

Vogliamo narrarvi la storia di questa gara che da sempre ha interessato e affascinato piloti e appassionati dello sport dell'auto e che ancora oggi porta sulle strade del Chianti il rombo dei motori che formano una colonna sonora dello splendido paesaggio di queste colline tra le vigne e gli olivi. Vi narriamo la Storia della gara nella sua prima parte, dalla nascita sino al 1974 realizzata attraverso gli articoli di "Battistrada", il notiziario che per anni ha accompagnato la vita della Squadra Piloti Senesi.

## **La STORIA del "CHIANTI"**

### **Il RALLYE dal 1961 al 1964.**

29 ottobre 1961 - 1° Rallye Automobilistico del Chianti – Coppa Esso – Gara Sociale di Regolarità. Con questa esatta dicitura nasceva il "Chianti" che segnò la ripresa dell'attività sportiva dell'Automobile Club di Siena dopo il silenzio che seguì la tragica MilleMiglia di De Portago. La gara si svolgeva con soli Controlli Orari e l'eventuale ex-equo era determinato da una gimkana da effettuarsi in Viale Vittorio Veneto dove contava il minor tempo impiegato a percorrere una distanza prefissata. L'idea fu utile perché ben 6 concorrenti terminarono la gara sui C.O. a zero penalità. Gli iscritti al 1° Rallye Automobilistico del Chianti furono 25. I partenti 23. Vinse il chiancianese Carlo Nardelli della Scuderia Etruria che celebrava in quegli anni il miglior momento della sua breve attività. I senesi partecipanti furono numerosi tra i quali Fabio Andrucci con la Innocenti Spyder, Piefranco Tesi alla guida della Appia III serie, Giovanni Maggiorelli con una Renault Floride e molti altri tra i quali Giovanni Brancadori con la Fiat 500 che si piazzò nelle ultime posizioni. Per molti piloti fu il primo contatto con le competizioni. Per alcuni restò l'ultimo ma per i più fu l'inizio di una attività sportiva che continuerà a lungo. La gara durò 3 ore e mezzo circa per una distanza di 167 chilometri. La sua formula di gara non fu più ripresa.

Il 23 settembre 1962 si svolge il 2° Rallye Automobilistico del Chianti su una distanza di 153,5 chilometri con una formula completamente nuova destinata a durare sino al 1964. Gli iscritti furono 53 e i partenti 45. Il nocciolo della gara era in quei 5,800 km. di strada che dal Molino di Quercegrossa portano, in direzione Castellina in Chianti, oltre l'abitato di Fonterutoli. Era la vera prova speciale, a traffico chiuso, da percorrersi in velocità due volte e la seconda volta in un tempo inferiore al precedente salvo l'autopenalizzazione. La classifica si concretizzava in quella sola prova. Restava sempre la gimkana in caso di ex-equo. Il vincitore assoluto fu Cesare Degli Innocenti con la Giulietta SZ che vide il suo miglior tempo in 3.09.5/10. Per i piloti locali piazzamenti di vittoria di classe per Giancarlo Tesi su Fiat 500 in 4.42.2/10 e per Paolo Franchi su Giulietta TI in 3.57.2/10

Il 3° Rallye Automobilistico del Chianti si svolse il 6 ottobre 1963 su una distanza di 152,5 chilometri con 58 partenti e 47 classificati. La manifestazione aveva preso corpo e da Siena, Firenze, Arezzo e da un po' tutta la Toscana i concorrenti giungevano con molto anticipo a provare i 5,800 km. della prova di velocità. Il centro logistico delle prove notturne era Fonterutoli. Tutti il Settembre ci fu folla per la strada verso Castellina e i Carabinieri e la Polizia Stradale predisposero molti agguati....Ma la passione e la voglia di ben prepararsi fecero trascurare ogni ostacolo legale. Per la classifica furono introdotti dei coefficienti rapportati alla cilindrata della vettura e in base alla sommatoria dei tempi impiegati a percorrere le due manches di velocità. Primo assoluto risultò Franco De Benedectis con una Abarth 850 TC ottenendo il un tempo totale per le due manches di 7.39.2/10. Secondo assoluto si classificò Paolo Franchi con 7.41.6/10. Nel 1963 il miglior tempo sulla distanza dei 5,800 km. risultò di Franci De Benedictis nella seconda manche in 3.48.8/10.

Con l'edizione 1964 il Rallye diventa Classico. Infatti il 20 settembre si svolge il 4° Rallye Automobilistico del Chianti Classico con 83 iscritti, 74 verificati, 69 partenti e 58 classificati. Grosse contestazioni in sede di verifiche delle vetture avvelenarono la vigilia e il giorno della gara e aggravate dalla palese inattualità della prova di spareggio che si svolgeva con la solita gimkana in mezzo ad un putiferio di presse di paglia nel

Piazzale del Consorzio Agrario, prova a cui rimanevano legati i componenti della commissione sportiva. Primo assoluto risultò Ansano Cecchini con una Abarth 1000 della Scuderia S.Stefano ma il primato della prova di velocità fu appannaggio di Alessio Monselles alias "Laki" con una Abarth 1000 bialbero con il tempo di 3.33.4/10. Molti piloti locali iscrivono i loro nomi nelle classifiche della gara tra i quali, oltre quelli di Paolo Senni alla guida di una Porsche S/90 e di Paolo Franchi con la Giulia TI Super che vincono le rispettive classi, appaiono Mauro Sacchini, Claudio Bilenchi, Piero Falorni, Giovanni Brancadori, Amerigo Bigliuzzi, Fabio Neri e molti altri che continueranno a correre negli anni a venire. Tra i ritirati anche un pilota agli esordi che farà valere le proprie doti in futuro, Spartaco Dini. La media del vincitore "Laki" era stata di 97.844 km/orari e doveva essere tenuto conto delle medie e dei tempi, da qui in avanti, perché l'edizione del 1964 è stata per il Rallye del Chianti il canto del cigno. Con l'affermarsi delle manifestazioni affioravano sempre più le contraddizioni del modulo di gara. Contava solo la prova di velocità restando assolutamente inutile tutto il resto. La logica evoluzione portava a fare della gara una manifestazione esclusivamente velocistica. Morì in tal modo il Rallye del Chianti Classico e nacque la Coppa del Chianti Classico.

### **La Velocità in Salita – Dal 1965 al 1974**

La V<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico si disputò il 26 settembre 1965 sul tracciato di 5,200 chilometri. Fu presa in considerazione la possibilità di far disputare due manches ai concorrenti ma la cosa risultò problematica per difficoltà organizzative e rimase una sola manche. I verificati furono 120, i partenti 105. La quinta edizione fu veramente difficile per le condizioni meteorologiche. La notte precedente la gara ci fu un vero diluvio, l'acqua scorreva sull'asfalto portando dai campi fango e altri rifiuti. La mattina del 26 settembre, giorno della gara, pioveva a dirotto. Un'ora prima dell'inizio delle partenze lo stato della strada e la furia degli elementi suggerirono una soluzione tra le meno felici. Corse voce che la gara sarebbe stata sospesa e ai concorrenti sarebbe stata restituita la tassa di iscrizione. La reazione degli interessati sembrò far volgere al peggio la situazione minacciando di travolgere il prestigio organizzativo dell'Automobile Club di Siena. La proposta rientrò con rapidità e la prima 500 partì portando alla vittoria di classe Giovanni Brancadori. Da ricordare uno scatenato Paolo Senni che alla guida di una Mini Cooper vinse la classe turismo 1000 con un tempo, sotto la pioggia, di 4.06.1/10. Nel 1965 correvano anche le Formula 875 Monza e Fabio Neri vinse la classe con una CRM in 4.40.6/10. La vittoria assoluta andò a Spartaco Dini con la Lotus Cortina con il tempo di 3.51.2/10.

Il 25 settembre 1966 si corre la VI<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico con 121 iscritti e 105 partenti. Il percorso di gara era stato allungato e portato a 8,200 Km. raggiungendo Croce Fiorentina alle porte di Castellina in Chianti. Vengono ammesse alla gara le vetture gruppo 1 turismo di serie portando i verificatori e numerosi e severi controlli tecnici. La vittoria assoluta fu conquistata da "Shangry'la" al secolo Romano Martini con il tempo di 4.35.4/10. I piloti senesi e toscani partecipano in gran numero alla gara e basti ricordare Giorgio Cocchia, secondo di classe con la Fulvia Coupè, Gianfranco Gonzi che domina la classe 500 gruppo 2 con il tempo di 6.06.4/10 alla media di 80.567 davanti ad oltre 10 concorrenti tra i quali Armando Ciuffi. Giovanni Brancadori con Abarth 695ss vince la classe 700 in 5.17.3/10 alla media di 94.035. Spartaco Dini con la Giulia GTA vince nella 1600 e Paolo Franchi, candidato alla vittoria della classe, esce di strada senza conseguenze. Correavano nel 1966 le K-250 e la vittoria andò a G.Carlo Naddeo su Ducati in 5.09.4/10. La categoria 875 Monza era appannaggio di Giovanni Maggiorelli. Grandissima gara di Paolo Senni che con Porsche 1600 si piazza al quinto posto assoluto della gara confermando le sue capacità espresse l'anno precedente alla guida della Mini Cooper.

L'anno 1967 non fu fortunato per l'Automobile Club di Siena e la Coppa del Chianti Classico non fu effettuata.

La VII<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico aveva luogo il 29 settembre 1968 e Edoardo Lualdi Gabardi con la Ferrari Dino 206 scriveva il suo nome nell'albo d'oro della gara vincendo con il tempo di 3.45.2/10. Il percorso per problemi di inagibilità della strada nella parte finale veniva ridotto e il traguardo posizionato alla Casetta Anas pari al bivio di Sagna, risultando avere una lunghezza di km. 6,900. I partenti furono 187 un numero da vero record e iniziano ad arrivare al Chianti i piloti importanti a partire dal citato vincitore Lualdi Gabardi, Domenico Scola con l'Abarth 2000, Aldo Bardelli con A.Romeo TZ e Pietro Laureati con A.Romeo 33, Pelizzoni e "Nicor" con le Porsche Carrera 6, Carlo Zuccoli, collaudatore Alfa Romeo, porta in gara una GTA 1300 ufficiale Autodelta vincendo la classe 1300 gruppo 2. Tanti piloti importanti, molti dei quali segneranno la storia delle gare in salita nelle varie classi, prendono parte a questa edizione e tra questi "Ferro" alias Ferruccio Ferragamo, Vittorio Ciardi, Luca Cesarini, Gianfranco Gonzi, Walter Nocci, Aladino Stefanelli, Enrico Ghini, Franco Zaniratti, "Ghigo", Francesco Varese, "Riccardone", Mauro Nesti, Paolo Carlo Brambilla, Paolo Massai, Carlo Truci e tanti altri compreso Amerigo Bigliazzi che in questa edizione correva con un A.Romeo Duetto da lui preparata. Ma quello che colpisce maggiormente è il numero dei piloti nella stessa classe. La classe 1300 gruppo 1 era composta da 28 concorrenti e altrettanti nella classe 2000. Dal 1968 cominciano veramente gli anni d'oro della gara che di anno in anno prende notorietà in campo nazionale.

VIII<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico 28 settembre 1969. 201 iscritti. La vittoria assoluta è per Franco Pilone che con la Abarth 2000 impiega 4.06.2/10 per compiere gli 8,200 km. del tracciato, tornato alla distanza del 1966, alla media di 119,900 km/orari. La giornata di gara è splendida e lo spettacolo non manca con la lotta per la vittoria tra lo stesso Pilone, Domenico Scola sempre su Abarth 2000, "Nicor" su un Alfa 33 e sempre sulla stessa vettura Aldo Bardelli e Pietro Laureati. I piloti locali non mancano di segnare vittorie e piazzamenti importanti tra cui Amerigo Bigliazzi con l'Alfa GTV 1600 gruppo 1, Carlo Truci con il GTA 1300, che si piazza settimo nella classifica assoluta e Luca Cesarini con un Duetto. Bella gara per "Paperone" con la GTA 1600 che si piazza secondo e come riporta Battistrada "tutti si attendevano una bella corsa ma non una corsa così bella". Il pubblico è sempre più numeroso ad assistere alla Coppa del Chianti Classico e diventa sempre più un appuntamento di fine settembre da non perdere e anche nei giorni precedenti il traffico sulla Chiantigiana è intenso e veloce soprattutto negli appuntamenti del dopo cena per provare questa o quella curva. Tanti piloti come Franco Betti, Gianfranco Gonzi, Paolo Massai che purtroppo esce di strada sopra a San Leonino dopo aver fatto il miglior tempo in prova, Paolo Toti, Enrico Ghini, Pierfranco Tesi, Giorgio Mersi, Mauro Sacchini e molti altri sono della partita. L'Automobile Club di Siena con alla guida il suo Direttore Giovanni Ghetti mette a segno una gara perfetta.

Oltre 200 gli iscritti alla IX<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico che si disputa il 20 settembre 1970. Grossi cambiamenti in questo anno nella divisione delle classi con abolizioni e abbinamenti per molte cilindrate ma che nel totale porta ad aumento delle classi da 21 a 24. L'annuale sagra motoristica che infiamma piloti ed appassionati con due mesi di anticipo con la sua effettuazione si svolge in ottime condizioni atmosferiche a Franco Pilone bissa la vittoria dell'anno precedente con il tempo di 4.00.5/10 migliorando di 6 secondi il suo record e con una media di 122.737 km/orari. Al secondo posto Lualdi Gabardi sempre su Abarth 2000 ed al terzo Manfredini su Ferrari 512 S. "Paperone" su Alfa GTA 1600 si piazza nono assoluto. Esordio per Guido Nannini su Fulvia Coupè che si piazza secondo di classe. Sfortunato Walter Nocci su Abarth 695ss che al Ponte alle Staffe si ritira per distacco del motore dai supporti. Erano gli anni dello Challenge FISA e tanti piloti si danno battaglia con le vetture di serie come Pierluigi Bruschetti, Vittorio

Ciardi , Alvaro e Attilio Salvatori. Piero Barbagli si presenta su una GTA 1600 gruppo 4 e conquista la dodicesima posizione assoluta.

Il 1971 è l'anno del record di iscritti con il numero di 269 e con molte iscrizioni respinte per impossibilità di gestire un numero maggiore di partecipanti. Pilone, Tondelli, Lualdi Gabardi, Moreschi, Rosselli, "Nicor", Laureati, Riccardone, Merzario. Tutti piloti capaci di vincere questa edizione che si svolge il 19 settembre 1971 e per la terza volta consecutiva Franco Pilone vince con un nuovo record 3.49.6/10 alla media di 128.567. Al secondo posto Arturo Merzario seguito da Alberto Rosselli. Un anno da incorniciare dove in tutte le classi i migliori piloti in campo nazionale erano presenti per onorare questa corsa che di anno in anno aveva preso fama e validità. Dalle verifiche in piazza Rosselli a Siena davanti alla Stazione, alle prove e alla gara erano stati un susseguirsi di momenti impegnativi e da ricordare e ACI Siena con l'aiuto importante della Squadra Piloti Senesi coronavano quanto avevano fatto e stavano facendo per lo sport automobilistico nazionale. Vogliamo citare Ciardi, Bruschettoni, che nello stesso anno vincevano lo Challenge FISA, Massai, Norci, Cangelli, Franchi, Corti, "Sergio" e Ciuffi che vincevano le loro classi e uno strepitoso Joe Bigliuzzi che si piazzava 10° assoluto preceduto solo da Sport e Prototipi. Per non dimenticare l'agonismo di Ghini, Orazioli, Drovandi, Guerri, Garosi, Sacchini, Cesarini, Nannini, "Paperone", Maggiorelli, Parrini e tanti altri che nella edizione del 1971 gareggiarono nella X<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico.

24 settembre 1972. Si corre la XI<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico. Mai come questo anno la corsa senese ha avuto un carattere così particolare con l'assenza, dovuta ad alcune spiacevoli concomitanze, dei "grossi calibri" dei prototipi e del turismo ma con una straordinaria presenza di gruppi 1 e 3 data la validità quale seconda semifinale dello challenge FISA. Cominciano a serpeggiare i costi eccessivi e si vedono auto di serie giungere al luogo di gara sul carrello. Le verifiche sportive e tecniche si spostano a Castellina in Chianti. Per quanto riguarda la gara la vittoria assoluta va a "Gianfranco" al secolo Gianfranco Trombetti alla guida di una Abarth 2000 che se anche non più giovanissima termina il percorso in 3.57.7/10 ma un sorprendente Joe Bigliuzzi su GTA 1600 conquista la terza piazza assoluta con il tempo di 4.12.0/10. Sempre nell'assoluta Mauro Sacchini è sesto, nonostante un brusco contatto con il guard rail al Ponte alle Staffe, e Roberto Nardini è nono. Vincitori di classe tra i piloti locali sono Gonzi, Salvatori, Ceccarelli, Ciardi, Nocci, Varese e Belli.

XII<sup>a</sup> Coppa del Chianti Classico 23 settembre 1973. Battistrada citava – Ma eccoci a parlare della Coppa del Chianti, la gara di casa cui tutti partecipano e nella quale tutti cercano di dare il meglio e di figurare nel migliore dei modi: la gara che per qualcuno, forse sarebbe meglio dire per molti, rappresenta il culmine di tutta una annata di gare, il momento saliente di tutta una stagione quasi si trattasse di Indianapolis o della 24 ore di Le Mans.....Migliore descrizione della gara non poteva essere sintetizzata. Per la cronaca è ancora "Gianfranco" su Osella 2000 a far segnare il miglior tempo in 3.54.4/10 seguito da Laureati e Zaniratti. Giovanni Maggiorelli si piazza al settimo posto , Aladino Stefanelli al nono e Mauro Sacchini all'undicesimo. Betti, Gonzi, Nocci, "Paperone" non mancano la vittoria. Una gara come al solito corsa sotto il sole e va ricordato che la sola edizione del 1965 venne corsa sotto la pioggia. Alcuni pezzi di asfalto nuovo crearono alcune uscite di strada per la presenza di residui oleosi ma il pubblico rimase entusiasta ancora una volta di questa gara che nonostante presentava difficoltà organizzative portava nel Chianti piloti e spettatori. Tanti i piloti locali con Fabio "Zoddo" Guerri, Morocutti, Gonnelli, gli esordienti Battignani e Ancilli, tutti accumulati in un unico applauso per quanto hanno veduto in questo Chianti 73.