

erano in testa: 1° Kallström Haggbom, 2° Lampinen-Davenport. Gli squadroni Porsche, Ford e Datsun erano spariti nella lotta, mentre Therier-Callewaert (Alpine-Renault 1600), Eriksson-Johanson (Opel Kadett 1900) e Blomqvist-Reinicki (Saab V 4) si trovavano in terza, quarta e quinta posizione.

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

peso varia da 850 a 800 Kg

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

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