PANTERA ALL'ATTACCO in pista, salita e rally

LA CARRIERA AGONISTICA DELLA GRAN TURISMO INIZIA ALLA FINE DEGLI ANNI SESSANTA E PROSEGUE FINO AI PRIMI ANNI OTTANTA NELLE CATEGORIE GRUPPO 3, 4, 5 E C. IL SUCCESSO AL GIRO D'ITALIA AUTOMOBILISTICO DEL 1973 CON MARIO CASONI AL VOLANTE DELLA PANTERA, CERTIFICATA IN OCCASIONE DI ASI IN PISTA 2023.

di Roberto Valentini - foto Actualfoto Bologna - Enrico Schiavi - archivio Franco Carmignani

L'epopea delle Gran Turismo italiane è stata certificata da una serie di automobili eccezionali, costruite per lo più nella Motor Valley, da coraggiosi imprenditori che hanno saputo conciliare tecnologia da alte prestazioni stradali, a stile e lusso, il tutto rafforzato dai successi nelle competizioni. La ricetta era stata scritta ben prima della Seconda Guerra Mondiale dai fratelli Maserati e ripresa nel dopoguerra da Enzo Ferrari i cui successi sono quasi sicuramente stati ispirazione per Lamborghini, ISO Rivolta e De Tomaso.

Alejandro De Tomaso aveva fondato nel 1959 la Automobili De Tomaso per costruire vetture sportive e da competizione in piccola serie, dopo aver lavorato in Maserati e OSCA. All'inizio realizza piccole monoposto di Formula Junior, sport, più performanti F2 e tenta anche l'avventura in Formula 1. A livello di produzione di serie, nel 1963 compie un salto di qualità con la Vallelunga, una berlinetta con motore 1600, disponibile anche in versione spider.

L'attività è finanziata dall'americana Rowan Controller Company, che permette a De Tomaso di ampliare l'attività acquisendo la Ghia e la Vignale. La prima per la bravura dei suoi designer, la seconda per lo stabilimento di Grugliasco, attrezzato per far fronte alla produzione in serie. Questi abbinamenti danno vita a una produzione diversificata, con le piccole auto da città della Rowan (anche elettriche) e una GT di classe come la De Tomaso Mangusta, che monta un motore Ford.

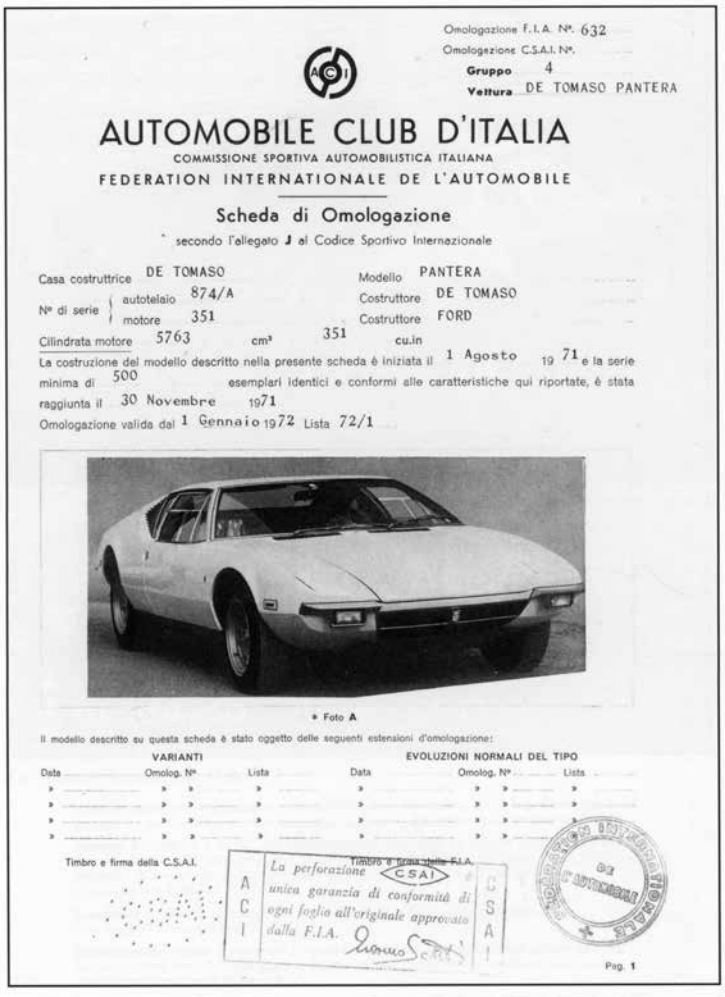
La Casa automobilistica americana sta cercando di introdursi nel mercato europeo delle Gran Turismo: ha appena ottenuto gli importanti successi alla 24 Ore di Le Mans (1967 e 1968), vinto il Mondiale marche con la GT40 ma cerca di comperare la Ferrari. Non riuscendoci rivolge le sue attenzioni alla De Tomaso, rilevando l'80% del capitale sociale dalla Rowan. Nel settembre del 1969 viene ufficializzato l'accordo che prevede che Alejandro De Tomaso resti presidente dell'azienda.

Da questa situazione nasce la Pantera. Il design è di Tom Tjaarda, che lavora alla Ghia, e la carrozzeria viene assemblata alla Vignale con alcuni elementi prodotti da Maggiora e verniciata in Ghia, prima di essere inviata a Modena per il montaggio delle parti meccaniche.

L'auto viene concepita per poter essere competitiva a livello di prezzo nei confronti delle concorrenti italiane. Il motore è il Ford 351 Cleveland V8 ad aste e bilancieri di 5763 cm^3 in grado di erogare una potenza di 330 CV a 5750 giri/minuto e mantenere un'ottima coppia motrice. Il gruppo cambio-differenziale è uno ZF transaxle a 5 velocità con differenziale a slittamento limitato, dello stesso tipo usato sulle Ford GT 40 a Le Mans, ma con un particolare sviluppo volto a ridurne la rumorosità. ›

Oggi come ieri: la stessa De Tomaso Pantera Gruppo 4 impegnata al Giro d'Italia Automobilistico 1973 e oggi alla parata di ASI in Pista.

Sopra, le foto ufficiali della presentazione della De Tomaso Pantera Gruppo 4.
Sotto, sin dall'esordio in pista la Pantera si dimostra competitiva nel Gruppo 4. Qui, alla Coppa Gran Turismo a Monza nel 1972, "Pooky" precede "Alval" e una Porsche 911 RS.



Omologazione F.I.A. N°. 632
Omologazione C.S.A.I. N°.
Gruppo 4
Vettura DE TOMASO PANTERA

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA
FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Scheda di Omologazione
secondo l'allegato J al Codice Sportivo Internazionale

Casa costruttrice DE TOMASO — Modello PANTERA
N° di serie: autotelaio 874/A — Costruttore DE TOMASO
motore 351 — Costruttore FORD
Cilindrata motore 5763 cm³ 351 cu.in
La costruzione del modello descritto nella presente scheda è iniziata il 1 Agosto 19 71 e la serie minima di 500 esemplari identici e conformi alle caratteristiche qui riportate, è stata raggiunta il 30 Novembre 1971
Omologazione valida dal 1 Gennaio 1972 Lista 72/1

* Foto A

Il modello descritto su questa scheda è stato oggetto delle seguenti estensioni d'omologazione:

VARIANTI — Data — Omolog. N° — Lista
EVOLUZIONI NORMALI DEL TIPO — Data — Omolog. N° — Lista

Timbro e firma della C.S.A.I.
Timbro e firma della F.I.A.
La perforazione CSAI unica garanzia di conformità di ogni foglio all'originale approvato dalla F.I.A.
ACI — CSAI
Pag. 1

Qui sopra, la fiche di omologazione in Gruppo 4 della De Tomaso Pantera.
A sinstra, sopra, alla 24 Ore di Le Mans del 1972 Jean Marie Jacquemin e Jean Deprez terminano 16i.
Sotto, la De Tomaso Pantera Gruppo 4 preparata da Bardelli con i colori del Jolly Club a Vallelunga nel 1973.

In questa configurazione la De Tomaso Pantera viene presentata a Modena nel marzo 1970. A settembre è esposta al Motor Show di New York. Il mercato statunitense è ritenuto il più interessante dal punto di vista commerciale, tanto che la Pantera viene importata direttamente dalla Ford e distribuita dalla rete dei concessionari Lincoln-Mercury.

LE CORSE CON LA GRUPPO 4

Se per il mercato americano viene presto introdotta una versione L (Lusso) più rifinita ed elegante, in Europa viene invece proposta la versione ancora più sportiva GTS. Per le corse viene subito elaborata una versione specifica, da omologare in Gruppo 4 per fornire alla clientela sportiva un'auto competitiva a livello assoluto.
Nelle competizioni le Gran Turismo sono suddivise in due categorie: Gruppo 3 (gran turismo di serie) e Gruppo 4 (gran turismo elaborato). Per ottenere l'omologazione in Gruppo 4 occorre elaborare (o fornire i pezzi non conformi al modello di serie) 100 esemplari. L'elaborazione e lo sviluppo vengono eseguiti nel 1971 direttamente dalla Casa partendo dalla "874A" (dove A sta per Alleggerita). Si lavora sulla riduzione di peso del telaio e della carrozzeria, mediante la foratura dei lamierati e la sostituzione delle portiere e dei cofani in acciaio con altri in alluminio. Le sospensioni sono direttamente derivate dalla serie con ampie possibilità di regolazione, barre antirollio di diametri diversi e ammortizzatori Koni regolabili. Completano l'elaborazione uno sterzo più diretto, dischi freno maggiorati e ventilati Lockheed, doppio serbatoio carburante, cerchi in lega Campagnolo da 15'. La carrozzeria viene ulteriormente alleggerita togliendo i paraurti. Sui parafanghi vendono montati codolini passaruota di dimensioni generose per allargare le carreggiate anteriore e posteriore. I motori sono elaborati in America da Bud Moore. Grazie ad alberi a camme e molle valvole in titanio, pistoni forgiati, coppa dell'olio maggiorata e il carburatore quadricorpo Holley Racing, raggiunge una potenza di 470 CV. Il cambio è uno ZF con la possibilità di variare i rapporti.
Nel 1971 escono dalle officine De Tomaso le prime 6 Gruppo 4 per uso stradale, regolarmente immatricolate. A queste si aggiunge una produzione interna di altre 14 che vengono vendute a piloti e scuderie per partecipare alle competizioni.
La De Tomaso Pantera viene omologata in Gruppo 4 il 1° gennaio 1972 (dopo la costruzione dei 500 esemplari di serie previsti) ed è pronta a sfidare le Ferrari 365 GTB 4 Daytona, le Porsche 911 RS, le Corvette ZL1.

Partenza della gara in pista a Casale Monferrato nel corso del Giro d'Italia Automobilistico del 1973, vinto dalla Pantera di Casoni. Al suo fianco, in prima fila, la Lancia Stratos di Andruet. In seconda fila, con l'altra Stratos, Arturo Merzario.

MOLTO COMPETITIVA IN GRUPPO 3

Il 1° luglio 1972 la De Tomaso Pantera ottiene l'omologazione in Gruppo 3, Gran Turismo di serie, nel quale, data la cilindrata e le prestazioni, risulta decisamente molto competitiva. La Casa modenese la presenta ufficialmente e propone alla clientela sportiva una preparazione che prevede tutte le poche, possibili modifiche consentite dal regolamento. Nello specifico vengono montati ammortizzatori Koni e barre antirollio regolabili, impianto frenante Lockheed a tre pistoncini, sedili specifici ed eliminazione nel materiale fonoassorbente. Era possibile acquistare direttamente dalla fabbrica la vettura pronta corse o le parti necessarie alla sua preparazione. Tra gli acquirenti anche il campione di motociclismo Tarquinio Provini.
Le vittorie in questa categoria sono veramente molte e, rispetto alla Gruppo 4, la Pantera Gruppo 3 resta competitiva per un lasso di tempo più lungo.

Sin dalla sua omologazione, nel 1972 (a sinistra), la Pantera è risultata competitiva nelle cronoscalate. Qui Alval alla Rieti-Terminillo. Nel 1974 (a destra) la Pantera deve lottare con le Porsche 911 RSR.

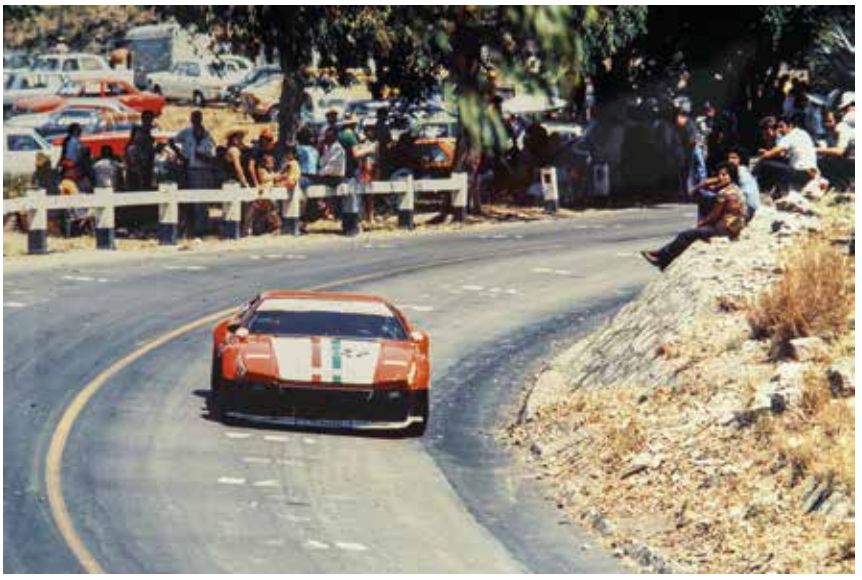
A livello internazionale le gare più prestigiose per le Gruppo 4 sono quelle valide per il Campionato Mondiale Marche per vetture Sport Prototipi. Le Gran Turismo non concorrono per la classifica assoluta perché penalizzate da peso e prestazioni, ma nell'ambito della loro categoria, in diversi casi ottengono piazzamenti lusinghieri. Come nel caso della 1000 Km di Monza, disputata sotto un violento nubifragio, che ha esaltato le doti della GT, tanto che la Pantera di Herbert Muller e Giancarlo Gagliardi riescono per alcuni giri ad essere addirittura primi assoluti! Poi una collisione li costringe al ritiro, ma un'altra Pantera, guidata da Ugo Locatelli e Gianfranco Palazzoli ("Pal Joe") si piazza quinta assoluta e, naturalmente, prima del Gruppo 4, davanti alla vettura gemella di Vincenzo Cazzago ("Pooky") e Mario Casoni. La Pantera vince nuovamente la categoria Gruppo 4 nella 1000 KM di Spa-Francorchamps, in Belgio; con i belgi Jean Marie Jacquemin e Antonio Perez.
La stagione 1972 prosegue poi con la 24 Ore di Le Mans, per la quale c'era stato in primavera una sessione di test al quale aveva partecipato la Pantera Gruppo 4 dell'Escuderia Montjuich. Il test si era rivelato molto positivo, con il miglior tempo di categoria ottenuto da Herbert Muller e Mike Parkes, sottolineato dal record di velocità per vetture Gran Turismo sul rettilineo della Hunaudières: 312 km/h! In gara, però, le cose non vanno altrettanto bene e il miglior risultato è il secondo posto in Gruppo 4, dietro la Chevrolet Corvette ZL1, ottenuto dai belgi Jacquemin-Deprez, 16esimi assoluti. La Pantera si rifà alla 1000 Km di Zeltweg, in Austria, valida per il Mondiale Marche, vincendo il Gruppo 4 con Janda-Schwering. La Pantera vince anche nei campionati nazionali e nelle serie europee, come nella Coppa Benelux, sul circuito di Nivelles, valida per il Trofeo d'Europa conduttori Gran Turismo, dove coglie una doppietta con Herbert Muller che precede Jacquemin. Un'altra doppietta in Italia, a Monza, alla Coppa Gran Turismo con "Pooky" che sopravanza "Alval".

1973: PREPARAZIONE UFFICIALE DE TOMASO

Questa serie di successi da parte dei piloti e delle scuderie private induce la Casa modenese a preparare una vettura ufficiale sulla quale sperimentare le migliorie che potranno poi essere proposte a tutti i clienti sportivi. L'altra motivazione, ancora più forte, è l'omologazione in Gruppo 4 della Porsche 911 RSR, che sulla carta si presenta molto competitiva.
Il motore viene elaborato dalla De Tomaso adottando la lubrificazione a carter secco, quattro carburatori doppio corpo Weber 48 IDA, modifiche ad albero a camme, albero motore e bielle e all'impianto di scarico. Con queste modifiche la potenza del motore sale a 525 CV mantenendo comunque un'ottima coppia motrice. L'impianto frenante è Girling. Si lavora anche sugli pneumatici, con Goodyear Racing che mette a disposizione coperture di dimensioni generose: 4,50x11,50 x15 con canali da 10" anteriori e 5,50x15,30 x15 con canali da 14" posteriori.
I test vengono condotti nel dicembre del 1972 all'autodromo di Misano Adriatico con Casoni e proseguono all'inizio del 1973 con nuove modifiche riguardanti i freni (con ventilazione radiale) e alcuni ritocchi aerodinamici.
L'auto è così pronta per essere schierata in due gare dell'Europeo Gran Turismo, affidata a Mike Parkes e Clay Regazzoni. Parkes vince a Imola, Regazzoni riesce a precedere un gran numero di Porsche 911 RSR a Hockenheim, in Germania.
Molti i successi dei piloti privati nei vari campionati nazionali e nelle cronoscalate, dove la Pantera risulta sempre molto competitiva anche a livello assoluto.

LA VITTORIA AL GIRO D'ITALIA AUTOMOBILISTICO

Dal 24 al 28 ottobre 1973 si disputa la prima edizione "moderna" del Giro d'Italia Automobilistico, organizzato dall'Automobile Club Torino, lo stesso sodalizio che l'aveva inventato nel 1901. L'idea nasce dai successi del Tour de France che si vuole replicare in Italia.
Il primo anno la corsa è decisamente più corta del Tour, ma si vogliono gettar le basi per il futuro. La formula prevede l'alternarsi di tratti stradali a gare in pista. Per il primo anno è prevista una solo prova speciale su strada, la Cesana-Sestriere, e gare sui circuiti di Casale Monferrato, Varano de' Melegari (dove si disputano due manche), Imola e Misano Adriatico con una prova diurna e una in notturna. Favorite le Lancia Stratos Gruppo 5 di Arturo Merzario (con Piero Sodano) e del francese Jean Claude Andruet (con "Bisce") che, con Sandro Munari avevano appena vinto il Tour de France.



Sopra, a sinistra, Mario Casoni e la Pantera alla Vernasca Silver Flag 2023.
A destra, nonostante le sue caratteristiche, la Pantera non ha mai colto successi alla Targa Florio. Il miglior risultato è l'8° posto assoluto di Govoni e Parpinelli nel 1975. Nello stesso anno Micangeli e Pietromarchi (nella foto) si sono piazzati 17i. Qui a sinistra, la Pantera si è cimentata sporadicamente nei rally.

CERTIFICATA LA VETTURA VINCITRICE DEL GIRO D'ITALIA

In occasione di ASI in Pista 2023, la De Tomaso Pantera Gruppo 4 telaio #2873 che ha vinto il Giro d'Italia Automobilistico nel 1973 è stata certificata. L'automobile è stata presentata da Pietro Silva, gentleman driver e collezionista, che ne ha documentato la vita agonistica.

"La Pantera del Giro d'Italia - spiega Silva - *è stata una delle ultime Gruppo 4 prodotte direttamente dalla De Tomaso ed è stato l'esemplare sul quale sono state studiate le modifiche più importanti. Si tratta della vettura ufficiale, affidata al Jolly Club che l'ha fatta correre con Mario Casoni durante tutta la stagione".*

Il successo più importante è stato il Giro d'Italia Automobilistico dello stesso anno. Con Mario Casoni Alla fine del 1973 è passata tra le mani di Odoardo Govoni (cugino di Casoni) che ci ha corso per 9 anni, fino al 1983. Recentemente è stata ritrovata e ripristinata nelle condizioni del 1973.

"Parlando con Casoni - racconta Silva - *ci è venuto in mente di riportarla con la stessa livrea del Giro d'Italia per celebrare i 50 anni da quello strepitoso successo".*

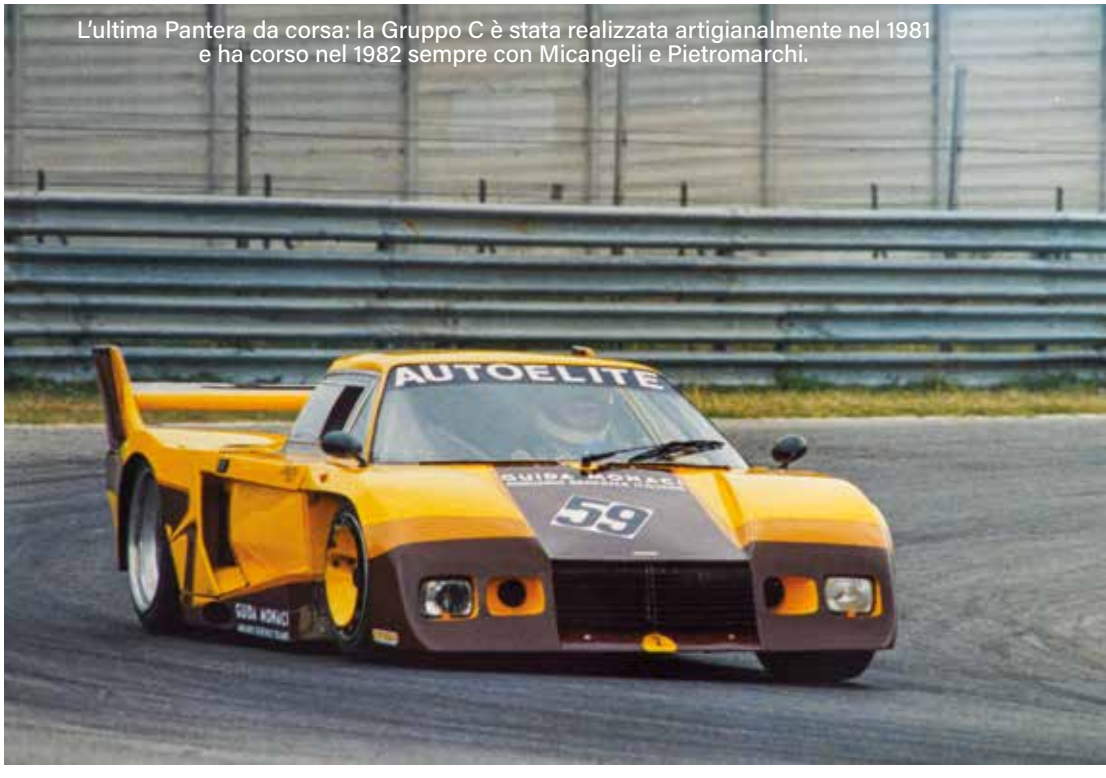
Con questa livrea la De Tomaso Pantera si è presentata alla Vernasca Silver Flag guidata dallo stesso Mario Casoni.

Sempre in Gruppo 5 c'erano le Ligier J52 di Vittorio Brambilla e Guy Chasseuil, la Porsche Carrera dei Bonomelli e il prototipo di Fiat 124 Abarth Rally di Giorgio Pianta. E all'inizio sono le Stratos a dare spettacolo, con i due piloti che non esitano a darsi sportellate in circuito. Però sono entrambi costretti al ritiro per problemi tecnici. Così, a metà gara, è la Pantera ufficiale di Mario casoni e Raffaele Minganti a trovarsi al comando, precedendo la Porsche dei Bonomelli e la Ferrari Daytona di Micangeli-Pietromarchi. Casoni riesce a controllare gli avversari e a iscrivere il suo nome (e quello della De Tomaso Pantera) in cima all'albo d'oro di questa gara.
Con la stessa vettura Casoni si presenta anche all'edizione 1974 del Giro d'Italia Automobilistico, ma è costretto al ritiro per la rottura della pompa dell'olio. La prima Pantera è quella di Odoardo Govoni, in coppia con Angelelli, terza assoluta e prima del Gruppo 4 nella gara vinta dalla Lancia Stratos di Andruet-"Biche".
Nella stagione 1974 si registrano a livello nazionale e internazionale numerose vittorie. Odoardo Govoni inizia con la stagione con un successo a Magione e nella categoria Gran Turismo nelle pre-prove della 24 Ore di Le Mans. La Casa modenese decide infatti di ritornare a disputare la classica francese con la scuderia Vicky Racing Team, ma la vettura è costretta al ritiro. Si rifarà l'anno seguente, vincendo il Gruppo 4 oltre 5000 cm^3 con il Team Claude Dubois.
Nel 1975 le Porsche 911 RSR crescono molto, mentre la Pantera non è oggetto di sviluppo, complice anche il problema societario legato alla partnership con Ford. La Casa statunitense cessa infatti la produzione delle Pantera per il mercato americano e De Tomaso ne prosegue invece la costruzione per il mercato Europeo. Logico quindi che le risorse economiche e umane si concentrino su questo aspetto piuttosto che su quello delle corse. In questo campo, comunque, sono ancora molti i piloti e le scuderie che continueranno a correre in pista, in salita e, in qualche sporadico caso, addirittura nei rally.

La De Tomaso Pantera Silhouette ha corso nel 1979 con Micangeli e Pietromarchi.

GRUPPO 5 E SILHOUETTE

La vita agonistica della Pantera resta quindi affidata esclusivamente ai privati che riescono a ottenere lusinghieri risultati fino al 1980. Alcuni preparatori proseguono autonomamente lo sviluppo delle Gruppo 4 e, in alcuni casi, si cimentano nell'elaborazione del Gruppo 5, che prevede ampie possibilità di elaborazione anche a livello aerodinamico. Nel 1976 la Pantera di Odoardo Govoni viene trasformata in Gruppo 5 lavorando soprattutto sulle sospensioni e sull'aerodinamica. In questa configurazione partecipa al Giro d'Italia Automobilistico piazzandosi al 6° posto assoluto. La stessa automobile prende parte ad altre corse in circuito anche negli anni successivi.
Interessante l'elaborazione "Silhouette" approntata nel per la stagione 1979 da Sala & Marverti per Maurizio Micangeli e Carlo Pietromarchi. In questo caso la carrozzeria e il telaio sono rivisti in molti particolari. Questa vettura partecipa alla 24 Ore di Le Mans nel 1979, ma si deve arrendere alla 13^ ora.
Per dovere di cronaca citiamo infine la versione Gruppo C, sempre portata in gara da Micangeli e Pietromarchi con carrozzeria - irriconoscibile - in fibra di carbonio.



L'ultima Pantera da corsa: la Gruppo C è stata realizzata artigianalmente nel 1981 e ha corso nel 1982 sempre con Micangeli e Pietromarchi.