

Piccola storia di una corsa

La Coppa Intereuropa e i suoi riflessi sui regolamenti e sulle vetture sportive

L'origine della moderna regolamentazione della Categoria Sport Internazionale, nonostante alcuni precedenti tentativi, viene generalmente fatta risalire alla prima « 24 Ore » di Le Mans, svoltasi nel lontano 1923. Si può affermare, infatti, che da allora le norme internazionali che hanno regolamentato questa importantissima Categoria si siano sempre ispirate a quanto avevano stabilito gli accorti promotori della famosissima « 24 Ore » francese. Questa affermazione è ancora pienamente valida oggi, poichè infatti le nuove norme fissate dagli organizzatori di Le Mans per la loro corsa del 1956, costituiscono le basi della nuova regolamentazione internazionale studiata dalla F.I.A. per il 1957.

Intuitiva quindi l'importanza indiscutibile della classicissima corsa di Le Mans anche agli effetti regolamentari. In Italia, un paragone si può fare con le debite proporzioni, fra la « 24 Ore » di Le Mans per le sue conseguenze normative con il nostro sport, e la « Coppa Intereuropa ».

Potrà sembrare pretenzioso questo accostamento fra quella che è considerata la massima competizione mondiale e la corsa tanto appassionatamente organizzata dall'Automobile Club di Milano, ma desidero subito fare una premessa che è in parte una giustificazione preventiva!

Della « Coppa Intereuropa » io sono stato l'inventore del nome, ho collaborato con il compianto amico Corrado Filipini alla sua prima regolamentazione, ne sono stato appassionato sostenitore sempre, commissario sportivo quasi sempre (esclusa una volta sola quando invece ne sono stato uno dei vincitori), organizzatore e tifosissimo per definizione! E' quindi probabile che le mie note non siano sempre obiettive, come difficile è per un padre essere serenamente obiettivo nel giudicare un figlio amatissimo.

Comunque è indiscutibile che è stata la Coppa Intereuropa a tenere a battesimo le norme poi sfociate nella istituzione della Categoria Gran Turismo, che tanto successo riscuote in Italia ed all'estero.

Sarà bene anche fare una considerazione di ordine generale. Agli inizi della tradizione di Le Mans, ossia negli anni che vanno dal 1923 fino al 1938, si può dire che le vetture che prendevano parte a quella competizione, e comunque le macchine sport in genere, fossero allora effettivamente le automobili di tipo sportivo che la clientela appassionata acquistava a scopo di viaggio e diporto oltre che per competizione. Basti ricordare le italiane O.M. ed Alfa Romeo 1750 e 2300 cc, dell'epoca, le inglesi Bentley, Aston-Martin e Lagonda, le tedesche Mercedes, le americane Duesenberg, ecc. Si trattava di vetture che erano usabili normalmente ed adatte nello stesso tempo alla competizione.

Ma la costruzione prese poi la mano al regolamento e così, particolarmente in questo dopoguerra, le vetture sport sono degenerare in vere e proprie vetture da corsa, fine a se stesse e del tutto inadatte a qualsiasi altro uso. Le odierne macchine Sport che vanno per la maggiore, viaggiano, per le loro trasferte ormai esclusivamente in camion, non

possono essere usate nel traffico normale, non hanno alcun uso pratico, sono esclusivamente mezzi da competizione e quindi tecnicamente sono pur sempre molto interessanti, praticamente lo sono molto ma molto meno di un tempo, quando erano più vicine o si identificavano addirittura con la costruzione corrente.

E' sorprendente come l'Italia, il paese della costruzione specializzata, non apprezzi per nulla la vettura tipicamente sportiva, ossia la macchina aperta a due posti con prestazioni brillanti. Da noi non allignano molto le vetture tipo MG, Triumph, Austin Healey, Jaguar, ecc. come in Inghilterra ed in America. Le nostre macchine sportive, anche quelle che sono previste per l'esportazione, sono invece delle autentiche vetture « Gran Turismo » dotate di larga versatilità, le quali, nelle gare, possono trovare il terreno adatto anche a prestazioni sportive di rara eccellenza.

Le vetture inglesi che ho citato più sopra, nella loro versione normale di mercato, non hanno alcuna possibilità di brillare in competizioni della Categoria Sport, dove ormai possono sperare di emergere solamente le vetture-limite.

Sorge spontanea una domanda: quali sono allora ai giorni nostri le automobili che hanno preso il posto a tutti gli effetti pratici, sportivi ed anche commerciali delle vetture Sport di un quarto di secolo fa...?

In base alle considerazioni fatte più sopra, si può consciamente rispondere che le « Gran Turismo » dei giorni nostri sono le eredi indiscutibili delle macchine Sport di 20-30 anni or sono avendole integralmente sostituite nel loro uso e nelle loro finalità, e possiamo anche rivendicarne all'Italia l'originale ispirazione.

Stabilita così l'importanza tecnica, industriale e commer-



Funghi sotto la pioggia!... da sinistra: il nostro Millanta, Consalvo Sanesi, Zanardi, Tinarelli e Guidotti dell'Alfa Romeo, il nostro Direttore e l'Ing. Guido Cattaneo della C.S.A.I.

GIRI PIÙ VELOCI
della classe I fino a 750 cmc.
nell'VIII Coppa Intereuropa

CARINI ENRICO	-	Fiat Abarth	-	2.39"9
THIELE ALFONSO	-	"	"	2.40"6
POLTRONIERI MARIO	-	"	"	2.40"6
PRUDENZANO EMILIO	-	"	"	2.47"
GUIDOTTI GUIDO	-	"	"	2.48"1
MANTOVANI DARIO	-	"	"	2.58"5

ziale del Gruppo « Gran Turismo », faremo brevemente la storia della sua regolamentazione che si identifica appunto con quella della « Coppa Intereuropa ».

Nell'immediato dopoguerra, ossia alla ripresa delle corse nel 1946, fu generalmente adottata in Italia la Categoria Vetture di Serie. Non è questa la sede per fare la critica di quella famigerata regolamentazione che io stesso ho più volte definito come teoricamente perfetta ma praticamente inapplicabile, dati i suoi complessi postulati, le enormi difficoltà di controllo e le molte possibilità di frode.

Le cronache automobilistiche sono piene delle « grane » suscitate da questa regolamentazione che arrivò a provocare indirettamente la famosa crisi della C.S.A.I. nell'estate 1953.

Ebbene, nel 1947, avevo studiato uno schema di regolamentazione più liberale ed a mio parere più pratica, suscitando peraltro in quel tempo una reazione sfavorevole da parte della Commissione Sportiva dell'A.C. di Milano, avevo pure studiato lo schema di una grande manifestazione internazionale, sul tipo della « Stella Alpina », che si doveva svolgere con il patrocinio della stampa internazionale e dei grandi Automobile Clubs europei, interessando la Francia (Monthléry), il Belgio (Ostenda), la Germania (Nurburgring), la Svizzera (Klausen) e finalmente l'Italia (Monza).

Si trattava di una grande prova con marce di trasferimento e prove di vario genere su circuiti e tracciati famosi, ed il nome che ne avevo coniato, era appunto: « Coppa Intereuropa ». Ma nel 1948 tutti gli sforzi dell'Automobile Club

GIRI PIÙ VELOCI
della classe II oltre 750 fino a 1300 cmc.
nell'VIII Coppa Intereuropa

LETO DI PRIOLO M.	-	Giulietta S.V. 1300	-	2.19"4
BONNIER	-	"	"	2.20"
GORZA	-	"	"	2.22"6
RINGGEMBERG	-	"	"	2.22"6
JENNY	-	"	"	2.22"9
PIZZI	-	"	"	2.23"6
BUTICCHI	-	"	"	2.23"7
CANAVESE	-	"	"	2.23"8
PAON	-	"	"	2.24"3
MOLTENI	-	"	"	2.24"5
ABATE	-	"	"	2.24"8
PEGASO	-	"	"	2.24"8
STERN	-	"	"	2.24"9
KERSCHBAUMER	-	"	"	2.25"
FRAVOLINI	-	"	"	2.25"
MANFREDINI	-	Fiat Siata Zag. 1250	-	2.25"
MILANESI	-	Giulietta S.V. 1300	-	2.25"2
LUBICH	-	"	"	2.25"6
SCHILD	-	"	"	2.25"7
VOGEL	-	"	"	2.25"8
SOMAGLINO	-	"	"	2.26"2
TISSOT	-	"	"	2.26"9
TAPPAN	-	"	"	2.27"9

di Milano si erano logicamente concentrati sulla ricostruzione della pista di Monza e così, dopo la felice inaugurazione della pista rinnovata nell'ottobre 1948, fu deciso di valorizzare il rinnovato autodromo rinunciando alla grande prova internazionale progettata, salvandone pertanto il nome originale, che venne appunto dato alla prima manifestazione che a Monza doveva anche sperimentare la nuova regolamentazione da me studiata in origine e perfezionata con l'aiuto del compianto amico e Direttore di Auto Italiana Corrado Filippini.

La nascita della « Coppa Intereuropa » avvenne quindi il 29 maggio 1949 e la corsa, sulla distanza delle tre ore, ebbe subito carattere internazionale. Furono previsti due grandi gruppi di cui il primo comprendeva vetture a quattro posti per le cilindrate oltre 750 cc. e doveva considerarsi, nelle sue varie norme, il vero progenitore del « Gran Turismo », il secondo era invece riservato a vetture Sport anche a due posti ma sempre chiuse o trasformabili.

Per il primo gruppo era prevista una serie minima di telai di 100 unità, per il secondo gruppo di 25 e, nel primo gruppo, erano prescritte anche ragionevoli misure minime della carrozzeria.

La « 1ª Coppa Intereuropa » costituì anche un grande interrogativo per gli organizzatori perchè si trattava di ammettere delle vetture rispondenti a norme speciali che solamente per questa manifestazione sarebbero state valide e quindi i motori e le macchine preparate per Monza non avrebbero potuto correre in nessuna altra gara del genere

GIRI PIÙ VELOCI
della classe III - oltre 1300 fino 2000 cmc.
nell'VIII Coppa Intereuropa

GERINI	-	Maserati 2000	-	2.17"8
MORONI	-	Maserati 2000	-	2.18"6
LETO DI PRIOLO C.	-	Fiat 8V Zag. 2000	-	2.20"1
TOSELLI	-	Fiat 8V	-	2.20"3
GUARNIERI	-	Fiat 8V	-	2.21"2
GUARDUCCI	-	Fiat 8V	-	2.21"3
SEILER	-	Porsche Carrera	-	2.24"1
ROTA	-	Alfa R. SS. 2000	-	2.24"8
LIETTI	-	Fiat 8V	-	2.25"7
FEZZARDI	-	Fiat 8V	-	2.25"9
AUMAS	-	Porsche Carrera	-	2.26"4
RIBALDI	-	Maserati	-	2.28"1
GUNTER	-	Porsche Carrera	-	2.41"1

durante la stagione. Avrebbero risposto all'appello i concorrenti? Ebbene, il successo della « 1ª Coppa Intereuropa » fu significativo e tecnicamente e sportivamente completo. Chi non ricorda le emozionanti contese tra Facetti (*Fiat-Zagato*) e Pinzero (*Fiat-Berione*) fra le 1100 cc., vinta dal primo per poco più di un chilometro dopo tre ore di corsa, e la lotta fra le *Lancia Aurelia* di Anselmi, Haller e Colombo che finirono nello spazio di meno di due chilometri e nel gruppo sport chi può dimenticare la magnifica gara del compianto Diego Capelli, vincitore delle 1100 cc., davanti allo zio Ovido per poco più di 200 metri, la bella prova di Bordoni (*Maserati*) e l'emozionante corsa di Bruno Sterzi, il più veloce della giornata, con la sua *Ferrari* ad oltre 130 km. di media e primo davanti a Bianchetti (*Ferrari*) per... 25 metri

La « 1ª Coppa Intereuropa » aveva dunque gettato il buon seme e la C.S.A.I. nel 1950 decise di riconoscere e codificare la nuova Categoria « Gran Turismo Internazionale », il cui nome venne suggerito da Giovanni Canestrini. Non si parlava più di vetture a due oppure a quattro posti, ma veniva fissata una « scala progressiva delle distanze fra i pedali e l'asse delle ruote posteriori » (allo studio della quale avevamo collaborato il prof. Speluzzi ed io) che discriminava alla perfezione le vetture di origine prettamente turistica da quelle sport, oltre naturalmente alle prescritte misure e sezioni maestre minime delle carrozzerie. Il numero minimo degli chassis era però sceso a cinquanta. La

« 2ª Coppa Intereuropa » si disputò a Monza il 26 marzo 1950.

Accanto al « Gran Turismo » vi era ancora il gruppo B riservato alle vetture sport con carrozzeria chiusa o trasformabile, senza prescrizione di numero minimo. La durata della corsa veniva diminuita a due ore e quindi non occorreavano più i rifornimenti. La partenza, come già nella prima edizione, venne sempre fatta con il sistema Le Mans, ossia con i conduttori appiedati di fronte alle loro macchine con motore spento.

Bordoni (Maserati) fu il più veloce fra le « Gran Turismo » a quasi 128 Km. all'ora davanti a Piotti (Alfa Romeo) vincitore di classe, Pagani (Cisitalia), anch'egli vincitore di classe, Anselmi e Haller con le Lancia Aprilia. Tra le vetture sport, vittoria assoluta di Consalvo Sanesi (Alfa Romeo) a quasi 148 Km. all'ora, davanti al compianto Stagnoli (Ferrari) vincitore di classe, Cornacchia (Ferrari) ed il giovane inglese Macklin (Aston Martin) che doveva diventare uno dei migliori guidatori britannici.

Fra le vetture classificate, venne anche fatto un concorso di eleganza delle carrozzerie, novità originale che voleva mettere in luce le qualità estetiche oltre che le doti di efficienza delle carrozzerie sportive.

Ormai la categoria « Gran Turismo », tenuta a battesimo a Monza, si era fatta le ossa e la « 3ª Coppa Intereuropa » che si disputò il 15 aprile 1951, sempre sulla durata di due ore, fu riservata solamente a queste vetture che erano dovunque, popolarissime ed avevano pure il loro regolare « Campionato Italiano ». La « Coppa Intereuropa » sempre iscritta al Calendario internazionale, fu anche una delle prove titolate. A seguito delle proposte di costruttori, le cui vetture venivano escluse dalla saggia ma inesorabile « scala delle distanze pedali - ponte posteriore » questa venne eliminata dalla regolamentazione nazionale e così nella Categoria « Gran Turismo » entrarono anche delle macchine di caratteristiche alquanto discutibili, ma pur sempre nettamente differenti dalle vetture sport internazionali e sempre abbastanza aderenti allo spirito del Regolamento.

Il trionfatore assoluto della « 3ª Coppa Intereuropa » fu Gigi Villoresi con una Ferrari 2560 cc. a 143,5 km. all'ora, davanti ad Ammendola (Ferrari) e Louis Chiron (Delahaye). Notevolissime le affermazioni delle Fiat-Zagato 750 cc. e della Cisitalia di Musitelli.

Sempre sulla durata di due ore, titolata di Campionato Italiano e con regolamento quasi invariato, la « 4ª Coppa Intereuropa » nel 1952, venne per la prima volta abbinata al Gran Premio d'Italia e si svolse nella mattinata del 7 settembre. Il regolamento « Gran Turismo » di allora fissava come numero minimo trenta autotelai, ma le condizioni generali erano più o meno invariate.

La « Categoria « Gran Turismo » si era enormemente sviluppata e, conseguentemente, per la prima volta il regolamento della « Coppa Intereuropa » prevedeva un numero massimo di sessanta vetture in corsa, da ammettersi 15 per classe secondo i migliori tempi segnati in prova e con un ingegnoso sistema per riempire gli eventuali vuoti in una classe con vetture delle altre classi.

Bruno Sterzi fu il più veloce con la sua Ferrari 2560 cc. a quasi 153 km. all'ora davanti a Cornacchia (Ferrari) mentre fra le « due litri » Musitelli (Ferrari) ad oltre 146 km. all'ora, batteva Capelli (Fiat 8 V). Fra le 1500 cc., la mia Porsche vinceva ad oltre 135 km. all'ora davanti alla Maserati di Fezzardi, mentre le Fiat-Zagato di Guarnieri ed Elio Zagato vincevano nella classe minore ad oltre 126 km. orari.

Il 13 settembre 1953, nella mattinata del fatidico giorno del G.P. d'Italia con formula immutata (due ore), e con regolamento generale identico, si disputò la quinta edizione della « Coppa Intereuropa », dotata anche del Trofeo del Cinquantenario dell'Automobile Club di Milano.

Questa volta dodici erano gli ammessi per classe; viveva



Ferrari e Mercedes in piena lotta alla curva di Lesmo durante la 8ª coppa Inter-Europa.

sempre l'ingegnosa formula per riempire gli eventuali vuoti verificatisi in certe classi, e veniva introdotto il limite massimo per l'ammissione, del 15% oltre il miglior tempo di ogni classe. La corsa vedeva la partecipazione ufficiale di grandi Case come la Lancia e l'Alfa Romeo (che aveva già vinto la seconda Coppa Intereuropa) e la vittoria assoluta andava a Cornacchia (Ferrari) a quasi 155 km. all'ora davanti alle Lancia di Robert Manzoni e di Castellotti.

Nella « due litri » Musitelli (Ferrari) superava Sanesi (Alfa Romeo), di soli 33 metri in un finale appassionante vincendo ad oltre 151 km. all'ora. Fra le 1100 cc. vinceva Poilucci (Cisitalia) e Guarnieri si affermava fra le 750 cc., mancando di battere il suo record per soli... due metri (un metro all'ora!).

Nel 1954 la Categoria « Gran Turismo » diventava veramente ed ufficialmente internazionale e veniva sanzionata dalla F.I.A. tramite la Commissione Sportiva Internazionale. Per altro la Categoria « Gran Turismo » perdeva ancora alcune sue caratteristiche originali, come le misure minime interne delle carrozzerie, la tipica sagoma minima della sezione maestra, ecc, ed il lustro dell'aureola internazionale veniva pagato con queste ulteriori concessioni alle norme della Categoria Sport. Pertanto il numero minimo di produzione veniva drasticamente aumentato e l'omologazione internazionale salvaguardava pur sempre lo spirito che aveva informato l'origine del Gruppo « Gran Turismo » mantenendo il tipo delle vetture in gara conforme al concetto iniziale.

La 6ª Coppa Intereuropa aveva luogo il 5 settembre 1954 prima del G.P. d'Italia, come sempre sulla durata di due ore e sul classico percorso di 6,300 km. che veniva usato per l'ultima volta. Solamente 3 classi erano ammesse e 16 concorrenti per classe con il solito sistema di ammissione.

La corsa ebbe momenti di viva emozione e fu combattuta

GIRI PIÙ VELOCI della classe IV oltre 2000 cmc. nell'VIII Coppa Intereuropa

LUGLIO	-	Ferrari 3000	-	2.07"6
ZAMPIERO	-	Mercedes 300 S.L.	-	2.09"5
LENA	-	Ferrari	-	2.09"6
SEIDEL	-	Mercedes 300 S.L.	-	2.13"2
CACCIARI	-	Mercedes 300 S.L.	-	2.22"3
GALLUZZI	-	Ferrari	-	2.32"3

accanitamente nelle varie classi. Vincitore assoluto a quasi 153 km. all'ora fu Elio Zagato (*Fiat 8 V*) davanti a Sanesi (*Alfa Romeo*) mentre Gatta (*Lancia*) vinceva nella classe maggiore a quasi 149 km. all'ora, davanti a Rinaldi (*Lancia*) e Ovidio Cappelli (*Fiat-Zagato*) vinceva fra le 1300 cc. ad oltre 135 di media dopo che tre concorrenti che lo avevano preceduto erano stati tolti dall'ordine di arrivo per irregolarità riscontrate nelle loro macchine.

Con questa corsa si chiudeva il ciclo delle gare disputate sul classico circuito stradale di Monza, che doveva subire drastiche alterazioni per la costruzione della pista sopraelevata di velocità.

La «7ª Coppa Intereuropa» ebbe luogo l'11 settembre 1955, come sempre nella mattinata del giorno in cui si disputò il G.P. d'Italia. Ma nel giugno del 1955 a Le Mans si era verificata la famosa terrificante catastrofe e la psicosi derivata da quella tragedia influi naturalmente anche sulla Coppa Intereuropa. Questa venne disputata sul nuovo circuito stradale monzese di km. 5,750; però la durata della corsa venne dimezzata ad un'ora sola per ogni gruppo. Nel primo partivano le vetture fino a 1300 cc. e nel secondo quelle di 2000 cc. ed oltre. Nel primo venivano ammesse 20 macchine, nel secondo (chissà con quale concetto) 24. Restava la norma del 15% come tolleranza sul tempo migliore per classe, ma le altre regole di ammissione venivano alterate. Anche la partenza, probabilmente per non impiegare il fatale nome di Le Mans, venne data... lanciata, ossia nel sistema meno adatto a vetture di «Gran Turismo» e su una pista anch'essa non idonea a questo sistema di partenza valido solamente ad Indianapolis.

Nella classe 1300 cc. dominavano le *Porsche* fra cui quella di Von Hanstein (non dimenticato trifattore della Mille Miglia 1940) vinceva a 142,119 km. di media davanti a quella di Frankenberg.

La lotta emozionante ed indecisa fino all'ultimo fra le macchine maggiori. Primo assoluto e primo della classe «2 litri», Guarducci con la *Fiat 8 V* a 153,471 km. di media davanti ad Elio Zagato (*Fiat 8 V*) per soli 250 metri. Gatta (*Lancia 2500 cc.*) vinceva la classe massima superando anch'egli i 153, km. all'ora davanti a Croce (*Lancia*). Due *Lancia*, due *Fiat* ed una *Alfa Romeo* finivano con un distacco complessivo di meno di 800 metri, prova del magnifico equilibrio e della lotta serratissima che caratterizzano sempre il gruppo «Gran Turismo».

La «8ª Coppa Intereuropa» è storia di ieri. Disputata come sempre al mattino del G.P. d'Italia il 2 settembre scorso, fu avversata dalla pioggia. La sua regolamentazione prevedeva come è noto 4 classi che in origine erano state accoppiate in due raggruppamenti di partenza assai male assortiti. Abbiamo già rilevato come la Commissione Sportiva dell'A.C. di Milano sia stata assai vaga e piuttosto confusa nello stabilire il regolamento del resto molto simile a quello predetto.

Comunque tutto andò per il meglio ed i risultati sono lì per dimostrare come tanto la Coppa Intereuropa quanto il regolamento Gran Turismo, la cui vita è legata da una comune origine e da scopi identici, abbiano vinto una nuova battaglia.

La «8ª Coppa Intereuropa» è stata disputata sulla durata di un'ora e per 4 classi. Ogni record di iscrizioni è stato battuto con la sensazionale cifra di 92 iscritti! Nonostante il tempo catastrofico un record è stato battuto (quello dello 1300 cc.) ed è stata raggiunta la massima media che mai sia stata segnata nelle precedenti edizioni. I vincitori sono stati Enrico Carini (*Fiat-Abarth*) a 126,804 km. all'ora fra le 750 cc., Massimo Leto di Priolo (*Alfa Romeo «Giulietta»*) a 145,735 km. all'ora fra le 1300 cc., Gerino Gerini (*Maserati*) a 146,738 km. all'ora fra le «2 litri» e Zampiero (*Mercedes Benz (300 S.L.)*) a 155,711 Km. all'ora nella massima classe.

Abbiamo così fatto la storia della «Coppa Intereuropa» e della sua regolamentazione. Il gruppo «Gran Turismo» da essa originato, costituisce ormai un patrimonio stabile dell'automobilismo internazionale. Grandi marche italiane, come ad esempio la *Lancia*, hanno unito le fortune di un loro modello, addirittura, al nome di questa Categoria di macchine. Dalla sua origine nel 1951, la *Lancia B. 20* si è chiamata appunto «modello Gran Turismo» e tutt'ora, nel suo sesto anno di fortunata carriera, mantiene questo appella-

tivo. Anche la potentissima *Ferrari 3000 cc. 12 cil.* tipo «250 G.T.», massima espressione attuale italiana delle vetture «Gran Turismo» si fregia di questa ormai classica sigla. Le *Alfa Romeo «Super Sprint»* nelle varie versioni, le nuove guizzanti e vittoriosissime «*Giulietta*», la nuovissima «*Sportiva*» sono macchine che forse non sarebbero mai giunte al loro apogeo od addirittura nate, se non fosse esistito il «Gran Turismo» che accoglie anche le *Fiat 8 V*, ricche di grandi vittorie ed in origine studiate proprio per rispondere ai postulati del regolamento «Gran Turismo», le *Fiat 1100*, le *Fiat-Zagato*, le *Siata*, le recentissime *Abarth 750*, le nuove *Maserati «2 litri»* ecc., ossia tutta la gamma della produzione di alta prestazione realizzata dall'industria italiana dell'automobile, produzione che costituisce anche uno degli elementi preponderanti nella corrente della nostra esportazione.

Le germaniche *Porsche* come le *Mercedes 300 S.L.* sono tipiche vetture che si sono perfettamente ambientate nel gruppo «Gran Turismo» e vi hanno raccolto larga messe di allori. In Francia si è ancora alla ricerca di una produzione «Gran Turismo» che sia degna di quella famosa industria e si parla di una iniziativa di *Renault* in questo senso. In Inghilterra le *Aston Martin D.B.*, le *Jaguar XK 140*, le *A.C.*, le *Triumph* con carrozzeria appositamente allestita, ecc. formano la agguerrita rappresentanza britannica di questo particolare genere di automobili sportive. Scorrendo questo breve elenco di nomi famosi e di macchine ormai celebri, alle quali si potrebbero aggiungere anche le americane *Chevrolet (Corvette)* e *Ford (Thunderbird)*, si noterà come esso contenga praticamente tutte le moderne vetture sportive che circolano sulle strade del mondo e che contemporaneamente sfrecciano vittoriose sui traguardi delle maggiori competizioni.

La «Coppa Intereuropa» ha dimostrato ancora una volta la sua grande vitalità ed ha fatto chiaramente intendere di avere tutte le carte in regola per ritornare ad essere una grande manifestazione sportiva a sé stante e dedicata ai veri appassionati dilettanti del nostro sport. Auguriamoci che il 1957 veda realizzarsi questa nostra speranza.

GIOVANNI LURANI

“King George IV”

Old Scotch Whisky



THE
DISTILLERS AGENCY LIMITED
EDINBURGH