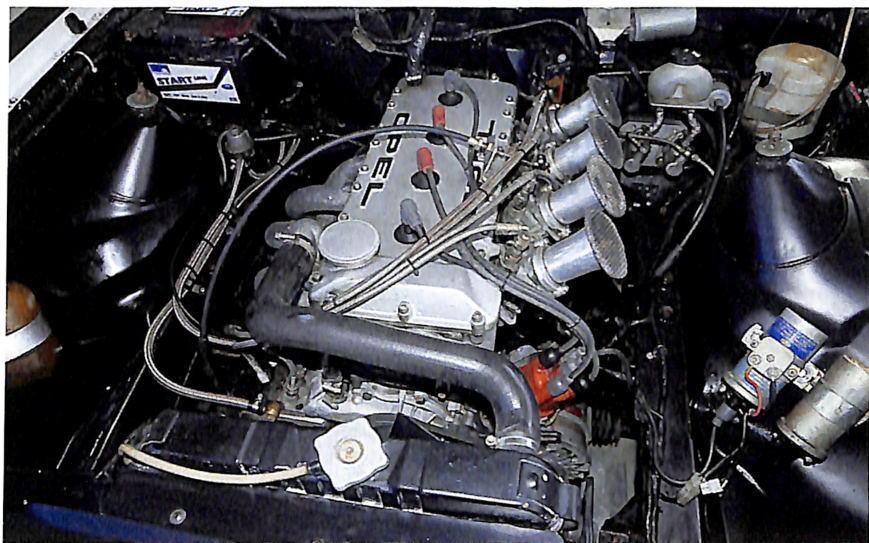
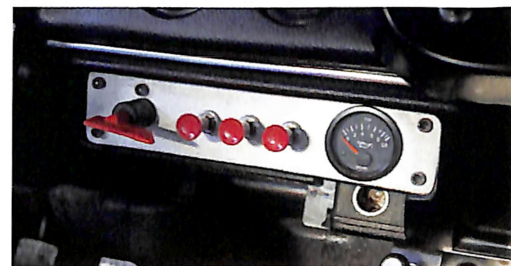
Zavorra in ghisa

Il propulsore ha una testata con quattro valvole per cilindro e la potenza è di circa 260 CV (144 quelli della versione stradale) a 7.400 giri, sufficienti per combattere contro le regine dei rally dell'epoca. I preparatori tedeschi optarono per i carburatori Weber mentre in Italia Virgilio Conrero scelse l'iniezione Kugelfischer. Il basamento è in ghisa, particolare che incide non poco sul notevole peso complessivo della vettura tedesca. Anteriormente l'Ascona monta delle sospensioni a doppio triangolo mentre il ponte rigido posteriore con sei punti di ancoraggio la



La storia sportiva

Apparsa nella stagione 1980, l'Opel Ascona 400 in configurazione Gruppo 4 ha gareggiato fino al 1982 per poi diventare, l'anno dopo, una Gruppo B. Nel 1980 lo svedese Anders Kullang vince la gara di casa mentre nel 1982 Walter Rohrl porta a casa Montecarlo e Costa d'Avorio aggiudicandosi il titolo Piloti. Al suo attivo anche il titolo europeo 1982 con "Tony" (vincitore l'anno prima del Campionato italiano) e due serie britanniche, 1981 e 1982, con Jimmy McRae.



rende estremamente sovrasterzante. Il cambio è a cinque rapporti.

Una sicurezza

L'affidabilità dell'Ascona 400 è proverbiale ed il motore prende i giri molto facilmente mentre i freni autoventilati della Lockheed fanno il loro lavoro in maniera egregia. Competitiva su ogni terreno, richiedeva anche costi di gestione non troppo elevati. La tre volumi di casa Opel si guida prevalentemente di traverso, fattore che contribuisce non poco a renderla estremamente spettacolare.

Dall'alto alcune immagini dell'abitacolo, del cruscotto e del quadro pulsanti dell'Opel Ascona 400 utilizzata da Dario Cerrato nella stagione 1982. Sopra il quattro cilindri della vettura tedesca in grado di raggiungere i 260 CV.

Opel Ascona 400 Gr. 4

Motore	anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 2.420 cc
Alésaggio e corsa	95,2 x 85 mm
Rapp. compres.	11:1
Potenza	260 CV a 7.400 giri
Coppia max	290 NM a 5.000 giri
Alimentazione	iniezione meccanica Kugelfisher
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, 16 valvole
Raffreddamento	a liquido
Sospensioni	anteriori: doppio triangolo con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, barra antirollio. Posteriori: ponte rigido, barra Panhard, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a cinque marce più retromarcia
Freni	a disco autoventilati
Serbatoio	di serie (evoluto a norme Fia), 42 litri
Sterzo	scatola guida diretta
Cerchi	anteriori 8x15", posteriori 10x15"
Pneumatici	Michelin (mescola TB5). Anteriori: 18/60x15. Posteriori: 23/62x15
Lunghezza	4.320 mm
Larghezza	1.664 mm
Passo	2.518 mm
Altezza	1.360 mm
Carreggiata	anteriore 1.387 mm. Posteriore 1.375 mm
Peso	1070 kg
Velocità massima	163 km/h
Prezzo	circa 100mila euro

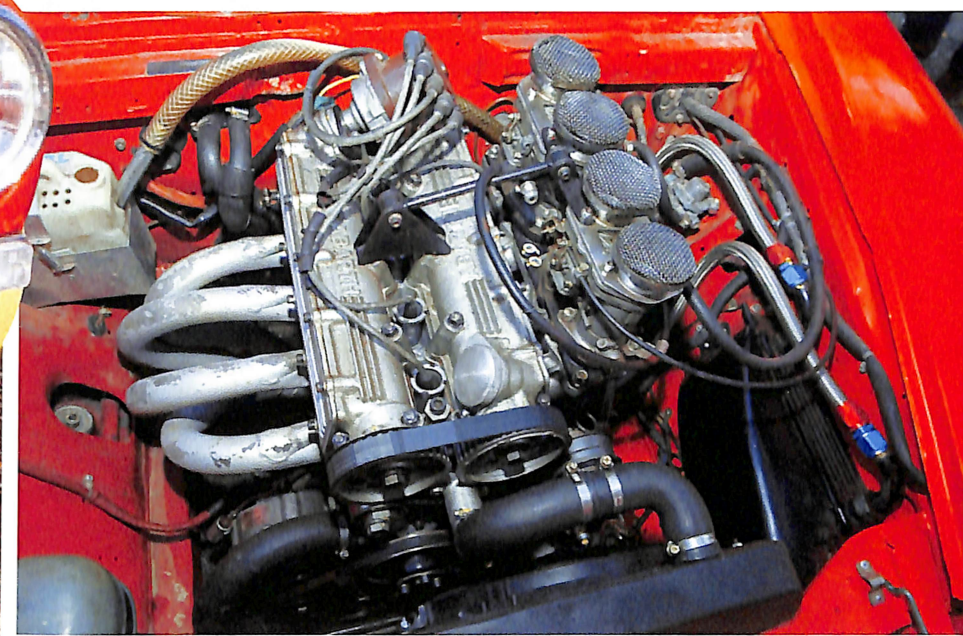


■ Fu l'ultima evoluzione della 124, quella che "rischiò" di vincere il Mondiale 1974, annata in cui venne beffata, proprio sul filo di lana, dalla "cugina" Lancia Stratos. La Fiat Abarth 124 Rally fu svelata sul finire del 1972: era una vettura di chiara impronta sportiva derivata dalla 124 Spider 1800. Due le differenze sostanziali: è più potente - parlando del modello di serie - di dieci cavalli (128 contro 118) e pesa 22 chilogrammi in meno. Inoltre ha di serie il cambio a cinque marce (sull'altra è un optional), adotta un retrotreno a ruote indipendenti e monta di serie il rollbar, il tettuccio rigido e i cerchi in lega. La squadra corse Fiat la fa debuttare all'inizio del 1973 al

Montecarlo dove ottiene un settimo posto con Lele Pinto. E diventa subito protagonista finendo al secondo posto nel Campionato del Mondo rally dietro lo squadrone delle Alpine Renault e davanti alla Lancia, che devono ancora affidarsi alla Fulvia. L'anno dopo, il 1974, vede la cilindrata salire da 1.756 a 1.839 cc, fattore che comporta una robusta iniezione di cavalli (arriveranno a 180 contro i 165 della annata del debutto). La 124, ulteriormente alleggerita e irrobustita al tempo stesso, arriverà ad un passo dall'iride. A causa della crisi energetica il calendario stravolto prevedeva cinque rally sugli otto previsti negli ultimi due mesi dell'anno ed il 1° ottobre la Lancia omo-

L'eterna seconda

Non ha mai vinto un titolo Mondiale ma dal 1973 al 1975 ha sempre conquistato la piazza d'onore. Storia di una vettura a cui non mancava nulla per diventare una regina dei rally.



loga la Stratos in Gruppo 4 e per la 124 la strada diventa improvvisamente ripidissima. Gareggiò ancora per tutto il 1975 ed il suo canto del cigno fu il "Monte" 1976 con i colori Oliofiat.

Prese finte

Della vettura venne anche realizzata una versione con testata a 16 valvole ed iniezione Kugelfischer, fattori che consentirono di portare la potenza fino a 225 CV. Quella immortalata in queste pagine è una "normale" ad otto valvole, guidata nella stagione 1974 da Maurizio Verini in coppia con Gino Macaluso, annata che si concluse con la conquista del titolo italiano. Rispetto alla versione di serie la 124 Abarth

Rally 1800 ex works adotta il retrotreno a ruote indipendenti, l'avantreno modificato con il braccio inferiore della sospensione di tipo maggiorato, le carreggiate più larghe, le gomme con profilo più basso montate su cerchi più larghi ed una carrozzeria ulteriormente alleggerita. Spiccano i codolini rivettati alla carrozzeria e le prese d'aria tipo Naca che sono a servizio di carburatori, freni e radiatore dell'olio. Alcune di queste prese d'aria hanno un valore puramente estetico: quella per il radiatore dell'olio si trova sul parafrangente anteriore sinistro, quella simmetrica sul lato destro non è utilizzata in alcun modo. L'hard-top è di tipo fisso dato che la vettura è stata omologata come una coupé con la

Maurizio Verini al volante della Fiat 124 che guidò nella vittoriosa stagione 1974. Sopra il quattro cilindri in grado di erogare quasi duecento cavalli.

carrozzeria chiusa. Il cambio è ovviamente ad innesti frontali e non ha sincronizzatori (le marce hanno rapporti molto ravvicinati ed arriva, in quinta, solo a 153 chilometri orari), il ponte posteriore monta un differenziale autobloccante mentre, per quanto riguarda le sospensioni, le boccole di gomma sono sostituite da uniball, i dischi sono ventilati.

Abitacolo senza novità

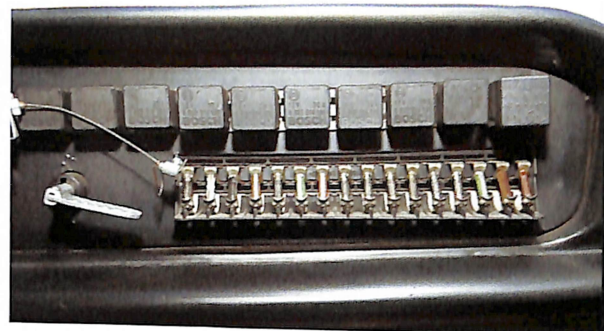
Lo sterzo è più diretto rispetto al modello di serie ed anche rispetto alle versioni precedenti della 124. I cerchi in lega sono da 7" contro i 5,5" del modello di serie. La plancia è abbastanza simile a quella della stradale anche se gli strumenti sono ovviamente sistemati diversamente. Sul lato destro trovano posto i tripmaster e la scatola dei fusibili, al centro i comandi degli interruttori per fari supplementari, pompe carburante, ventola ed ovviamente l'accensione mentre il pilota deve tenere sott'occhio il contagiri e le varie temperature. Molto curati i rivestimenti delle portiere, i vetri sono azionati dalla classica manovella. A fianco dei piedi del navigatore la vaschetta con il liquido per i vetri. Motore



La storia sportiva

La vita della Fiat Abarth 124 Rally, a livello di squadra ufficiale, è durata dal Montecarlo 1973 al Montecarlo 1976. In questo lasso di tempo ha saputo diventare un punto di riferimento del rallysmo finendo tre volte, dal 1973 al 1975, al secondo posto del Mondiale Marche, vincendo nel 1975 l'Europeo con Verini e per due volte il titolo italiano: nel 1974 con lo stesso Verini e l'anno dopo con Bobo Cambiagli. Tra i maggiori risultati si ricordano il successo di Achim Warmbold al Rally di Polonia 1973, quello di Lele Pinto in Portogallo l'anno successivo e quello ottenuto dal giovane Markku Alen ancora in Portogallo nel 1975.





Nella foto grande una vista dell'abitacolo, in alto da sinistra la plancia ed i fusibili che sono piazzati davanti al navigatore.

Qui sopra il vano posteriore con serbatoio e ruota di scorta.

Sotto i sedili in pelle e velluto, e la presa d'aria per i freni posteriori.

e cambio sono separati dall'abitacolo solo da una sottile parete di acciaio priva di quell'imbottitura che di solito protegge dal rumore e dal calore. La ruota di scorta è stata piazzata nel vano posteriore dove trova posto anche il serbatoio in alluminio del carburante e, sul lato destro, la batteria.

Amica affidabile

La 124 va guidata di traverso, con il pendolo. Mantenendo il motore tra i 5.000 ed i 7.000 giri si riesce a tirare fuori il potenziale dell'auto e si "sentono" tutti i cavalli. Dalla sua, poi, ha una grande affidabilità che specie nelle gare su terra faceva un gran differenza. Sui percorsi ricchi di curve lo sterzo molto diretto (bastano due giri del volante da "tutto destra" a "tutto sinistra") aiuta nella precisione di guida. La 124 Abarth 1800 ha una grande maneggevolezza ed il cambio è leggero: grazie all'assenza dei sincronizzatori l'escursione della leva è molto corta. Una particolarità è il fatto che rispetto ai consueti cambi Fiat la prima è a sinistra, tirando la leva verso il pilota.

Fiat Abarth 124 Rally 1800

Motore	posizione anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 1.839 cc
Alesaggio e corsa	84 x 79,2 mm
Rapp. compressione	9,8:1
Potenza max	190 CV a 7.000 giri (225 con iniezione Kugelfischer)
Alimentazione	2 carburatori verticali Weber doppio corpo
Distribuzione	valvole in testa con doppio albero a camme in testa
Raffreddamento	radiatore con serbatoio supplementare di espansione
Candele	Champion N6Y o Magneti Marelli CW 8 LP
Impianto elettrico	12 Volt - batteria 45 Ah - alternatore con potenza max 770 W
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio manuale a cinque marce più retromarcia
Differenziale	autobloccante
Freni	a disco senza servofreno
Serbatoio	speciale in alluminio da 50 litri
Cerchi	Cromodora in lega leggera da 6" a 8"
Lunghezza	3.910 mm
Larghezza	1.630 mm
Passo	2.280 mm
Altezza	1.240 mm (con hard top montato)
Carreggiata	anteriore 1.410 mm. Posteriore 1.400





Solo la decisione del Gruppo Fiat di pensionarla ha saputo fermare la cavalcata vincente della vettura torinese. Tre titoli mondiali consecutivi ed altrettanti europei nel suo palmarès.

Senza AGGETTI

■ La prima auto nata pensando espressamente all'uso agonistico e che seppe indicare la strada da seguire ad una specialità che stava cercando il proprio futuro. Questo fu la Lancia Stratos, una vettura che seppe emozionare e divertire. Nell'ottobre 1970, al Salone dell'Auto di Torino fece impressione l'avveniristico prototipo "Stratolimite" disegnato da Nuccio Bertone e dai suoi stilisti, diretti da Marcello Gandini. La nuova vettura, presentata nella sua versione esteticamente definitiva all'edizione del 1971 della kermesse motoristica torinese, venne battezzata Stratos HF e dotata di un motore "provvisorio", il Dino 2.4. Il 6 cilindri Ferrari era realizzato in blocco con la trasmissio-





Notevoli le differenze, anche estetiche, tra la prima versione della Lancia Stratos, sopra, e la seconda a sinistra.

Spoiler posteriore ed alettoncino sul tetto, oltre alla presa d'aria ed ai passaruota i cambiamenti più evidenti.

ne, la sistemazione trasversale alle spalle dell'abitacolo offriva una ripartizione dei pesi di circa il 60% a carico delle ruote motrici posteriori. Le sospensioni indipendenti a doppio triangolo previste inizialmente su tutte le quattro ruote, vennero conservate solo per l'avantreno, mentre sul posteriore venne adottato uno schema MacPherson. La carrozzeria era in fibra di vetro, anche se all'inizio il prototipo era in alluminio. Mentre nel 1973 iniziava il Campionato del Mondo, il team Lancia continuava a fare esperienza con la Stratos iscritta in Gruppo 5. Divenuta a tutti gli effetti una Gruppo 4 a partire dal 1° ottobre 1974, la Stratos iniziò ad essere impiegata già il giorno dopo, quando partì il rally di Sanremo.

Difetto in movimento

Nella prima versione i parafanghi sono meno pronunciati rispetto alle altre, il cruscotto è lo stesso del modello di serie, mancano lo spoiler e, sul tetto, alettoncino e presa d'aria per l'abitacolo in quanto non ancora omologati. Anche il supporto dei quattro fari supplementari è diverso, con delle "spigolature" tra un faro e l'altro che scompariranno successivamente. L'auto è più nervosa dal momento che non dispone ancora delle gomme più larghe al retrotreno. La prima Stratos soffriva di un



problema alle sospensioni posteriori, una deformazione di tipo "elastico" e non "plastico": gli angoli di incidenza cambiavano durante le accelerazioni e le frenate, ma tornavano alla posizione originale quando la Stratos era ricontrollata dai meccanici a vettura ferma. Solo quando si capì quello che succedeva con la vettura in movimento fu possibile risolvere il problema. Un difetto della Stratos era il peso dietro: il motore Ferrari era pesantissimo... Alla fine si riuscì a distribuirlo con il 45% davanti e il 55% dietro: però se si innescava il sovrasterzo a volte l'auto diventava incontrollabile. Un altro problema era la frenata davanti: era facile arrivare al bloccaggio.

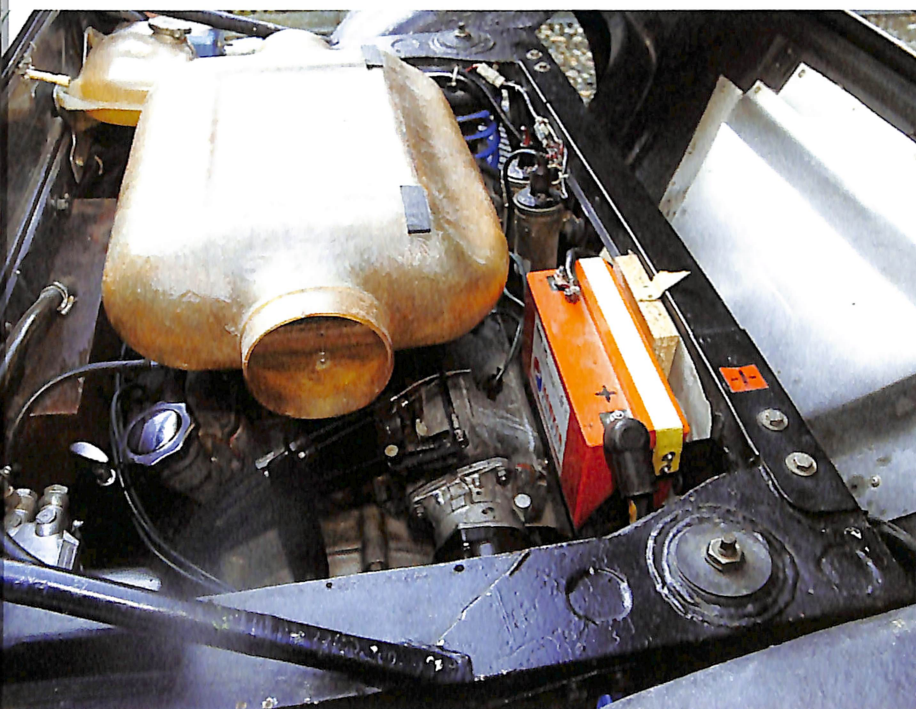
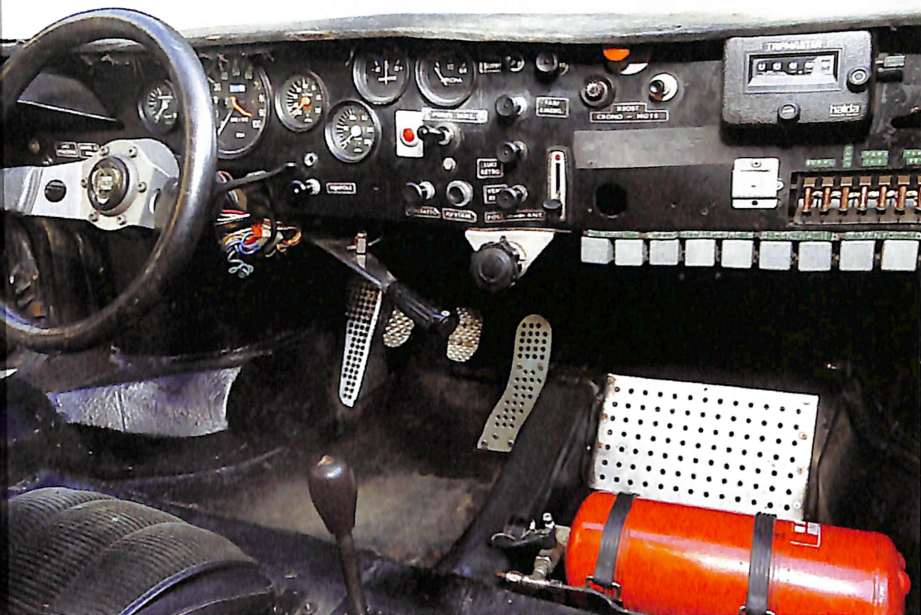
Dodici valvole in più

A partire dal 1976 la Stratos utilizzò la testata a 24 valvole che l'ingegner Mike Parkes, ex pilota Ferrari in Formula 1 e nei prototipi, aveva sviluppato. La potenza arrivò così a 280-300 cavalli. La Lancia, come tutte le altre Case impegnate nei rally, aveva usufruito di una particolare deroga in sede di omologazione: era sufficiente produrre in cento esemplari un qualsiasi particolare meccanico per ottenerne l'omologazione e montarlo sulla vettura di Gruppo 4, oltre alla testata la Lancia omologò anche la frizione multidisco ed un volante modificato. Con 300 cavalli a disposizione invece dei 190 della versione stradale, fu pressoché obbligatorio montare gomme più larghe al retrotreno, allargare i passaruota, modificare il cassonetto di aspirazione e intervenire anche sull'impianto di scarico. Le cambiate vanno fatte con decisione per evitare che il motore cali troppo di regime. Sotto i 5.000 giri non c'è molta coppia, se si vuole ottenere la massima resa dal propulsore è meglio viaggiare tra 6.500 e 8.200 giri.

Ritorno al passato

A partire dal 1° gennaio 1978 la Federazione abolì le testate a 24 valvole e tutti i particolari derivati dalla serie prodotti in soli 100 esemplari. Il Gruppo Fiat decise di abbandonare la Stratos a favore della 131 Abarth mentre l'importatore francese Chardonnet proseguì con una Stratos dotata di un "12 valvole" ma con le appendici aerodinamiche, le gomme posteriori più larghe e i passaruota più ampi della "24". Una soluzione di compromesso che rendeva più guidabile la vettura grazie alla buona ripartizione dei pesi.

In alto, da sinistra, un particolare del cruscotto della "24 valvole" e due viste degli abitacoli, della "12" e della "24 valvole" che sono diversi in numerosi particolari.



Spazio esiguo

L'abitacolo ovviamente non è granché spazioso. Nelle due portiere è stato ricavato un vano per sistemare i caschi in trasferimento mentre il crick è posizionato a lato del sedile del navigatore. Il freno a mano è sistemato orizzontalmente a lato del volante. Originariamente il cruscotto era quello di serie con tutti gli strumenti raggruppati attorno al volante, successivamente vennero "sparpagliati" sull'intera plancia. Al centro interruttori e pulsanti, davanti al navigatore tripmaster e fusibili.

Sopra una vista del propulsore a 24 valvole, che era in grado di arrivare ad oltre 300 CV nelle versioni più evolute, e nell'altra pagina i due sedili anatomici, realizzati in velluto e pelle.



La storia sportiva

Elencare i successi della vettura torinese è praticamente impossibile. Accanto a tre titoli mondiali consecutivi, dal 1974 al 1976, la Stratos portò a casa anche altrettanti titoli europei: nel 1976 e 1977 con Bernard Darniche, l'anno successivo con Tony Carello. Conquistò anche quattro campionati italiani, dal 1976 al 1980, due con "Tony", uno a testa per Mauro Pregliasco ed Adartico Vudafieri. In tutto la Stratos ha conquistato diciassette vittorie mondiali, la prima al Sanremo 1974 con Sandro Munari, l'ultima al Tour de Corse 1981 grazie a Darniche.

Lancia Stratos Gruppo 4 12V

Motore	posizione posteriore centrale, V6 a 65°, 2.418 cc
Alesaggio e corsa	92,5 x 60 mm
Rapp. compress.	9,5:1 (11,5:1)
Potenza max	275 CV a 7.600 giri (320 a 8.500 giri)
Coppia max	25,4 kg/m a 5.500 giri (26 a 6.400 giri)
Alimentazione	tre carburatori doppio corpo invertiti Weber
Distribuzione	2 (4) valvole per cilindro, due alberi a camme in testa
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata, due ventilatori elettrici
Sospensioni	a ruote indipendenti con barre antirollio, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici: posteriori a schema MacPherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a 5 marce più RM; differenziale autobloccante ZF
Frizione	monodisco a secco (bidisco in rame Borg & Beck)
Freni	Lockeed a disco autoventilanti ø 271 mm. (ø 267 mm.), doppio pistone, con servofreno
Serbatoio	due serbatoi da 50 litri ciascuno
Sterzo	a cremagliera
Cerchi	anteriori 9x15"; posteriori 13x15"
Pneumatici	anteriori 205/50 15, posteriori 275-50/15
Lunghezza	3.710 mm
Larghezza	1.750 mm
Passo	2.180 mm
Altezza	1.140 mm
Carreggiata	anteriore 1.490 mm; posteriore 1.570 mm
Peso	940 (920) kg

(tra parentesi i dati della versione a 24 valvole)



*La Fiat 131 Abarth
è la spiegazione "vivente"
di come una tranquilla
berlina per famiglie possa
diventare una vettura
vincente nei rally.*

Come la **Stratos**



La berlina torinese, come la più illustre "cugina", ha saputo conquistare tre titoli iridati portando al successo anche Alen e Rohrl.

■ Arrivata dopo il "ciclone" Lancia Stratos, la Fiat 131 Abarth ha saputo imporsi alla grande, portandosi a casa tre titoli iridati Marche più tutta una serie di altri successi. Si tratta di una tre volumi per famiglie ripensata per le corse. Le auto da rally derivano da una versione speciale, la 131 Abarth, presentata al Salone di Ginevra nel marzo 1976. Contestualmente la 131 venne omologata in Gruppo 4 ed iniziò a correre.

Cambio di faro

La versione di serie nasce alleggerita grazie a cofani e parafanghi in vetroresina mentre le due portiere sono in alluminio. Sempre di serie l'auto ha lo spoiler sulla coda, di quello nella parte finale del tetto così come di quello nella parte inferiore del muso. Inizialmente la Gruppo 4 torinese adotta all'anteriore quattro fari delle stesse dimensioni, così come sul modello di serie, mentre a partire dalla stagione 1978 i due fari interni hanno un diametro maggiorato. L'ultima novità estetica appare nella stagione 1980 e riguarda i gruppi ottici posteriori. Al posto di quelli originari con le due luci di retromarcia poste sul lato interno in una sorta di "T", vengono montati quelli rettangolari della Nuova 131 Supermirafiori presentata a Ginevra nel 1978.

Cambio di posteriore

Per le sospensioni anteriori i tecnici torinesi optarono per il classico schema MacPherson mentre per quanto riguarda il posteriore si valutarono varie ipotesi. Si cominciò con il ponte rigido montato sulla Fiat 132, si passò poi al ponte DeDion, poi a quello utilizzato sulla 124 Spider. Infine si decise di utilizzare lo schema MacPherson con bracci oscillanti inferiori. Il differenziale posteriore è uno ZF mentre il cambio a cinque rapporti è prodotto dall'Abarth. La vettura torinese è mossa dal quattro cilindri in linea con doppio albero a camme in testa e quattro valvole per cilindro che sviluppa 215 CV a 7.000 giri contro i 140 a 6.400 giri della vettura stradale. Frutto anche dell'iniezione meccanica Kugelfischer (all'inizio venne provata anche quella della livornese Spica) che sostituisce il carburatore Weber di serie. È il classico bialbero di casa Fiat con testata a 16 valvole che deriva da quello montato sul 124 Spider. I primi esemplari sono a carter umido ma ben presto si passa al carter secco, l'albero motore originale viene sostituito con uno ad otto contrappesi che, pur più pesante, garantisce maggiore rigidità.

Razionalità pura

I pannelli interni delle portiere sono quelli originari, rivestiti in finta pelle con la maniglia di serie così come è di serie la manovella per abbassare il vetro laterale. La plancia è un pannello nero sormontato da una palpebra, anch'essa nera, in panno. Molto razionale la disposizione degli strumenti. Al centro trova posto il contagiri, a sinistra temperatura e pressione dell'olio con la spia dell'alternatore, sull'altro lato la spia verde delle frecce, la temperatura dell'acqua e l'indicatore del carburante. Più in là, nella zona centrale della plancia, trovano posto gli interruttori più il pulsante per l'avviamento. Ancora più a destra l'indicatore della batteria, i fusibili ed il classico tripmaster Halda. Tra i due sedili la leva del cambio, quella del freno a mano ed il ripartitore di frenata. Nel baule ci sono il serbatoio da sessanta litri, la batteria e il serbatoio dell'olio che occupa in parte lo spazio destinato alla ruota di scorta.

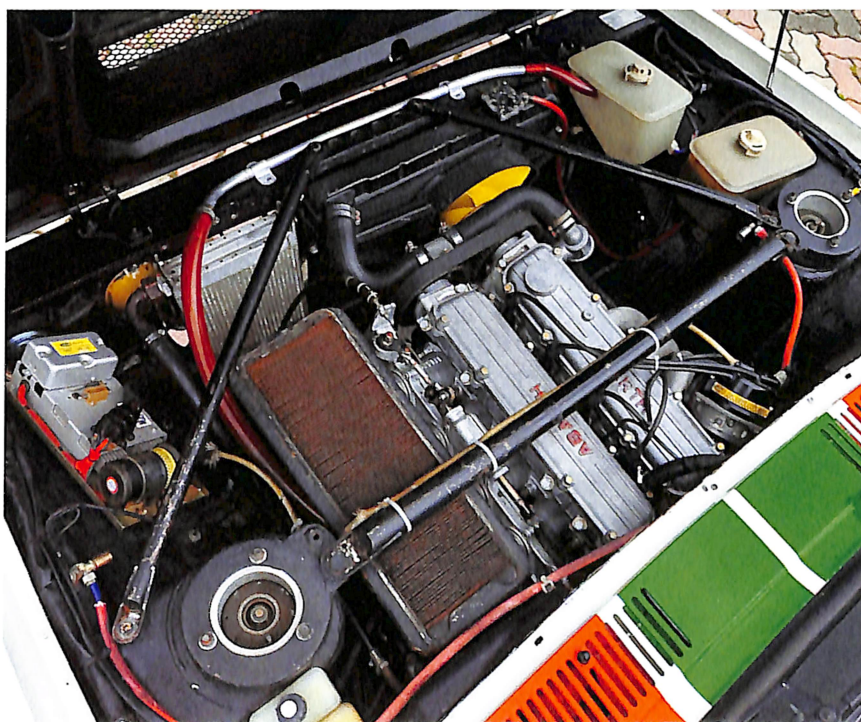


Sopra una vista dell'abitacolo, a sinistra il cruscotto ed a fianco i comandi nella zona centrale della plancia. A destra il classico quattro cilindri torinese.



La storia sportiva

Dopo aver esordito nel 1976, la vettura torinese centra nel 1977 il suo primo titolo mondiale, bissato l'anno dopo mentre il terzo arriva nel 1980. S'aggiungono la conquista del Campionato piloti da parte di Walter Rohrl nel 1980 mentre Markku Alen conquista nel 1978 la Coppa Fia Piloti. Nel 1981 Adartico Vudafieri porta a casa il titolo europeo, lo stesso pilota veneto l'anno prima vince il Campionato italiano.



Fiat 131 Abarth Gruppo 4

Motore	anteriore longitudinale, quattro cilindri in linea di 1.995 cc
Ales. x corsa	84 x 90 mm
Rapp. compres.	10,7:1
Potenza max	215 CV a 7.000 giri
Coppia max	23 Kgm a 5.600 giri
Alimentazione	iniezione meccanica Kugelfischer
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio meccanico ZF a cinque rapporti, differenziale autobloccante ZF, frizione monodisco
Sospensioni	anteriori a schema MacPherson con barra stabilizzatrice. Posteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti
Freni	a disco, anteriori autoventilanti (ø 300 mm) con pinze a due pistoncini, posteriori a disco (ø 252 mm). Freno a mano idraulico
Cerchi	Cromodora in magnesio, 10 (ant.) e 11 (post.) x 15" (asfalto), 7 x 15" (terra)
Pneumatici	Pirelli P7 285/35 VR15 (asfalto), Pirelli MS35 185/70 VR15 (terra)
Lunghezza	4.190 mm
Larghezza	1.820 mm
Passo	2.490 mm
Altezza	1.360 mm
Carreggiata	anteriore 1.520 mm. Posteriore 1.492 mm
Serbatoio	60 litri
Peso	973 kg (asfalto), 1.028 kg (terra)

Stile classico

È stata l'ultima vettura, nel 1981, con motore anteriore e trazione posteriore a vincere un titolo mondiale. Il motore elaborato dagli ingegneri di Colin Chapman e l'affidabilità i suoi punti di forza.



■ Sono passati oltre trent'anni da quando dava spettacolo. La Talbot Sunbeam Lotus è stata una delle ultime auto da rally "normali", prima dell'arrivo delle Gruppo B. Gente come Henri Toivonen e Guy Frequelin hanno saputo tirare fuori il massimo da una vettura dall'impostazione tecnica tradizionale. Carrozzeria a due volumi con due porte, motore anteriore e trazione posteriore, questa berlinetta anglo-francese nel 1981 ha vinto il Campionato del mondo rally Marche.

Parente della E-Type

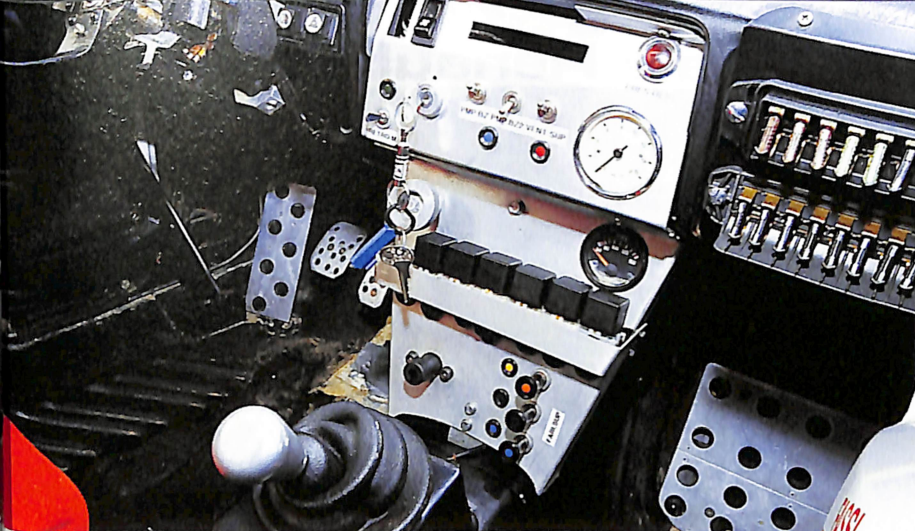
La Talbot Sunbeam Lotus ha una scatola guida diretta che richiede un grande sforzo ma che in compenso è molto reattiva. All'inizio della sua carriera il ponte posteriore era un problema: si rompeva e non si riusciva a scaricare la potenza. Allora gli inglesi decisero di adottare il ponte Salisbury, lo stesso della Jaguar E-Type,

che, seppur pesante circa 150 chili, reggeva molto bene: con esso si riuscì a scaricare a terra la potenza e non si ebbero praticamente più rotture. Un punto di forza era il motore, lo stesso montato sulla Lotus Esprit portato da 2 litri a 2.200 cc. I cavalli non erano tantissimi ma la coppia in basso era ottima: saliva bene fino ai 7.000 giri dove, però, si... fermava. Il cambio è un affidabile ZF a cinque rapporti. L'impianto frenante è della Lockheed, i cerchi da 13" dell'inglese Revolution con quattro colonnette.

I chili di troppo

Un problema era il peso. Il limite minimo era fissato dai regolamenti a 920 chilogrammi: le Talbot Lotus riuscirono a malapena ad arrivare a circa un quintale in più. Punti di forza sono senza dubbio la semplicità e l'affidabilità. La meccanica non è molto sofisticata e la sua sem-





Nelle immagini la Talbot Sunbeam Lotus guidata da Federico Ormezzano nelle prove del Campionato italiano. Sopra un'immagine dell'abitacolo con la razionale plancia degli strumenti. Nell'altra pagina la ruota di scorta posizionata nella parte posteriore dell'abitacolo.

placità costruttiva fa sì che gli interventi dei meccanici potessero essere molto rapidi. Erano sufficienti, ad esempio, una decina di minuti per sostituire il cambio mentre il gruppo molla-ammortizzatore all'anteriore (la Talbot Sunbeam Lotus adotta lo schema MacPherson) si poteva cambiare in appena tre minuti.

Roll bar con... la curva

L'abitacolo non presenta sorprese. Al centro del cruscotto spiccano tachimetro e contagiri mentre i comandi principali sono sulla plancia verticale davanti alla leva del cambio. Verso il navigatore è piazzata una grande spia che segnala un'anomalia nella pressione dell'olio. Alle spalle dei sedili anatomici trova spazio la ruota di scorta, posizionata lì per migliorare la distribuzione dei pesi. I pannelli delle portiere sono quelli di serie ed i vetri laterali si fanno scorrere con la manovella. Una particolarità riguarda la traversa laterale del roll bar invece di essere un tubo rettilineo ricorda una "S" allungata. Una conformazione che più volte ha fatto discutere i Commissari tecnici italiani che la ritenevano poco sicura benché venisse adottata anche dalle vetture ufficiali. Al posteriore spicca il doppio scarico separato e soprattutto il lunotto in vetro senza "cornice" che ha la funzione di portellone.

La storia sportiva

Un titolo mondiale, quello Marche nel 1981, due successi assoluti e tanti piazzamenti. Questa è la carriera agonistica della Talbot Sunbeam Lotus che, a livello ufficiale, si è vista all'opera dal 1979 al 1981. Con lei Henri Toivonen ha ottenuto il suo primo successo iridato, al Rac 1980 e sempre con lei è arrivata l'unica vittoria mondiale di Guy Frequelin, in Argentina l'anno dopo. Tra i piazzamenti, da segnalare i secondi posti del francese al Montecarlo 1981, al Tour de Corse ed al Brasile dello stesso anno, identico risultato per Toivonen in Portogallo ed a Sanremo, sempre nel 1981.



Talbot Sunbeam Lotus

Motore	anteriore longitudinale inclinato di 45° a sinistra, 4 cilindri in linea di 2.174 cc
Alesaggio e corsa	95,3 x 76,2 mm
Rapp. compress.	11,3:1
Potenza max	240 CV a 7.000 giri
Coppia max	25,6 kgm a 6.000 giri
Alimentazione	due carburatori Dell'Orto DHLA 45E doppio corpo
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro
Sospensioni	anteriori a ruote indipendenti con schema MacPherson e bracci inferiori; posteriori ad assale rigido e bracci longitudinali
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio ZF a 5 marce + RM
Freni	anteriori e posteriore a disco Lockheed ventilati
Serbatoio	da 60 litri
Sterzo	a cremagliera
Pneumatici	20/53-13"
Lunghezza	3.830 mm
Larghezza	1.628 mm
Altezza	1.395 mm
Passo	2.415 mm
Carreggiata	anteriore 1.341 mm. Posteriore 1.341 mm
Peso	1.015 Kg



Rivoluzione FRANCESE

Dopo alcuni anni bui la Casa transalpina volle provare a rinfrescare i trionfi della Alpine A110. Diede vita ad una vettura con motore turbocompresso che vinse per tre volte nel Mondiale.

■ Nel 1978 la Renault decise di rinverdire i fasti dell'Alpine A110. Non bastavano le prestazioni della piccola 5 Alpine Gruppo 2, voleva una vettura più potente. Utilizzando lo stesso motore turbo di 1.400 cc della 5 Alpine, la seconda versione della piccola sportiva che inizialmente apparve con un motore aspirato, fu deciso di



sviluppare una nuova vettura da rally sempre sulla base della 5. Si era pensato al V6 di 2,6 litri della A310, poi ad un 2 litri turbo: ma le soluzioni furono scartate per problemi di ingombri e di peso. Inoltre la cilindrata di 1,4 litri ed i parametri Fisa relativi ai motori turbo consentivano di rimanere entro la classe fino a 2.000 cc, con benefici in termini di peso minimo.

Un turbo da F1

La vettura, una due posti con motore centrale posteriore, debutta con Guy Frequelin nel Giro d'Italia automobilistico 1979 montando un cambio derivato da quello dell'ammiraglia



Nelle immagini la Renault 5 Turbo che vinse il Montecarlo 1981 con Jean Ragnotti. Fu quello il primo grande successo della vettura transalpina.



Renault 30 e lo stesso turbo Garrett utilizzato dalla monoposto di Formula 1. Nel 1980, dopo un anno di sperimentazione la 5 Turbo era pronta per scendere in campo al Tour de France e poi al Tour de Corse: è questa seconda gara il debutto ufficiale della 5 Turbo, omologata in Gruppo 4 a partire dal 1° settembre 1980. Nel gennaio dell'anno dopo arriverà la splendida vittoria di Jean Ragnotti al Montecarlo.

Un tubo cavo

La vettura dispone del kit da circa 260 cavalli, il motore è stato rivisto in vari particolari come camicie, pistoni e bielle mentre la pressione del turbo è stata aumentata. La versione da gara monta un radiatore dell'olio più grande ed un serbatoio del carburante in plastica per ridurre il peso. Lo scambiatore di calore aria-aria di serie è sostituito da uno aria-acqua, costruito da Aerospatiale. Per meglio ripartire i pesi, alla Renault avevano pensato ad un tubo longitudinale montato nel vano anteriore per rinforzarlo. Questo tubo, cavo, era possibile

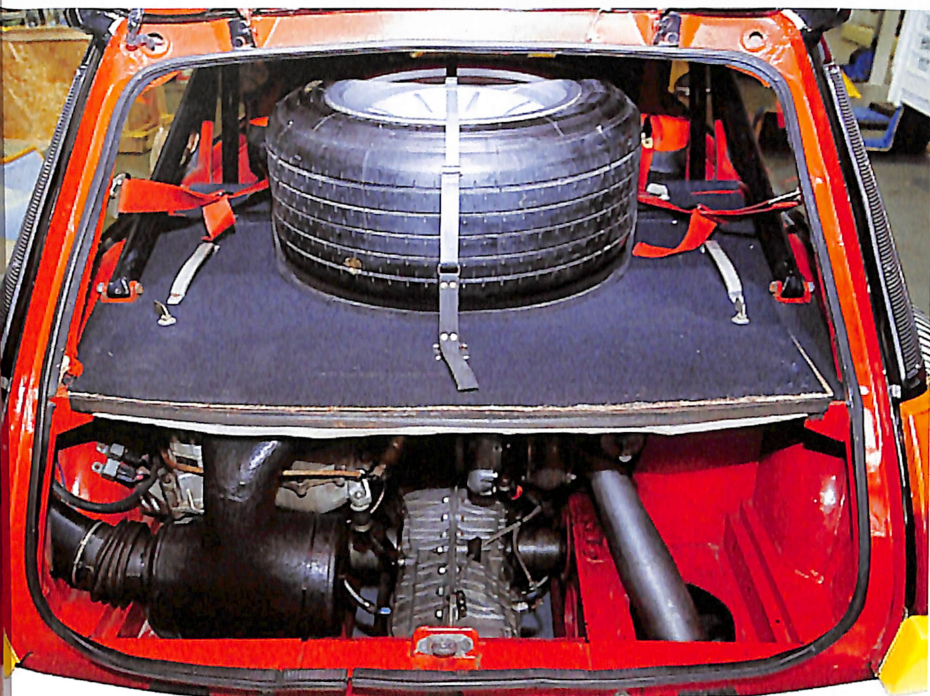
riempirlo di acqua tramite un tappo: in questo modo si poteva avere, a seconda delle necessità, un avantreno più o meno pesante. Sempre nel vano anteriore trova posto la ruota di scorta per l'anteriore mentre quella per il posteriore è piazzata sul coprimotore.

Interno di serie

La vettura nell'abitacolo mantiene la colorazione rosso/arancio tipica della versione stradale così come è di serie la plancia con la strumentazione circolare. Sul lato destro campeggia il tripmaster per il navigatore. Non di serie, ovviamente, il volante a tre razze traforate.

Sopra l'abitacolo con la plancia di serie. Sotto, da sinistra, il "pass" applicato dai commissari tecnici al Montecarlo 1981 ed il tubo che, all'anteriore, riempito d'acqua permetteva di variare i pesi. In alto nella pagina a fianco una vista del posteriore con il motore e la ruota di scorta.





La storia sportiva

Tre i successi iridati della Renault 5 Turbo. Il primo fu quello ottenuto da Jean Ragnotti al Montecarlo 1981, il secondo lo conquistò lo stesso pilota francese al Tour de Corse dell'anno dopo. La terza vittoria arrivò in un'occasione decisamente triste, al Portogallo 1986 con Joaquim Moutinho, una gara segnata dalla morte di alcuni spettatori e dal successivo ritiro dei piloti ufficiali. La vettura ha conquistato anche quattro titoli francesi: nel 1980 e 1984 con Jean Ragnotti, nel 1981 con Bruno Saby e l'anno dopo con Jean-Luc Thérier.

Renault 5 Turbo Gruppo 4

Motore	posizione centrale longitudinale, 4 cilindri di 1.397 cc
Alésaggio e corsa	76 x 77 mm
Rapp. compres.	7:1
Potenza max	260 CV a 6.000 giri/min
Coppia max	30 kgm a 4.500 giri/min
Alimentazione	iniezione elettronica Bosch K-Jetronic; turbo Garrett T3
Distribuzione	un albero a camme laterale comandato da catena
Raffreddamento	a liquido
Sospensioni	doppi triangoli sovrapposti, barre di torsione, ammortizzatori telescopici
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio manuale a 5 marce + RM
Differenziale	autobloccante
Freni	a disco autoventilanti
Serbatoio	da 93 litri
Sterzo	a cremagliera
Pneumatici	195/55 HR 340 (ant.) e 220/55 VR 365 (post.)
Lunghezza	3.664 mm
Larghezza	1.746 mm
Passo	2.430 mm
Altezza	1.323 mm
Carreggiata	anteriore 1.346 mm. Posteriore 1.474 mm
Peso	900 kg



Un finlandese su



Le prime nove stagioni del Mondiale rally vissute attraverso dati e classifiche. In quel periodo si sono svolte complessivamente novantanove gare, in cui si è registrata una netta supremazia dei piloti finlandesi che ne hanno vinte ben 32. Quasi una ogni tre disputate. La Ford è stata di gran lunga la vettura più utilizzata, anche se ha messo in carriera un solo titolo iridato. Quasi incredibili, abituati alla realtà di oggi, i numeri relativi alla lunghezza dei rally ed alle partecipazioni.

AUTO

Mondiale Costruttori

1973	Renault Alpine
1974	Lancia
1975	Lancia
1976	Lancia
1977	Fiat
1978	Fiat
1979	Ford
1980	Fiat
1981	Talbot

Le marche più presenti

1973	Ford (134)
1974	Ford (86)
1975	Ford (104)
1976	Opel (99)
1977	Opel (151)
1978	Opel (158)
1979	Ford (195)
1980	Ford (226)
1981	Ford (205)

Vittorie

	MARCA	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	TOT
1	Ford	2	2	1	1	4	2	5	1	3	21
	Fiat	1	1	1	1	5	5	1	5	1	21
3	Lancia	-	3	4	4	1	1	3	-	1	17
4	Datsun	1	-	-	1	-	-	1	2	2	7
5	Renault-Alpine	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
6	Peugeot	-	-	2	1	-	2	-	-	-	5
7	Saab	1	-	-	1	1	-	1	-	-	4
8	Audi	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
9	Toyota	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2
	Renault	-	1	-	-	-	-	-	-	1	2
	Mitsubishi	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2
	Opel	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2
	Porsche	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2
	Mercedes	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	Talbot	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2
16	Bmw	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

tre

Rally del Portogallo 1979. Hannu Mikkola, qui in azione, vince con la Escort MkII davanti all'altra Ford di Bjorn Waldegaard. I due piloti scandinavi sono stati i più vittoriosi nel primo decennio del Mondiale.

PILOTI

Mondiale piloti

1977*	S. Munari	Lancia Stratos HF
1978*	M. Alen	Fiat 131 Abarth
1979	B. Waldegaard	Ford Escort RS/Mercedes 450 SLC
1980	W. Rohrl	Fiat 131 Abarth
1981	A. Vatanen	Ford Escort RS

*Coppa Fia Piloti

Vittorie piloti per nazioni

1	Finlandia	32
2	Francia	23
3	Svezia	17
4	Italia	10
5	Germania	9
6	Kenya	6
7	Canada	1
	Regno Unito	1

Vittorie

	PILOTA	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	TOT
1	H. Mikkola	-	1	2	-	-	1	4	-	2	10
	B. Waldegaard	-	-	2	1	3	1	2	1	-	10
3	M. Alen	-	-	1	1	1	3	1	1	1	9
4	B. Darniche	1	-	1	-	1	1	2	-	1	7
	S. Munari	-	2	1	3	1	-	-	-	-	7
	W. Rohrl	-	-	1	-	-	2	-	4	-	7
7	JL. Therier	3	1	-	-	-	-	-	1	-	5
	JP. Nicolas	1	-	-	1	-	3	-	-	-	5
9	T. Makinen	2	1	1	-	-	-	-	-	-	4
	S. Mehta	1	-	-	-	-	-	1	1	1	4
	A. Vatanen	-	-	-	-	-	-	-	1	3	4
12	JC. Andruet	1	1	-	-	1	-	-	-	-	3
	S. Blomqvist	1	-	-	-	1	-	1	-	-	3
	T. Salonen	-	-	-	-	1	-	-	1	1	3
15	A. Warmbold	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	J. Singh	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2

Con una vittoria: W. Boyce; R. Pinto; O. Andersson; R. Clark; P. Eklund; H. Kallstrom; F. Bacchelli; K. Hamalainen; A. Fassina; A. Kullang; H. Toivonen; G. Frequelin; M. Mouton; J. Ragnotti.

RALLY

Partecipanti per gara

ANNO	MASSIMO	MINIMO
1973	Montecarlo (278)	Corsica (50)
1974	Rac (190)	Canada (51)
1975	Rac (236)	Svezia (58)
1976	Rac (200)	Portogallo (59)
1977	Montecarlo (198)	Canada (51)
1978	Montecarlo (216)	Costa d'Avorio (51)
1979	Montecarlo (233)	Canada (39)
1980	Montecarlo (237)	Costa d'Avorio (52)
1981	Montecarlo (263)	Brasile (20)

Chilometraggio competitivo

ANNO	GARE AFRICANE	MASSIMO	MINIMO
1973	Safari (5300,00 km)	Svezia (1258,00 km)	Austria (324,50 km)
1974	Safari (5200,00 km)	Portogallo (454,00 km)	Press on Regardless (244,00 km)
1975	Safari (5927,00 km)	Sanremo (977,00 km)	Finlandia (287,50 km)
1976	Safari (4950,00 km)	Sanremo (780,00 km)	Finlandia (428,00 km)
1977	Safari (5949,00 km)	N. Zelanda (2157,36 km)	Finlandia (452,90 km)
1978	Costa d'Avorio (5427,00 km)	Sanremo (893,80 km)	Finlandia (365,70 km)
1979	Costa d'Avorio (5622,00 km)	Corsica (1128,90 km)	Finlandia (423,50 km)
1980	Safari (5441,00 km)	Argentina (1223,00 km)	Svezia (413,50 km)
1981	Costa d'Avorio (5087,00 km)	Argentina (1346,60 km)	Svezia (369,00 km)

Intervista Patrick Peter

In questa immagine Patrick Peter nel corso della conferenza di presentazione della Le Mans Series 2011.



Il futuro secondo il boss



In occasione del Retromobile di Parigi abbiamo parlato con uno dei più attivi organizzatori di eventi per auto storiche d'Europa per capire cosa riserva il domani al mondo delle vetture d'epoca. Tra conferme e novità abbiamo scoperto un programma ricco di appuntamenti e manifestazioni inedite.

DI MARCO ZANELLO

■ Una delle figure che da ormai molti anni non fa mancare la sua presenza al Retromobile è quella di Patrick Peter, patron della Peter Auto che da anni allestisce nella kermesse parigina un lussuoso stand nel quale accoglie facoltosi clienti e addetti ai lavori. Lo abbiamo incontrato all'interno del suo spazio espositivo. Quale occasione migliore per fare quattro chiacchiere con uno dei principali organizzatori di eventi storici europei sulla non facile situazione dell'automobilismo e sulle ipotesi che si possono fare per il futuro.

Senza paura

Nel mondo dell'automobilismo storico la crisi si è evidenziata a partire dal 2012, con eventi di assoluto rilievo parzialmente disertati sia dai concorrenti sia dal pubblico. Ma nonostante questa difficile situazione Peter Auto ha programmato un 2013 davvero ricco di eventi. «Organizziamo manifestazioni di portata internazionale su circuiti dal grande fascino - spiega

Patrick Peter - questo ci permette di stare un po' al di fuori dalle problematiche che vivono gli organizzatori di altri eventi. Ed è per questo motivo che guardiamo

mo con ottimismo alla stagione entrante». Per il Tour Auto si è deciso di rifiutare un centinaio di iscrizioni ma per tutti gli altri eventi il numero di partecipanti è più che soddisfacente, con numerose new entry. Anche dal punto di vista degli sponsor sono stati stipulati nuovi contratti.

Addio Ventoux

Il 2013 sarà dunque un anno molto importante. Ma si sentirà sicuramente la mancanza della Ronde du Ventoux, che quest'anno avrebbe festeggiato la sua quarta edizione. Le ragioni che hanno portato l'organizzatore a rinunciare a questa manifestazione sono sia di ragione economica che organizzativa, come ci spiega Peter: «Tutte e tre le precedenti edizioni sono state chiuse economicamente in perdita. Inoltre, l'organizzazione dell'evento si è sempre dimostrata particolarmente complessa dal momento che il Mont Ventoux, la struttura in cui si svolge la manifestazione, è praticamente monopolizzata dai ciclisti. E non è tutto. Le comunità del posto non hanno mai mostrato particolare entusiasmo nei confronti dell'evento».

La rivincita di Imola

Il 2012 è stato l'anno in cui per la prima volta la Peter Auto ha organizzato un evento per autostoriche in Italia. Il risultato purtroppo, soprattutto a causa del terremoto che ha scosso l'Emilia, non ha rispecchiato le aspettative. Ma

per il 2013 sono previste alcune succose novità. «Imola è un gran circuito - dice Peter - e l'Italia è un paese bellissimo, per questi motivi abbiamo deciso di organizzarvi una manifestazione. Lo scorso anno i partecipanti avrebbero dovuto essere decisamente più numerosi, ma molti hanno preferito rinunciare nel dubbio che il circuito, chiuso da tempo, non fosse all'altezza. L'apprezzamento di chi è venuto si è però rapidamente diffuso e oggi vi è la sicurezza che l'edizione di quest'anno conterà un numero importante di partecipanti nel Cer, nel Sixties Endurance e soprattutto nel Trofeo Nastro Rosso. E per "italianizzare" la manifestazione, inoltre, sarà presente Tommaso Gelmini che porterà in pista il Challenge Formule Storiche».

La new entry

La grande novità per il 2013 della Peter Auto è rappresentata dal Porto Boavista Classic. In precedenza il week end era organizzato dalla città stessa, ma oggi, nel tentativo di dare all'evento una connotazione internazionale, gli organizzatori hanno deciso di affidarne la gestione a Patrick Peter. «Il circuito cittadino è

interessante e il fatto che in parte si svolga sulle rive dell'oceano lo rende ancora più bello - spiega il patron della Peter Auto - Si tratta di un evento biennale che vedrà sfidarsi tra le sette e le otto categorie e si alternerà alla Le Mans Classic, trovando spazio tra fine giugno ed inizio luglio».

Tra conferme e novità

Le due manifestazioni annuali del calendario Peter Auto che raccolgono il maggior apprezzamento sono la Spa Classic e la Dix Mille Tours. Ma nessuna manifestazione può essere presentata troppe volte con lo stesso format, anche le più riuscite. «Quest'anno le maggiori novità riguarderanno la Spa Classic, dove debutterà la categoria Turismo, vera regina del circuito dal momento che la 24 ore si disputa con queste vetture. La gara si svolgerà dal tramonto fino a mezzanotte - prosegue l'organizzatore - ma se l'esperienza produrrà i consensi sperati, per l'edizione successiva è possibile che si corra tutta la notte. Non mancherà poi una gara riservata alle Porsche 911, per festeggiarne il cinquantenario e soprattutto un'asta organizzata da Bonhams, even-

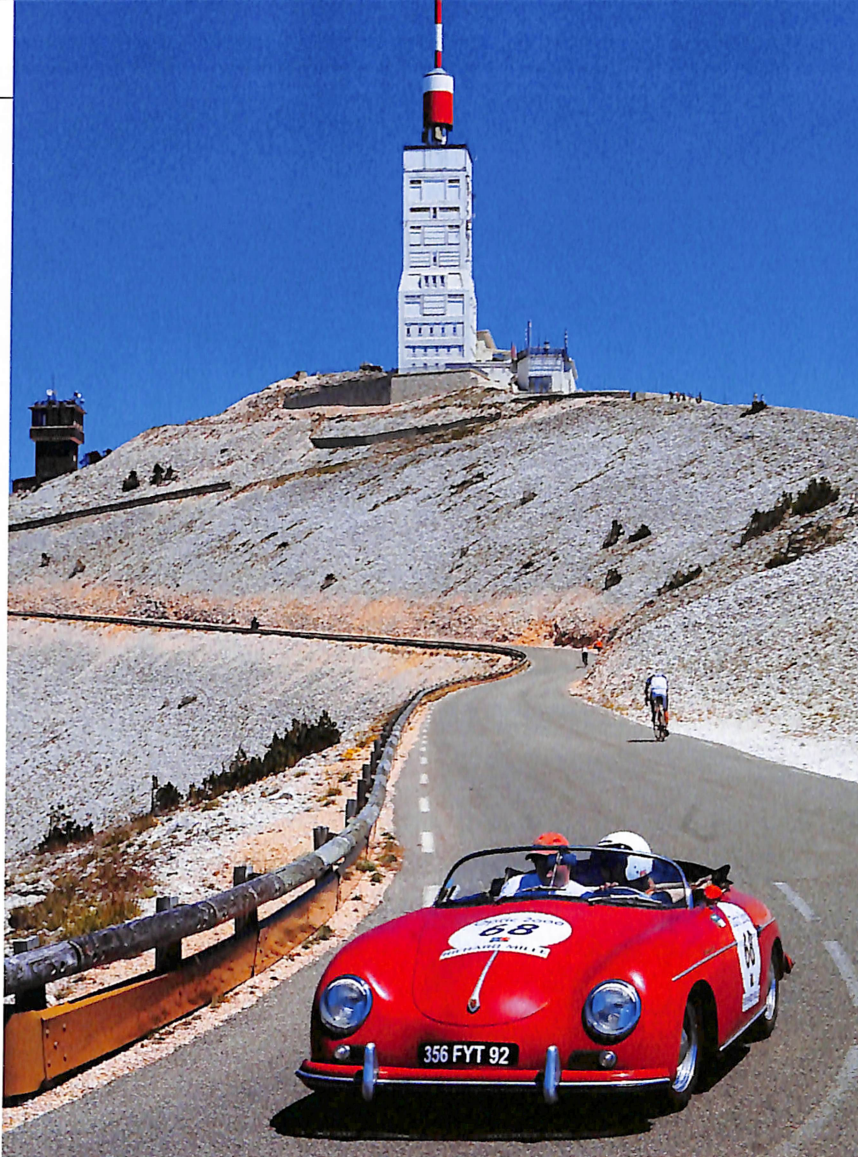
In basso a destra, il paddock della Spa Classic, indubbiamente la manifestazione di maggior successo organizzata da Patrick Peter dopo la Le Mans Classic. Nell'altra pagina, una Porsche impegnata nella Ronde du Ventoux 2011.



to rarissimo in Belgio». Saranno presumibilmente messi in vendita una cinquantina di pezzi, ma è possibile che negli anni successivi si arrivi a 150-200. «Al Ricard invece - conclude Peter - saranno presenti le vetture del BPR, antesignano del campionato Fia GT, con la presenza di McLaren, Venturi, Porsche, Ferrari e altro ancora. Non sarà una vera e propria corsa ma piuttosto un'esibizione, simile a quella riservata alle Ferrari nel 2012».

Legame indissolubile

Un'ulteriore novità è rappresentata dalle Cer, che quest'anno per la prima volta non accompagneranno alcun appuntamento della Le Mans Series o del Wec. Ma non per questo il rapporto della Peter Auto con le due serie si fermerà. «La società continua a essere azionista della European Le Mans Series e mantiene con essa un rapporto privilegiato, così come con il Wec - spiega Patrick Peter - Il fatto che quest'anno non ci siano gare in comune è solo ed esclusivamente dovuto all'incompatibilità dei rispettivi calendari. Sicuramente già nel 2014 organizzeremo un paio di eventi in comune».



Storico o moderno: eterno dilemma

«La mia attività come organizzatore di eventi automobilistici è iniziata molti anni fa con le auto storiche, e logicamente la mia preferenza cade sempre su di loro. Negli anni mi sono confrontato volentieri e, non lo nego, con buoni risultati anche nel settore moderno, prima con il BPR e successivamente con la Le Mans Series. Ma dopo le difficoltà incontrate negli ultimi due anni e stante l'attuale stato di salute del motorsport, non penso che ritenterò iniziative di questo tipo. Di moderno mi resta il Grand Prix de Pau e per quanto mi riguarda, può bastare».

Transiberiana d'Oltralpe

Non è famosa come il "Monte" storico, ma è altrettanto bella e impegnativa. Una gara di tre giorni nella neve fino al collo per 1.000 km tutti di traverso.

DI LUCIANO AMATO

■ Il Neige et Glace era uno dei miei sogni nel cassetto da diversi anni. Ma è troppo vicina al Montecarlo Historique (in genere viene disputato nella prima settimana di febbraio, pochi giorni dopo il "Monte") e ho sempre desistito. Sono due gare troppo impegnative, sotto tutti i punti di vista, per essere disputate. Stavolta, però, ho rinunciato al mio ottavo Montecarlo e così ho pensato fosse l'anno giusto per provarci. E non me ne sono pentito.

Très sportif

Non deve trarre in inganno il nome gentile. E neanche il fatto che la "base" del rally sia a Malbuisson les Lacs, sulle rive di un delizioso laghetto. Il Neige et Glace è una gara tosta, per equipaggi esperti, che non si fanno spaventare da condizioni climatiche impegnative e temperature spesso al di sotto dello zero. L'organizzatore è Patrick Zaniroli, ex campione francese di rally, vincitore dalla Parigi-Dakar 1985 su una Mitsubishi Pajero e tre volte secondo - 1980, 1984 e 1987 - nella stessa gara. Zaniroli, per molti anni a capo della TSO, ha anche organizzato la "marathon" più famosa al mondo. Personaggio carismatico ed esperto, svolge in modo perfetto anche le funzioni di addetto ai concorrenti. Lui stesso definisce il rally "très sportif": scopriamo ben presto che cosa intende. La gara è incalzante, speciali difficili e trasferimenti sempre piuttosto veloci. Noi, complice qualche errore di percorso o qualche piccolo ritardo accumulato in prova speciale, siamo arrivati ai controlli orari sempre con un anticipo minimo. Spesso nel nostro minuto, qualche volta solo pochi secondi prima che scattasse la penalità per il ritardo.





Teatro delle operazioni è l'Haut Doubs, a nord-ovest della Francia, poco lontano da Losanna e dal confine con la Svizzera: la chiamano "la piccola Siberia" o anche "la Siberia francese" e, per quanto abbiamo potuto constatare, ci sono delle ottime ragioni. L'innnevamento, almeno a febbraio, è totale. Oltre il 70% delle prove viene disputato su strade campestri, le "routes forestales", questo vuol dire che il percorso, d'inverno, non è frequentato da nessuno.

Mille km nella neve

I motivi di interesse per il Neige et Glace erano e sono molti: la gara (che quest'anno era alla sua 59ª edizione, decima in regolarità a media) non ha, almeno in Italia, il fascino e il ritorno mediatico del Montecarlo. Ma costa tanto meno, circa due terzi. E la spesa si abbassa ancora se si considera che le ricognizioni sono impossibili (il percorso è noto solo di larga massima) e l'assistenza non è indispensabile, oltre ad essere più semplice da organizzare visto che sebbene la gara si sviluppi su quasi 1.000 km (24 km prologo notturno e tre "boucles" rispettivamente di 342 km, di 315 km e di 289 km) partenza e arrivano si trovano sempre nello stesso posto. Capitolo a parte è quello del road book: viene

fornito dall'organizzazione ed è molto ben fatto. Purtroppo viene consegnato (con puntualità teutonica) solo mezz'ora prima della partenza. Non poter fare le reconnaissances e ricevere il road book con così poco anticipo mette i partecipanti su un piano di parità, ma li costringe a prendere decisioni in pochissimo tempo.

Tutti vicini

Altra caratteristica è quella che i francesi, e Zaniroli in particolare, chiamano convivialité. Tutti o quasi gli equipaggi alloggiano nello stesso albergo e consumano insieme la colazione e la cena. Ogni sera, poi, si ritrovano per un brindisi, un briefing e la premiazione di tappa. Il nostro era l'unico equipaggio italiano sugli 83 in gara, ma non ci siamo mai sentiti isolati: la convivialité funziona! Da ultimo, ma non per ultimo, l'organizzazione è affidata a un'équipe molto affiatata, professionale ed efficiente. La sensazione di non essere abbandonati a sé stessi, così comune in altre gare di regolarità, al Neige et Glace non si prova mai.

Organizzazione impeccabile

La gara di quest'anno, a cui io e Danilo Scarcella ci siamo iscritti con una Lancia Delta integrale Evo allestita da University Motors di Genova,



Qui sopra, un primo piano di Luciano Amato. Nell'altra pagina, lui e il suo navigatore Danilo Scarcella in posa con la Lancia Delta con cui si sono presentati al via. Sopra, l'equipaggio italiano in azione.