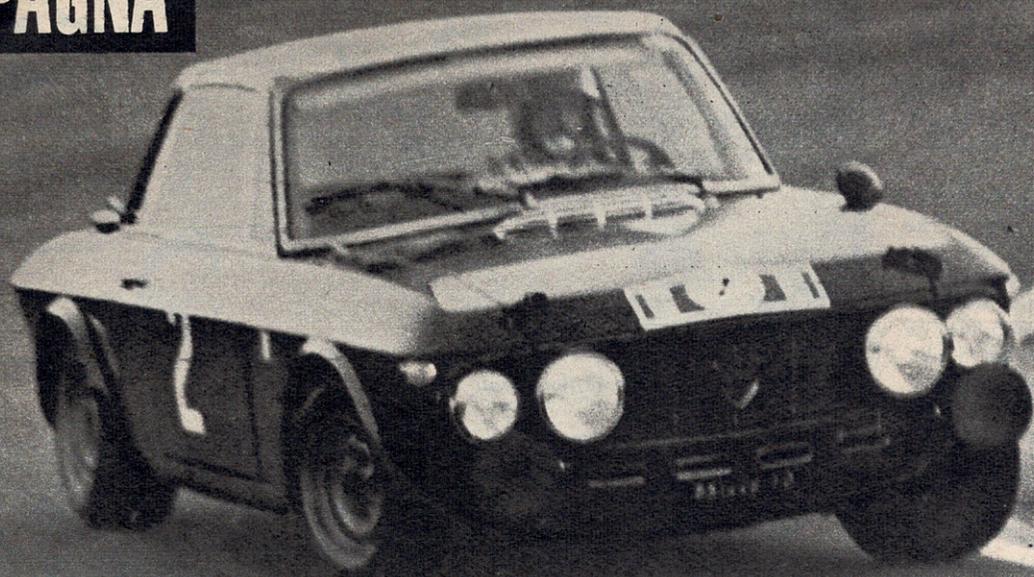


# SPAGNA

# RALLY



La Fulvia HF 1600  
di Kallstrom-Haggbom  
(44/20)

La Escort TC  
di Staepelaere-Aerts  
(44/21)

# KALLSTROM-HAGGBOM COL TITOLO IN TASCA

□ L'equipaggio della Lancia ha praticamente vinto il campionato conduttori, anche se c'è ancora una prova in Inghilterra: il tracciato congeniale ai due svedesi non dovrebbe consentire a Stapelaere-Aerts (Ford) di sovvertire le posizioni

di ALDO SEREGNI

MADRID — Circuito di Jarama, ore 17 di sabato 18 ottobre, piove. Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia seduto nella sua Fulvia coupé blu, fa rapidamente i conti sui fogli che riportano i risultati delle prove speciali per l'equipaggio Kallstrom-Haggbom con la Fulvia 1600 HF.

Poco distante, si fanno gli stessi conti in una Ford 20 MTS che ancora porta sulle fiancate i numeri e le scritte del Rally TAP svoltosi in Portogallo una settimana prima. I conti per Stapelaere-Aerts. I conti per i due equipaggi che si sono giocati il Campionato Europeo Rallies Conduttori per il 1969. Conti frenetici, nervosi. La posta in palio è importante. Ma, ecco, leggiamo sui volti dei direttori sportivi quale pare sia il risultato: Fiorio scende dalla macchina e ci si fa incontro sorridente mentre il volto di Stapelaere dietro i vetri appannati della 20 MTS è scuro, accigliato. I due svedesi della HF-Lancia dovrebbero aver vinto il Rally di Spagna. Ed il campionato europeo, anche se l'ultima battuta si avrà al Rally d'Inghilterra, gara comunque molto congeniale per Kallstrom e assolutamente contraria alla guida di Stapelaere.

Ed infatti è così, per quanto riguarda il Rally di Spagna. Kallstrom-Haggbom, che avevano perso ben 2'33" rispetto a Stapelaere-Aerts nell'effettuazione della prova speciale del Picco Co-

tos per la foratura di un pneumatico, hanno recuperato lo svantaggio ed hanno anche inflitto ai due belgi ben 1'20" di distacco!

Non sembra molto così, sulla carta, ma vedendo le prove speciali del Rally di Spagna, vedendo le lunghe discese dove conduttori in possesso di una notevole grinta, potevano transitare anche a 180 kmh., vi assicuriamo che Kallstrom-Haggbom (mai stati specialisti delle prove su asfalto) ed anche Stapelaere-Aerts (in questa occasione hanno sfoggiato anch'essi una grinta qua-

si superiore alle loro forze) hanno effettuato una gara veramente entusiasmante.

Trentatré prove speciali decidevano di questa gara, e la quasi totalità asfaltate ed in discese mozza-fiato (per noi, che ne abbiamo provate quattro in macchina con Raffaele Pinto, quanto per gli stessi piloti i cui nervi e rapidità di manovra erano messi a durissima prova!) dato che i tratti da un controllo orario all'altro non presentavano problemi di sorta. E Kallstrom-Haggbom hanno effettuato una gara

tanto più rimarchevole di elogio se si pensi che, con i soliti problemi della impossibile dogana e dei carnet irregolari sulle vetture di assistenza della Lancia, due furgoni carichi di pneumatici e pezzi di ricambio erano bloccati nel porto di Barcellona e sono stati liberati solo quando la gara era già iniziata. Così, in partenza, non esistevano certo le condizioni ideali per disputare un "campionato europeo"! Comunque sia, si sarebbero sacrificate le Fulvia HF 1600 di Pinto-Bernacchini e Paganelli-Russo, per effettuare tutto il



Il migliore degli spagnoli: Gimenez con la Fulvia HF 1300 (44/22)



Un altro dei favoriti ritiratosi subito per la rottura del telaio: Tramont con la Alpine 1300 (44/23)



# COSA FARANNO NEL 1970

Siamo a fine anno. Alla fine dei due campionati europei, conduttori e costruttori. Il primo, giunto ormai alla sua chiusura, dato che a Kallstrom-Haggbom è sufficiente arrivare nei primi cinque in Inghilterra dato e non concesso che Stapelaere-Aerts vincano, ha vissuto tutto l'anno su questo duello. Per l'altro, per i costruttori invece, tutto è ancora in alto mare. Con un ciclo di rallies che, tolta qualche rara eccezione non ha detto nulla quest'anno.

La stagione 1970 invece si prospetta ricca di interessanti partecipazioni e uomini e macchine faranno vivere un Campionato Mondiale Marche unico nella storia dei rallies.

Vi presentiamo perciò qui di seguito, le notizie, le indiscrezioni più fondate che circolano nel mondo dei rallies. I "si dice" più veri che siamo riusciti a raccogliere per voi.

## I GIAPPONESI

Le Case giapponesi, in patria, e, sporadicamente in Europa, partecipano con le loro vetture ai rallies più importanti (secondo un criterio commercialistico naturalmente) nei paesi aperti all'importazione delle vetture del "sol levante".

Questi alcuni dei programmi futuri a breve o più lunga scadenza. La MAZDA, dopo la 24 Ore di Francorchamps e la 84 Ore del Nurburgring tornerà nel 1970 a queste due gare, oltre a potenziare la sua partecipazione in altre corse: East African Safari, qualche rally in Francia, Rally d'Inghilterra 1970. La HONDA sembra fortemente intenzionata a venire in Europa con la sua ultima creazione, recentemente omologata nel Turismo Gruppo 2, e precisamente la berlina 1300 cc. TS con motore raffreddato ad aria, monoalbero a camme in testa e con potenza di 110 CV nell'edizione di serie. La Nissan, con le sue DATSUN 1600 SS che tanto bene si sono comportate nel Rally TAP in Portogallo, prenderà parte al Rally d'Inghilterra con una squadra di tre vetture (berlina quattro porte, sospensioni indipendenti, motore di più di 150 cv.) con

gli equipaggi Aaltonen in coppia o con Liddon o con Ambrose, Sprinzel-Ryan e il sud-africano Simonian con Phillips. Una squadra di almeno 6 Datsun 1600 SS prenderà poi parte all'East African Safari e ad alcuni rallies validi per il Mondiale Marche.

## GLI ITALIANI

Le nostre case che si interessano ai rallies sono oggi la Lancia e la Fiat. La LANCIA, che parteciperà al Tour de Corse con una vera "armada" da contrapporre alle francesi Alpine, avrà le sue vetture di punta in Munari-Davenport e Makinen-Easter con le "spider" 1600 F-M e quindi dopo la recente vittoria nel Rally di Spagna, chiuderà il campionato conduttori al Rally d'Inghilterra con quattro HF 1600: Kallstrom-Haggbom, Munari-Davenport, Makinen-Easter e Fall-Liddon.

La FIAT prenderà parte al Tour de Corse con le sue misteriose 124 spider ultraleggere, a meno che, nello spirito della casa torinese, all'ultimo minuto si cambi totalmente il tipo di vettura. Anche l'ALFA ROMEO partirà in Corsica con due GTA 1990 derivate dalla 1750 e alimentate a iniezione. Una sarà guidata da Giunti.

## I TEDESCHI

Dopo una stagione in sordina, la PORSCHE e, sembra anche la BMW dopo le negative esperienze con Makinen a Montecarlo, torneranno in forze al Mondiale Marche. La Porsche ha oggi, due vetture pronte e competitive: la nuova 911 S motore 2200 cc. iniezione e la 914-6 con lo stesso motore. Tanto per fare un esempio, in

Corsica già oggi si stanno allenando Gerard Larrousse con la sua 911 R e Vic Elford con una 914-6 in cui pare sia montato il motore di una 2200 cc. iniezione. Per la BMW, dati i problemi interni di squadra corse, la partecipazione sembra meno facilmente risolvibile. C'è poi la FORD, tedesca ed inglese. La casa "europea" prenderà parte al Tour de Corse con Piot alla guida di una Capri con motore 3000 cc. iniezione. Di questa vettura si dice che raggiunga una potenza di 220-230 cv. La Ford inglese continuerà invece con la sua squadra (Roger Clark, Hannu Mikkola, Ove Andersson ed il nuovo acquisto del 1970 Timo Makinen) con le Escort e le Capri. Alla rinfusa ora, così come rispulciamo le notizie raccolte dal nostro taccuino.

La SAAB prenderà parte al Rally d'Inghilterra con una squadra con in testa il vincitore dell'anno passato Simo Lampinen ed anche con Tom Trana, mentre il non dimenticato Erik Carlsson preparerà una squadra per il prossimo anno (lui compreso naturalmente!). La BLMC invece parteciperà al Rally d'Inghilterra con una squadra composta da Mini Cooper S e con le Triumph 2500 cc., vetture queste, che verranno utilizzate dalla Casa inglese nei "grandi rallies" del 1970.

Attività intensa anche per la OPEL, che migliorerà la sua squadra (in particolare quella svedese) e prenderà parte più attivamente ai rallies mondiali del '70 con le Kadett 1900 cc. preparate dallo svedese Eklund (potenza di 150 cv.) unitamente alle Commodore GS.

## I FRANCESI

I francesi continueranno a puntare invece sulle solite berline RENAULT ALPINE ed in particolare sui modelli 1440 cc. e sulla nuova 1600 cc. con motore derivato dalla 16 TS Renault e sulle CITROEN "prototipo" nelle gare a lunga distanza o dove la Citroen ha particolare interesse commerciale. Per la ipotetica Citroen-Maserati tutte le notizie sono oggi a zero e bisognerà attendere la realizzazione dei primi esemplari per saperne di più.

possibile sulla 1600 HF dei due vincitori. E quasi tutta la prima tappa si è svolta sotto il nervoso ed inquietante problema della mancanza di pneumatici adatti allo svolgersi ideale delle prove speciali. Poi la situazione si è normalizzata e Kallstrom-Haggbom si sono scatenati letteralmente ed hanno piegato la resistenza di Stapelaere-Aerts, recuperando i due minuti e mezzo, anzi, infliggendone uno e mezzo!

Gli altri sono stati gli spettatori di questo duello rusticano. Pinto-Bernacchini, perfettamente consci della realtà

di non inserirsi in questo duello e perfetti terzi assoluti. Paganelli-Russo, usciti di strada in una delle spaventevoli discese e poi, definitivamente, ritiratisi per la rottura del motore susseguente a diversi fuori-giri che questo stesso aveva dovuto sostenere. Ma altrimenti non poteva andare per questo equipaggio emiliano, di sangue caldo, che, inseritosi più volte "tra" ed anche "davanti" a Kallstrom e Stapelaere, spesso con pneumatici non adatti, hanno chiesto troppo ad una vettura di cui avevano scarsa, scarsissima padro-

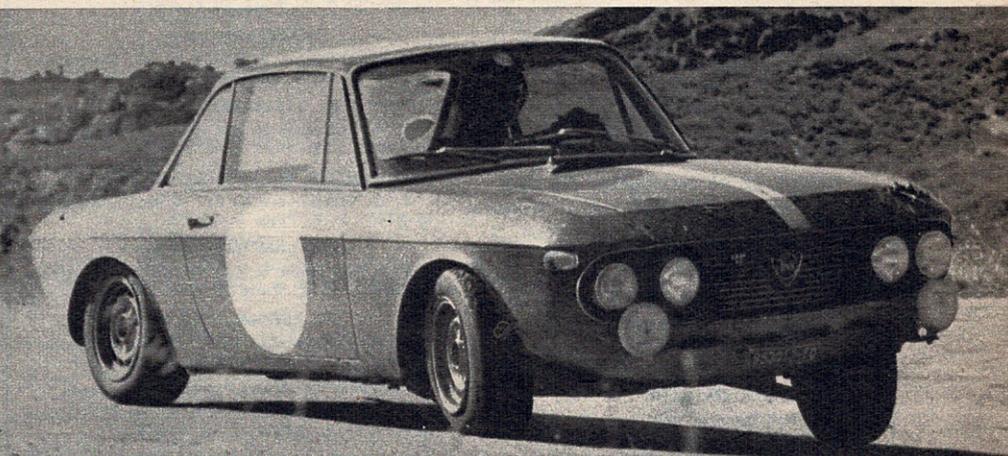
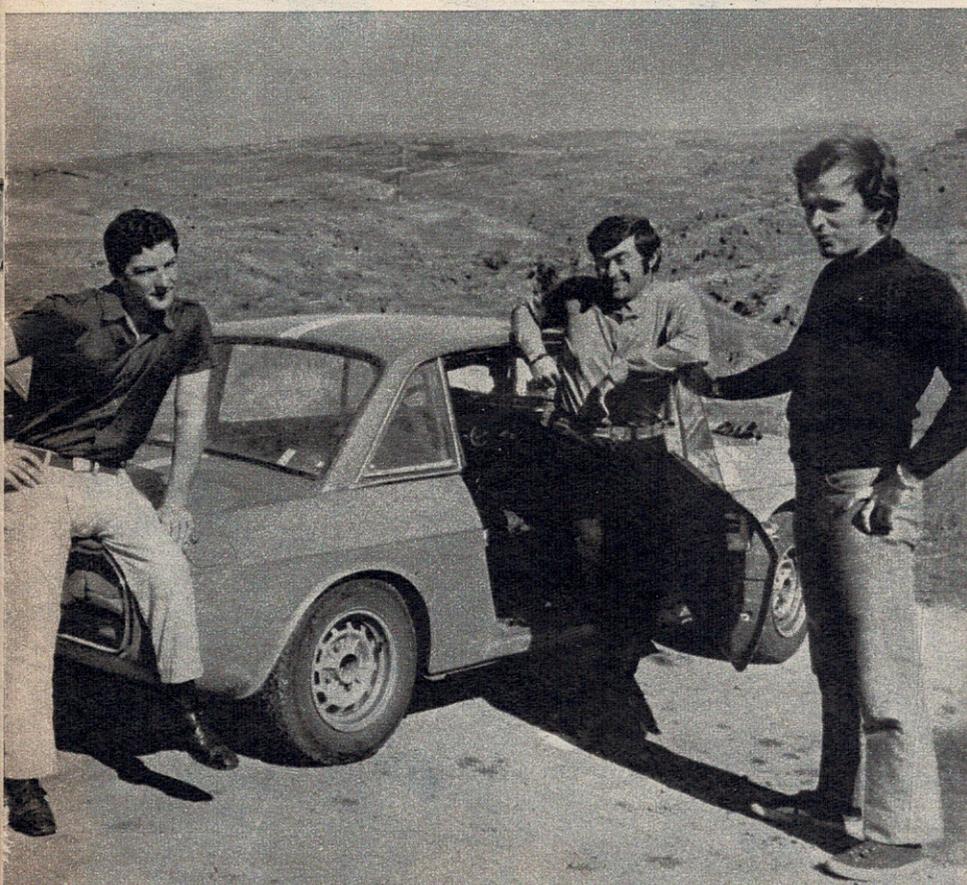
nanza (la prima volta che la guidavano e con il cambio a cinque marce) dopo una stagione con la Fulvia coupé Gruppo 1.

Dopo questi, i migliori sono risultati gli spagnoli Ruiz Gimenez-Segovia e Lencina-Caballero con le Fulvia HF 1300 e la ingombrante Opel Commodore GS dei belgi Tuerlinx-Stalpaert.

Potremmo descrivervi ancora la gara, che abbiamo seguito nella pioggia e nella nebbia con un divertente "muletto" HF 1400, ma, per il suo svolgersi, per il suo dipanare la matassa, pre-

feriamo rimettervi alla tabella delle prove speciali, ai secondi che fiocavano e si incrociavano, tra le tre Fulvia HF 1600 (per la prima volta in gara tra le gran turismo dopo la recente omologazione) e la Ford Escort. Sola, ma con una assistenza degna di un aspirante campione-europeo: una station-wagon Ford Corsair-Lotus ad ogni inizio e fine prova speciale!

Ma non c'è stato nulla da fare. Harry Kallstrom, detto Sputnik-Barbetta, questa volta era imprevedibile, imbat-



Gli italiani in allenamento. Da sinistra Pinto, Russo e Paganelli prima di affrontare una Prova Speciale e quindi, sopra Paganelli e sotto Pinto, in azione (44/24-25-26)



# SPAGNA RALLY



Doncel con la Gordini favorito dal Turismo Normale e presto ritiratosi (44/27)



La grossa Opel Commodore di Tuerlinx (44/28)



La Opel 1900 cc. da 150 CV di Simonsen (44/29)

## LA SCHEDA DELLA GARA

**NOME:** 17. Rally Internazionale di Spagna.

**LOCALITA' E DATA:** Madrid, 16-19 ottobre 1969.

**GARA:** Rally Internazionale valido quale penultima prova del Campionato Europeo Rallyes Conduttori.

**PERCORSO:** due tappe di km. 815 l'una. La seconda tappa è la ripetizione della prima ma in senso inverso.

**NUMERO DEI PARTENTI:** 42, classificati 15.

### CLASSIFICA FINALE

1. Kallstrom-Haggbom (Lancia Fulvia HF 1600) in 3h 26'11"7; 2. Staepelaere-Aerts (Ford Escort TC) a 1'20"; 3. Pinto-Bernacchini (Lancia Fulvia HF 1600) a 8'45"3; 4. Ruiz-Gimenez-Segovia (Lancia 1300 HF) a 19'55"8; 5. « Pedro »-Dejonghe (BMW 2002) a 22'06" e 1; 6. Tuerlinx-Stalpaert (Commodore GS) a 23'49"; 7. Lencina-Caballero (Lancia 1300 HF) a 25'10"; 8. Simonsen-Henrikssen (Opel Kadett Rallye) a 26'57"5; 9. « Gregorio »-Zapico (Renault Gordini) a 28'52"9; 10. Billstam-Billstam (Opel Kadett Rallye) a 31'53"1; 11. Mesia-Saavedra (BMW 2002 TI) a 42'34"5; 12. De Cos-Esther Salas (Renault R 8 TS) a 1h 01'53"8; 13. Marquez-Eulate (Alfa Romeo 1750) a 1h 03'18"9; 14. « Correcaminos »-De Onis (Seat 600 D) a 1h 42'23"2; 15. Martin-Nuñez (Triumph TR 4) a 1h 51'39"2.

### PROVE SPECIALI

#### CIRCUITO DEL JARAMA

1. B. Tramont in 234"8; 2. H. Kallstrom in 236"1; 3. R. Pinto in 237"7.

#### HOYO DE MANZANARES (2,400 km.)

1. H. Kallstrom in 143"4; 2. G. Staepelaere in 144"3; 3. E. Reverter in 145"2.

#### PUERTO DE COTOS (8 km.)

1. G. Staepelaere in 298"5; 2. R. Pinto in 305"4; 3. A. Ruiz Gimenez in 321"3.

#### PUERTO DE LA MORCUERA (16 km.)

1. G. Staepelaere in 610"; 2. H. Kallstrom in 622"9; 3. R. Pinto in 623"1.

#### PUERTO DE CANENCIA (10 km.)

1. G. Staepelaere in 397"2; 2. H. Kallstrom in 400"8; 3. R. Pinto in 405"9.

#### PUERTO DE NAVAFRIA (19 km.)

1. H. Kallstrom in 805"5; 2. G. Staepelaere in 828"6; 3. D. Paganelli in 829".

#### SIETE REVUELTA (11 km.)

1. H. Kallstrom in 401"2; 2. G. Staepelaere in 402"; 3. D. Paganelli in 406"6.

#### CAMINO FORESTAL (6,200 km.)

1. D. Paganelli in 268"; 2. H. Kallstrom in 270"2; 3. G. Staepelaere in 277"4.

#### PUERTO LAS LANCHAS (11 km.)

1. H. Kallstrom in 476"; 2. D. Paganelli in 490"; 3. G. Staepelaere in 501"7.

#### HOYO DE PINARES (5 km.)

1. D. Paganelli in 203"6; 2. H. Kallstrom in 204"4; 3. G. Staepelaere in 205"2.

#### ARREBATACAPAS (9,600 km.)

1. D. Paganelli in 410"4; 2. G. Staepelaere in 421"3; 3. R. Pinto in 423"2.

#### PUERTO BOQUERON (7,500 km.)

1. H. Kallstrom in 315"5; 2. G. Staepelaere in 327"5; 3. D. Paganelli in 327"6.

#### PUERTO PARAMERA (8 km.)

1. H. Kallstrom in 279"9; 2. G. Staepelaere in 290"; 3. R. Pinto in 297"8.

#### PUERTO SERRANILLOS (13 km.)

1. H. Kallstrom in 606"8; 2. D. Paganelli in 636"5; 3. G. Staepelaere in 651"9.

#### PUERTO DEL PICO (11 km.)

1. R. Pinto in 448"9; 2. G. Staepelaere in 449"1; 2. H. Kallstrom in 449"1.

#### LOS VIDRIOS (6 km.)

1. H. Kallstrom in 207"2; 2. G. Staepelaere in 208"2; 3. R. Pinto in 209"1.

#### FRESNEDILLAS (5 km.)

1. H. Kallstrom in 177"6; 2. G. Staepelaere in 179"4; 3. R. Pinto in 182".

### SECONDA TAPPA

(stesse prove della 1. ma in senso inverso)

#### HOYO DE MANZANARES (2,400 km.)

1. H. Kallstrom in 155"2; 2. R. Pinto in 156"4; 3. G. Staepelaere in 158"2.

#### FRESNEDILLAS (5 km.)

1. G. Staepelaere in 184"7; 2. H. Kallstrom in 189"2; 3. R. Pinto in 195"4.

#### VILLA DEL PRADO (6 km.)

1. G. Staepelaere in 233"; 1. H. Kallstrom in 233"; 3. R. Pinto in 243"8.

#### PUERTO DEL PICO (11 km.)

1. H. Kallstrom in 530"; 2. G. Staepelaere in 530"2; 3. R. Pinto in 564"8.

#### LA PARAMERA (8 km.)

1. G. Staepelaere in 294"4; 2. H. Kallstrom in 302"5; 3. R. Pinto in 316"5.

#### BOQUERON (8 km.)

1. H. Kallstrom in 304"8; 2. G. Staepelaere in 314"8; 3. D. Paganelli in 332".

#### PUERTO DE ARREBATACAPAS (9,600 km.)

1. H. Kallstrom in 441"6; 2. G. Staepelaere in 474"; 3. R. Pinto in 492"4.

#### HOYO DE PINARES (5 km.)

1. G. Staepelaere in 213"8; 2. H. Kallstrom in 214"; 3. R. Pinto in 228"5.

#### LAS LANCHAS (11 km.)

1. H. Kallstrom in 446"4; 2. G. Staepelaere in 469"3; 3. R. Pinto in 506"3.

#### EL ESPINAR (6,2 km.)

1. H. Kallstrom in 255"; 2. G. Staepelaere in 262"1; 3. C. Tuerlinx in 294"5.

#### PUERTO DE NAVACERRADA (11 km.)

1. H. Kallstrom in 386"9; 2. G. Staepelaere in 399"7; 3. « Pedro » in 420"6.

#### PUERTO DE CANENCIA (10 km.)

1. H. Kallstrom in 405"2; 2. G. Staepelaere in 423"8; 3. R. Pinto in 431".

#### PUERTO DE NAVAFRIA (19 km.)

1. H. Kallstrom in 779"7; 2. G. Staepelaere in 828"6; 3. R. Pinto in 861"8.

#### PUERTO DE LA MORCUERA (16 km.)

1. H. Kallstrom in 616"6; 2. G. Staepelaere in 637"9; 3. R. Pinto in 654"5.

#### RASCAFRIA (8 km.)

1. H. Kallstrom in 312"4; 2. G. Staepelaere in 317"4; 3. R. Pinto in 335"5.

#### CIRCUITO DI JARAMA (6,808 km.)

1. G. Staepelaere in 251"6; 2. H. Kallstrom in 253"8; 3. R. Pinto in 257"6.



La BMW 2002 di Pedro-Dejonghe (44/33)



Cosa dice Cesare Fiorio a Staepelaere? che Kallstrom è troppo forte? (44/34)