

# FORD IN MAGLIA GIALLA

La corsa francese, ben 2600 km, festeggia il suo primo secolo di vita. E lo fa nel miglior modo possibile, portando per circuiti e salite, città e campagne, un vero museo itinerante costituito da quasi 250 vetture. Moltissime le Ferrari al via, grandi protagoniste dei «Tour» del passato, ma il podio è stato monopolizzato dalle Ford. Solo nove gli equipaggi italiani, che hanno dovuto accontentarsi di pur dignitosi piazzamenti

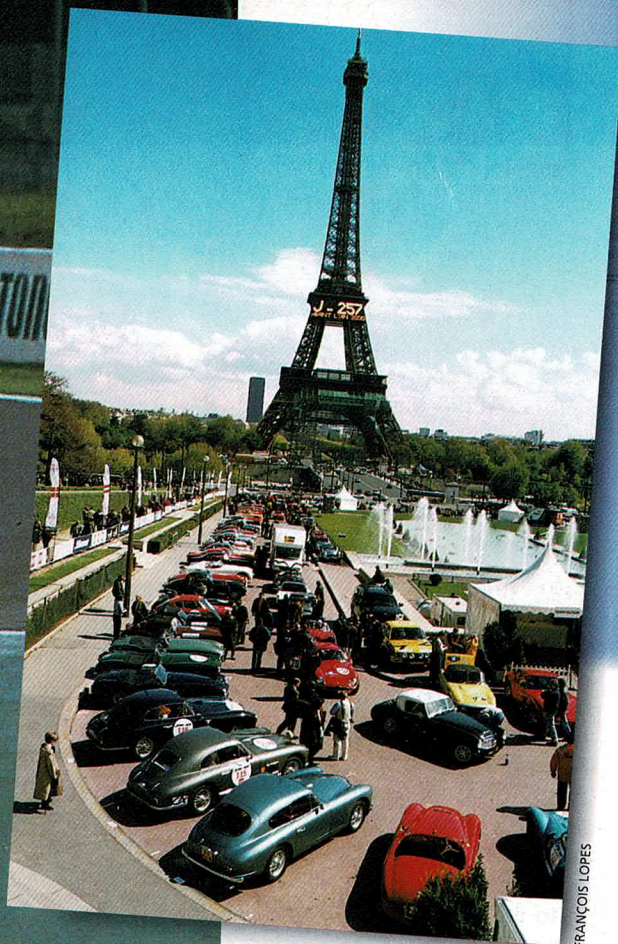
testo e foto di Franco Fiorucci

**U**na parte considerevole della celebrità della Ferrari come Casa costruttrice di vetture Gran Turismo è dovuta alla serie di vittorie al Tour de France negli anni Cinquanta e Sessanta. Dal 1954 lo vinse dieci volte,

con piloti del calibro di Gendebien, De Portago, Mairesse. A distanza di tanti anni il mito rinverdisce. Non con le vittorie, ma con la partecipazione al Tour Auto, erede del Tour de France (la denominazione è stata abbandonata per richiesta dei proprietari del marchio, gli

organizzatori del «Tour» ciclistico). All'edizione di quest'anno erano presenti 48 Ferrari di ogni tipo: dalla «166 Mille Miglia» del '50 alla «512 S» protagonista del Campionato mondiale Sport del '71. Nel gruppo, cinque «GTO», due «250 Le Mans»,

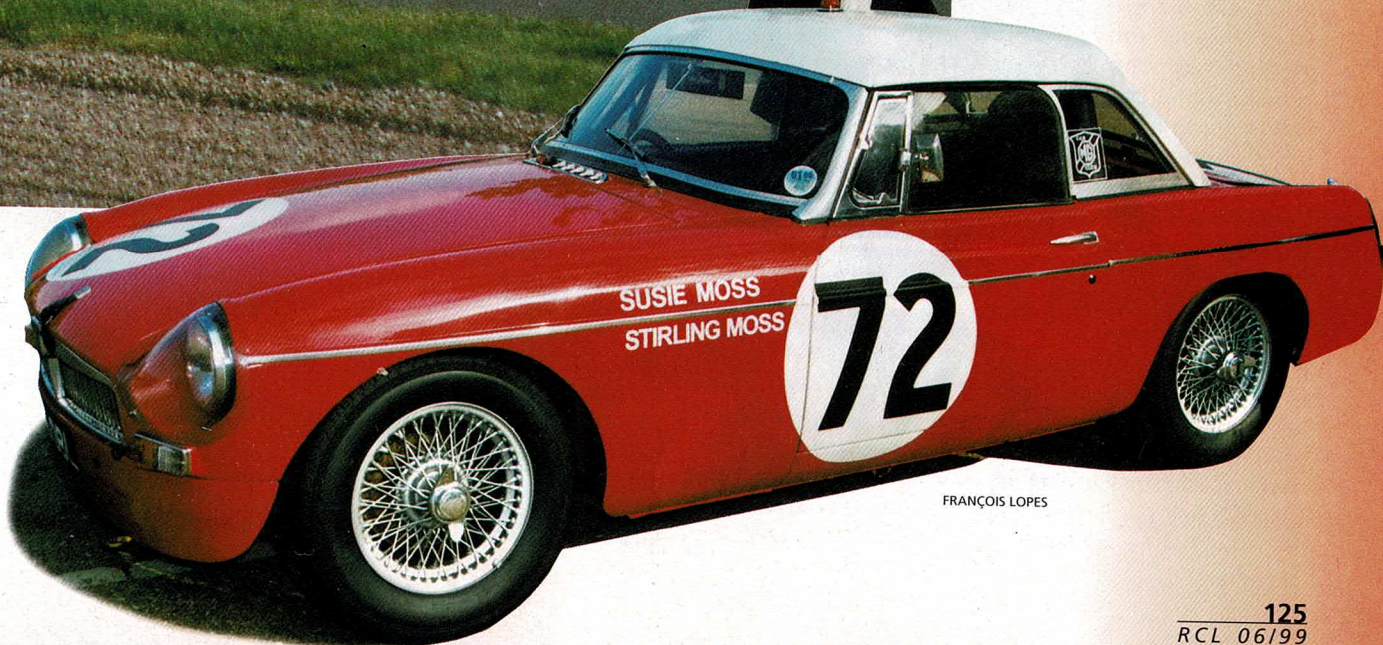
una serie di «250 SWB» e, ovviamente, tante «250 Tour de France», senza dimenticare le «275 GTB» e le «365 Daytona» in allestimento corsa. Già questo è stato un bel fiore all'occhiello per il «Tour» '99, che festeggiava anche il centenario, anche se non mancava-



FRANÇOIS LOPES



**IL RITORNO DI MOSS**  
Come una gara Sport dell'epoca eroica. A fianco, in primo piano, la Ford «GT 40» di Mc Erlain, quindi una «Mustang», la Ligier «JS2» di Merian e la «Mustang» del vincitore Hugenholtz. Fra i partecipanti anche Stirling Moss, qui sotto. Non poteva mancare la foto di gruppo sotto la Tour Eiffel.



FRANÇOIS LOPES

# Lunghe «tirate» sulle statali alternate a prove di velocità su strada e in pista

no vetture interessanti di altri marchi. Per esempio la Ligier «JS2» del '74, l'Alfa Romeo «33/2» due litri del '68, oltre a un nugolo di Ford con i cromosomi da corsa, come le «GT40» e le «Mustang Shelby 350 GT». Piatto forte le Porsche «904», «906» e «910».

Come se non bastasse, il *plateau* è stato arricchito dalle vetture degli apripista: la Renault «5 Turbo Maxi» dell'85 di Jean Ragnotti, la Ferrari «Daytona» di Clay Regazzoni e la Matra «MS 650» di Henri Pescarolo. Dunque un ricco panorama di modelli, alcuni partecipanti nella sezione competizione e alcuni nella regolarità. Le vetture del primo gruppo erano 93, le altre 150. Tutte si sono fatte ammirare lungo i 2600 chilometri da Parigi sino a Cannes.

E proprio il percorso è stato l'altro elemento di spicco della manifestazione. Anche in questo caso si è passati da un mito all'altro. La carovana-museo ha toccato Reims, passando davanti alle vecchie tribune con i loro graffiti d'epoca, per proseguire verso il circuito di Spa, quindi il Nürburgring (ovviamente quello «vecchio»), poi la salita del Turckheim-3 Epis, l'autodromo di Charade a Clermont Ferrand, la prova speciale del Burzet e la salita del Mont Ventoux, tutti nomi scolpiti negli annuari delle competizioni.

Oltre a questi monumenti della memoria automobilistica ci sono stati gli appuntamenti con un paio di cronoscalate con meno storia e con gli autodromi di Magny Cours e Le Castellet, come a dire la faccia moderna dell'automobilismo francese. Perché la caratteristica del «Tour» è sempre stata quella di abbinare una lunga sgruppata attraverso la Francia - con il suo fascino ad arricchire la gara - a prove di velocità su strada e circuito. Una volta erano corse di più ore, oggi solo qualche giro,



FRANÇOIS LOPES



Henri Pescarolo, Matra «MS 650».

**GORDINI, PANHARD, DB**

## AUTENTICHE RARITÀ, HANNO OSCURATO LE FERRARI

**T**ra le vetture non c'erano solo grandi star. Curiosità e interesse hanno suscitato anche alcuni rari modelli che testimoniano tutta un'epoca. È il caso della barchetta Gordini «245» tre litri del 1953, con un otto cilindri dal

rombo poderoso realizzato da Amedeo Gordini. Nel suo colore blu originale la vettura ha partecipato nella sezione regolarità, esibendo sulla carrozzeria tutti i segni del tempo. È un esemplare unico che raramente esce dal garage. Inconscia curiosità d'Oltralpe la Panhard «Monopole» del 1956, dalla linea molto profilata e dalle portiere ad ali di gabbiano, completamente trasparenti. Accanto a lei due DB, gloria francese degli Anni Cinquanta: una barchetta e una coupé. Molto ammirate alcune italiane dell'immediato dopoguerra, come un'Oscar «MT4» del 1952, una Siata «208 S» del '52 e una Fiat «8V Zagato» portata espressamente dalla California. Di



La Panhard «Monopole» di Deligny.

epoca successiva ma sempre di gran fascino la Lancia «Flaminia Sport Zagato 2.5», scesa in gara con gli italiani Galtruccio-Cravetto: bella ma sfortunata, perché sulla pista di Charade, a Clermont Ferrand, ha rotto un semiasse. I due milanesi non si sono però scoraggiati: un'officina di Clermont Ferrand è riuscita a permettere loro di ricongiungersi alla carovana e di arrivare a Cannes.



Sopra, una rara DB «Barquette Tank Le Mans» del 1953.

A lato, la DB «HR5 Coach» del 1959. Erano fra le più rare vetture al via.





La Jaguar «E Type» di Lewis-Hunt.



Sasamoto su Porsche «356 B Carrera Abarth».



La Maserati «A6 GCS» di von Schenk.



Da sinistra, la Lotus «11» di Wanty, una delle tre Ferrari «GTO» al via e la Jaguar «C Type» di Cusson.



La Porsche «910/6». Sotto, la Ligier «JS 2».



La «Mustang» di Hugenholtz.. Sotto, la «GT 40» di Mc Erlain.





## ARRIVANO I NOSTRI (IN RITARDO)

Scarsa la partecipazione italiana: nove equipaggi in tutto. Tre nella sezione competizione e sei in regolarità. Bompani-Montorsi con la loro Ford «Mustang» del 1965 erano letteralmente scatenati e alla fine sono arrivati quattordicesimi, primi degli italiani, preceduti da vetture molto più potenti. Bene anche Raimondi-Cappelli con una Lotus «Elite»: diciottesimi. In regolarità Barbieri-Lei hanno lasciato l'Alfa Romeo «SZ» con cui parteciparono l'anno scorso per una «GTA Junior» del '68, mentre nella muta di Ferrari c'erano gli altri emiliani Marchesi-Stanga, con una «250 GT» di Boano del '56. Con un'altra Ferrari «250 Competizione» del 1961 ha corso la coppia Pellizzari-Ravazzi, mentre Crippa-Crippa erano su una «275 GTB/4» del 1967; Matildi-Matildi si sono presentati su una «275 GTB». Infine Palazzi Trivelli, padre e figlio, su un'Aston Martin «DB 2/4» del 1953. Tutti molto contenti della partecipazione e soddisfatti della gara, anche se qualcuno avrebbe preferito un ritmo meno intenso e magari una giornata di corse in meno.



**QUATTORDICESIMI**  
A sinistra Bompani-Montorsi, Ford «Mustang» primi fra gli italiani. Qui sopra, La Lotus «Elite» di Raimondi-Cappelli, davanti ai box del circuito di Reims. In alto a sinistra, l'Aston Martin «DB 2/4» dei regolaristi Palazzi Trivelli.



## OPPOSTI ESTREMISMI

Sopra, la Renault «4 CV» di Emptas, a fianco la Ferrari «250 TdF» di Bajol: rappresentano due modi estremi di partecipare al «Tour». In alto nella pagina a fianco, l'attesa per entrare in autodromo.



## LITTLE PROBLEMS

### UN'ALFA «33» AL RALLENTATORE

L'Alfa Romeo «33/2» con motore otto cilindri due litri della coppia anglo-olandese Osborn-Van Vlissingen era al suo esordio. L'olandese, proprietario della vettura, l'ha comprata tre anni fa e da allora è stato un lavoro certosino di restauro per poter portare la vettura a correre. «Di «33/2» non se ne sono mai viste nelle corse per «storiche» – diceva Van Vlissingen – ma sembra che l'anno prossimo ce ne saranno altre due. Sono contento». Bel carattere l'olandese: era contento di un'auto che a causa di «little problems» di riscaldamento alle testate procedeva alla media di venti chilometri all'ora o poco più.



ma sono pur sempre gare tirate, con tanto di qualificazioni, griglie e pole position, ovviamente riservate ai concorrenti della sezione competizione.

E con questo cocktail di ingredienti non c'è da stupirsi se il Tour richiama anche i bei nomi del volante. Qualcuno in veste di apripista, come Pescarolo che si è rammaricato di non gareggiare: «Mi dispiace che la Matra non voglia che le vetture del suo museo, come questa che ho portato al «Tour», corran; mi sarebbe piaciuto prender parte alla gara...».

Altri piloti invece erano schierati alla ricerca della prestazione. È il caso di Bernard Darniche, che il «Tour» lo ha vinto quattro volte con la Lancia «Stratos» e che quest'anno ha corso con un'Alpine «A 110 1800». Di Stirling Moss, che disputò un memorabile Tour de France nel 1956 con la Mercedes «300 SL» finendo secondo dopo numerose peripezie tecniche e che ha preso il via con una MG «B». Di Bobby Rahal, vincitore a Indianapolis, in gara al «Tour» con una Porsche «911 Carrera RS». Purtroppo per Darniche e Moss è andata male: il primo ha rotto una biella, il secondo ha fatto un testacoda che ha coinvolto altre vetture, finendo fuori corsa; per entrambi il fattaccio è avvenuto il primo giorno, sulla pista di Spa. Bobby Rahal invece ha concluso in undicesima posizione assoluta. Dopo piste, montagne, vigneti e castelli, la Croisette di Cannes ha visto l'arrivo vincente dei coniugi Hugenholtz su Ford «Mustang», quindi la Ford «GT40» di McErlain-Merifield e l'altra «Mustang» di David e Deborah Franklin. □