

A Dorino Serafini con la "FERRARI", l'assoluto nella com- battuta "II COPPA DELLA TOSCANA,"

Uno dei successi raggiunti da questa seconda edizione della Coppa della Toscana è indubbiamente quello d'aver saputo ingannare Giove Pluvio e di ottenere dall'amico Febo la sua sicura partecipazione. al volante del suo carro di fuoco. Ed è un successo non da poco questo quando si consideri che nelle due precedenti prove di fondo disputate in questa stagione, organizzatori di forza di quelli della Mille Miglia e del Giro di Sicilia non erano riusciti a conseguire tanto e ben lo sanno quei concorrenti che raggiunsero i rispettivi traguardi ammollati sino alle ossa. Si volle anzi imputare allo stato viscido delle strade il gran numero di incidenti e di vetture ammassate che si disseminarono lungo quei percorsi.

Occorre far subito giustizia. Lungo i Km. 680 della Coppa della Toscana di acqua sulle strade i concorrenti ne trovarono forse solo davanti a qualche osteria quale antipolvere, ma con tutto questo, se fortunatamente sono mancati gli incidenti cruenti, in compenso abbiamo visto passare al traguardo finale moltissime vetture i cui connotati erano non poco trasfigurati, mentre di molte altre in consimili condizioni era disseminato il percorso, talchè noi, sia pure spregiudicatamente, pensiamo che la propaganda che si dice voglia essere perseguita con queste gare su strade aperte in favore della diffusione automobilistica, venga invece svolta a favore delle officine di riparazioni vuoi meccaniche vuoi carrozzeristiche che dopo ogni gara su strada possono trovare materia abbondante per impiegare la mano d'opera. Ma questo è un pensiero spregiudicato!

E visto che siamo in tema di spregiudicatezze, un pensiero anche alle regolamentazioni ed alla C.S.A.I. che le amministra. Giusta i regolamenti abbiamo visto far togliere da una Fiat 500 un soffiato in gomma che un concorrente aveva posto a protezione del cappellotto del distributore in caso di pioggia. Le caratteristiche co-

struttive del modello originale di serie venivano alterate dall'aggiunta di quel soffiato che invece secondo noi caratterizzava una attenta ed appassionata messa a punto di una vettura per una gara. Del pari allora riteniamo che non doveva essere permesso ad altro concorrente su Fiat 1100 E di agganciare all'interno con un cavo metallico le due portiere posteriori, ottima soluzione per evitare il loro aprirsi se malamente richiuse in gara, e così pure vietato doveva essere a questo stesso concorrente l'impiego di un particolare uncino che gli permetteva, senza aprire le portiere posteriori, di far scattare il gancio di sicurezza del bauletto posteriore per i rifornimenti o cambio di ruote. Soluzioni queste che, sempre secondo noi, denotano una accurata preparazione di vetture e non una alterazione delle caratteristiche costruttive.

Sempre in tema di accorgimenti che hanno superato il vaglio dei Commissari tecnici, ecco anche uno schermo in celluloido chiodato sull'alto interno della maschera del radiatore riparante così il distributore da eventuali infiltrazioni di pioggia.

Altro nostro pensiero spregiudicato è che la C.S.A.I. dovrebbe provvedere, invece di gingillarsi su queste puerilità, ad imporsi davvero affinché finisca lo sconcio delle verifiche a lungo sviluppo. Vi possono essere talvolta dei casi speciali, e l'eccezione documentata può sempre essere ammessa, ma che per abitudine i concorrenti debbano fare i loro comodi e che dopo ben tre giorni di apertura delle verifiche i commissari debbano protrarre la loro opera, come abbiamo



Dorino Serafini ha potuto debellare la sfortuna e vincere d'autorità la « II Coppa della Toscana ».

verificato a Livorno, dall'ultimo termine delle 19 ancor sino oltre le 23,30 e che alla mattina della gara essi abbiano ancora dovuto provvedere alla verifica di altri quattro concorrenti, non deve essere assolutamente ammesso. Ne va della serietà sportiva e ne va soprattutto della organizzazione che nel momento conclusivo si vede rallentata da questi contrattempi.

Mentre esponiamo queste considerazioni i 147 concorrenti della seconda Coppa della Toscana hanno preso tutti l'avvio e già la nostra cartella si gonfia dei comunicati precisi, ricchi di dati e ricorsi storici sia sulla attività dei concorrenti sia nei rapporti con la prima edizione e ci si consenta subito qui di esprimere il nostro vivissimo plauso al Dott. Ammannati Eraldo dell'A. C. di Firenze che ha diretto questo Ufficio Stampa in modo quale di raro, anche oltre i confini, avevamo riscontrato, ed un plauso anche al suo personale diretto la cui solerzia è stata esemplare. Ottima poi l'idea di mettere a disposizione della Stampa, sulla tribuna speciale una dozzina di velocissime Olivetti Lexicon con tanto di dattilografia e personale a disposizione.

Concessa la precedenza al collega



Alle verifiche della Coppa della Toscana: da sinistra, il nostro Ing. Pasquale Borracci, il Dottor Pampaloni, Direttore dell'A. C. di Firenze ed impareggiabile Direttore di gara, il Col. Sandon, Segretario generale della C.S.A.I., il Comm. Presenti, Commissario Sportivo della C.S.A.I. ed il rappresentante della S.A.R.A.

dell'Ufficio Stampa non vogliamo però dimenticare gli artefici di questa bella gara la cui organizzazione è stata da tutti i concorrenti giudicata impeccabile sia lungo tutto il percorso, sia ai controlli, mentre all'arrivo si è avuto l'unico neo.

Si è forse ecceduto nel sottrarre le vetture ai concorrenti appena fermatisi per chiuderle nel parco. Sottrarle è effettivamente la parola esatta in quanto non appena dopo 680 chilometri di corsa il concorrente fermava la macchina alla fine del rettilineo del traguardo, ecco commissari, meccanici di servizio, carabinieri, agenti di P. S. in divisa ed in borghese, finanzieri, boy-scout, piombare addosso alla vettura, spalancare le portiere, invitare perentoriamente gli occupanti ad uscire, e prima che questi avessero potuto fiatare eccoli già a terra e la vettura spinta a braccia sparire nel parco chiuso. Una celerità davvero lodevole, ma peraltro eccessiva. E non c'era da protestare troppo e ben lo sa Mijorini che ancora in macchina a portiera chiusa replicò vivacemente allo sconosciuto che gli si era proiettato nel finestrino e ci volle poi del bello e del buono per appianare la grana...

Se tutti gli A. C. della Toscana vi hanno contribuito e meritano pubblico riconoscimento per la loro collaborazione, un cenno speciale va rivolto a due fra questi Automobile Clubs, ed alludiamo all'A.C. Firenze che la prova ha sostenuta, inquadrata, ed organizzata, ed all'A. C. Livorno che con il concorso munifico del Comitato Estate Livornese ha dato grandiosa ospitalità alla manifestazione attrezzando tutto il settore traguardo e quello delle verifiche, l'uno e l'altro parte essen-

ziale per la riuscita di una manifestazione.

Al di sopra di tutto il complesso organizzativo, ecco la simpatica, dinamica, sportivissima figura dell'On. Arrigo Paganelli nelle vesti di Commissario Sportivo Generale della II^a Coppa della Toscana, e subito dopo poniamo il tranquillo Amos Pampaloni, Direttore dell'A. C. di Firenze, nelle vesti di Direttore di Corsa, un Direttore cui non abbiamo mai visto perdere la calma nemmeno nei momenti in cui era assediato da dieci persone che gli chiedevano contemporaneamente dieci cose diverse e tutte di assoluta urgenza, sempre secondo i postulanti. A suo fianco il Segretario della manifestazione Bruno Pasquinelletti e tutto il personale interessato degli A. C. di Firenze e di Livorno.

Per la C.S.A.I. il Commissario Sportivo Delegato Comm. Bruno Presenti ed i Commissari tecnici ingg. Ricci e Fano.

L'impeccabile servizio di cronometraggio fu diretto dall'Ing. Cionini.

Ai fini statistici e storici precisiamo che gli iscritti furono 187 ed i partenti effettivi 147 di cui nella turismo 50 della 750, 21 della 1100, 15 della oltre 1100 e nella sport 22 fino a 750, 23 fino a 1100, 3 fino a 2000 e 4 oltre 2000. Alla prima edizione vi parteciparono complessivamente 75 concorrenti eppertanto quest'anno abbiamo avuto un incremento del 100% così come un incremento notevole lo si è avuto anche in tutte le medie anche se il percorso è risultato allungato di 76 chilometri inserendovi subito dopo la partenza un settore particolarmente veloce.

Ci auguriamo però che le variazioni del percorso non debbano divenire

norma costante anche di questa manifestazione che altrimenti il suo contenuto tecnico verrebbe svuotato di un qualsiasi interesse, variandosi i termini di raffronto.

La II^a Coppa della Toscana ha avuto inizio regolarmente alle ore 9 dalla bella zona traguardo allestita all'Ardenza e nelle funzioni di starter ufficiali si sono alternati i Ministri Gronchi e Gonella, il Marchese Carlo Ginori Lisci ed altre autorità politiche e sportive presenti.

Partenze tutte regolarissime ed in qualche caso anche emotive come quelle di alcuni concorrenti piombati sul traguardo proprio all'attimo della loro ora o come quella di Pulidori che disintegrava al via la frizione della sua 750 sport e passava allora a far da seconda guida sulla 1100 S di Biagiotti.

L'accavallarsi delle posizioni non ci permette di trattare in un tempo stesso tutte le classi ed allora diremo in breve della storia di ogni gruppo seguendo i primissimi ai vari controlli che erano poi i seguenti e li elenchiamo coi relativi chilometraggi dalla partenza: Massa (Km. 68), Firenze (Km. 186), Siena (Km. 257), Viterbo (Km. 403), Grosseto (Km. 546) e infine Livorno che concludeva il bel giro di 680 Km. che toccava tutte le nove province della Toscana omettendo però Arezzo per difficoltà stradali ed evadendo verso Viterbo (Lazio) per necessità di collegamento.

La 750 Turismo

Alle sempre sorprendenti Fiat 300 l'onore della precedenza nella citazione in quanto esse dalla partenza all'arrivo aprirono sempre la corsa.

Animatore di questa categoria è stato l'indiviso Alberto Filippi, Direttore dell'Automobil Club di Livorno che non è mai sceso al di sotto della seconda posizione sempre però a stretto contatto di ruote col primo e riassumendo decisamente il comando da Grosseto all'arrivo mentre i suoi più immediati avversari dovevano invece sparire dalla scena. Entusiasmane la gara dello specialista Ferraguti che in fortissimo ritardo ai primi controlli risaliva audacemente le posizioni sino a passare al comando a Viterbo ma aveva rallentata la sua bella gara da una uscita di strada, mentre non ci sono note le cause del ritiro di Castellarin che a Firenze ed a Siena contese il passo al bravo Filippi, che ha così avuta la soddisfazione di vincere in casa sua.

Notevole è la percentuale degli arrivati di questo gruppo che è di 33 su 50 con 17 ritiri con un intervallo di un'ora esatta fra il primo ed il 33^o classificato.

Dalle nostre note relative alla classe rileviamo che la coppia Koellicker-De Capitani, 20^a classificata è giunta con le ruote destre deformate per urto contro un marciapiede a seguito di sbandata nei pressi di Lucca, Matteoli-Astore abbandonavano a Torre Neri, Ferraguti tagliava il traguardo 10^o e completamente senza cofano come

Galdo-Profumo che erano partiti con 10' di ritardo e finivano ultimi. La coppia Buccalosi usciva di strada dopo Massa e riusciva a riprendere ma per fermarsi a Firenze.

La 1100 Turismo

Nella 1100 turismo dopo l'apparizione al primo posto al controllo di Massa della coppia Neri-Tinti, che dopo essere rimasti sempre in lotta finivano fuori strada a Tarquinia, era il cremonese Alquati che guidava il lotto in coppia col giovane Stanga, nome già reso noto dalla ultima Mille Miglia. Gara senza respiro davvero questa poichè i primissimi erano tutti a ridosso l'uno all'altro, e la vecchia esperienza di Alquati aveva il sopravvento e l'appassionato ed abile pilota di Cremona era ben meritevole di vincere. Su 16 partiti abbiamo 9 arrivati e 7 ritirati.

L'entusiasta ligure Tinelli compiva la gara in particolari condizioni di disagio in quanto poco dopo la partenza un concorrente nel superarlo sbandava fuori dalla massicciata e nella ripresa violenta proiettava dei sassi colpendo in pieno il parabrise del Tinelli. Fortunatamente il cristallo si polverizzava senza arrecare danni ai

piloti che proseguivano poi compiendo tutta la gara senza quella difesa e con la marcia rallentata da quella non lieve alterazione del coefficiente di penetrazione. In tali condizioni il loro 12 posto in classifica assume un particolare valore e depone soprattutto sulla passione di questo valido esponente del Gruppo Automobilistico Genovese. Boboca-Cavallo, sestis arrivati, erano invece rallentati da un guasto alla sospensione dopo Pietrasanta. Bevilacqua-Noscetti, terzi, giungevano a Livorno con evidenti segni di un violento urto contro un paracarro per sbandata a Radicofani. Il comasco Lietti, rallentato da futili incidenti, finiva quinto ma al traguardo portava quale trofeo un povero passerotto incastrato nella calandra.

Le oltre 1100 Turismo

Duello al sole davvero tra la grossa Alfa Romeo di Moroni-Carta e l'Aprilia del calmissimo Ippocampo, che si alternarono al comando sino a Siena dopo di che Ippocampo prese gradatamente avvantaggiarsi mentre Moroni-Carta, rallentati da noie al cambio dovevano difendersi per la seconda posizione dagli attacchi di Vinattieri-Chiavacci che riuscivano pe-

rò a precedere ancora sulla linea del traguardo. Anche qui su 16 partiti 9 arrivati e 7 ritirati. Lombardi-Carini portavano a Livorno la loro Aprilia completamente appiattita sulla fiancata destra con i segni anche di una lunga strisciata sull'asfalto in quella strana posizione, ma tutto finì bene.

Mijorini fu spettacoloso. A causa di un corto circuito verificatosi poco dopo il via ebbe un principio d'incendio ma riusciva a domare le fiamme, riparare e ripartire e finire 4° ed all'arrivo ricevette le congratulazioni in un modo un po' fuori del comune...

La Gran Turismo Internazionale

Completiamo la rassegna delle vetture da turismo con l'analisi della gara della Gran Turismo internazionale che ancora una volta ha denunciata una fortissima percentuale di arrivi: otto su 10 partiti.

Se anche qui ha vinto ancora una volta Schwelem, non si è trattato certamente di una vittoria molto facile. Sulle prime infatti il rubicondo ed allegro Piotti, il vincitore della Inter-Europa, gli contrastò il passo ed infatti lo vediamo primo anche a Firenze per poi però sparire dalla gara



Il ben noto Sergio Banti si accompagna a Coletti e Serena vincitori con la Maserati della classe 2000. A destra in alto Franco Cornacchia secondo assoluto con la Ferrari è accolto all'arrivo da Serafini e dal figliolo. - Sotto festeggiati i vincitori della 750 Sport: da sinistra dopo i primi due, Taraschi e Giannini costruttori della vittoriosa Giaur, il primo pilota Boldrini, il secondo pilota collega Luciano Palomba e il Commissario tecnico Ing. Ricci.





Figure di sfortunati: da sinistra i coniugi Vasaturo che hanno bene gareggiato con la Alfa Romeo — Al centro dei tre il giovane Crepaldi assai provato mentre a sinistra, visibilmente soddisfatto, il Comm. Bertossi che ha portato a termine la gara con la Fiat 750-Zagato — Un'altra rappresentante del gentil sesso con la Fiat 500: la signora Pittoni col marito.

mentre Schwelem andava in testa e vi restava sino a Livorno ove però giungeva in condizioni fisiche e meccaniche assai menomate. Era successo che a Radicofani un bel momento si trovò totalmente senza freni e potete pur immaginare la carambola che il forte e sicuro pilota dovette effettuare per scalare di velocità prima di decidersi a fermarsi di coda contro un murello. La coda della sua bella Touring ne uscì assai malconca ma il guaio fu che, rimaste efficienti le parti meccaniche vitali, l'argentino riprese la gara sia pure guardingo per via dei freni mancanti ma piano piano si verificò un processo di asfissia in quanto nell'urto si era rotto il tubo di scarico sì che i gas entravano bellamente in vettura. Ci volle una gran forza di volontà, ve lo assicuriamo, per resistere alla guida in quelle condizioni fino al traguardo e quando fermata la macchina il pilota poté scendere da quella «camera a gas» era davvero ridotto uno straccio mentre il meccanico che di tanto in tanto si disintossicava aspirando aria all'esterno si dava daffare per trovare una sedia e qualche soccorso e solo quando Schwelem si vide di fianco una barella pronta ad accoglierlo cominciò a riprendersi ed a concederci il permesso di fotografarlo.

Dietro di lui i Vasaturo, marito e moglie, validi rappresentanti della Scuderia Japiga di Bari mentre tra le vetture di 1100 la meglio toccò ad Ostani-Rugolo con la *Cisitalia* davanti al bravissimo e giovane Crepaldi che fu assai attardato a Viterbo da una uscita di strada per evitare un ciclista. Nell'urto si manifestarono anche delle anomalie nello sterzo e si dovette proseguire ad andatura ridotta restando per di più senza benzina presso Grosseto. Anche Maderna ebbe rallentata la marcia dalla perdita di una vite del carburatore e conseguente carburazione irregolare. Manzini-Castagnoli invece rimasero anch'essi a secco di benzina per la perdita del tappo ed un bel momento dovettero spingersi la vettura per cin-

que chilometri reclutando una turba di ragazzini che si prodigarono in loro aiuto con grande fervore e schiamazzo, ma intanto i minuti se ne andavano e con essi le posizioni migliori.

La 750 Sport

Esaurita la rassegna della Turismo eccoci alla Sport ove il consuntivo è davvero disastroso specie per quanto riguarda la classe 750: su 24 partiti abbiamo ben 16 ritirati su soli 8 classificati, effetto questo molto probabilmente del ritmo di corsa forsennato tenuto sin dall'inizio. Fino a Firenze infatti la media di oltre 117 orari ed è sempre Leonardì che guida seguito



Finalmente il forte Schwelem va riprendendosi dall'intossicazione di gas di scarico e lo possiamo presentare ai lettori coi lineamenti quasi regolari.

da Bordoni e da Boldrini che si alternano sulle sue ruote. A Siena però è primo Boldrini, che ha come compagno il collega Luciano Palomba, con Leonardì a ridosso. Guidano così il gruppo due berlinette ma dopo poco Leonardì in un superamento è costretto ad allargare e va di striscio contro un muro ove finisce purtroppo la sua bella rincorsa e riporta delle contusioni ad un braccio. Boldrini-Palomba hanno così via libera e concluderanno la loro gara giungendo a Livorno festosamente accolti dagli amici romani, dal costruttore Giannini e Taraschi. La loro macchina è una *Fiat-Giannini* con una carrozzeria chiusa ispirantesi alle linee della berlinetta sperimentale dell'*Alfa Romeo*. Completa il successo di Giannini il secondo di Musso-Bruni ed il quarto di Arlini-Pigliacelli con la *Giaur* di Taraschi.

Dalle nostre note ricostruiamo qualche elemento di questa gara. Zanini-Zanini della Patavium avariavano il comando della pompa dell'acqua a 100 Km. dalla partenza, ne meno fortunati erano i compagni di squadra Pasqualini-Nicolosi che restavano a secco di benzina a 14 Km. da Grosseto e perdevano qualche cosa come 40 minuti, largamente battuti in ciò da Franco Bordoni che mentre era in terza posizione a Firenze era costretto a raggiungere il centro della città per riparare i freni andati a zero, operazione che doveva ripetere presso Acquapendente e più avanti ancora perdendo nel complesso oltre un'ora di tempo, e compromettendo così una gara che forse sul finale gli avrebbe anche permesso di giocare qualche buona carta. Anche Musso-Bartolini erano rallentati da una ostruzione alla tubazione del carburante tra Siena e Radicofani. Andreini-Del Moro avariavano il treno anteriore per urto; ed il conte Hercolani che era in ottima posizione con la *Giaur* doveva fermarsi a S. Quirico d'Orcia per guasto alla frizione. Marazzi-Pelletti non andavano oltre Tombolo a causa della rottura di una tubazione dell'olio, ed a conclusione di queste note sulla

750 sport dedichiamo un cenno alla bella prova fornita dal milanese Bertossi che portava al 5° posto la sua berlinetta panoramica Zagato che però disponeva di un motore di serie.

La 1100 Sport

La prova delle 1100 Sport era indubbiamente la più attesa. Dopo il successo dello scorso anno, in cui proprio da questa classe uscì il primo assoluto, un vero primo assoluto poiché conquistato con una macchina non della massima cilindrata, si era curiosi di vedere se alle volte il percorso della « Toscana » era proprio favorevole a queste vetturine o se si era trattato, nel caso della prima edizione, di una combinazione. E naturalmente con pari curiosità era seguita anche la gara di Ugo Bormioli che con la 1100 Ermini aveva compiuta la bella prodezza lo scorso anno.

A parte questo, la 1100 era forse la classe che adunava i maggiori motivi di interesse tecnico per la presenza in campo di vetture di varia costruzione e particolarmente preparate ed affidate ad equipaggi di tutta fiducia. Per dovere d'ospitalità citeremo subito lo schieramento delle Fiat-Ermini con piloti della forza di Bormioli e di Scotti, della Fiat-Stanguellini che tra gli altri poteva fare affidamento su Terigi e la Abarth presente con una sola berlinetta ma alla guida di Franco Cortese che sulle strade della Toscana ha compiuti i suoi primi, grandi passi.

Subito al via però Scotti s'involava e dominava la classe per tutti i 680 Km. della rincorsa aumentando sempre più e con graduale regolarità il suo vantaggio sull'immediato inseguitore che alle volte era Terigi, altre Bormioli (partito con una grossa fo-



Attraverso un breve spiraglio abbiamo potuto tuffare il nostro obiettivo e ritrarre il bravo Scotti che ha portato alla vittoria fra le 1100 sport la Fiat-Ermini.

glia di cavolo inserita sotto il caschetto a difendergli la nuca) e che mentre sul finale giocava il tutto per il tutto per recuperare sortiva miracolosamente illeso dalla brutta avventura della perdita della ruota destra anteriore a circa 30 Km. dall'arrivo. Anche l'altro avversario iniziale di Scotti non ebbe fortuna che un guasto al cambio dopo il primo terzo della corsa lo costrinse a superare tutti i tratti di misto avvalendosi della prima e

della terza, con quale nocumento è facile immaginare. Concludendo la bellissima vittoria di Scotti con quel cesello di vettura che è la Ermini doppio albero conferma pienamente la miracolosa prova dello scorso anno anche se ora nella classifica assoluta la piccola 1100 figura al terzo posto, preceduta da due vetture di cilindrata addirittura doppia. Bellissima pure la prova dei Montanari con la Fiat 1100 che hanno preceduto l'handicappato Terigi e quella di Puma che ha preceduto Cortese in giornata nera.

Buona pure la prestazione di Diego Capelli con la sua sfruttatissima berlinetta Fiat 1100 che per ben sei volte l'ha passata brutta in quanto in piena velocità gli si apriva all'improvviso il cofano sbattendogli contro il parabrezza impedendogli così di colpo la visibilità.

Anche Graziani-Trassinelli avevano la loro disavventura nei pressi di Viterbo ove sbandando andavano ad urtare contro una vettura ferma e comprimevano la coda. Sulla vettura di questi, una berlinetta Fiat 1100 S, abbiamo rilevato come il problema della aereazione interna sia stato risolto montando al centro del cristallo della lunetta posteriore una piccola ventola agirandola.

Un'altra berlinetta giunta deformata al traguardo è quella di Cecchini-Pagliai che avevano una bella schiacciatura sul muso, opera di due bei cani lupo presi in pieno e fortunatamente senza altra conseguenza se non la incontrollata fine delle due bestie.

La 2000 Sport

Per la fino a 2000 il pronostico era favorevole al Dr. Nuccio Bertone che pilotava una barchetta Ferrari-Touring ed infatti l'ottimo pilota torinese, che



Protagonisti della gara della categoria turismo: da sinistra, il Dr. Filippi, Direttore dell'A. C. Livorno e vincitore tra le 750; il piemontese Alquati vincitore delle 1100 e l'ing. Castiglioni vincitore tra le oltre 1100 turismo con la Aprilia, con la sua gentile Signora ed il meccanico.

doveva lamentare solo una lunga sosta ad un passaggio a livello, teneva il comando per più di metà corsa ma privo di adatte segnalazioni nell'ultima parte si faceva mangiare il vantaggio da Coletti-Serena su Maserati che lo precedevano all'arrivo di circa 4 minuti. Una bella vittoria tattica la loro, ma d'altra parte una sicura occasione di vincere sfuggita tranquillamente di mano all'ottimo carrozziere torinese. E per completare il terzetto degli arrivati, che sono poi tutti i partiti, una lode pura all'ottimo Checacci che non ha perso tempo e che ha portato in corsa la sua Ferrari nella edizione Barchetta della Touring, ma con finiture di super eleganza.

La oltre 2000 Sport

Nella maggiore ed ultima classe il cui comportamento qui esamineremo, si poteva avere un bell'incontro, ma invece la lotta venne a mancare del tutto. Il grande favorito, non fosse altro che per spirito di campanile, era Clemente Biondetti, in gara con la Jaguar presentata alleggerita di circa un 200 Kg. ed abbassata. Ma la gara di Biondetti non andò oltre Montecatini ove dovette fermarsi per rottura della coppa dell'olio ma già Serafini lo aveva distanziato e con la stessa Ferrari 2340 che aveva impiegato nella 1000 Miglia se ne filava verso la sua terza vittoria automobilistica che conquistava come si suol dire a mani basse con forte vantaggio sul secondo, l'entusiasta Cornacchia che pilotava la berlinetta azzurra di Giannino Marzotto.

Anche la gara di Serafini aveva i suoi piccoli rallentamenti di cui due causati da superamenti ed incroci con grossi autocarri ed un terzo per un rifornimento con carburante portato a bordo di scorta.

Siamo lietissimi di questa bella vittoria di Dorino Serafini che ha permesso al forte pilota pesarese di dimostrare la sua classe invero notevole.

Dopo una buona gara finivano invece fuori strada presso Grosseto i fratelli Alesi che disponevano della Alfa Romeo sperimentale, la stessa vettura che la Casa milanese diede a Fangio per la Mille Miglia. Ma come abbiamo detto dopo essersi tenuti abbastanza a contatto di Serafini e di Cornacchia, un incidente di strada li toglieva di corsa quasi al finale.

A questo punto crediamo proprio di dover interrompere la nostra cronaca della 2ª Coppa della Toscana che ha meritatamente conquistato con la splendida seconda edizione il suo diritto di entrare fra le classiche del «gran fondo» italiane, e di passare alle classifiche che di ogni gara costituiscono l'elemento base, sempreché non vi siano le solite squalifiche da parte della C.S.A.I. in sede di omologazione.

Testo e foto di

FRANCO DEGLI UBERTI

CLASSIFICHE UFFICIALI II COPPA DELLA TOSCANA.

Classe 750 Turismo (tutti su Fiat 500): 1. Filippi-Morini in ore 7.41'22" alla media di Km. 88.432; 2. Castelli-Cetti 7.44'40"; 3. Mancini-Magnozzi 7.45'34"; 4. Simonini-Ruggero 7.46'10"; 5. De Santis-Puccini 7.46'32"; 6. Forini-Santavelli 7.46'32"; 7. Sbordone-Camporini 7.49'49"; 8. Berlucchi-Ghidetti 7.53'41"; 9. Lippi-Albertoni 7.53'54"; 10. Ferraguti-Mandini 7.55'01"; 11. Stopponi-Tommasi 7.55'23"; 12. Basagni-Mazzegoli 7.55'32"; 13. Puggelli-Pini 7.55'48"; 14. Ceccacci-Vinatieri 7.55'50"; 15. Valapetri-Pacetti 7.56'12"; 16. Morettini-Tinazzo 8.02'56"; 17. Risaliti-Pescini 8.07'11"; 18. Sampaoli-Sampaoli 8.10'46"; 19. Giuliani-Spizzina 8.11'16"; 20. Koelliker-De Capitani 8.14'49"; 21. Moradei-Creco 8.15'53"; 22. Pittoni-Pittoni 8.17'21"; 23. Lastraioli-Galardi 8.19'06"; 24. Rosati-Evangelisti 8.27'16"; 25. Tonelli-Cresci 8.31'25"; 26. Bracci-Felicioli 8.34'37"; 27. Mazzoni-Fava 8.36'33"; 28. Dazzi-Falco 8.38'43"; 29. Do'fi-Niccheri 8.38'50"; 30. Tretti-Tretti 8.40'23"; 31. Balzarini-Vaselli 8.40'46"; 32. Andreani-Bocci 8.41'33"; 33. Galbo-Proflimo 8.51'41".

Ritirati: Manzoni-Sanfelice; Castellani-Cappaccioli; Matteoli-Astore; Guarducci-Cecchi; Giodani-Perrone; Bocciosi-Giorgi; Griffoni-Grifoni; Zunica-Suppi; Moscuccia-Golini; Porrino-Pancipolli; Mancini-Rocchi; Falorni-Morri; Menicagli-Morini; Bucalossi-Bucalossi; Zafferni-Crivelli; Scaletta-Mariani; Sorlini-Faroni.

Partiti n. 50 - arrivati n. 33 - ritirati n. 17.

Classe 1100 Turismo (tutti su Fiat 1100): 1. Alquati-Stanga 7.02'21" alla media di Km. 96.602; 2. Sartini-Nicolich 7.04'59"; 3. Bevilacqua-Noschetti 7.09'27"; 4. Cetera-ngravallo 7.09'28"; 5. Liotti-Castelli 7.14'40"; 6. Bobocca-Cavallo 7.21'14"; 7. Lisi-Carta 7.23'19"; 8. Gennari-Billeri 7.30'58"; 9. Zampedelli-Bianchi 7.32'08"; 10. Monaco-Gatteschi 7.32'15"; 11. Toselli-Bione 7.35'05"; 12. Tinelli-Romei 7.40'14"; 13. Bargagna-Bracciotti 7.44'55"; 14. Bertolucci-Lazzerini 7.48'57".

Ritirati: Meliani-Carpena; Andreini-Quericioli; Mancini-Natale; Sani-Bocchi; Neri-Tinti; Procaccia-Tedesco; Lunghi-Petreni.

Partiti n. 21 - arrivati n. 14 - ritirati n. 7.

Classe oltre 1100 Turismo: 1. Ippocampo-Mori su Aprilia in 6.27'51 alla media di Km. 105.195; 2. Moroni-Carta su Alfa Romeo in 6.46'05"; 3. Vinattieri-Chiavacci su Aprilia in 6.46'47"; 4. Mijorini-Migliorani su Aprilia in 6.51'28"; 5. Croce-Croce su Aprilia in 6.53'31"; 6. Pagani-Vincenzi su Aprilia in 7.01'45"; 7. Petracchi-Trabucco su Aprilia in 7.12'50"; 8. Lombardi-Carini su Aprilia

in 7.19'55"; 9. Mirko-Bolto su Aprilia in ore 7.50'16".

Ritirati: Benzi-Biachi su Aprilia; Sgorbini-Sgorbini su Aprilia; Frat-Princi su Aprilia; Zuffi-Billi su Aprilia; Lombardi-Nesi su Aprilia; Gollini-Vassura su Aprilia; Pinzero-Pinzero su Aprilia.

Partiti n. 16 - arrivati n. 9 - ritirati n. 7.

CLASSE GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

1. Schwelm-Datisi su Alfa Romeo 2500 in 6.13'40" alla media di Km. 109.188; 2. Vasaturo-Vasaturo su Alfa Romeo in 6.19'06"; 3. Ammendola-Pisani su Alfa Romeo 2500 in 6.21'28"; 4. Ostani-Rugolo su Cisititalia 1100 in 6.47'23"; 5. Crepaldi-Menegazzi su Cisititalia 1100 in 6.51'19"; 6. Maderna-Grassi su Fiat 1100 in 7.05'55"; 7. Manzoni-Castagnoli su Fiat 1100 in 7.28'24"; 8. Biondo-Vanelti su Aprilia 1600 in 7.55'15".

Ritirati: Piotti-Piotti su Alfa Romeo 2500 - Presciutti-Scarlatti su Cisititalia.

Parti n. 10 - arrivati n. 8 - ritirati n. 2.

Classe 750 Sport: 1. Boldrini-Palomba su Fiat 750 in 6.25'54" alla media di Km. 105 e 726 m.; 2. Musso-Bruni su Giannini 750 in 6.48'16"; 3. Pasqualini-Nicolosi su Fiat 750 in 7.03'09"; 4. Anini-Pigliacelli su Gaur 750 in 7.05'3"; 5. Bertossi-Rossi su Fiat-Zagato 750 in 7.27'04"; 6. Maggiorelli-Tascini su Giannini 750 in 7.32'42"; 7. Paesetti-Iana su Siata 750 in 7.30'12"; 8. Bordoni-Cremoli su Degrada 750 in 7.32'42".

Ritirati: Pardini-Marchionneschi su Bagnoli 750; Chiti-Luchini su Giannini 750; Fantasio-Cagnana su Fiat 750; Zordan-Zordan su Fiat 500; Zannini-Zannini su Fiat 750; Pulidori-Cioni su Giannini 750; Francesconi-Chinellato su O.F.M. 750; Francois-Castelli su Fiat 750; Musso-Bartolini su Fiat 750; Andreini-Del Moro su Biasci 750; Ercolani-Gallo su Gaur 750; Marazzi-Pelletti su Siata 750; Leonardi-Rosati su Patriarca 750; Chelini-Pasquinelli su Giannini 750; Bardazzi-Gambelli su Rondine 750; Gricolo-Buratti su Fiat 500.

Partiti 24 - arrivati 8 - ritirati 16.

Classe 1100 Sport: 1. Scotti-Cantini su Ermini 1100 in 5.47'22" alla media di Km. 117 e 510 m.; 2. Montanari-Montanari su Fiat 1100 in 5.59'32"; 3. Terigi-Petrucci su Stanguellini 1100 Sport in 6.06'03"; 4. Puma-Pugi su Abbarth 1100 in 6.13'36"; 5. Prandi-Taddei su Stanguellini 1100 in 6.19'38"; 6. Capelli-Veronelli su Fiat 1100 in 6.24'45"; 3. Benedetti-Buttice su Ermini 1100 in 6.38'32"; 9. Cecchini-Pagliai su Fiat 1100 in 6.40'18"; 10. Graziani-Frassinelli su Fiat 1100 S. in 6.45'45"; 11. Carotti-Ercolani su Fiat 1100 in 6.56'03"; 12. Biagiotti-Pulidori su Fiat 1100 in 7.27'34".

Ritirati: Bormioli-Caffini su Ermini 1100; Simontacchi-Crespi su Stanguellini 1100; Scotti-Cambini su Fiat 1100 S.; Cabianca-Nicoletti su Fiat 1100 Sport; Boncristiani-Manzoni su Ermini 1100; Orsini-Bettini su Fiat 1100; Pareschi-Bartolini su Fiat S.M. 1100; Rossi-Pierattelli su Fiat 1100; Peruzzi-Fraccassi su Stanguellini 1100; Piseli-Ambrogi su Fiat 1100.

Partiti 22 - arrivati 12 - ritirati 10.

Classe 2000 Sport: 1. Coletti-Serena su Maserati in 5.54'46" alla media di Km. 115.005; 2. Bertone-Casalengo su Ferrari in 5.58'02"; 3. Ceccacci-Del Preda su Ferrari in 6.05'36". Partiti 3 - arrivati 3.

Classe oltre 2000 Sport: 1. Serafini-Salani su Ferrari 2000 alla media di Km. 127.739; 2. Cornacchia-Del Carlo su Ferrari 2000 in 5.47'19".

Ritirati: Alesi-Alesi su Alfa Romeo; Biondetti-Bronzoni su Jaguar.

Partiti 4 - arrivati 2 - ritirati 2.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Serafini-Salani su Ferrari 2340 in 5.19'24" alla media di Km. 127.739; 2. Cornacchia-Del Carlo su Ferrari 2340; 3. Scotti-Cantini su Fiat Ermini 1100 in 5.47'22"; 4. Coletti-Serena su Maserati in 5.54'46"; 5. Bertone-Casalengo su Ferrari in 5.58'02"; 6. Montanari-Montanari su Fiat 1100 in 5.59'32"; 7. Ceccacci-Del Preda su Ferrari in 6.05'36"; 8. Terigi-Petrucci su Fiat Stanguellini 1100 in 6.06'03"; 9. Puma-Pugi su Fiat 1100 Sport Ermini in 6.09'43"; 10. Cortese-Maggio su Abbarth 1100 in 6.13'36"; 11. Brandi-Taddei su Fiat Stanguellini in 6.19'38".

LLOYD ITALICO & L'ANCORA

COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI

Sede in GENOVA - Via Roma, 9

Assicurazioni contro tutti i rischi dell'Automobile

Polizze di garanzia per il rilascio di Tritici e Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.

AGENZIA PER LA LOMBARDIA: Via Dante, 9 - MILANO - Telefono 82-795

