

Prima delle “works”: il RAC Rally del 1954

Di Leonardo Fernández

Qualsiasi appassionato di competizioni automobilistiche conosce il RAC (Royal Automobile Club) Rally, una corsa che fa parte del Campionato del Mondo di Rally e che è probabilmente la competizione automobilistica più importante del Regno Unito. Da alcuni anni ha superato i due milioni di spettatori ed è tra gli eventi sportivi più seguiti del paese, al livello di Wimbledon o del British Open di golf. La Gran Bretagna è una nazione con una forte cultura motoristica e soprattutto automobilistica, patria di alcuni dei migliori marchi automobilistici incluso quello più importante nella storia automobilistica: Triumph (forse non sono troppo obiettivo...).



Nel 1953 si tenne la prima edizione moderna del RAC, vinta da E. I. Appleyard con una Jaguar XK120. Prima della seconda guerra mondiale ci furono altre edizioni, ma erano più simili a gare di regolarità senza un vincitore ufficiale. Negli anni '50, il rally non era ancora quello che è oggi: una corsa di velocità attraverso le buie foreste del Galles, dove molti dicono che abbia vissuto Robin Hood, liquidando come leggende metropolitane le storie di Nottingham e della foresta di Sherwood. Era una gara di cinque giorni lungo le tortuose strade gallesi, nel Lake District e in Scozia. Oltre alle più di 2.000 miglia di prove speciali su queste strade, c'erano prove cronometrate, di slalom e di frenata. La gara, quindi, non poteva essere vinta da un prototipo specifico per una specialità, ma da un'auto completa che doveva eccellere in tutte, stabile, maneggevole, affidabile, veloce ed efficiente.

Il 9 marzo 1954 iniziò l'edizione che più ci sta a cuore, molto più delle edizioni 1990 e 1992 vinte da Carlos Sainz *[N.d.t. un pilota spagnolo, come l'autore]*. Furono 229 le vetture iscritte alla gara

che si concluse il 14 marzo, dopo cinque giorni difficili per i meccanici. Solo 164 auto tagliarono il traguardo.

In quel periodo c'erano poche centinaia di fortunati possessori di TR2, proviamo a contarli per gioco: la prima TR2, numero di commissione TS 1, lascia la linea di Banner Lane il 22 luglio 1953 e il 10 marzo 1954 la produzione termina con la TS 952, quindi a quella data c'erano esattamente 951 proprietari di TR2. Di questi 951, 14 appassionati decisero di prendere parte al RAC del 1954. Alcune vetture furono "preparate" dai concessionari per la loro partecipazione, dove la "preparazione" consisteva nella semplice aggiunta di due fari ausiliari e di due clacson.



Mary Walker, vincitrice della categoria femminile.

Sebbene, come abbiamo detto, il rally consistesse di molti chilometri lungo strade tortuose, il risultato finale fu in gran parte deciso dai tempi ottenuti sulle "speciali" nei circuiti di Goodwood, Oulton Park, Silverstone e Prescott Hill. Le TR2 furono molto veloci su questi storici tracciati, per i quali spenderemo qualche parola dato che i loro percorsi definirono la classifica finale della gara. Devo confessare che amo molto i circuiti di velocità, ancor di più se britannici e derivati da basi aeree militari. Spero, cari amici, che perdonerete questa mia digressione, dopotutto ho un'ottima scusa!

Goodwood è un circuito che quasi tutti conosceranno grazie al *Goodwood Revival*, un festival che ogni settembre riunisce macchine e piloti dal periodo 1948 al 1966. La pista si trova all'interno della tenuta di Goodwood House del Duca di Richmond, nel Sussex, ed è stata progettata attorno

alla pista di atterraggio della base aerea di Westhampnett della Royal Air Force, costruita durante la seconda guerra mondiale. Potrebbe esserci qualcosa di più “britannico” di Goodwood? Non perdere [questo video](#) di una gara del Goodwood Revival del 2018.

A Fulton Park, l'attuale area fu utilizzata come accampamento dal generale Patton e dalle sue truppe in attesa di sbarcare in Normandia, le strade interne del campo sono state poi trasformate in tracciato. Ha molti saliscendi, curve di ogni tipo e un tornante piuttosto impegnativo. Il RAC del 1954 fu la prima grande gara ospitata da questo circuito, inaugurato appena un anno prima.

Silverstone, noto a tutti per le sue gare di F1 e non solo, è stato costruito su una base molto importante della RAF che ospitò i bombardieri durante la seconda guerra mondiale.

Prescott Hill è una gara in salita su strada chiusa al traffico e utilizzata come “anello” permanente. Non è un circuito che può essere percorso in senso inverso. Ha festeggiato il suo ottantesimo compleanno nel 2017 ed è di proprietà del Bugatti Owners Club of England. Se sei interessato, in [questo video](#) puoi vedere la salita a bordo di una TR3A.

I tracciati molto vari e diversi tra loro di questi circuiti dimostrano quanto ho scritto sopra: l'auto che vinse il RAC Rally del 1954 doveva essere veloce e completa.



The Autocar 20 JUNE 1954



R.A.C. INTERNATIONAL RALLY
Congratulations to the TRIUMPH TR2

1st, 2nd, 5th General Classification
1st Ladies' Award
1st, 2nd, 3rd Sports Car Class (up to 2,000 c.c.)
1st Best Performance Cup Blackpool
1st Best Performance Cup Hastings
Runner-up for the Team Award
(Subject to official publications)

IN COMMON WITH ALL STANDARD & TRIUMPH CARS THE TR2 IS

Cooled by **COV RAD**

RADIATORS, HEAT EXCHANGERS AND PRESSWORK  COOLERS, INTERCOOLERS FOR ALL PURPOSES

COVENTRY RADIATOR & PRESSWORK CO. LTD.
HEAD OFFICE: CANLEY WORKS, COVENTRY



THE TRIUMPH T.R.2.

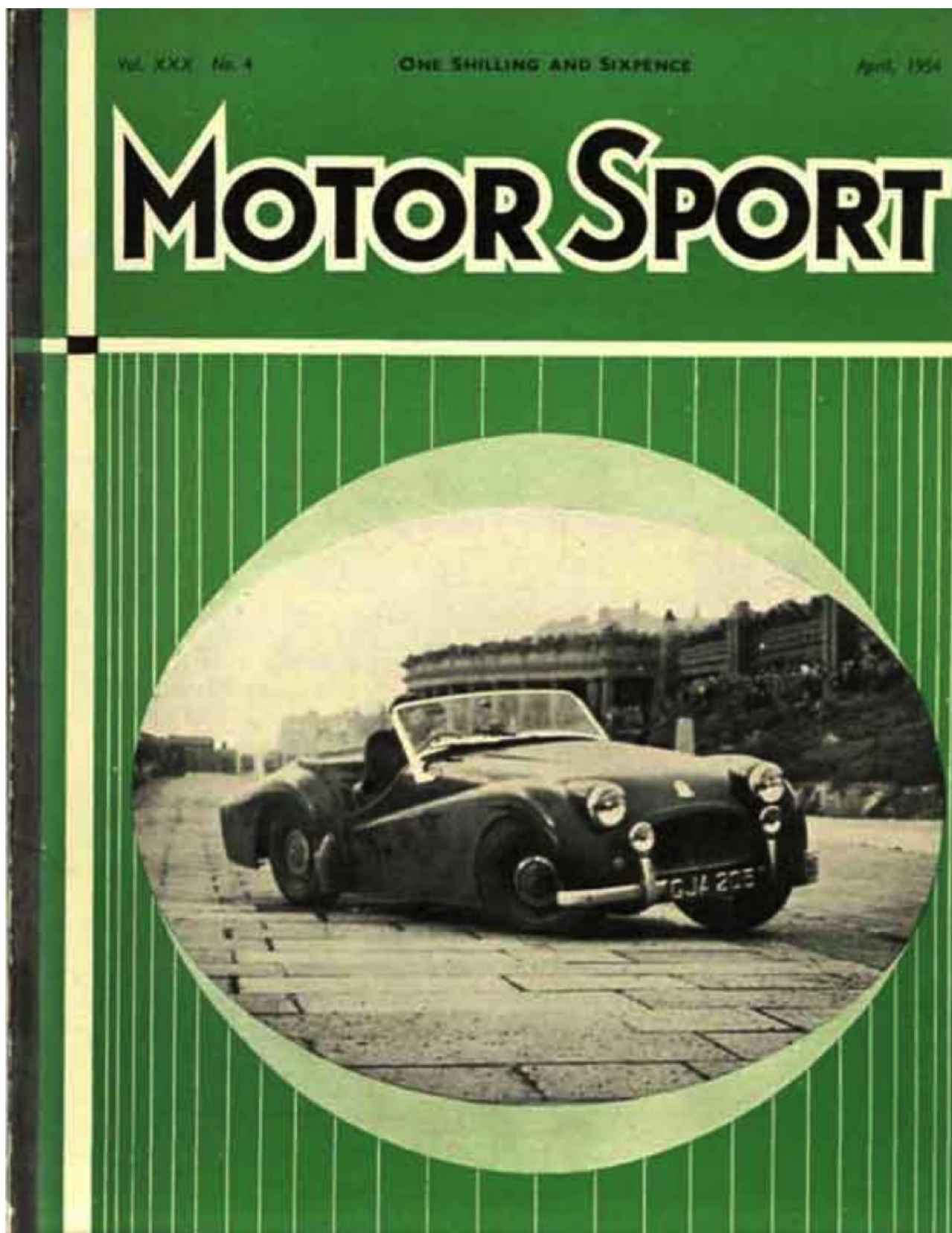
124 miles an hour on Belgium's Jabbeke High way in racing trim winner of the 1st, 2nd and 26th places in the 1954 R.A.C. International Rally, also runner-up for the team prize and winner of the Ladies Award. These latest achievements of the Triumph T.R.2 put it right ahead in its class. With its outstanding performance, its roomy, comfortable interior the Triumph T.R.2 will appeal to the sports enthusiast who may also wish to use the car for touring purposes. The hood and side-screens will keep driver and passenger snug in the worst weather, while the luggage boot is of generous proportions.

Price **£595** (P.T. £225 0s. 10d.)

THE TRIUMPH MOTOR CO. (1948) LTD., COVENTRY, ENGLAND
Lond. & Manchester: 14-15 Bishopsgate, W.C. Tel. 600-5112



Due pubblicità della Standard Triumph che celebrano il successo al RAC della TR2.



E infatti John Wallwork vinse il rally, con una TR2 consegnata 15 giorni prima dal concessionario Cheshire Garage. Appena sceso dal podio, Wallwork commentò la sua vittoria dicendo che aveva appena terminato il rodaggio! Il secondo classificato fu Peter Cooper e il quinto Bill Beakley, entrambi su una TR2, che conquistò anche le prime tre posizioni nella categoria femminile. Inoltre 13 delle 14 Triumph al via giunsero al traguardo. Il successo fu enorme: auto non preparate e appena uscite dalla concessionaria vinsero il rally RAC, per gli appassionati di auto sportive la TR2 divenne l'auto da avere a tutti i costi. J. H. Brooks, copilota nella TR2 vincente, commentò così: *"Arrivò sul mercato al momento giusto, era un'auto ideale per i piloti privati, potente, solida e affidabile, segnò la generazione di piloti inglesi da rally di quel tempo"*.

La più importante rivista di auto da corsa del momento, *Motorsport*, concluse così la cronaca di quel rally: *"Il Rally è stato un trionfo per la TR2"*.

Classifica finale:

- 1° (#155) Wallwork Johnny - Brooks Harold, **Triumph TR2**
- 2° (#42) Cooper Peter - Leighton OL, **Triumph TR2**
- 3° (#145) Harrison Cuth - Harrison Edward, Ford Zephyr
- 4° (#146) Harper Peter - Humphrey David, Sunbeam Talbot 90
- 5° (#153) Bleakley Bill - Glaister Peter, **Triumph TR2**
- 6° (#197) Adams Ronnie J. - Rawlinson Leslie, Alvis TC 3.0
- 7° (#169) Ray Jimmy - Ray KD, Morgan Plus 4
- 8° (#7) Newsham Alec - Beaumont A., Morgan Plus 4
- 9° (#206) Hartwell George - Scott Frank, Sunbeam Talbot 90
- 10° (#221) Ashworth John - Wesley J., Jaguar XK 120

NOTE

La versione originale dell'articolo è in spagnolo e si trova a questo indirizzo: https://www.trclub-spain.com/tr_racing/el-principio-antes-de-los-works-cars-rac-rally-de-1954/

Si ringrazia Álvaro Toledo del TR Register España per aver concesso il permesso di tradurlo e pubblicarlo.