



Dear friends and drivers,



Giuseppe Ciuffi



Hermann Kolb (foto Mentelli)

Avevo previsto di pubblicare in questo Giornalino di Luglio i ricordi del Circuito del Mugello raccontati da due gentlemen puri, Vittorio Mascari – “Mascaleros” e Raffaello Rosati. Se non che il 15 giugno abbiamo appreso con tristezza che anche Raffaello, valoroso pilota della Biondetti negli anni '60, ci aveva lasciati. La sua perdita seguiva di due settimane quella di un altro pezzo di storia della Scuderia: Hermann Kolb, tedesco di Firenze, vincitore di campionati della montagna con la sua Abarth 1000. Hermann e Raffaello frequentavano entrambi i paddock delle crono scalate: Hermann come concorrente insieme al figlio Thomas; Raffaello, più anziano, ad assistere il figlio Riccardo al via con la 911 rossa. Tutto questo sotto le nostre tende alla Coppa della Consuma o alla Coppa del Chianti, o a Radicondoli, o a Cortona, quando la Scuderia schierava 20 – 25 auto di tutte le categorie tanto che i resoconti sportivi del Giornalino erano un elenco impressionante di vittorie di classe e di raggruppamento dei nostri piloti. Ed Hermann, Thomas e Riccardo erano immancabilmente menzionati. Un mese terribile quello appena trascorso, con tre bravissimi piloti e soprattutto carissimi amici, penso infatti anche a Beppe Ciuffi, scomparsi in pochi giorni.

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

VIA GINO CAPPONI, 26 – 50121 FIRENZE – TEL. 055.2479121 FAX. 055.2342629
www.scuderiabiondetti.it – e.mail: info@scuderiabiondetti.it – P.IVA 04017910482



Raffaello e Riccardo Rosati al Circuito del Mugello 2013 (foto Peter Collins)

Prosegue la carrellata di testimonianze sul Circuito del Mugello. Questa volta come anticipato, due gentleman driver, due appassionati che tutti noi conosciamo: Vittorio Mascari e Raffaello Rosati.

Vittorio Mascari da San Giuseppe Iato, vicino Palermo, in arte “Mascaleros” corre dal 1957 quando con la Fiat 1100 del padre partecipò alla sua prima corsa in salita in Sicilia. All'inizio degli anni '60, per lavoro, si è trasferito a Prato prima ed a Firenze e Scandicci più tardi. Salvo una breve interruzione fra la fine degli anni '70 ed i primi anni '80, non ha mai smesso di gareggiare. Fino a qualche anno fa, da autentico gentleman, ha partecipato a tante gare per auto storiche con la Porsche 906 con la quale correva agli inizi degli anni '70. Al Circuito del Mugello ha corso nel 1967 con l'Alfa Romeo TZ, nel 1968 con l'Alfa 2600 e nel 1969 e 1970 con la ATS 1000 sport. Prima del Mugello, come ogni pilota siciliano che si rispetti, ha partecipato ad alcune Targa Florio. Ricorda Vittorio:

“Il Circuito del Mugello e la Targa Florio erano gare molto simili sia per la tortuosità del percorso che per la difficoltà e la fatica che comportavano. Alla Targa Florio, valevole per il Campionato Mondiale Marche, si dovevano completare dieci giri di circa 70 Km. ciascuno. Al Mugello invece i giri erano soltanto otto. Il Circuito del Mugello lo preparavamo con grande anticipo facendo ricognizioni con le vetture stradali. Nell'ultima settimana, fin dal lunedì, giungevano in Toscana le squadre ufficiali come Porsche, Alfa Romeo, Abarth, ma i loro piloti già dalla settimana precedente erano in zona con le auto civetta. La Porsche stabiliva il proprio quartier generale a Covigliaio, l'Alfa Romeo in un garage di Pietramala.

L'Abarth arrivava invece negli ultimi giorni e si stabiliva a Scarperia nelle vicinanze della zona box. Per i piloti privati allora la vita era “dura”. Di sponsor non ce

n'erano, e dalle Case ricevevamo pochissimi aiuti. L'Alfa Romeo, tramite la propria filiale di Firenze diretta dall'Ing. Mugnaioni, era l'unica Casa che in qualche modo assisteva anche i privati. Ho corso con le Alfa nel 1967 e nel 1968. La prima volta con un Alfa Romeo Giulia TZ in coppia con Giardi. Feci il primo turno di guida. Ma il mio compagno di gara, che era anche proprietario della vettura, quando toccò a lui guidare, sbiellò il motore. L'anno dopo, per non farmi distruggere la macchina dal copilota, ho corso da solo con la mia Alfa Romeo 2600 pesantissima e terribile da guidare su quelle strade. Però ho concluso la gara e mi sono classificato quarto di classe, preceduto solo dalle Porsche. La ATS con la quale ho corso nel 1970 era una vettura ex ufficiale dotata di un motore Ford Cosworth molto ben preparato dalla stessa ATS.

A Covigliaio per almeno una settimana facevano base molti piloti anche delle squadre ufficiali. La sera cenavamo insieme e poi trascorrevamo le serate estive della vigilia della corsa al fresco a scherzare ed a conversare. Gli appassionati venivano apposta fin lassù per conoscere e scambiare due parole con i piloti della Porsche o con altri campioni come ad esempio Lorenzo Bandini che nel 1966 era iscritto con una Ferrari ufficiale. Il clima della vigilia era quello di una festa di paese, tutto si svolgeva con semplicità e sportività. Un altro appuntamento significativo era quello delle verifiche che si svolgevano a Firenze in Piazza Beccaria, dove gli appassionati avevano la possibilità di mischiarsi ai piloti ed alle vetture che arrivavano e, dopo le formalità sportive e tecniche, ripartivano in direzione di Scarperia. Molti concorrenti la cui auto da corsa, anche se era una sport o un prototipo, era immatricolata e targata, non usavano il carrello, ma si recavano da Firenze al Mugello direttamente con il proprio mezzo. Dei numerosi piloti stranieri gli inglesi erano sicuramente i più simpatici e sportivi. Arrivavano dall'Inghilterra trainando le loro vetture sui carrelli. Non avevano assistenza se non qualche amico o la propria ragazza e provvedevano da soli alla messa a punto dell'auto e alle riparazioni. Erano insomma degli autentici gentlemen e venivano in Italia a correre alla Targa Florio ed al Mugello come fossero in vacanza. I tedeschi, invece, per lo più inquadrati nella squadra ufficiale Porsche, o in altri team ben organizzati, erano molto più concentrati e appartati. Alla vigilia della corsa venivano organizzate delle divertenti feste private alle quali eravamo tutti invitati. Famose erano le cene organizzate dai fratelli Benelli molto conosciuti nell'ambiente sportivo e molto ospitali. Oggi questo clima rilassato e sportivo è scomparso dal mondo delle corse. Il “Circuito Stradale del Mugello” organizzato oggi (l'intervista è stata rilasciata nel 2009 quando la Scuderia Biondetti organizzava ancora il Circuito del Mugello con formula rally) per le auto storiche si avvicina molto a quello spirito, anche se la corsa, così come è necessariamente strutturata con la formula del rally rappresenta, quanto ad impegno sportivo, solo un simbolo rispetto al Circuito degli anni '60!”



Vittorio Mascari al Circuito del Mugello del 2005 (foto Mentelli)

Raffaello Rosati, era un gentleman driver nel senso più reale del termine. Vulcanico, appassionatissimo delle corse del suo tempo, il suo è il ricordo di chi armato di un entusiasmo incontenibile, comprava l'auto da corsa e da solo la curava, la manuteneva o la riparava, la trasportava sui campi di gara o faceva giri di prova al Mugello di notte partendo dal garage di casa. Insomma un modo di affrontare lo sport che oggi è impensabile. Sul Circuito del Mugello e sul mondo delle corse anni '60, Raffaello aveva una infinità di storie da raccontare con lo spirito che lo distingueva.

“Ho cominciato a correre in motocicletta a vent'anni, nel 1951, con una Lambretta presa a noleggio, di quelle che venivano usate per andare a passeggio. Con la Lambretta feci svariate gare di regolarità. A forza di cambiali comprai una Laverda 75; poi comprai un Rumi. Più avanti mi fu offerta una moto Alpino ufficiale, e mi sembrò di toccare il cielo con un dito. Con la Alpino vinsi il Campionato toscano di regolarità. Nel frattempo facevo gare di velocità sempre con la Alpino. A Follonica ebbi un incidente, mi ruppero due vertebre e a casa mi costrinsero a smettere.

Andai a lavorare alla Fiat come venditore e l'anno dopo comprai una cinquecento sport, di quelle con la striscia rossa sui fianchi che oggi sono introvabili. Con la cinquecento mi divertii molto: feci il rally della Toscana e diverse altre corse. Poi comprai una cinquecento normale con la quale facevo le corse in salita, ma non andava abbastanza forte per cui comprai una seicento elaborata che andava come una bomba. Più avanti mi capitò di notare nella vetrina di un commerciante di auto una Maserati 2000 A6 GCS che non riusciva a vendere da anni. Comprai questa macchina che era molto mal ridotta: i freni erano bloccati, gli ammortizzatori inchiodati, tubi e manicotti da cambiare ecc. Però non appena il meccanico al quale l'avevo affidata, la rimise in moto e potei provarla, pensai: questa sì che è una

macchina da corsa vera! Aveva un'accelerazione, una frenata ed una tenuta di strada incredibili, ed era molto indovinata perché era nata per essere guidata su strada. Infatti era stata usata al Giro di Sicilia, al Giro dell'Umbria e ad altre gare del genere. Con quella Maserati ci feci una quarantina di corse, arrivando sempre dietro ad Odoardo Govoni che invece guidava la Maserati 2000 modello Birdcage assolutamente superiore alla mia, con il cambio a cinque marce, il ponte De Dion, ed un motore dotato della testata della formula 2 da 204 cavalli al banco contro i 180 della mia. La mia Maserati era appartenuta a Siro Sbraci di Firenze un'ottimo pilota dalla guida precisa, molto attenta e pulita, alla Varzi per intenderci. In macchina con lui non si sentiva ne' un'accelerata, ne' una cambiata, ne' una frenata: non era un temerario alla Nuvolari, ma vinceva comunque assai spesso.

Dopo la A6 GCS comprai la Birdcage da Govoni. Non era la macchina più adatta per correre al Circuito del Mugello perché era piuttosto fragile, ma per la salita era unica. Al Circuito del Mugello corsi con questa vettura nel 1965 e nel 1966. Entrambe le volte mi sono ritirato per problemi di sospensioni. Il primo anno ero in coppia con "Nicor" Guido Niccolai. Dopo i miei primi quattro giri gli cedetti il volante ed a lui si ruppe un fusello. L'anno successivo, dopo essermi fermato al rifornimento, siccome il serbatoio era posteriore, la vettura con il maggior carico si era abbassata. Nel salire al passo del Giogo sbattei il fondo del telaio su una cunetta. Fatto sta che nelle prime curve in discesa dopo il ristorante persi una ruota posteriore, e meno male accadde in un tratto lento del Circuito. La strada, d'altra parte, nonostante gli sforzi dei Comuni e della Provincia era un disastro. Ai lati della carreggiata c'erano dei mucchi di pietrisco che i cantonieri utilizzavano per riempire le buche dell'asfalto come negli anni '20. Amos Pampaloni, che era il patron del Circuito del Mugello, so che premeva continuamente sugli Enti pubblici perché facessero manutenzione. Oggi in confronto le strade sono lisce come un tavolo da biliardo. Iniziano a preparare la macchina già da qualche settimana prima della corsa. Mi è capitato di accompagnare mia moglie al cinema e di lasciarla nella sala dicendole che andavo a vedere un attimo un cosa in garage. Poi mi mettevo a lavorare sulla vettura e la notte mi passava senza accorgermene, mentre mia moglie era da sola al cinema che mi aspettava. Anche il percorso lo provavamo di notte perché a quelle ore non c'era davvero nessuno in giro. Andavo direttamente con la Maserati che era targata e poteva circolare su strada. Per il baccano che facevamo ci arrivavano dalle finestre delle gran secchiate d'acqua. Ma l'ambiente era incredibile ed il divertimento immenso.

Una sera alla sede della Scuderia Biondetti incontrai l'Avv. Piero Conte. Mi disse: "Vieni con me andiamo a provare il Mugello". Aveva la Mini Cooper con l'indicatore del carburante che indicava meno della metà. Facemmo un giro e, a scendere la Futa, eravamo quasi a secco. Piano piano arrivammo fino a Vaglia. Conte arrestò la macchina e, imperturbabile, andò a suonare - in piena notte - alla caserma dei Carabinieri. Al milite che si affacciò alla porta si presentò con la faccia seria: "Sono l'avvocato Conte, mi chiami cortesemente il Maresciallo". Ed al Maresciallo che chiedeva cosa fosse successo, con la faccia ancora più di bronzo: "Siamo in prova per il Circuito del Mugello e siamo rimasti senza benzina.

Cortesemente me ne procuri un po' per poter ripartire". E il Maresciallo: "Senz'altro avvocato" e mandò immediatamente un carabiniere a riempirne per noi una tanica. Piero Conte era un personaggio unico ed un'eccezionale guidatore della Mini Cooper con la quale aveva conquistato il Campionato Italiano.

Una vettura che al Mugello ha vinto moltissimo è stata la Alfa Romeo GTA, ma secondo me era difficile da guidare. Un amico che ne possedeva una mi propose di fare insieme il Mugello. Prima di rispondere gli chiesi di poter provare l'auto. Prendemmo la via Faentina, ma alle Caldine mi fermai e gli restituii il volante. Le reazioni della vettura in frenata non mi piacevano e rinunciai. Ho corso invece con la Porsche Carrera 6 in coppia con Fabroni. La 906 era una sport eccellente, sembrava una bicicletta, con una stabilità formidabile ed una accelerazione bruciante. All'uscita dai tornanti sembrava ci fosse una mano che la spingesse. Non dava affatto la sensazione della velocità ed in questo poteva essere pericolosa: un giorno in prova, sceso il Giogo, sul rettilineo che porta a Firenzuola, mi ricordai che il meccanico Cambini mi aveva detto di non superare i 5500 giri. Guardai il contagiri per leggere cosa indicasse, ma quando rialzai lo sguardo mi accorsi che stavo piombando a gran velocità sul ponticino al termine della dirittura. Riuscii ad infilare una seconda ed a frenare la macchina, ma mi presi un bello spavento. Per me era la forte inclinazione del parabrezza che toglieva la sensazione della velocità. Anche per questo non ho mai avuto simpatia per le berlinette, perché al chiuso e con il para brezza così inclinato, cambia la prospettiva. La 906, come la successiva 910, erano però auto da corsa meravigliose che resero improvvisamente vecchie tutte le concorrenti."



Raffaello ai comandi della Maserati Birdcage al Circuito del Mugello del 1965 (foto Coppini)

a presto

I had planned to publish in this July newspaper the memories of the Mugello Circuit told by two pure gentlemen, Vittorio Mascari - "Mascaleros" and Raffaello Rosati. Except that on June 15th we learned with sadness that Raffaello, a valiant Biondetti driver in the 1960s, had also left us. His loss followed two weeks after that of another piece of Scuderia history: Hermann Kolb, German from Florence, winner of the mountain championships with his Abarth 1000. Hermann and Raffaello attended both the paddocks of hill climb races: Hermann as a competitor together with his son Thomas; Raffaello, older, assisting his son Riccardo at the start with the red 911. All this under our tents at the Coppa della Consuma or the Coppa del Chianti, or in Radicondoli, or in Cortona, when the Scuderia fielded 20 - 25 cars of all categories so much so that the sports reports of the Giornalino were an impressive list of class wins and of grouping of our pilots. And Hermann, Thomas and Riccardo were invariably mentioned. A terrible month that just ended, with three very good drivers and above all dear friends, in fact I also think of Beppe Ciuffi, who disappeared in a few days.

The testimonies on the Mugello Circuit continue. This time, as anticipated, two gentleman drivers, two enthusiasts that we all know: Vittorio Mascari and Raffaello Rosati.

Vittorio Mascari from San Giuseppe Iato, near Palermo, known as "Mascaleros", has been racing since 1957 when he took part in his first uphill race in Sicily with his father's Fiat 1100. In the early 60s, for work, he moved to Prato first and to Florence and Scandicci later. Except for a brief break between the late 70s and early 80s, he never stopped competing. Until a few years ago, as an authentic gentleman, he participated in many races for historic cars with the Porsche 906 with which he raced in the early 70s. At the Mugello circuit he raced in 1967 with the Alfa Romeo TZ, in 1968 with the Alfa 2600 and in 1969 and 1970 with the ATS 1000 sport. Before Mugello, like any self-respecting Sicilian driver, he participated in some Targa Florio. Vittorio remembers:

"The Mugello Circuit and the Targa Florio were very similar races both for the tortuosity of the route and for the difficulty and effort involved. At the Targa Florio, valid for the Marche World Championship, ten laps of about 70 km each had to be completed. At Mugello, on the other hand, there were only eight laps. We prepared the Mugello Circuit well in advance by doing reconnaissance with road cars. In the last week, from Monday, official teams like Porsche, Alfa Romeo, Abarth arrived in Tuscany, but their drivers had already been in the area with owl cars since the previous week. Porsche established its headquarters in Covigliaio, Alfa Romeo in a Pietramala garage. The Abarth instead arrived in the last few days and settled in Scarperia near the garage area. For private pilots then life was "hard". There were no sponsors, and from the Houses we received very little aid. Alfa Romeo, through its branch in Florence directed by Eng. Mugnaioni was the only house that somehow also assisted private individuals. I raced with the Alfa in 1967 and 1968. The first time with an Alfa Romeo Giulia TZ paired with Giardi. I made the first driving shift. But my race partner, who was also the owner of the car, blew the engine when it came to him to drive. The following year, in order not to be destroyed by the co-driver, I raced alone with my very heavy and terrible Alfa Romeo 2600 to drive on those roads. But I finished the race and I finished fourth in the class, preceded only by the Porsche.

The ATS, with which I raced in 1970, was an ex-official car equipped with a Ford Cosworth engine very well prepared by ATS itself. In Covigliaio for at least a week, many drivers were also based on official teams. In the evening we dined together and then spent the summer evenings on the eve of the race in the open air to joke and converse. The fans came on purpose up there to get to know and exchange two words with the Porsche drivers or with other champions such as Lorenzo Bandini who in 1966 was registered with an official Ferrari. The atmosphere on the eve was that of a village festival, everything took place with simplicity and sportiness. Another significant appointment was that of the checks that took place in Florence in Piazza Beccaria, where fans had the opportunity to mix with the drivers and the cars that arrived and, after the sporting and technical formalities, they left in the direction of Scarperia. Many competitors whose racing car, even if it was a sport or a prototype, was registered, did not use the trolley, but went from Florence to Mugello directly with their own vehicle. Of the numerous foreign drivers, the British were certainly the nicest and most sporty. They came from England pulling their cars on trolleys. They had no assistance except a few friends or their own girlfriend and they provided for the car tuning and repairs on their own. In short, they were authentic gentlemen and came to Italy to run to the Targa Florio and Mugello as if they were on a holiday. The Germans, however, mostly placed in the official Porsche team, or in other well-organized teams, were much more concentrated and secluded. On the eve of the race, funny private parties were organized to which we were all invited. The dinners organized by the Benelli brothers were very famous in the sporting environment and very hospitable. Today this relaxed and sporty atmosphere has disappeared from the racing world. The "Mugello Road Circuit" organized today (the interview was released in 2009 when Scuderia Biondetti still organized the Mugello Circuit with rally formula) for historic cars is very close to that spirit, even if the race, as well as it is necessarily structured with the formula of the rally represents, as for sporting commitment, only a symbol compared to the Circuit of the 60s! "

Raffaello Rosati, was a gentleman driver in the most real sense of the term. Volcanic, very fond of the races of his time, his is the memory of those who, armed with an irrepressible enthusiasm, bought the racing car and took care of it, maintained or repaired it, transported it to the race fields or made laps of test at Mugello at night starting from the home garage. In short, a way of facing sport that is unthinkable today. On the Mugello circuit and on the world of racing in the 60s, Raffaello had an infinite number of stories to tell with the humor that distinguished him.

"I started riding a motorcycle at the age of twenty, in 1951, with a rented Lambretta, the one that was used for walking. With the Lambretta I made several regularity races. By dint of bills I bought a Laverda 75; then I bought a Rumi. Later I was offered an official Alpine motorbike, and it seemed to me that I was touching the sky with a finger. With the Alpine I won the Tuscan regularity championship. In the meantime, I always did speed races with the Alpino. In Follonica I had an accident, I broke two vertebrae and at home forced me to stop. I went to work at Fiat as a salesman and the following year I bought a Fiat 500 sport, that with the red stripe on the sides which are nowhere to be found. With the 500 I had a lot of fun: I did the rally of Tuscany and several other races. Then I bought a normal 500 with which I ran uphill, but it was not going fast enough so I bought an elaborate Fiat 600 that went like a bomb. Later I happened to notice in the window of a car dealer a Maserati 2000 A6 GCS that hadn't been selling for years.

I bought this car which was very badly reduced: the brakes were blocked, the shock absorbers nailed, pipes and sleeves to be changed etc. But as soon as the mechanic to whom I had entrusted it, he started it again and I was able to try it, I thought: this is a real racing car! It had incredible acceleration, braking and road holding, and it was very guessed because it was born to be driven on the road. In fact, it had been used at the Giro di Sicilia, the Giro dell'Umbria and other such races. With that Maserati I started in forty races, always coming behind Odoardo Govoni who instead drove the Maserati 2000 Birdcage model absolutely superior to mine, with the five-speed gearbox, the De Dion bridge, and an engine equipped with the formula 2 cylinder head 204 horses on the bench against 180 of mine. My Maserati had belonged to Siro Sbraci of Florence, an excellent driver with precise, very careful and clean driving, as Varzi to be clear. In the car with him he felt neither an acceleration, nor a change, nor a braking: he was not a daredevil at Nuvolari, but he still won very often. After the A6 GCS I bought the Birdcage from Govoni. It was not the most suitable car for racing at the Mugello Circuit because it was quite fragile, but for the climb it was unique. At the Mugello circuit I raced with this car in 1965 and 1966. Both times I retired due to suspension problems. The first year I was paired with "Nicor" Guido Niccolai. After my first four laps I gave him the wheel and a spindle broke. The following year, after stopping to refuel, as the tank was at the rear, the car with the greatest load had lowered. As I climbed the Passo del Giogo I slammed the bottom of the frame onto a hole. The fact is that in the first downhill curves after the restaurant I lost a rear wheel, and luckily it happened in a slow stretch of the circuit. The road, on the other hand, despite the efforts of the Municipalities and the Province was a disaster. On the sides of the roadway there were piles of crushed stone that the roadmen used to fill the asphalt holes as in the 1920s. Amos Pampaloni, who was the patron of the Mugello Circuit, I know he continually pressed on public bodies to do maintenance. Today in comparison the streets are as smooth as a pool table. I was starting to prepare the car for a few weeks before the race. I happened to accompany my wife to the cinema and leave her in the room telling her that I was going to see something for a moment in the garage. Then I started working on the car and the night passed by without realizing it, while my wife was alone in the cinema waiting for me. We also tried the route at night because at that time there was really no one around. I went directly with the Maserati which was registered and could circulate on the road. For the uproar we were doing, large buckets of water came to us from the windows. But the environment was incredible and the fun was immense.

One evening at the headquarters of the Scuderia Biondetti I met Avv. Piero Conte. He said to me: "Come with me, let's try Mugello." He had the Mini Cooper with the fuel gauge indicating less than half. We took a tour and, going down the Futa, we were almost dry. Slowly we got to Vaglia. Conte stopped the car and, unperturbed, went to ring - in the middle of the night - at the Carabinieri barracks. To the soldier who appeared at the door he presented himself with a serious face: "I am the lawyer Conte, please call me the Marshal". And to the Marshal who asked what had happened, with his cheek: "We are testing for the Mugello Circuit and we have run out of gas. Kindly get me some to be able to leave. " And the Marshal: "Yes sir!" and immediately sent a carabinieri to fill a tank for us. Piero Conte was a unique character and an exceptional Mini Cooper driver with whom he had conquered the Italian Championship.

A car that won a lot at Mugello was the Alfa Romeo GTA, but in my opinion it was difficult to drive. A friend who owned one proposed to me to race Mugello together. Before answering, I asked him to test the car. We took the Via Faentina, but at the Caldine I

stopped and gave him back the wheel. I didn't like the reactions of the car when braking and I gave up. Instead I raced with the Porsche Carrera 6 paired with Fabroni. The 906 was an excellent sport, it looked like a bicycle, with formidable stability and burning acceleration. At the exit from the hairpin bends there seemed to be a hand pushing it. It did not give the sensation of speed at all and in this it could be dangerous: one day in testing, after having gone down the Giogo, on the straight that leads to Firenzuola, I remembered that the mechanic Cambini had told me not to exceed 5500 rpm. I looked at the tachometer to see what it meant, but when I looked up again I realized that I was swooping down the bridge at great speed at the end of the straight. I managed to put on a second one and brake the car, but I got quite a fright. For me it was the sharp inclination of the windshield that removed the sensation of speed. Also for this reason I have never had sympathy for berlinette, because indoors and with the breeze so inclined, the perspective changes. The 906, like the later 910, however, were wonderful racing cars that suddenly made all the competitors old "

a presto