

servizi di

Carlo MASSAGRANDE

Lino CECCARELLI

Claude LAURENT

archives RB



LE POLEMICHE

fotografie di

ATTUALFOTO

D.P.P.I.

Associated PRESS

Solo per il dilettante il silenzio e' d'oro

MONTECARLO - Vi è differenza fra un servizio giornalistico relativo ad una corsa di velocità in circuito (od anche in salita) e quello relativo invece ad un rallye. Quello «velocistico» è più reale, più sincero, rispetta esattamente o quasi l'andamento della corsa e gli attimi più importanti anche facilmente fotografabili. Il servizio «rallystico» è meno preciso per quel che riguarda i dettagli, perché, svolgendosi il rallye su migliaia e migliaia di chilometri, è spesso artefatto, ovattato, in una parola meno genuino. E perché? Nella velocità nulla si può nascondere perché si è sotto gli occhi di migliaia di spettatori, dei fotografi e dei giornalisti ed i fatti si possono difficilmente modificare, anche di poco, nel loro andamento originale. Invece nei rallyes bisogna basare la cronaca quasi esclusivamente sulla versione dei fatti fornita dagli stessi interessati, a volte, il più delle volte unici testimoni delle avventure o meglio delle disavventure loro occorse.

Il dilettante rallymen lo si riconosce subito all'arrivo: come scende dalla vettura spesso si scaglia, contro la casa costruttrice della sua vettura o se la prende con le gomme che non hanno reso in tenuta come avrebbero dovuto o come avrebbero sperato, col motore, capro espiatorio numero uno, con gli ammortizzatori, evidenziando cioè i difetti della propria vettura per minimizzare le proprie capacità od eventuali errori di guida. Tanto la macchina è di sua proprietà e non ha nulla da dividere con la casa costruttrice o con quella dei pneumatici o degli ammortizzatori. Il professionista no: agisce in senso opposto addossandosi spesso responsabilità dovute invece o alla meccanica della vettura od alle caratteristiche di alcuni accessori: il professionista o semiprofessionista è pagato dalla casa e non può certamente reagire contro di essa o metterla in cattiva luce evidenziando al giornalista eventuali difetti.

Il dilettante è lieto se il giornalista lo avvicina, il «professionista» lo sfugge per non essere posto di fronte a domande imbarazzanti. Diamo un esempio, anche se il caso che riportiamo, è dovuto — siamo i primi a crederlo — ad un disguido piuttosto che ad una versione leggermente ritoccata. Il nostro Ceccarelli, che ha curato a Montecarlo il servizio relativo alla corsa degli italiani, a proposito dell'equipaggio Sonda-Turri, uno degli otto equipaggi dell'équipe Fiat, ha scritto sul numero scorso di AUTOSPRINT: «... Di peggio è toccato a Sonda-Turri (125 S) che prima della seconda scalata al Turini sono finiti con la ruota anteriore sinistra contro un paracarro che ha rotto il cerchione e danneggiato il di-

sco del freno. Hanno perduto quasi 21 minuti, che aggiunti...»

I fatti invece sono leggermente diversi. La Fiat 125 di Sonda-Turri aveva già, nella seconda parte del rallye, nel cosiddetto «percorso comune», fatto notare la tendenza di svitamento dei bulloni di una ruota anche in una prova speciale, portata a termine con molto rischio ugualmente, per non perdere tempo a stringerli. Nella fase finale invece cioè nella «prova complementare» il difetto si è ripresentato e si è voluto correre di nuovo questo rischio ma con minore fortuna perché la vettura non è giunta al termine della prova o al controllo orario.

La ruota si è staccata, è volata in fondo al precipizio o al vallone, e la vettura si è fermata fortunatamente sulla strada: non sappiamo se sia stato danneggiato l'apparato frenante, comunque ci risulterebbe che, per questo fatto, si siano persi 25-30 minuti. Il paracarro non c'entra o per lo meno questo è stato effettivamente urtato ma ci sembrerebbe, ancora nel percorso comune. Ecco quindi la mia versione raccolta non dall'equipaggio in questione (se non in minima parte).

Ripeto che sono convinto si tratti solamente di un disguido di interpretazione, proprio perché conosco da tempo i due protagonisti Sonda e Turri veri gentlemens, ma questo è un esempio di come potrebbero essere riportati i fatti da alcuni accasati (senza offesa per nessuno s'intende!) il paracarro la causa, non il distacco di una ruota. E questo perché è nell'interesse del professionista o del «dilettante agevolato» difendere chi gli dà la possibilità di correre! Il giornalista, in un caso del genere, potrebbe essere smentito in ogni momento perché non ha prove concrete e non potrebbe mai conoscere l'esatta veridicità dei fatti.

Una cosa comunque è certa: ho notato accentuarsi al Rallye di Montecarlo (già iniziata da qualche tempo) la tendenza degli equipaggi interrogati all'arrivo a minimizzare i propri handicaps, a non mettere in luce certi particolari, che sarebbero invece necessari nel nostro lavoro. Troppo spesso stando ai concorrenti tutto è filato liscio o quasi e poi il risultato di classifica è scadente ed un motivo deve esistere! Noi siamo nelle mani dei piloti, soprattutto per la cronaca, ma se questi non ci aiutano... Ma questo è un segno di maturità rallystica, segno evidente che anche in Italia si sta sempre più passando da una forma dilettantistica verso una forma più avanzata, però meno sportiva direbbe De Coubertin.

Carlo Massagrande

La
regola
del
«12»



So che c'è stata qualche polemica, negli ambienti dell'ultimo Rallye di Montecarlo, a proposito del numero di partenza particolarmente basso (12) assegnato alla mia vettura. Rispondo molto semplicemente: il regolamento stabiliva che si dovesse tenere conto delle vittorie (anche di categoria) fatte registrare negli ultimi due anni, ed io avevo tutte le carte in regola per usufruire di questa possibilità. Mi dispiace che campioni come Makinen, lontani da Montecarlo da più di due anni, siano partiti dopo di me, ma questa è la dura legge dei regolamenti sportivi. Io non ho tolto nulla a nessuno. D'altro canto, leggendo la classifica finale, mi pare proprio di non aver demeritato la «preferenza» fattami: con una DAF «55» di serie, senza nessuna assistenza ufficiale, sono arrivato al ventiquattresimo posto in classifica generale — primo della mia categoria: Turismo fino a 1150 cc — superando vetture dotate di maggiore cilindrata e provviste di una assistenza in piena regola.

Ripeto: per la prima volta da quando corro con la DAF, ho voluto fare l'esperimento di partecipare al Montecarlo '70 come isolato. Mia moglie guidava la sola vettura di assistenza (precisamente una DAF «55» simile alla mia) su cui potevo contare; la mia scorta di pneumatici era inferiore alle venti unità. Ho avuto, come tutti, il problema dei chiodi, a causa della neve che spariva e riappariva come un fantasma: in uno dei tratti alpini più duri, la mia seconda guida Marche, visto che i chiodi non davano alcun risultato, ha perso tempo prezioso «cavandoli» dal-

le gomme uno ad uno. Io l'ho subito battezzato «Marche il cavadenti», lui mi ha risposto che quella era stata sicuramente la fatica più grossa del rallye, che mai più avrebbe ripetuto. Sul percorso stradale, ha subito un solo minuto di penalizzazione: ad infliggermelo è stato mio fratello Bernard, imparziale giudice di gara al Rallye di Montecarlo. Anche Marche ed io abbiamo più volte invocato la neve, ma nessuno ci ha ascoltati. Peccato!

Con una maggiore quantità di neve lungo il percorso, la nostra DAF «55» avrebbe potuto sfruttare ancora di più tutti i vantaggi della trasmissione automatica Variomatic, con maggiore beneficio per la nostra classifica finale. Tuttavia, non mi lamento: la macchina ha sempre egregiamente risposto alle mie sollecitazioni e io mi sono potuto togliere qualche soddisfazione (ad esempio, l'ottimo tempo ottenuto sulle

Claude Laurent





CONTINUAZ. DA PAGINA 5

strade di casa della Couillole, nell'ultima prova speciale).

Cosa ne penso della classifica finale del Rallye di Montecarlo? Io avrei visto al primo posto l'Alpine, seconda la Lancia. Purtroppo, la latitanza della neve e qualche imprevisto hanno mandato all'aria le previsioni. Ed è venuta fuori la Porsche.

Precisiamo: essendo chiamati da Laurent (direttamente o indirettamente) in causa, che noi di Autosprint (per lo meno), non abbiamo detto che Laurent non avesse le carte in regola ma criticiamo quella che lui definisce « la legge dei regolamenti » che riteniamo in parte sbagliata. Makinen per noi è sempre Makinen anche se negli ultimi due anni (come prevede il regolamento) non ha svolto attività agonistica e non ci sembra giusto gli venga assegnato il numero di gara 130.

Si aggiunga inoltre che è veramente assurdo che al termine del percorso comune dove è già avvenuta la selezione di base, i 60 concorrenti meglio classificati riprendano il via per la prova complementare (i 600 chilometri notturni) non in ordine di classifica ma ancora di numero. Infatti Laurent al termine della prova comune era in classifica 27.0 e grazie al suo numero 12 è quindi partito davanti a Nicolao (n. 18 allora secondo assoluto), a Ballestrieri (n. 49, settimo), a Makinen (n. 130, ottavo), a Piot (numero 26, nono), a Barbasio (n. 38 nono alla pari con Piot) e potremmo proseguire con altri 16 concorrenti.

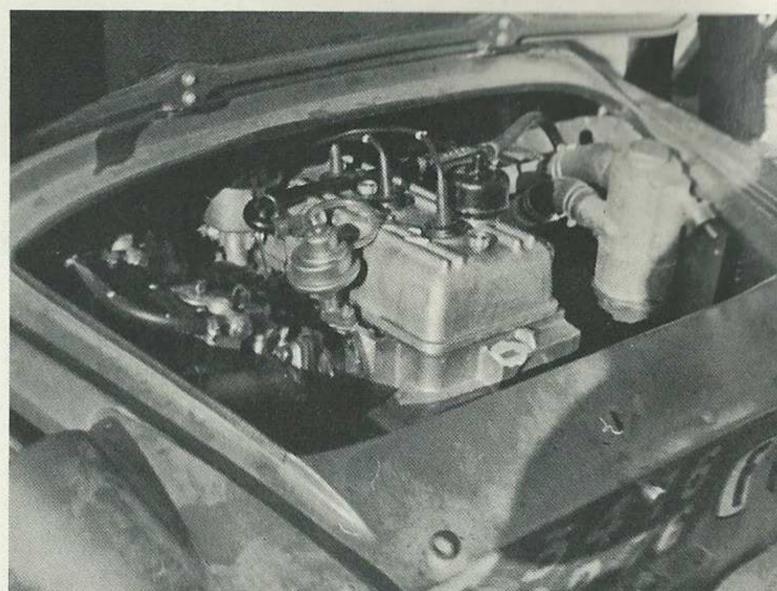
Nella notte finale è necessario, giusto e sportivo che i diretti interessati alla lotta siano vicini in gara perché le condizioni meteorologiche siano pressoché uguali per tutti. I concorrenti partono ogni due minuti quindi i 60 concorrenti occupano un arco di due ore e se cadesse neve, per esempio, le condizioni di fondo stradale sarebbero ben diverse fra il primo a passare e l'ultimo!

Se si può ammettere e tollerare un criterio per l'ordine di partenza iniziale e per il percorso comune, con assegnazione dei numeri in base ai risultati degli anni precedenti, ma non è più criterio valido per la finale dove i migliori, in senso assoluto, sono ai primi posti della classifica parziale o come tali aventi diritto alle prime posizioni di partenza, almeno secondo noi.

c. m.



I temuti cavalli della Porsche (240 per la precisione) escono da questo motore. Per il rallye di Svezia però, la Porsche dovendo adottare marmitte più silenziose secondo le norme svedesi, perderanno HP



L'Alpine nelle due versioni 1300 e 1600: la 1600 è la vettura più attesa perché a Montecarlo non ha potuto esprimere le proprie effettive possibilità. Comunque il campionato rallies è appena cominciato

I «cavalli» allo specchio

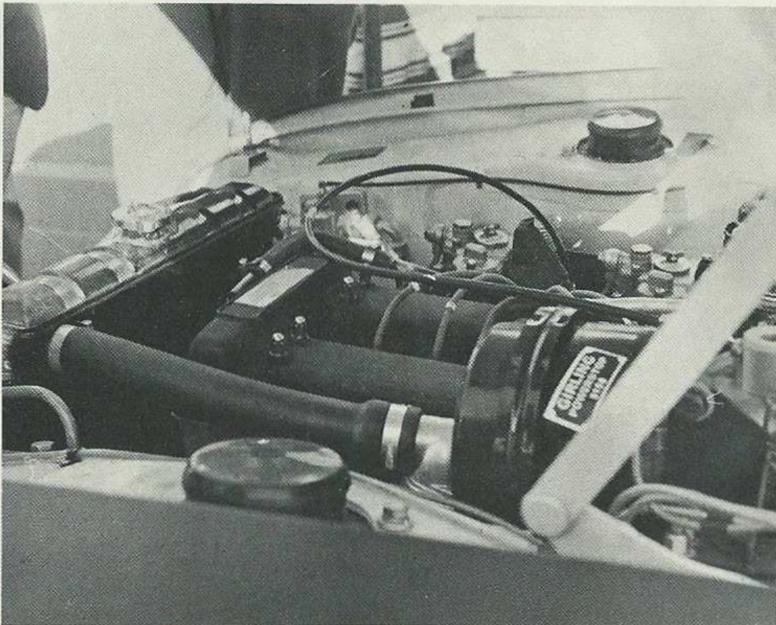
Marca - tipo	cc	cv	kg	peso/pot. cv/litro
Renault Alpine	1296	130	690	5,3 100,3
Renault Alpine	1596	160	710	4,4 100,2
Citroën DS 21	2175	130	1350	10,3 59,7
Fiat (*) 124 S/SP	1438	110	890	8,1 76,4
Fiat 125 S	1608	105	985	9,3 65,2
Ford Escort T.C.	1594	170	840	4,9 106,6
Fulvia HF 1,6	1599	140	840	6,0 87,5
Opel GT	1982	140	900	6,4 70,6
Porsche 911 S (**)	2247	240	960	4,0 106,8
Toyota Corona	1858	160	1000	6,2 80,6

(*) Quella di Alcide Paganelli, gruppo 4 a Montecarlo

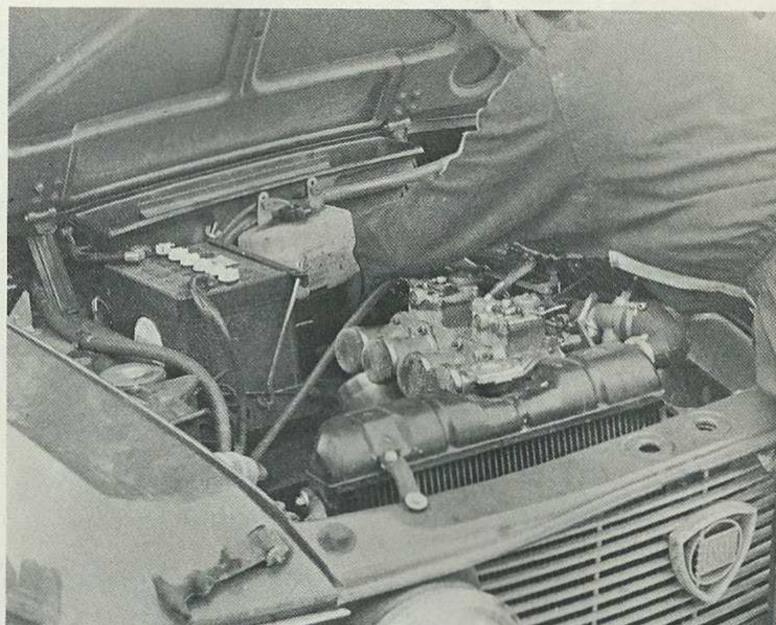
(**) Con peso limite imposto a 960 kg (invece di 870) per omologazione (ex gr. 2)

(spiegano
anche
i risultati)

Questa tabella, relativa alle «potenze» in campo nel Rallye di Montecarlo e presumibilmente nel corso della stagione rallystica 1970, offre un quadro di raffronto dei pesi, delle cilindrata, dei rapporti peso/potenza e dei CV/litro delle vetture maggiormente interessate al Campionato Internazionale dei rallies (marche e conduttori) e di altre vetture di rincalzo.



Il motore «Twin Cam» della Ford Escort 1600 è uno dei motori più spinti e più corsaioli sul mercato. L'Escort è l'unica delle quattro «grandi» vetture da rallies a correre in gruppo 2



La Fulvia HF 1600 con i suoi 140 cavalli è la più povera in potenza rispetto a Porsche, Alpine e Ford ed è anche abbastanza pesante: la sua forza è nella maneggevolezza e nella tenuta su strade difficili





archives RB



In alto a sinistra: Vic Elford su Toyota, impegnato in una derapata controllata, si è ritirato quando era in decima posizione. In alto a destra: Amilcare Ballestrieri e Daniele Audetto sono stati i più bravi della Lancia, veramente formidabili tenuto conto della loro prima partecipazione ufficiale ed in raffronto diretto con i maggiori rallysti mondiali: eccoli in un passaggio sul Col de Turini nel corso dell'ultima notte. Sopra a sinistra: Ragnotti-Thimonier, colti dall'obiettivo in posizione non troppo lineare, hanno vinto su Opel Kadett Rallye 1900 il Gruppo uno, turismo di serie. Sopra a destra: Clark-Porter su Ford Escort, sempre sul Col de Turini: saranno quinti assoluti al termine, dietro le tre Porsche e l'Alpine di Nicolas

In termini sciistici, questo si chiamerebbe « cristiania ». Forse ha perso una ruota il protagonista di questa estemporanea manovra che ha certo impaurito fotografi e spettatori

la Porsche degli italiani Pittoni-«Bepy», la vettura più reclamizzata del rallye di Montecarlo è finita nella neve, ma pochi spettatori saranno sufficienti a rimetterla in condizione di partire. Dieci persone invece sono necessarie per trarre dalla neve la Giulia dell'equipaggio « misto » Pizzinato-Konz.



Le targhe in fila indiana

Un collega francese che conoscevo da qualche tempo, al termine del rallye dopo avermi chiesto alcune delucidazioni in merito agli equipaggi italiani, mi ha rivolto la seguente domanda: «La squadra Fiat è ufficiale?». Naturalmente, secondo le dichiarazioni ricevute, ho precisato che si trattava di una partecipazione di privati «superassistiti». Mi ha guardato con aria un po' incredula e interrogativa e dopo un attimo di esitazione ha posto la seconda domanda alla quale, confesso, non ero preparato. «E allora perché sono tutte targate TO e portano numeri in sequenza?».

Testimone del colloquio uno stesso navigatore facente parte degli equipaggi Fiat particolarmente agevolati. (c. m.)

Ecco le targhe in colonna:

N. 31, Fiat 125 S, Ceccato-Eisendle, B 94249 TO; n. 54, Fiat 125 S, Bisulli-Zanuccoli, B 94250 TO; n. 33, Fiat 125 S, Smania-Zanchetti, B 94251 TO; n. 50, Fiat 125 S, Sonda-Turri, B 94252 TO.

N. 58, Fiat 124 S, Rubbieri-Cavriani, D 01061 TO; n. 39, Fiat 124 S, Paganelli-Russo, D 01062 TO; n. 20, Fiat 124 S, Trombotto-Bossola, D 01063 TO; n. 25, Fiat 124 S, Rattazzi-Fassat, D 01054 TO.

Montecarlo junior in aprile

MONTECARLO - Sotto l'alto patronato del principe Ranieri di Monaco, la «Casa dei Giovani e della Cultura» e l'A.C. di Monaco organizzeranno per il 18-19 aprile il quinto rallye Montecarlo Junior. Questa gara è nata per consentire ai giovani appassionati di automobilismo di soddisfare il loro sogno di partecipare alle gare

Nei giorni 5 e 6 maggio si svolgerà poi il quinto Trofeo Automobilistico dei giornalisti sportivi, pure sotto il patronato del principe Ranieri oltre che della Esso, della Cibié e della Cinzano. La prova è riservata ai giornalisti e ci saranno quaranta equipaggi. Sarà ammessa anche una categoria «invitati d'onore» che può comprendere sportivi di tutte le discipline simpatizzanti per lo sport automobilistico, i quali non entreranno però nella classifica ufficiale.

La partenza avverrà il 5 maggio alle 18,30 e il percorso di km. 150 conterà cinque prove speciali a media fissa.

Il 6 maggio alle ore 10 ci sarà la partenza per la prova complementare Monaco-Mont Agel, percorso neutralizzato fra Monaco e La Turbie. La corsa in salita del Mont Agel si svolgerà per due volte consecutive.

Il quinto Trofeo sarà dunque più breve, in rapporto a quelli precedenti, però comporterà una prova speciale supplementare che ne porta così il numero a sette.



archives RB



Le «voci» del Rallye

Le FIAT sono adatte alla COPPA del MONDO



● Deconcentrato, a rallye concluso (anzitempo), Cristiano Rattazzi sfoglia il regolamento del Raid Automobilistico Londra - Città del Messico (nella foto il trofeo messo in palio dal giornale organizzatore) e commenta: «Ecco, questa è una gara fatta apposta per le Fiat. Non occorrono molti cavalli; le macchine sono in grado di arrivare tranquillamente fino in fondo; si può contare in Sud-America su un'efficiente rete di assistenza Fiat. Cosa si vuole di più?». L'idea è buona, no? E noi la giriamo a chi di dovere.

● Sembra che la Porsche sia intenzionata a partecipare a pochi Rallyes Internazionali: la cosa tuttavia appare poco probabile perché il Campionato Internazionale Marche è molto importante anche se vincere a Montecarlo — dice Steinemann — equivale ad un campionato d'Europa.

● Abbiamo visto l'ing. Sguazzini, capo Servizio Assistenza Fiat, con tanto di berretto di lana, nel corso dell'ultima notte del rallye, seguire di persona i propri equipaggi: non ha esitato a sdraiarsi sotto le macchine a controllare scrupolosamente le condizioni delle vetture.

● Alla partenza della prova complementare, un fatto disgustoso. Un commissario, con tanto di bracciale, ha allontanato veramente in malo modo la signora Bertone del team Lancia che parlava con Barbasio, già al volante della vettura e già al di fuori del parco chiuso. Non sappiamo quale «reato» abbia commesso la signora Bertone nota a tutti gli sportivi lanciati per la sua gentilezza ma, che diamine! un po' di educazione signor commissario, soprattutto con una signora straniera. (Abbiamo trascritto il numero del suo bracciale).

● Pare che i giapponesi della Toyota siano rimasti delusi dal risultato. Ma nello stesso tempo soddisfatti delle esperienze acquisite nel Rallye. Le due «Corona 1900» semiufficiali si sono arrese prima del limite: quella n. 7 dell'inglese Vic Elford (vincitore del «Monte» nel 1968 su Porsche) ha ceduto quand'era in decima posizione; l'altra del sudafricano Hettema, era notevolmente attardata.

● L'HF privata di Giorgio Pianta ha corso il rischio di essere squalificata nelle verifiche tecniche di fine gara. I commissari avrebbero contestato al pilota milanese una rumorosità dello scarico ammessa solo per vetture del gruppo 4. Pianta (che non aveva potuto montare una nuova marmitta perché gliela avevano trafugata dal baule della Fulvia) s'è difeso con successo: «Il rumore? Ne fa meno delle Porsche che secondo me dovrebbero essere in gr. 2!»

● Il collegamento interfonico tra pilota e navigatore, soprattutto nelle prove di velocità, è di determinante importanza. Esempio: durante l'ultimo (notturno) test cronometrato, s'era rotta l'impianto di comunicazione della Fulvia HF di Ballestrieri e, con il rumore assordante che c'era, la voce di Audetto non giungeva comprensibile alle orecchie del compagno. Ad un certo punto il navigatore urla: «Curva piena a sinistra» e Ballestrieri a tutto gas centra un terrapieno. Aveva capito «a destra»...

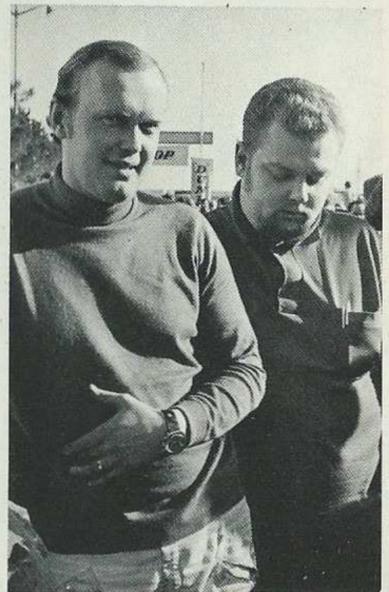
● La Porsche 911 S NR 118 era quella di Hans-Joachim Walter e Horst Rac: s'è piazzata onorevolmente. Il pilota altri non è che il campione europeo dei rallyes 1961. S'è trattato di un ritorno salutato con interesse dal d.s. della Porsche Rico Steinemann. Chissà che Walter non trovi posto in una scuderia (svizzera?) fedele alla marca di Stoccarda.

● Alcune vetture della squadra Citroën montavano anteriormente ruote speciali costruite (su commissione) dalla Mi-

chelin. Come quella di Salomon, per esempio, i cui pneumatici sono gli XAS mentre i cerchi sono in resina poliestere rinforzata con fibre di vetro: in peso, c'è un risparmio di oltre cinque chilogrammi a ruota. Ma pare che vi siano altri vantaggi.

● E' cominciato male il 1970 per Harry Kallstrom, la prima guida della Lancia, campione europeo dei rallyes. Lo svedese (che da Atene ha viaggiato in cravatta ed elegante giacca nera) secondo i bene informati, avrebbe maltrattato troppo il motore della sua HF. Kallstrom s'è dovuto ritirare... in albergo, in tutta fretta, perché vittima di una ricaduta influenzale. I maligni sostengono che il cedimento del 1600 amministrato da Kallstrom sia della stessa natura di quello che ha provocato il K.O. tecnico delle HF di Munari e Fall.

● Nell'ufficio stampa del Rallye di Montecarlo, allora in pieno svolgimento, fu visto il d.s. Porsche, Rico Steinemann, affiggere all'albo le foto dei suoi piloti Gerard Larrousse, Bjorn Waldegaard e Ake Andersson, oltre alla foto e alle caratteristiche tecniche delle loro 911 S 2.2. «Lungi da me l'idea di voler anticipare il risultato» ha detto l'ex giornalista svizzero «ma dato che ho mal di gola, tutta la presentazione mi evita di parlare».



● Forse pochi sanno che il formidabile equipaggio WALDEGAARD-HELMER (nella foto) già per due volte vincitore del Rallye di Montecarlo era nato qualche anno fa come Helmer-Waldegaard: cioè Waldegaard era il coequipier ed Helmer il pilota. Poi pensarono di cambiare!

● Le PORSCHE devono essere molto robuste... soprattutto sul tetto! All'arrivo, infatti, su una 911 S sono saliti tutti e quattro i componenti dei primi due equipaggi e cioè: Waldegaard (90 kg) Helmer (130 kg) Larrousse e Gelin!

Per la rivincita sono già in SVEZIA

Non si è ancora spenta l'eco del Rallye di Montecarlo che già si parla del Rallye di Svezia in programma dall'11 al 15 febbraio; un rallye di 2000 chilometri con 1500 di velocità, in un clima a volte di 40 gradi sottozero, anche su piste completamente ghiacciate. Il Rallye di Svezia rappresenta, per chi ha vinto a Montecarlo una eventuale conferma, per chi ha invece perso, un'eventuale prova di appello e gli interessi rallyistici sono tutti rivolti ora verso il Nord Europa. Da seguire le Porsche, che non disporranno più di 240 cavalli ma di 210 (sempre tanti, comunque) perché per le norme di circolazione svedese, dovranno adottare particolari marmitte silenziose che riducono notevolmente la potenza.

L'Alpine ha stabilito i suoi tre equipaggi: Vinatier-Callawaert, Nicolas-Roure, Lusenius-Halme, con due vetture 1600 ed una 1300. Come si può notare, manca Andruet: non si tratta di una penale a lui inflitta per il grossolano errore commesso nel Rallye di Montecarlo, ma sarà costretto ad osservare il Rallye da terra perché non dispone di un coequipier professionista del quale fidarsi completamente. L'Alpine è quindi alla ricerca di un ottimo navigatore.

La Lancia sarà al via con tre 1600 affidate a Munari, Kallstrom e Lampinen. Munari dopo il suo ritiro era partito immediatamente per Cavarzere per cambiare gli indumenti della sua valigia e sarebbe partito all'istante per la Svezia.

archives RB

CAMPIONATO INTERNAZIONALE RALLYES 1970

MARCHE

16-24 gennaio	Monaco	Rallye di Monte Carlo
11-15 febbraio	Svezia	Rallye di Svezia
4-8 marzo	Italia	Rallye S. Remo Sestriere
26-30 marzo	Gran Bretagna	Eas: African Safari
6-10 maggio	Austria	Rallye Austriaco delle Alpi
28-31 maggio	Grecia	Rallye Acropoli
1-6 settembre	Francia	Coppa delle Alpi
13-18 novembre	Gran Bretagna	Rallye di Gran Bretagna

CONDUTTORI

13-15 marzo	Germania ovest	Stuttgart Solitude Lyon Charbonnières
18-21 marzo	Germania est	Rallye DDR
26-30 marzo	Gran Bretagna	Giro d'Irlanda
3-9 maggio	Olanda	Rallye dei Tulipani
21-24 maggio	Germania ovest	Rallye di Germania Wiesbaden
28-30 maggio	Austria	Rallye Bodensee Neusiedlersee
30-31 maggio	Francia	Rallye di Lorena
6-12 giugno	Gran Bretagna	Rallye di Scozia
18-21 giugno	Svizzera	Rallye di Ginevra
3-5 luglio	Cecoslovacchia	Rallye della Moldau
16-19 luglio	Polonia	Rallye di Polonia
29 luglio - 1 agosto	Romania	Rallye del Danubio
21-23 agosto	Finlandia	Rallye dei 1.000 laghi
28-30 agosto	Italia	Rallye S. Martino in Castrozza
16-25 settembre	Francia	Giro di Francia
1-3 ottobre	Ungheria	Monaco-Vienna-Budapest
2-4 ottobre	Portogallo	Rallye TAP
10-11 ottobre	Italia	Rallye dell'Isola d'Elba
16-18 ottobre	Austria	Rallye dei 1.000 minuti
22-25 ottobre	Spagna	Rallye di Spagna
7-8 novembre	Francia	Giro della Corsica
20-22 novembre	Belgio	Giro del Belgio



● Nella coppa delle dame ha primeggiato l'equipaggio: Marie Claude «Beaumont» e Martine de la Grandrive su Opel Commodore, classificatosi al 22.º posto assoluto.

● Waldegaard ha rilasciato una dichiarazione nella quale dice che i francesi, riferendosi a Larousse e Nicolas, possono andare come gli scandinavi sul ghiaccio. Non ha parlato di italiani o di inglesi.

● A Steinemann, direttore sportivo della Porsche, è stata rivolta questa domanda: «Se c'era neve, le cose sarebbero andate diversamente per la Porsche?» Il d.s. della casa di Stoccarda ha risposto che il risultato sarebbe stato lo stesso: si trattava esclusivamente di una questione di pneumatici. Sempre secondo un giornale francese, Steinemann avrebbe dimostrato di temere soprattutto l'Alpine, sulla neve, più che la Lancia o la Ford Escort.

● Dei 77 classificati nel Rallye di Montecarlo, 18 sono «amateurs», cioè veri privati. Il primo di questi autentici gentlemen è stato Roland Charrière (Alpine) 9.º assoluto.

● Rubieri e Cavriani, vincitori del Gruppo 3 G.T. su Fiat 124, sono giunti a Montecarlo in giacca e cravatta.

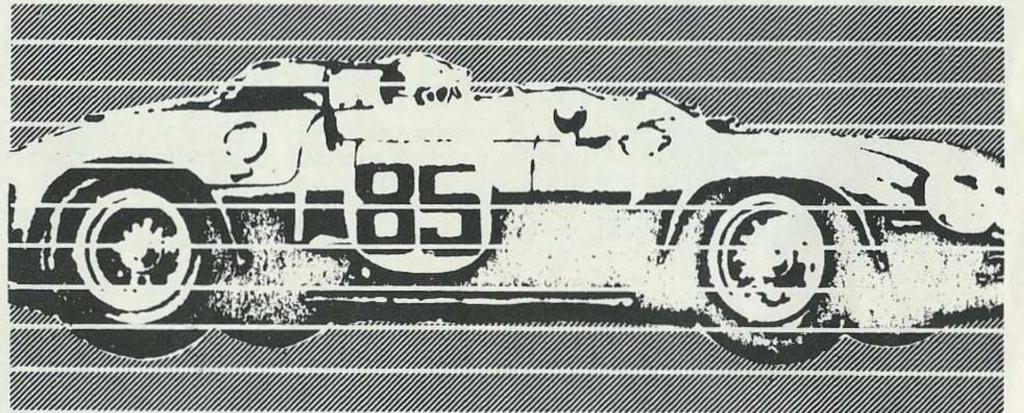


4

MOSTRA

VETTURE

DA COMPETIZIONE



TORINO

28 FEBBRAIO

8 MARZO 1970

AL MUSEO DELL'AUTOMOBILE