

QUATTORRUOTE

A red Lancia rally car is driving on a winding asphalt road. The car is viewed from the front, showing its headlights and grille. The road curves to the right. In the background, there are trees and a clear blue sky. A utility pole is visible on the left side of the road.

**LA VERITA'
SULLE
AUTO ELETTRICHE**

**COME
LA LANCIA
HA TRIONFATO
IN CORSICA**

A COLORI

**AUTOMOBILI E CARROZZERIE
DEL SALONE DI TORINO**

N. 12

DICEMBRE 1967

PERIODICO MENSILE
Spedizione in abbonamento
postale - Gruppo 3°/70

L. 400

Quasi millequattrocento chilometri infernali! Questa dodicesima edizione del « Tour de Corse », anche a detta dei pochi, stanchi, esausti equipaggi giunti al termine della gara, è risultata senz'altro la più dura. Aumentate le difficoltà del percorso (con gli organizzatori corsi che ogni anno riescono a trovare nuove strettissime stradine!), quest'anno ci si è messo anche il tempo inclemente come non mai. Si potrebbe aggiungere che c'è anche un'altra ragione: la Corsica è un'isola le cui montagne raggiungono altezze di 2000-2500 metri, e ogni nuvola, che passa sull'isola, si ferma su queste montagne, scarica la sua buona ragione di pioggia torrenziale e se ne va.

Aggiungiamo che le strade, per la quasi totalità, serpeggiano sotto boschi di castagni o di pini, ed ogni pioggia lascia a terra foglie, aghi di pino, castagne, che ad ogni passaggio di vettura diventano poltiglia infida. Su queste strade, che salgono e scendono a non finire, quest'anno la Lancia ha infranto l'egemonia della regina incontrastata del « Tour de Corse »: la Regie Renault. Per avere notizie « vive » della competizione abbiamo noleggiato una vettura e abbiamo seguito i concorrenti, percorrendo anche noi un nostro piccolo Giro di Corsica,



Sul difficilissimo percorso del "Tour de Corse"

IRRESISTIBILI LE LANCIA

salendo sulle montagne per assistere ai passaggi di notte nelle prove speciali; scendendo rapidamente per raggiungere i punti di assistenza delle varie Case e dei partecipanti privati. Siamo tornati domenica sera ad Ajaccio, stanchi quasi come i piloti, ma entusiasti di questo magnifico « giro », e felici per la splendida vittoria dei colori italiani. Ai primi due posti due vetture « nostre », le Lancia « Fulvia HFR » prototipo, che hanno letteralmente dominato dall'inizio sino al termine della gara. Ed in più va fatto notare che la prima di queste vetture, condotta dall'equipaggio Munari-Lombardini, era veramen-

Dalla durissima contesa, finora dominata dalle Renault, è emersa la "Fulvia HFR" prototipo di Munari - Lombardini: al comando fin dall'inizio, questo equipaggio è stato vanamente inseguito dagli specialisti di questo Rallye "tutto curve", confermando la stupenda adattabilità delle Lancia a questo genere di prove che abbinano la velocità alla resistenza.

te di un colore tutto nazionale: dall'equipaggio, alla vettura, ai fari Carello, ai pneumatici Pirelli!

E' difficile poter far intendere in una cronaca quello che è stato il « Tour de Corse » 1967. Prima che iniziassero le partenze il sabato mattina, ci siamo diretti sulla montagna che sovrasta Bocognano, dove si sarebbe svolta la prima delle prove speciali. Pioggia, vento, freddo. Giungono le prime vetture: fortissimo passano Fall-Friswell (« Mini Cooper S » gruppo 1), Nicolas-Roure (Renault « Gordini » gruppo 2), mentre le Renault « Alpine » sembrano in difficoltà sul terreno viscidissimo. Anche le « Mini Cooper S » prototipo (atletissime in questo loro esordio nell'isola) sono già in leggero ritardo. Sapremo poi che erano saltate le cinghie dei ventilatori con conseguente surriscaldamento dell'acqua e perdita di potenza. Si vedono nettamente salire le « Fulvia » prototipo: i loro nuovi fari allo jodio, con speciale lampadina prodotta dall'americana Sylvania, sono nettamente i più luminosi del lotto. Velocissimo, sul terreno che come abbiamo detto è molto scivoloso, passa l'equipaggio Munari-Lombardini.

Altrettanto forte, confermando la classe che tutti ormai gli riconoscono, passa l'equipaggio Elford - Stone (Porsche « 911 R ») che effettuerà la prima prova speciale con soli 3" più di Munari. Ma naturalmente dato il tempo inclemente è da ritenersi che la Porsche « 911 R » non possa reggere il ritmo del funambolico Munari sino al termine. Transitata l'ultima vettura, via in marcia rapidamente verso Kamiesh, al controllo orario, e dove si trovano i punti di assistenza. Ci sono ancora quasi tutti. Colpo di scena alla Lancia: il direttore sportivo Cesare Fiorio ci fa sapere che Andersson-Davenport (« Fulvia HFR » prototipo) viaggiano in leggero ritardo per due forature dei pneumatici « racing », e che Munari-Lombardini hanno una grave perdita al serbatoio della benzina. Si decide di sostituire il serbatoio, e quando si ferma l'equipaggio, che sembra conduca ancora in testa la gara, i bravi meccanici effet-

tuano la non semplice operazione in soli 6'!

Via di nuovo, in velocissima trasferta verso Moriani, dove vi sarà un altro punto di assistenza dopo che i concorrenti avranno affrontato la parte più dura della notte con la terribile prova speciale di Cozzano-Riventosa, di oltre 51 km., tra le montagne e sotto la pioggia. Qui gli equipaggi Lancia fanno scintille: Munari-Lombardini sono i più bravi seguiti da Toivonen-Tiukkanen (« Fulvia » prototipo) e Piot-Brenaud (Renault « Alpine ») che pure vanno fortissimo. Elford-Stone perdono terreno e Munari-Lombardini si consolidano al comando. Intanto sbagliamo strada e andiamo a finire sul tracciato della terza prova speciale, la Talasani-La Porta, una stradicciola strettissima buona per i muli. Arriviamo comunque in tempo a Moriani per assistere ai primi passaggi: la notte è stata durissima (sono le 6,30 del mattino), i ritirati sono già più di 50, tra cui nomi illustri, su 98 partiti, e quasi tutti per uscite di strada o per urti contro grossi sassi smottati dalla montagna.

Se andiamo avanti di questo passo, e non siamo ancora a Bastia, al ritorno ad Ajaccio non ci sarà nessuno. Lasciata Bastia, mentre rientriamo velocemente verso Ajaccio, ci fermiamo comunque verso gli ultimi controlli orari di Suaricchio e Mezzavia per attendere i superstiti. Frattanto da Bastia è partito anche il « Rallye Ile De Beauté » riservato ai piloti locali sprovvisti di licenza internazionale: nonostante il tempo migliorato, anch'essi giungeranno ad Ajaccio decimati. Ecco le prime vetture che scendono velocissime al controllo orario di Suaricchio: molto bene i locali Manzagol-Oliva (Renault « Gordini » gruppo 2) seguiti da presso dai forti Nicolas-Roure (Renault « Gordini » gruppo 2), uno dei pochi equipaggi superstiti del fortissimo squadrone Regie Renault.

Passano poi Munari-Lombardini, che ci salutano già esultanti, e il forte binomio Elford-Stone, che è riuscito a concludere molto onorevolmente nelle prime posizioni e con la meno maneggevole Porsche « 911 R ».

Ci rispostiamo per l'enne-

sima volta ed entriamo ad Ajaccio con i pochi equipaggi rimasti.

La folla sembra impazzita alla notizia che ha vinto un equipaggio italiano su macchina italiana e, colpo di scena, anche Toivonen-Tiukkanen (« Fulvia » prototipo) riescono a superare nella classifica la Porsche di Elford-Stone. Il parco chiuso sembra la piazza di un mercato nei giorni di festa. I gendarmi non riescono a trattenere la folla che vuol vedere, toccare questi « terribili » italiani che si sono permessi di con-



Il percorso del « Tour de Corse »: circa 1350 km., di cui oltre 130 di prove speciali cronometrate.

durre in testa e vincere il « Tour de Corse » dall'inizio sino al termine contro un agguerritissimo lotto di concorrenti.

Munari e Lombardini sono stanchi, stravolti dalla fatica e dalla tensione, ma i loro occhi brillano di eccitazione: hanno vinto il durissimo « Tour de Corse », hanno dimostrato che le macchine e i piloti italiani oggi sono più che mai all'altezza dei migliori specialisti.

ALDO SEREGNI

Le impressioni di Leo Cella

AL VOLANTE DELLA "FULVIA HFR" PROTOTIPO

Parlare delle difficoltà del percorso del «Tour de Corse» credo sia ormai superfluo, in quanto già in molti l'hanno fatto. Pertanto non torno sull'argomento: mi limito a riferire alcuni dati che ho rilevato per curiosità personale: in questi circa 1350 km. vi sono da 27 a 30 mila curve, con conseguenti 35-40 mila cambi di marcia, con relative 40 mila frenate; il tutto, naturalmente, in 24 ore, tale è la durata della corsa.

E' su questo percorso che un mese fa, un po' alla chetichella, ho collaudato il prototipo dei prototipi, ovvero la prima delle vetture Lancia che avrebbero dovuto poi correre nella categoria prototipi.

Durante questa messa a punto trovai che la macchina andava bene, anzi, molto bene (a parte qualche piccola modifica da farsi); certo, però, non era una «belva», come la parola prototipo può far pensare.

Si trattava in fondo della solita «Fulvia», alleggerita di una quarantina di kg.; il motore è praticamente il solito 1300 cc, «allargato» ancora nella cilindrata, onde ottenere 8-9 CV in più, assieme ad un'ottima «coppia» che dai 4000 ai 7000 giri aveva un crescendo perfetto, senza vuoti, e, con l'aiuto di rapporti cortissimi (velocità massima 130 km/h), dava anche un'ottima accelerazione. Però 740 kg. e 127 CV non sono certo dati eccezionali per una macchina da corsa d'oggi, e pertanto, ancora una volta, devo, almeno sulla carta, una macchina non troppo competitiva al confronto delle avversarie: per esempio la Renault «Alpine» prototipo di 1500 cc eroga 135-140 CV con un peso di 620 kg., la 2 litri Porsche «911 R» 200 CV con un peso di 820 kg. e la «Mini Cooper 1300» prototipo 125 CV con un peso di 540 kg.

Ancora una volta però il mio pessimismo era fuori luogo: nessuno, infatti,

su queste strade era mai riuscito a fare il giro nei tempi imposti, e Munari, sotto un diluvio, vi è praticamente riuscito. Anche un'altra «Fulvia», quella di Toivonen, ha distanziato gli avversari, e, forse, sarebbe stato così anche per il sottoscritto, se non avesse sbatuito il muso e bucato due volte. Tutto ciò pertanto deve far riflettere: in que-



Le condizioni ambientali hanno influito notevolmente sulla clamorosa vittoria delle Lancia, che sul bagnato non hanno avuto rivali. Neppure vetture più potenti come la Porsche «911 R» e la Renault «Alpine» hanno potuto contrastare il passo alle «Fulvia» prototipo. Nella foto un passaggio della «Fulvia HFR» di Toivonen-Tiukkanen, classificatasi seconda assoluta.

sta macchina tanto diversa, nella costruzione, dalle altre, sembra esserci un piccolo mistero.

Probabilmente i vantaggi sono limitati a queste potenze e a questi percorsi, ma è indubbio che la «Fulvia» riesce a percorrere le stradine sconnesse e viscide, senza sprecare «mezzo cavallo» (immagino grazie al peso a sbalzo sulle ruote motrici anteriori) e riesce a scenderle tanto velocemente, potendo permettersi il lusso di non bloccare mai le

ruote anteriori in frenata (avendo la possibilità di frenare con il sinistro e quindi dando sempre gas). Per queste prestazioni poi non è essenziale l'uso di gomme a larghissimo battistrada come ora di moda.

Per l'occasione, infatti, si sono usati «semplici» Pirelli «Cinturato», e certamente è stato un grosso vantaggio, perché in questa corsa massacrante, tutti o quasi, per evitare le forti sollecitazioni, hanno dovuto rinunciare alle grosse gomme tipo «Racing», risentendo maggiormente la differenza di guida. Solo le «Mini Cooper» hanno usato le «Racing», ma, a causa dell'usura, hanno dovuto prevedere il cambio ogni 80-100 km.: e avrebbero dovuto, se aves-

sero terminato il giro di Corsica, cambiare 15 volte le gomme!...

Ora però mi accorgo di parlare un po' troppo di questa macchina. Credo tuttavia, che, come me, ci saranno molti altri che si porranno i miei problemi.

Dal canto mio, non mi resta che augurarmi, visti i risultati, che venga montato un motore ancora più grosso su questa «Fulvia» così generosa e... «misteriosa»...

L. C.



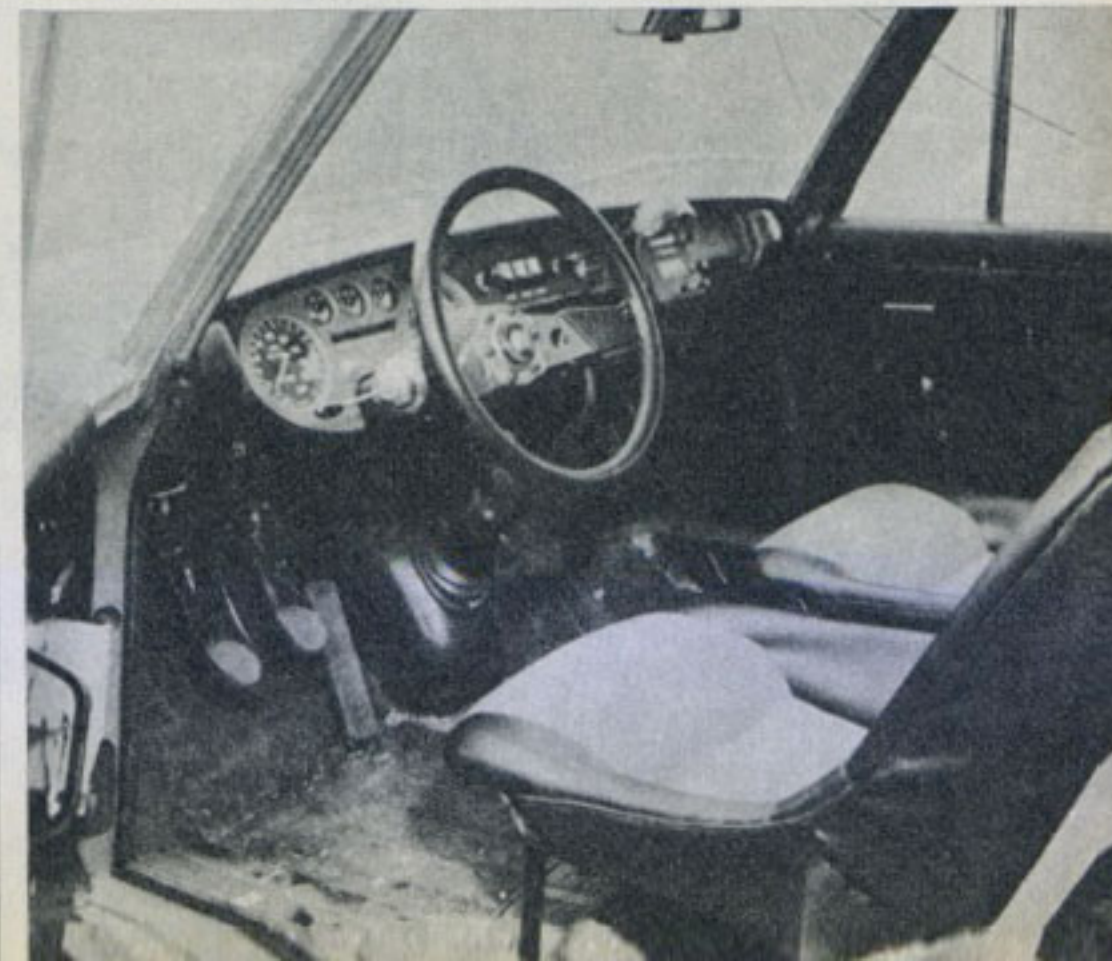
La «Fulvia HFR» prototipo 1,4 litri di Munari-Lombardini, vincitrice del Giro di Corsica '67, con la batteria dei fari Carello.

Il prototipo Lancia "1,4 litri" che ha dominato in Corsica

Questa la «Fulvia» prototipo, preparata ottimamente dall'«équipe» del reparto corse della Lancia, con la quale Munari ha vinto il «Tour de Corse». Vetture di questo tipo erano state affidate anche agli altri equipaggi «ufficiali» (cioè Toivonen-Tiukkanen, Cella-Barbasio, Anderson-Davenport). Non differisce molto dalle già note «HF» 1,3 litri, però la sua cilindrata, grazie all'aumento dell'alesaggio da 77 mm. a 80 mm., è passata dal 1298 cc. del modello «di serie» ai 1401 cc. della versione attuale. La potenza massima è ora di 127 CV a 6800 giri/min. invece dei 101 CV a 6400 giri/min. della «HF» di serie. Coppia massima di 16 mkg a 5500 giri/min. (Invece dei 13,3 mkg a 4750 giri/min). La vettura, a parte i normali adattamenti alle sospensioni per le strade della Corsica, era stata alleggerita di altri 40 kg. (pesava quindi circa 740 kg.) e dotata di scarichi «lunghi» che uscivano dalla coda. Con il rapporto più corto omologato, cioè il 7/41, si raggiungevano i 130 km/h, con punte di 150 in «fuori giri». Particolarmente interessante anche l'impianto di illuminazione a 8 fari Carello (consentiti dal regolamento del «Tour») con le nuove lampade della Sylvania al quarzo alogeno a filamento trasversale di 80-100 Watt, montate solo sui fari di profondità, mentre sui fendinebbia e sui fari di incrocio c'erano le lampade allo jodio di 50 Watt. Le lampade Sylvania davano una luminosità maggiore, che variava dal 20 al 60 % in più rispetto alle tradizionali, a seconda delle condizioni di impiego. L'alternatore era montato al posto della dinamo. Le gomme (165-13) erano normali Pirelli «Cinturato». L'eccezionale risultato di squadra con Munari (primo), Toivonen (secondo) e Cella (sesto) conferma la superiorità dell'indirizzo tecnico della Lancia e conferma che le sue trazioni anteriori sono pressoché imbattibili sulle strette e tortuose strade di Corsica, soprattutto quando piove (come accade quasi sempre nell'isola in questa stagione).

Il vano motore della «Fulvia HFR» prototipo 1,4 litri con il coperchio punterle dipinto in giallo e blu. La potenza erogata da questo motore è di 127 CV a 6800 giri/minuto.

L'interno della «HFR» prototipo di Munari: sedili speciali (la parte centrale è in stoffa), volante a due razze e leva del cambio con parte terminale ripiegata verso l'alto.



LA CLASSIFICA GENERALE DEL GIRO DI CORSICA

1. Munari-Lombardini (Lancia «Fulvia» prototipo) penalità 5'08"
2. Toivonen-Tiukkanen (Lancia «Fulvia» prototipo) penalità 10'38"
3. Elford-Stone (Porsche «911 R») penalità 10'41"
4. Orsini-Canonica (Renault «Alpine») penalità 12'34"
5. Vinatier-Jacob (Renault «Alpine») penalità 13'58"
6. Cella-Barbasio (Lancia «Fulvia» prototipo) penalità 18'31"
7. Nicolas-Roure (Renault «Gordini») penalità 27'18"
8. Manzagol-Oliva (Renault «Gordini») penalità 47'47"
9. Hanrioud-Costantini (Porsche «911 S») penalità 51'52"
10. Osterberg-Edenring (Renault «Gordini») penalità 67'02"
11. Gaban-Delferrier (Porsche «911 S») penalità 72'19"
12. De Castelli-De Castelli (BMC «Mini Cooper S») penalità 72'43"
13. Neyret-Terramorsi (Citroën «DS») penalità 75'07"
14. Mmes Trautmann-De Rolland (Lancia «Fulvia HF») penalità 75'59"

Partiti 98 equipaggi. Classificati 14 equipaggi.

I TRE MIGLIORI TEMPI NELLE PROVE SPECIALI

BOCOGNANO-BASTELICACCIA (km. 23)

1. Munari (Lancia «Fulvia» prototipo) in 18'07"
2. Elford (Porsche «911 R») a 3"
3. Andruet (Renault «Alpine») a 15"

COZZANO-RIVENTOSA (km. 51,700)

1. Munari (Lancia «Fulvia» prototipo) in 46'35"
2. Toivonen (Lancia «Fulvia» prototipo) a 42"
3. Piot (Renault «Alpine») a 1'04"

TALASANI-LA PORTA (km. 24)

1. Elford (Porsche «911 R») in 22'03"
2. Munari (Lancia «Fulvia» prototipo) a 12"
3. Toivonen (Lancia «Fulvia» prototipo) a 36"

ALBERTACCE-EVISA (km. 31,500)

1. Munari (Lancia «Fulvia» prototipo) a
- Toivonen (Lancia «Fulvia» prototipo) in 25'24"
3. Vinatier (Renault «Alpine») a 14"