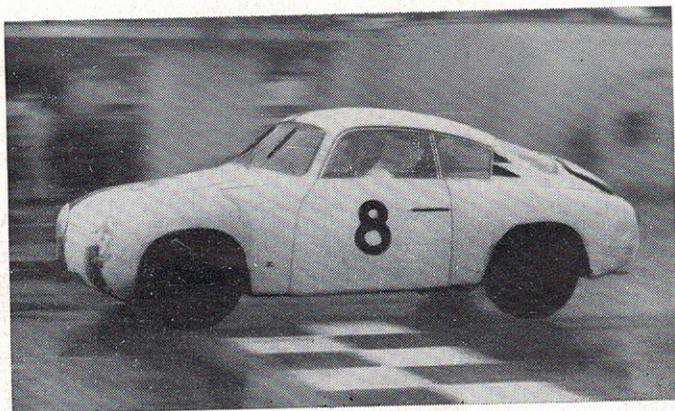


IL FUTURO DELLA GRAN TURISMO



«VIIIª COPPA INTEREUROPA»: Thiele su Fiat-Zagato.



«VIIIª COPPA INTEREUROPA»: Carini su Fiat-Zagato.



«VIIIª COPPA INTEREUROPA»: Massimo Leto di Priolo, sotto gli occhi compiaciuti del dott. Mugnai, riceve le congratulazioni della signorina Falkenheim.

di ALBERTO PASOLINI ZANELLI

Se la storia dell'automobilismo è stata sempre imperniata su una continua evoluzione delle formule di gara e conseguentemente delle stesse caratteristiche dei mezzi in esse impegnati, cioè su una evoluzione che ha seguito volta per volta indirizzi diversi e mutevoli, è indiscutibile che detta evoluzione si sia, nel corso degli anni del dopoguerra e particolarmente degli ultimi, incentrata nello sforzo continuo di ravvicinamento fra le prestazioni, in origine assolutamente differenziate, delle vetture da competizione e di quelle di normale produzione e uso.

Come, nonostante le intense stagioni agonistiche che i mezzi delle « Formule I » susseguitesi ci hanno offerto, si può affermare che i primi dieci anni dell'ultimo dopoguerra abbiano visto l'affermazione e il trionfo della macchina sport, così, sulla esperienza di quanto osservato nel corso del biennio 55-56, è possibile ed agevole accennare ad una nuova evoluzione in atto su tutto il fronte dell'industria europea, che potrebbe essere sintetizzato nello slogan « dallo Sport al Gran Turismo ».

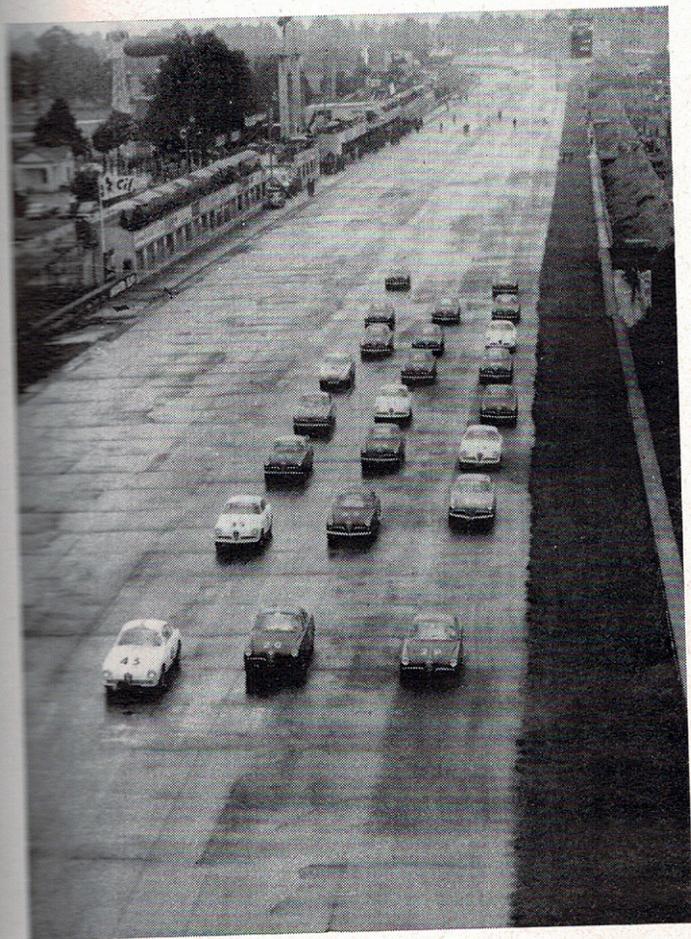
La categoria Gran Turismo in effetti è alquanto giovane essendo stata varata diversi anni dopo la ripresa agonistica; ed è importante notare come la sua istituzione sia dovuta ad una iniziativa esclusivamente italiana, e come sia stata l'Italia il teatro dei primi felicissimi esperimenti sportivi e industriali in questa direzione (basterà ricordare le famose Lancia 2000 e 2500 GT). L'anno di maggior impulso è stato però senza alcun dubbio il 1955, e bisogna ammettere che un importantissimo elemento per lo sviluppo della categoria è venuto dall'ingresso in campo delle Mercedes 300 SL.

Dopo il ritiro della Lancia dall'attività diretta in questo campo, si era verificata una indubbia stasi nello sviluppo delle prestazioni delle macchine da turismo veloce almeno nelle maggiori cilindrate, e fu l'apparizione della Mercedes a riportare di colpo al più alto livello l'interesse della categoria, anche se si verificò proprio nel momento in cui i nostri costruttori non erano per vari motivi in grado di opporsi efficacemente a questa importante minaccia.

L'esordio agonistico della Mercedes 300 SL avvenne, come si ricorderà, in occasione della Mille Miglia 1955, in un periodo cioè in cui la Lancia era totalmente impegnata nell'attività di Formula, mentre l'Alfa Romeo non disponeva di mezzi in normale produzione di cilindrata superiore ai due litri, e la Maserati era solo da poco entrata nell'idea

di dedicarsi a una produzione di « piccola serie ». Ferrari, dal canto suo, aveva prodotto efficientissime vetture di questo tipo (le tre litri dodici cilindri), ma non aveva ancora raggiunto il numero minimo di cento esemplari, richiesti dai nuovi regolamenti internazionali per la omologazione.

Una volta entrata in campo, la Mercedes co-



« VIIIª COPPA INTEREUROPA ». scattano le 23 vetture della classe 1.300.

minciò subito a spopolare, imponendosi si può dire quotidianamente e con stragrande superiorità, il che provocò, conseguentemente, la più decisa reazione da parte delle industrie concorrenti: Ferrari accelerò i tempi ed ottenne, proprio sul finire del 1955, la omologazione per la sua « 250 GT », Maserati lanciò la due litri berlinetta, Jaguar effettuò addirittura un colpo magistrale, riuscendo a presentare in piccola serie il suo poderoso modello « D ».

Non era imprudente prevedere che il 1956 sarebbe stato pienamente di grazia per la Gran Turismo, e lo svolgimento dell'intera stagione ormai conclusa ne è la più indiscutibile conferma, culminando in un Tour de France di elevatissimo valore tecnico e agonistico.

Abbiamo avuto le vittorie in serie della Ferrari, che ha superato in larga maggioranza i confronti con la Mercedes, pure elevatissima nelle prestazioni, abbiamo avuto una Mille Miglia con sette vetture Gran Turismo fra le prime dodici in graduatoria assoluta, abbiamo avuto la grande vittoria della Jaguar D nella 24 ore di Le Mans, abbiamo visto l'uscita della formidabile Giulietta Sprint Veloce, dalle prestazioni insperate e paragonabili a quelle già elevatissime delle medie cilindrate sportive.



« VIIIª COPPA INTEREUROPA »: Il conte Lurani saluta entusiasticamente il vincitore della classe 1.300, Massimo Leto di Priolo (Giulietta-Zagato).



« VIIIª COPPA INTEREUROPA »: nella classe 1.300, guida Massimo Leto di Priolo, davanti a Bonnier ed a Gorza.



« VIIIª COPPA INTEREUROPA »: Ferrari e Mercedes in piena lotta alla curva di Lesmo.

Sul piano tecnico, dunque, le premesse per una elevazione della categoria Gran Turismo al primissimo piano della scena agonistica ci sono pienamente, ed anche in campo sportivo i sintomi sono

più che incoraggianti: abbiamo visto infatti assi come Moss, Behra, Trintignant, De Portago, Gendebien, Schel, Frere, Von Tripps prendere parte alle maggiori competizioni internazionali al volante di queste vetture, col massimo impegno e con la più accurata preparazione. Segno che le Case costruttrici, le artigiane come quelle industrialmente più forti, sono naturalmente portate ad una attività sempre intensa in questo campo, che ha i riflessi commerciali più vivi ed immediati.

In una situazione tanto chiara e per tanti aspetti favorevole sarebbe perciò doppiamente utile e necessario che anche il complesso « corpus » dei regolamenti se ne dimostrasse all'altezza. Purtroppo così non è e, in questo come in altri settori dell'attività automobilistica, non si può proprio dire che ci si veda troppo chiaro; nè che i contorni delle cose siano delineati con eccessiva nettezza.

Non è certamente nostra intenzione dilungarci in questa sede su un approfondito studio dei regolamenti internazionali riguardanti i limiti e le caratteristiche della categoria Gran Turismo. Abbiamo tuttavia l'impressione che molti, forse addirittura la maggior parte, delle incertezze in questo settore derivino dal fondamentale problema delle carrozzerie, cioè da quel problema per cui mancano a tutt'oggi non soltanto i dati ma anche le linee generali indicative per la soluzione.

Ricorderemo soltanto, a modo di esempio e per limitarci a fenomeni osservati nelle gare italiane, che l'ordine di partenza dell'ultima Mille Miglia presentava una suddivisione a parte per le « vetture sport con carrozzeria aperta e limite di prezzo », i cui concetti informativi non trovano naturalmente riscontro in alcun paragrafo del Codice Sportivo Internazionale. Si trattava, come tutti subito compresero, di un generoso ed anche intelligente tentativo degli organizzatori per rendere possibile la partecipazione di alcuni tipi di vetture « sportive » britanniche, costruite secondo criteri e con obiettivi completamente diversi da quelli che presiedono alla progettazione di una Ferrari o di una Maserati sport, ma che la lettera del regolamento imponeva di « sistemare » nella categoria « sport internazionale », a diretto confronto proprio con le Ferrari e

con le Maserati.

Guardando al fondo delle cose ed allo spirito delle leggi, ci sembra non vi possano essere dubbi nell'affermare che quelle Triumph, quelle MG Magnette, quelle Sunbeam rispondono ad intenzioni ed a concetti costruttivi che moltissimo si avvicinano a quelli delle Gran Turismo « legalmente riconosciute », tanto da meritare ampiamente di esservi accolte.

Alcuni mesi dopo, in occasione della Coppa Intereuropa disputata sulla pista di Monza, abbiamo visto in gara una vettura fornita di una carrozzeria speciale, in esemplare fino ad oggi unico, scendere in gara nella sua classe di cilindrata della categoria Gran Turismo, e vincere nettamente a causa delle prestazioni nettamente superiori causate dal peso di parecchie decine di chili inferiore, oltre che dalla indovinatissima sagoma aerodinamica.

Ci troviamo, evidentemente, di fronte a un tipico caso di intelligente sfruttamento delle possibilità offerte dalla lettera regolamentare, ma anche alla ancor più evidente violazione dello spirito stesso informatore della categoria. E nessuno vorrà negare l'urgenza di una revisione e sistemazione regolamentare, possibilmente chiara e definitiva, che possa togliere almeno i dubbi principali ai costruttori, ai carrozzieri ed ai corridori.

Se ci permettessimo di dare suggerimenti, vorremmo segnalare un esempio di chiarezza, togliendolo da quel campo motociclistico che già, in altre occasioni, ha dimostrato di poter utilmente indirizzare anche i reggitori dell'automobilismo sportivo. Il Giro motociclistico d'Italia ha appunto lanciato, nella edizione del 1955, una nuova categoria, i cui limiti sono chiaramente definiti dalla stessa enunciazione: « derivate di serie ».

« Derivata » dalla produzione normale o da quella sportiva e costruita in « serie »: queste ci sembra siano le caratteristiche essenziali perchè una vettura risponda ai requisiti di una autentica « Gran Turismo », e rientri perciò in una categoria da cui i « prototipi » vanno naturalmente esclusi.

ALBERTO PASOLINI ZANELLI



« VIII^a COPPA INTEREUROPA »: scattano le vetture della massima cilindrata.