



Firenze 2 Maggio 2020  
Giornalino 226

*Dear friends and drivers,*

sto scrivendo queste note quando ancora non sappiamo se lunedì 4 maggio, dopo che avremo trascorso chiusi in casa due mesi, tra l'altro graziati da un meteo primaverile come da parecchi anni non capitava, potremo risorgere e, più o meno protetti, riprenderemo le nostre attività. In ogni caso tutto ciò che ci eravamo ripromessi di fare in questi due mesi in campo automobilistico, è saltato cioè cancellato oppure rimandato a dopo l'estate se non all'anno prossimo. Non ho potuto render conto della Firenze Fiesole, che doveva svolgersi il 15 marzo, né della Firenze Siena degli amici della Cassia Corse, né potrò farlo riguardo alla Scarperia Giogo che avrebbe dovuto essere corsa fra due domeniche, né mi sento di esortarvi ad iscrivervi al Mugello Classico: ancorché non mi risulti ancora cancellato ufficialmente, dubito fortemente sarà organizzato.

Nella carenza di argomenti, ho voluto tuttavia che il Giornalino mantenesse la sua uscita mensile costante e mai sospesa o rinviata da giusto 20 anni: il primo numero infatti porta infatti la data del 10 aprile 2000.

Per cui, prendendo spunto dagli aneddoti che Alessandro Bruni ha raccontato sulla chat WhatsApp della Scuderia riguardanti l'automobilismo fiorentino e non solo, proprio con riguardo al Circuito del Mugello vorrei proporvi - anzi riproporvi essendo tratte dal mio secondo libro su quella corsa - alcune testimonianze e ricordi che i protagonisti delle edizioni degli anni '60 misero a mia disposizione con generosità, entusiasmo e con tangibile nostalgia. Nel ringraziarli ancora con affetto, posso solo aggiungere che rievocando con loro quegli avvenimenti, nel pur breve tempo della intervista e dei successivi colloqui, è nato fra loro ed il sottoscritto un rapporto di comunanza, di complicità, se non di amicizia, del quale sono onorato.

Per cominciare, la Signora della organizzazione e un grande campione.

La Signora **Giuliana Legrenzi** è un pilastro di ACI Firenze. Quando l'ho intervistata nel 2009 era ancora in servizio fin dal 23 dicembre 1961: era dunque testimone di 48 anni di vita del Club fiorentino. Aveva vissuto l'epopea del Circuito del Mugello fino al 1970; e in seguito quella dell'autodromo internazionale inaugurato nel 1974, lavorando al fianco di due giganti come Amos Pampaloni e Pasquale Borracci, Direttore e Presidente dell'Ente.

*“Mi sono presentata all’ACI per un impiego nell’estate del 1961, quando la sede era ancora in Via Cavour. Mi hanno chiamata alla vigilia di Natale: sul momento credevo si trattasse di uno scherzo. L’ACI si era da poco trasferito nella sede attuale in Viale Amendola. Il primo giorno di lavoro il collega al quale mi presentai mi disse queste testuali*

parole: "La si ricordi, gli è questione di pochi giorni!" Sono ancora qui e per tanti anni glielo ho ricordato io.

Quando sono entrata all'ACI, l'ingegner Pasquale Borracci ed il Dottor Amos Pampaloni erano già Presidente e Direttore dell'Ente. Pampaloni era una persona straordinaria, grande lavoratore e grande trascinatore del personale. Ogni mattina era il primo ad arrivare negli uffici e dalla finestra interna assisteva all'entrata degli impiegati e dei funzionari. Come capo poteva apparire molto severo: pretendeva il massimo da tutti e per lui, sul lavoro, non esisteva differenza tra uomo e donna. Qualsiasi incarico doveva essere portato a termine da chiunque sempre e comunque. Ma era un uomo di una umanità rara, un vero capo. Il Presidente Borracci, che era già avanti nell'età essendo nato nel 1888, dopo aver cessato la sua attività al Pignone, in quel periodo era dirigente della Italmeccanica. Arrivava all'Automobile Club tutte le mattine verso le nove per consultarsi con Pampaloni. L'Ingegnere era una persona di grande gentilezza e correttezza con tutti ed anche con i dipendenti. Entrambi erano appassionati di sport e di motori ed organizzarono varie manifestazioni fra le quali la Coppa della Consuma. In completa sintonia decisero di ridare vita al Circuito del Mugello.

L'idea della organizzazione del Circuito stradale del Mugello già ventilava nell'aria anche prima del 1964. Sia Pampaloni che Borracci erano favorevoli alla ripresa di questa corsa. Essendo persone capaci e decise, trovarono nelle Autorità amministrative il consenso necessario per poter procedere. Ebbero il sostegno e l'aiuto delle Autorità dell'epoca che indubbiamente considerarono la loro serietà e le loro capacità organizzative. La loro mentalità professionale faceva sì che tutto venisse realizzato nel migliore dei modi, con una precisione ed una attenzione straordinarie. Nessuno, ad eccezione di Gunther Klass, è mai morto al Mugello e nessuno spettatore si è mai fatto male. Il controllo del territorio era capillare e meticoloso e veniva redatta una pianta del percorso con la dislocazione dettagliata di tutti i servizi, dalle ambulanze ai mezzi antincendio, ai carri attrezzi, alle postazioni radio telefoniche, fino alle forze dell'ordine ed ai commissari di percorso. Avevamo inoltre uno staff sanitario di prim'ordine composto da numerosi medici ed infermieri ed assai ben attrezzato, di grande rapidità di intervento, dotato addirittura di un elicottero per gli interventi di urgenza. Il lavoro organizzativo era enorme ed iniziava fino dal mese di Gennaio. Ricordo, ad esempio, di aver battuto a macchina il regolamento di gara di trenta pagine, oltre che in italiano, anche in francese, inglese e tedesco. Pampaloni era un trascinatore ed era capace di motivare tutto il personale e di coinvolgerlo nel lavoro della manifestazione. Un mese e mezzo prima della gara, si recava in macchina dai sindaci dei Comuni interessati per prendere contatto e spiegava loro esattamente cosa volevamo, quando lo volevamo, come lo volevamo in modo molto preciso e puntuale. Un anno, nel 1965, riuscimmo ad avere niente di meno che Juan Manuel Fangio a dare il via alla corsa. Il traguardo era nella zona del bivio di Novoli. Dall'anno successivo venne spostato a Scarperia nel piazzale lungo il viale di circonvallazione e lì veniva costruita una impalcatura in tubi Innocenti che occorreva per creare i box, la direzione di gara, la sala cronometristi, la tribuna stampa. Non di rado il Dott. Pampaloni stesso non solo si metteva a dirigere le operazioni, ma si rimboccava le maniche e partecipava personalmente al montaggio.... Il giorno della gara, alle cinque di mattina, una scorta della Polizia Stradale ci aspettava in piazza della Libertà per accompagnarci nel Mugello. In macchina eravamo il Dott. Pampaloni, io ed una collega e dovevamo raggiungere il Circuito prima che arrivassero tutti, concorrenti, assistenti, e soprattutto la folla degli spettatori.

*L'ing. Borracci dopo ogni manifestazione di rilievo, anche più tardi quando era in funzione l'Autodromo del Mugello, non mancava mai di scrivere al personale una lettera di ringraziamento e queste sono cose che fanno molto piacere. L'ingegnere veniva anche durante la settimana a trovarci in autodromo conducendo personalmente, ad oltre ottantacinque anni, la sua Mini verde. Poi mi diceva: "Mi raccomando non glielo dica alle mie figliole che son venuto fin quassù guidando!" Una volta tornavamo in macchina da un Mugello stradale il dott. Pampaloni, la collega ed io. L'andatura era un passo e fermi, in mezzo alla moltitudine di auto del rientro. Ad un certo punto, poco prima della Lastra, ci sfrecciò accanto una Mini che superò tutta la fila. Il dott. Pampaloni imprecò verso quel matto. Ma io gli feci: "Dottore, ma quello è il nostro Presidente!"*



Da sinistra: Pasquale Borracci presidente AC Firenze, Giuliana Legrenzi, Luigi Bertet presidente AC Italia e Amos Pampaloni, direttore AC Firenze

Chi non conosce **Sandro Munari**? Non tutti sanno che il più glorioso rallista italiano era anche un velocista straordinario, soprattutto nelle gare su strada. Al Mugello con la Fulvia "barchetta" ha dato filo da torcere alle sport più potenti avendo la metà dei cavalli sotto il cofano. Alla Targa Florio ha vinto con la Ferrari 312 PB divisa con Arturo Merzario.

*“Ho partecipato al Circuito del Mugello per la prima volta nel 1966 con la Fulvia 1200 in coppia con “Radec”, Angelo Rizzo, un pilota siciliano che era in lotta per il Campionato italiano. Fiorio mi mandò a correre con lui ad Imola dove erano schierate le Mini Cooper che andavano molto più forte della Fulvia. Per un errore dei cronometristi mi venne assegnato il miglior tempo in prova, così partii in pole position. Io avvertii che avevano sbagliato, ma ormai la griglia di partenza era già fatta. I piloti delle Mini erano preoccupati, ma in gara mi passarono tutti davanti. Poi io ruppi il motore e vinse uno di loro. Naturalmente avevo rivelato l'errore di cronometraggio così che quando ci ritrovammo al Mugello pensavano che avrebbero vinto facilmente. Lì invece non contava solo la potenza e avere la macchina veloce, ma bisognava soprattutto andar forte in tutti i punti del percorso, in particolare in discesa, dove gli altri tiravano su il piede. Così li misi dietro tutti quanti e feci vincere il Campionato a “Radec”.*

*Il Circuito del Mugello mi piacque subito. Mugello e Targa Florio sono state le gare per me più belle in assoluto perché era come rivivere la Mille Miglia. Voleva dire correre su un circuito stradale che era il tipo di percorso che preferivo con salite, discese, curve di tutti i tipi, imprevedibili di ogni genere. Avevo già cominciato a fare i rally, dove approdai per caso. A quei tempi sognavo di correre in formula uno, ma poi fui stregato dalle gare su strada perché erano molto più varie delle piste. Guidare da soli su percorsi così impegnativi era di grande soddisfazione perché, con una macchina come la Fulvia, notoriamente carente di potenza nel motore, ci si poteva difendere e guadagnare secondi preziosi nei tratti in discesa. Nel 1969 quando corsi al Mugello per la prima volta con la Fulvia barchetta e guidai da solo, arrivai quinto assoluto, ma sarei stato quarto se non si fosse rotto il fermo del sedile che andava avanti e indietro e non mi consentiva di manovrare. Persi la posizione perché feci un giro in quelle condizioni e impiegai diverso tempo al box per far riparare il sedile. Fui preceduto solo dalle due Abarth (di Merzario e di Van Lennep n.d.a.), dalla Lola 5000 (di Vaccarella e De Adamich n.d.a.) e da una Porsche Carrera 6 (di Werlich). La Fulvia barchetta rispetto alla versione coupè HF era soprattutto più leggera. Era anche più corta, in particolare la seconda versione, e il fatto che le fosse stato tagliato il tetto abbassava il baricentro e di conseguenza diminuiva anche il rollio. In questo modo la Fulvia barchetta aveva raggiunto un inserimento in curva più preciso e quindi più veloce. Inoltre avendo ridotto anche il peso, migliorava sensibilmente anche la frenata, consentendomi di “staccare” più in prossimità delle curve. La “barchetta” comunque manteneva le caratteristiche della Fulvia HF, notoriamente molto difficile da guidare. Era pur sempre una trazione anteriore, con molto peso avanti e a sbalzo, e la potenza era quel che era, circa 155 cavalli. Il terreno ideale della Fulvia era la discesa, dove era imbattibile, non c'era nessuna altra vettura che andasse così forte. A salire il Giogo, più ancora che la Futa perché la salita era molto più ripida, sentivo che la macchina era in sofferenza nel senso che più di tanto non si poteva andare. Quando uscivi dai tornanti, senza il differenziale autobloccante la ruota interna pattinava e si perdeva tempo. Per cui non vedevo l'ora arrivasse la discesa per riguadagnare il tempo perduto. Con la Fulvia ero costretto ad usare un rapporto da 185 kmh., mentre le sport erano molto più veloci. Ad esempio con la Ferrari 312 che ho guidato alla Targa Florio, sul Buonfornello si passavano i 310. Il Circuito del Mugello mi piaceva molto e ci venivo sempre con grande entusiasmo. Nei giorni precedenti alla corsa, durante le prove avevo fissato il mio “quartiere generale” a Covigliaio nell'albergo Gianna dove i proprietari mi trattavano come un re e mi facevano mangiare cibi buonissimi e preparati con grande cura. Inoltre, essendo Luglio, lì dormivo al fresco, l'ideale per ritemparmi dalle fatiche giornaliere. Il primo anno andai sul*

*circuito molto presto, sette - otto giorni prima. Dovevo imparare il percorso. Mi allenavo con una Fulvia normale e ogni due giorni dovevo far sostituire le pastiglie dei freni. Siccome non avevamo assistenza, mi recavo direttamente alla concessionaria Lancia di Firenze. Il meccanico alla seconda volta che mi presentai in officina mi guardò stupito: "Ma come, non è venuto ieri l'altro a cambiarle?" Il fatto è che con una Fulvia si facevano normalmente almeno 40.000 km. prima di sostituire le pastiglie. Invece dopo 132 chilometri di prova del Circuito, i freni della mia Fulvia erano alla "frutta"!  
Tra Mugello e Targa Florio non c'erano grandi differenze. La Targa era qualche chilometro più lunga, ma il Mugello era più veloce. Alla Targa, a parte il rettilineo di Buonfornello, il tratto di montagna era abbastanza lento e tortuoso. Al Mugello la discesa della Futa dalla Casetta era invece velocissima. Scendendo dalla Futa, dopo Montecarelli e dopo una curva a destra molto veloce, c'era un lungo rettilineo con un dosso dove la Fulvia barchetta nonostante avesse il motore anteriore, si impennava. Otto giri erano molto faticosi da guidare da soli e ricordo che, anche per il gran caldo, arrivavo al traguardo con una sete pazzesca. Mi ricordo che per riequilibrare i liquidi perduti mi ci volevano tre/quattro giorni. I ricordi del Circuito del Mugello sono tanti e per me molto piacevoli. Con Ignazio Giunti eravamo amici. Un anno provavamo insieme, lui con la Giulia TI Super e io con una Flavia Coupè ed era come se fossimo in gara, sempre "ingarellati" come si dice. C'era un altro spirito, più semplice, ma più genuino e divertente. E c'era un calore ed un entusiasmo da parte del numeroso e competente pubblico che lo percepivi anche dall'interno della vettura. Nonostante il rumore. Quando penso alla gioia e al divertimento che le strade del circuito del Mugello mi hanno procurato, mi cala addosso una profonda nostalgia.*



Circuito del Mugello 1970. Sandro con la Fulvia impennata sulla discesa dopo  
(foto Fernando Properzi)

Montecarelli

Il seguito nei prossimi Giornalini.....

*“La passione per i veicoli d’epoca non ci lascia mai, neppure durante l’emergenza causata dalla pandemia. Anzi! Il tempo a disposizione, dilatandosi, ha portato anche chi non lo aveva fatto in passato a curiosare tra le aste disponibili sul web. Questo metodo di acquisto è ormai diventato patrimonio di tutti, la comodità di scegliere su un assortito catalogo, la consegna a casa! Sì, ma per le auto d’epoca? Qui c’è anche la spinta emotiva che, se da una parte consente di dedicare tempo e risorse agli approfondimenti necessari per la conoscenza del mezzo, dall’altra condiziona la scelta.*

*Negli ultimi anni si sono moltiplicate le aste per veicoli d’epoca, battute ora anche da importanti case d’asta che in passato si erano dedicate solo a beni artistici, ed anche di quelle specializzate solo in auto, contribuendo a far superare il tabù dell’acquisto “sulla fiducia”!*

*E’ vero, per ogni vettura vengono fornite numerose fotografie e le foto dei periti che hanno dichiarato di averla vista e valutata e che sono disponibili a fornire anche informazioni aggiuntive su ciascun lotto. Le caratteristiche tecniche spesso sono commentate con “lievi difetti dovuti all’età” o “il motore va in moto” oppure “manutenzioni recenti non fatturate”, ecc. Se poi chiedete ai periti gli approfondimenti minimi necessari dovrete attendere parecchi giorni, saranno comunque superficiali e quindi inutili se considerati sostitutivi dell’ispezione personale. A me è capitato così, ad esempio anche che il libretto dell’auto ricevuto dopo l’acquisto documentasse diversa potenza del motore! Occorre presidiare il computer fino alla scadenza del termine, per essere pronti all’ultimo clic, quello che ci farà sospirare di sollievo con la stessa emozione che si prova quando si partecipa ad una gara! Ora, al tempo del Coronavirus, anche volendo, le ispezioni non possono essere fatte. Cionondimeno la passione non ci fa desistere e l’emozione ci potrà far sbagliare perchè non potremo valutare attentamente i difetti e di conseguenza le spese necessarie per il restauro che si evidenziano solo dopo un’accurata ispezione dell’auto.*

*Terminata l’emergenza Covid-19, auguriamoci di poter tornare all’ispezione “con l’amico che ne sa di più di noi”! “ (Roberto Giacinti)*

a presto

I am writing these notes when we still do not know if on Monday 4 May, after we spent two months indoors, among other things pardoned by a spring weather as it had not happened for several years, we will be able to rise again and, more or less protected, we will be able to start again our activities. In any case, all that we had promised to do in these two months in the automotive matter, that is, it has been canceled or postponed until after the summer if not next year.

I cannot therefore account for the Florence Fiesole, which was to take place on March 15, nor for the Florence Siena of the friends of the Cassia Corse, nor will I be able to do it about the Scarperia Giogo which should have been run between two Sundays, nor do I feel I urge you to register for the Classic Mugello: although not officially canceled yet, I strongly doubt it will be organized. In the absence of arguments, however, I wanted the newspaper to keep its monthly output constant and never suspended or postponed for just 20 years: the first issue in fact bears the date of April 10, 2000.

So, taking a cue from the anecdotes that Alessandro Bruni told on the Scuderia's WhatsApp chat regarding Florentine motor racing and beyond, just with regard to the Mugello Circuit, I would like to offer you - or rather propose you being taken from my second book on that race - some testimonials and remember that the protagonists of the 60s editions made

available to me with generosity, enthusiasm and with tangible nostalgia. In thanking them again with affection, I can only add that recalling those events with them, in the short time of the interview and subsequent talks, a relationship of commonality, of complicity, if not friendship, was born between them and myself and I am honored.

To start, the lady of the organization and a great champion.

**Mrs. Giuliana Legrenzi** is a pillar of ACI Firenze. When I interviewed her in 2009 she was still in service since December 23, 1961: she was therefore a witness of 48 years of life of the Florentine Club. He had lived through the epic of the Mugello road circuit until 1970; and later that of the international racetrack inaugurated in 1974, working alongside two giants such as Amos Pampaloni and Pasquale Borracci, Director and President of the AC Firenze.

*"I went to ACI for a job in the summer of 1961, when the headquarters were still in Via Cavour. They called me on Christmas Eve: at the moment I thought it was a joke. ACI had recently moved to its current location in Viale Amendola. On the first day of work, the colleague to whom I introduced myself said these textual words: "Remember it, it is a matter of a few days!" I am still here and for many years I reminded him of it. When I entered the ACI, engineer Pasquale Borracci and Doctor Amos Pampaloni were already President and Director of the Body. Pampaloni was an extraordinary person, hard worker and great staff leader. Every morning he was the first to arrive at the offices and from the inside window he watched the employees and officials enter. As a boss he could appear very severe: he demanded the maximum from everyone and for him, at work, there was no difference between man and woman. Any assignment had to be accomplished by anyone at all times. But he was a man of rare humanity, a true leader. President Borracci, who was already advanced in age having been born in 1888, after ceasing his activity at the Pignone, was at that time a manager of Italmeccanica. He arrived at the Automobile Club every morning around nine to consult with Pampaloni. The engineer was a person of great kindness and fairness to everyone and also to the employees. Both were passionate about sports and motors and organized various events including the Coppa della Consuma hill climb. In complete harmony they decided to revive the Mugello Circuit. The idea of organizing the Circuito del Mugello was already in the air even before 1964. Both Pampaloni and Borracci were in favor of resuming this race. Being capable and determined people, they found in the administrative Authorities the necessary consent to be able to proceed. They had the support and help of the authorities of the time who undoubtedly considered their seriousness and their organizational skills. Their professional mentality meant that everything was done in the best way, with extraordinary precision and attention. Nobody, except Gunther Klass, has ever died at Mugello and no spectator has ever been hurt.*

*The control of the territory was widespread and meticulous and a plan of the route was drawn up with the detailed location of all services, from ambulances to firefighting vehicles, tow trucks, radio telephone stations, up to the police and route commissioners. We also had a first-rate medical staff made up of numerous doctors and nurses and very well equipped, very quick to intervene, even equipped with a helicopter for emergency interventions. The organizational work was enormous and started until the month of January. I remember, for example, that I typed the thirty page competition rules, as well as in Italian, also in French, English and German.*

*Pampaloni was a leader and was capable of motivating all staff and involving him in the*

work of the event. A month and a half before the race, he drove to the mayors of the Municipalities concerned to make contact and explained to them exactly what we wanted, when we wanted it, how we wanted it very precisely and on time. One year in 1965, we managed to have Juan Manuel Fangio to start the race. The finish was in the area of the Novoli crossroads. From the following year it was moved to Scarperia in the square along the ring road and a scaffolding was built in Innocenti tubes that was needed to create the pits, the race direction, the timekeepers' room, the press stand. Not infrequently, Dr. Pampaloni himself not only began to direct the operations, but rolled up his sleeves and personally participated in the assembly .... On the day of the race, at five in the morning, an escort of the Traffic Police was waiting for us in Firenze piazza della Libertà, to accompany us in Mugello. In the car we were Dr. Pampaloni, me and a colleague and we had to reach the circuit before everyone, competitors, assistants, and above all the crowd of spectators arrived. Engineer Borracci after every major event, even later when the Mugello circuit was in operation, never failed to write a thank you letter to the staff and these are things that are very pleasing. The engineer also came to visit us at the racetrack during the week, personally driving his green Mini aging over eighty-five years. Then she said to me: "Please don't tell her to my daughters that I came up here driving!". One day we was coming back from Mugello by car driven by Mr. Pampaloni. The pace was a step and still, in the midst of the multitude of cars returning. Suddenly, just before the Lastra, a Mini raced past us which passed the whole row. Dr Pampaloni cursed towards that madman. But I said, "Doctor, that's our President!" “ (Giuliana Legrenzi)

Who doesn't know **Sandro Munari**? Not everyone knows that the most glorious Italian rallyman was also an extraordinary sprinter, especially in road races. At Mugello with Fulvia "barchetta" gave a hard time to the most powerful sports having half the horses under the hood. At the Targa Florio he won with the Ferrari 312 PB shared with Arturo Merzario.

"I participated in the Mugello Circuit for the first time in 1966 with the Fulvia 1200 teamed with "Radec", Angelo Rizzo, a Sicilian driver who was fighting for the Italian Championship. Fiorio sent me to run with him to Imola where the Mini Cooper were lined up, going much stronger than Fulvia. Due to a mistake by the timekeepers, I was assigned the best time in practice, so I started in pole position. I warned that they had made a mistake, but the starting grid was already made. The Mini drivers were worried, but in the race they all passed me. Then I broke the engine and won one of them. Of course I had revealed the timing error so when we met ourselves at Mugello they thought they would win easily. There, however, it wasn't just the power and the fast car that counted, but above all it was necessary to go fast at all points of the route, in particular downhill, where the others pulled their foot up. So I put them all behind and I won the Championship at "Radec". I liked the Mugello Circuit immediately. Mugello and Targa Florio were the most beautiful races for me because it was like reliving the Mille Miglia. It meant running on a road circuit which was the type of route I preferred with climbs, descents, curves of all kinds, unexpected events of all kinds. I had already started rallying, where I accidentally landed. In those days I dreamed of racing in formula one, but then I was enchanted by the road races because they were much more varied than the tracks. Driving alone on such demanding routes was a great satisfaction because, with a car like the Fulvia, notoriously lacking in engine power, you could defend yourself and gain precious seconds in the downhill stretches. In 1969 when I raced at Mugello for the first time with the Fulvia

*barchetta and drove alone, I came fifth overall, but I would have been fourth if the seat stopper that went back and forth and did not allow me to maneuver. I lost my position because I walked around in those conditions and spent some time in the box to have the seat repaired. I was preceded only by the two Abarths (by Merzario and Van Lennep n.d.a.), by the Lola 5000 (by Vaccarella and De Adamich n.d.a.) and by a Porsche Carrera 6 (by Werlich). The Fulvia barchetta was lighter compared to the HF coupé version. It was also shorter, in particular the second version, and the fact that the roof had been cut lowered the center of gravity and consequently also the roll decreased. In this way the Fulvia barchetta had achieved a more precise and therefore faster insertion into the curve. Furthermore, having also reduced weight, it also significantly improved braking, allowing me to "detach" more near the curves. The "barchetta" however maintained the characteristics of the Fulvia HF, notoriously very difficult to drive. It was still front-wheel drive, with a lot of forward and cantilever weight, and the power was, about 155 horsepower. The ideal terrain of Fulvia was the descent, where it was unbeatable, there was no other car that went so fast. To climb the Giogo, even more than the Futa because the climb was much steeper, I felt that the car was suffering in the sense that you couldn't go much. When you came out of the hairpin bends, without the self-locking differential, the internal wheel skated and lost time. So don't I was looking forward to the descent to regain lost time. With Fulvia I was forced to use a 185 km / h ratio, while sports were much faster. For example, with the Ferrari 312 that I drove at the Targa Florio, the 310 went by on the Buonfornello. I liked the Mugello Circuit very much and I always came there with great enthusiasm. In the days before the race, during the tests I had fixed my "headquarter" in Covigliano in the Gianna hotel where the owners treated me like a king and made me eat delicious food prepared with great care. Furthermore, being July, I slept there in a cool place, ideal to restore myself from daily efforts. The first year I went to the circuit very early, seven to eight days earlier. I had to learn the path. I trained with a normal Fulvia and every two days I had to have the brake pads replaced. Since we had no assistance, I went directly to the Lancia dealership in Florence. The mechanic at the second time that I presented myself in the workshop looked at me in amazement: "But how, the other one didn't come to change them yesterday?" The fact is that with a Fulvia, at least 40,000 km were normally made before replacing the pads. Instead after 132 kilometers of test of the Circuit, the brakes of my Fulvia were out! There were no big differences between Mugello and Targa Florio. The Targa was a few kilometers longer, but Mugello was faster. At the Targa, apart from the Buonfornello straight, the mountain stretch was quite slow and tortuous. At Mugello the descent of Futa from the Casetta was instead very fast. Descending from Futa, after Montecarelli and after a very fast right turn, there was a long straight with a bump where the Fulvia barchetta despite having the front engine, reared up. Eight laps were very tiring to drive alone and I remember that, even in the heat, I reached the finish line with a crazy thirst. I remember that to balance the lost fluids it took me three / four days. The memories of the Mugello Circuit are many and very pleasant for me. We were friends with Ignazio Giunti. One year we tried together, he with the Giulia TI Super and I with a Flavia Coupè and it was as if we were in the race, always in competition. There was another spirit, simpler, but more genuine and fun. And there was a warmth and enthusiasm from the numerous and competent public who also perceived it from inside the car. Despite the noise. When I think of the joy and fun that the roads of the Mugello circuit have brought me, a deep nostalgia falls on me." (Sandro Munari)*

*"The passion for vintage vehicles never leaves us, even during the emergency caused by the pandemic. Rather! The time available, expanding, led even those who had not done so in the past to browse through the auctions available on the web. This purchase method has now become everyone's property, the convenience of choosing from an assorted catalog, home delivery! Yes, but for vintage cars? Here there is also the emotional drive that, if on the one hand it allows you to devote time and resources to the insights necessary for the knowledge of the medium, on the other it affects the choice. In recent years the auctions for vintage vehicles have multiplied, now also sold by important auction houses that in the past had dedicated themselves only to artistic goods, and also those specialized only in cars, helping to overcome the taboo of the purchase "on trust"! It is true, for each car there are numerous photographs and photos of the experts who have declared that they have seen and evaluated it and that additional information on each lot is also available. The technical characteristics are often commented with "slight defects due to age" or "the engine starts" or "recent non-invoiced maintenance", etc. If you then ask the experts for the necessary minimum details, you will have to wait several days, they will still be superficial and therefore useless if considered as a substitute for the personal inspection. This happened to me, for example also that the booklet of the car received after the purchase documented different engine power! You have to keep your computer up to the deadline, to be ready for the last click, the one that will make us sigh with relief with the same emotion that you feel when you participate in a race! Now, at the time of the Coronavirus, even if desired, inspections cannot be done. However, passion does not give up and emotion can make us make mistakes because we will not be able to carefully evaluate the defects and consequently the costs necessary for the restoration, which only become evident after a careful inspection of the car. Once the Covid-19 emergency is over, we hope to return to the inspection "with the friend who knows more about us"! "(Roberto Giacinti)*

*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.