

Lombard **RAC** rally

Guardate quanti campioni in gara!

**BLOCCATE LE FORD UFFICIALI DAGLI SCIOPERI
WALDEGAARD E SOCI CON VETTURE PRIVATE**

ALEN-STRATOS! (ma quel forfait 131...)

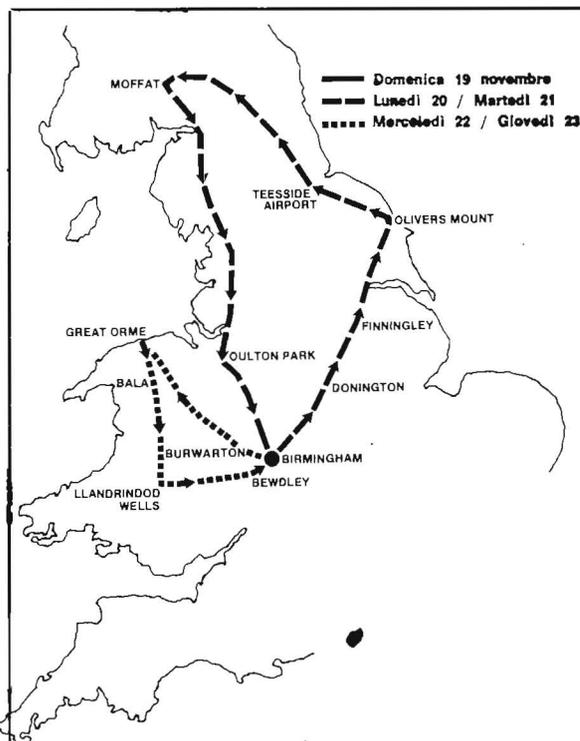
Gli iscritti? Meno del solito paragonati agli anni passati; questa volta non si è raggiunto il numero massimo degli iscritti e tenendo presente i ritiri all'ultimo minuto, probabilmente 175 vetture prenderanno il via, ma senza una reale perdita per quanto riguarda la qualità. Si tratta sempre del rally che la maggior parte dei teams desidera veramente vincere.

MOLTO INTERESSE PER I «LEONI» A 112

Forse nessuno più della Ford, dove in questo momento tutto ciò che potrebbe aumentare il morale potrebbe essere ben accetto. Ma il fatto che i loro teams ufficiali, come tali, non disputeranno la gara deve per forza diminuire le loro possibilità. Hanno «lasciato liberi» i loro piloti per i team indipendenti affiliati alla casa, e piloteranno macchine che portano i normali colori dei loro sponsors, uno sforzo coordinato dal DS Ford, Peter Ashcroft. Quanto ai teams Thomas, Haynes e Sutton, le loro macchine potrebbero essere appena al di sotto ai livelli delle macchine del tutto ufficiali, con l'ostacolo in più che la macchina di Sutton per Mikkola è a «specifiche per asfalto». L'abbassamento dei livelli potrebbe essere minimo, sebbene i meccanici ufficiali Ford avrebbero potuto essere utili nella preparazione delle vetture (volevano ignorare lo sciopero, ma Stuart Turner riteneva che costituirebbe un brutto precedente se non si fossero uniti agli altri lavoratori Ford in sciopero!), ma questo piccolo punto significa un grosso handicap per Waldegaard, Mikkola, Vatanen, Brookes e Clark.

Si è un po' sorpresi che la partecipazione della Fiat/Lancia sia numericamente così ridotta, ma il campionato è già loro e uno sforzo più concentrato potrebbe essere più remunerativo che la partecipazione di un esercito. Alen, al volante di una Stratos è, come abbiamo già detto, il favorito alla vittoria, ma Munari in qualche modo non è mai veramente riuscito ad imporsi in questa gara britannica. Rohrl, con la solitaria 131, potrebbe salire l'ordine durante i cinque giorni del rally, e ha in questo modo l'occasione di superare i suoi problemi duplici (per questo tipo di rally), quello della macchina troppo grande e il fatto che l'effettiva utilizzazione dei giri del suo motore è piuttosto ristretta.

Si è anche un po' sorpresi che la Fiat England 131 non sia stata iscritta e questo fatto ha fatto nascere le ipotesi che forse non si vedrà più questa macchina in fu-



Giorno per giorno, i percorsi di massima del Rally RAC, ultima prova del Mondiale Marche Rallies. A destra, la pianta della «ronde» da Birmingham a Birmingham di domenica 19

turo. Poi, per trovare un'altra Fiat, bisogna scendere fino al numero 71. Si tratta di una 131 gr. 1 pilotata da Jack Tordoff, nel passato pilota Saab, Porsche ecc., il quale torna al RAC «soltanto per un po' di divertimento». Speriamo che anche i tre piloti successivi sull'elenco degli iscritti si divertano, in occasione del loro debutto nei rallies così come vengono praticati in questa isola: Mirri, Tabaton e Capone, che sono iscritti ufficialmente dalla Lancia SpA al volante di tre A112.

18 NAZIONI ALLA PARTENZA

Il RAC ritiene ovviamente che il fatto di stare insieme porti a rapporti amichevoli, perché, ad incominciare con il numero 118, c'è un blocco di sei equipaggi giapponesi (con quattro Toyota, una Datsun e una Escort RS 1800). Impegni giapponesi più seri figurano tra i primi trenta sotto forma di due

Toyota (Therier e Asterhag) e due Datsun (Dawson e Pitkanen).

Nessuno conosce le esatte qualità della Saab Turbo, ma se ci saranno neve e ghiaccio, allora Blomqvist e Eklund dovranno essere considerati potenziali vincitori con le loro vetture ufficiali.

Una Triumph TR7 a motore V8 mostra le caratteristiche di una buona macchina per rally su asfalto, e questo sorprende essendo stata sviluppata per l'uso primario in un Paese dove i rallies su terra sono la norma! Ci si potrebbe aspettare, quindi, di vedere quelle macchine, coi loro nuovi colori British Airways, in primo piano nella prima giornata, ma più indietro poi. Sarà interessante vedere come Lampinen e Haugland affronteranno l'indubbia potenza del V8. Voci dicono che si siano divertiti immensamente durante le recenti prove.

La Vauxhall sta ancora lottando per riprendersi dalla battuta d'arresto portoghese, quando il loro motore è stato decretato fuori leg-

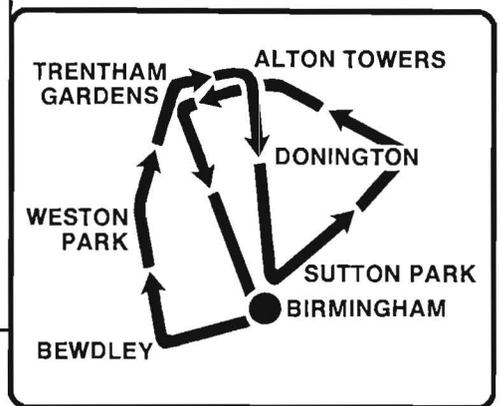
ge, ma forse questo non va preso troppo alla leggera. Lo stesso vale per la Opel, sebbene sia possibile che ci si interessi di più della Kadett gr. 1 di Culceth, che ha vinto il gruppo in ogni gara a cui ha partecipato quest'anno, a spese di Danielsson e Kullang, al volante di macchine che potrebbero anche batterci per l'assoluto.

Ci sono anche dei teams ufficiali Skoda e Wartburg, il primo con coupé leggeri, il secondo con modelli 353, messe al bando dalla vendita per l'uso stradale in Inghilterra perché non sono conformi alle norme anti inquinamento. Vittorie di classe dovrebbero essere i loro massimi traguardi.

Diciotto nazioni sono rappresentate nell'elenco degli iscritti, in un assortimento molto più vario di macchine di quanto si veda di solito in un rally valevole per il campionato mondiale. Auguriamoci che sia una bella conclusione per questa stagione mondiale.

David Hodges

- | | | |
|----|------------------------|-------------------|
| 1 | Waldegaard-Thorszelius | Ford Escort RS |
| 2 | Blomqvist-Sylvan | Saab Turbo |
| 3 | Alen-Kivimaki | Lancia Stratos |
| 4 | Mikkola-Hertz | Ford Escort RS |
| 5 | Rohrl-Geistdorfer | Fiat 131 Abarth |
| 6 | Vatanen-Bryant | Ford Escort RS |
| 7 | Pond-Gallagher | Triumph TR7 V8 |
| 8 | Eklund-Cedeberg | Saab Turbo |
| 9 | Clark-Wilson | Ford Escort RS |
| 10 | Munari-Sodano | Lancia Stratos |
| 11 | Airikkala-Nicholson | Vauxhall Chevette |
| 12 | Brookes-Tucker | Ford Escort RS |
| 14 | Danielsson-de Jong | Opel Kadett GTE |
| 15 | Lampinen-Broad | Triumph TR7 V8 |
| 16 | Nicolas-Laverne | Ford Escort RS |
| 17 | Kullang-Berglund | Opel Kadett GTE |
| 18 | Sclater-Holmes | Vauxhall Chevette |
| 19 | Dawson-Gormley | Datsun Violet |
| 20 | Buffum-Brown | Ford Escort RS |
| 21 | XX | — |
| 22 | Therier-Vial | Toyota Celica |
| 23 | Taylor-Short | Ford Escort RS |
| 24 | Haugland-Grindrod | Triumph TR7 V8 |
| 25 | Asterhag-Gullberg | Toyota Celica |
| 26 | McRae-Muir | Vauxhall Chevette |
| 27 | Elsmore-Harrod | Ford Escort RS |
| 28 | Wilson-Palmer | Ford Escort RS |
| 29 | Pitkanen-Jensen | Datsun Violet |
| 30 | Colsoul-Lopes | Opel Kadett GTE |
| 72 | Mirri-Lappe | A 112 70 HP |
| 73 | Tabaton-Rogano | A 112 70 HP |
| 74 | Capone-Di Noto | A 112 70 HP |



CONTINUAZIONE DA PAG. 41

ste speciali, per niente tipiche per il RAC Clark è partito con la frizione difettosa, e in qualche modo ha ingranato la folle (o non è riuscito ad inserire la giusta marcia) in una curva e la vettura ha urtato contro un palo di sostegno di un cancello e si è rovesciata. Più tardi anche Dawson e Taylor hanno urtato contro lo stesso palo, ma le loro macchine sono atterrate sulle quattro ruote e entrambi hanno potuto continuare la gara. Forse c'era qualcosa di vero in ciò che Clark ha borbottato più tardi, cosa come «cattiva indicazione con le frecce» (cioè l'indicazione di direzione). I danni riportati dalla vettura di Clark erano solo superficiali, ma una volta rimessa sulle sue ruote, il motore non voleva ripartire, e questo fatto ha ridotto il numero delle Ford tra i primi dieci a tre. Rohrl, a questo punto aveva 190" di svantaggio su Waldegaard e 205" di vantaggio su Brookes. Sette speciali dopo il distacco tra la Escort di Waldegaard e la 131 si era ridotto a 75 secondi, perché Rohrl era stato piuttosto veloce nelle tre lunghe speciali forestali di Clocaenog, divertendosi sotto le raffiche di vento e un po' di pioggia (di solito la giornata gallese del RAC è bagnata). Il polso di Rohrl gli faceva sempre molto male, ma la 131 era in ottima forma. Sebbene venisse controllata la cremagliera dello sterzo ad una sosta di assistenza di Duck, il direttore tecnico sembrava più preoccupato delle gomme alla fermata per la sosta notturna a Bala. Sembrava che il disegno



I tre moschettieri A 112 in azione. A sinistra curioso incrocio: passa Mirri mentre dietro si gira Capone. Sopra Tabaton in controsterzo su asfalto

PIÙ CHE POSITIVA LA TRASFERTA DELLE AUTOBLANCHI AL RAC

Contro un tronco i sogni di Mirri

BIRMINGHAM - La bella avventura al RAC dei tre migliori del Trofeo A 112 '78 si è conclusa meglio di ogni previsione e nel modo che era quasi lecito attendersi.

Capone, Tabaton e Mirri, molto attesi a questa prima esperienza erano già alla partenza piuttosto combattuti tra il correre più forte per non essere da meno dei diretti compagni di marca o il pensare ad arrivare più lontano possibile attendendo così le speranze di chi li aveva voluti in Gran Bretagna e soprattutto della Kleber che sperava tanto in una loro bella prestazione.

I tre protagonisti meritano i complimenti per quello che hanno fatto vedere anche se Capone ha pagato subito lo scotto di una vettura decisamente troppo stanca per una gara del genere. Dopo sei prove era già fermo con un semiasse rotto, ma già prima di partire si lamentava che la sua auto bruciava troppo olio e non era in buone condizioni.

Il campione del Trofeo, Tabaton è parso invece piuttosto alterno. Entusiasta a tratti del percorso, era in altri momenti piuttosto abulico e così il suo correre a suo stesso dire. Si è fermato dopo 31 prove quando ha veramente avuto jella centrando un concorrente che era uscito di strada ed aveva lasciato la sua auto troppo in mezzo al percorso. In quel momento però la sua auto era alla fine. I meccanici, con lodevole impegno, gliel'avevano già ricostruita diverse volte cambiando tutto quello che era stato possibile cambiare tranne che la scatola guida. Per molte ore

Tabaton ha marciato con una ruota anteriore che pareva staccarsi, ma non per questo ha mai risparmiato il mezzo, ed è l'unico torto che gli si può fare perché per il resto è stato lodevole il suo impegno nel continuare anche in condizioni disagiate.

Mirri infine è stato quello che è arrivato più lontano (43 speciali di un RAC con una A 112 a fine stagione non sono certo poche) e poteva arrivare molto più avanti perché la sua vettura era in condizioni perfette. Peccato che in un rettilineo sia uscito dalle rotaie scavate in terra e si sia appoggiato ad un lungo tronco che costeggiava la strada. Questo gli ha fatto da guida portandolo contro un altro tronco più grosso che gli ha «sistemato» del tutto la vettura impedendogli di continuare.

Per Mirri c'è stata comunque la soddisfazione di essere arrivato più lontano oltre che quella di essere apparso il più deciso a ben figurare sacrificando tutto a questo fine senza per questo essere meno veloce (ma sulla terra si sapeva) degli altri.

Al di là delle disavventure questa esperienza resterà indimenticabile per il terzetto italiano, anche per i navigatori Genova, Cescon e Lappo che una volta tanto hanno guardato i loro piloti all'opera senza tanti problemi di leggere le note. Dai loro commenti e da quelli dei piloti si è capito ulteriormente perché questo rally ha tanto successo. Pare che il divertimento sia inimmaginabile.

C. C.



Brookes ha corso con molto impegno e nel finale è risalito fino al 3. posto con la sua Andrews-Escort

del battistrada non stesse respingendo molto bene il fango infiltratosi nelle speciali, in modo tale che Rohrl aveva a volte l'impressione di correre su slicks. A quel punto, a Bala, un altro dei primi dieci si è ritirato. Sembrava che la Triumph di Kaby fosse arrivata in buone condizioni e i meccanici iniziavano il rituale di pulizia, ma la sua squadra aveva scoperto dei segni di un'immediata rottura del pistone e perciò la macchina veniva parcheggiata dietro l'albergo, in silenzio.

Sono state confermate le nostre impressioni che John Taylor andasse forte nelle speciali, dopo che erano stati risolti i problemi di alimentazione, quando è passato al decimo posto. Un altro pilota che stava velocemente migliorando le sue posizioni era Jean-Pierre Nicolas con la Escort, e anche lui doveva entrare a far parte del gruppo dei primi dieci all'inizio dell'ultima mattinata. C'era voluto del tempo per abituarsi a questo rally senza radar, ma una volta presa la mano, cominciava a divertirsi, e ad occuparsi degli aspetti più delicati dell'assistenza alla macchina, piuttosto che preoccuparsi delle speciali successive.

La battaglia più serrata si è sviluppata tra Brookes e Pond per il quarto posto, e Pond colmava lentamente il distacco nel corso delle ore giornaliere. Durante la notte però doveva accusare noie ai freni, perdendo terreno. Nel corso della notte alcune cose dovevano cambiare, soprattutto per quanto riguardava Rohrl. La Fiat ha perso 18 minuti nella 61. speciale (Cwmhenog, no, non è un errore) sul pilota più veloce in quella speciale, cioè Waldegaard. La 131 ha il condotto di alimentazione in gomma e scaglie di gomma l'avevano bloccato, e così

la benzina non poteva raggiungere l'impianto di iniezione. La squadra ha spinto la vettura fuori strada per procedere alla riparazione, ma poi hanno avuto delle difficoltà per riportarla in strada e ciò lo ha naturalmente messo fuori gara per la vittoria e alla fine della speciale è stato classificato 7, a 4" da Asterhag. Non era di fatto necessario poter disporre di questi 4" perché nella 72. speciale (Glasfynydd) Asterhag è uscito di strada, e la sua macchina è scivolata all'indietro giù per un ripido pendio, in direzione di un fiume e dell'abbandono. Brookes aveva naturalmente già raggiunto Rohrl. Ora Rohrl si trovava dietro a Kullang, ma molto distaccato, 550'01" contro 554'08". Un distacco impossibile da recuperare, a meno che una delle vetture davanti a lui non si fosse trovata in difficoltà. Ma fino al momento in cui la 131 si è trovata in difficoltà di alimentazione tutto faceva credere che questa volta la vittoria della Ford poteva essere in pericolo in un rally che è ormai quasi di proprietà della marca inglese.

E così sembrava essere anche questa volta, arrivati alle fasi finali della gara. Mikkola era in testa, guidando con prudenza per concludere il rally con sei minuti di vantaggio su Waldegaard, il quale, a sua volta aveva quasi cinque minuti su Brookes con la terza Escort.

Pond aveva fatto del suo meglio lottan-

do contro le noie con la guarnizione della testa del suo motore e contro l'indebolimento dei freni posteriori nell'ultima mattinata. Anche Toivonen stava dando una buona prestazione, al volante di una macchina che è tutt'altro che minacciosa, ma che dispone di una caratteristica essenziale, quella di essere facile da pilotare. Aveva superato i problemi iniziali della sostituzione del cambio, conservando il suo nono posto, con un comodo vantaggio su Nicolas, che aveva anche lui i suoi problemi con la frizione nell'ultima mattinata e doveva cedere il posto a Danielsson. Dawson veniva superato da Taylor per accensioni irregolari, mentre Haugland si trovava in un rispettabile 12. posto con la seconda Triumph TR7 ancora rimasta in corsa, sette posizioni di vantaggio sulla prima Skoda (Kvaizar) del team per cui correva di solito nel passato.

Culcheth, in 15. posizione assoluta, si dirigeva verso la vittoria in gr. 1. L'incredibile Panther è riuscita a salvarsi anche durante la notte, passando al 65. posto, ma poi ha danneggiato la sospensione posteriore e diventava sempre più ovvio che si sarebbe ritirata prima o poi, invece è stata esclusa dalla classifica per aver superato il tempo massimo.

Il battistrada dopo la prima speciale, Bror Danielsson era all'11. posto nell'ultima mattinata e 10. al rraguardo. La

Opel di Daisy, che faceva la raccolta per la campagna anti-cancro di Nilsson emergeva al 48. posto dalla notte e con un utile contributo finanziario, ma poi ci giungeva la notizia dall'ultima speciale che il suo motore si è fuso e più tardi veniva effettivamente confermato il suo ritiro.

Le Escort al comando concludevano dovutamente gli ultimi chilometri su strada senza difficoltà e con sorpresa, ammessa da Peter Ashcroft, si sono aggiudicate la settima vittoria consecutiva del RAC Rally. Ma ha anche onestamente ammesso che la Fiat ha dato loro del filo da torcere. Era dispiaciuto anche per Markku, perché avrebbe potuto recuperare terreno nel Galles, dove lui è molto bravo e avrebbe dato un bel po' da lottare.

Ashcroft ha lodato anche i Dealer Teams che avevano preparato e assistito le macchine, mentre i meccanici rally della Ford erano in sciopero. «Sono stati veloci quanto i meccanici della Ford nella sostituzione del cambio, ma i meccanici di Boreham possono essere orgogliosi del ruolo che hanno svolto nello sviluppo della vettura». Tra parentesi, Ashcroft ha confermato che ci sarà un programma rally Ford per il 1979, nonostante le pesanti perdite finanziarie dovute allo sciopero.

d. h.