

ALFA, FERRARI e FIAT

suddivise le vittorie

Revival MUGELLO con tris

MUGELLO - E' piuttosto raro che i risultati di una corsa accontentino ben tre marche d'auto: è successo invece in occasione della quinta rievocazione storica del circuito del Mugello organizzata in famiglia da un gruppo di soci pistoiesi del CAMET il 5 e 6 luglio. Un'Alfa Romeo RL SS del 1926 guidata da Ercoli si è infatti aggiudicata la prova di regolarità; la Ferrari 340 Mille Miglia del 1953 di Segafredo-Rizzoli ha vinto la prova di velocità disputata sull'autodromo di Scarperia ed il Trofeo combinato se l'è aggiudicato la Fiat 508 S del 1938 di Biselli; da rilevare che la classifica per il Trofeo delle due giornate ha visto ex aequo anche la Bandini 1100 del 1956 di Marciandò, ma il regolamento prevedeva in caso di parità il premio alla vettura più antica e quindi la «nipote» ha ceduto il passo alla «nonna».

Una quarantina gli iscritti da tutta Italia alla manifestazione, che per la prima volta si è conclusa sulla pista del Mugello: in gara Ferrari, Maserati, Aston Martin, Austin Healey, Fiat, Lancia OM, Bandini, Alfa Romeo, Ansaldo, Ermini, Abarth, Morretti: il regolamento infatti prevedeva vetture sportive fabbricate fino al 1940 e vetture da corsa fino al 1960. Si sono così viste accanto alle nonne di 60 anni fa, nipoti in grado di ruggire ancora come la Maserati 2000 A 6 del 1955, la Giulia Zagato del 1960, la Ferrari Mille Miglia 340 del '53, Abarth 750 del 1956, una Wainer Junior del '59; fra le veterane Fiat 508 degli anni 30, Alfa Romeo del '26 e del '38, un'Ansaldo del 1921, Fiat 501 degli anni venti, un'OM corsa 465 del 1919 e le due più anziane, una Fiat tipo 2 del 1912 ed una tipo 4 del 1910. Sabato i partecipanti hanno effettuato la rievocazione vera e propria del circuito con partenza a Scarperia, C.O. a Firenzuola ed arrivo a Scarperia. Al termine dei 67 chilometri il successo è andato ad Ercoli (Alfa Romeo RLSS) che, nonostante le dimensioni notevoli della vettura, ha preso solo sette penalità; secondo Tartara (Fiat 508 del '33) p. 12; terzo Lucchini (Fiat 508 S) p. 13; quarti ex-aequo Biselli (508 S) e Marciandò (Bandini 1100 S) p. 19. Alcuni abbandoni si sono verificati sabato, prologo della domenica quando molti altri concorrenti sono rimasti fermi per noie meccaniche, un po' per la vetusta età delle vetture, un po' per i piedi troppo pesanti di alcuni concorrenti.

Sull'autodromo di Scarperia si so-



Un bellissimo primo piano del parco macchine a Scarperia, da dove è partita e arrivata la 5. Rievocazione Storica del Circuito del Mugello. La gara ha soddisfatto tutti quanti e ha registrato il successo di tre vetture diverse, una per la prova di regolarità, una per la velocità e una per la combinata. Sotto, tre Ferrari degli anni '50 sul rettilineo dell'autodromo del Mugello, dove hanno agevolmente superato i 100 all'ora di media; in primo piano un'Alfa Romeo Mille Miglia, seguita dalla gialla (ex scuderia Francorchamps) Mondial 2 litri



Una svolta nel collezionismo italiano delle automobili "antiche" (con «spaccatura»)

Correre veteran

ROMA - «Supplementi a richiesta del cliente: pneumatici a fianco bianco per Fiat 1100-103 L. 8900». Il tipo di vettura è stato scelto a caso ma fino ad una quindicina di anni fa tutti i listini delle case contemplavano questo optional di sapore americaneggiante; del tutto inutile e di gusto piuttosto dubbio. In fondo però la ruota bianca è stata uno dei simboli più significativi di un certo periodo dell'automobilismo, quello legato ancora a costumi prettamente provinciali ma già destinato a rivolgersi sempre più verso le masse.

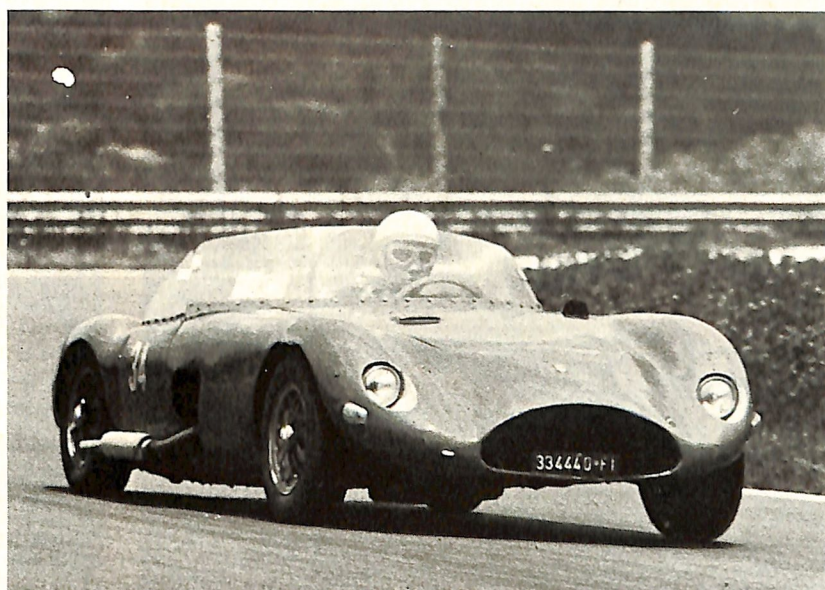
Un periodo importante dunque quello del recente passato che ha invitato alcuni appassionati romani a costituire l'Associazione Italiana Automotoveicoli Classici (AIAC) che ha scelto come emblema la caratteristica gomma con la fascia bianca. L'associazione che attualmente è retta da un gruppo di lavoro al quale fanno capo Valerio Mo-

retti, Egon Hanus, Federico Caprilli, Edoardo Fittipaldi (cugino di Emerson che tra l'altro come appassionato di veteran car sarà probabilmente un futuro socio), Roberto Bonazzi, Fabrizio Castellani e Bruno Nestola, si propone di inquadrare il collezionismo delle macchine in produzione negli ultimi trenta anni e specialmente di quelle che hanno avuto un particolare significato nella recente storia dell'automobile.

Ma non è tutto. Con una decisione che da più parti si aspettava da tempo l'AIAC intende definitivamente aprire il discorso delle corse riservate alle vetture classiche che nei paesi anglosassoni da anni stanno ottenendo un ottimo successo di partecipazione e a di pubblico. Allo scopo sarà necessario studiare un regolamento tecnico-sportivo

Daniele Buzzonetti

CONTINUA A PAGINA 60



Emanuele Marcianò, al volante della Bandini 1100 sport ha vinto a pari merito con una più anziana Fiat 508 S la combinata al Mugello; a destra, l'Alfa Romeo tipo RL SS 1926 di Alessandro Ercoli; che ha vinto la prova di regolarità sul vecchio circuito stradale lungo ben 67 chilometri.



no disputate quindi le prove di velocità raggruppando vetture dalle prestazioni abbastanza omogenee e suddivise in quattro classi.

Prima alcuni giri liberi — e primi guasti ed anche alcune defezioni per timore di compromettere le amate e perfettamente conservate vetture — poi un giro di velocità con partenza da fermo.

La vettura più veloce si è dimostrata la Ferrari Mille Miglia 340 del 1953 che ha girato in 2'52"3 alla media di kmh. 109,500, che ha vinto così anche il «raggruppamento 2», superando l'altra Ferrari 860 del 1955 di Dubbini di quasi tre secondi. Terza la Wainer Junior di Pasquini ed ancora la Ferrari 500 Mondial del '54 di Edo Ansaloni. Nella prima

classe affermazione di Fachini su Fiat 8 V Zagato del '53 (media di 98,600 sul giro), davanti alla Giulia Zagato di A. Ansaloni, all'altra Zagato di Michelotti ed alla ammirata e «rediviva» Aston Martin DB 2 del 1950.

Nel gruppo tre lotta accanita fra le 1100, quasi non sentissero il peso degli anni: ha prevalso la V Bandini 1100 S di Marcianò col tempo di 3'07"7 alla media di kmh. 100,590, prestazione che poi sarà la terza in assoluto della giornata a ridosso delle Ferrari più veloci e precedendo vetture di cilindrata doppia.

Dietro la Bandini la brillante Stanguellini 750 del '53, quindi la Austin Sprite di Fioravanti e l'Ermini 1100 del '48 di Emilia Bresaola che ha vinto anche la coppa delle dame.

Infine nel gruppo quarto ha vinto Biselli su Fiat 508 S del 1933 in 3'46"4 alla media di kmh. 83,401, davanti all'Alfa Romeo 2300 Mille Miglia del '38 di Bonfanti; terzo Lucchini (Fiat 508) e quarto Dal' Porto (idem).

Per tutti questi piloti c'è stato un premio, mentre per chi ha concluso la gara la ricercata targhetta della 5. rievocazione storica.

Un premio anche alla vettura più antica, la Fiat 2 del 1912 guidata da Elena di Tocco ed al concorrente più sfortunato, Forti, su Ansaldo 4 A del 1921. Infine per il Trofeo dietro a Biselli e Marcianò il terzo premio è andato alla coppia Segrafredo-Rizzoli su Ferrari.

Marco Grandini

