

Considerazioni sulla Coppa Intereuropa e sulle sue vicende

A conti chiusi, ci sembra interessante riesumare una polemica e coi nuovi dati di fatto in nostro possesso, riandare al passato.

I nostri lettori ricorderanno che la « Intereuropa 1952 » doveva svolgersi in primavera, su di una distanza di 1000 chilometri e con una ardita formula a vantaggi (handicap) che era stata studiata da esperti come l'ing. Rapi, l'ing. Satta e altre personalità della tecnica e dello sport. Si ricorderà anche che la corsa ebbe a subire un rinvio, per il fatto che grandi malumori erano sorti in seguito alla pubblicazione del regolamento, poichè i maggiori esponenti di interessi contrastanti credevano di vedere nell'inedita (per l'Italia) formula di corsa, un vero e proprio attentato alle loro posizioni. E fu così che la « Intereuro-

che la realtà avrebbe probabilmente del tutto modificate, purtuttavia è interessante studiarne gli aspetti possibili.

Anzitutto si deve ritenere che, ovviamente, le medie ottenute in una corsa di 2 ore, non sarebbero certamente state quelle che si sarebbero mantenute in una corsa 3 o 4 volte più lunga, con soste per rifornimenti ecc. ecc. D'altra parte si deve pensare che in una corsa più lunga, gli inevitabili ritiri avrebbero snellito il campo e resa più facile la marcia su di una pista meno affollata, alle macchine più veloci. Finalmente si deve ricordare che nella recente « Intereuropa », le 750 cc. lottarono all'ultimo sangue fra loro dalla partenza all'arrivo, dando quindi il massimo delle loro prestazioni (forse non mantenibili su si-

che riportiamo nella tabella.

Come si vede, le 750 cc. appaiono in netto vantaggio, con 7 macchine nei primi 9 posti assoluti. Alquanto sacrificate le massime cilindrato, centrate invece le cilindrato medie, soprattutto pensando agli sviluppi della gara di queste classi ed alle macchine in gara o che avrebbero potuto esserci (*Lancia* ufficiali, *Alfa Romeo* « sprint ufficiose, *Porsche* ufficiali ecc.).

Abbiamo fatto anche un'altra classifica, prendendo come base i giri migliori delle vetture capolista di ogni classe e questa graduatoria sarebbe la seguente:

Scarto in Km sulla media base realizzata nei giri più veloci dei vincitori:

Zagato (GUARNIERI) 128.321 + 17.321;

Porsche (LURANI) 140.067 + 16.067;

Ferrari (MUSITELLI) 152.190 + 16.190;

Ferrari (STERZI) 157.838 + 12.838.

Si vede in questa graduatoria che le prime tre classi appaiono tutte in condizioni d'equilibrio perfetto mentre sempre un po' sacrificata appare quella massima. Ecco l'unico vero neo di una interessante regolamentazione.

Questa rapida disamina vuol provare che quelli che avevano con passione studiato la nuova formula della « Intereuropa », avevano lavorato anche con buona competenza e cognizione di causa. In ogni gara a vantaggi, è ovvio che esiste sempre l'elemento di favore per gli uni, di svantaggio per gli altri, perchè « errare humanum est » e non è possibile indovinare sempre. Per altro, nel caso specifico della « Intereuropa », il perseverare non sarebbe stato affatto « diabolicum » come appunto dice il versetto latino. Sarebbe stata ottima cosa e non certo fatta (come insinuano certe persone) per favorire certe vetture straniere piuttosto che certe altre. Sarebbe comunque occorsa una buona dose di quello spirito sportivo e di quella passione che appaiono alquanto rarefatti in questa atmosfera automobilistica di oggi.

« NIBBIO »

Avviso agli abbonati

Informiamo che ogni cambio d'indirizzo per l'invio della Rivista deve essere accompagnato dalla somma di L. 30 (anche in francobolli) per rimborso spese.

CONCORRENTE	MACCHINA	Medie in Km/ora realizzate Km percorsi in 1 ora	Scarti in Km/ora sulla media fissata sull'handicap	Classifica
GUARNIERI	Fiat Zagato 750	126.552	15.552	1
ZAGATO	DB 750	124.984	13.984	2
CHIECO	Dyna Panhard 750	124.019	13.019	3
MONTEVERDI	Fiat Zagato 750	123.704	12.704	4
LURANI	Porsche 1500	135.234	11.234	5
MAZZI	Fiat Zagato 750	121.928	10.928	6
MUSITELLI	Ferrari 2000	146.250	10.250	7
ZAFFERRI	Fiat Zagato 750	121.147	10.147	8
SCALETTA	Fiat Zagato 750	121.017	10.017	9
CAPELLI	Fiat 8 V	145.500	9.500	10
FEZZARDI	Maserati 1450	133.204	9.204	11
COMIRATO	Siata Daina 1500	131.844	7.844	12
STERZI	Ferrari 2560	152.730	7.730	13
DALLA FAVERA	Porsche 1500	131.598	7.598	14
CORNACCHIA	Ferrari 2560	151.070	6.070	15
POILUCCI	Cisitalia 1100	128.985	4.985	16
WARTENWEILER	Ferrari 2000	137.300	1.300	17
DELLA BEFFA	Alfa Romeo 1900	136.980	980	18
PINZERO	Lancia Aurelia	135.888	— 112	19
SIMONTACCHI	Lancia Aurelia	134.590	— 1.410	20
BIGNAMI	Fiat Stanguellini	122.100	— 1.900	21
CORNAGGIA	Alfa Romeo 1900	133.393	— 2.607	22
PIAZZA	Ferrari 2340	133.893	— 11.107	23

Le medie base, previste per il calcolo dell'handicap erano: Classe 750 cc. 111 Km/ora; Classe 1500 cc.: 124 Km/ora; Classe 2000 cc.: 136 Km/ora; oltre 2000 cc.: 145 Km/ora.

pa », sommersa da chiacchiere in cui la sportività era alquanto lontana, subì il rinvio e la trasformazione che tutti conosciamo.

Riteniamo interessante vedere, sulla scorta dei risultati recentemente acquisiti, quale avrebbe potuto essere la fisionomia della « Intereuropa » se fosse stata corsa colla Formula originale. Inutile dire che si tratta naturalmente di illazioni alquanto campate nell'aria

mile ritmo per lungo tempo) mentre nelle classi maggiori, i vincitori (Musitelli fra le 2000 cc. e Sterzi fra le massime cilindrato) ebbero anche a sostare, sia pure brevemente, ai boxes con pregiudizio sensibile delle loro medie sulla breve distanza, mentre su distanze maggiori le cose sarebbero state diverse.

Sulla scorta delle medie base, abbiamo steso una classifica generale