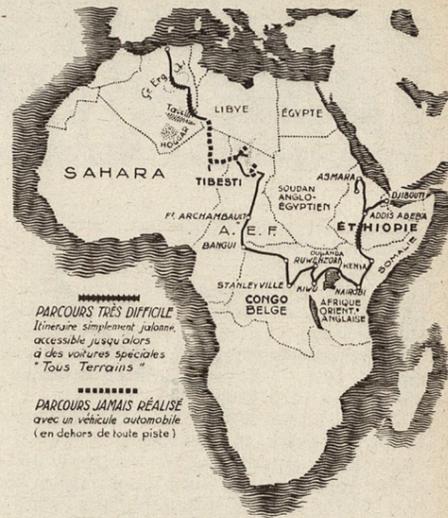
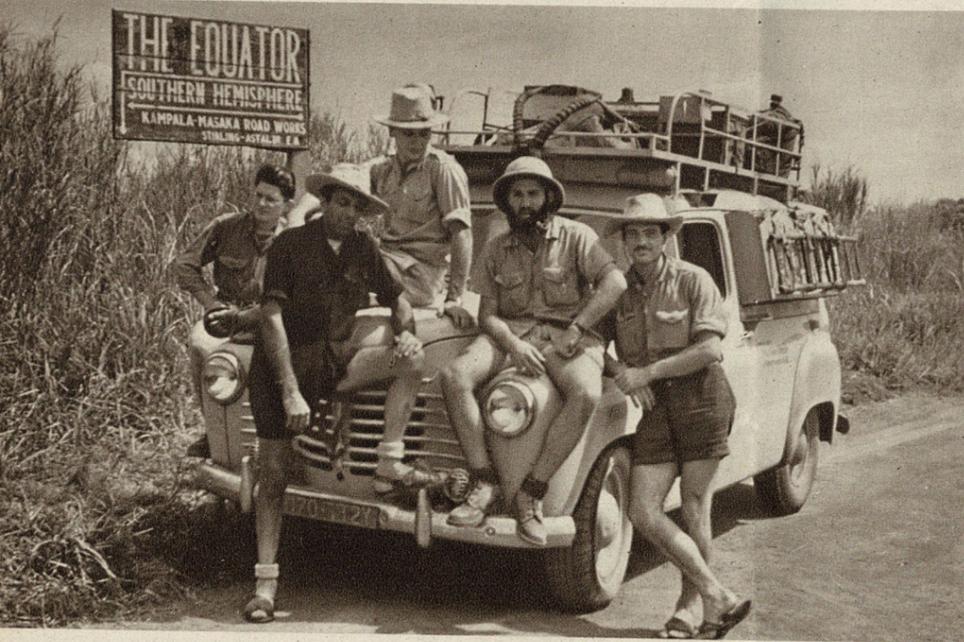


Due Colorales Renault attraverso il Sahara e l'Africa Equatoriale



PARCOURS TRÈS DIFFICILE
Itinéraire simplément jalonné,
accessible jusqu'au col de
à des voitures spéciales
"Tous Terrains"

PARCOURS JAMAIS RÉALISÉ
avec un véhicule automobile
(en dehors de toute piste)



I sei componenti la spedizione africana della Renault.



Un leone ucciso sul cofano di una delle due macchine. Invano il re del deserto ha tentato di contrastare la marcia al veicolo del progresso.

Sta per rientrare a Parigi, dopo un viaggio di 30.000 Km. attraverso l'Africa, la spedizione automobilistica francese Tibesti - Congo - Etiopia, composta del capo cineasta J. C. Berrier, del giornalista R. Denizet, del fotografo M. Marechal, dell'antropologo dott. F. Digeon, del meccanico A. Donnet, del tecnico del suono L. Le Bourgeois.

A bordo di due Colorales Renault, i sei giovani hanno compiuto una bella « performance » attraverso territori pressoché inesplorati, su piste difficilissime e talvolta quasi inesistenti, come tra le montagne del Tibesti.

Partita da Algeri il 15 ottobre 1952, la spedizione attraversò il Sahara per l'ardua regione del grande Erg orientale, diretta al Tibesti. Dopo i Tassili la spedizione abbandonò la pista battuta per affrontare plaghe vergini, recando seco i necessari rifornimenti di viveri, di carburante e di acqua. Per tre settimane essa avanzò attraverso il deserto affidandosi alla bussola, stabilendo così il primo collegamento automobilistico tra i Tassili e il Tibesti.

Raggiunto questo massiccio nel cuore dell'Africa, i nostri esploratori eseguirono fotografie e films a profusione per documentare la vita di quelle misteriose popolazioni e i singolari aspetti naturali della regione.

Ripresa poi la marcia verso il sud attraverso il Tchad, l'Oubangi Chari, il Congo Belga, superarono il massiccio del Ruvenzori, bivaccando sotto l'Equatore tra i ghiacciai e le nevi eterne, attraversarono l'Uganda, il Kenya, l'Etiopia raggiungendo Addis Abeba da Nairobi su una pista abbandonata, quindi i santuari copti di Libella e la città santa di Axum.

Gagliarda impresa, nella quale il valore degli uomini non è stato, da meno del rendimento e della resistenza delle macchine.

Nella V Coppa della Toscana

disputata su strade viscide ed infide il vecchio "lupo", Clemente Biondetti ghermisce una nuova significativa vittoria con la "Lancia", che piazza tre vetture al comando della classifica assoluta.

Un amico, mentre nella elegante Sede del Circolo Unione di Livorno si attendeva l'arrivo del Ministro Pacciardi per la premiazione del vincitore della V Coppa della Toscana — ci svoltasi in quella tempestosa mattinata del 31 maggio — ci disse, a conclusione del suo commento sulla manifestazione; « Se potessi avere l'esclusiva delle riparazioni delle carrozzerie di tutte le vetture finite oggi fuori strada, potrei assicurarmi un notevole e redditizio lavoro per me e per un bel gruppo di operai! ».

L'amico, con questa sua espressione, ha chiaramente lumeggiati i risultati della « V Coppa della Toscana » caratterizzata per l'appunto da un tal numero di uscite di strada quale difficilmente potrebbe trovare riscontro in altre manifestazioni automobilistiche.

Le statistiche della prova, su cui però non possiamo giurare in quanto la nostra pignoleria è andata via via rilevando non poche discordanze nelle comunicazioni ufficiali come nei consuntivi di partenza, ci dicono che dei 200 partenti circa la metà, e precisamente 91, non hanno portato a termine la prova e di questi circa il 90 per cento è stato arrestato sul percorso da rovinose uscite di strada. A questo aggiungasi che non poche delle vetture arrivate alla conclusione del giro recavano palesi segni di contatti con corpi estranei e si può avere una esatta idea della mole di lavoro cui ambiva il nostro amico. In molti casi poi la riparazione non si sarebbe limitata alla sola carrozzeria ma avrebbe coinvolto anche notevoli lavori ai telai e ai motori sicché sotto tale aspetto possiamo ben dire che corse come questa devono essere incrementate non fosse altro che per combattere la disoccupazione.

Le cause di questo po' po' di sconquasso, si chiederà ora il lettore? La risposta è semplicissima: la prova si è svolta per

gran parte su strade battute dalla pioggia, talvolta dritta e talvolta normale.

Il lettore ci chiederà ancora: ma allora marciando sul bagnato v'è il 50 per cento delle probabilità di finire fuori strada?

« No, amico lettore. Per fortuna le cose non stanno così, e tutti lo sappiamo benissimo. Con gli studi compiuti dalle nostre Case costruttrici di pneumatici specie sul disegno del battistrada, oggi le probabilità di slittare sul bagnato (ed anche sul ghiaccio) sono assolutamente minime, sempre che naturalmente chi guida abbia la testa sulle spalle e voglia considerare che in simili condizioni l'aderenza è forzosamente ridotta eppertanto occorre regolarsi in conseguenza né più né meno di quanto avviene quando si curva. E non si creda che occorra ridurre gran che l'andatura! Basta poco che per l'appunto, come dicevamo, oggi i moderni battistrada ci assicurano anche su bagnato delle aderenze che pochi anni addietro nemmeno ci sognavamo. »

Certo che quando uno si mette in testa di voler correre ad ogni costo allora tutti i calcoli sull'aderenza vanno a farsi benedire, e fin che si resta attaccato a terra bene, e quando si parte... rivolgiamoci a San Cristoforo ».

Tutto ciò non toglie che il famoso uomo della strada, quello per cui Case, organizzatori, enti etc. si danno da fare con la propaganda per convincerlo ad entrare nelle file degli automobilisti, resterà non poco sconcertato dinanzi a così poco propagandistiche dimostrazioni sulle doti di stabilità dell'automobile, sicché giunti a questo punto torna alla mente il motivetto ormai ritrito e stantio: a che servono oramai queste corse su strada aperte alle normalissime vetture da turismo quando basta una giornata cattiva per arrivare a risultati controproducenti come questo?

A qualcuno queste nostre parole potranno forse apparire

Clemente Biondetti, il vecchio "lupo di Toscana" ha fatto vedere i sorci verdi a tutti sulle strade di casa sua e non certo la scivolosità dell'asfalto madido di pioggia ne ha rallentato l'impeto e mirabile collaboratrice di questa sua ennesima vittoria è stata la superba Lancia Aurelia Gran Turismo 2500, la vettura dalla stabilità proverbiale decuplicata poi da quei veri tentacoli che sono i pneumatici Michelin. La fatica è terminata e qui vediamo Clemente Biondetti concedersi finalmente una sigaretta mentre viene complimentato dal Direttore di gara Dr. Amos Pampaloni, dal concorrente Sergio Banti che ha sfiorato la vittoria nella classe 1100 Turismo, e dal Direttore dell'A. C. Livorno Dr. Alberto Filippi.



XX MILLE MIGLIA

Per la sesta volta consecutiva

FREN-DO

TRIONFA:

1 ass. Giannino MARZOTTO su FERRARI

La corsa anche quest'anno, è stata decisa nel tratto più tormentato ove le prestazioni dei freni e delle frizioni sono determinanti.

Automobilisti:

FRENDO

CAMPIONE DEL MONDO 1952

vi offre

Sicurezza: frenatura efficace anche oltre i 500° - qualità sempre costante

Economia: di almeno il 50%

Il costo di una guernizione per freni è rappresentato dalla proporzione fra il suo prezzo e il chilometraggio ottenuto. Il montaggio costa almeno il doppio delle guernizioni. Con i ceppi freno di maggiore durata si economizzano dei montaggi.



Alle spalle, se non proprio a ridosso, del vincitore assoluto Clemente Biondetti si sono piazzati gli altri due Lancisti. Valenzano (a sinistra) e Piodi (a destra) finiti rispettivamente anche secondo e terzo della assoluta come della Gran Turismo internazionale oltre 2000 con le velocissime Lancia Aurelia G.T. 2500.

caustiche ma non possiamo nascondere che il consuntivo di questa V Coppa della Toscana ci ha lasciato alquanto amareggiati anche perchè nella stessa giornata, in condizioni meteorologiche del tutto simili e sia pure con strade più facili e medie di gran lunga più basse si è avuta un'altra manifestazione motoristica che ha sortito risultati ben più entusiasmanti anche se ha avuto per attori quei tali motoscooter che noi automobilisti definiamo vera piaga della circolazione.

Alludiamo, è chiaro, alla «1000 Chilometri» dei Vespisti che nella stessa giornata temporalesca e diaccia ha visto via via presentarsi al traguardo di partenza di Brescia ben 372 partenti e di questi ben 309 sono tornati a Brescia dopo aver toccato Padova, Udine, Trieste e Bologna. Una percentuale di ritirati dunque minima considerate le veramente avverse condizioni del tempo e la lunghezza della prova. E non bisogna dimenticare che se la maggioranza ha battuto medie oscillanti tra i Km. 40 ed i 50, alcuni ve ne sono stati che infischiosene della formula regolaristica della prova sono andati allo sbaraglio e v'è stato chi ha superati i «Mille chilometri» alla media di Km. 73.010.

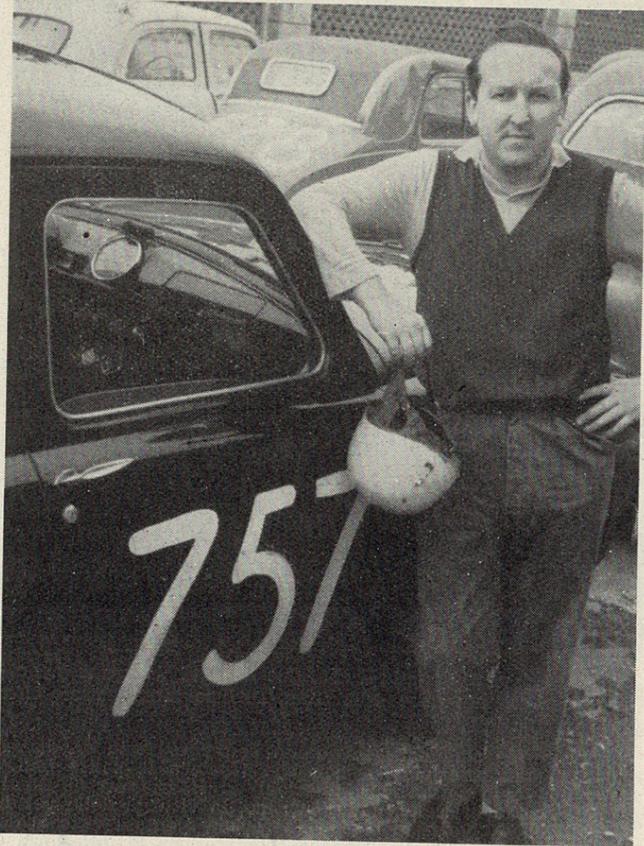
Tutti conosciamo queste piccole Vespa e sappiamo che il loro motorino ha una cubatura di soli 125 cc., quindi crediamo che il raffronto che abbiamo voluto fare sia più che giusto e da attentamente considerarsi anche sotto il punto di vista atletico, che pure vogliamo qui toccare in quanto questi vespisti, e nelle tre centurie non poche erano le rappresentanti del gentil sesso, hanno marciato ininterrottamente per circa 24 ore, di notte e di giorno per lo più sotto la pioggia scrosciante e con equipaggiamenti molto sommari, mentre la maggior parte dei piloti della Toscana erano in comode berline, riprati dalla pioggia ma imprecano del pari contro il maltempo. Questi possono anche esser considerati commenti del tutto personali così come personale può essere il convincimento in merito alla decadenza dello sport su tutti i campi ma certe recenti sconfitte, così come la carenza dei piloti che oggi lamentiamo starebbero a confermare la fondatezza della nostra opinione in merito.

Quanto sopra non ha però nulla a che fare con il complesso organizzativo della «V Coppa della Toscana» a cui se volessimo muover degli appunti dovremo concentrarli sul non certo efficiente servizio di informazioni, che è andato molto a rilento (quando già i primissimi erano sul traguardo si conoscevano appena appena le prime tre posizioni assolute al primo Controllo) e sulla cerimonia della premiazione che, se è stata signorile e ospitale al massimo, poteva però accomunare anche i singoli vincitori di classe al vincitore assoluto, anche se ciò non era contemplato nel cartoncino di invito. Una volta le premiazioni concludevano allegramente e degnamente tutte le manifestazioni, poi la cosa è andata in disuso. Lode quindi agli organizzatori della Coppa della Toscana fedeli ad una antica tradizione di ospitalità, ma ampliamo la rosa dei festeggiati anche se i premi in danaro possono essere assegnati solo dopo la omologazione della C.S.A.I.

Dopo queste righe potremo in un certo senso passare diret-



Franco Bordoni anche sulle strade infide di questa V Coppa della Toscana ha dato una nuova dimostrazione della sua valentia e delle grandi possibilità della sua Gordini con cui ha vinto la oltre 2000 Sport ed ha conquistato il quarto posto nella assoluta.



I risultati che Piero Garini va conseguendo in questa stagione con la Alfa Romeo « 1900 T.I. » hanno davvero del prodigioso. Nuova conferma la si è avuta in Toscana ove il pilota milanese oltre a vincere la propria classe con notevole distacco sui colleghi di marca si è anche piazzato al quinto posto assoluto dinanzi a vetture notoriamente più veloci e corsaiole.

sente l'ammissione di vetture dello stesso tipo a categorie diverse ingenerando una gran confusione in chi non è esperissimo in materia. Ma tant'è oramai siamo abituati a simili larghezze di vedute da parte delle nostre gerarchie sportive che poi non esitano a rimangiarsi deliberazioni e ammissioni promuovendo delle sospensive a stagione avanzata.

Una manifestazione come la « Coppa della Toscana », però, non fosse che per l'impegno e la passione dei suoi organizzatori, ossia di tutti gli A. C. della Toscana con a capo Firenze e Livorno che vanno alternandosi nell'onore — e nell'onere — di ospitare il traguardo e tutto lo stato maggiore, ben merita una più completa trattazione, ed è ciò che ora ci accingiamo a fare, anche se non ci sarà possibile illustrare degnamente le singole prove data la frammentarietà delle notizie comunicateci ufficialmente specie per quanto riguarda le maggiori categorie.

Tanto per inquadrare l'argomento, ritorniamo ancora un momento sul tema della durissima selezione per precisare che essa è una delle caratteristiche salienti della Coppa della Toscana. Infatti se quest'anno, evidentemente per celebrare il primo lustro di vita, la pioggia ha incorniciata per la prima volta la manifestazione, e ad essa si addebita gran parte dei ritiri, negli anni scorsi le cose non erano certo andate molto meglio. La prima edizione ebbe infatti 75 partiti e 44 arrivati, quella del 1950 ne denunciò rispettivamente 158 e 89, la terza 194 e 106, nel 1952 si ebbe il record di 222 partiti con 121 arrivati e finalmente quest'anno abbiamo 200 contro 91. Sulla esattezza di queste cifre non ce la sentiamo di giurare ma al massimo vi potrà essere qualche variazione, ma del valore solo di unità, sicché il succo rimane lo stesso: ed il succo è che se quest'anno abbiamo avuto la pioggia negli anni scorsi abbiamo avuto assicurata l'aderenza ma questa ha portato tutti a spingere ed i motori, anche per la notevole temperatura sempre registrata in quelle giornate, hanno ceduto alla distanza.

In proposito non va infatti dimenticato che la Coppa della Toscana per le sue caratteristiche stradali è una prova abbastanza veloce e tormentata. Se andiamo ad esaminare il suo libro d'oro vedremo che i vincitori assoluti hanno sempre

marciato al di sopra dei 110 orari. Nel 1949 Bormioli (*Ermini* 1100) superò i km. 604 del percorso alla media di km/h 111,846. Il 1950 vide la smagliante vittoria di Dorino Serafini (*Ferrari* 2000) a km/h. 127,739 su un tracciato di km. 680 e sullo stesso percorso l'anno seguente si impose Giannino Marzotto (*Ferrari* 2.500) alla media di km/h. 129,763 che è la media record. Nel 1952 il percorso viene notevolmente allungato e portato a km. 736 e Bruno Sterzi (*Ferrari*) superò la distanza alla media di km/h. 121,932. La attuale edizione si è svolta su km. 635 e Clemente Biondetti (*Lancia* 2.500) ha marciato a km/h. 117,665.

Un percorso dunque notevolmente veloce anche perchè la presenza di non pochi dislivelli, quali Radicofani e il Monte Quiesa, impegna notevolmente i motori per il continuo impiego delle marce basse.

È naturale quindi che i motori sollecitati sempre al massimo ne risentano e di qui le selezioni del passato. Quest'anno per quanto siano stati spericolati i piloti non è stato possibile per lo più raggiungere il massimo dei giri (i più veloci ne hanno dovute lasciare inoperose non poche centinaia usandone poi con grande parsimonia nelle riprese) e questo ha salvato i motori ma chi ha appena osato ci ha rimesso la carrozzeria e fortunatamente San Cristoforo, come la Bontà Divina, ha avuto così Gran Braccia da arrivare in tempo ad acchiappare al volo tutti si che non si sono avuti a lamentare incidenti mortali ma solo qualche ferito d'una certa gravità come il giovane Pier Francesco Calvi di Bergolo, dichiarato per altro subito fuori pericolo dai sanitari dell'Ospedale di Grosseto ove era stato ricoverato, e come Nilo Bianchi, secondo pilota di Aurelio Campatelli che veniva ricoverato all'ospedale di Lucca. Più o meno infortunati a seguito di incidenti stradali sono pure stati Sani e Cazzati, ma la gran massa è miracolosamente uscita incolume da certe vetture ridotte a fisarmonica. Numerosissimi i rovesciamenti incruenti nel senso che i piloti aiutati da entusiasti spettatori hanno potuto rimettere la vettura sulle ruote e riprendere, per nulla impressionati, a tutto gas. Si narra di una vettura che si è fermata in un campo cadendo da una scarpata alta sette metri. Tra lo stupore degli spettatori la macchina ha proseguito sino a trovare una via d'uscita ed ha ripreso la gara. Non poche volte poi diverse macchine hanno piroettato contemporaneamente a causa di imprudenti bloccate di freni. Così appunto è stato il caso di Pier Francesco Calvi che s'è trovato di colpo a doversi destreggiare dinanzi ad una vettura che faceva la trottola. Contro i due poi piombava anche Albor-

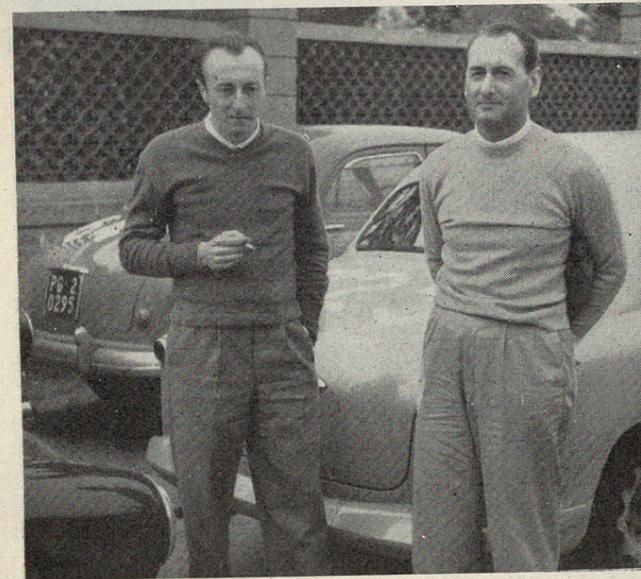


Abile e furbo il campione napoletano Luigi Bellucci (a sinistra) che con la Alfa Romeo « 1900 - T.I. » è passato nella categoria Gran Turismo conquistando così una vittoria di valore notevolissimo.

ghetti, che era il primo della muta delle Lancia ufficiali e non poteva evitare una paurosa bocciata prima contro un paracarro, sulla destra e poi contro una pianta sulla sinistra. Il lancista riusciva però a terminare la gara ma a ridotta andatura poichè era rimasto privo della prima e della seconda ed inoltre la vettura, che era ammacatissima, non poteva certamente più disporre di quel meraviglioso assetto ed equilibrio che ha permesso ai colleghi di Alborghetti di conquistare le tre prime posizioni assolute.

Altri invece ebbero rallentata la loro marcia da guasti al tergicristallo, ed alcuni dei più veloci lamentarono addirittura la distorsione del braccetto porta spazzola a causa della violenza dei fetti di pioggia. Tra questi Sterzi ebbe rallentata la marcia sotto la pioggia dalla scarsa visibilità oltre che dalla impossibilità di sfruttare anche in minima parte la enorme potenza della sua nuova Ferrari 4.100, originalmente carrozzata da Vignale in coupé senza cristalli laterali. Franco Bordoni, invece, perse circa cinque minuti ad un passaggio a Livello, Della Beffa urtò con una ruota un rialzo presso Siena e riportò anche avarie alla carrozzeria. Il lucchese Pagliai non poté ripetere il successo della Mille Miglia, ché incappò violentemente in una cunetta e ruppe le ruote. Ancora in fatto di ruote ecco il cremonese Alquati che quasi sul traguardo ha visto partire per la tangente una delle ruote anteriori, ma se la è cavata arrivando a finire la gara.

Meno fortunato Elio Zagato che pur avendo marciato con prudenza era brillantemente in testa alla sua classe ma a nemmeno cinquanta chilometri dall'arrivo doveva abbandona-



Nel gruppo degli affezionati dell'Alfa Romeo si è distinto, con un ottimo quarto posto nella oltre 1500 Turismo il piacentino Ferini (a destra) che ha portata la sua « 1900 - T.I. » al quarto posto di classe.

nare, con grande disappunto della coraggiosa Signorina Fontana, che ne aveva divise le sorti, per rottura d'un pistone.

Se volessimo dire delle avventure di tutti avremo da scrivere per un paio di giornate di fila e questo, naturalmente, non ci è possibile, ne forse sarebbe gradito ai nostri lettori non interessati, anche perchè queste avventure, seppur visute intensamente da ogni protagonista, finiscono poi con l'assomigliarsi tutte.

Per scendere un po' nella cronaca diremo invece che quest'anno la Coppa della Toscana ha costretto tutti ad una levataccia. Infatti la autorità di P. S. ha imposto l'anticipo della manifestazione alle ore antimeridiane desiderando avere completamente libere le strade nel pomeriggio domenica al fine di poter liberamente far circolare i suoi mezzi motorizzati impegnatissimi nella difesa della libertà personale in questa ultima domenica della campagna elettorale, densa di battaglie oratorie di tutti i colori.

La sveglia però è stata data ancor più per tempo dal concerto scatenato da un temporale con fulmini, saette e via dicendo il che aveva lasciato credere trattarsi di uno dei soliti temporali estivi di breve durata. Invece, come abbiamo visto, la pioggia che salutò i più mattinieri sul viale Italia, ove presso la Barriera Margherita era stata posta la zona traguardo, e tenne loro compagnia sin verso le nove mentre il cielo rimase grigio per tutta la mattinata e rischiarò solo quando le ultime macchine avevano tagliato il traguardo. Se



Ignazio Scaletta (a destra), il dinamico Presidente degli automobilisti sportivi lucchesi, ha saputo ancora una volta mettersi in bella luce finendo al terzo posto nella combattuta Turismo oltre 1500 con la Alfa Romeo « 1900 - T.I. »

da questi segni avessimo dovuto interpretare il pensiero degli Dei sulla nostra attività, di certo avremo avuti dei responsi assai poco lusinghieri.

Il percorso della quinta edizione ha presentate non poche varianti rispetto al passato, ed anzi più di un fedelissimo della gara toscana ha lamentato giustamente questo continuo mutar del tracciato che annulla ogni confronto preciso e diretto con le altre edizioni, e noi non possiamo che associarci anche se comprendiamo molte delle giuste ragioni adottate dagli organizzatori.

Infatti a causa dello stato delle strade nell'aretino si è preferito evitare l'attraversamento di quella Provincia anche perchè non si sarebbe potuto includere, come era nei desideri, il celebre tracciato della Consuma attualmente in via di sistemazione. Accogliendo poi le preghiere degli sportivi pistoiesi la Coppa per la prima volta ha toccata anche questa



Una lieve avaria, che sulle strade bagnate ha consigliato molta prudenza, non ha permesso al simpatico pilota della S. Ambrogio, Zafferi, di conseguire una classifica rispondente alle sue possibilità. Lo troviamo infatti, con l'immane Facetti, al quinto posto della oltre 1500 T. con la Alfa Romeo « 1900 - T.I. ».



Una gara egregia hanno compiuta i fratelli Dore e Massimo Leto di Priolo classificatisi al terzo posto della G.T.I. 2000 con la Fiat 8-V.

città rinunciando così ad avvalersi della Autostrada Firenze-Mare.

Il Giro inoltre ha mutato senso che da Livorno i concorrenti hanno puntato su Grosseto, per l'Aurelia, proseguendo poi per Radicofani, Siena, Firenze, Pistoia, Lucca, Massa Pisa e nuovamente a Livorno.

Alle 5 in punto la V Coppa della Toscana entra dunque nella sua fase esecutiva e l'avvio viene dato dalla *Dyna Panhard* di Porfiri-Caratti che parte agli ordini del Direttore di Gara Dottor Amos Pampaloni, Direttore anche della sede di Firenze dell'A.C.I., che ha diviso col Dr. Alberto Filippi, Direttore dell'A. C. Livorno le fatiche organizzative svolte in modo encomiabile.

Tra i forfait dichiarati prima delle verifiche e quelli consigliati dal maltempo, la schiera degli iscritti si è di molto ridotta: infatti dalla cifra record di 284 siamo scesi a 183. Si sono perse dunque già sulla carta 101 unità ed altre 83 si perderanno, come abbiamo già visto, sulla strada.

Qualche spunto di interesse viene offerto anche dalla solita e monotona scena delle partenze resa in questa occasione ancor più sconcertante dal sonno, dal freddo e dall'umido che ci intorpidisce tutti.

Per questo ogni cosa che valga a ravvivare l'ambiente è bene accolta. Così la spontanea polverizzazione del cristallo laterale della vettura di Sergio Banti che viene a trovarsi costretto a subirsi un bel massaggio d'aria corrente, qualche ritardatario che si precipita sul traguardo, la poco edificante scoperta del genovese Gianni che s'avvede d'un sabotaggio



Uno spettacolo non certo comune quello qui eternato. Una zona traguardo ordinata e senza folla in mezzo alla strada ed un quadro dei tempi riepilogante le gesta di circa settanta equipaggio, ossia dei primi tre di ognuna delle 13 classi ammesse, al passaggio dai cinque controlli della V Coppa della Toscana.

operato ai danni del suo radiatore; ci riscaldano gli applausi tributati alla nota attrice della R.A.I. Liliana Feldman che tenta l'avventura a fianco di Paolo Riva. La loro avventura sarà però breve a causa di un principio di fusione ad una bronza di banco e si fermeranno giusto in tempo per assistere alla scivolata e relativo schiacciamento contro una casa del consocio Castelli che, a causa del bloccaggio del freno anteriore destro, è andato via diritto in una difficile curva presso Grosseto e fortunatamente senza danni personali.

Numerose le signore in veste di seconda guida e tutte sono salutate con particolare simpatia.

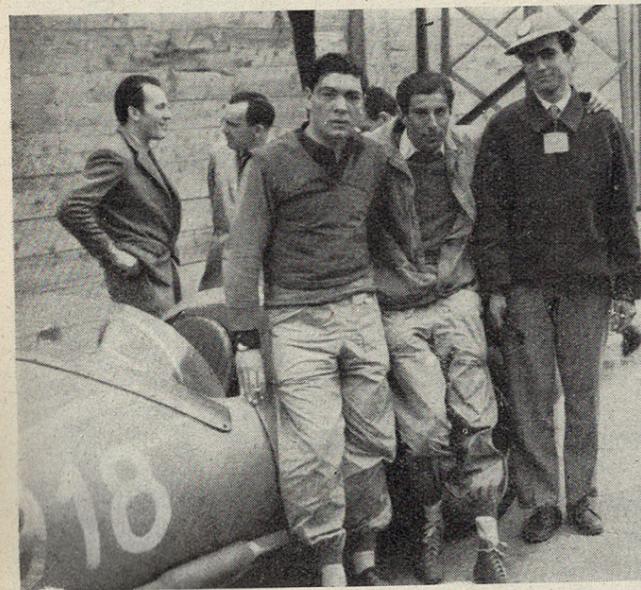
Man mano che passano le ore si avvicinano sulla linea le vetture sempre più potenti ed intanto ha smesso di piovere sul traguardo e le tribune vanno un po' animandosi. La prima di tutte ad essere al gran completo è quella della Stampa già presa d'assalto dalle forze dell'ordine che vi si erano rifugiate compatte per sottrarsi alla pioggia.

Ad onor del vero il collega addetto a questa tribuna poi la libererà dagli intrusi e poche volte abbiamo visto una tribuna stampa veramente tenuta a disposizione dei giornalisti che hanno anche potuto usufruire delle numerose macchine Olivetti.

I più noti campioni vengono vivamente applauditi ed il record in materia è segnato da Biondetti che è pronosticato già quale vincitore assoluto della V Coppa della Toscana. Le sue carte sono infatti le migliori per poter aspirare a questa nuova affermazione. Le strade gli sono familiari, la Lancia



Umberto Simontacchi (a sinistra) ha portata ad una bella affermazione la Fiat 8-V che sotto la sua guida è entrata in lizza per la vittoria assoluta vincendo poi con margine la classe 2000 della Sport Commerciale.



Gli abituali rivali della 2000 Sport: a sinistra Mantovani (in mezzo) e a destra Luigi Musso (col casco) che ha fatto coppia col fratello Luciano. Entrambi pilotavano le Maserati 2000 sport.



Aurelia Gran Turismo 2500 gli ha già dimostrato le sue grandi possibilità ed egli ne è oramai padrone nel modo più assoluto ed inoltre gli unici a gioire del tempaccio sono proprio i lancisti poiché queste vetture sono proverbialmente «attaccate» alla strada proprio sul terreno bagnato ed inoltre pare assodato che la distribuzione dei pesi e delle masse col concorso delle coperture Michelin raggiunga un equilibrio tale per cui ben poche macchine possono sul bagnato conseguire le performances consuete a queste vetture. Numerose prove ne abbiamo già avute in passato e l'affermazione complessiva che qui si verificherà ne è una nuova conferma.

Sarà Cabianca con la sua grossa *Ferrari* carrozzata aperta dal Vignale a chiudere le partenze ed anche ad aprire, in senso chilometrico, la serie dei ritiri. Infatti lo sfortunato campione veronese s'è appena avviato al segnale della bandiera a scacchi quando, mentre passa dalla prima alla seconda, dopo appena un paio di centinaia di metri, deve abbandonare, evidentemente per rottura di un semiasse.

Come abbiamo detto le notizie sull'andamento della gara giungono molto a rilento e non potremo quindi stendere qui un quadro completo della lotta ingaggiata tra i vari piloti.

Nella 750 Turismo sono al comando le *Dyna Panhard*. Porfiri raggiunge Grosseto a 103,531 di media ma poi deve abbandonare ed è sostituito da Bianchedi che da sesto che era a Grosseto passa in testa a Siena e resterà al comando sino all'arrivo vanamente inseguito dal vincitore del giro di Toscana La Rosa, con la *Fiat* 500 e da Angelelli con la *Renault*.

Anche nella 1100 Turismo il primo a Grosseto, Maggiorelli, che ha segnato con la *Fiat* «nuova 1100» la media di 113,176, dovrà abbandonare in favore di Bricarello che guiderà poi il gruppo e vincerà davanti a Sergio Banti che è giunto distanziato di appena 65", giusto il tempo per assolvere ad una... funzione idrica senza la quale molto probabilmente avrebbe vinto, nonostante il cristallo rotto. Per un punto Martin perde la cappa e per... Banti ha perso la corsa.

Nella turismo 1500 si sono avute lotte movimentate. A Grosseto è in testa Massi, che è partito ultimo della classe, con la *Fiat* 1400, seguito a 12" da Guarducci con la *Peugeot*. Massi guiderà ancora a Siena (km/h. 96.688) e Munaron che pilota anch'egli una *Peugeot* ha superato Guarducci, ed a Firenze passerà in testa (km/h. 94.126) col collega alle costole mentre Massi è in ritardo. A Lucca i due della *Peugeot* passeranno a posizioni invertite (km/h. 95.881) e così pure sarà a Massa (96.093) ma sul traguardo di Livorno Massi riuscirà ad infilarsi tra i due, ma il vantaggio di Guarducci è notevole e la vittoria lo premierà creando anche un nuovo motivo di interesse per questa classe.

Nella Turismo oltre 1.500 il solito formidabile schieramento delle *Alfa Romeo* «1900» e le T. I. la fanno da padrone sulle poche avversarie che tentano di contenderle il passo.

Qui non ci è possibile pronunciarci circa le posizioni in quanto secondo le notizie ufficiali forniteci il vincitore Piero Carini sarebbe stato in testa solo al controllo di Grosseto, alla formidabile media di km/h. 133.660 e poi all'arrivo mentre durante la gara non lo troviamo nemmeno nelle primissime posizioni. Evidentemente vi deve essere stato qualche errore poiché, a quanto abbiamo potuto appurare, il forte pilota della *Alfa Romeo* è sempre stato indisturbato al co-

mando ed all'arrivo circa otto minuti lo separano da Bormioli pure con l'*Alfa Romeo* che era stato indicato invece al comando ai controlli di Siena, Firenze, e Lucca mentre a Massa figurano al comando Biagiotti con la *Lancia Aurelia* seguito da Scaletta e da Ferrini.

Come si vedrà poi dalla classifica, dopo Carini figurano invece, sempre su *Alfa Romeo*, Bormioli, Scaletta, Ferrini, Zafferri, Loglio ed infine Biagiotti, tutti classificatisi a distanze ravvicinate, a parte il distacco già segnalato tra i primi due.

Nella Gran Turismo 750 non si sono avute sorprese. Monteverdi-Nember, con la loro *Zagato*, hanno ceduto il comando solo al controllo di Siena, ove sono stati sostituiti da Castellarin-Capaccioli con la *Dyna Panhard*, ma subito sono ripassati in prima posizione seguiti alla distanza dai colleghi di marca Guarnieri-Brancaleoni.

Per la 1500 Gran Turismo v'è da registrare il dramma di Elio Zagato che sinceramente non meritava dalla sorte un tiro così maligno soprattutto per ridargli la sicurezza in un momento particolare quale quello che sta ora attraversando dopo la trasferta in Sardegna conclusasi con la tragica fine dell'amico Diego Capelli.

Al controllo di Grosseto era Andreini, con una *Fiat* «nuova 1100» di serie nella carrozzeria ma ritoccata nel motore a condurre il passo a km/h. 116,933 seguito dal triestino Poiucci con la *Fiat-Zagato* e da Maderna con la *Fiat-Volpini* carroz-

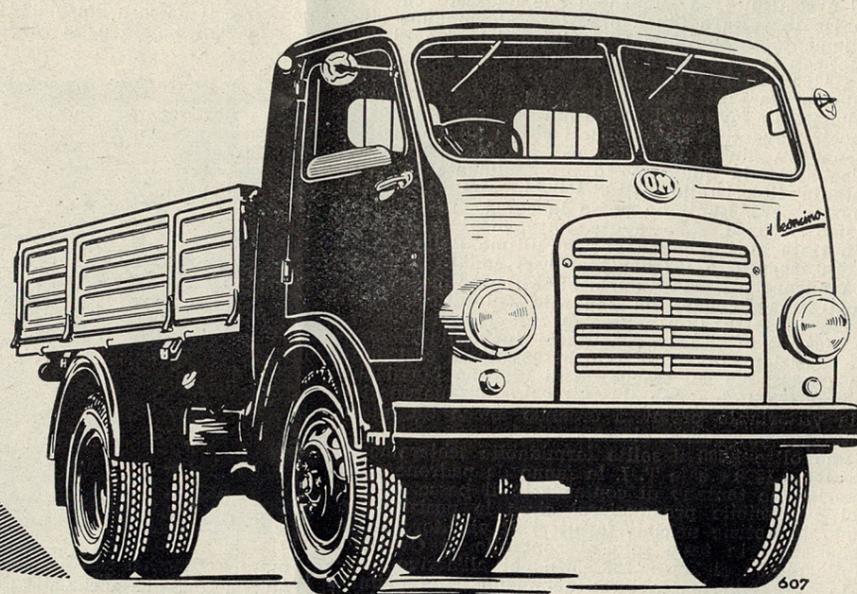


Franco Cornacchia non ha mancato di rappresentare i colori della Scuderia Guastalla anche alla Coppa della Toscana ove con la *Ferrari* ha conseguito un ottimo secondo posto nella Sport Commerciale oltre 2000.

OM

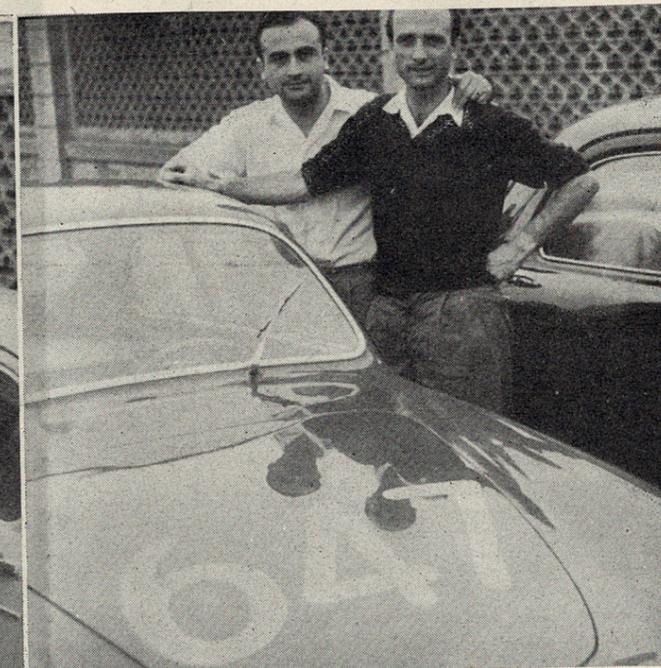
il Leoncino

portata 2,5 tonnellate
 motore diesel di 54 CV
 cambio a 5 velocità e 1 retromarcia
 pendenza massima superabile a pieno carico 26,5%
 basso consumo specifico di carburante



sede Milano
 stabilimenti: Brescia - Milano - Suzzara

GOMME PIRELLI



A sinistra, il triestino Poilucci vittorioso con la Fiat Zagato della 1506 G.T.I., complimentato dal preparatore Piero Facetti che gli ha messo a punto il motore ed a destra il suo diretto avversario Cesare Maderna che porta ancora i segni sul viso della sua vittoriosa partecipazione alla motonautica Pavia - Venezia disputata otto giorni prima.

zata Frua. Elio Zagato era settimo ma a Siena lo troviamo al comando (km/h. 103.164) davanti a Poilucci, Andreini e Maderna. Posizioni immutate a Firenze (km/h. 100.389) ove Andreini è però scomparso. A Lucca (km/h. 102.304) posizioni ancora immutate ma dopo Massa come abbiamo detto scompare Zagato ed a Livorno taglia vittorioso il traguardo Poilucci che è veramente raggiante per la bella vittoria che è in parte merito anche del bravo preparatore Facetti, a cui è devoluta la cura dei complessi meccanici delle vetture Fiat-Zagato.

Nella Gran Turismo 2000 dobbiamo registrare ancora una affermazione della Alfa Romeo conseguita col modello da turismo T. I. Infatti il campione partenopeo Bellucci si è iscritto in questa classe pur disponendo di una normale T. I. ed ha fatto piazza pulita. Lo troviamo infatti sempre al comando su tutti i controlli ed all'arrivo registra un vantaggio di oltre dieci minuti sul secondo, Pignatelli-Bibbi con la Lancia Aurelia che ha preceduto i fratelli Leto con la Fiat 8-V, rallentati sul finale dall'allentamento della cinghia del ventilatore, causa di anormale riscaldamento. In questo gruppo ricordiamo anche Vinattieri che aveva sempre militato tra i primissimi ma poi dovette abbandonare.

La Gran Turismo oltre 2000 è la classe che ci ha dato i primi tre assoluti, risultato questo da porre in tutta evidenza dato che in campo v'erano anche delle vetture sport di cilindrata superiore. Ma come già abbiamo detto le Lancia Aurelia di qualsiasi tipo, ed i fatti lo confermano ad ogni esibizione, sono vetture in grado di equivalere anche le più potenti vetture sport poiché in virtù della loro stabilità sul bagnato possono sempre guadagnare in curva quanto perdono in velocità assoluta rispetto ad avversari più cilindriati.

La lotta per l'assoluto si è ristretta tra i due piloti di punta dello schieramento che la Lancia aveva presentato a Livorno, e precisamente Biondetti, Valenzano, Croce, Piodi ed Alborghetti.

Infatti Valenzano è al comando a Grosseto con km/h. 142.657 seguito da Croce, Piodi, Biondetti ed Alborghetti.

La classifica assoluta vede però dopo Valenzano, Croce e Simontacchi che milita nel Gruppo Sport Commerciale 2000 con la 8-V Fiat.

A Siena è ancora al comando Valenzano (km/h. 113.717) ma Biondetti è a soli 16" ed ha distanziato di quasi un minuto Piodi. Intanto Croce è scomparso ed Alborghetti prosegue «en touriste» dopo l'incidente di cui abbiamo dato già notizia.

Il «Biondo» giunge a Firenze primo (km/h. 111.449) distanziando di 1'16" Piodi mentre Valenzano che ha rallentato è a 1'29".

Per Biondetti il gioco è fatto. Dirà all'arrivo che è stata una corsa da suicidi e crediamo che solo la sua gran conoscenza delle strade e la sua esperienza gli abbiano assicurato questo nuovo alloro. Nell'ultimo tratto Valenzano ha ripreso e superato Piodi e la bella affermazione delle Lancia ufficiali

è completata dal quarto posto conseguito dalla Aurelia G. T. 2500 Fontana-Caraceni che ha superato la elegante Berlina Pinin Farina di Lamberti-Succo su telaio Ferrari «212».

Nessun colpo di scena nella Sport 750. Monti-Rugolo con la Stanguellini aperta hanno dominato dal principio alla fine distanziando gradatamente Dal Monte-Perruchetti con la Fiat Parisotto che hanno occupato sempre il secondo posto. Alle loro spalle è finito Sesto Leonardi con la berlinetta su Giaur davanti all'altra berlinetta Giaur di Boldrini.

Per la 1100 Sport dopo una sfuriata iniziale di Sani, giunto con la O.S.C.A. a km/h. 139.560 al controllo di Grosseto è passato al comando Sgorbati che vi è rimasto sino a Livorno mentre Sani era vittima di una fuoruscita. Brillante la gara di Brandi (Ermini) che finiva secondo seguito da Terigi pure con la Ermini.

Della sport 2000 ufficialmente ignorata dai comunicati ufficiali diremo che è stata vinta dal promettente Mantovani con la Maserati, e la sua media sarebbe stata più elevata se non fosse andato ad impantanarsi in un campo fangoso in un punto isolato sicché la vettura fu rimessa in strada dal pilota e dal suo compagno Palazzi con sforzi ed infangamenti inenarrabili. Forse solo il romano De Sanctis, il Campione della classe 1100, deve aver superato in fatto di infangamento Mantovani, ché all'arrivo l'abbiamo visto sporco di terriccio rappreso sino al collo. Il romano era andato anch'egli a finire in una palude e per poco lui ed il secondo non erano rimasti schiacciati sotto la Fiat «nuova 1100».

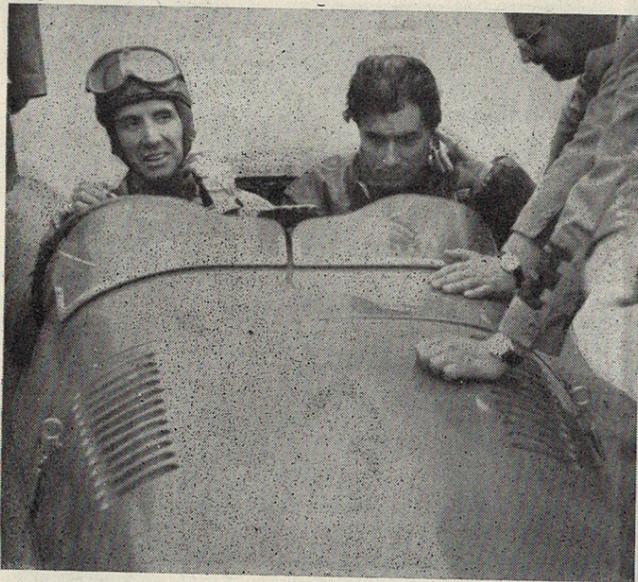
Dopo Mantovani lo scanzonato romano Luigi Musso che si è portato sulla sua Maserati il fratello Luciano, mentre l'altro fratello Giuseppe era in campo nella 750 sport.

Con loro citeremo anche Bosisio con la Ferrari.

Pure della Sport oltre 2000 si è saputo ben poco circa le posizioni. A Grosseto era segnalato al comando Bordini con la Gordini a km/h. 131.967, seguito da Sterzi e da Piotti. A Livorno ritroviamo i primi due a posizioni invariate solo che al terzo posto è Scotti che come al solito si era presentato alla partenza in ritardo. Al quarto posto ecco anche Piotti.

Bordini oltre alla vittoria di classe ha conseguito un lusinghiero quarto posto assoluto e certamente se il terreno di gara fosse stato in diverse condizioni e se non ci si fosse messo di mezzo anche il già citato passaggio a livello Bordini avrebbe fatto assai di più con la sua bella Gordini, che all'arrivo presentava un motore pulitissimo e senza nemmeno una bava d'olio.

Una prova brillantissima è stata quella fornita dalla Fiat 8-V nella Sport Commerciale 2000 ove, come già abbiamo detto, Umberto Simontacchi aveva conseguito con il suo tempo (km/h. 136.302) il terzo posto nella assoluta al passaggio da Grosseto. Simontacchi proseguiva poi nella sua azione e arrivava sempre al comando a Livorno con un distacco di oltre mezz'ora su Gravina che pilotava anch'egli una Fiat V-8. An-



Dalla espressione stanca di Brandi, secondo con la Ermini nella 1100 Sport, appare chiaro come i piloti che hanno gareggiato su vetture aperte hanno risentito della inclemenza del tempo.

cora più distanziato Vannini con la Ferrari mentre non terminava Enrico Sterzi, fratello del più noto Bruno Sterzi.

Spartutissima la schiera dei concorrenti alla Sport Commerciale oltre 2000 e dei tre aveva la meglio Sbraci con la Ferrari che sopravanzava Cornacchia di poco mentre Serano si ritirava. Il terzetto era montato su vetture Ferrari.

Questi, molto in succinto, gli sviluppi delle gare nelle ben 14 classi su 4 categorie che hanno formato la storia della V Coppa della Toscana il cui consuntivo può ora esser raccolto in questa tabellina (salvo errori, omissioni ed omologazioni).

	partiti	arrivati	ritirati
Categoria Turismo			
Classe 750	27	14	13
" 1100	28	17	11
" 1500	17	10	7
" Alfa-Lancia	31	13	18
Categoria Gran Turismo			
Classe 750	8	5	3
" 1500	8	6	2
" 2000	22	11	11
" oltre 2000	9	7	2
Categoria Sport Int.			
Classe 750	17	9	8
" 1100	9	5	4
" 2000	8	3	5
" oltre 2000	6	4	2
Categoria Sport. Commerc.			
Classe fino a 2000	7	3	4
" oltre 2000	3	2	1
Totale generale	200	109	91

Lasciamo ben volentieri agli appassionati di studi statistici il compito di stabilire le varie percentuali tra partiti ed arrivati e passiamo per conto nostro agli archivi anche la V Coppa della Toscana, che se non ha avuto da registrare luttuosi incidenti in gara ne ha procurato indirettamente uno di cui è rimasto vittima il concorrente Franco Girardi che all'indomani della gara, rientrando a Milano con la sua macchina ha avuto una violenta collisione con un'altra vettura. Nell'urto mentre gli occupanti delle due vetture se la cavavano senza gravi danni il Girardi riportava lesioni tali per cui decedeva. Il Destino che non ha steso la sua adunca mano sui concorrenti lanciati in gara sulle viscide strade, ha voluto rifarsi su questo appassionato sportivo colpendolo a tradimento mentre, su strade perfettamente asciutte, rientrava a Milano ove i familiari ed il suo lavoro lo attendevano.

FRANCO DEGLI UBERTI

(Fotografie F. Degli Uberti e Foto Arte).

LE CLASSIFICHE

Categoria Turismo Internazionale

CLASSE 750 CMC.

1. Bianchedi-Cecchi su Panhard in 6.54'16" media km. 91.991; 2. La Rosa-Dolfi su Fiat in 7.08'28"; 3. Angelelli-Recchi su Renault in 7.09'51"; 4. Provasi-Gama su Panhard in 7.10'56"; 5. Strada-Bini su Fiat in 7.25'54"; 6. Lancello-Senjust su Renault in 7.26'40"; 7. Pittoni-Pittoni su Fiat in 7.28'22"; 8. Carini-Ravasini su Fiat in 7.34'38"; 9. Boccosi-Vignini su Fiat in 7.37'36"; 10. Campos-Gualdi su Fiat in 7.47'07"; 11. Marghieri-Rinaldi su Fiat in 8.06'02"; 12. Zoppoli-Trabucco su Fiat in 8.08'57"; 13. Puerari-Piva su Fiat in 8.55'54"; 14. Rontini-Tongiani su Fiat in 9.01'14".

CLASSE FINO A 1100 CMC.

1. Bricarello in 6.23'15" media km. 99.412; 2. Banti in 6.24'20"; 3. Masiero in 6.25'09"; 4. Cecchi in 6.26'49"; 5. Maggiorelli in 6.28'11"; 6. Ricciardi in 6.28'28"; 7. Giannotti in 6.30'07"; 8. Zoppoli in 6.32'57"; 9. Lucchesi in 6.33'22"; 10. De Santis in 6.39'22"; 11. Alquati in 6.42'18"; 12. Forini in 6.45'20"; 13. Fanti in 6.52'50"; 14. Vinattieri in 7.23'59"; 15. Cavallo in 7.53'08"; 16. Lippi in 8.10'44"; 17. Bettinsoli in 9.41'58" tutti su Fiat «nuova 1100».

CLASSE 1500 CMC.

1. Guarducci-Zandomenghi su Peugeot in ore 6.27'52" media km. 98.229; 2. Massi-Bonanno su Fiat in 6.29'26"; 3. Munaron-Veglia su Peugeot in 6.29'51"; 4. Ceccarelli-Macchi su Fiat in 6.36'09"; 5. Monaco su Fiat in 6.41'52"; 6. Agnelli-Biletto su Fiat in 6.43'10"; 7. Borghi-Borzillo su Fiat in 6.47'28"; 8. Pelloni-Pelloni su Fiat in 6.52'26"; 9. Pagani-Stefani su Fiat in 7.17'52"; 10. Tardieu-Bouscry su Peugeot in 7.35'28".

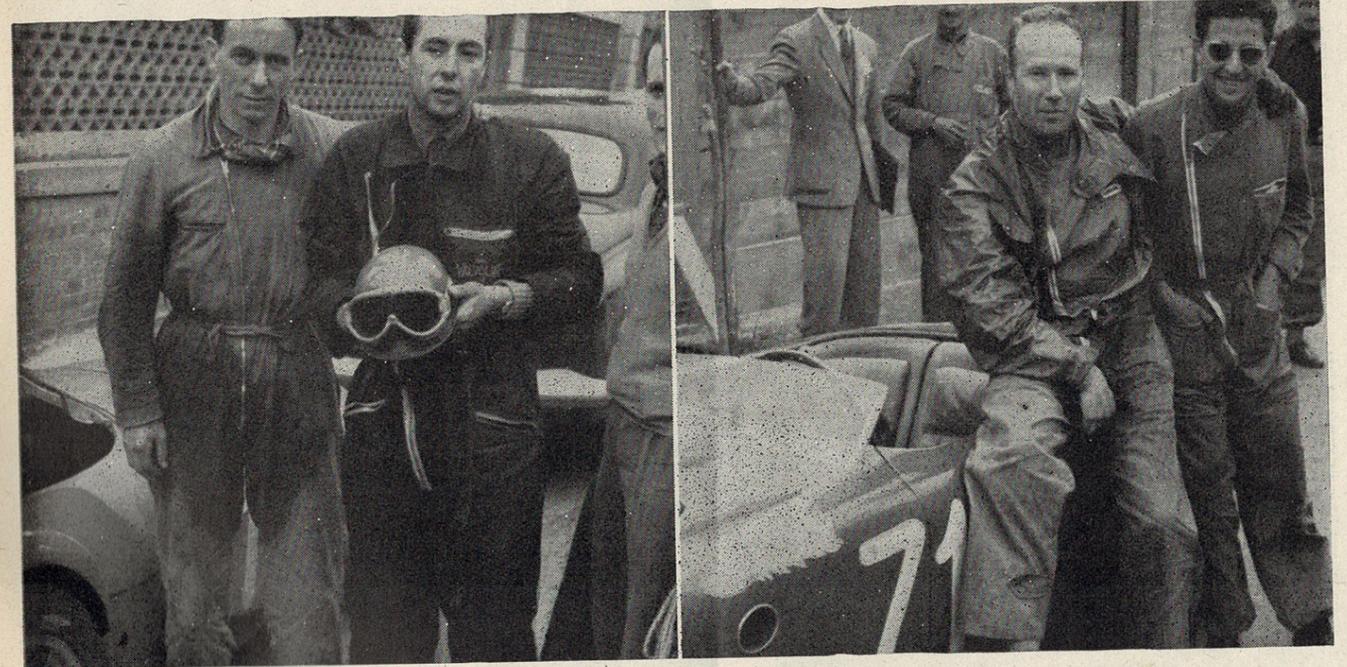
CLASSE OLTRE 1500 CMC.

1. Carini su Alfa Romeo in 5.35'29"; 2. Bormioli su Alfa Romeo in 5.43'20"; 3. Scaletta su Alfa Romeo in 5.45'13"; 4. Ferrini su Alfa Romeo in 5.47'28"; 5. Zafferri su Alfa Romeo in 5.48'10"; 6. Loglio su Alfa Romeo in 5.49'18"; 7. Biagiotti su Lancia in 5.49'36"; 8. Soldaini su Alfa Romeo in 6.07'20"; 9. Randi su Alfa Romeo in 6.04'56"; 10. Fancelli Alfa Romeo in 6.10'07"; 11. Guglielmi su Alfa Romeo in 6.30'18"; 12. Fantuzzi Lancia in 6.31'29"; 33. Bartoli su Alfa Romeo in 6.48'54".

i contatti dell'autista!



bobine • contatti • calotte • distributori • condensatori
ed altre specialità per auto moto
KING s.r.l. - Corso Buenos Aires 9 - MILANO - Tel. 21.200



I soliti dominatori della 750 sport hanno dovuto cedere sul percorso della Toscana al giovane Monti (Stanguellini) a sinistra che ha vinto la classe ed a Dal Monte (Parisotto) che è finito al secondo posto.

Categoria Gran Turismo Internazionale

CLASSE 750 CMC.

1. Monteverdi-Nember su Fiat in 6.33'01" alla media di km. 96.942; 2. Guarnieri-Brancalion su Fiat in 6.38'32"; 3. Monzoni-Trabattoni su Fiat in 6.38'51"; 4. Lippi-Chiesa su Fiat in 6.43'11"; 5. Torrigiani-Gentili su Fiat in 6.49'05".

CLASSE 1100 CMC.

1. Poilucci-Zacutan su Fiat in 6.11'40" media km. 102.511; 2. Maderna-Lesma su Fiat in 6.33'11"; 3. Pellegrini-Crivellari su Fiat in 6.40'17"; 4. Graziani-Profumo su Fiat in 6.46'53"; 5. Scotti-Clemente su Cisitalia 7.23'27"; 6. Dobrovich-Curcio su Fiat in 7.52'07".

CLASSE 2000 CMC.

1. Bellucci-Colucci su Alfa Romeo in 5.43'09" media km. 111.030; 2. Pignatelli-Bibbi su Lancia in 5.54'58"; 3. Leto-Leto su Fiat 8V in 6.05'43"; 4. Ivanoe-Noceti su Alfa Romeo 6.07'52"; 5. Nataloni-Massarelli su Lancia in 6.13'10"; 6. Monsu-Poletti su Fiat in 6.13'58"; 7. Ruffa-Oreglia su 6.17'21; 8. Piperno-Sforzini su Lancia in 6.23'14"; 9. Vanni-Cambini su Lancia in 6.34' e 40"; 10. Puma-Bottarelli su Lancia in 6.52'27"; 11. Serafini-Spediaci su Lancia in 7.03'12".

CLASSE OLTRE 2000 CMC.

1. Biondetti-Bronzoni su Lancia in 5.23'48" media km. 117.665; 2. Valenzano-Moggia su Lancia in 5.25'30"; 3. Piodi-Veglia su Lancia in 5.26'38"; 4. Fontana-Caraceni su Lancia in 6.05'54"; 5. Lamberti-Succo su Ferrari in 6.33'10"; 6. Alborghetti-Gobetti su Lancia-Aurelia in 6.34'12"; 7. Naselli-Naselli su Ferrari in 6.50'20".

Categoria Sport Internazionale

CLASSE 750 CMC.

1. Monti-Rugolo su Stanguellini in 6.16'56"; 2. Dal Monte su Parisotto in 6.22'32"; 3. Leonardi su Jaur in 6.47'54"; 4. Boldrini su Jaur in 6.55'34"; 5. Mazzini su Nardi in 6.58'53"; 6. Cecchini su Lancia in 7.50'14"; 7. Brandoli su Fiat in 8.34'37"; 8. Lanza su Moretti in 8.43'44"; 9. Gilardi su Dyna in 9.00'18".

CLASSE 1100 CMC.

1. Sgorbati-Zanelli su Osca in 5.42'37" media km. 111.202; 2. Brandi-Petrelli su Ermini in 5.59'51"; 3. Terigi-Bernardeschi su Ermini 6.06'37"; 4. Bini-Lucini su Osca in 6.26'38"; 5. Siracusa-Denisi su Fiat in 7.11'46".

CLASSE 2000 CMC.

1. Mantovani su Maserati in 5.45'57" media km. 110.184; 2. Masso su Maserati in 6.04'30"; 3. Bosisio su Ferrari in 6.09'53".

CLASSE OLTRE 2000

1. Bordini su Gordini in 5.32'46" media km. 114.949; 2. Sterzi su Ferrari in 5.39'05"; 3. Scotti su Ferrari in 5.43'56"; 4. Piotti su Osca in 6.29'21".

Categoria Sport Commerciale

CLASSE 2000

1. Simontacchi su Fiat in 5.46'15" alla media di km. 110.036; 2. Gravina su Fiat in 6.29'47"; 3. Vanini su Ferrari in 6.31'06".

CLASSE OLTRE 2000 CMC.

1. Sbraci su Ferrari in 6.09'09" media km. 103.210; 2. Cornacchia su Ferrari in 6.12'34".

Classifica generale

1. Biondetti Clemente-Bronzani Gino su Lancia in 5.23'48" media km. 117.665; 2. Valenzano Gino-Moggio Luigi su Lancia in 5.25'30"; 3. Piodi Roberto-Veglia Bruno su Lancia-Aurelia in 5.26'38"; 4. Bordini Franco-Daffano Luigi su Gordini in 5.32'46"; 5. Carini-Artesano su Alfa Romeo in 5.35'29"; 6. Sterzi-Rovelli in 5.39'05"; 7. Sgorbati-Zanelli in 5.42'37"; 8. Bellucci-Colucci in 5.43'09"; 9. Bormioli-Marchioli in 5.43'20"; 10. Scotti-Cantini in 5.43'56".



Al centro di questo quartetto sbarazzino sono gli inseparabili Monteverdi - Nember vincitori con la Zagatina delle 750 G.T.I.