

TOSCANA al volante con stile

Storia | Territorio | Personaggi





TOSCANA AL VOLANTE CON STILE

Territorio e motori, città e uomini, ingegneri, e meccanici, paesi e storie da raccontare e da fermare nel tempo.

Descrivere la Toscana vista dai finestrini di un'auto, immortalata negli specchietti retrovisori, illuminata dai fari di una spider significa parlare di una terra che ha visto nascere il motore a scoppio, che ha forgiato i pionieri del volante e che ha dato i natali a grandi campioni.

Con questo volume vi portiamo lungo i rettilinei, le curve, le salite e le discese di una regione da sempre vocata alle quattro ruote, attraverso itinerari e storie sicuramente non esaustivi ma con altrettanta certezza rappresentativi di un territorio e di una tradizione unici al mondo.

Un percorso fatto di date, personaggi, circuiti, piloti, gare e strade che ogni appassionato di automobili, sia storiche che attuali, dovrebbe scoprire e ammirare almeno una volta nella vita, abbinando la passione per il rombo del motore e la maestria nella guida alla scoperta di luoghi.

CONTENTS



STORIA

La lunga strada



IL TERRITORIO

La corsa più bella del mondo



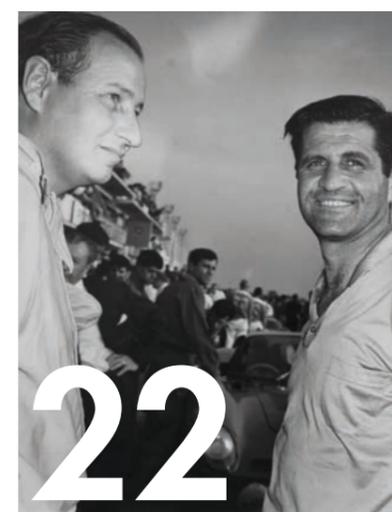
ITINERARI

- 28 Casentino**
Passione e coraggio
- 32 Firenze**
Nobiltà su quattro ruote
- 40 Maremma**
La terra del sorpasso
- 44 Costa Tirrenica**
All'ombra dei campanili
- 48 Apuane, Garfagnana**
Marmo, boschi e velocità
- 52 Abetone**
Salite e genialità
- 56 Appennino Tosco-emiliano**
Tra rally e tessuti
- 60 Siena, Val d'Orcia**
Viaggiare, che bellezza
- 67 I raduni e le mostre**



DALLO STERRATO AL CIRCUITO

Autodromo del Mugello



PERSONAGGI

Vincitori e vinti

LA LUNGA STRADA

DOVE NACQUE IL MOTORE A SCOPPIO

Esposizione delle auto
ad un concorso di eleganza



La Toscana è una regione che ha scritto gran parte della storia culturale italiana ma anche europea. È la terra dei Medici e dei grandi letterati e artisti, dove è nata la lingua italiana. Basti pensare a Dante Alighieri, Boccaccio, Machiavelli, Guicciardini. E poi Giotto, Cimabue, Massaccio, Caravaggio, Brunelleschi, Ghiberti, Michelangelo, Leonardo da Vinci, Galileo Galilei. Giusto per citarne soltanto alcuni. In Toscana sono nate anche le banche e più tardi la cambiale. Ma questa è anche e soprattutto terra di motori perché è proprio qui che nell'800 nasce il primo motore a scoppio, utilizzato all'inizio per azio-

Tazio Nuvolari superò il muro dei 335 km/h sulla Firenze-Mare, all'altezza di Altopascio

nare macchine utensili. Ne furono autori Padre Eugenio Barsanti e l'ingegner Felice Matteucci che cominciarono a lavorare insieme nel 1851. Il loro obiettivo fu quello di creare un motore più pratico della macchina a vapore che si servisse dell'esplosione di una miscela gassosa per produrre movimento. Meccanismo che riuscirono a costruire nel 1853.

In assenza di un Ufficio Brevetti nazionale per tutelare la priorità dell'invenzione depositarono una memoria alla prestigiosa Accademia dei Georgofili di Firenze.

Nel 1854 ottennero a Londra una prima certificazione a cui seguirono brevetti in diverse nazioni europee.

Nel corso degli anni continuarono a migliorare il motore, svilupparono vari modelli e li depositarono. Fondarono poi una Società e realizzarono i loro dispositivi presso importanti officine meccaniche italiane ed estere.

Nicolò Barsanti nacque a Pietrasanta il 12 ottobre 1821. All'età di sei anni iniziò a frequentare le Scuole Pie del convento di Sant'Agostino dove l'insegnamento era tenuto dai padri Scolopi. Frequentò quella scuola fino a 17 anni rivelando grande interesse e capacità per la matematica e la fisica. Divenne padre scolio con il nome di Padre Eugenio. Divenne insegnante di filosofia morale e poi di matematica e fisica al Collegio di San Giovannino di Firenze e quindi lettore di meccanica e idraulica all'Osservatorio Ximeniano, famoso istituto fondato circa un secolo prima dal gesuita Leonardo Ximenes e gestito all'epoca dai padri scolopi.

Felice Matteucci nacque a Lucca il 12 febbraio 1808. Nel 1824 iniziò i suoi studi in idraulica e meccanica a Parigi per i quali mostrava particolari attitudini che continuò poi all'Università di Firenze dove proseguì anche con le sue ricerche scientifiche. L'incontro con Padre Barsanti ne condizionò gli interessi e gli studi tanto da dedicarsi unicamente alla meccanica, cercando di verificare la validità delle intuizioni dell'amico Barsanti sull'equivalenza fra energia termica ed energia meccanica. Insieme dettero così inizio a importanti esperimenti concretizzati, nel giugno del 1853, nella costruzione di un prototipo del



primo motore a scoppio della storia. La parte principale della ricerca fu svolta presso l'Osservatorio Ximeniano. Ma per la nascita della prima automobile dobbiamo attendere il 1886. Dopo quella data gli studi e le esperienze, gli importanti programmi di ricerca accelerano enormemente lo sviluppo di questa invenzione che troverà la massima espressione nel secolo scorso coinvolgendo concettualmente artisti come Boccioni, Balla e Severini. Ma torniamo alla nostra Toscana, terra di motori. L'auto cresce e si evolve soprattutto grazie alle competizioni il cui obiettivo non è soltanto quello della velocità ma anche dell'affidabilità di ogni parte meccanica e della sicurezza per il pilota ma non solo. Durante tutto il '900 soltanto nella nostra regione si contano numerose edizioni di oltre 20 rally, 16 corse in salita, 25 corse su strada. Attualmente sono 12 i rally che annualmente percorrono le nostre stra-

A metà degli anni '30 iniziò lo studio dell'aerodinamica e le prestazioni migliorarono

de e 3 le corse in salita. 3 anche i record di velocità: su quella che oggi è l'autostrada Firenze – Mare nel 1935 Tazio Nuvolari su Alfa Romeo nel rettilineo Altopascio – Lucca batte ogni record sul chilometro raggiungendo i 336 km/h. Sempre sullo stesso tratto, nello stesso anno Hans Stuck su Auto Union raggiunge i 320 km/h mentre nel 1937 l'ingegner Giuseppe Furmanik migliora i primati di classe F1 nel chilometro lanciato alla media di 238 km/h su Maserati 1500. È proprio a metà degli anni '30 che inizia lo studio dell'aerodinamica. Maserati, Alfa Romeo, Auto Union, vengono usate nella nostra regione come vetture laboratorio. L'auto si evolve rapidamente. La carrozzeria originale viene modificata con la creazione di una carenatura pressoché completa con lo scopo di creare linee sempre più fluide e continue.

In coda spunta una grande pinna stabilizzatrice. L'abitacolo viene chiuso da un cupolino tanto da fare assomigliare la vettura ad un siluro. Ma la corsa che meglio comprende tutta la regione è quella "Coppa della Toscana" che dal 1949 al 1954 attraversava tutte le province con partenza e arrivo a Firenze tranne nel 1949 che partì da Livorno. Competizioni conosciute a livello internazionale e che ancora oggi vivono con suggestive rievocazioni sono il circuito del Mugello che si corse dal 1914 al 1970 con varie edizioni in epoche diverse, la Coppa della Consuma nata nel 1902 fino al 1964 e la Firenze – Fiesole

dal 1948 al 1952. Un capitolo a parte ha poi la leggendaria Mille Miglia che in tutte le sue 24 edizioni dal 1927 al 1957, esclusi gli anni della Seconda Guerra Mondiale, ha sempre percorso le strade della nostra regione. L'auto in Toscana non è però soltanto velocità, ma anche eleganza. A Firenze nella seicentesca architettura del Giardino di Boboli, uno dei più importanti esempi di giardino all'italiana, nacque nel giugno 1948 la prima edizione del Concorso d'Eleganza per Automobili, evento a calendario internazionale, al quale parteciparono le più belle vetture fuoriserie dell'epoca.

46 autovetture tra italiane e straniere, si dettero appuntamento per una memorabile sfida. Un comitato di esperti fu chiamato a valutare non solamente le forme delle carrozzerie ma anche i preziosi cruscotti intarsiati con materiali pregiati ed i ricercati tessuti e pellami delle tappezzerie. Vincitrice fu dichiarata l'Alfa Romeo 2500 Sport del Sig. Magnolfi di Prato, seguito dalle americane Chevrolet del fiorentino Enzo Bocci e Studebaker del Sig. Angelo Masini. La sera, a conclusione della manifestazione, nello splendido scenario della Sala Bianca di Palazzo Pitti, si tenne un ballo in onore dei partecipanti e le premiazioni. Un encomio speciale fu assegnato in quell'occasione, ad una splendida Alfa Romeo 2500 carrozzata da Boneschi di Milano. Ma torniamo alle competizioni. Due nomi importanti della storia dell'automobilismo sportivo internazionale sono nati in Toscana: Ermini e Bizzarrini.

Pasquale Ermini, conosciuto soprattutto come Pasquino, è stato un pilota automobilistico e imprenditore, fondatore della Casa Automobilistica che porta il suo nome. Padre della Bizzarrini è l'ingegnere, collaudatore e imprenditore Giotto Bizzarrini la cui storia è legata alle più straordinarie ed uniche auto Gran Turismo italiane. L'ultimo modello uscì dalla sua fabbrica di Cecina in provincia di Livorno nel 1969. Fra i costruttori toscani non possiamo trascurare Clemente Biondetti, il più grande pilota strada italiano vincitore di ben 4 Mille Miglia. Con la sua "Jaguar Special", una vettura con telaio Ferrari, arrivò primo alla corsa in salita Firenze – Fiesole nel 1951 stabilendo il record di velocità. I proprietari delle prime auto circolanti a Firenze, come del resto nelle altre province toscane oltre a pochi notabili erano rappresentanti dalla migliore nobiltà: i Conti della Gherardesca, il Barone Franchetti, il Marchese Gerini, i Conti e Marchesi Guicciardini, il Duca Massari, il Principe Strozzi, il Marchese Torrigiani, i Conti Piccolimini, il Principe Ruffo della Scaletta. Senza dimenticare, in provincia di Lucca a Massaciuccoli, il Maestro Giacomo Puccini che spesso usava una De Dion & Buton per spostarsi a Viareggio e con la quale partecipava alle gimkane automobilistiche molto in voga all'epoca.



In questa pagina, in senso orario, concorso di eleganza a Boboli nel 1949 e nel 1962, Anthony Steel e Anita Ekberg al passaggio della Mille Miglia del 1956, Immagini Archivio Foto Locchi

LA CORSA PIU' BELLA DEL MONDO

ALLA SCOPERTA DELLA TOSCANA
SEGUENDO LA MILLE MIGLIA





Le auto storiche delle ultime edizioni della Mille Miglia nel momento di sosta a Firenze



Enzo Ferrari la chiamava "la corsa più bella del mondo". Per i suoi caratteristici indicatori di direzione, che in assenza dei navigatori satellitari indicavano il percorso ai piloti, veniva definita "la freccia rossa". Nella sua rievocazione storica, a partire dal 1982, si parla di "museo viaggiante". Di sicuro è il più spettacolare appuntamento mondiale dell'automobilismo d'epoca: la Mille Miglia. Una vera e propria leggenda, simbolo della passione per le auto, per l'avventura e per la sfida. Mediamente ogni anno nel mese di maggio 375 auto

Dopo la Cassia i bolidi entravano a Firenze da Porta Romana tra due ali di folla

costruite tra il 1927 e il 1957 percorrono in tre o quattro tappe lo storico tracciato Brescia - Roma - Brescia attraversando 7 regioni, 177 comuni e la Repubblica di San Marino, toccando alcuni tra i paesaggi più suggestivi d'Italia. Fra queste regioni quella che ha svolto un ruolo particolare è stata da sempre la Toscana. Il percorso in Toscana era quello della vecchia Cassia con i tornanti del Radicofani in salita e le sue curve in discesa verso Buonconvento, Siena, Firenze

per poi proseguire fino al passo della Futa ed entrare così in Emilia. Il passaggio da Firenze coinvolgeva molti appassionati fin dall'ingresso in città nella zona sud di Porta Romana dove tutto il rione viveva una domenica unica. Le prime auto passavano la mattina dopo le 7. Dopo mezzogiorno sfrecciavano i "bolidi": Mercedes, Maserati, Ferrari, Alfa Romeo, Jaguar, Aston Martin con i campioni di allora Nuvolari, Varzi, Castellotti, Ascari, Fangio, Villoresi, Taruffi. Scendevano dal San Gaggio in quarta piena. Scalavano una o due marce. La prima dopo le "fonticine", l'altra di fronte a via Metastasio. Infilavano a "pieni giri" piazza di Porta Romana che allora non aveva la rotonda in un itinerario segnato dalle tradizionali balle di paglia a protezione di eventuali sbandate. Entravano nel viale Petrarca in accelerazione piena. Era severamente proibito sostare sulla destra, perché il lato più pericoloso. La strada era chiusa alle auto per tutto il percorso e l'attraversamento a piedi era regolato da agenti di polizia. La Toscana ha scritto alcune pagine gloriose con personaggi come Clemente Biondetti e Pasquino Ermini. Il primo ha collezionato quattro vittorie nel 1938 e nel 1947 su Alfa Romeo e nel 1948 e 1949 con la Ferrari. Pasquale Ermini, chiamato da tutti Pasquino, aveva iniziato come meccanico e pilota durante gli anni '20 e '30. E' nei primi anni del dopoguerra che nascono le Officine Ermini nel viale Matteotti a Firenze.



I VINCITORI PIU' FAMOSI

1927 Minoia-Morandi
1928 Campari-Ramponi

1930 Nuvolari-Guidotti
1933 Nuvolari-Compagnoni
1938 Biondetti-Stefani
1948 Biondetti-Navona

1949 Biondetti-Salani
1954 Ascari
1955 Moss-Jenkinson
1957 Taruffi

IL TRACCIATO CLASSICO CASSIA-FUTA

Il tracciato toscano della Mille Miglia nella versione agonistica percorreva la Cassia nel tratto senese per tutta la Val d'Orcia, passando per Radicofani prima di toccare Siena. Da lì lo spostamento a Firenze, con l'ingresso in città da Porta Romana. Infine la Futa per entrare in Emilia Romagna.

LA RIEVOCAZIONE FUTA O ABETONE

Nel 1982 la Mille Miglia è risorta nella versione attuale. Una tappa tocca regolarmente la Toscana ma senza un tracciato fisso: unica costante la Cassia. Poi la scelta tra l'interno e Firenze o il cammino parallelo al Tirreno fino alla Luccchia per varcare l'Appennino all'Abetone o alla Futa.





Una Jaguar XK 120 OT del 1954
alla rievocazione storica del 2014
della Mille Miglia percorre
il tratto senese della Cassia



La rinnovata formula richiama appassionati e collezionisti da tutto il mondo

ANEDDOTI STORICI



1930 - Nuvolari vince superando Varzi poco prima del traguardo

1955 - Moss e Jenkinson segnarono il tracciato su 5 metri di carta

La corsa fu definita "la corsa più bella del mondo" da Enzo Ferrari

QUELLA VOLTA DEL CALIFORNIA CLASSIC RALLYE TUSCANY...

La Toscana è stata protagonista anche di altri eventi automobilistici e di Heritage Trophy. "Se sei un gourmet appassionato di buona cucina e grandi vini, se cerchi arte e cultura, questo particolare e riservato itinerario è stato concepito per offrirti una raffinata rassegna di alcune delle più belle zone della Toscana, alla scoperta della sua cucina e dei suoi vini e poi antichi borghi, mercati e straordinari musei di Firenze". Così recitava l'invito di Jim Hull rivolto a collezionisti americani di auto storiche per il primo California Classic Rallye Tuscany 2008. Il tour di una settimana iniziò a San Casciano dei Bagni e coinvolse la Maremma e l'Argentario, Montepulciano e Montalcino e poi Borgo San Felice e, lungo percorsi meno conosciuti, il Valdarno e le Colline Lucchesi. Una cavalcata sul sedile di vetture d'eccezione per godere uno scenario, attraverso il parabrezza, ricco di vigneti, abbazie, ville e castelli,

sulle strade ondulate tipiche della nostra regione. La formula proposta prescindeva da quella dei soliti raduni, offrendo la possibilità di abbinare la passione per la guida a un turismo culturale d'eccellenza, col vantaggio di poter scoprire luoghi non facilmente accessibili al comune turista, con tutto il tempo necessario per ammirare un paesaggio, visitare siti storici e gustare con tutta calma l'enogastronomia locale. All'invito risposero trentatré equipaggi che alla guida delle loro auto storiche (fra cui: Hispano Suiza del 1922, Bugatti del 1925, Delahaye del 1948, Jaguar del 1956, Porsche del 1957, Mercedes del 1958, BMW del 1959, Ferrari del 1959, Ford Cobra del 1963, Chevrolet del 1966) vollero vivere questa 'passeggiata toscana' degustando il meglio dei prodotti Dop e Igp insieme ai vini del territorio con un appuntamento clou a Villa Cerna di Castellina nel Chianti Classico.

Celeberrime le sue vetture 'siluro', la berlinea 'Frua' e la 357 Scaglietti. Dei veri capolavori di tecnica e meccanica. Nella storia dell'automobile, dire Ermini significa dire 'barchetta'. Auto spartane, essenziali, ma dalla linea e dalla personalità inconfondibili. E proprio Biondetti ed Ermini fecero parte fin dalla fondazione a Firenze nel 1949 degli Allegri del Volante. Il simbolo adottato fu il "Jolly": alle gare internazionali come il GP di Monte Carlo del 1952, furono gli Allegri del Volante a tenere alta la bandiera italiana, giungendo secondi con una Ferrari 166 MM, guidata da Clemente Biondetti e Renato Nocentini. Gli "Allegri" li troviamo iscritti a numerose altre competizioni di quegli anni: la Mille Miglia, Targa Florio, Giro di Sicilia e Coppa delle Dolomiti. Nel 1957 per un drammatico incidente la Mille Miglia viene interrotta e cancellata definitivamente dal calendario internazionale delle competizioni. È nel maggio del 1982 che un gruppo di amici appassionati bresciani organizza una rievocazione storica che nelle intenzioni avrebbe dovuto avere un'unica edizione. Ma lo straordinario successo convinse gli organizzatori a proseguire con altre edizioni prima biennali e poi annuali alle quali si presentano antichi protagonisti, piloti famosi e giornalisti da tutta Europa. In queste rievocazioni storiche il percorso viene suddiviso in 4 tappe dove nelle soste gli equipaggi si scambiano pareri ed emozioni. I punti di ristoro sono

assediati per conquistare acqua e frutta. Il caldo, la polvere, gli scarichi dei motori anneriscono i volti dei piloti su auto scoperte, lasciando pulite soltanto le parti intorno agli occhi protette da occhiali sportivi. Tutto intorno profumo di benzina misto ad olio. Nell'aria il suono dei cilindri mentre il piede sull'acceleratore tiene alti i giri del motore. Un momento socializzante in cui i piloti, meccanici, assistenti e commissari di corsa, sponsor al seguito s'incontrano con la gente che scatta foto ricordo. Quella gente che nel percorso disegna i bordi delle strade lungo i circa 1.600 chilometri. Mentre i passaggi nei centri storici mettono a confronto le linee e le forme uniche ed eleganti delle auto che al di là di essere macchine da competizione diventano veri oggetti d'arte a confronto con le storiche architetture dei luoghi. Questa manifestazione ha segnato la storia dell'automobile. In particolare il passato dell'automobilismo sportivo. La sua storia è quella di intere generazioni che lungo il percorso da Brescia a Roma e ritorno hanno vissuto emozioni forti, indimenticabili. Per molti la corsa era non soltanto un appuntamento annuale ma un rito, una vera festa dove le protagoniste sono rimaste però sempre loro, le auto in gara. Tra queste merita ricordare la Mercedes Benz 300 SLR con cui Stirling Moss nel 1955 coprì il tracciato in 10 ore, 7 minuti e 48 secondi alla media di circa 157 km/h. Record rimasto imbattuto.

DALLO STERRATO AL CIRCUITO

L'EVOLUZIONE DELL'AUTODROMO



Un pit stop durante una prova del Ferrari Challenge al Mugello



Il circuito stradale del Mugello nasce nel giugno del 1914 su un percorso di 66 km. Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale porta all'interruzione della gara, che riprenderà solo nel dopoguerra. L'automobilismo post bellico è un automobilismo eroico, caratterizzato da macchine di 2 tonnellate, senza protezione per il pilota, occhiali da saldatore e casco di cuoio. Il pilota è un nuovo "eroe", che "combatte" con strade ciottolose, pericolose, con gli affascinanti tornanti della Futa, che lo avvolgono, lasciandolo senza respiro. Il tracciato della gara parte da Scarperia fino a Firenzuola, per salire fino al Passo della Futa e riscendere per San Piero a Sieve e tornare a Scarperia.

In occasione della competizione appaiono i primi nomi importanti della storia dell'automobilismo fra cui Enzo Ferrari. Sarà nella seconda metà degli anni '60 che il Circuito stradale del Mugello conquisterà il suo prestigio internazionale. Il circuito è lo stesso, le strade però sono asfaltate, le performance delle vetture migliorate e i piloti eccellono in record mozzafiato. Un nome fra tutti Nanni Galli, che detiene il record di percorrenza dei 66 km in 29 minuti e 36 secondi alla media di 134,128 km./h. su Lola T 210 nel luglio del 1970. Il circuito diviene un luogo in cui nei weekend di gara si radunano circa 100.000 persone che si accalcano nelle vallate ad assistere alle straordinarie prestazioni dei piloti e delle autovetture. Il 1970 è l'ultima edizione della corsa su strada perché si decide di costruire un circuito permanente dedicato alle gare. Il luogo è in un'ampia vallata ai piedi dell'Appennino. Nel giugno del 1974 nasce l'Autodromo Internazionale del Mugello. Un capolavoro, un

circuito disegnato sulle colline, in cui il pilota corre su una pista naturale, che lo riporta alle antiche emozioni della corsa su strada. Dal 1974 al 1988 si assiste a un susseguirsi di gare: Formula 2, Formula 3, Campionato mondiale di Motociclismo, la 24 ore. Nel 1988 Ferrari, consapevole del valore dell'autodromo, acquista la proprietà e dà inizio ad una nuova epoca. Dal 1991 a oggi l'Autodromo ha vinto per 5 volte il titolo di migliore Gran Premio al mondo, mentre nel 1995, 1996, 1997, 2000 e 2011 l'organizzazione del Mugello è stata riconosciuta la migliore a livello mondiale.

Nella seconda metà degli anni '90 continue sessioni di test di F1 ne hanno caratterizzato l'attività, poi i test sono stati vietati dalla F.I.A. L'ultimo si è svolto nel 2012 e il pilota della Red Bull, Marc Webber scrisse su Twitter che dieci giri sull'asciutto al Mugello valgono più di 1000 giri nel circuito di Abu Dhabi. Oggi il Mugello è considerato l'Università delle due ruote, perché permette ai piloti di guidare su una pista interessante, competitiva e divertente, varia e naturale. Molto faticosa ma dal punto di vista tecnico capace di fornire tutti gli elementi per la messa a punto del motore. L'attività dell'Autodromo si manifesta in 250 giorni di attività l'anno: 16 weekend di gare, divise per il 60% moto e 40% macchine. Un 35% di attività sono svolte da piloti stranieri professionisti e non. Il Circuito è una struttura sofisticata dove la parola d'ordine è sicurezza che oggi è teatro di attività non solo sportive. Quest'opera di ingegneria è il fiore all'occhiello del Mugello permettendo a questa terra di essere ai primi posti nel turismo internazionale.



Alcuni momenti di agonismo al circuito del Mugello:
5.245 metri con un rettilineo di 1.141 metri e 15 curve di cui 9 a sinistra e 6 a destra

VINCITORI E VINTI

I GRANDI NOMI DELL'AUTOMOBILISMO

Un giovanissimo Giotto Bizzarrini
al volante della sua P538S del 1966

Terra di ingegno e di coraggio, di calcolo e sfrontatezza, di fredda logica e irrefrenabili emozioni.

La Toscana dei motori ha dato i natali a ingegneri innovativi, designer creativi, piloti spericolati e vincenti e non c'è provincia che non abbia un proprio "eroe" o un uomo-simbolo quando si parla di ingranaggi, autovetture, circuiti o trofei. Carlo Chiti è sicuramente al vertice della piramide: pistoiense, classe 1924, giovane ingegnere in casa Alfa Romeo, dove si avvicinò per la prima volta al mondo delle corse, tanto abile da richiamare l'attenzione di Enzo Ferrari, che lo chiamò a Maranello per progettare la 165 F1 prima e vincere due titoli mondiali poi.

I circuiti di Formula 1, Sport Prototipi e Marche divennero il luogo di applicazione del suo genio: nel 1978 Niki Lauda vince con l'Alfa Romeo ad Anderstop. Pre-

Nell'albo d'oro dei piloti toscani ci sono la Formula 1 ed anche i classici come la Targa Florio

senza fissa nei paddock della Formula Uno è stato per anni uno dei volti più noti ed amati dai tifosi. Nel 1985 fondò la Motori Moderni e iniziò a lavorare con la Minardi, mentre tra i tanti modelli di auto lasciati ai posteri spicca la Ferrari 250 GTO, progettata con un altro toscano, il livornese Giotto Bizzarrini.

Chiti e Bizzarrini si incontrarono negli anni '60 all'Alfa Romeo e divisero esperienze e progetti, come la Automobili Turismo e Sport, scuderia che ha lasciato agli archivi un sogno non coronato e sei gran premi corsi. Poi Bizzarrini ha legato il suo nome a motori che hanno fatto raggiungere prestazioni eccezionali a Lamborghini e Iso Grifo, prima di fondare la Prototipi Bizzarrini, un'azienda rimasta aperta solo cinque anni durante i quali però nacque la Bizzarrini 5300 GT Strada, una tigre da 280 km/h. L'ultimo modello uscì dalla sua fabbrica di Cecina in provincia di Livorno nel 1969. Terza punta di diamante della tecnica toscana è Pasquale (ma da tutti chiamato Pasquino) Ermini, di Reggello, costruttore e pilota con una storia che affonda le radici più indietro nel tempo rispetto a Chiti e Bizzarrini. Entrato nel mondo dei motori negli anni '20 come meccanico Ermini diventò un costruttore di auto da corsa, che non disdegnava di guidare in competizioni come la Mille Miglia.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale iniziò a costruire

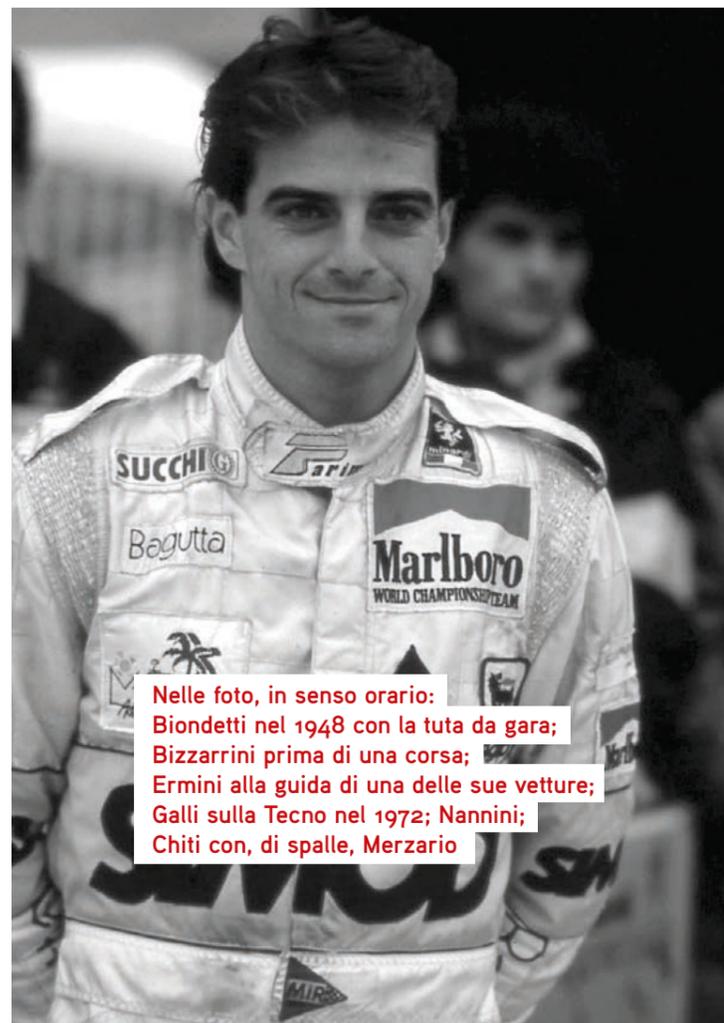
vetture da corsa che portavano il suo cognome e che, per le prestazioni che avevano, erano molto richieste dai vari piloti del tempo. Usava dire Pasquino: "le mie auto le ho sempre pensate leggere come piume, per volare via, a braccetto del vento".

Continuò la sua attività di costruttore fino al 1958 anno della sua morte. Alcuni collaboratori rilevarono l'azienda e continuarono fino al 1962. In lui è sempre stata forte la volontà di rimanere un artigiano tanto che le vetture prodotte furono solo una ventina e tutte diverse l'una dall'altra per soddisfare le esigenze di ogni pilota-cliente. Gli assi del volante toscani più noti sono Clemente Biondetti, Nanni Galli e Alessandro Nannini, in rigoroso ordine cronologico. Biondetti, sardo di nascita ma fiorentino di adozione, ha il pregio di aver aperto la strada all'automobilismo già nel 1927, impugnando poi i volantini prestigiosi di Ferrari, Lamborghini e Maserati, vincendo quattro Mille Miglia a cavallo della seconda guerra mondiale e due Targa Florio dopo il conflitto. Una sola, ma prestigiosa, l'esperienza in Formula 1, con un gran premio corso con la Ferrari. Con la sua "Jaguar Special", una vettura con telaio Ferrari, carrozzeria della 166 e motore XK Jaguar arrivò primo alla corsa in salita Firenze - Fiesole nel 1951 stabilendo il record di velocità.

Il pratese Nanni Galli ha invece sfidato le più caute e tradizionali richieste di successione familiare alla guida della ditta tessile di casa per dedicarsi alla passione per i motori: l'escalation è iniziata col titolo italiano di velocità con una Mini Cooper per finire con 20 gran premi in Formula 1 con McLaren, March, Tecno e Ferrari (un GP al posto di Regazzoni) per finire nel 1973 con Frank Williams e la sua scuderia. Nanni Galli è comunque rimasto legato alle quattro ruote ed è sempre presente ad eventi che riguardano l'automobilismo in Toscana e nelle altre regioni.

Ultimo in ordine di tempo Alessandro Nannini, un cognome che a Siena è garanzia di qualità in molti campi: il debutto nel rally, poi la Formula Abarth e il debutto nel circus della Formula 1 con la Minardi sono stati l'anticamera di una carriera brillante ma al tempo stesso breve.

In totale sono stati 78 i gran premi in Formula 1, con una vittoria storica con la Benetton in Giappone nel 1989 e uno stop improvviso nel 1990 a causa del tristemente noto incidente in elicottero che lo costrinse a ripiegare sulla Gran Turismo. Pochi mesi prima dell'incidente, che gli causò l'amputazione dell'avambraccio destro, poi reimpiantato dai chirurghi, aveva rifiutato un contratto con la Ferrari per la stagione 1991.



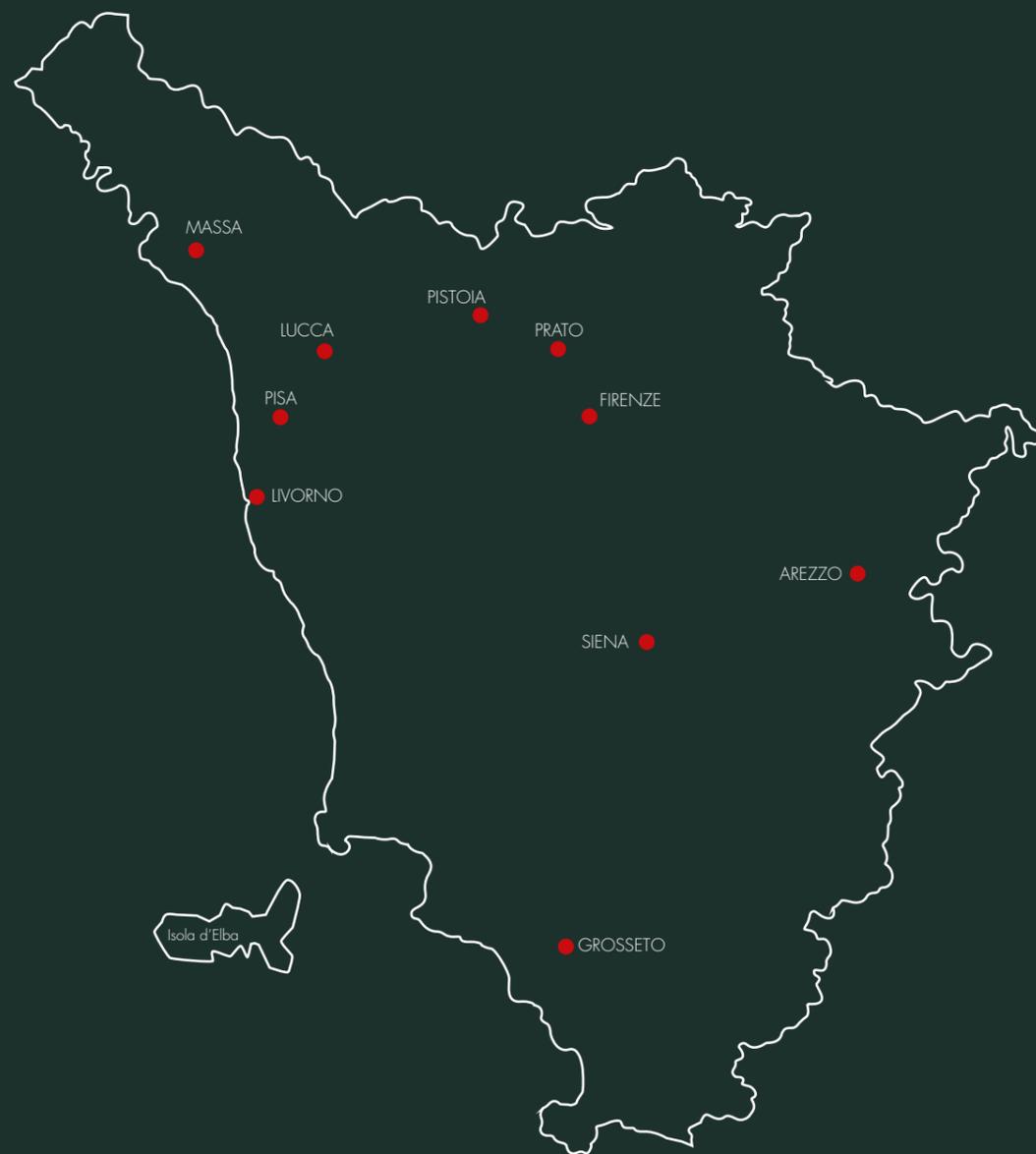
Nelle foto, in senso orario:
Biondetti nel 1948 con la tuta da gara;
Bizzarrini prima di una corsa;
Ermini alla guida di una delle sue vetture;
Galli sulla Tecno nel 1972; Nannini;
Chiti con, di spalle, Merzario



ITINERARI



CASENTINO
FIRENZE
MAREMMA
COSTA TIRRENICA
APUANE, GARFAGNANA
ABETONE
APPENNINO PRATESE
CHIANTI, VAL D'ORCIA





**Un territorio con il motore nel sangue:
pionieri del volante
e grandi collezionisti**



PASSIONE E CORAGGIO

UN TOUR NEL CUORE DEL CASENTINO

Rally, cronoscalate, collezionismo: Arezzo spazia nel mondo dell'auto a 360 gradi creando il giusto mix tra agonismo e passione. Il territorio ha infatti sempre coltivato la passione per le quattro ruote con gare importanti come il Rally del Casentino, corse in salita come la Camucia-Cortona o momenti di incontro come la Arezzo Classic Motors, che da quasi venti anni porta in città i collezionisti più importanti nel mondo del motorismo storico, quasi 15 mila visitatori per oltre 250 espositori.

Il Rally del Casentino, nato nel 1973, ha raccolto idealmente il testimone del più vecchio Rally delle Vallate Aretine, nato negli anni '60 e risorto all'inizio di questo decennio come competizione riservata alle auto d'epoca: 140 chilometri dal fondo valle alle foreste casentinesi. La Camucia-Cortona è invece una cronoscalata tra le più classiche in

Italia: trenta edizioni con le auto storiche grandi protagoniste. E proprio nella storia affonda la tradizione dei piloti nati in terra aretina a iniziare da Gastone Brilli-Peri, un asso del volante classe 1893 che prima di sedersi dentro ad un'auto aveva sfidato il tempo e gli avversari in bicicletta prima e sulle moto dopo. In realtà fiorentino di nascita ma montevarchino di origine e di residenza, Brilli-Peri ha legato il suo nome alla vittoria storica nel Gran Premio di Monza del 1925 con l'Alfa Romeo dopo aver sostituito Antonio Ascari, morto in un incidente. E in un incidente a Tripoli nel 1930, a soli 37 anni, perse la vita anche lo stesso Brilli-Peri. 34 anni prima Nazzareno Borghini aveva invece aperto una pagina nuova nel libro, ancora tutto da scrivere, dell'automobilismo italiano, costruendo da solo una vettura spinta da un motore De Dion da 1,75 CV a benzina.



Due immagini della Camucia-Cortona, una delle classiche tra le cronoscalate italiane

AREZZO, CASENTINO

Arezzo - Consuma 1
Km 56 ⌚ 70 min

Arezzo - Stia 2
Km 47 ⌚ 60 min

Arezzo - Camaldoli 3
Km 46 ⌚ 60 min

Arezzo - Chiusi della Verna 4
Km 42 ⌚ 60 min



ITINERARIO

È il Casentino la parte del territorio aretino che abbina meglio di altre i tanti aspetti di un'escursione in auto: panorami, luoghi da visitare, prestazioni e diversità delle caratteristiche delle strade.

Passare da Arezzo e dal basso Valdarno alle colline di Bibbiena, alla storia di Poppi, al misticismo di Camaldoli o Chiusi della Verna fino a puntare il passo della Consuma è abbastanza impegnativo in termini di tempo e di chilometri ma estremamente coinvolgente e piacevole in termini di guida.

Il tratto tra Arezzo e Bibbiena non offre particolari spunti ma dal capoluogo del Casentino in poi ogni incrocio è buono per scoprire angoli sorprendenti di Toscana. Rimanendo sulla strada principale la tappa seguente è Poppi, il borgo medievale che ha nel suo

castello dei Conti Guidi la maggiore e ottimamente conservata attrattiva; poi si presenta il primo bivio: a destra verso il Falterona, con Pratomagno, Stia e la sorgente dell'Arno, a sinistra verso Firenze con Castel San Nicolò e le piacevoli curve che portano al passo della Consuma. In mezzo a questo triangolo c'è Romena, antica pieve intorno alla quale si è sviluppata una comunità molto attiva nella vita culturale e sociale. Se la scelta invece ricade sulle foreste casentinesi si deve guardare ad est, svoltando a destra a Rassina per raggiungere Chiusi della Verna o fare la stessa svolta, ma a Poppi, per raggiungere il monastero prima e l'eremo poi di Camaldoli, mille anni di storia racchiusi nel silenzio e nella meditazione protetti dai boschi.

NOBILTÀ SU QUATTRO RUOTE

FIRENZE E LE SUE COLLINE

Firenze, il capoluogo, la sua storia, la sua nobiltà. La porta sul Valdarno, le prime colline del Chianti, le salite verso Fiesole e la Consuma. Il vicino Mugello, il circuito delle Cascine, il salotto da esposizione al Giardino di Boboli. Sono questi gli ingredienti del forte legame tra la città dei Medici e le quattro ruote, che all'ombra del campanile di Giotto hanno trovato e trovano audaci piloti, appassionati collezionisti, geniali ingegneri e impeccabili artigiani del motore.

Non per niente, appena 40 anni dopo essere stata nominata capitale d'Italia, a Firenze non era insolito veder passare qualche auto sugli eleganti viali o lungo la salita verso piazzale Michelangelo: nel 1901 aveva aperto la prima rivendita di auto in pieno centro storico e nel 1905 erano già 165 le vetture immatricolate, molte delle quali facevano bella mostra di sé davanti alle ville nobiliari sparse in città.

Da lì alle gare di velocità o alle classiche delle quattro ruote il passo è stato breve, a iniziare dalla Mille Miglia per finire alla Firenze-Fiesole, passando per i giri alle Cascine (5 edizioni della corsa dal 1903 al 1948), il Circuito di Firenze, quello della Fortezza da Basso e le gare di velocità sulla Firenze - Mare che nel capoluogo avevano la base ma che poi si concretizzavano nei lunghi rettilinei che correvano verso il mare tra Pistoia e Lucca. E poi i concorsi di eleganza, dove le silhouette delle auto facevano a gara con quelle delle eleganti signore che si ritrovavano a Boboli per accompagnare i mariti o, magari, trovarne.

La storia, e talvolta la leggenda, tramandano racconti e aneddoti legati alle auto e ai loro proprietari, come ad esempio il conte Giulio Masetti, uno dei tanti nobiluomini che amavano i motori quanto il loro titolo. Masetti, uno dei piloti più bravi e famosi del primo dopoguerra, prima guida dell'Alfa Romeo nel 1923 e nel 1924, pagò a caro prezzo il suo amore per la Sicilia e per la Targa Florio, corsa vinta nel 1921 e nel 1922: nel 1926 si ribaltò su un terrapieno e morì sul colpo a Scaflani Bagni, là dove i siciliani posero un cippo in onore del "Leone delle Madonie".

Naturale quindi che in un territorio così vivo siano nate anche scuderie che hanno fatto storia, dalla Squadra Ermini Corse agli Allegri del Volante, fondati nel 1949 da un gruppo di amanti delle auto che comprendeva anche un "eroe in patria" come Clemente Biondetti.

Collezionisti, esperti (tra i quali Alessandro Bruni, che ha fornito spunti importanti per la realizzazione di questo volume) e piloti che ancora animano la scena dei raduni e delle corse delle auto storiche, tanto a Firenze quanto nel resto della Toscana.

E proprio la scuderia che ricorda il pilota fiorentino tiene ancora in vita il ricordo e la bellezza della Firenze-Fiesole, che dal 1948 al 1952 fece da fulcro all'attività motoristica del capoluogo prima di sparire tanto velocemente com'era nata: poco più di 4 chilometri in salita che nel 2007 sono tornati in auge grazie all'organizzazione della rievocazione storica, tuttora presente nel calendario stagionale delle manifestazioni.

Un'esposizione di auto storiche
in piazza della Signoria,
sullo sfondo la Loggia dei Lanzi



Nel 1905 le vetture immatricolate a Firenze erano già 165





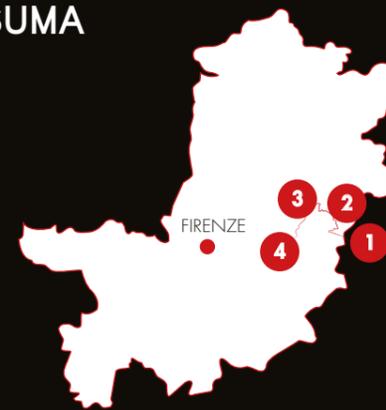
La 'strada del vino' unisce i vari vigneti Doc e Docg dei borghi della Val di Sieve



FIRENZE - CONSUMA

Totale percorso:
Km 35 ⌚ 60 min

- Consuma 1
- Pomino 2
- Rufina 3
- Pontassieve 4



ITINERARIO

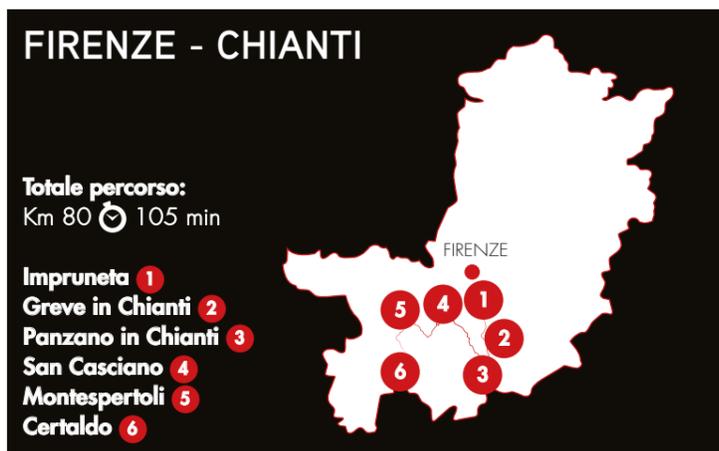
Per dare un continuum all'itinerario proposto per il Casentino aretino uno dei percorsi suggeriti per girare nei dintorni di Firenze è quello che inizia al passo della Consuma, 1050 metri nel suo punto più alto, linea di confine tra le province di Arezzo e Firenze.

Lo scollinamento è in corrispondenza del paese di Consuma e dopo boschi che invitano ad una sosta per un pic nic. Una discesa lungo la regionale 70 costellata di curve dolci, con pochissimi tratti impegnativi, porta fino a Borselli, un piccolo borgo all'incrocio tra la strada che porta a Pontassieve e da lì a Firenze e quella che invece punta verso uno dei luoghi più importanti del Chianti fiorentino, quello del Rufina Docg e del Pomino Doc, un territorio ricco di torri, antichi manieri, ville cinquecentesche e pievi romaniche.

Un posto che ha ispirato il giovane Giotto agli albori della sua carriera pittorica.

A Borselli la svolta a destra proprio verso Pomino, dove si trova il Castello di Pomino e la sua lunga distesa di filari delle viti; da lì si arriva, tra oliveti e boschi di cipresso, prima agli Scopeti e poi a Rufina, famosa per lo scoppio del carro il Sabato Santo, mentre a settembre si celebra il Bacco Artigiano, col Carro Matto carico di fiaschi di vino che prende la strada per Firenze.

Da Rufina si può fare una deviazione verso Londa e Dicomano oppure raggiungere direttamente il capoluogo prendendo la statale 67 che passando da Pontassieve, Rosano e Candeli arriva fino alla zona sud della città.



ITINERARIO

Nel caso di questo itinerario si può pensare ad una sorta di collegamento tra Firenze e Siena, due città che secoli fa si sono fatte la guerra per il predominio territoriale e che ora si dividono una delle zone toscane più famose al mondo, il Chianti. Ed è proprio la Chiantigiana, la strada che attraversa i vigneti, a fare da trait d'union tra le due città: un itinerario in uscita da Firenze potrebbe iniziare a Montefioralle, già borgo di residenza di Amerigo Vespucci, una prima terrazza con vista a perdita d'occhio sul verde del Chianti.

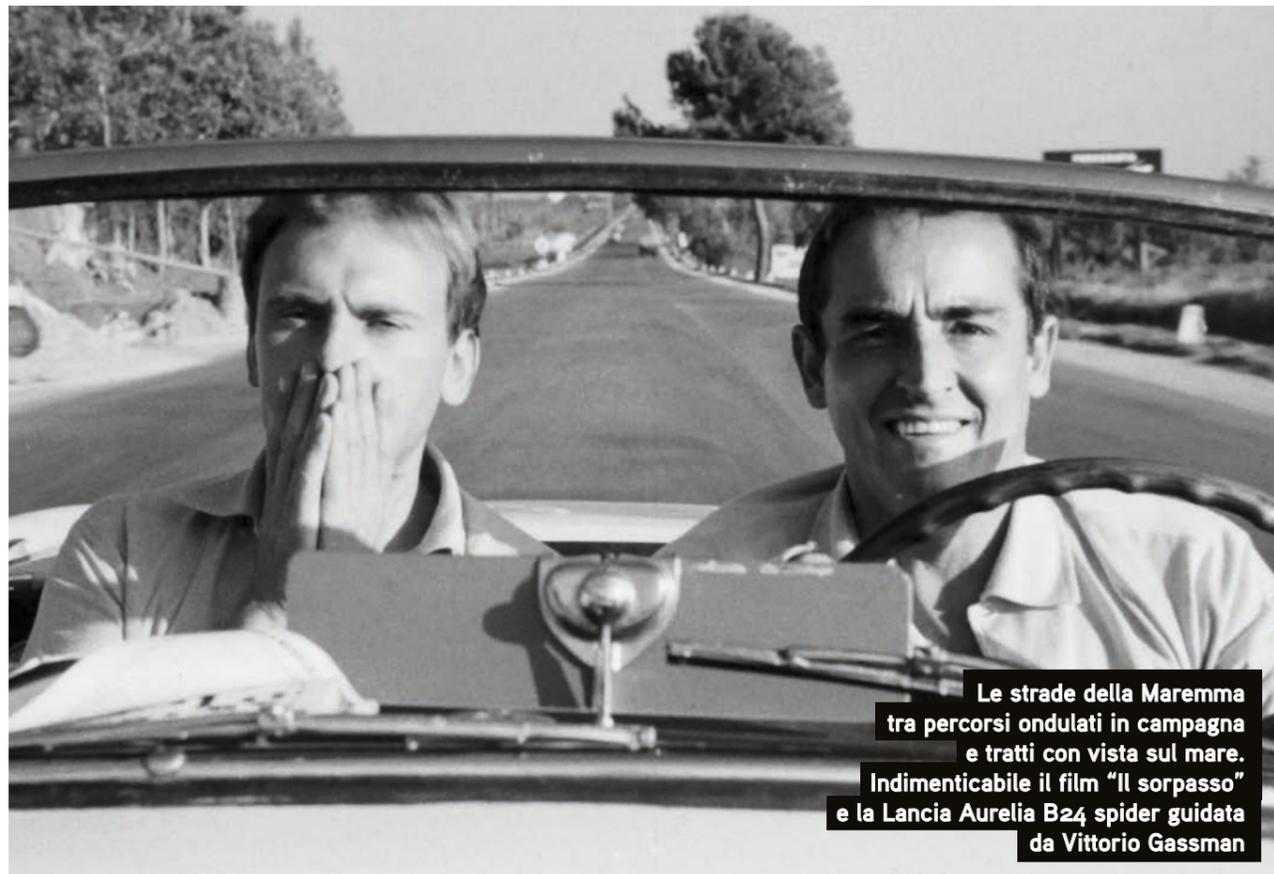
Siamo nel comune di Greve in Chianti, patria del Gallo Nero e luogo ideale per degustazioni accompagnate da un'ottima cucina. L'ultimo borgo che si incontra prima di uscire dai confini della provincia è Panzano, famosa per la sua bistecca fiorentina. Per non sconfinare nel senese biso-

gna risalire la Val di Pesa deviando verso nord tra colline verdi e tante osterie dove trionfa la cucina tipica toscana. Dopo aver oltrepassato lungo la provinciale 92 sia Mercatale Val di Pesa che San Casciano (che meritano comunque una sosta per ammirarne i centri storici ricchi di testimonianze del passato), incrociando il raccordo Firenze-Siena si prende la provinciale 93 fino a Montespertoli, una delle 'capitali' del Chianti.

Da lì si svolta sulla provinciale 125 per puntare verso Certaldo, patria del Boccaccio e punto d'arrivo dell'itinerario: con la funicolare si raggiunge la parte più alta e antica, un borgo che sembra rimasto fermo all'epoca medievale ma ricco di attività, musei e locali, a iniziare dalla casa dove visse il poeta nel secolo XIV per finire al Palazzo Pretorio, antica dimora dei conti Alberti.



Panorama di San Casciano al tramonto e una veduta del centro storico di Certaldo



Le strade della Maremma tra percorsi ondulati in campagna e tratti con vista sul mare. Indimenticabile il film "Il sorpasso" e la Lancia Aurelia B24 spider guidata da Vittorio Gassman

LA TERRA DEL 'SORPASSO'

DAL GRANDE SCHERMO ALLA REALTÀ

In fatto di motori la Maremma ha indubbiamente più feeling con quelli di barche, motoscafi e yacht piuttosto che con quelli delle quattro ruote ma, come ogni territorio toscano, non mancano gli appassionati di auto e competizioni. Basti pensare che nel 1905 in provincia di Grosseto non risultavano auto immatricolate o circolanti, mentre nel resto della regione erano 241. Il Trofeo Maremma, un rally giunto alla quarantesima edizione, è sicuramente il fiore all'occhiello di questa parte meridionale della Toscana e ruota proprio intorno ad una città di mare e hockey su pista, Follonica, dalla quale partono i quasi 90 km di prove speciali: Scarlino, Gavorrano, Ribolla, Montieri e Massa Marittima le località toccate dalla corsa, nata nel 1977 e diventata un appuntamento imperdibile per gli ap-

passionati di rally maremmani e toscani, al punto da 'fagocitare' qualsiasi altro tipo di attività agonistica su quattro ruote. Ma la Maremma viene spesso abbinata al rombo di un'auto molto famosa, la Lancia Aurelia B24 spider con la quale, nel film "Il sorpasso", Vittorio Gassman e Jean Louis Trintignan lasciano Roma per andare a godersi l'estate in Toscana.

Lungo l'Aurelia, da Montalto di Castro in su, prima di finire tragicamente la corsa con l'incidente di Calafuria, i due protagonisti attraversano il cuore della Maremma prima della sosta a Castiglioncello: Capalbio, Argentario, Albinia, Grosseto e proprio Follonica. Strade (tuttora) immerse nel verde, costeggiate da pini e macchia mediterranea, con rettilinei che invitano a provare la potenza del motore.



Gli allevamenti di buoi che caratterizzano la campagna e uno scorcio di Pitigliano, la "piccola Gerusalemme d'Italia"

MAREMMA

Totale percorso:
Km 107 ⌚ 135 min

Pitigliano 1
Sorano 2
Sovana 3
Porto St. Stefano 4
Porto Ercole 5
Orbetello 6

ITINERARIO

Uno dei grandi pregi della Maremma, se non il principale, è quello di poter unire in un'area non troppo ampia montagna, collina, pianura e mare ed è quindi ovvio ipotizzare un itinerario che tocchi tutte queste caratteristiche morfologiche, dall'alto del monte Amiata al Tirreno. Partenza da Santa Fiora, con la pieve romanica ricca di bassorilievi in maiolica di Andrea della Robbia, per raggiungere la vetta del monte, per godersi il panorama e attraversare i boschi di castagneti e faggeti, oltre a poter vedere il parco faunistico di Arcidosso con lupi appenninici, cinghiali, daini, camosci, mufloni e caprioli. Le tappe obbligate nella terra dei butteri sono le tre città del tufo, Pitigliano, Sorano e Sovana, dove storia e gastronomia si contendono lo scettro per importanza e qualità.

È il territorio delle tombe etrusche, dei palazzi rinascimentali e delle chiese romaniche e barocche. Pitigliano poi vanta un intero quartiere ebraico che le ha fatto meritare nel mondo l'appellativo di "La Piccola Gerusalemme d'Italia".

All'interno del centro storico conserva ancora oggi le antiche strutture del quartiere ebraico, il Ghetto e la Sinagoga del XVI secolo. Il benessere fisico e il relax dopo qualche ora al volante sono assicurati dalle tante strutture e spazi gratuiti termali maremmani, da Saturnia alla stessa Sorano con piscine naturali di acqua calda. Sulla strada del mare si incontra Montemerano, con la sua chiesetta piena di opere d'arte importantissime. Infine la costa, con l'obbligatorio tour dell'Argentario, con Porto Santo Stefano, Porto Ercole e Orbetello.

ALL'OMBRA DEI CAMPANILI

SECOLI DI DIVISIONI E DI ECCELLENZE

Pionieri del volante, ingegneri storici, competizioni avvincenti e la Piaggio: il territorio da sempre 'conteso' dai campanili di Pisa e Livorno ha regalato alla Toscana dei motori storie suggestive, idee brillanti e realtà imprenditoriali di successo, facendone una delle parti di regione più prolifica.

Terra di mare e pianura, con qualche collina a spezzare l'altimetria altrimenti lineare, ha saputo sfruttare le poche asperità anche per organizzare cronoscalate come la Saline-Volterra, rinata come rievocazione storica dopo decenni di oblio: nata a metà degli anni '60 seppe conquistarsi un ruolo di primo piano nel panorama motoristico italiano, con centomila persone accalate sui tornanti della strada per una gara che fu inserita nel Campionato Italiano Montagna ma proprio quando la competizione stava per spiccare il balzo internazionale con l'inserimento nel calendario europeo la mancanza di guard-rail e di altre misure di sicurezza ne decretarono l'improvvisa fine.

Chissà che ne avrebbe pensato il principe Scipione Luigi Marcantonio Francesco Rodolfo Borghese, classe 1871, nato nel Castello di Migliarino e ideatore della spedizione alla folle Pechino-Parigi, un'impresa ardua da compiere in auto ai nostri giorni, fuori da ogni logica nel 1907, quando i guard-rail erano ben lontani da venire.

Il nobile pisano non solo partecipò alla corsa ideata dal quotidiano francese *Le Matin* ma la vinse anche, compiendo con la sua Itala 35/45 HP il tragitto di 16 mila chilometri in due mesi ed entrando così di diritto nella storia dell'automobile italiana.

Parlare di piloti a Livorno, dove si svolgevano gare epiche sul circuito di Montenero, può invece far pensare al mare ed in effetti una delle figure labroniche più note nel mondo motoristico iniziò il suo lavoro da ingegnere proprio mettendo mano ai propulsori per le imbarcazioni: Aurelio Lampredi però, dal 1950 al 1955, è stato uno dei tecnici di punta tra progettisti e responsabili delle prove e dei collaudi alla Ferrari, dove arrivò dopo aver provato anche l'ambiente della motoristica per aerei.

Dopo anni tanto soddisfacenti quanto turbolenti con i colleghi e lo stesso Enzo Ferrari lasciò la scuderia di Maranello per la Fiat aprendo una lunga storia (oltre trenta anni) di progettazione e consulenza.

Anche Lampredi, come molti ingegneri della zona, aveva fatto un'esperienza, sia pur breve, in un'azienda che non si può non annoverare tra le principali d'Italia in fatto di motori, anche se non legati alle quattro ruote, la Piaggio di Pontedera.

In realtà il marchio noto per la Vespa e le due e tre ruote ha avuto un momento in cui, a fine anni '50, ha pensato alle quattro ruote, con la Acma Vespa 400, un'auto di dimensioni molto ridotte realizzata in circa 30.000 esemplari e commercializzata in Francia con un successo interrotto presto dall'arrivo delle 500 della Fiat, che di fatto rese impossibile la vendita dell'Acma in Italia.

Una piccola parentesi in oltre 130 anni di storia di un'azienda che ha saputo far muovere ogni tipo di mezzo di locomozione, aerei ed elicotteri compresi e che rimane tuttora una delle eccellenze toscane nel campo dei motori.

I cipressi lungo la strada che porta a Bolgheri sono una delle 'cornici' naturali più famose in Italia



COSTA TIRRENICA

Totale percorso:
Km 100 circa ⌚ 60 min

Montescudaio 1
Cecina 2
Bolgheri 3
Castagneto Carducci 4
Suvereto 5

Isola d'Elba



Due simboli del territorio: gli edifici storici di Suvereto e l'Aurelia che costeggia il Tirreno

ITINERARIO

Pisa e Livorno insieme rappresentano due delle province più ampie della Toscana, con lunghi tratti di costa tirrenica e altrettanto lunghi itinerari interni tra vigneti, campagne, borghi storici e luoghi religiosi.

L'ampiezza del territorio e le diverse attrattive rendono ardua la scelta di un itinerario, senza contare il fatto che Pisa, con le sue opere d'arte, e Livorno con il porto e Montenero meriterebbero da sole un itinerario apposito.

Per non far torto a nessuno puntiamo allora sulla storia e l'ambiente, collegando due borghi storici come Montescudaio e Suvereto, pisano il primo, livornese il secondo con la strada costiera che attraversa una zona imperdibile della Toscana. Dopo aver visitato Montescudaio, paese di storia, vini Doc e panorami sulla val di Cecina si possono percorrere i poco più di 10 km che la separano dal Tirreno en-

trando sull'Aurelia all'altezza di Cecina e puntando a sud, verso La California e San Guido, dove svoltando a sinistra si entra sulla Bolgherese per un deviazione 'obbligatoria' verso i famosi cipressi.

Tornati sull'Aurelia si scende fino a Donoratico per un'altra incursione all'interno verso Castagneto Carducci, dove il poeta Giosuè soggiornò da bambino e da adulto meritando l'abbinamento del suo cognome a quello del paese. Poi ancora Aurelia fino a Venturina e da lì la deviazione, stavolta decisa verso l'interno e Suvereto, borgo medievale sulle colline della Val di Cornia: visitandolo a fine aprile o inizio maggio e a metà agosto si può assistere anche allo storico palio 'delle botti'. E una volta tornati sulla costa si presenta anche l'opportunità, da cogliere al volo, di prendere il traghetto per l'Isola d'Elba.



**Tutte in quota le strade impegnative
del rally del Ciocco,
tra i più tecnici d'Italia**



MARMO, BOSCHI E VELOCITÀ'

QUATTRO ZONE UNITE DAI RALLY

Lucchesia, Garfagnana, Apuane e Versilia: quattro aree vicine tra loro ma con una identità autonoma, con una morfologia che le rende uniche e singolari, quattro realtà a parte unite però dal fil rouge dei motori.

Terre di rally, grazie a sterrati impegnativi e terreni scoscesi: Carnevale a Viareggio, Camaiore, della provincia di Lucca ma soprattutto del Ciocco e Valle del Serchio, uno dei più impegnativi ed importanti nel panorama italiano e vero comune denominatore per gli appassionati di motori di queste zone. Il tracciato del rally infatti passa dal lungomare di Forte dei Marmi e Viareggio alle salite della Garfagnana (Castelnuovo e Pieve Fosciana) passando dalle curve della media valle (Bagni di Lucca, Coreglia

Antelminelli e Barga) coinvolgendo migliaia di tifosi. E nell'albo d'oro della gara figurano piloti come Adattico Vudafieri, Attilio Bettega, Gian Franco Cunico, Andrea Aghini e il sette volte vincitore Paolo Andreucci, idolo di casa, campione d'Italia di rally per ben nove volte e pilota in 13 gare valide per il mondiale. Nomi importanti che si vanno ad aggiungere ad altri storici in un territorio che già dall'inizio del secolo scorso fu prodigo di temerari al volante, soprattutto grazie a Lucca, che nel 1905 era la terza provincia con più auto in Toscana dopo Firenze e Livorno: certo, erano solo 21 e riservate a nobili e ricchi commercianti, ma era proprio tra di loro che si ritrovavano i piloti più spericolati e economicamente disponibili ad investire in corse e allestimenti sportivi.



Le cave di marmo di Carrara, segno distintivo delle Alpi Apuane



APUANE

Totale percorso:
Km 25 ⌚ 50 min

- Vagli di sotto** 1
- Campocatino** 2
- Gorfigliano** 3
- Gramolazzo** 4
- Minucciano** 5
- Orto di donna** 6



VILLE LUCCHESI

Totale percorso:
Km 28 ⌚ 60 min

- Lucca** 1
- San Pancrazio** 2
- Segromigno a Monte** 3
- Camigliano** 4
- Marlia** 5



ITINERARI

Per rendere merito alla bellezza e alla diversità di un territorio che in meno di un'ora consente di passare dal mar Tirreno alle Alpi Apuane come dalle mura di Lucca alle famose ville lucchesi sarebbe necessario un volume ricco di itinerari.

Ne scegliamo due che uniscono Garfagnana e Apuane e che inizia dal lago artificiale di Vagli, vicino a Vagli di Sotto: uno specchio d'acqua famoso perché nasconde sotto le sue acque il paese abbandonato di Fabbriche, che riemerge quasi intatto ogni dieci anni, quando l'invaso viene svuotato.

Da Vagli di Sotto la strada porta a Campocatino, un antico alpeggio di pastori. Da lì la discesa verso Gorfigliano e Gramolazzo dove il monte Pisanino, il più alto delle Apuane, si rispecchia nelle acque di un altro

lago artificiale. Ancora salita fino a Minucciano per addentrarsi poi nella Valle Seranaia fino a Orto di Donna. Da qui la tappa fissa è alle cave, dalle quali provengono i pregiati marmi che hanno reso famoso questo territorio in tutto il mondo.

L'altro itinerario prevede la scoperta delle storiche ville lucchesi. Si parte dalle antiche mura della città in direzione Abetone costeggiando il fiume Serchio fino a trovare le indicazioni per Marlia. Da qui sul percorso scoprirete Villa Grabau e Villa Oliva a San Pancrazio, Villa Mansi a Segromigno a Monte, Villa Torrigiani a Camigliano e Villa Reale a Marlia. Sullo stesso percorso si trovano numerose fattorie dove è possibile degustare e acquistare olio extra vergine d'oliva e vino DOC delle colline lucchesi.



Il passo dell'Abetone per una volta è stato punto di congiunzione tra centro e nord Italia nella Mille Miglia



SALITE E GENIALITÀ

IDEE E CAMPIONI SENZA RIVALI

Pistoia lega il suo nome alle quattro ruote col robusto filo rappresentato da uomini e competizioni che sono nella storia d'Italia. Una storia fatta di salite e curve, di boschi e montagne ma anche di studi, ricerche e pionierismo: di Carlo Chiti abbiamo già scritto ma l'ingegnere è la punta di un iceberg che nel pistoiese trova la sua grandezza in tanti altri personaggi: uno è Ferdinando Innocenti, l'altro è Mauro Nesti.

Innocenti è noto nel mondo dei motori per due ragioni: è l'inventore della Lambretta e realizzò una versione 'italiana' della Mini Minor tanto in voga a partire da metà anni '60. Pesciatino, dopo aver segnato un'epoca delle due ruote con la Lambretta riuscì a piazzare sul mercato oltre 200.000 Mini Innocenti.

Nesti è il re indiscutibile e probabilmente imbattibile delle

cronoscalate: in Italia, con 17 titoli nazionali, e in Europa, con nove vittorie continentali. Nato a San Marcello Pistoiese ha corso per oltre trenta anni, rimettendosi addirittura al volante, e con successo, a 73 con le auto storiche.

Un binomio pilota-auto chiuso tre anni fa con la sua morte, che ha chiuso un'epoca per le cronoscalate.

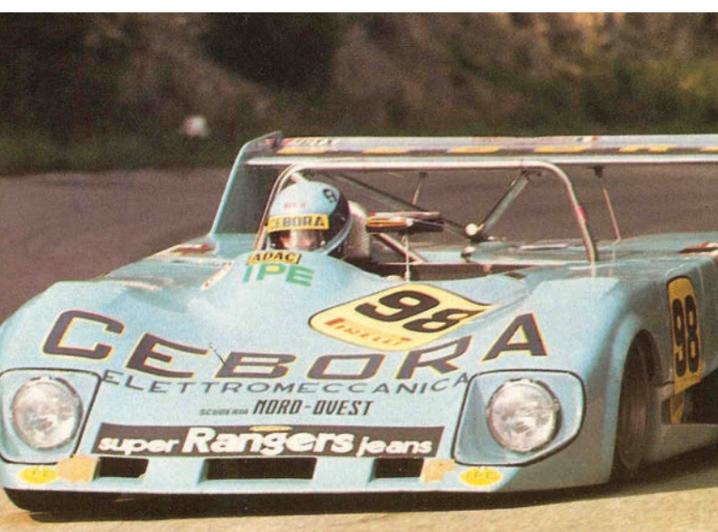
E proprio una di queste lo ricorda con un trofeo a lui dedicato: la Lima-Abetone, una otto chilometri riservata alle auto storiche ma con qualche concessione anche alle moderne che probabilmente è la massima espressione agonistica nel territorio della provincia di Pistoia insieme al Rally degli Abeti. 22 edizioni per la prima, 34 per la seconda, che tocca moli dei principali luoghi dell'appennino pistoiese: Campo Tizzoro, San Marcello, Gavinana, Cutigliano e Pianosanatico.



ABETONE

Totale percorso:
Km 53 ⌚ 75 min

San Marcello Pistoiese 1
La Lima 2
Boscolungo 3
Abetone 4



**Sui tornanti che portano all'Abetone
si è forgiato l'estro
del pluricampione Mauro Nesti**

ITINERARIO

Nonostante un territorio che abbia anche nel fondo valli itinerari pianeggianti o collinari invitanti, dalla val di Nievole al Serravalle, da Montecatini alla stessa Pistoia, è quando la strada inizia a salire che gli appassionati di auto trovano tanti motivi per esaltarsi e godere delle prestazioni dell'auto.

Percorsi immersi nel verde non solo sulle Montagne Pistoiesi ma anche nella valle del Limentra, meno conosciuta ma non per questo priva di spunti, ma ovviamente è la strada che porta all'Abetone a meritarsi il palcoscenico.

L'Abetone è il "premio" per chi conclude il tragitto di salite e curve: località ambita in estate per il fresco e d'inverno per le piste da sci collegate anche al versante emiliano dell'appennino. Questo piccolo paese

regala scorci di natura unici in Toscana.

Laghi, località storiche, percorsi natura, gastronomia (i funghi sono la specialità) e tradizioni storiche, come la fiaccolata sugli sci il 30 dicembre fanno dell'Abetone una meta obbligatoria nel turismo in Toscana.

Per arrivarci bisogna percorrere i 53 chilometri che la separano da Pistoia su una strada che inizia a salire già nella prima periferia cittadina lungo la regionale 66: Stazzana, Cireglio e Le Piastre sono i primi borghi che annunciano l'ingresso nel territorio appenninico.

Oltrepassato San Marcello Pistoiese si arriva a La Lima, dove inizia la statale dell'Abetone e del Brennero con gli ultimi venti chilometri di ascesa, con Boscolungo a fare da porta d'ingresso al comprensorio dell'Abetone, ultimo comune toscano prima dell'Emilia Romagna.



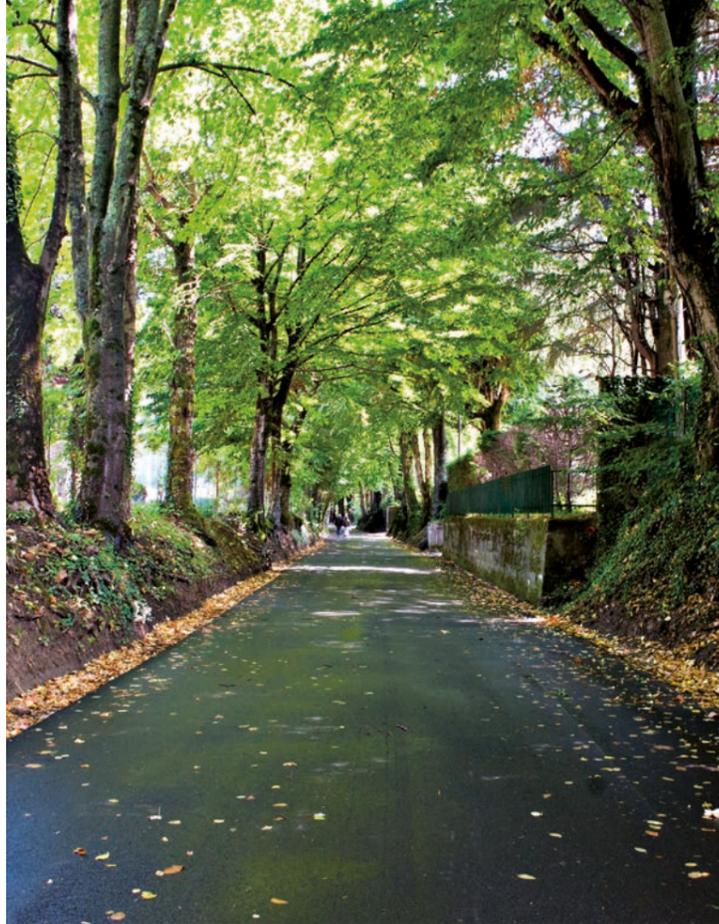
Il ponte di Cerbaia nel tratto iniziale del Bisenzio e un momento del rally di Prato del 2012

TRA RALLY E TESSUTI

LA SALITA VERSO L'APPENNINO

La provincia di Prato è la più giovane e la più piccola tra tutte le toscane e lega il suo nome ad un evento sportivo che, quando fu ideato, si svolgeva ancora su strade formalmente in provincia di Firenze. Il Rally "Coppa Città di Prato", insolitamente nato dal binomio tra alcuni appassionati e l'Azienda Autonoma di Turismo, debutta nel 1977 e porta sulle strade il segno distintivo del distretto, ovvero il tessuto "pied de poule" rosso e blu, usato come sfondo per i numeri da gara. La corsa si snodò, unica volta in tutta la sua storia, tra il montemurlese (Fattoria di Iavello), la val di Bisenzio (Cavarzano e Schignano) e Sesto Fiorentino, con il monte Morello. Un debutto con pochi iscritti; da contare sulle dita della mano i pratesi, tutti fuori dal podio. Nel corso degli anni poi la corsa è proseguita tra successi di piloti di casa (Gori/Benelli), rinvii e lunghe pause, inter-

rotte da anni di corse consecutive (1986-1989), fino alla strisciata, lunga ma interrotta ormai da sei anni dal 1998 al 2010 compreso un effimero cambio di nome in "Rally Prato/Firenze", con partenza da Prato e arrivo a Fiesole finché il comune fiorentino non fu più disponibile e tutto tornò in terra pratese. 19 quindi in totale le edizioni di una corsa che ha sempre fatto da valvola di sfogo per gli appassionati pratesi, spesso presenti in massa lungo le strade delle prove speciali, soprattutto nell'alta valle del Bisenzio e lungo le "svolte" di Figline, vero banco di prova anche per i piloti più esperti. Del 1927 invece uno degli episodi più noti agli appassionati, la gara di velocità tra la Bugatti di Emilio Materassi e l'aereo di Vasco Magrini all'ippodromo di Prato: vinse Materassi, che l'anno dopo sarebbe morto in un incidente al Gran Premio di Monza.



LA VAL DI BISENZIO E L'APPENNINO BOLOGNESE

Totale percorso:
Km 33 ⌚ 60 min

Vaiano 1
Vernio 2
Montepiano 3

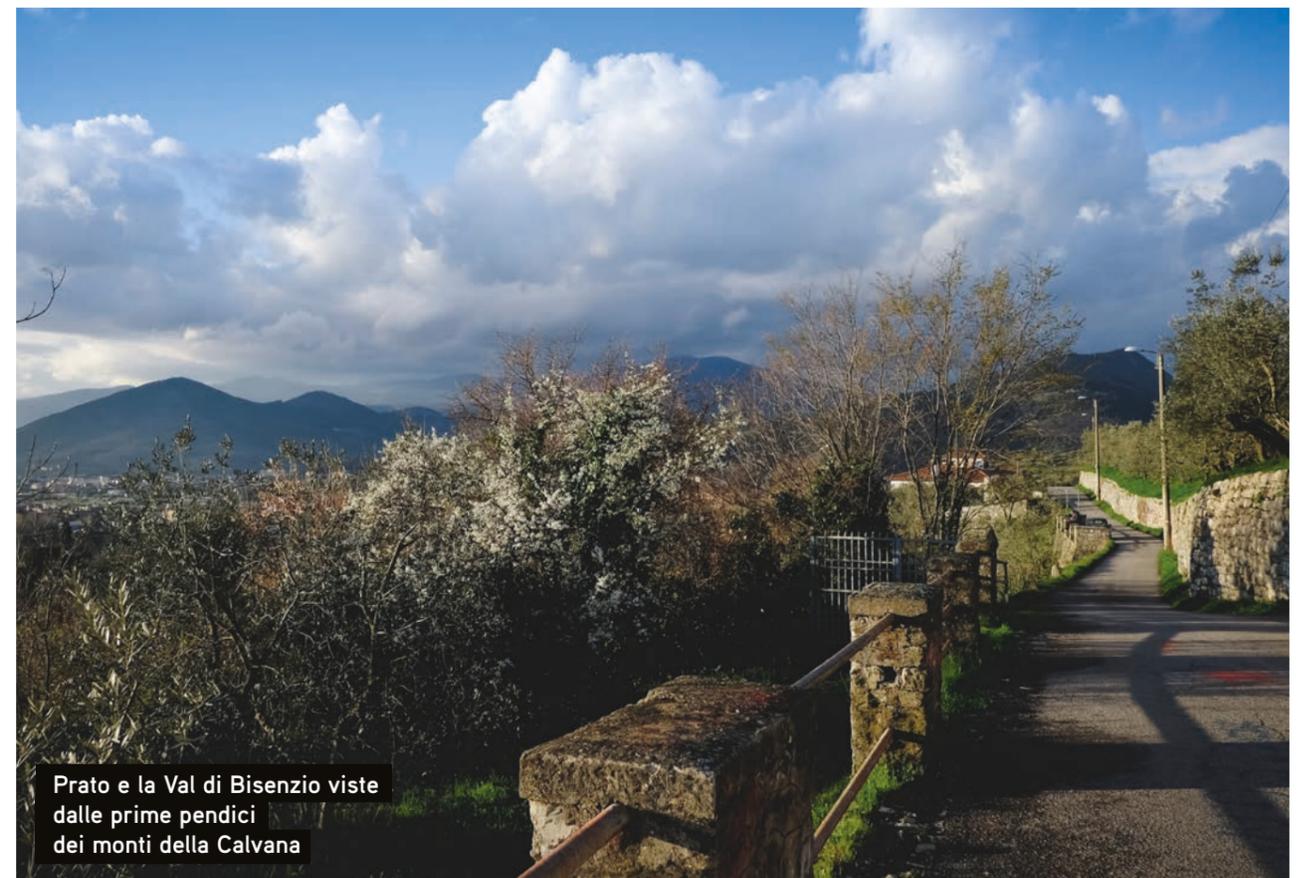


ITINERARIO

Andatura turistica finché si viaggia al livello del fiume, curve e tornanti più impegnativi quando si inizia a salire sull'appennino tosco-emiliano. Passare da Prato a Montepiano, ultima frazione del comune di Vernio prima di entrare nella provincia di Bologna, significa gustarsi l'attraversamento di tre comuni ricchi di agriturismi, di prodotti tipici e, soprattutto d'estate, di un clima che invita alle gite fuori porta.

Ma significa anche inerpicarsi sulla vecchia bolognese, passata negli anni dallo Stato alla Regione e infine alla Provincia lasciandosi alle spalle via via tutti i problemi tipici delle strade di montagna. La prima tappa, usciti dalla periferia di Prato, è Vaiano, con la sua medievale Badia di San salvatore, ex monastero vallombrosano tornato negli ultimi anni agli splendori di un tempo e meta di un turi-

simo legato a storia, ambiente e gastronomia. Il Bisenzio costeggia la provinciale 325 e se ne distanzia solo dopo aver oltrepassato la Rocca Cerbaia, lontano rifugio di Federico Barbarossa durante la sua permanenza in Toscana, e aver raggiunto Vernio, dove svoltando a sinistra nella piazza centrale di Mercatale si va verso Cantagallo, Carvarzano e il versante appenninico pistoiese del Limentra. Restando sulla 325 invece inizia la salita verso il valico: Sasseta fa da porta di accesso al tratto ricco di curve e tornanti che termina a Montepiano, "stazione climatica" secondo le vecchie definizioni turistiche, a quota 1000 metri. Ristoranti con prodotti del bosco e cacciagione, un lago per passeggiate e relax, biscotti (più Zuccherini che Cantuccini) e qualche hotel immerso nel verde premiano chi ha affrontato la salita.



Prato e la Val di Bisenzio viste dalle prime pendici dei monti della Calvana



VIAGGIARE, CHE BELLEZZA

UN TUFFO NEL VERDE E NELL'OCRA



Natura e storia nel passaggio
della Mille Miglia
nel tratto senese della Cassia

Quasi a voler tenere immacolato il suo territorio, legarlo alla storia e alla tradizione, tramandarlo ai posteri con le immagini più classiche Siena non ha un excursus motoristico e agonistico pari a quello delle altre province toscane. Fa eccezione ed eccellenza la corsa in salita Coppa del Chianti Classico, l'unica a resistere nel tempo, cosa non riuscita alla Siena-Firenze di metà anni '50 e alla Poggibonsi-San Gimignano dell'immediato secondo dopoguerra. Con i suoi 8 chilometri riservati alle auto storiche dal Molino di Quercegrossa al Castellina in Chianti lungo la strada regionale 222 Chiantigiana con arrivo a Croce Fiorentina, la Coppa del Chianti è oggi una delle prove del Campionato Europeo della Montagna FIA, del Campionato Italiano Salita Autostoriche, per il Challenge Salita Piloti Autostoriche ed anche per la prima volta della FIA HHC Nations Cup.

Ed a precedere le auto in gara sul circuito c'è la Parade, una sfilata di vetture che hanno fatto la storia sportiva dell'automobilismo di tutto il mondo.

Una cornice ed anche un quadro adatti al territorio, dove le strade bianche hanno visto passare per anni la Mille Miglia, con Siena che piazzava i punti di rifornimento alla base delle storiche mura e accoglieva i partecipanti a questa competizione con l'eleganza che da sempre la contraddistingue.

E da lì a Radicofani e nella Val d'Orcia, ed è per questo che potete seguire l'itinerario che proponiamo.

Nella sua versione moderna invece la Mille Miglia transita da Siena dopo aver attraversato Monteroni d'Arbia e prima di puntare su Monteriggioni, Colle Val d'Elsa, Poggibonsi e Barberino Val d'Elsa, la porta sul territorio fiorentino.



L'attraversamento dei borghi della Val d'Orcia è uno dei momenti più emozionanti della Mille Miglia

SIENA E VAL D'ORCIA

Totale percorso:
Km 105 ⌚ 120 min

Montalcino 1
San Quirico d'Orcia 2
Bagno Vignoni 3
Castiglione d'Orcia 4
Pienza 5



ITINERARIO

Siena ed i suoi tesori, il Chianti con le sue colline, le vigne e i casali, la Val d'Orcia con i suoi scenari e colori unici al mondo. Sono almeno tre gli itinerari che ogni appassionato di viaggi in auto dovrebbe seguire in questa parte di Toscana ma proprio il mix tra strade bianche e lingue d'asfalto, borghi storici e lunghi tratti immersi nel verde invoglia a suggerire la Val d'Orcia.

Il giro, molto ampio, può iniziare dalla patria del Brunello, Montalcino, con la sua fortezza e la Cattedrale: da lì la prima deviazione per l'Abbazia di Sant'Antimo, a 13 km di distanza, oltre 17 secoli di storia immersi tra le colline color ocra.

Dietrofront verso Montalcino per riprendere la provinciale 14 verso San Quirico d'Orcia, riconoscibile per le 14 torri delle mura certificate e il suo aspetto medievale. Devia-

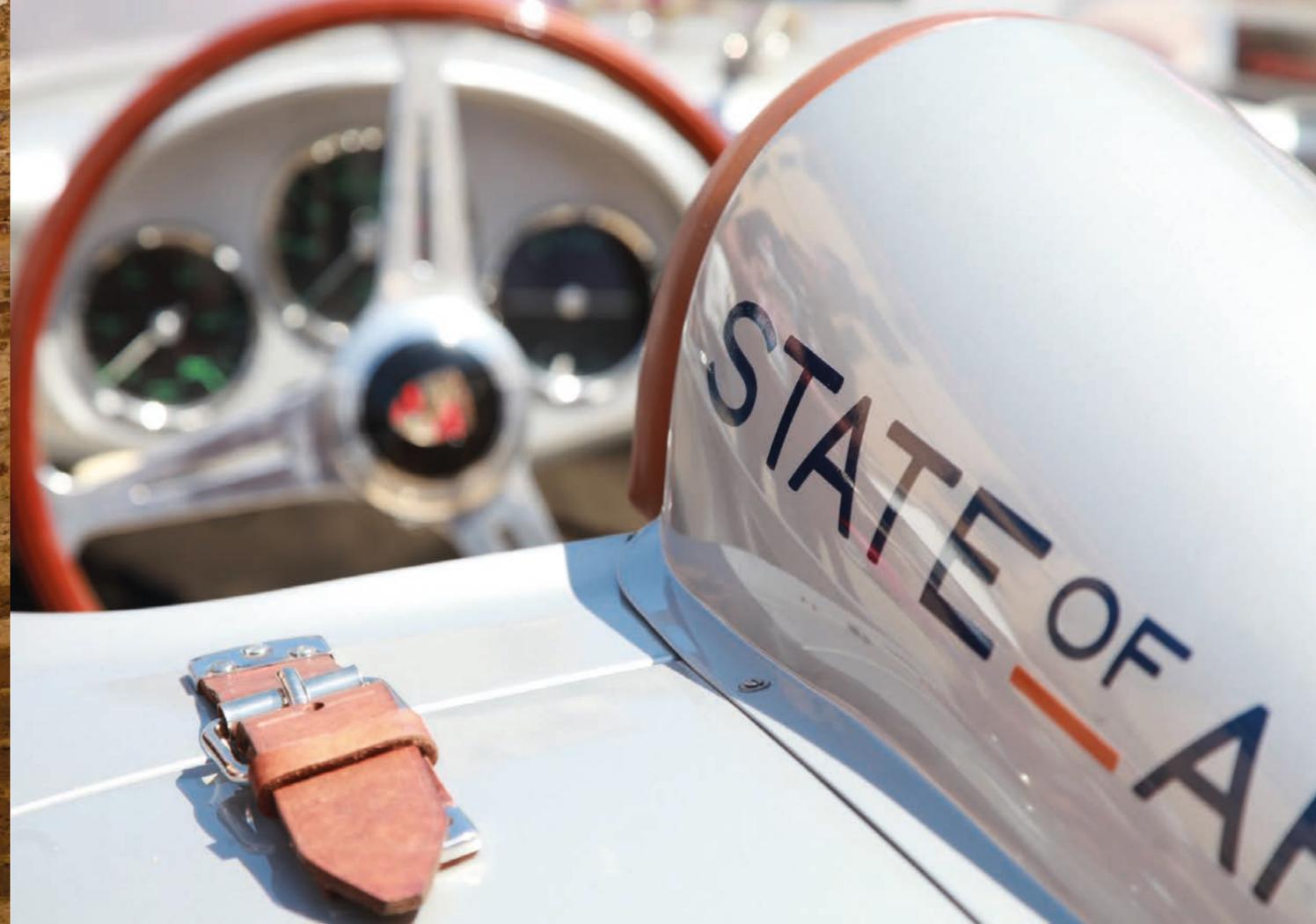
zione verso sud per raggiungere Bagno Vignoni famosa per le sue acque termali già ai tempi dell'impero romano: macchina parcheggiata e asciugamano pronto, anche nel centro del paese, visto che in Piazza delle Sorgenti c'è una vasca con acqua calda sia in estate che in inverno. Ma nei dintorni ci sono altre vasche naturali all'aperto.

Ancora a sud lungo la provinciale 323 per arrivare a Castiglione d'Orcia che si raggiunge attraversando Rocca d'Orcia, mentre per arrivare alla suggestiva Bagni San Filippo con la sua grotta di San Filippo Benizi bisogna percorrere 17 km collinari.

Chiusura di itinerario a Pienza risalendo la valle da un versante più a est sulle provinciali 40, 53 e 18. La meta finale è uno scrigno colmo di storia, sapori (il famoso pecorino) e arte.



In questa pagina:
le torri di San Gimignano.
Nella pagina a fianco il giallo ocra
delle Crete Senesi



Progetto a cura di
Toscana Promozione Turistica
Iniziativa editoriale realizzata nell'ambito del progetto interregionale
"Terra di motori - Itinerari culturali e scientifici del patrimonio motoristico e automobilistico italiano"- Annualità 2005-2009

CONCEPT

Studio Mercatali
Gruppo Editoriale

MANAGING EDITOR

Gianni Mercatali
Matteo Parigi Bini

EDITOR

Matteo Grazzini

PHOTOGRAPHERS

Archivio Foto Locchi, Archivio MAC Group, Andrea Baronio, Giovanni Coppini, Dario Garofalo,
Egon Ipse, Foto Alcide Lucca, Pasquale Paradiso, Elisabetta Perelli

COVER

Mille Miglia 2011
photo Andrea Baronio/Ag. Rene'

ART EDITORS

Martina Alessi, Chiara Bini

TRANSLATIONS

Tessa Conticelli

PRINTED BY

Baroni & Gori - Prato

THANKS TO

Alessandro Bruni, Allegri del Volante, Archivio Studio Mercatali, Autodromo del Mugello, Erika Ghilardi

copyright © Studio Mercatali e Gruppo Editoriale



turismo.intoscana.it



RADUNI E COLLEZIONISMO

Gli appassionati di auto d'epoca e storiche, sia i possessori delle vetture che i collezionisti di oggettistica, abbigliamento e pezzi di ricambio, si ritrovano periodicamente a eventi e raduni organizzati in ogni provincia toscana.

Per saperne di più su luoghi e calendario:

- www.mugellocircuit.it
il sito dell'Autodromo del Mugello
- www.camet.org
il sito del Club di Auto e Moto d'Epoca Toscano
- www.garedepoca.com
calendario di mostre, gare e raduni
- www.arasiena.it
il portale dell'Automotoclub Ruote Antiche di Siena
- www.americancarclub.it
raduno annuale di auto made in USA
- www.scuderiakinzica.it
la scuderia del motorismo storico nel Pisano
- www.rivs.it/raduni.php
le date ufficiali del Registro Italiano Veicoli Storici
- www.arezzoclassicmotors.it
mostra-scambio di veicoli da collezione di Arezzo

TOSCANA
al volante
con stile



turismo.intoscana.it