

Mediante questa apposita chiave con minima fatica viene allentato il dispositivo che blocca nella sua sede l'assale posteriore completo del « Girino » che, liberato dal peso del rimorchio sostenuto temporaneamente da appositi martinetti idraulici, viene poi sfilato. L'operazione è agevolata dalla presenza di appositi attacchi rapidi per la canalizzazione dell'aria e per il cavo luce.

to che viene a proporre di volta in volta problemi nuovi che da assurdi a prima vista trovano poi la loro soluzione mercé la attività appassionata di una azienda torinese che nella bisogna si è specializzata.

Oramai non ci stupiamo più vedendo passare per le affollate vie del centro di una città un vagone ferroviario carellato su ruote gommate e trainato da un grosso trattore, ma questo non vuol dire che tutti i trasporti eccezionali abbiano cessato di esistere.

Nel giugno scorso, a Como, abbiamo assistito al varo di un battello per servizio pubblico di notevole tonnellaggio. Ebbene quel battello era stato costruito a Genova presso uno di quei Cantieri e poi trasportato via terra a Como. Non fu possibile il transito per la camionale per via delle gallerie ed il convoglio valicò invece felicemente i Giovi. Solo la documentazione fotografica ci ha convinti, tanto questo trasporto aveva dell'incredibile, mentre per gli esecutori sembrava oramai una cosa normale tanto è stata spinta la specializzazione in materia.

Si può dire che anche questo settore dell'automobilismo si sia sviluppato in pieno in questo dopoguerra a causa delle esigenze dell'ora.

Quando si è cominciato a ricostruire ciò che la guerra aveva distrutto si dovette infatti risolvere anche il problema del trasporto di grandi macchine praticamente indivisibili che arrivavano nei nostri porti e dovevano essere collocate negli stabilimenti dell'entroterra.

Ebbene, a risolvere questi problemi sono state le Officine Metallurgiche Colombo di Torino che hanno fornito gli eccezionali carrelli adatti al trasporto di carichi che hanno raggiunto persino le 150 tonnellate.

Questa giovane industria torinese non si è limitata ai mastodontici carrelli di massima portata ma ha rivolto la sua attenzione anche al trasporto delle macchine da cantiere e per la agricoltura. Quelle meravigliose scavatrici nazionali ed estere che hanno col loro lavoro accelerata la ricostruzione edilizia nel nostro Paese possono essere trasportate da un luogo all'altro in

virtù di carrelli specialmente attrezzati dalla Colombo che ne ha allestita una serie dalle 20 alle 60 tonnellate e che possono essere trainati da un qualsiasi autocarro di grande portata.

Notevoli anche le trasformazioni attuate sui vecchi rimorchi alleati attrezzati per il trasporto dei carri armati fino a 50 tonn. ed oggi impiegati con piena soddisfazione per numerosi servizi che vengono considerati eccezionali solo in rapporto alle vigenti leggi sui trasporti stradali mentre dal punto di vista tecnico possono essere considerati normalissimi.

Le caratteristiche che distinguono i rimorchi della Metallurgica Colombo sono: rusticità non disgiunta da una certa sobria eleganza; piano di carico a pochi decimetri da terra; gruppo sospensioni e ruote posteriori celermente asportabili; estrema semplicità di costruzione il che si riflette sulla robustezza e sulla minima manutenzione; possibilità di applicare o togliere con la massima rapidità delle mensole laterali asportabili che consentono di allungare il piano di carico da m. 2 a metri 2,90.

Della serie, la più recente è quella battezzata « Girino » appunto perchè, come il girino hanno la « coda » che si stacca. Infatti per facilitare il carico e lo scarico di macchinari o complessi meccanici senza dover ricorrere a gru o paranchi si è trovato il modo di staccare il treno posteriore in modo da far poggiare direttamente sul terreno il telaio verso la coda sicchè il carico può esser fatto lizzare verso terra o verso il piano di carico con rulli o sbarre.

Per ottenere questo si ricorre all'impiego di due martinetti idraulici che vengono applicati a speciali sedi ricavate nelle mensole del pianale, vicino al treno posteriore. Messa in azione i martinetti tutto il treno posteriore viene scaricato di ogni peso e mediante lo svitamento di due dadi esso viene staccato dal telaio mentre contemporaneamente la condotta per l'aria compressa dei freni e il cavo per le luci targa e posizione, vengono sganciati data la presenza di speciali attacchi rapidi.

Riportati a zero i martinetti tutto

il piano di scarico viene posteriormente a trovarsi a minima altezza da terra e lo scalino viene livellato con appositi prolungamenti.

Effettuato il carico, l'operazione viene ripetuta ed il treno di ruote rimesso in atto.

Intuitivo è il vantaggio che deriva da un simile ritrovato nè va dimenticato che nel caso del trasporto degli escavatori mentre prima questi salivano coi loro mezzi sul rimorchio ma dovevano essere trasportati caricati in posizione trasversale, e quindi sporgenti oltre sagoma con tutti gli inconvenienti derivanti da questo notevole ingombro, ora con l'asportazione del treno posteriore essi salgono assai più facilmente sul rimorchio ed inoltre venendo a trovarsi carichi longitudinalmente facilitano assai la circolazione del carrello. Lo stesso dicasi per il trasporto di grossi trattori agricoli.

La gamma delle portate del « Girino » comprende tipi da 10, 15, 20, 30, 40, 50 e 60 tonnellate ed è quindi sufficiente per ogni necessità normale.

I rimorchi della Metallurgica Colombo hanno riscosso viva ammirazione da parte degli interessati e dei competenti che li hanno potuti ammirare alla Fiera di Milano ove ne è stato presentato uno del tipo di 60 tonn. gravato di un escavatore Fiorentini B. 120 mentre presso lo stand Farina ne era visibile uno da 20 tonn. esposto pure al Salone dell'Automobile di Torino.

Veicoli di tal genere non pullulano certo sulle nostre strade come i moto scooter e nel raro caso di imbattersi in uno di essi invitiamo i nostri amici automobilisti a non spazientirsi ma a riflettere su quanto noi abbiamo dianzi detto e si convinceranno che la sporadica circolazione di questi eccezionali veicoli è forse assai più utile al Paese che non quella di tanti altri veicoli.

« ICCHESI »

Vendita Carburatori e Ricambi

Stazione di Servizio e Officina per

APPLICAZIONE
RIPARAZIONE
REGISTRAZIONE

SOLEX

Via Boscovich, 57 - Milano - Telef. 278-832

ZENITH & SOLEX

Via Arona, 14 - Milano - Telefono 92-348



Lungo i difficili tornanti di Radicofani Piero Scotti pilota la sua grossa Ferrari 4.500 che porterà alla smagliante vittoria assoluta e di classe nella sua Firenze.

La VI COPPA DELLA TOSCANA si chiama: Piero Scotti - Ferrari

Pochi organizzatori, pensiamo, hanno ricavato dalle loro manifestazioni tante soddisfazioni come gli amici toscani, e ciò per lo meno per quanto riguarda la Coppa della Toscana, prova questa che chiama a raccolta le forze di tutto l'automobilismo sportivo di quella bella e gentile regione in quanto, se la organizzazione vera e propria fa capo alternativamente agli Automobil Club di Firenze e di Livorno, essa si avvale notevolmente della fattiva collaborazione degli altri A.C. provinciali della Regione e precisamente quelli di Arezzo, Grosseto, Lucca, Massa, Pisa, Pistoia, Siena e Viterbo.

Di molte soddisfazioni infatti si può parlare quando vediamo che subito alla prima edizione la vettura che ha colto la vittoria era quella sapientemente manipolata da uno dei più esperti preparatori italiani, il toscannissimo Pasquino Ermini di Firenze. Nè dalla rosa dei vincitori sono mancati motivi di massima soddisfazione anche se questi si sono fatti attendere sino alle due ultime edizioni. Lo scorso anno avemmo infatti la vittoria assoluta di Clemente Biondetti, il vecchio lupo del Mugello che, sulle strade rese viscide dalla piovosa giornata, fece vedere i sorci verdi a tutti e portò la Lancia G.T. 2500 ad una splendida affermazione. Con Biondetti e-

ra la vittoria della vecchia scuola toscana, di quella scuola che ebbe tra i suoi più significativi maestri Giulio Masetti e Gastone Brilli Peri. Una vittoria della vecchia guardia dunque nel 1953 ed ora una ancor più smagliante vittoria della nuova scuola di questo dopoguerra, Piero Scotti infatti ha firmato quest'anno il libro d'Oro della Coppa della Toscana, e Piero Scotti, se pur non è un giovanissimo, può ben essere considerato un pilota di questo dopoguerra titolato tra l'altro dello scudetto di Campione d'Italia della 1100 Sport nel 1951.

Soddisfazioni ancora, anche se non campanilistiche, offerte da questa grande e bella gara sono anche da considerare i nomi che via via si sono contesi la massima vittoria sulle strade di Toscana e tra questi Dorino Serafini, Giannino Marzotto e Bruno Sterzi che la loro firma hanno apposto sul libro d'Oro tra quella di Ugo Bormioli (1949) e quelle di Clemente Biondetti (1953) e Piero Scotti (1954).

Un ciclo dunque veramente glorioso, un ciclo che rimarrà iscritto indelebilmente nella storia dell'automobilismo sportivo italiano anche se dovesse rimanere ristretto alle sole attuali sei edizioni.

Oggi è forse prematuro parlare di chiusura di questo ciclo fortunato, chè con

tutta probabilità potremo vivere ancora una edizione od anche due, ma da non pochi sintomi ci sentiamo autorizzati a parlare di conclusione del ciclo.

Stando a voci, abbastanza ufficiali raccolte in luogo, fra non molto Firenze avrà un suo autodromo! Ecco sparato il colpo. E logica conseguenza sarebbe allora che su questo autodromo verranno fatte correre le automobili, sottraendole alle pubbliche strade.

Naturalmente su questo autodromo non potranno corrervi — almeno lo speriamo — le Belvedere, come abbiamo visto in questa Coppa della Toscana, ma non crediamo ciò sia un gran male. Le Belvedere con un numero dipinto sulla fiancata stanno veramente male, ci si creda. La loro funzione è quella di collaborare sul lavoro e di portare in gita sui bei colli toscani o lombardi o siciliani le famiglie, e non certo quella corsaiole.

Il progetto fiorentino prevede un autodromo di un certo sviluppo chilometrico, con piste variabili a seconda delle esigenze e fors'anche un rettilineo a doppia carreggiata della lunghezza di oltre tre chilometri ottimo anche per tentativi di records. Il tutto nella zona del campo d'aviazione attuale, tra la via pistoiese e l'Autostrada Firenze-Mare.

Salutiamo con esultanza questa splendida iniziativa e formuliamo vivissimi



Piero Scotti appena tagliato il traguardo è stato oggetto dei più entusiastici sentimenti dei suoi concittadini e soprattutto del suo rampollo.

voti per la sua più rapida realizzazione e non sottaciamo neppure il fatto che il nostro informatore, un accanito sostenitore delle prove su strada, non ci ha nascosto che questo progetto è andato prendendo forma dinanzi ai sempre maggiori ostacoli che si incontrano per ottenere la chiusura delle strade su cui deve passare la Coppa della Toscana, il cui percorso viene a bloccare praticamente la maggior parte delle strade di collegamento tra il Nord ed il Sud.

Nel caso specifico poi della manifestazione odierna si ponga mente al fatto che chi per avventura in quella stessa domenica, 11 aprile, dal Lazio o dall'Umbria avesse voluto portarsi verso il nord Italia, ed eravamo alla apertura della Fiera di Milano, dopo essersi liberato dai blocchi stradali della Coppa della Toscana veniva a trovarsi intrappolato a Bologna dalla chiusura della Via Emilia da Bologna a Piacenza per la tappa conclusiva del Giro d'Italia motociclistico!

Detto questo crediamo sia detto tutto e ben comprensibili appaiono allora le difficoltà incontrate dagli organizzatori toscani per ottenere la chiusura del percorso ed il giusto e conseguente progetto di autodromo onde poter dar vita a forse più interessanti competizioni automobilistiche in una sede indipendente e più adatta.

Forse prematura questa nostra notizia ma sintomatica espressione di una nuova e più sana mentalità organizzativa che ci auguriamo faccia scuola.

Nè, tutto sommato, bisogna tralasciare di osservare la notevole flessione nel numero dei partenti di questa VI Coppa della Toscana in rapporto con le precedenti edizioni.

Istruttiva in proposito è la tabella che in queste pagine riportiamo ed ove il lettore potrà vedere che questa cifra è scesa di ben 57 unità rispetto allo scorso anno e la flessione è ancor maggiore se rapportata al dato record del 1952.

Noi per questo genere di manifestazioni ci siamo sempre dichiarati contrari alla quantità ed è logico quindi che commenteremo più che favorevolmente que-

sta flessione comportandoci così in modo ben diverso da quei colleghi o da quegli appassionati che, in questa flessione, hanno voluto ritrovare una delle tante colpe della «nuova CSAI» che oramai par divenuto necessario denigrare ad ogni costo. Le colpe della CSAI in merito sarebbero quelle di aver tardato ad emanare i nuovi regolamenti e quindi a creare una certa incertezza nei piloti.

Potrà essere ma è anche vero il fatto che a tutte queste gare partecipano un nucleo di abitué quali i piloti professionisti più o meno qualificati, i tifosissimi

dell'automobile, ossia coloro che concepiscono l'automobile solo secondo questa definizione «veicolo che dispone di quattro ruote perchè almeno una tenga quasi costantemente il contatto con la strada» ed infine una fortissima aliquota di piloti indigeni, di quei piloti che per trecentosessantaquattro giorni dell'anno si vantano al caffè preferito di essere in grado di dar la birra a tutti gli assi e al trecentosessantacinquesimo eccoli col loro bel numero sulla carrozzeria, che fa molto corridore, a prender la birra regolarmente da tutti gli avversari generalmente più esperti e provveduti di loro.

A parer nostro è proprio questa aliquota quella in maggior difetto ed è la graduale e benefica scomparsa di questi inutili anonimi che provoca questa diminuzione dei concorrenti a gare di questo genere.

Se proprio però volessimo ritrovare nelle attuali regolamentazioni sportive una causa di questa flessione è possibilissimo anche questo.

Nella categoria «Vetture da Turismo Normale» sono state omologate le Fiat 1100/103 T.V. e la Alfa Romeo 1900 T.I. Ebbene queste due vetture hanno ovviamente una diffusione minore che non le consorelle meno sportive e di qui ne nasce già una minor partecipazione alle prove mentre una seconda riduzione la troviamo anche nella ovvia assenza dei possessori delle suddette vetture non sportive che, naturalmente, ben se ne guardano — sol che abbiano un po' di sale in zucca — dal mettersi a competere contro vetture strutturalmente più veloci ed adatte all'impiego sportivo.

Aggiungiamo poi ancora che le teorie dei topolinisti si sono stancate di macinare chilometri ricavandone ben poca soddisfazione ed ecco completato il quadro di questo declino.

Sulla maggiore o minore fondatezza di queste nostre illazioni non è il caso oggi di discuterne. Le prossime — e sempre troppo numerose corse su strada del calendario nazionale — ci diranno se siamo nel vero o no, qui per ora ci basti l'aver dimostrato come in parte per le difficoltà burocratiche ed in parte per una non certo allarmante ma indubbiamente significativa rarefazione dei con-



I primi metri in gara su strada di Gigi Villorosi con la Lancia Sport 3300. Il debutto è stato sfortunato perchè il Gigi nazionale è stato costretto al ritiro per noie meccaniche nei pressi di Massa.

correnti più che logico si prospetti il nuovo indirizzo dell'A.C. Firenze, indirizzo che possiamo identificare nel progettato autodromo.

Lunghissimo indubbiamente il nostro preambolo, ma se davvero il ciclo toscano sarà giunto ora alla conclusione pensiamo che in questa sede ben se ne doveva trattare e coi riguardi dovuti ad una manifestazione che senza dubbio il suo compito ha ben degnamente assolto, anche se in definitiva sul piano tecnico essa ben pochi insegnamenti ci lascia per via di quel suo continuo variare di percorso che, ad eccezione della seconda e terza edizione, ha reso impossibile ogni positivo raffronto in quanto, oltre che a varia e la sua lunghezza, questo percorso della Toscana ha variato le sue stesse caratteristiche offrendo ai concorrenti difficoltà diverse da una volta all'altra.

La tabella che già abbiamo citato ci dà delle chiare indicazioni al proposito ma non ci dice, ad esempio, che se l'attuale vincitore Piero Scotti non ha battuto la media record del 1951 ciò non è avvenuto non solo per via degli 80 Km. che ha dovuto percorrere in più, ma anche perchè il tracciato odierno offriva nuove difficoltà quali quella delle Piastre nel primo settore e della Consuma nell'ultimo. Sul piano tecnico ancora, mentre la prima edizione con la vittoria di una vetturessa di 1100 cc. lasciava pensare che sulle strade della Toscana le grosse vetture non si sarebbero trovate a loro agio, e se ne ebbe la conferma nelle susseguenti ripetute vittorie di vetture tra i 2000 ed i 2560, ecco ora passare invece trionfalmente una grossa 4500 cc. e da come si son messe poi le cose in gara molto probabilmente la vittoria avrebbe pur potuto arridere ad una vettura di ancor maggior cilindrata.

Il substrato tecnico poi di queste gare su strada è sempre discutibile poichè troppo fattori esterni possono intervenire a favore od a sfavore di questo o di quel pilota e di quella vettura. Prime fra tutte le inognite dei passaggi a livello che regolarmente vengono a belfare questo o quello; poi l'ordine di partenza per cui chi è dietro viene a trovarsi in condizioni di netta superiorità e poi ancora il gioco dei rifornimenti. In



Franco Bordonì benchè rallentato da un guasto ad una punteria della sua Gordini 3000 ha conquistato un lusinghiero secondo posto assoluto

questa sesta edizione della «Toscana» ad esempio la gara è stata decisa proprio dai rifornimenti. Castellotti che aveva ancora la vittoria in mano se la è vista bruciare dall'incendio della vettura all'ultimo rifornimento, mentre il vincitore Scotti ha giocata la sua carta proprio su un rifornimento, quello di Grosseto, che egli ha saltato tagliando il traguardo con la pompa che pescava a vuoto.

E questi in sostanza i due più drammatici episodi di questa «VI Coppa della Toscana» che fortunatamente non ha avuto da registrare che un sol ricoverato in ospedale ed anche questo in condizioni tranquillanti.

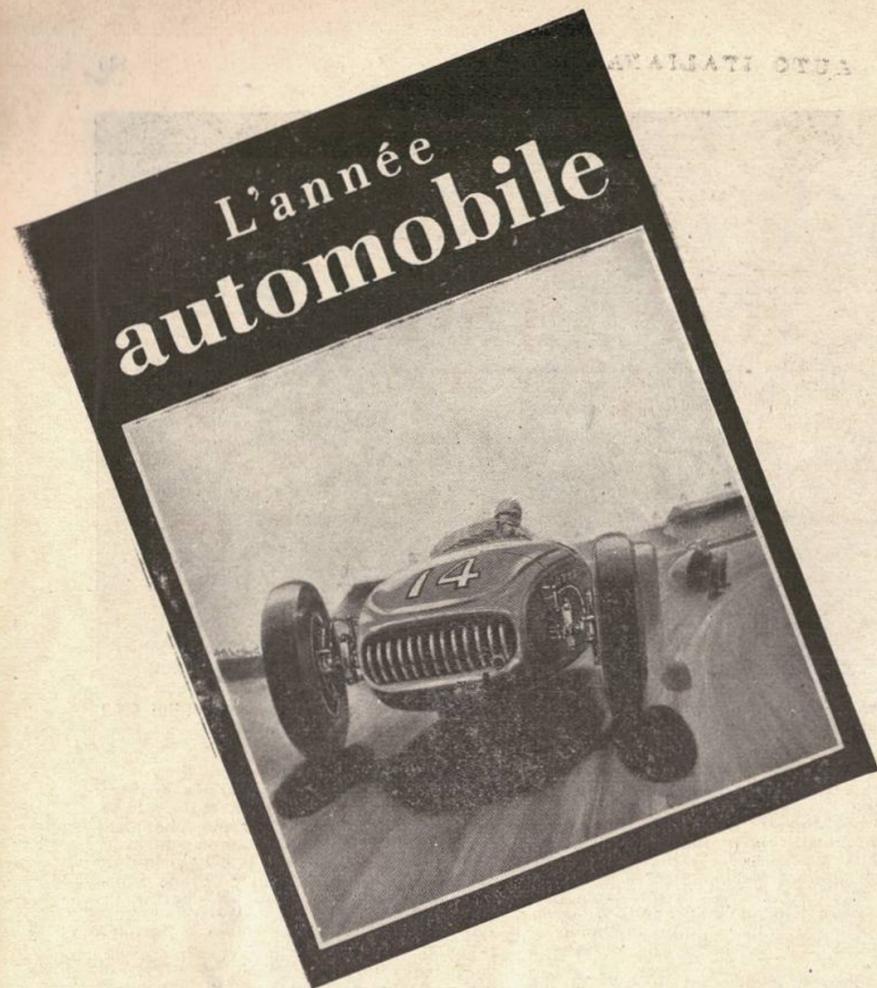


Il genovese Camillo Luglio in piena azione con la sua Ferrari nei pressi di Lucca, ha diviso con Piodi (Lancia) gli onori del terzo posto nella classifica assoluta mentre ha vinto la classe Sport di Serie oltre 750.

Ciò non deve però indurre a credere che non vi sia stata lotta sulle strade della VI Coppa della Toscana, chè anzi essa è divampata violentissima sin dalle prime battute specie per la conquista della vittoria assoluta a cui potevano aspirare al massimo una mezza dozzina di concorrenti e da questa ristretta cerchia si dovette escludere già prima della partenza il biellese Maglioli che in questa gara aveva tutte le probabilità di rifarsi della sfortunata partecipazione al Giro di Sicilia corsosi solo otto giorni prima. Ad Umberto Maglioli il Comm. Enzo Ferrarì aveva assegnato il non certo facile compito di pilotare la poderosa 4900, ma questo compito il biellese non poté assolvere bene in quanto, in una ultima prova effettuata poco prima della partenza sulla strada per Siena, la vettura aveva accusato una avaria ad una balestra e mancò il tempo per poter tentare una riparazione.

La lotta per l'assoluto

Eliminato Maglioli, il campo dei papabili alla vittoria assoluta si restringe ai due piloti della Lancia, Villorosi e Castellotti scesi in campo con le vetture da 3300, a Paolo Marzotto cui era stata affidata una Ferrari «Mondial» ed infine a Piero Scotti che dalla sua aveva, oltre alle indubbie sue qualità riconfermate dalle brillantissime vittorie all'estero conseguite in questo inizio di stagione, una possente Ferrari 4500 in piena efficienza e la perfetta conoscenza del percorso, arma questa tutt'altro che segreta ma efficacissima e che gli avrebbe permesso di recuperare il terreno perso a causa della minore maneggevolezza del suo mezzo sui settori misti. A questi possiamo senz'altro aggiungere Franco Bordonì con la sua agile Gordini 3000, nonchè Valenzano e Piodi in gara con quelle stesse Lancia Aurelia 2500 GT che lo scorso anno conquistarono coi due nominati e con Clemente Biondetti i primi tre posti assoluti. In questa ristrettissima rosa non era certo possibile ammettere Biondetti che solo all'ultimo riuscì ad avere, messa a disposizione da Piotti, una Ferrari del gruppo Sport di Serie e gli mancò anche



Numero unico dedicato alle attività automobilistiche tecniche e sportive 1953

Rassegna della produzione
Selezione delle prove per il campionato del mondo e per il campionato vetture sport e gran turismo

230 pagine in carta di lusso 24 x 32
22 tavole a colori
oltre 23 illustrazioni

IL SOMMARIO

L'automobile e la vita moderna
Cinquanta anni di progresso
Le vetture dell'annata
Le tre regole di guida nella vettura di un amico
Dieci milioni di automobili all'anno
Alberto Ascari, un grande campione
Storia delle corse "F. 2" dal '48 al '53
Il campionato del mondo 1953
Il campionato del mondo vetture Sport nel 1953
Il campionato europeo Gran Turismo
Tendenze attuali nella costruzione dei telai

ANDRÉ SIEGFRIED
CHARLES FAROUX
PAUL FRÈRE e GORDON WILKINS
GEORGES RAVON
JACQUES LOSTE
STEFANO BRICARELLI
GORDON WILKINS
CONTE GIOVANNI LURANI
CONTE GIOVANNI LURANI
DENNY'S MAY
HELMUT W. BONNSCH

EDITO IN TRE LINGUE DALLA "EDITA S.A." DI LOSANNA

Richiedete la edizione francese alla "EDISPORT", Via Passarella 10 - Milano

Lire 3000

Comprensive della spedizione raccomandata con imballaggio in cartone

il tempo per la sua accurata messa a punto.

Di tutti questi piloti, tre soli assunsero però agli onori del primato assoluto e primo fra tutti Gigi Villorosi che al controllo di Lucca dopo Km. 116 di gara figurava al comando alla media di Km. 123,550 col tempo di 56'20" dinnanzi a Castellotti 57'35", Paolo Marzotto 1.00'01", Scotti 1.00'21" e Bordoni 1.01'46".

La superiorità di Villorosi però non doveva resistere a lungo chè un incidente meccanico lo costringeva ad abbandonare prima ancora di raggiungere Massa sicchè a Livorno il vessillo della Lancia era passato nelle mani di Castellotti che dopo Km. 233 di gara guidava il gruppo alla media di Km/ 132.469. Staccati seguono Scotti col tempo di 1.46'42", P. Marzotto 1.48'20", Luglio in 1.50'19", Bordoni 1.50'35", Valenzano 1.51'01", Cabianca 1.51'57" e Piodi 1.52'47".

Da Livorno il carosello raggiunge l'estremo vertice sud del giro a Montalto di Castro ove vengono totalizzati Km. 442.

Qui troviamo al comando Piero Scotti che ha potuto dar sfogo lungo l'Aurelia a tutti i cavalli del suo 4500 Ferrari e passa col tempo di 3.08'54" davanti a Castellotti, 3.10'09", Bordoni 3.13'16" e Piodi 3.17'53". Marzotto è eliminato da un guasto al carburatore, ma già prima era stato rallentato da un cambio di ruota senza crick e da una foratura al serbatoio.

Benchè su tutta la Toscana facesse un freddo birbone la atmosfera si è arroventata, sulla lotta Scotti-Castellotti soffia il motivo campanilistico ed i toscani non sono certo gente flemmatica.

Se la superiorità di Scotti aveva dato esca al fuoco dell'entusiasmo ecco che questo diventa incandescente quando ad Arezzo Castellotti, partito da Firenze sette minuti dopo Scotti, arriva al controllo quando ancora non sono passati sei minuti dal passaggio di Scotti ritornando così al comando della assoluta col tempo di ore 5.10'40" contro Scotti 5.11' e 47", Bordoni 5.18'23", Luglio 5.30'10" e Piodi 5.30'22".

A questo punto, come già abbiamo detto, sopravviene l'incendio della Lancia di Castellotti nel corso di un affrettatissimo rifornimento ed il crollo di ogni speranza e per il pilota e per la Casa che dalle vittorie della Carrera va alternando giornate buone a giornate nere.

Il destino però ha beffato anche tutti gli sportivi toscani privandoli all'ultimo del paragone indispensabile per poter valutare la vittoria del loro beniamino che avrebbe dovuto fare sfoggio di grande abilità per poter riprendere il minuto di vantaggio all'avversario su di un settore di percorso particolarmente difficile quale l'ultimo, includente il valico della Consuma.

Non ha avuto dunque avversari Piero Scotti negli ultimi 97 chilometri di gara ma non per questo gli ultimi cinquanta minuti di corsa sono stati tranquilli per lui preoccupato com'era di restare a secco di carburante e quando finalmente sul lung'Arno del Tempio gli si è fatto ratto d'incontro lo striscione del traguardo ha tirato un duplice sospiro e per la paura superata e per la vittoria conquistata dinnanzi ai suoi concittadini e tra i primi a stringergli calorosamente la mano è stato Umberto Maglioli che, rodendosi dalla rabbia, aveva vissuto vicino alle cabine del telefono la gara degli amici che dovevano essergli avversari.

La immancabile "grana,"

La Coppa della Toscana però non ha avuto solo questo vincitore ma, con lui, ne ha avuti ben altri tredici e buon per tutti che si è avuta la classe unica del gruppo turismo speciale e così ci è sta-



Dopo un volo fuori programma da cui è uscito miracolosamente illeso, Giulio Cabianca riprese la gara con la sua malconca OSCA sospinto da una vera folla di spettatori. Vincerà nonostante tutto la sua classe, la 2000 Sport Int.

ta evitata la fatica di dover ricostruire, attraverso gli elenchi cronologici dei passaggi diramati dal solerte Ufficio Stampa — la gara di altre due classi.

Questa unificazione ha peraltro costituito il neo di questa edizione della Coppa della Toscana poichè ovviamente coloro che si sono visti caricati alle Alfa Romeo 1900 T. I., per di più speciali, mentre disponevano solo di Panhard o di Renault 750 se non addirittura di Fiat 500 C Belvedere hanno elevato nel corso delle punzonature fiere ma inutili proteste in quanto questa variante al regolamento, consigliata agli organizzatori dopo la omologazione tra le Turismo normali della Fiat 1100/103 TV e dell'Alfa Romeo 1900 T.I., era stata resta nota tempestivamente ed ufficialmente sin dal 17 Marzo. Sta bene che un articolo del Regolamento Sportivo vieta le modifiche al regolamento dopo l'inizio delle iscrizioni, ma quando è lo stesso potere sportivo ad essere in difetto i regolamenti divengono discutibili. Anche a questo proposito qualche collega ha voluto farci entrare la C.S.A.I. rilevando come il massimo or-

gano sportivo avesse mostrato di ignorare questa variante del regolamento diramando col comunicato N. 12 del 7 Aprile l'elenco ufficiale degli iscritti alla Coppa della Toscana ove il Gruppo Turismo di Serie speciale figura suddiviso in tre classi.

Non sappiamo il valore ufficiale di questi elenchi degli iscritti sotto tale aspetto ma pensiamo che sia proprio di cattivo gusto voler accostare ora la Coppa della Toscana con la nuova C.S.A.I. quando, se non andiamo errati, fu proprio da questa gara che nel 1952 ebbe inizio la nota controversia Lancia-Alfa Romeo che portò al totale defenestramento dei componenti della vecchia C.S.A.I.

Unificato il Gruppo Turismo Speciale il quadro dei partecipanti alla VI Coppa della Toscana è risultato così composto:

Categoria Turismo Normale		Part.	Arriv.
Classe sino a 750 cc.		6	3
Classe sino a 1300 cc.		21	13
Classe oltre 1300 cc.		7	4

Consuntivo statistico della Coppa della Toscana

	1 ^a 1949 (Livorno)	2 ^a 1950 (Livorno)	3 ^a 1951 (Firenze)	4 ^a 1952 (Firenze)	5 ^a 1953 (Livorno)	6 ^a 1954 (Firenze)
Lunghezza percorso Km.	604	680	680	736	635	760
Vincitore e vettura	F. Ormioli Ermini 1100	Serafini Ferrari 2000	G. Marzotto Ferrari 2500	B. Sterzi Ferrari 2560	Biondetti Lancia G.T2500	P. Scotti Ferrari 4500
Media Km/h	111.846	127.739	129.763	121.932	117.665	126.356
Partiti	75	150	186	213	189	132
Arri vati	42	90	107	121	109	75
Ritirati	33	60	79	92	80	57



L'Alfa 1900 T. I. che Piero Carini ha mirabilmente pilotata portandola ad una nuova vittoria di classe.

Categoria Gran Turismo

	Part.	Arriv.
Classe sino a 1300 cc.	8	4
Classe sino a 2000 cc.	10	7
Classe oltre 2000 cc.	9	6

Categoria Turismo serie speciale

Classe unica	20	10
--------------	----	----

Categoria Sport di serie

Classe fino a 750 cc.	4	2
Classe oltre 750 cc.	8	7

Categoria Sport Internazionale

Classe fino a 350 cc.	9	5
Classe fino a 750 cc.	8	4
Classe fino a 1100 cc.	7	4
Classe fino a 2000 cc.	6	2
Classe oltre 2000 cc.	9	4

Totale 132 75

Con piacere abbiamo rilevato come 32 concorrenti abbiano approfittato della nuova disposizione che autorizza la sostituzione della seconda guida con il sacchetto di zavorra.



Giardini-Castelli vincitori della classe 1100 Sport Int. con la sempre brillantissima O. S. C. A. si piazzavano anche sesti nella classifica assoluta.



Il trevigiano Sergio Monti con Burci ha riconfermato la vittoria dello scorso anno imponendosi ancora nella 750 sport con la Stanguellini.

Il percorso

Per difficoltà ambientali si è dovuto rinunciare a creare una unica zona traguardo, e si è stati costretti a dare la partenza fuori città, sulla via di adduzione alla Autostrada (che non veniva percorsa) proprio all'inizio della strada per Pistoia, mentre gli arrivi avvenivano in località diametralmente opposta, sul lung'Arno del Tempio ove pure era stato approntato il parco chiuso.

A Pistoia i concorrenti pervenivano da Poggio a Caiano e proseguivano poi per le Piastre (m. 790) e per M. Oppio e S. Marcello Pistoiese raggiungevano Lucca. Di qui per la salita e discesa del Monte Quiesa a Pietrasanta da dove si portavano sull'Aurelia che da Massa percorrevano sino a Montalto di Castro e di qui per la provinciale a Valentano sino a raggiungere la Statale N. 74 e per Acquapendente e Radicofani (m. 896) sino a Siena. Da Siena ad Arezzo era di turno la Statale N. 73 poi la N. 71 sino a Bibbiena e di qui per il valico della Consuma (m. 1025) a Pontassieve e Firenze con complessivi Km. 760.

La sorprendente prova della "Isetta",

Se lo scorso anno a Livorno furono le necessità di ordine pubblico (si era al tempo delle elezioni) che ci imposero una alzataccia per assistere alle prime partenze alle 5 del mattino sotto il non dimenticato diluvio, quest'anno la levataccia ci è stata imposta dalla partecipazione delle minuscole Isetta concorrenti per la prima volta in forma ufficiale ad una competizione e per ora, a causa della ritardata omologazione, iscritte nella categoria Sport Internazionale classe 350 cc. La assegnazione ad un gruppo piuttosto che ad un altro non avrebbe però avuto alcun valore particolare in quanto queste originali vetturette correvano solo tra di loro e quindi non potevano essere danneggiate in alcun modo.

Alle 5,45 — con l'anticipo di oltre un ora sull'orario di partenza degli altri concorrenti fissato per le 7 — ecco dunque abbassarsi la bandiera dello starter, il Dr. Edoardo Frizzoni, per la prima partenza e con la Isetta di De Anna la «VI Coppa della Toscana» è ufficialmente iniziata. La bandiera del mossiere passerà poi nelle mani dell'Avv. Leoni, Presidente dello Automobile Club di Catanzaro, del Dr. Maurizio Quentin, Presidente dell'A.C. Firenze, del Magg. Mannaccio Comandante della Polizia della Strada e dell'Avv. Lamberti, Presidente della Associazione Nazionale Autocampeggiatori

Personalmente, forse perchè provenienti dalle file dei motociclisti ove ci si arrangia da soli, magari sotto l'acqua, a fare una «24 Ore» od una Milano-Taranto, non abbiamo mai capito questa necessità di una compagnia in gara ben sapendo poi come assai spesso questa seconda guida debba provvedere a tutti i compiti più gravosi senza poi godere di una contropartita morale adeguata. Inutile poi esporre inutilmente due vite umane al rischio, con le complicazioni che possono poi derivarne in caso di sinistri. E' ora che chi ama darsi le arie del campione dimostri di essere un guidatore completo e quindi non solo un manovratore ma anche un esperto conoscitore della sua macchina e che sappia coi suoi mezzi cavarsi d'impiccio anche in caso di pannes. In tali condizioni non sarà forse più possibile correre in «principe di Galles» e con guanti candidi, ma non sarà un gran male perdere elementi del genere.

Di considerazione in considerazione finalmente ci stiamo avviando verso il vivo della gara ma ci soffermeremo ancora un momento ad illustrare al lettore il percorso che quest'anno era stato offerto ai partecipanti alla gara toscana.

sino a che alle 9,49 sventolerà finalmente sul cofano della Ferrari di Ugo Scotti (sono tre gli Scotti in campo) che chiude le partenze.

Il debutto sportivo delle Isetta ha davvero del sorprendente e la prima notizia che viene in proposito comunicata lascia tutti trasecolati. La più veloce delle Isetta, quella dei Romiti, ha superati i Km. 116 da Firenze a Lucca con le già citate accidentalità del percorso, alla media di Km. 66,517.

Dal controllo di Lucca nello spazio di un quarto d'ora transitano otto delle nove Isetta partite. Una sola manca all'appello ed un'altra verrà eliminata da un capotamento occorso alla coppia Patriarchi-Carchini nei pressi di un sottopasso a Pietrasanta. A Livorno la media del leader delle vetturette di Bresso è salita a Km. orari 70,934 ed è ancora Romiti che conduce il gruppo seguito da Cipriani, Lisi, Frangini, Gori, Guerrieri e De Anna.

A Siena Romiti fa registrare ancora la media di Km. orari 69,909 ed alle sue spalle sono ancora Cipriani, Gori, Frangini. Le posizioni non cambieranno più sino al traguardo di Firenze ove Romiti conquista la vittoria a Km. orari 68,576 di media dopo 760 chilometri di duro percorso. E la Isetta con un piccolo motore di nemmeno 250 cc. e due persone a bordo ha superato brillantemente il duro collaudo sportivo. Delle nove macchine partite ne arrivano cinque scaglionate nello spazio di un'ora, ed anche questo è significativo.

Dalle "Turismo normali,, emergono Bartolucci (Fiat 500) Sonnino (Fiat 103) e Ambrogi (Alfa Romeo 1900)

Nella 750 Turismo Normale contro la Moretti 750 di Massi Benedetti si schierano cinque Fiat 500/C ed a Lucca sarà appunto la Moretti al comando alla media di Km. 83,436. Massi transita da quel controllo col tempo di 1.23'25" seguito da Bertolucci 1.24'10", da Piperno — che è in coppia con Paolo Brambilla — 1.31'08", da Ponzi 1.41'09", da Capperi 1.43'06" e da M. Dalla Favera 1.51'12".

Le posizioni varieranno a Livorno in quanto il primo e l'ultimo sono scomparsi e guida Bertolucci alla media di Km. orari 89,740. A Siena immutate ancora le posizioni ma la media è prodigiosamente salita a Km. 101,246 con un surplus quindi di oltre 6 Km. orari sulla velocità max indicata dalla Fiat per la sua 500/C.



L'Aurelia 2500 G.T. di Ribaldi Basili vincitori della loro classe, sui tornanti di Radicofani.

E' scomparso anche Capperi e non vi saranno altre novità per questa classe che si conclude con la vittoria di Bartolucci alla bella media di Km. orari 86,157 seguito da Piperno-Brambilla e da Ponzi.

La Classe 1100 del Turismo Normale è la più numerosa in campo forte come è di 21 unità. Vi sono impegnate le Fiat 1100/103 normali e T. V., le Lancia Appia e una Panhard.

Il primo ad abbandonare sarà Giannotti che per noie meccaniche si ritira a Pistoia mentre il romano Sorisio Sonnino fa la barba a tutti conducendo la gara per tutti i suoi 760 Km. di sviluppo e passando da Lucca alla media di Km. orari 95,320, da Livorno a 104,902, da Siena a 104,917 ed arrivando infine a Firenze a Km. orari 102,032 con un distacco di 1'21" sul secondo, Angeli, e di 8" sul terzo, Sforza, distacchi che ci sembrano più che normali per una gara di così notevole sviluppo.

Naturalmente contro il vincitore è stato sporto il tradizionale reclamo sulle cui risultanze ancora non ne siamo stati informati nè sappiamo da chi il reclamo è stato presentato.

Ci è molto spiaciuto però l'aver udito con le nostre orecchie, al parco chiuso

di Firenze, un giovane e non certo già laureato pilota chiedere, quando ancora non era sceso di macchina ed ignorava la sua posizione in classifica, al Commissario di servizio fino a che ora — eventualmente — avrebbe potuto presentare reclamo. Questo pilota era prevenuto contro il Sonnino unicamente perchè in un certo momento della gara questi lo aveva superato decisamente e di qui la persuasione che quello dovesse avere il motore truccato. Se questo pilota volesse esaminare le varie classifiche ai controlli si accorgerebbe come ad un certo controllo davanti al suo radiatore non v'era solo la vettura del Sonnino ma ve ne erano ben altre sette e che quindi, secondo la sua logica, dovrebbero essere considerate tutte truccate; ma dall'esame delle classifiche si accorgerebbe anche che almeno tre dei concorrenti che al detto controllo erano davanti al suo radiatore alla fine della gara si sono venuti a trovare invece dietro alla sua targa. Ed allora non dovrebbero ritenere costoro anche la loro macchina irregolare?

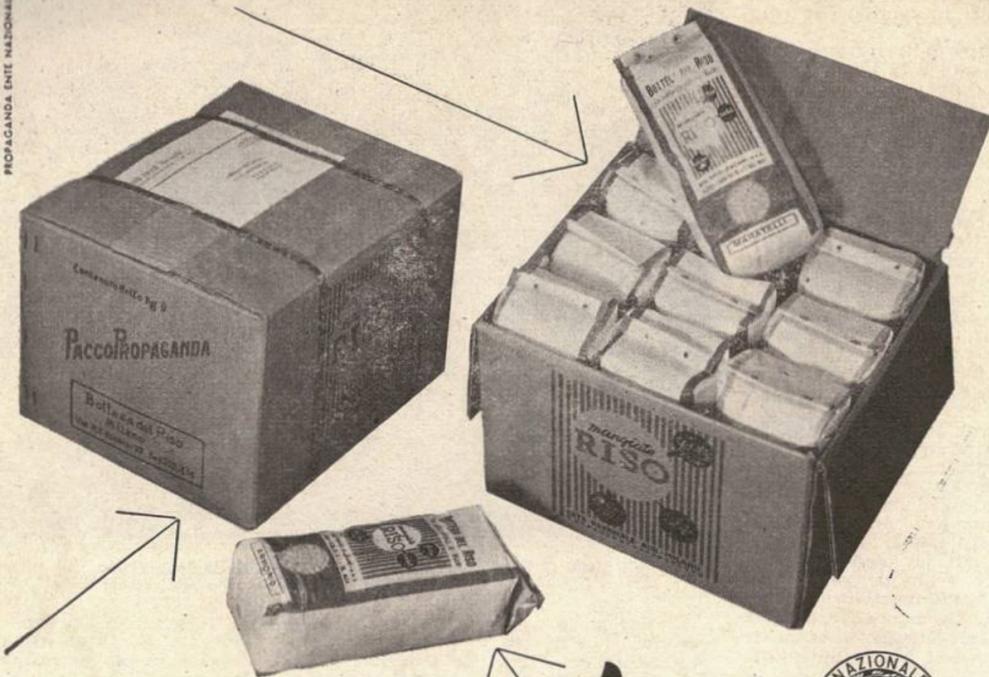
Vecchio discorso questo di certi reclami, ma crediamo che il malvezzo lo si estirperebbe sol che invece dello incameramento della tassa di reclamo si operasse il ritiro della licenza. Forse allora



Il davvero indiatolato romano Ciolfi ha conquistato con la Fiat 1100/103 carrozzata Pinin Farina e preparata dai Giannini la terza vittoria consecutiva nella G. T. 1300.



Clemente Biondetti è imbronciato. La mancanza di tempo gli ha impedito di mettere a punto la macchina cedutagli da Piotti e non ha potuto figurare da par suo.



il miglior

RISO

al prezzo migliore

la BOTTEGA DEL RISO
milano, via p. castaldi 23, tel. 222.455
spedisce a domicilio in tutta Italia
pacchi riso propaganda



chiedete listino prezzi e ricettari omaggio



Sorsio Sonnino l'esile ma deciso pilota della Fiat 1100/103 T. V. vincitrice nella 1300 Turismo di serie normale.



Il pistoiese Angeli è giustamente lieto del secondo posto conseguito con la sua Fiat TV nella 1300 serie normale.

ci si penserebbe un po' più prima di adire a questa odiosissima prassi!

A Lucca comunque a 27" dal leader Sonnino passa Piccinini che ha 5" su Parducci (Appia), poi vengono Angeli, Cavallacci (Appia), Petri, Verciani, Sforza, Celi, Terigi, Lucchesi, Del Bono (Panhard), Giannecchini, Vecoli (Appia), Lena, Parietti, Fontana, Pittoni che corre in coppia con la consorte Signora Franca, e Richter (Appia) tutti con le Fiat 1100 e compresi nel lasso di nemmeno nove minuti tra il primo e l'ultimo.

Sconvolgimento nelle posizioni a Livorno. Alle spalle di Sonnino sono Angeli, Terigi, Cavallacci, Sforza, Celi, Lucchesi, Del Bono, Pittoni, Vecoli, Lena, Richter, Petri, Fontana, Giannecchini e Parietti. I distacchi assommano a circa 17". Da Siena transitano invece Sonnino, Angeli, Petri, Sforza, Fontana, Celi, Terigi, Cavallacci, Pittoni, Lucchesi, Lena, Richter e Parietti. Il gruppo va sempre più diradandosi e tra il primo e l'ultimo intercorre ormai quasi un'ora ma tra i primissimi i distacchi sono minimi. Ad Arezzo Sforza e Fontana e Lena e Richter hanno invertito le loro posizioni e per il resto niente di immutato. Tra Arezzo e Firenze assistiamo al violento recupero di Sforza che da quinto passa terzo dietro Sonnino ed Angeli e si lascia alle spalle Fontana, Petri, Celi, Terigi, Pittoni, Cavallacci, Lucchesi, Richter, Lena e Parietti che finisce distaccato di circa 58" dal vittorioso Sonnino.

Tra le turismo oltre 1300 lotta in famiglia tra gli Alfisti con le 1900 T.I. Abbiamo sette partenti ma la gara si restringe ai primi due Ambrogio e Biagiotti che si alternano al comando mentre terzo regolarissimo è sempre Alfranco Pagani. A Lucca conduce Ambrogio, a Livorno Biagiotti, a Siena Ambrogio e ad Arezzo ancora Biagiotti ma l'ultima parola per 39" la dice Ambrogio sul traguardo di Firenze. Rota finisce quarto con quasi un'ora di distacco e Fancelli, il triestino Jossipovic e il piacentino Ferrini, che colse una bella vittoria lo scorso anno, si ritirano.

Vediamo subito, tanto per chiudere la rassegna delle vetture da turismo, cosa è successo nel tanto discusso gruppo unico della Turismo speciale.

Carini con l'Alfa Romeo 1900 T. I. si impone nel "Turismo Speciale,"

Dei venti partenti ne avevamo cinque della 750, nove della fino a 1300 e 6 della oltre 1300. Questi ultimi naturalmente hanno dominato a loro piacimento e non

v'era da dubitarne. Piero Carini una volta ancora ha fatto una corsa splendida e non per nulla poi lo troveremo al settimo posto nella assoluta. Ha trovato un osso duro in Querci che gli è stato a ridosso per tutto il primo tratto. A Lucca infatti Carini segna 1.06'34" e Querci 1.06" e 43" poi vengono Cestelli 1.06'59", Randi 1.07'21", Simontacchi 1.08'07" e Sutti 1. e 08'51".

A Livorno è scomparso Randi che ha avuto un incidente stradale a Stagno riportando alcune escoriazioni mentre il compagno Poletti lamenta un trauma ad una gamba e manca anche Cestelli.

Carini guida sempre con 1.58'47" seguito a ruota da Querci con 1.58'55", da Sutti 2.00'57" e Simontacchi 2.02'39".

Scompare anche Querci che evidentemente ha forzato troppo ed a Siena Carini ha partita vinta. Vi giunge alla media di Km. orari 120.416. Impiega 4.57'58" a percorrere i Km. 598 del tracciato mentre Sutti segna 5.08'16" e Simontacchi 5.17" e 40". In questo ordine il terzetto arriva a Firenze.

Tra i nove componenti il gruppo della fino a 1300 sono nomi di primissimo piano in questa specialità. Dal Romano De

Sanctis al genovese Gianni, da Bornigia allo stilista Ovidio Capelli che di tanto in tanto ama ancora cimentarsi, da Siciliani a Pelli e per far quadrare il conto ecco anche Tobia, Bindi e Bricarello che abbandonerà però prima di Lucca ove si registrano questi tempi; Siciliani 1.11'58", Gianni 1.12'42", Bornigia 1.15'11", Capelli 1.15'01", Pelli 1.15'29", De Sanctis 1. e 16'58", Tobia 1.19'45" e Bindi 1.58'30" questi, ultimi già superati dai settecentocinquantisti.

Siciliani conduce anche a Livorno con 2.09'16" davanti a Gianni 2.11'05" e Bornigia 2.11'17". Staccati gli altri tra cui manca Bindi, mentre a Siena mancherà all'appello Bornigia, al cui posto subentra Capelli e Pelli. Il distacco tra Siciliani e Gianni aumenta gradatamente. Ad Arezzo sarà di 10" e sul traguardo fiorentino salirà ad oltre 12".

Nel gruppo delle 5 vetture da 750 sono la Renault di Sala che terminerà vittoriosa, la Panhard di Filatori che vedremo al secondo posto e la Fiat 500/C «Belvedere» di Manodori che chiuderà la classifica del gruppo. Queste posizioni sono state sempre rispettate e la Renault di Sala ha sempre dominato alla distan-



Taglia vittoriosa il traguardo la Coppia Rosati-Gualdi vincitrice con la Lancia Aurelia B/20 della classe 2000 G. T. I.



Bartolucci si prepara alla partenza della gara che, dopo oltre otto ore lo vedrà vincitore della 750 turismo con la Fiat 500 C.



Spingendo la sua Dyna Panhard per otto lunghi chilometri Stefani ha palesato costanza e doti atletiche notevoli.

za la ormai sfruttata Panhard di Filatori.

Tra le Gran Turismo vincono Ciolfi (Fiat 1100-103 Pinin-Farina), Rosati su (Lancia Aurelia 2000) e Ribaldi (Lancia Aurelia G. T. 2500)

Una terza vittoria consecutiva tra le 1300 Gran Turismo ha conquistato dopo la Coppa dei Mari e dei Monti di Genova ed il Giro di Sicilia, il romano Ciolfi che ha avuto la meglio tra gli otto concorrenti alla classe sino a 1300 del Gruppo Gran Turismo.

Sino a Siena Zagato e Dal Monte gli han dato la caccia sfruttando la velocità delle Zagatine ma dopo Siena Elio Zagato, che era al volante di una vettura in non completa efficienza, ha dovuto abbandonare ed il romano non ha avuto più alcuna preoccupazione ma non per questo ha cessato di sfruttare al massimo il motorino della sua Fiat 103-Pinin Farina la cui resistenza ad ogni strapazzo è sta-

ta temperata dal tocco delle magiche mani dei fratelli Giannini.

Dal Monte ha conquistato ancora un secondo posto e la storia di questo gruppo è esaurita che certo non possono esser prese in considerazione le pacifiche prove dell'anziano Sgorbini in campo con un Cabriolet Porsche, che avrebbe potuto forse fornire ben altri tempi mentre ha tenuto il passo delle Topolini di serie, ne quelle di Fellini con una pacifica Simca. Ritirati oltre a Zagato, Colantoni con una seconda Fiat 103-Pinin Farina, Pellegrini con una Fiat 103 modificata e Guidetti con una Fiat carrozzata Zagato.

Movimentata la lotta tra le Gran Turismo 2000 in cui si sono data battaglia le vecchie Lancia Aurelia G. T. 2000 e le Fiat 8-V tra cui la più rappresentativa era indubbiamente quella dei fratelli Leto vincitrice in questa stagione già a Genova ed in Sicilia. Questa volta però la fortuna ha voltato le spalle ai fratelli Leto ed ha fatto scontar loro la troppo intensa attività. Infatti la loro vettura, troppo affrettatamente revisionata nei pochi giorni di tempo intercorrenti tra il Giro di Sicilia e la gara toscana, ha accusato subito nel primo settore noie al

ponte ed ha dovuto ritirarsi a Lucca mentre già aveva dimostrato di poter aspirare ad un nuovo successo.

A Lucca era però ancora al comando una altra Fiat 8-V quella nuovissima del triestino Poillucci sceso a Firenze in compagnia del collega Italo Sencini per tentare di ritrovare sulle strade di Toscana quella vittoria che lo scorso anno premiò la sua partecipazione tra le 1100 G. T. con la Zagato.

Poillucci transitava quindi da Lucca col tempo di 1.05'41" davanti ai Fratelli Leto (1.07'11") che avevano dovuto percorrere una trentina di chilometri senza più spingere, e davanti a Nataloni (Aurelia) 1.07'19", Falorni (Aurelia) 1.09'10", De Paoli (Fiat 8-V) 1.09'42", Borgato (Aurelia) 1.10'31", Rosati (Aurelia) 1.11'37", Perrella (Aurelia) 1.14'16" e Vassallo (Aurelia) 1.17'29". Da registrare anche l'abbandono di Avorio per guasto alla frizione della sua Fiat 8-V, nei pressi di Bagni di Lucca.

Dopo Lucca però per il triestino Poillucci comincia la vita difficile. Infatti sul Quiesca finisce fuori strada ed accartoccia le generose lamiere dell'avantreno. La parte meccanica è intatta ma le ruote an-

teriori sono immobilizzate ed occorrerà un lungo estenuante lavoro, senza mezzi adatti, per sollevare la lamiera e permettere alle ruote di assolvere la loro funzione direttiva. Se ne vanno così molti preziosi minuti ed a Livorno la classifica vedrà questa macchina al sesto posto tra Rosati e Perrella. Faticosa è l'azione del recupero del tempo perduto ma dà ottimi frutti ed a Siena Poillucci-Sencini sono già al secondo posto sulle ruote di Nataloni che conduce e seguiti da Rosati che ha notevolmente accelerato, da De Paoli, Borgato, Perrella e Vassallo. E' scomparso invece Falorni.

La tenace azione del triestino è premiata ad Arezzo ove egli passa a condurre con circa due minuti su Rosati che è secondo davanti a Nataloni, De Paoli e gli altri tre. Il destino però ha deciso che non Poillucci dovrà vincere la classe ma Rosati e per assecondare i suoi piani ecco le compiacenti sbarre di un passaggio a livello, nei pressi di Pontassieve, che si abbassano bloccando la vettura del triestino che deve mordere il freno per più di cinque minuti. Quando l'asmatico prodotto del genio di Stephenson lascia libera la strada ormai il gioco è fatto e Rosati può precedere sul traguardo Poillucci di 22 secondi!

Qualcosa del genere è avvenuto anche alla coppia Cagnana-Noia nella classe oltre 2000 sempre del gruppo Gran Turismo, ove la lotta si svolse però in famiglia disponendo tutti i concorrenti delle Lancia Aurelia G.T. 2500. Dei nove partiti ne transitarono da Lucca otto in questo ordine: Cagnana-Noia 1.07'02"; Lori 1.07'16"; Ribaldi 1.07'20"; Luconi 1.07'22"; Pignatelli 1.09'05"; Lubich 1.09'24"; De Micheli 1.10'45" e Filo 1.11'14". Ritirato Negri imitato nel settore successivo da De Micheli mentre gli altri transitano così da Livorno: Cagnana, Luconi, Lori, Ribaldi, Pignatelli, Lubich e Filo. Il capolista ha leggermente staccati gli avversari ma nel complesso il gruppo è ancora abbastanza compatto. Sulla discesa di Radicofani però Cagnana-Noia perdono il comando. Infatti capitano in frenata su una macchia di bagnato, la vettura tenta il testa coda ma viene fermata da un paracarro, si alza allora di coda e si rovescia di schianto verso la sottostante uscita del tornante.

I due piloti ne escono incolumi, la vettura ha solo il tetto schiacciato ed ammaccatura varie in altre parti. Si cercano braccia volenterose che la rimettano sulle sue quattro ruote e sia, pure con un quarto d'ora di ritardo, i due riprendono la strada per Siena ove intanto è passato in testa Ribaldi seguito da Pignatelli, Noia, Lubich, Filo, Luconi e Lori che si fermerà in seguito. Le posizioni restano immutate oramai sino al tra-



La VI Coppa della Toscana ha tenuto al battesimo agonistico la originalissima Isetta che ha sorpreso tutti con la sua gara brillantissima. Ecco qui lungo la salita di Radicofani la vincitrice del gruppo che la coppia Romiti-Romiti ha condotto lungo i duri Km. 750 del percorso alla formidabile media di Km./h 68.576.

guardo ed il decisissimo inseguimento di Cagnana-Noia permetterà loro di recuperare gran parte del ritardo ma non di migliorare la classifica. Ribaldi vince di misure con un minuto su Pignatelli che ha dosato bene la sua gara mentre tra questi e Cagnana vi sono soli otto secondi.

Ronzoni (Zagato 750) e Luglio (Ferrari 3000) nella Sport di Serie

Esaurite finalmente le varie categorie più o meno turistiche eccoci finalmente alle sport iniziando dal Gruppo Sport di serie diviso in due classi: sino ed oltre 750.

Nel primo partono in quattro ed arrivano in due. Già prima di Lucca ha abbandonato Lippi con la Moretti e praticamente anche Messedaglia che bruciata la guarnizione della testa è passato dal controllo di Lucca ritardatissimo finendo poi nella locale Commissionaria Fiat nel vano tentativo di poter riparare d'urgen-

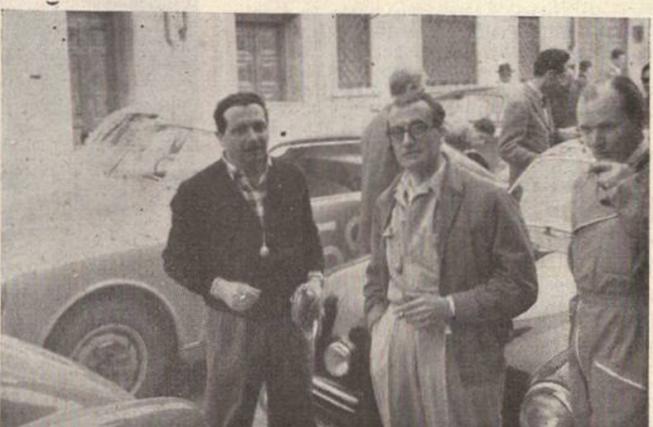
za e riprendere. Dei due rimasti ha sempre dominato Ronzoni con la Fiat-Zagato 750 rivalutando così appieno le sue azioni di pilota oltre che di calcolatore mentre Mainardi con la Dyna Panhard lo ha sempre seguito con pochi minuti di distacco.

Nel gruppo degli oltre 750 abbiamo avuto in campo otto concorrenti e tra questi con la Ferrari erano Biondetti, Minzoni, Luglio, Sbraci e Casarotti, e con la Maserati Cacciari, Mancini e Ferraguti.

Su tutti ha prevalso il genovese Luglio che a Lucca come a Livorno era seguito da Biondetti, Ferraguti, Mancini, Minzoni, Sbraci, Casarotti. A Siena invece alle sue spalle troviamo Ferraguti poi Biondetti, Minzoni, Mancini, Casarotti e Cacciari e questo ordine verrà rispettato sino alla conclusione della prova ove però non giungerà Sbraci che dopo aver corso oltre cinque minuti verso Massa per il cambio di una ruota ha dovuto in seguito abbandonare. Di Biondetti abbiamo già detto che non ha potuto difendersi secondo il suo valore per via della non completa efficienza della vettura che era



Due coppie valorose, aversate dalla sfortuna. A sinistra il triestino Poillucci che con Italo Sencini è passato due volte in testa alla classifica della 2000 G. T. retrocedendo poi per una fuoruscita e per un passaggio e livello chiuso, a destra Cagnana-Noia dopo aver comandato la 2500 G. T. con la Aurelia per metà gara erano attardati da un pericoloso rovesciamento a Radicofani ma giungevano terzi incollatissimi a Firenze.



Ronzoni-Trabattoni hanno dominato con la Fiat-Zagato nella serie 750 Sport di serie conquistando una brillante vittoria.

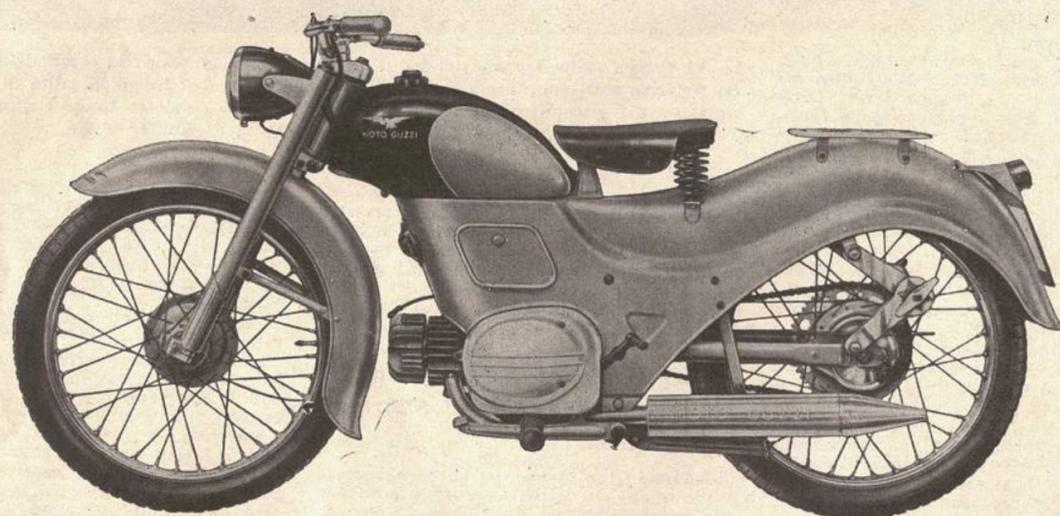


Effusioni di Marino Brandoli con Ugo Puma dopo il secondo posto conseguito dalla coppia con la berlinezza Fiat 750 - Marino.



MOTO GUZZI

La motoleggera
più moderna:



"Zigolo" 98cc.

Società per Azioni **MOTO GUZZI** MANDELLO LARIO (Como)
Sede Legale: Milano Via Durini, 28 - Filiale Milano - Via G. da Procida, 14
CONCESSIONARI DI RIVENDITA IN TUTTA ITALIA ED ALL'ESTERO



La moglie deve seguire il marito e la gentile signora Franca Pitoni ha seguito il suo, lungo i 760 chilometri della Toscana.



In patto di cammello Piperno in pullover bianco Brambilla non sono certo scalmanati per esser finiti secondi nella 750 Turismo

riuscito a trovare solo alla vigilia della gara.

Camillo Luglio ha vinto con decisa autorità e scendendo da Radicofani ha avuto anche la sua brava avventura. Infatti trovatosi lungo in una frenata ha imboccata una stradetta che conduceva sul letto di un torrente e l'ha seguita sino a fermarsi sul greto; le generose braccia di alcuni spettatori lo hanno poi riportato sulla retta via ancora in tempo per tenere alla distanza il più diretto avversario che era intanto divenuto Ferraguti la cui gara è degna di lode.

Nella Sport Internazionale la vittoria a Monti (Stanguellini 750), Giardini (Osca 1100), Cabianca (Osca 1450) Scotti (Ferrari 4500)

Dalla sport di serie alla Sport Internazionale con le sue quattro classiche suddivisioni.

Nella 750 il trevigiano Sergio Monti ripete l'exploit dello scorso anno portando nuovamente alla vittoria la sua veloce e resistente *Fiat-Stanguellini* e ciò anche se nei pressi di Grosseto dovette perdere quasi un quarto d'ora per esaurimento di carburante e ne pescò un poco dal camioncino di un agricoltore.

Dietro Monti a Lucca sono Stefani con la *Panhard* «disco volante», Massa con la *Fiat-Giannini*, Maggiorelli con la *Fiat-Siata*, Brandoli-Puma con la *Fiat-Marino*, Gualtieri con la *Fiat-Giannini* e Fraschetti con la *Fiat*, mentre è dato per ritirato Rogai con la *Panhard*. Da Livorno non passeranno invece Gualtieri e Fraschetti. Maggiorelli è passato secondo dietro Monti e davanti a Stefani, Brandoli e Massa. A Siena sempre primissimo Monti con oltre mezz'ora di vantaggio su Brandoli-Puma (attardati da una fuga d'olio) Maggiorelli, Stefani e Massa che non troveremo più al controllo di Arezzo. Nessuna modifica a quest'ordine ci presenta la classifica finale salvo il forte ritardo di Stefani che, tradito da un guasto ad otto chilometri da Firenze, percorre stolicamente la lunga distanza spingendo la macchina e arrivando sfinito sul traguardo.

Nelle 1100 Sport il campo era diviso tra le *Osca* di Brandi, Scotti G. C., Giardini e della sempre intrepida Maria Teresa De Filippis, le *Fiat-Stanguellini* Rossi e Gualtieri e la *Ermioni* di Chiti. Al comando della gara a tutti i controlli ed all'arrivo troveremo però sempre un unico nome, quello di Giardini che con la *OSCA* ha tenuto a rispetto tutti gli avversari che a Lucca lo inseguono in quest'ordine.

Scotti, De Filippis, Brandi, Chiti, Rossi e Guattieri A Livorno invece dopo Giardini troviamo subito la decisissima M. T. De Filippis poi Scotti, Brandi, Rossi e Guattieri mentre Chiti ha abbandonato. Nel settore seguente lo imiteranno la De Filippis e Rossi. A Siena i passaggi avvengono quindi in questo ordine: Giardini, Scotti, Brandi e Guattieri e non dovremo registrare più variazioni sino a Firenze.

Classe sfortunata la 2000 Sport Internazionale. Dei sei partiti solo due riescono a raggiungere il traguardo finale ed entrambi poi con le macchine in disordine, uno — Cabianca, per incidente stradale e l'altro — Cortese — per noie meccaniche.

Presentava questa classe un vero assortimento di marche. Infatti si aveva la piccola *OSCA* 1450 di Cabianca, la *Gordini* 2000 di Casella, affidata a quel Mario Ricci che cedette alla Carrera la sua *Ferrari* a Maglioli, la *Maserati* di Musso, la *N. D.* di Maggiorelli ed infine le due *Ferrari* di Cortese e di Bartecchi che però erano di caratteristiche ben diverse l'una dall'altra.

A Lucca però la *N. D.* era già fuori campo mentre dominava Cabianca con 1.02'12" davanti a Musso 1.02'20", Ricci 1.05'26", Cortese 1.08'44" e Bartecchi 1.17'17". A Livorno erano eliminati anche Musso e Ricci e Cortese seguiva Cabianca con 9' di distacco mentre Bartecchi era ancora in gara ma per conto suo.

Superata Montalto di Castro di circa 35 chilometri Cabianca era vittima di un incidente risolto per fortuna lietamente. Infatti il pilota veronese nell'entrare in una curva dalla terza richiamava la seconda quando la marcia non ingranò e la vettura schizzò fuori strada rotolando nei campi mentre Cabianca riusciva a rimpicciolirsi sino che dopo una ultima piroetta veniva sbalzato fuori dal sedolo e la vettura gli si fermava quasi addosso imprigionandogli fortunatamente solo un braccio.

Chiunque dopo una avventura del genere si sarebbe slacciato il provvidenziale casco, avrebbe ringraziato coloro che gli avevano permesso di mettere a bordo il sacchetto della zavorra invece di un passeggero che indubbiamente sarebbe uscito malconco dall'incidente, ed avrebbe rinunciato alla gara. Cabianca invece sinceratosi che il dolore che acusava al braccio non corrispondeva ad alcuna frattura, liberato da volenterosi da sotto la sua *OSCA* provvide a raddrizzarla ed a rabberciare alla meglio i danni e visto che se la carrozzeria era ben sconquassata la parte meccanica era ancora intatta decise di proseguire in quelle condizioni e sospinto da alcune decine di braccia riprese a tavoletta verso la fine della gara

anche se in quelle condizioni aveva da percorrere ancora circa duecento chilometri. Proseguì e vinse come abbiamo già detto.

La storia della classe Sport Internazionale oltre 2000 è un po' quella della classifica assoluta che già abbiamo tracciato ma potremo qui ora ripeterci con maggior dettaglio.

Eliminato come abbiamo visto Maglioli già prima del via il lotto dei partenti consta di 9 unità: Villorosi e Castellotti con le *Lancia* 3300, Piodi e Valenzano con le *Lancia* 2500, Bordonni con la *Gordini* 3000 ed i *Ferraristi* Paolo Marzotto con la *Mondial*, Piero Scotti con la 4500 carrozzata da Pinin Farina, Ugo Scotti con una 3000 ed ancora una *Lancia Aurelia* 2500 di Negri.

A Lucca la media è di Km. orari 123 e 550 e la fa registrare Villorosi che guida il gruppo col tempo di 56'20", seguito da Castellotti con 57'35", Marzotto un'ora esatta, Piero Scotti 1.00'24", Bordonni 1.01'46", Valenzano 1.02'41", Piodi 1.03 e 47", Negri 1.07'11" e Scotti Ugo 1.13'54".

Come abbiamo visto Villorosi deve abbandonare ed al comando al controllo di Livorno è Castellotti con 1.45'32", Scotti 1.46'42", Marzotto 1.48'20", Bordonni 1.50' e 35", Valenzano 1.51'01", Piodi 1.52'47", Negri 2.00'25" e Scotti U. 2.09'43".

Tra Livorno e Siena usciranno dalle file Marzotto e Ugo Scotti mentre Piero Scotti passa in testa con 4.33'52" seguito da Castellotti con 4.54'15", da Bordonni 4.41'06", rallentato dalla rottura, verificatasi nei pressi di Grosseto, del capelotto di una punteria e più avanti da disturbi all'accensione; Piodi 4.49'46", Valenzano 4.58'28" e Negri 5.09'22".

Valenzano sarà eliminato prima di Arezzo ove Castellotti è primo con 5.10' e 40" davanti a Scotti 5.11'47", Bordonni 5.18'23", Piodi 5.30'22" e Negri 5.51'18".

Dinnanzi al pubblico che fa ressa attorno al controllo-rifornimento di Arezzo si svolge il dramma di Castellotti e la gara prosegue senza questo valoroso combattente che resta privato del mezzo meccanico incendiatosi nel rifornimento.

Scotti taglia così vincitore il traguardo della VI Coppa della Toscana distanziando Bordonni di quasi 12 minuti e favorito anche dalle già citate menomate condizioni della *Gordini* del tenace pilota milanese, Piodi è terzo e rarea gli il suo tempo con quello di Luglio dividendosi così gli onori del terzo posto assoluto nella classifica generale.

Questa la storia della VI Coppa della Toscana una volta ancora mirabilmente organizzata dagli A.C. della Toscana ed in particolare modo da quello di Firenze. Le redini del complesso sono state saldamente tenute dal Commissario Sportivo Generale Maurizio Quentin che ha potuto