

Firenze 1 Giugno 2020
Giornalino 227

Dear friends and drivers,

domenica 24 Maggio è scomparso improvvisamente Giuseppe Ciuffi. Beppino è stato un fortissimo pilota della Biondetti e nel 2015, insieme a Luigi Mercatali, aveva conquistato la vittoria assoluta nel ARC Alfa Revival Cup. La sua simpatia e la sua ironia, ma anche il suo piede molto pesante, mancheranno molto nell'ambiente delle corse e nel nostro paddock.

Ecco altre due testimonianze importanti sul Circuito del Mugello, quello “stradale”, per intenderci, che per noi è l'unico “Circuito”. L'altro è l'“Autodromo internazionale”, che è fantastico, probabilmente uno dei più begli impianti del mondo, ma è tutta un'altra cosa. A raccontare le loro gesta sui passi del Giogo e della Futa, saranno due dei tre vincitori dell'edizione del 1968, la più bella e la più sofferta. Il terzo protagonista, Lucien Bianchi, è purtroppo scomparso ormai parecchi anni fa. Vaccarella era, insieme al pilota belga, ufficialmente iscritto dalla Autodelta sulla vittoriosa AR 33 n°3. Nanni era invece in coppia con Ignazio Giunti su un'altra 33 la n° 7, che, con il pilota romano alla guida, si era fermata per un guasto al passo del Giogo. Per i motivi che potrete leggere, Nanni condusse la vettura negli ultimi 2 giri e fu decisivo per la vittoria assoluta.

NINO VACCARELLA: negli anni '60 i siciliani apprezzavano molto il Circuito del Mugello per la somiglianza con la Targa Florio. La loro presenza a questa gara è sempre stata entusiastica ed anche nelle manifestazioni rievocative dedicate alle auto storiche, essi hanno costituito una presenza costante. Nino Vaccarella ha partecipato a tre edizioni della corsa mugellana, dal 1968 al 1970, senza contare l'edizione del 1967 alla quale era iscritto come pilota ufficiale della Ferrari che tuttavia ritirò la Squadra dopo l'incidente mortale capitato a Klass. Il Professore ha un ricordo quanto mai positivo di questa corsa non solo per i risultati sportivi, ma anche per il piacere di trascorrere un po' di giorni sulle nostre colline dove è tornato quando la Scuderia negli anni 2000 organizzava di nuovo il Circuito del Mugello con la formula rally.

“La prima volta che sono venuto al Circuito del Mugello è stato nel 1967, l'anno dell'incidente al pilota Gunther Klass. Entrambi eravamo piloti ufficiali della Ferrari. Nel corso delle prove del venerdì, scendendo dal Passo del Giogo verso Firenzuola in prossimità di Rifredo, Klass probabilmente arrivò troppo forte ad una curva ed infilò una ruota della sua Dino nella canaletta a bordo strada, come peraltro accadde anche a me con l'Abarth nel corso delle prove del 1970. Klass perse il controllo e finì contro un albero con la parte destra della sua auto. Io sopraggiunsi poco dopo e vidi quello che era successo. Sull'asfalto non c'erano segni di frenata. Non appena ricevemmo notizia della morte del pilota, la Ferrari ritirò la squadra in segno di lutto. Nel 1968 ero pilota ufficiale all'Alfa Romeo ed ero iscritto con una 33 due litri. La corsa fu caratterizzata dal duello fra la 33 che conducevo insieme a Bianchi e la Porsche 910 di Jo Siffert.

SCUDERIA AUTOMOBILISTICA CLEMENTE BIONDETTI A.S.D. - FIRENZE

VIALE AMENDOLA 36 – 50121 FIRENZE – TEL. 055.7943189 FAX. 0552486232
cell. 3477943189 www.scuderiabiondetti.it scuderiabiondettifirenze@gmail.com – P.IVA 04017910482



Lucien Bianchi



Jo Siffert

Con la nostra 33 prese la partenza Lucien Bianchi il quale completò i primi giri mentre a bordo della 910 si trovava Siffert. Siffert era bravissimo, il favorito, ed anche la 910 forse era più veloce della nostra 33. Fatto sta che nei primi giri ci dette circa tre minuti di distacco. Il compagno di Siffert era Rico Steinemann il quale non era altrettanto veloce. Il cambio di guida di Siffert con Steinemann coincise con quello fra Bianchi e me. Appena al volante partii all'attacco e mi lanciai subito all'inseguimento di Steinemann. Nel corso del mio turno non solo riuscii a recuperare lo svantaggio, ma detti alla Porsche un distacco di circa cinque minuti. Nell'ultimo turno di guida Chiti, anziché far salire di nuovo Bianchi, volle coinvolgere Nanni Galli che era il pilota del luogo ed era rimasto a piedi dopo che il suo compagno Ignazio Giunti si era fermato al Passo del Giogo con l'altra 33 per la rottura di una sospensione. Galli doveva solo controllare Siffert che intanto era tornato arretrante alla guida della sua Porsche e tentava di rimontare recuperare il distacco. Galli fece gli ultimi due giri e mantenne il vantaggio in modo regolare ed intelligente. Così vincemmo la gara che credo sia stata uno dei primi assoluti che ho fatto con la 33.

L'Alfa Romeo dopo aver partecipato per anni a competizioni per auto da turismo e gran turismo con le GTA e le TZ, era passata ai prototipi producendo la 33 molto bella e ben fatta, dotata di un motore 2 litri a otto cilindri, il più potente della categoria. Nel 1968, in febbraio, avevamo debuttato alla 24 ore di Daytona dove le tre auto partite erano arrivate in fondo in 5°, 6° e 7° posizione assoluta ed ai primi tre posti di classe. L'Alfa Romeo aveva puntato molto sul Circuito del Mugello partecipando in modo ufficiale, al contrario della Ferrari che invece stava diminuendo l'impegno nelle corse per le vetture sport prototipo. D'altra parte mentre la Targa era valida per il Campionato Mondiale Marche, il Mugello non lo era o lo era solo per la classe due litri. Quindi la gara toscana non interessava alla Ferrari che disponeva di vetture di cilindrata superiore, le P4, ed aveva altri programmi. L'Alfa invece era agli inizi e voleva affermare la 33 che era appunto una 2 litri. Insomma questa è stata la mia prima vittoria assoluta con l'Alfa che ho ripetuto qualche mese dopo alla 500 km. di Imola corsa in coppia con Teodoro Zeccoli.

Nel 1969 partecipai al Mugello con una Lola 5000, una macchina che non era molto adatta a quelle strade essendo molto ingombrante. L'Alfa Romeo quell'anno non partecipava ufficialmente alla corsa. Andrea De Adamich mi chiese se volevo gareggiare con lui sulla Lola T70. La vettura era molto potente ed era difficile da guidare su strade come i Passi del Giogo e della Futa. In gara si ruppe anche la barra stabilizzatrice della sospensione posteriore che si era staccata nella parte sinistra ed era rimasta attaccata nella parte destra. Perdemmo diversi minuti a ripararla e negli ultimi turni di guida, sia io che De

Adamich, fummo penalizzati dalla rottura perché la macchina non teneva la strada. Comunque con Andrea facemmo un'ottima gara e concludemmo terzi assoluti, preceduti solo dalle due Abarth ufficiali.

Nel 1970 ero di nuovo pilota ufficiale della Ferrari. Carlo Abarth mi invitò a partecipare al Mugello alla guida di un prototipo ufficiale. La macchina era molto competitiva, molto leggera. Abarth teneva molto a vincere questa corsa ed aveva portato quattro vetture ufficiali guidate da Merzario, Kinnunen, Van Lennep e da me. Purtroppo in prova infilai una ruota in una canaletta al bordo della strada, una specie di rotaia, più o meno nel tratto dove era uscito anche Klass, e danneggiavi seriamente l'auto anche se per fortuna non presi nessun albero. Partii con una vettura di riserva, non dello stesso tipo di quella ufficiale, ma al secondo giro mi dovetti ritirare.

Il Circuito del Mugello aveva un percorso pericoloso, anche più della Targa Florio, con le



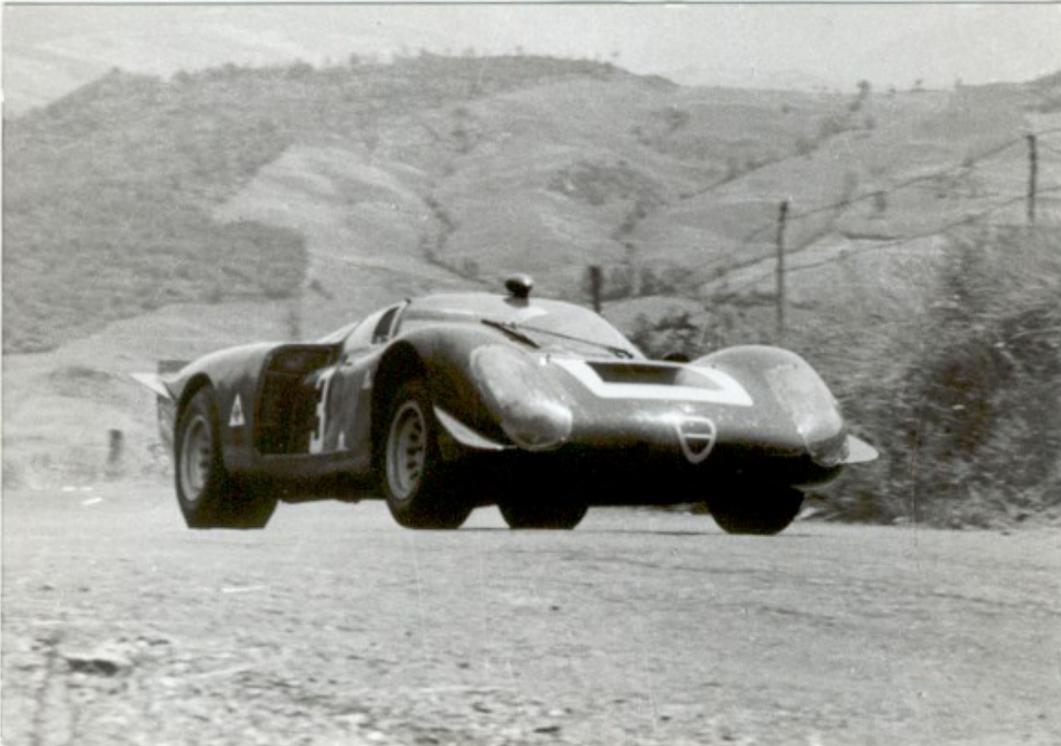
Il Professore nel 1970 in prova con l'Abarth 2000 SP



discese velocissime del Giogo e della Futa. Ma in terra di Toscana venivo sempre volentieri anche perché la gara era molto simile alla Targa e mi piaceva molto. E poi si mangiava molto bene ed era una zona molto bella. In Luglio faceva un gran caldo, ma sulle montagne dormivamo al fresco. La prima volta che corsi al Mugello venni a provare fino dal lunedì prima. Poi, una volta imparata la strada venivo anche più tardi. Un anno ho soggiornato a Covigliaio; l'anno dopo invece, siamo andati in un'altra località oltre la Casetta (Pietramala n.d.a.). Proprio nel '68 mi buscai una terribile otite con un mal d'orecchie fastidiosissimo. Mi accompagnarono all'ospedale di Careggi a farmi visitare. Il medico mi disse che sarebbe stato opportuno non corressi perché l'otite avrebbe potuto procurarmi qualche sbandamento orientativo e mi imbottì di medicine. La domenica mi sentivo in forma, misi i tappi alle orecchie e feci la gara: andò tutto davvero bene!

Un anno (il 1966 n.d.a.) partecipai al Giro d'Italia con una Alfa Romeo GTA in coppia con Enrico Pinto. Fra le prove da disputare vi era anche un giro del Circuito del Mugello. Prima di partire avevamo stabilito che le prove nei circuiti le avrei fatte io, ma Enrico mi disse che al Mugello avrebbe voluto guidare lui perché conosceva troppo bene la strada. Io

non avevo ancora gareggiato sul Circuito e per me era un percorso del tutto nuovo. Al contrario Pinto lo conosceva perfettamente avendovi già corso. Tra l'altro Enrico su quelle strade andava fortissimo più di chiunque altro e con la GTA era fenomenale: al Giro, seduto in macchina accanto lui nelle prove speciali su strada, mi ero preso dei gran spaventi! Per cui acconsentii e, trattandosi di una prova ad anello, scesi dalla macchina ad attenderlo. Pinto andò fortissimo e giunse primo assoluto, mettendo dietro tutte le altre vetture anche più potenti compresa la favorita, la Ferrari 250 Le Mans di Nicodemi e Pianta che avrebbe dovuto vincere senza problemi.”



L'Alfa Romeo 33 n° 3 vittoriosa nel 1968 divisa con Lucien Bianchi e Nanni Galli



La Lola 5000 pilotata da Vaccarella e De Adamich nel 1969: terzi assoluti

NANNI GALLI: Ho incontrato Nanni una sera al Club Ruoteclassiche di Prato. Doveva essere una breve chiacchierata sul “suo” Mugello, anzi sui “suoi” data la partecipazione alle edizioni della gara dal ‘65 al ‘70. E’ finita che siamo stati a discorrere di auto e di automobilismo per quasi un’ora e se non ci facevano capire che c’era bisogno dell’ufficio dove ci eravamo chiusi per non essere disturbati, saremmo rimasti a parlare fino al giorno dopo. Perché Nanni non era soltanto un grande pilota ed un professionista dell’automobilismo; era un appassionato di auto, uno che, nonostante sia di moda il contrario, considerava l’auto non un mezzo di trasporto, ma uno strumento per divertirsi, e che ha corso in macchina, a quei livelli, soprattutto per il piacere di farlo. Abbiamo ricordato insieme il Mugello, l’Alfa Romeo, i compagni di tante corse e molto altro ancora.

“Ho partecipato al Mugello per la prima volta nel 1965 con una Alfa Romeo 2600. In quegli anni l’Alfa era alla ricerca di un rilancio sportivo. C’erano diversi preparatori specializzati nelle sue auto: Cortini a Firenze, Monzeglio a Torino, Facetti a Milano, Trivellato nel Veneto. In ogni regione c’erano preparatori delle Alfa importanti e ragazzi che avevano voglia di correre. In Toscana la situazione era piuttosto florida. Ricordo che entrai in Alfa Romeo dopo che nel 1965 avevo vinto il Campionato Italiano con la Mini Cooper. Nel ‘66 comprai la GTA e la feci preparare da Cortini. Corsi la 4 ore di Monza in aprile e nelle prove ero andato non dico più forte, ma agli stessi livelli dei piloti ufficiali. Ma loro avevano il triangolo sul ponte posteriore delle GTA mentre noi privati no. Allora andai da Chiti per farmene dare uno. Ma Chiti mi rispose che non ne avevano altri: “Ma non ti preoccupare, tanto tu verrai a provarlo a Balocco!” (la pista di prova dell’Alfa Romeo n.d.a.). In gara andai fortissimo e così mi chiamarono all’Autodelta. A Settimo Milanese, dove era la sede, incontrai Maurizio Siena, il direttore tecnico, il quale mi accompagnò a Balocco dove già le auto si trovavano. Feci quattro o cinque giri per capire la pista e mi fermai come si fa di solito. Siena mi disse che avevo fatto un tempone. Rimontai in macchina ed abbassai tutti i record. Chiti vide come andavo e mi disse: “Ti si riprende indietro la macchina e corri con noi” . Con l’Alfa Romeo comincio così.

Dopo quella prova sono andato a correre un po’ dappertutto in Europa. All’inizio dovevo imparare a conoscere i circuiti, ma il Mugello lo conoscevo come le mie tasche perché anche quando non vi venivano ancora organizzate le corse, noi ragazzi ci andavamo con i motorini o, più tardi, con le auto. L’orografia stessa mi era familiare, come se vai in Sicilia, un siciliano conosce meglio di te la conformazione del luogo e quindi conosce meglio il percorso della Targa. Un pilota di casa è avvantaggiato rispetto agli altri solo per questo fatto. Nel 1967 andammo al Mugello con la prima versione della 33 che aveva grossi problemi di assetto e di sterzo e perché si rompevano le sospensioni. Mi ricordo che Chiti, con la sua ingegnosità, vide che la sospensione anteriore delle vecchie moto BMW aveva un “compasso” per sostenere la molla. Provò a montarli sulla 33 per vedere se si riusciva a non rompere più la molla. Fu tentato anche questa specie di “accrocco”, ma la macchina non andava lo stesso ed era difficilissima da guidare. D’altra parte era molto innovativa con il telaio ad H in magnesio. Passammo il 1967 a metterla a posto: furono cambiate le sospensioni, fu avanzato il posto di guida, la distribuzione dei pesi venne rivista. Insomma l’anno dopo la macchina era tutta un’altra cosa. Vincemmo la classe a Daytona e a momenti si vince la Targa Florio contro la Porsche 910 2,2 8 cilindri. Diciamo che avemmo un grosso successo. Al Mugello, dopo il mio turno di guida, Giunti si fermò sul Giogo. Sull’altra 33 era partito per primo Bianchi poi toccò a Vaccarella; quando fu il momento di dargli il cambio Chiti fece fare a me gli ultimi due giri perché ero più fresco e conoscevo meglio il Circuito.

Di aneddoti sul Mugello ce ne sarebbero tantissimi: di notte c'era un "traffico" bestiale, eravamo tutti a provare con le macchine normali. Le forze dell'ordine erano tolleranti e non si facevano vedere. Ricordiamoci che gli organizzatori della corsa si chiamavano Amos Pampaloni, che era il direttore dell'ACI, e Pasquale Borracci che era il Presidente, personaggi che dal punto di vista politico "pesavano" molto e godevano di grande considerazione ed influenza. Questo non significava che dovessero ricevere dei vantaggi, ma il Prefetto ed il questore evidentemente chiudevano gli occhi e lasciavano stare. Un po' come avviene negli stadi di calcio: finché la cosa è accettabile e non ci sono incidenti fra tifosi non c'è motivo di intervenire. E a strade aperte nessun pilota ha mai degenerato e non c'è mai stato un incidente perché tutti, comunque, stavamo attenti.

L'emozione più bella era vedere centinaia di migliaia di persone che venivano ad assistere al Mugello. Perché questi erano i numeri. E' un'emozione che solo chi corre, che so, a Indianapolis dove ci sono tre - quattrocentomila spettatori, può provare, e l'adrenalina che questo ti dava era incredibile. Tanto più a me che ero "di casa" e che avevo un tifo doppio. Riguardo alle manifestazioni di entusiasmo da parte dei tifosi c'era la sensazione che fra pubblico, piloti e forze dell'ordine ci fosse una specie di tacito accordo di reciproca tolleranza. Per cui certi atteggiamenti di apprezzamento erano tollerati. Oggi questo lo avverto solo nelle gare in salita, che sono le ultime corse su strada, sia in quelle per auto storiche che per vetture moderne.

Oggi riorganizzare una gara come il Circuito del Mugello per auto moderne sarebbe anacronistico, con settanta km. di strade trafficate da chiudere e paesi da attraversare. Anche se l'entusiasmo per il Mugello e per la Targa attirava spettatori da tutta Europa. Non ci dimentichiamo che la Targa era valida per il Campionato del Mondo sport prototipi, mentre il Mugello lo era per il Campionato Europeo e vi si iscrivevano le Case automobilistiche più importanti. L'Alfa Romeo veniva per preparare la corsa diversi giorni prima e faceva base a Pietramala in un albergo dove soggiornavo anch'io perché, nonostante abitassi a Prato che è abbastanza vicino, in quei giorni la squadra doveva stare unita. D'altra parte queste erano gare che cominciavano anche quindici giorni prima perché dovevamo conoscere la strada, studiare che assetto fare alle auto visto che l'asfalto in certi punti era liscio, in altri più ruvido, in altri ancora pieno di buche e dovevamo trovare dei compromessi per queste macchine che erano nate per correre in pista.

L'ambiente era comunque molto piacevole divertente: noi piloti non eravamo "polli di allevamento", ma venivamo dalla strada e correvamo per passione. Eravamo piloti "ruspanti" mentre quelli di oggi vengono allevati a correre fino da bambini ed il rapporto umano è molto diverso anche nell'atteggiamento con il pubblico. Un attuale pilota di Formula 1 è inavvicinabile e per parlarci ci vuole l'intercessione del Padre Eterno. Questo ha fatto sì che lo sport automobilistico in quel momento fosse popolarissimo e anche chi aveva un'utilitaria come la 500 o la 600 pensasse a correre in macchina. Oggi invece si parla solo di Formula 1 e tutto il resto è lasciato da parte. Ho visto l'altro giorno alla televisione le riprese di una corsa per auto da turismo a Imola e mi sono reso conto che gli spettatori erano pochissimi. Alle corse del Campionato Europeo turismo che facevamo noi assistevano anche 80 - 90 mila spettatori. Le macchine in gara erano le auto di tutti i giorni che ognuno possedeva e ai vari campionati partecipavano più marche.

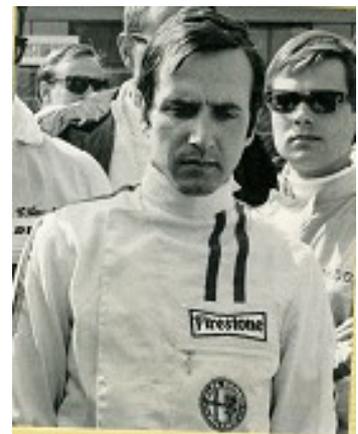
Oggi le corse si svolgono tutte negli autodromi, ma correre in circuiti come il Mugello o la Targa Florio o anche come il vecchio Nurburgring, con 60 - 70 km di strada da ricordare era assai diverso. E poi un giro durava anche mezz'ora e da una parte all'altra del percorso potevi trovare anche diverse condizioni di clima. L'improvvisazione era continua e dovevi

essere attentissimo a ricordare i punti di riferimento che potevano essere sassi, alberi, paracarri o altri oggetti al bordo della strada.

Secondo me le corse su strada erano meno pericolose di quelle in autodromo perché le auto impiegate dovevano essere delle specie di ibridi, nel senso che non dovevano avere un assetto estremo come quello da pista dove il benché minimo errore può dar luogo ad un incidente, ma dovevano adattarsi alle condizioni del fondo stradale ed essere quindi più morbide e alla fine più sincere e prevedibili nelle reazioni.

Mi rammarica che oggi lo sport automobilistico non sia più sentito come una volta. Se molti ragazzi corressero alla domenica negli autodromi o in altre situazioni sportive ufficiali, probabilmente ci sarebbero meno morti per le strade provocati da gente che ha tirato tardi ed ecceduto con l'alcol in qualche discoteca. Io ho cominciato a correre con i go kart, e prima ancora da bambino truccavo il mosquito del babbo di un mio amico. Ma oggi questa passione è sempre più difficile.

Tornando a parlare del Circuito del Mugello, l'ultima partecipazione nel 1970 la feci con una Lola che mi fu offerta da Alain De Cadenet. Un amico sponsor, Fratini della "Rifle", come si dice, mi "pagò il sedile" nel senso che coprì le spese del noleggio della vettura. Quella edizione del Circuito del Mugello che era di soli cinque giri e che correvo da solo, la avrei vinta io se non si fosse rotto il filo dell'acceleratore. Venni giù dalla Futa fino a Scarperia tirando il filo stesso con una mano. Poi persi del tempo per la riparazione. La gara non la vinsi, però ebbi la soddisfazione di compiere il giro più veloce di tutta la storia del Circuito e quel record non è più stato battuto."



La Lola del record sul giro nel 1970: 29' 36" a oltre 134 kmh di media !

Le foto sono di Remo Baldassarri, Maurizio Mani, Carlo Mentelli, Fernando Properzi e David Tarallo

Il seguito nel prossimo Giornalino

a presto

Here are two other important testimonies on the Mugello Circuit, the "road" one which for us is the only "Circuit". The other is the "International Autodrome", which is fantastic, probably one of the most beautiful plants in the world, but it's another matter entirely.

This time, two of the three winners of the 1968 edition, the most beautiful and the most suffered, will tell us about their deeds on the Giogo and Futa passes. The third protagonist, Lucien Bianchi, has unfortunately passed away several years ago. Vaccarella was, together with the Belgian driver, officially registered by Autodelta on the victorious AR 33 n° 3. Nanni was instead paired with Ignazio Giunti on another 33 n° 7, who, with the Roman pilot driving, had stopped due to a breakdown at the Giogo pass. For the reasons you can read, Nanni drove the Milanese sport in the last 2 laps of the race and was decisive for the overall victory.

NINO VACCARELLA: in the 60' Sicilians highly appreciated the Mugello Circuit if only for the similarity with the Targa Florio. Their participation in this race has always been nourished and enthusiastic, and even recently, in the commemorative events dedicated to historic cars, they have constituted a constant presence. Nino Vaccarella confirms this opinion. He participated at three editions of the Mugello race, from 1968 to 1970, not to mention the 1967 edition to which he was registered as an official Ferrari driver who, however, withdrew the team after the fatal accident happened to Gunther Klass. The Professor has a very positive memory of this race and of these places, not only for the sports results, but also for the pleasure of spending a few days on our hills where he returned when the Scuderia in the 2000s organized again the Mugello Circuit with the rally formula.

“The first time I came to the Mugello circuit was in 1967, the year of the accident of Gunther Klass. We were both official Ferrari drivers. During the tests on Friday, descending from the Passo del Giogo towards Firenzuola near Rifredo, Klass probably came too strong at a curve and slipped a wheel of his Dino into the channel on the roadside, as also happened to me with the Abarth during the tests in 1970. Klass lost control and ended up against a tree with the right side of his car. I came up shortly after and saw what had happened. There were no signs of braking on the asphalt. As soon as we received news of the pilot's death, Ferrari withdrew the team in mourning.

In 1968 I was an official Alfa Romeo driver and I was registered with a two-liter 33. The race was characterized by the duel between the 33 that I drove together with Bianchi and Jo Siffert's Porsche 910. With our 33, Lucien Bianchi took the start and completed the first laps while Siffert was on board the 910. Siffert was very good, the favorite, and even the 910 was perhaps faster than our 33. The fact is that in the first laps he gave us about three minutes of gap. Siffert's partner was Rico Steinemann who was not nearly as fast. Siffert's change of driving with Steinemann coincided with that between Bianchi and me. As soon as I was behind the wheel, I started the attack and immediately launched in pursuit of Steinemann. Over the

course of my shift, I not only managed to make up for the disadvantage, but I told Porsche about five minutes to go. In the last driving session Chiti, instead of getting Bianchi up again, wanted to involve Nanni Galli who was the local driver and had remained on foot after his companion Ignazio Giunti had stopped at Passo del Giogo with the other 33 breaking a suspension. Galli only had to check Siffert who in the meantime had returned to driving his Porsche and attempted to reassemble recover the gap. Galli made the last two laps and maintained the advantage in a regular and intelligent way. So we won the race which I think was one of the first absolute I did with the 33. After having participated in competitions for touring and grand touring cars with the GTA and TZ for years, Alfa Romeo had moved on to the prototypes, producing the very beautiful and well-made 33, equipped with a 2-liter eight-cylinder engine, the most powerful of the category. In 1968, in February, we made our debut at the 24 hours of Daytona where the three car matches had finished at the bottom in 5th, 6th and 7th absolute positions and in the first three class places. Alfa Romeo had focused heavily on the Mugello circuit by participating officially, as opposed to Ferrari, which instead was decreasing its commitment to racing for the prototype sports cars. On the other hand, while the Targa was valid for the Marche World Championship, Mugello was not or was only valid for the two-liter class. So the Tuscan race was of no interest to Ferrari, which had higher-powered cars, the P4s, and had other plans. Alfa, on the other hand, was at the beginning and wanted to affirm the 33 that it was precisely a 2-liter. In short, this was my first overall victory with Alfa which I repeated a few months later at the 500 km. of Imola race paired with Teodoro Zecoli. In 1969 I participated in Mugello with a Lola 5000, a car that was not very suitable for those roads being very bulky. Alfa Romeo did not officially participate in the race that year. Andrea De Adamich asked me if I wanted to compete with him on the Lola T70. The car was very powerful and difficult to drive on roads such as the Passo del Giogo and Passo della Futa. In the race, the stabilizer bar of the rear suspension also broke, which had come off on the left side and had remained attached on the right side. We spent several minutes repairing it and in the last driving shifts, both me and De Adamich, were penalized by the breakdown because the car did not keep the road. However with Andrea we did an excellent race and we finished third overall, preceded only by the two official Abarths.

In 1970 I was again an official Ferrari driver. Carlo Abarth invited me to participate in Mugello driving an official prototype. The car was very competitive, very light. Abarth was keen to win this race and had brought four official cars driven by Merzario, Kinnunen, Van Lennep and me. Unfortunately, during testing, I put a wheel in a channel at the edge of the road, a sort of rail, more or less in the section where Klass had also gone out, and I seriously damaged the car even if luckily I didn't take any trees. I started with a spare car, not of the same type as the official one, but on the second lap I had to withdraw. The Mugello circuit had a dangerous route, even more than the Targa Florio, with the very fast descents of the Giogo and Futa. But in Tuscany I always came willingly also because the race was very similar to the Targa and I liked it very much. And

then we ate very well and it was a very nice area. In July it was very hot, but in the mountains we slept in the cool. The first time I ran to Mugello I came to try until the Monday before. Then, once I learned the way, I would come later. One year I stayed in Covigliaio; the following year, however, we went to another location beyond the Casetta (Pietramala n.d.a.). Just in 1968 I got a terrible otitis with a very annoying earache. They accompanied me to the Careggi hospital to visit me. The doctor told me that it would be appropriate not to correct because otitis could have given me some orientation and he stuffed me with medicine. On Sunday I felt fit, I put the plugs on my ears and did the race: everything went really well! One year (1966 n.d.a.) I participated in the Giro d'Italia with an Alfa Romeo GTA paired with Enrico Pinto. Among the tests to be disputed there was also a tour of the Mugello Circuit. Before leaving we had established that I would have done the tests on the circuits, but Enrico told me that at Mugello he would have wanted to drive him because he knew the road too well. I had not yet competed on the circuit and for me it was a completely new course. On the contrary, Pinto knew it perfectly having already raced there. Among other things, Enrico was very strong on those roads more than anyone else and with the GTA he was phenomenal: at the Giro, sitting in the car next to him in the special road tests, I was very scared! So I agreed and, being a ring test, I got out of the car to wait for him. Pinto went very fast and came first overall, putting behind all the other cars even more powerful including the favorite, the Ferrari 250 Le Mans of Nicodemi and Pianta who should have won without problems. "

NANNI GALLI: I met Nanni one evening at the Ruoteclassiche Club in Prato. It had to be a short chat about "his" Mugello, or rather "about his" given his participation in the editions of the race from the '65 to the '70. We ended up talking about cars and motoring for almost an hour and if they didn't make us understand that we needed the office where we had closed to not be disturbed, we would have stayed talking until the next day. Because Nanni was not only a great driver and an automotive professional; he was a car enthusiast, one who, despite the opposite being fashionable, considered the car not a means of transport, but a tool to have fun, and who raced in the car, at those levels, especially for the pleasure of doing it. We remembered Mugello, Alfa Romeo, the companions of many races and much more together.

"I participated in Mugello for the first time in 1965 with an Alfa Romeo 2600. In those years, Alfa was looking for a sporty revival. There were several trainers specialized in his cars: Cortini in Florence, Monzeglio in Turin, Facetti in Milan, Trivellato in Veneto. In each region there were important Alfa trainers and kids who wanted to run. In Tuscany the situation was rather flourishing. I remember that I joined Alfa Romeo after I had won the Italian Championship with Mini Cooper in 1965. In '66 I bought the GTA and had it prepared by Cortini. I ran the 4 hours of Monza in April and in the tests I had gone I don't say any stronger, but at the same levels as the official drivers. But they had the triangle on the rear deck of the GTAs while we privates did not. So I went to Chiti to get one. But Chiti replied that they

had no others: "But don't worry, you will come and try it in Balocco!" (the Alfa Romeo test track n.a.). In the race I went very fast and so they called me to the Autodelta. In Settimo Milanese, where the headquarters were, I met Maurizio Siena, the technical director, who accompanied me to Balocco where the cars were already located. I made four or five laps to understand the track and stopped as usual. Siena told me that I had made a great time. I got back in the car and lowered all the records. Chiti saw how I was going and said to me: "You take the car back and run with us". So I started with Alfa Romeo. After that test, I went racing all over Europe. At the beginning I had to learn about the circuits, but I knew Mugello like my pockets because even when the races weren't organized yet, we kids went with scooters or, later, with cars. The orography itself was familiar to me, as if you go to Sicily, a Sicilian knows better than you the conformation of the place and therefore knows better the path of the Targa. A home driver has an advantage over the others just because of this. In 1967 we went to Mugello with the first version of the 33 that had big set-up and steering problems and because the suspension broke. I remember that Chiti, with his ingenuity, saw that the front suspension of old BMW motorcycles had a "compass" to support the spring. He tried to mount them on 33 to see if he could never break the spring again. This sort of "crock" was also attempted, but the car did not go the same and was very difficult to drive. On the other hand, it was very innovative with the magnesium H-frame. We passed 1967 to put it in place: the suspensions were changed, the driving position was advanced, the weight distribution was revised. In short, the following year the car was something else entirely. We won the class at Daytona and at times we win the Targa Florio against the Porsche 910 2.2 8 cylinder. Let's say we were very successful. At Mugello, after my driving session, Giunti stopped on the Giogo. On the other 33 Bianchi was the first to leave, then it was Vaccarella's turn; when it was time to change him Chiti made me do the last two laps because I was fresher and I knew the circuit better. There would be many anecdotes about Mugello: at night there was a big "traffic", we were all trying with normal cars. Law officers were tolerant and did not show up. Remember that the organizers of the race were Amos Pampaloni, who was the director of the ACI, and Pasquale Borracci who was the President, characters who from a political point of view "weighed" a lot and enjoyed great consideration and influence. This did not mean that they should receive benefits, but the prefect and the commissioner evidently closed their eyes. A bit like in football stadiums: as long as this is acceptable and there are no accidents among fans, there is no reason to intervene. And on open roads, no driver has ever degenerated and there has never been an accident because everyone, however, was careful. The most beautiful emotion was to see hundreds of thousands of people who came to attend Mugello. Because these were the numbers. It is an emotion that only those who run, I know, in Indianapolis where there are three - four hundred thousand spectators, can try, and the adrenaline that this gave you was incredible. All the more to me that I was "at home" and that I had double support. With regards to the enthusiasm from the fans, there was a feeling that there was a kind of tacit mutual tolerance agreement between the public, the drivers and the police. So certain

attitudes of appreciation were tolerated. Today this I feel only in the hill climb races, which are the last road races, both in those for historic cars and for modern cars.

Today reorganizing a race like the Mugello circuit for modern cars would be anachronistic, with seventy km. busy roads to close and countries to cross. Although enthusiasm for Mugello and the Targa attracted spectators from all over Europe. Let's not forget that the Targa was valid for the World Prototype Sports Championship, while Mugello was valid for the European Championship and the most important car manufacturers entered it. Alfa Romeo came to prepare for the race several days before and was based in Pietramala in a hotel where I too was staying because, although I lived in Prato which is close enough, in those days the team had to stay together. On the other hand these were races that started even fifteen days before because we had to know the road, study what set up to do with the cars as the asphalt in some places was smooth, in others more rough, in others still full of holes and we had to find compromises for these cars that were born to race on the track.

The environment was still very pleasant and fun: we pilots were not "breeding chickens", but we came from the road and ran for passion. We were "free range" pilots while those of today are brought up to run as children and the human relationship is very different also in the attitude with the public. A current Formula 1 driver is unapproachable and it takes the intercession of the Eternal Father to speak to us. This meant that motor sport at the time was extremely popular and even those who had a small car such as the 500 or 600 thought of racing in the car. Today, however, we only talk about Formula 1 and everything else is left aside. I saw the filming of a touring car race in Imola the other day on television and I realized that there were very few spectators. The races of the European Touring Championship that we did also attended 80 - 90 thousand spectators. The cars in the race were the everyday cars that everyone owned and several brands took part in the various championships. Today the races all take place in the racetracks, but racing in circuits such as the Mugello or the Targa Florio or even as the old Nurburgring, with 60 - 70 km of road to remember was very different. And then a ride lasted even half an hour and from one side of the route to the other you could also find different weather conditions. The improvisation was continuous and you had to be very careful to remember the reference points that could be stones, trees, curbstones or other objects on the roadside.

In my opinion, road races were less dangerous than those in the racetrack because the cars used had to be of the sort of hybrids, in the sense that they should not have an extreme set-up like the track one where the slightest error can give rise to an accident, but they had to adapt to the conditions of the road surface and therefore be softer and ultimately more sincere and predictable in reactions. I regret that motor sport today is no longer felt as it once was. If many boys ran on Sunday at the racetracks or in other official sports situations, there would probably be fewer deaths on the streets caused by people who pulled late and exceeded with alcohol in some disco. I started racing with go karts, and before even as a child I used to make up the mosquito of my friend's father. But today this passion is

increasingly difficult. Going back to the Mugello Circuit, the last participation in 1970 was with a Lola that was offered to me by Alain De Cadenet. A sponsor friend, Fratini of the "Rifle" jeans factory, as they say, "paid me the seat" in the sense that it covered the costs of renting the car. That edition of the Mugello Circuit which was only five laps and which I ran alone, I would have won if I hadn't broken the throttle. I came down from Futa to Scarperia pulling the same thread with one hand. Then I lost some time for the repair. I didn't win the race, but I had the satisfaction of making the fastest lap in the entire history of the circuit and that record has never been beaten. "

a presto

Avviso di riservatezza :

Il testo e gli eventuali documenti trasmessi contengono informazioni riservate al destinatario o ai destinatari indicati. La comunicazione e-mail è confidenziale e la sua riservatezza è tutelata legalmente dal Nuovo Regolamento Ue sulla Protezione dei Dati Personali 679/2016 (GDPR).

La lettura, la copia od altro uso non autorizzato o qualsiasi altra azione derivante dalla conoscenza di queste informazioni sono rigorosamente vietate. Se si ritiene di non essere il destinatario di questa e-mail, o se si è ricevuto questa mail per errore, si prega di darne immediata comunicazione al mittente e di provvedere immediatamente alla sua distruzione sia cartacea che telematica.

Se non si desidera più ricevere e-mail dalla scrivente Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti Asd, basta rispondere al seguente messaggio chiedendo la cancellazione dai contatti.