

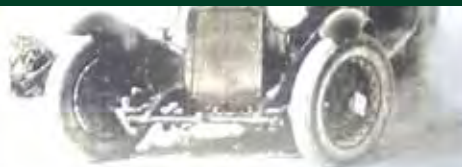
Giro di manovella



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 2 Maggio 2009

- ▶ Old Time Show
- ▶ Futurismo
- ▶ Rallye di Montecarlo des Voitures Anciennes
- ▶ Mille Miglia 1937
- ▶ Eventi



1911 Bobbio - Pavia: ENZO FERRARI affronta con decisione
con il nuovo "Dalla AC" 2.1 MM, sarà la sua ultima vittoria



JUAN MANUEL FANGIO
zione del mondo '51 '54 '55 '56 e

MARIA TERESA DE FILIPPIS insieme con Sir STIRLING MOSS
nel 1958 al Gran Premio di Siracusa



"Giro di Manovella" è on-line sul sito www.crame.it ◀

...ancora una "Manovella d'Oro" per la Transappenninica



La premiazione della Transappenninica
in occasione dell'Old Time Show



Comunicazioni



*I Soci sono invitati ad inviare alla segreteria
materiale da pubblicare nel nostro giornalino.*

SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO e MOTO

IL C.R.A.M.E. organizzerà a Massalombarda il **13 GIUGNO 2009** presso la concessionaria Fiat Matulli, una sessione di verifica per il rilascio del certificato di identità



All'Old Time Show auto e moto fanno cultura

Quando l'automobile non è solo bersaglio di tasse e balzelli, quando non viene additata come causa di tutti i mali ambientali, quando la sua sosta non è fonte di mille grattacapi per un parcheggio introvabile, quando non è più solo un mezzo per muoversi da un punto A ad un punto B, allora e solo allora l'automobile può diventare tramite e oggetto di cultura. Lo stesso dicasi della motocicletta, prima forma di libertà "totale" che molti di noi tornano a scoprire solo per liberarsi dalla morsa del traffico.

Questa è l'auto e la moto che ci piace, quella lontana dalla cronaca banale e testimone semovente di una storia, un periodo, un evento che ci portano a scoprire (o riscoprire) le tante sfaccettature della cultura intesa come sapere variegato.

La Sesta edizione dell'Old Time Show tenutasi a Forlì il 14 e 15 marzo scorso ha risvegliato in molti la sensazione di come tutto il mondo delle ruote d'epoca porti con sé un bagaglio di nozioni e conoscenze che non può e non deve essere liquidato come una "cosa da ricchi". Auto e moto classiche come fenomeni culturali hanno mostrato il loro lato migliore nel corso della due giorni forlivese di fronte a circa 20.000 spettatori e a folte gruppi di scolaresche che hanno potuto ampliare il loro percorso formativo.

La presentazione di numerosi libri a tema automobilistico e la mostra tematica dedicata ai "Piloti del passato attraverso le loro auto e le loro moto" ha permesso ai ragazzi di conoscere un po' meglio la storia e l'eredità culturale di personaggi come Ferrari, Nuvolari, Serafini, Arcangeli, Fangio, Gilera e i fratelli Maserati.

Da questi nomi e dalle loro vite tutti hanno potuto trarre almeno un utile insegnamento in tema di meccanica, ingegneria pura, capacità imprenditoriali, spirito di sacrificio, determinazione, talento, dedizione all'obiettivo o anche solo per meglio comprendere un periodo storico in cui le corse automobilistiche creavano campioni, miti e leggende indispensabili alla crescita di una intera società.

Foto di copertina:

L'Alfa Romeo 3000 RL. Targa Florio con la quale Enzo Ferrari vinse il primo Circuito del Savio nel 1923



Giro di Manovella

Anno XXIV - N. 2, Maggio 2009

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Brusa Matteo
Paolo Conti
Giandomenico Faggioli
Fabio Gemelli
Chiara Marzocchi
Venerio Montevecchi

Fotografie:

Archivio Crame
Paolo Conti
Fabio Gemelli
La Manovella

Editore:

CRAME - Club Romagnolo
Auto e Moto d'Epoca
V.le D'Agostino, 6/A - 40026 Imola (Bo)
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315
e-mail: crame@crame.it - www.crame.it

Registrazione Tribunale di Ravenna:
N. 739

Direttore Responsabile:
Luigi Rivola

Coordinatore spedizione:
Franco Donati

Impaginazione, grafica e stampa:
Nuova Grafica Imola

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

Notiziario del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca

Supplemento a "Dai la mola" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739
Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



6° Old Time Show

L'edizione 2009 incamera l'ennesimo plauso

di Fabio Gemelli

Come ormai accade da qualche anno, gli inizi di marzo coincidono con una curiosa migrazione di collezionisti e appassionati che sciamano in folte stormi verso la Fiera di Forlì, certi

di trovare ristoro e lande ricche di soddisfazioni.

La sesta edizione di Old Time Show ha rappresentato per circa 20.000 partecipanti un sicuro rifugio dalle cassandre che continuano a profetiz-

zare sventura e declino per tutto ciò che ruota attorno all'automobile, al suo utilizzo quotidiano come alla sua custodia come veicolo d'epoca. Nell'edizione 2009, tenutasi il 14 e 15 marzo scorsi, all'incrollabile entu-



Il Presidente dell'ASI, Avv. Roberto Loi e il Presidente della Camera di Commercio di Forlì-Cesena, Dott. Tiziano Alessandrini al taglio del nastro



L'elegante stand dell'ASI dedicato a Dorino Serafini con l'esposizione della Ferrari 166 F2 con la quale il Campione ha ottenuto significativi piazzamenti.

siasmo del Crame, del Club il Velocifero e dell'ASI si è aggiunto il prezioso contributo del Circolo della Biella, dei registri storici Gilera, Rudge & Phyton e di una schiera di collezionisti che hanno esposto con orgoglio le loro "creature meccaniche".



L'Alfa Romeo 159 (Alfetta) di Manuel Fangio (8 cilindri del 1951)



La mitica Maserati ELDORADO (8 Cilindri a V di oltre 4000 cc.) che è entrata nella storia della 500 Miglia di Indianapolis





I Grandi Appuntamenti



Per i visitatori il piacere del pacifico esodo verso l'Old Time Show 2009 ha assunto le forme dell'Alfa Romeo 159 "Alfetta" guidata nel '51 da Fangio, della Maserati Eldorado '58 di Stirling Moss, della Benelli mono-tubo del 1940, della Moto Guzzi 250 Special Lorenzetti '58, tutte riunite assieme a molti altri pezzi pregiati nella mostra tematica "I piloti con le loro auto e le loro moto".

Il tradizionale percorso storico-cronologico della mostra tematica ha come sempre preso per mano e





Lo stand del C.R.A.M.E.





I Grandi Appuntamenti

condotto i visitatori alla scoperta della storia italiana del motorismo storico, sorprendendo con la tecnica sopraffina della Maserati 16 cilindri, con la spartana grinta delle Bandini, con la raffinata eleganza delle auto e moto da corsa che hanno fatto

della tecnica costruttiva la base su cui creare capolavori moderni. Soffermarsi a leggere i pannelli esplicativi sparsi lungo la mostra ha significato ripercorrere i momenti di gloria e rivivere le gesta dei Nuvolari, Varzi, Serafini, Ferrari,

Arcangeli, Minardi, Bandirola, Buscherini, Taruffi, la ferrarese Vittorina Sambri con la sua moto borgo monocilindrica e molti altri che hanno reso epico il connubio pilota-vettura fino oltre la metà del Novecento.





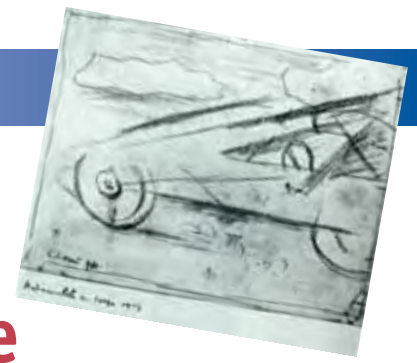
La visita guidata per le scolaresche e la presentazione di una dozzina di importanti libri a tema ha poi consentito ai più giovani di avvicinarsi al mondo delle auto e moto d'epoca che pare lontano ma che tanto può insegnare: nuovi volumi su Maserati, Ducati, Gilera, Moto Guzzi, carrozzeria

Campana, scooter e ciclomotori italiani andranno ad alimentare una biblioteca sempre affamata di opere in lingua italiana.

Il consuntivo 2009 non può prescindere neppure dai numeri, composti dai 550 espositori (tra privati, saloni e registri storici), i 40.000 metri

quadri dell'area espositiva (tra interno ed esterno), gli euro sonanti passati di mano nelle trattative tenutesi nella caleidoscopica mostra mercato e, per finire, il contributo ancor più significativo per l'edizione 2010 promesso da Roberto Loi, Presidente nazionale dell'Automotoclub Storico Italiano.





Un'automobile, un cannocchiale

2009: 100 anni del Futurismo, 400 anni del cannocchiale di Galileo Galilei.

di Matteo Brusa

In un qualsiasi manuale di storia dell'arte, il termine Futurismo lo troviamo al capitolo "le avanguardie artistiche del primo Novecento": non vi sono dubbi sul carattere militare della parola avanguardia, dunque non vi possono essere dubbi sullo spirito che attraversa il mondo dell'arte, la cultura negli anni immediatamente precedenti la Grande Guerra, la prima guerra tecnologica nella storia dell'uomo, il che significherà una guerra di trincea, di logoramento, il trionfo della staticità, dell'immobilità¹: "Si sta come d'autunno sugli alberi le foglie", e il dinamismo dei futuristi? Rompere con il passato, combattere la tradizione, insomma mettere in discussione tutto. Questo è lo spirito

*Veemente dio d'una razza d'acciaio,
Automobile elbrrra di spazio,
che scalpiti e frreemi d'angoscia
rodendo il morso con striduli denti...
Formidabile mostro
nutrito di fiamma
e d'oli minerali,
avidio d'orizzonti e di prede siderali...
io scatenò il tuo cuore che tonfa
diabolicamente
scatenò i tuoi giganteschi pneumatici,
per la danza che tu sai danzare
via per le bianche strade di tutto il mondo!...*

F.T. Marinetti

che attraversa l'Occidente all'aprirsi del Novecento.

"E' dall'Italia, che noi lanciamo pel mondo questo nostro manifesto di violenza travolgente e incendiaria, col quale fondiamo oggi il "Futurismo", perché vogliamo liberare questo paese dalla sua fetida cancrena di professori, d'archeologi, di ciceroni e d'antiquarii" (F.T. Marinetti). Ora, al di là di ogni



considerazione sulle dinamiche del cosiddetto consumismo, e tralasciando le logiche del desiderio, buttare via un oggetto significa, nella maggioranza dei casi, che in qualche modo non funziona più, si è rotto: che cosa allora si è guastato nella tradizione, nel passato? Sotto accusa sono proprio gli strumenti con i quali la nostra civiltà ha costruito tutto il suo sapere, sotto accusa vi è l'idea stessa di conoscenza. Le parole e le cose sembrano improvvisamente non andare più d'accordo². Che cosa vuol dire rappresentare la realtà? Esiste una rappresentazione oggettiva³? Ecco dunque la crisi dell'oggetto di cui parlerà, di lì a poco, il "sacerdote" di un'altra avanguardia, il surrealismo⁴.

Mimesis è stata la parola d'ordine dell'arte occidentale fino a quel momento, ovvero l'arte imita la natura. La cornice era per Leon Battista Alberti la finestra sulla natura. Ed è proprio nel Rinascimento che viene messa a punto scientificamente la prospettiva: ora si può ottenere, finalmente, un'ottima, perfetta rappresentazione della realtà, la verità. Problema: gli uomini non sono i cicli e viceversa. La prospettiva prevede, improbabilmente, che l'uomo abbia un occhio soltanto e bene immobile (punto di fuga). L'uomo ne ha due e in continuo movimento.

L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat è il titolo di uno dei primi film dei fratelli Lumière, ovvero uno dei primi film della storia. Viene proiettato per la prima volta, il 6 gennaio del 1896. Siamo a Parigi e il film rappresenta l'arrivo di un treno. La leggenda vuole che gli spettatori della prima fossero fuggiti dal cinema per paura di essere travolti. Dunque, la rivoluzione del cinema, il sogno di tutta la storia della nostra pittura, del nostro linguaggio che si realizza. Quella è la realtà, il mondo: l'abbiamo preso. Ma attenzione: la fotografia - il cinema, d'altronde, non è altro che una successione di fotografie - gioca con lo stesso principio della prospettiva, quindi il monocolo e

l'immobilità. "La prospettiva vissuta, quella della nostra percezione, non è la prospettiva geometrica o fotografica: nella percezione, gli oggetti vicini sembrano più piccoli, e gli oggetti lontani più grandi, di quanto non lo sembrino su una fotografia, come si può osservare al cinema quando un treno s'avvicina e ingrandisce molto più rapidamente di un treno reale nelle medesime condizioni⁵".

Milano, 11 aprile 1910 - Manifesto tecnico della pittura futurista: "Tutto in arte è convenzione, e le verità di ieri sono oggi, per noi, pure menzogne". Il manifesto è redatto e firmato da Carlo Carrà, Luigi Russolo, Giacomo Balla, Gino Severini e Umberto Boccioni, che nel 1914

scrive: "Finora, si è considerata la prospettiva come una misurazione scientifica dell'apparenza. Questa concezione [...] allontana dalla pura sensazione in quanto questa ubbidisce a leggi che sono contrarie alla prospettiva comunemente intesa, la quale in pittura pura è un vero errore⁶". La *mimesis*, l'oggettività, il mondo dei ciclopi è sotto scacco. E' solo un'illusione pensare alla fotografia, ad un dipinto "realistico", come la rappresentazione vera del mondo. E' sempre comunque un linguaggio con le proprie convenzioni, non è un "linguaggio naturale". Due occhi, dunque, e in continuo movimento, e così allora tuonano i futuristi: "Tutto si muove, tutto corre, tutto volge rapido. Una figura non è mai stabile davanti a noi, ma appare e scompare incessantemente". E' chiaro: ho guardato lei, poi lei è scomparsa perché ho guardato il tavolo. Ecco la simultaneità futurista: "Per la persistenza della immagine nella retina, le cose in movimento si moltiplicano, si deformano [...] E, talvolta, sulla guancia della persona con cui parliamo nella via noi vediamo il cavallo che passa lontano". Ho guardato lei poi ho guardato il tavolo, il suo volto è entrato nel tavolo, vi si è sovrapposto: simultaneità. (U. Boccioni, *Visioni simultanee*, 1911; *Il rumore della città entra in casa*, 1911; *Fusione di una testa e di una finestra*, 1911). Non molti anni prima del manifesto dei futuristi, c'è un signore che passa notti insonni, che si arrovella attorno ad un problema, un paradosso venuto



Umberto Boccioni, *Visioni Simultanee*, 1911



Umberto Boccioni,
Sviluppo di una bottiglia nello spazio, 1912

in luce - è proprio il caso di dire - con il secolo appena concluso, il diciannovesimo. Si è scoperto che la velocità della luce è sempre uguale, non cambia mai: 300.000 Km al secondo. Il signore in questione risponde al nome di Albert Einstein. Apparentemente un problema da poco, voglio dire, un problema da scienziati, ma in realtà in ballo non vi è soltanto tutta la fisica classica, ma anche, diciamo così, il senso comune. Se qualcuno mi lancia una pallina da tennis e io mi metto a correre nella direzione contraria per non essere colpito, è perché è evidente, senza bisogno di interpellare Isaac Newton, che correre nella direzione contraria significa diminuire la velocità della pallina. E se invece della nostra pallina, mi "lanciano" un raggio laser, un fascio di luce? Paradosso dei paradossi: io posso anche correre ai duecento che alla luce non importa nulla. Einstein mette a punto la sua teoria, inutile sottolinearlo, la teoria della relatività, nel 1905. Il fatto che la velocità della luce è costante implica, dice Einstein - questa è la teoria - , che il tempo e lo spazio non sono strutture rigide e oggettive: gli oggetti in moto hanno un tempo

rallentato e sono più corti, si accorciano. ("contrazione di Lorentz"). Tutto questo è stato già più volte sperimentato dalla comunità scientifica anche se, a tutt'oggi, vuol dire comunque mettere a dura prova il nostro buon senso. Se non sperimentiamo abitualmente questi fenomeni è soltanto, dicono gli scienziati, perché richiedono velocità altissime, molto distanti dalle nostre possibilità tecniche. Se vivessimo in un mondo in cui gli oggetti viaggiassero normalmente a queste velocità, queste proprietà (contrazione) sarebbero esperite in continuazione e sarebbero così intuitive da non richiedere maggiori spiegazioni di quanto ne riserviamo al moto apparente degli alberi sul ciglio della strada⁷.

La materia non è più composta da mattoni elementari rigidi e immutabili, gli atomi della fisica classica, ma è energia. Se la materia non è più materia, gli oggetti solidi

non sono più oggetti solidi, perché è così che ci appaiono? "Queste alte velocità fanno sì che l'atomo appaia come una sfera rigida, proprio come avviene per un'elica in rapida rotazione la quale appare come un disco. E' molto difficile comprimere ulteriormente gli atomi e ciò dà alla materia l'aspetto solido familiare"⁸. Ecco allora che le pagine dei manifesti futuristi sembrano a loro volta diventare più familiari: "I nostri corpi entrano nei divani su cui ci sediamo, e i divani entrano in noi, così come il tram che passa entra nelle case, le quali alla loro volta si scaraventano sul tram e con esse si amalgamano"⁹.

E in effetti, gli oggetti sotto lo sguardo futurista si sfaldano, si fanno energia, linee di forza cariche di energia che interagiscono con lo spazio, nella continuità dello spazio. (U.Boccioni, *Forme uniche di continuità nello spazio*, 1913; *Sviluppo di una bottiglia nello spazio*, 1912;



Luigi Russolo, *Dinamismo di un'automobile, 1912-13*

Luigi Russolo, *Dinamismo di un'automobile*, 1912-13; G.Balla, *Automobile + velocità + luce*, 1913). Tutto allora si fonde nella simultaneità dello sguardo -i nostri occhi in continuo movimento- e come continuità vitale della materia: materia-energia, "gli oggetti non esistono più"¹⁰.

Dopo aver smontato a modo il giocattolo della tradizione, il lucido congegno del metodo scientifico - dunque la nostra cultura, come si dice - , i futuristi, ben lontani da ogni tentazione nichilista, ricostruiscono, *ricostruzione futurista dell'universo*¹¹. La lotta che i futuristi conducono contro il mondo "passatista", non può essere limitata alla distruzione dei miti. Bisogna contrapporre qualcosa che oltre a incarnare la novità, incute paura ed insidi l'ordine e la tranquillità borghese: per i futuristi questo strumento è la macchina, l'automobile¹². Marinetti vede



Giacomo Balla, *Automobile + velocità + luce*, 1913

nell'automobile l'irrazionalità, la pazzia. L'automobile come simbolo del movimento e dell'energia vitale: "Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col

suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della *Vittoria di Samotracia*". Un' automobile, un cannocchiale.



Giacomo Balla, *Velocità astratta*, 1913

¹ E.J.Leed, *Terra di nessuno, Esperienza bellica e identità personale nella prima guerra mondiale*, Bologna 1985.

² M.Foucault, *Les Mots et les Choses*, Paris 1966.

³ J-H.Poincaré, *La scienza e l'ipotesi*, Paris 1968.

⁴ A.Breton, *Crise de l'objet*, Paris 1936.

⁵ M.Merleau-Ponty, *Senso e non senso*, Milano 1962.

⁶ U.Boccioni, *Pittura scultura futurista*, Firenze 1977.

⁷ B.Greene, *L'universo elegante*, Torino 2000.

⁸ Fritjof Capra, *Il Tao della fisica*, Milano 1982.

⁹ *Manifesto tecnico della pittura futurista*, Milano 1910.

¹⁰ G.Severini, *Le analogie plastiche del dinamismo*, Manifesto futurista 1913.

¹¹ G.Balla, F.Depero, *Ricostruzione futurista dell'universo*, Milano 1915.

¹² V.Gabanizza, *Il futurismo*, Milano 1976. (M.Calvesi)



Rallye di Monte-Carlo des Voitures Anciennes



di *Giandomenico Faggioli*

Nel 1974, nell'ambito delle celebrazioni per il 25° Anniversario dell'insediamento di S.A.S. Ranieri III, l'Automobile Club di Monaco indisse una speciale edizione del celebre Rallye di Monte-Carlo, riservata ad auto d'epoca e denominata Rallye Monte-Carlo des Voitures Anciennes. Conviene ricordare ai più giovani che a quei tempi il "Montecarlo" era una di quelle manifestazioni (come la 24 Ore di Le Mans, la Targa Florio o la 500 Miglia di Indianapolis) che

godevano di un interesse di pubblico ed echi mediatici non inferiori ai Gran Premi di F1.

Sempre a quei tempi, il sottoscritto apparteneva a quella pattuglia di fanatici che faceva capo a Giulio Dubbini (che lo stesso Giulio amava definire, con felice espressione, "quelli che mi seguono nelle mie pirlate"). Insieme a mio fratello Piero, avevo partecipato nel 1973 alla Rievocazione della 1000 Miglia, e stavano cominciando a prendere corpo, in modo alquanto informale,

le prime riunioni in pista e in salita. Mi chiedo come sia potuto accadere che tante buone idee partorite da genuina passione siano poi rapidamente degenerare in ignobili obbrobri in cui business ed esibizionismo la fanno da padroni, ma forse è una manifestazione di sclero tipica della mia età ormai avanzata.

Comunque, a Giulio Dubbini fu chiesto dall'A.C. Monaco, tramite Amedeo de Michelis, di coordinare le adesioni dei concorrenti Italiani interessati



5 luglio 1974, mattino - Percorso comune Annecy-Monaco. La Lancia Lambda nei pressi di Chambéry.

a partecipare all' evento – e noi fummo tra questi.

Si trattava di una rievocazione alquanto fedele (a parte la stagione estiva anzichè invernale) delle edizioni del Rallye tenutesi nel periodo anteguerra (1924-1939). Erano previste partenze da diverse città europee (Parigi, Le Havre, Vienna, Zurigo, Langenburg, Luxenbourg, Londra, John O'Groats, Oporto, Almeria, Copenhagen, Stoccolma, Atene, Roma, Palermo...), per convergere ad Annecy (al confine Franco-Svizzero), da dove partiva il percorso comune di 471 Km verso Grenoble, Digne, Grasse, Cannes e Nizza per approdare finalmente nel Principato. A seconda della lunghezza del percorso di concentramento (dal luogo di partenza prescelto fino ad Annecy), e dell'età della vettura, veniva attribuito un coefficiente per il quale venivano moltiplicate le penalità eventualmente (anzi, sicuramente!) accumulate ai controlli orari lungo il percorso.

La selezione finale (che nel Rallye “moderno” consisteva in 2 giri di velocità pura sul percorso del G.P.) era invece affidata ad una cosiddetta “corsa in salita” che utilizzava parte del percorso del G.P. in senso inverso, partendo dal Lungomare, Curva del Portier, tornante della Vecchia Stazione (ora Loews),

Mirabeau e su fino a la Place du Casino e giro attorno alla rotonda. L'iscrizione (comprensiva di assicurazione, alloggio ed intrattenimenti vari dall'arrivo nel Principato il Venerdì 5 sera fino al Grand Gala di chiusura Domenica 7) era di 2500 Franchi. Tuttavia, S.A.S. il Principe



Ranieri ed il Presidente dell' A.C.Monaco Michel Boeri, nella consapevolezza che molte interessanti e pregevoli vetture disgraziatamente appartenevano a miserabili straccioni quali il sottoscritto, offrivano la possibilità di usufruire di una tariffa ridotta di 1200 Franchi (159.300 Lire

dell'epoca, cifra comunque ragguardevole) che dava diritto solo ad assicurazione + Grand Gala finale. Ovviamente, optammo per l'iscrizione ridotta che fu pagata dai nostri municipi sponsor – padre e zio (e quest'ultimo andò ben oltre, affidando a due giovani sciagurati come noi

la sua beneamata Lambda IX Serie Faux-Cabriolet Farina, senza sapere se l'avrebbe mai piu' rivista). Decidemmo di partire da Roma (Autodromo di Vallelunga). Il percorso di concentramento per Annecy prevedeva una tappa unica di 983 Km via Firenze, Bologna, Torino, Moncenisio e Chambéry, da Mercoledì 3 Luglio mattina ed arrivo all'indomani nel primo pomeriggio.

La preparazione (oltre ai soliti controlli e livelli) consistette nell'applicazione di un termometro acqua (indispensabile dato il percorso e la stagione) prelevato temporaneamente dalla Cisi-talia. Poichè non vi era spazio sufficiente per il bulbo nei piccoli manicotti sdoppiati della Lambda,

finimmo per ficcarlo direttamente nell'imboccatura del tappo del radiatore, con il tubo del mercurio fissato con nastro adesivo esternamente al cofano, e che entrava nell' abitacolo da sotto il parabrezza, tenuto leggermente aperto. Questa applicazione (che assomigliava molto ad una fle-



bo!) sollevo' costantemente l'ilarità di tutti i nostri compagni di viaggio, ma funzionò benissimo per tutto il tempo. La preoccupazione maggiore riguardava le gomme: le 15x50 a quei tempi erano assolutamente introvabili, e 4 delle 6 gomme di cui disponevamo erano in condizioni abbastanza critiche.

E così venne il gran giorno e, Martedì 2 Luglio 1974, partimmo da Ravenna alla volta di Vallenga, via Cesena e Verghereto. Nel pomeriggio, nei pressi di Nepi ed ormai in vista dell'arrivo, già mi preparavo ad archiviare i primi 400 km senza inconvenienti quando – bang! - la gomma posteriore sinistra esplose senza il minimo preavviso. Con il morale a pezzi, cambiammo la ruota e raggiungemmo Campagnano all'imbrunire.

Dopo aver telefonato a casa per comunicare che sia noi che la Lambda eravamo ancora tutti d' un pezzo, ma ci restavano da fare 2000 km con una sola ruota di scorta (e neanche tanto bella), sprofondammo in un sonno popolato da incubi di gomme scoppiate.

La mattina seguente, raggiungemmo il Controllo di Partenza, dove incontrammo gli altri equipaggi. E' il caso di ricordare che a quei tempi l'ASI contava sì e no 2.000 tesserati – e il bello della cosa era che praticamente ci si conosceva tutti. C' erano Giulio Dubbini e Paolo Vasoin con il delizioso 6C 1750 GT Torpedo Zagato di Giulio; Vittorio Fachini con la paterna Astura Berlina e Guido Cavalchini; Sergio e Maria Cristina Busi (6C 1750 SS Zagato); l'allora Presi-

dente ASI Giovanni Caproni di Taliedo con Dino Tenconi (Fiat 508 Coppa d' Oro di Caproni e motore di Tenconi – ho sempre pensato che fosse come minimo un Fiat 124...); Tartara e Mietta con un'altra Coppa d' Oro, e Nello Semprucci (che alcuni ricorderanno assiduo partecipante alle manifestazioni CRAME) e Marchese (Fiat 501 Torpedo). C'erano anche due simpaticissimi Francesi (Bainville/Torielli, suocero e genero) con una minuscola MG J2 molto ben preparata e performante nonostante i soli 750cc di cilindrata. Nessuna traccia, invece, della Bentley di Patrick Lier/Louis Klemantaski (il famoso fotografo, già passeggero di Collins nella 1000 Miglia 1956), unici partenti da Palermo.

E così alle 10.25 di Mercoledì 3





Luglio, iniziò l'avventura. Infilammo l'A1 a Magliano Sabina, e su verso Nord, sotto un sole impietoso. La strategia era molto semplice: 75 Km/ora costanti in piano, un po' meno in salita, alleggerire ogni 4-5 km, un occhio su acqua e olio, e orecchie tese ai rumori provenienti dal cofano. Mi cimentai, inoltre, nell'esercizio (facilitato dalla guida a destra) di tenere il più possibile le 2 ruote di destra sulla riga bianca della corsia d'emergenza, che sicuramente sollecitava meno le gomme, essendo più fresca e meno abrasiva... e comunque almeno aiutava a stare sveglio e concentrato nella guida. Fummo superati da altri concorrenti, tra cui Semprucci che (come suo solito) marciava ad una velocità incredibile (almeno 15-20 Km/h più di noi), il che significa che il povero 501 era a tutto gas o poco meno. Infatti quella fu l'ultima volta che lo vidi.

Arrivammo nel tardo pomeriggio a Bologna (Controllo Orario), dove trovammo alcune gradite sorprese. Nostro zio aveva spedito in soccorso Amilcare Sirilli con il furgone ed un paio di ottime ruote 16x50 (prelevate dall'Alfa RM in restauro). Purtroppo scoprimmo che l'inclinazione della raggiatura era leggermente diversa, ed i raggi interferivano con i grandi tamburi della Lambda qualche mm prima che il mozzo andasse in appoggio. Subentrò Dino Tenconi, dicendo che una sua macchina d'appoggio lo avrebbe raggiunto a Torino e seguito fino a Monaco, quindi avrebbe telefonato perchè imbarcassero anche qualche gomma 15x50

che lui aveva a casa (esisteva forse qualcosa che Dino non avesse?) Inoltre, Sergio Busi fece ricoverare tutte le vetture nella sua Concessionaria Alfa Romeo, ed offrì a tutti i partecipanti (trasportati con auto di servizio) una sfarzosa cena al Ristorante Diana – una cosa veramente memorabile. La pattuglia si era nel frattempo un po' assottigliata – anche Giulio Dubbini era arrivato a Bologna con il suo 1750 sul carrello, per la rottura del famigerato rinvio a 90° che comanda le pompe. Ripartimmo alla volta di Torino, abbruttiti dalla stanchezza e dalle libagioni. Avevamo una lunga notte davanti, per cui spedii Piero nel reparto posteriore, intimandogli di dormire un po' perchè più avanti gli avrei passato la guida, cosa che feci dalle parti di Piacenza. Mi stravacciai sul sedile posteriore con i piedi sugli strapuntini, giusto in tempo per sentire che il cuscinetto della posteriore sinistra emetteva un bel po' di rumore – non avvertibile dai posti anteriori. Istantaneamente sprofondai in un sonno popolato da incubi

di gomme scoppiate e cuscinetti sgabbiati.

Arrivammo a Torino (756 km) ai primi albori, con un discreto anticipo sul Controllo Orario. Ne approfittammo per andare a vedere gli equipaggi provenienti da Vienna, il cui percorso si univa al nostro. Cose da Mille e Una Notte... Oltre ad un'Alfa 6C 1750 GS, alla Delahaye di Serge Pozzoli ed un paio di Mercedes 500, c'era il fior fiore dei Bugattisti d'Europa: la 35 di Marc Nicolosi, le 37 di Maeght, Bleriot e quella di Amedeo de Michelis/Andrè Binda (noto come L'Uomo Delle Bugatti nei tempi ante-Schlumpf), la 43 di Benoit-Latour e la 57 di Vidalenc. E per finire, Mme Binda/Mme Benoit-Latour (in lizza per la Coupe des Dames) con una 57S da togliere il fiato – la più bella Bugatti che io abbia mai visto. Lasciammo Torino per Susa ed attaccammo i 2000 e passa metri del Moncenisio, che superammo con un po' di affanno, fermandoci un paio di volte per dare respiro alla Lambda prima che bollisse, poi giù verso Modane. A questo punto, ci sembrava





di essere praticamente già arrivati, ma 150 km nei saliscendi tortuosi dell'Alta Savoia possono diventare molto lunghi. A Chambéry perdemmo altro tempo nel traffico, e quando ad Annecy girammo un po' a vuoto prima di trovare il Posto di Controllo divenne evidente che non ce l'avremmo fatta in tempo. La cosa non ci turbò più di tanto – avevamo fatto 983 km, valicato l'Appennino e le Alpi, ed il Principato distava “solo” 471 km. Parcheggiammo la Lambda nel Parco Chiuso sul lungolago, e raccogliemmo le ultime energie per dare un'occhiata a “quel ben di Dio” proveniente da tutta Europa. Poi mangiammo qualcosa e via in albergo, per una dormita di 12 ore (stavolta senza incubi).

La mattina seguente (Venerdì 5), attaccammo i 471 km della 2a ed ultima tappa, verso il miraggio della Costa Azzurra. Lasciati alle spalle gli

aspri gradienti dell'Alta Savoia, scendemmo verso Grenoble, Sisteron e Digne scavalcando colli via via più dolci. La Lambda continuava a ronfare in modo rassicurante, ma dal grosso V4 di 2,6 litri cominciava a trapelare qualche segno di stanchezza (peraltro portato con molta dignità): il consumo d'olio era alquanto aumentato, e ogni tanto si imbrattava qualche candela. Avendo una buona scorta di entrambe, proseguimmo, ma con passo ancora più cauto. Fummo superati da un'infinita di concorrenti, ma questo ci permise di osservare tante bellissime auto e raggiungemmo comunque in tempo il controllo di Grasse (401 km), dove ci fu comunicato che l'ultimo tratto (Grasse-Monaco, 70 km) era stato neutralizzato, con solo un tempo massimo di 2 ore e mezzo da rispettare. Poi capimmo il perché: il traffico da Cannes divenne sempre più lento,

a Nizza ci facemmo tutta la famosa Promenade Des Anglais e la Basse Corniche verso Monaco a passo d'uomo, arrivando felicemente a Montecarlo al calar della sera. Parcheggiata velocemente la Lambda in Parco Chiuso, salutammo gli amici e via in Hotel per una bella dormita. Il programma di Sabato 6 era molto più rilassato dei 3 giorni precedenti: al mattino c'era una specie di Concorso di Restauro (le vetture venivano esaminate e penalizzate se non in buone condizioni estetiche o di originalità); al pomeriggio, la famosa Epreuve de Vitesse en Cote sul percorso del GP in senso contrario. Così, di buon mattino, armati di secchio, spugna e shampoo ce ne andammo al Parc Ferme' per dare una doverosa ripulita alla Lambda, nel cui grembo accogliente avevamo bivaccato per 4 giorni (e una notte). Nell'occasione, fu anche temporaneamente rimossa la “flebo” dal radiatore.

La vista delle vetture, nello scenario delle Terrasses du Casino, costituiva un colpo d'occhio da mozzare il respiro, un magico tuffo nella Belle Epoque. Cito a braccio dal mio elenco ormai ingiallito: una Talbot, Invicta, Pierce-Arrow, Lincoln, Buick, Packard, Cadillac, Horch, Hotchiss; due Delage e Maybach; tre Jaguar, 4 Alfa Romeo, Fiat e Delahaye, 5 Mercedes (tutte K) e BMW, 6 Lancia, 7 Hispano-Suiza, 8 Bentley, 10 Rolls e 26 (ventisei) Bugatti!

Nel pomeriggio, ci allineammo in Avenue Princesses Grace per la prova di velocità (situazione in cui la Lambda, data la sua stazza, era a suo agio come una petroliera ad una gara di



5 luglio 1974, ore 20 - Arrivo a Montecarlo, Place du Casino.
Notare l'aria stravolta!!!



motoscafi). Qui avvenne l'episodio più divertente di tutto l'evento. Dino Tenconi (che con Caproni di Taliedo formava l'equipaggio di gran lunga peggio assortito tra tutti i partecipanti), memore dei suoi trascorsi velocistici, confidava di scalare la classifica con la sua agile Coppa d'Oro ottimamente preparata. Purtroppo, il sedile a panchina della 508 S non offriva alcun ancoraggio laterale, costringendolo nelle curve ad aggrapparsi al volante, il che gli provocava seri problemi di guida. Così Dino si presentò sullo schieramento in costume da bagno e torso nudo, perchè il contatto tra la sua pelle e quella del sedile forniva un'ottima aderenza, che avviava al problema. Purtroppo, questa tenuta, che sarebbe stata perfetta a Sesto S. Giovanni, non lo era altrettanto nel Principato. Iniziò un esilarante battibecco tra un Commissario di Gara che, assistito da un gendarme, gli intimava di mettersi la "chemise" – pena l'esclusione dalla gara e, forse, una denuncia – e Dino che gli rispondeva in un mix

Franco-Meneghino che era una questione di sicurezza, mentre Caproni con aria infelice diceva: "Tenconi, almeno si arrotoli giù le calze, che fa più balneare...". Alla fine, dopo molto mediare, fu trovato un compromesso nella forma di una T-Shirt (opportunamente bagnata nella fontana) che comunque Dino, appena partito, si tirò su fino alle ascelle. L'episodio passò alla Storia grazie a Vittorio Fachini che elaborò, sulle note di una canzone allora molto in voga che recitava "oh, chérie, ritorna a Montecarlo", un nuovo testo in Milanese stretto (del quale purtroppo ricordo solo alcuni frammenti) che iniziava così: "Il pensava no, il credeva no, il Tencùn ch'al cure a Montecarlo..." e terminava con: "Strinse du bulùn, tira zo i calzùn, il Tencùn ch'al cure a Montecaaaaarlo".

Da parte nostra, salimmo fino al tornante della Vecchia Stazione, dove guardammo per l'ultima volta passare una ad una quelle meraviglie, godendoci la sinfonia che usciva dai lunghi cofani stracolmi di cilindri feroci,

finchè non venne il nostro turno di salire - cosa che facemmo nel modo più dignitoso possibile.

Il programma di Domenica 7 (ultimo giorno) prevedeva soltanto il Grand Gala finale, con annessa premiazione. In considerazione del fatto che eravamo ragionevolmente certi di non essere nelle zone alte della classifica, e oltretutto non avevamo l'abbigliamento richiesto, decidemmo di anticipare la partenza. Incaricammo Vittorio Fachini di ritirare la nostra Targa ricordo e quant'altro, e lasciammo il Principato in direzione di Genova e (ultimo ostacolo) il Passo dei Giovi. La Lambda – onore al merito - ancora una volta ce la fece (pur con qualche cilindro che ogni tanto entrava in sciopero), e ci riportò trotterellando a Ravenna, dove arrivammo a tarda sera, dopo 6 giorni così intensi da sembrare un'eternità. Fu allora – ripensando all'avventura che si stava concludendo, il cui ricordo ancora mi emoziona – che nacque un'idea che si chiamò Neve e Ghiaccio.

Ricordiamo, che il "Rallye di Monte-Carlo des Voitures Anciennes" è nato grazie al test effettuato da Giulio Dubbini nel 1973 quando, con una Alfa Romeo 1750 del 1930, partecipò al "Rallye di Montecarlo" tagliando regolarmente il traguardo. Questa "impresa" entusiasmò il direttore dell'Automobil Club di Monaco che tra le vetture partecipanti al 43° Rallye di Montecarlo del 1974, ne inserì 50 d'epoca.





Le ultime edizioni classiche della Mille Miglia, prima della guerra

di *Venerio Montevocchi*

La Mille Miglia 1937

Se la corsa del 1936 fu "autarchica", per l'uso di carburanti succedanei ma anche in fatto di iscritti, quella del '37 fu invece internazionale e molto interessante, perché vi parteciparono soprattutto le grosse vetture francesi, Delahaye e Talbot, altamente qualificate, ben guidate che diedero un'ottima prova delle loro qualità.

La guerra d'Abissinia era finita "bene" per l'Italia, la nazione era in piena euforia e quindi anche la Mille Miglia ebbe un nuovo impulso. Per la prima volta, oltre le tradizionali vetture "sport internazionali", vennero ammesse anche le cosiddette vetture "nazionali da turismo", derivate dalla costruzione di serie, ma che potevano montare motori e carrozzerie sportive, per migliorare le prestazioni. Questa categoria, che più tardi prese il nome di "Sport Nazionale", ebbe un enorme successo. Vi

correvano le Fiat Topolino modificate e le Balilla 6 cilindri 1500. In questa categoria era iscritto pure un piccolo gruppo di Lancia Augusta e poi addirittura 80 Fiat, tra le quali una vettura fuoriserie guidata da Vittorio Mussolini, figlio del duce.

Della classe maggiore facevano parte tredici Alfa Romeo 6 cilindri 2300 cc. Di queste, dieci erano del tipo già conosciuto

e tre erano di un nuovissimo modello, con 105 CV che toccavano i 165 km all'ora. Due di queste, carrozzate da Ghia, rappresentavano ufficialmente la scuderia Ferrari. Una terza vettura, mirabilmente carrozzata da Touring, era di proprietà di Benito Mussolini. In teoria questa vettura avrebbe dovuto guidarla il suo autista personale, col grande Guidotti come seconda guida, invece fu a rovescio; in pratica guidò sempre Guidotti lasciando

Wisdom, in coppia con la moglie su MG e poi i francesi. La Delahaye e la Talbot, praticamente tagliate fuori dalle corse precedenti, avevano concentrato i loro sforzi nella realizzazione di macchine sport che presentarono nel 1937: vetture 6 cilindri di 3550 cc che sviluppavano 150 CV con piloti come Dreyfus, Carrière e anche l'italiano Cattaneo.

La gara si svolse il 4 aprile con partenza alle 1.00 del mattino sotto un diluvio.



La potente Delahaye 6 cilindri 3550 cc senza compressore, di Schell-Carriere nel 1937

Pintacuda si lanciava subito e nonostante le strade viscido piombava a Bologna battendo ogni record. Secondo era Farina sempre su Alfa Romeo, mentre il forte Dreyfus con la Delahaye seguiva ad un minuto. A Firenze e a Roma era sempre primo Pintacuda ma Dreyfus si avvicinava, a Macerata aveva guadagnato oltre cinque minuti quando uno spruzzo di fango lo acccò letteralmente, facendolo uscire di strada. Pintacuda vinse, nonostante noie all'impianto elettrico, Farina arrivò secondo, ma al terzo

posto c'era la Delahaye di Scell-Carrière, per l'onore dei francesi.

Nella classe 1100 vinsero le Balilla modificate che divennero le più popolari vetturine sport. Nella 750 dominarono le famose Fiat Topolino alla strepitosa media di 78 km orari. Il forte Pintacuda aveva vinto ancora una volta, respingendo l'attacco dei francesi e nella classifica generale ai primi dieci posti risultavano nove Alfa.

Nella classe 1100 vinsero le Balilla modificate che divennero le più popolari vetturine sport. Nella 750 dominarono le famose Fiat Topolino alla strepitosa media di 78 km orari. Il forte Pintacuda aveva vinto ancora una volta, respingendo l'attacco dei francesi e nella classifica generale ai primi dieci posti risultavano nove Alfa.

La Mille Miglia 1938

La Mille Miglia del 1938, la dodicesima, fu certamente una delle più importanti di tutta la serie, una gara di grandissimo successo, quella in cui furono stabilite le più alte medie record, ma fu anche l'ultima autentica Mille Miglia disputata su strada, prima della guerra, a causa di un grave incidente sopravvenuto a Bologna, che poi vedremo.

Il regolamento della Mille Miglia 1938 era stato adattato a tutte le macchine che volevano partecipare, con categorie opportunamente predisposte per attirare specialmente i concorrenti stranieri. Il lotto dei concorrenti fu suddiviso, a grandi linee fra quelli con le macchine di categoria "Sport Nazionale" e quelle della categoria "Sport Internazionale", con o senza compressore.

La categoria Sport Nazionale era quella che si chiamava già nel '37 "Turismo Nazionale" i cui iscritti risultarono 119 su un totale di 155. Le norme, allargate e perfezionate permisero la iscrizione di vetture estremamente efficienti e razionali, con le quali anche i noti carrozzieri italiani come Pininfarina, Touring, Zagato, Ghia, Bertone, ecc profusero il loro genio creativo.

Nella classe 750 cc partirono in totale 26 vetture tutte Fiat Topolino carrozzate in modo funzionale e quindi velocissime. La classe 1100 cc fu anch'essa interamente formata da vetture Fiat appositamente costruite per quella corsa, una svelta berlinetta a due posti, molto aerodinamica, che superava i 140 km all'ora. Una di queste vetture era guidata da Piero Taruffi, che vinse largamente, ed un'altra dal figlio maggiore di Mussolini, Vittorio. Nella classe 1500 cc vi fu aspra lotta fra le nuove Lancia Aprilia 4 cilindri e le Fiat a 6 cilindri.



Mille Miglia 1937, la Fiat 6 cilindri 1500 cc fuoriserie, guidata da Vittorio Mussolini e Vitali, transita da Modena.



Mille Miglia 1938, Cortesi nei pressi di Livorno sulla speciale Alfa Romeo 2300 cc 6 cilindri senza compressore carrozzata Touring, che vinse nella categoria Sport Nazionale e arrivò nono assoluto.

Partirono 24 Lancia, una delle quali guidata da Villosi e dieci Fiat con piloti come Capelli e Bracco. Nella classe maggiore partirono dodici Alfa Romeo 2300 del tipo "Pescara" fra le quali uno splendido spider carrozzato da Touring che nel 1938 vinse tutte le corse a cui prese parte.

La categoria Sport Internazionale, era suddivisa in quattro classi, con una squadra BMW ufficiale e una privata, le Aston

Martin, alcune vecchie Alfa Romeo e due Maserati. Era la prima volta che la casa BMW scendeva in gara ufficialmente nella Mille Miglia e lo faceva con le famose "328", un riuscitissimo modello sportivo, con un motore 6 cilindri in linea, elastico e generoso; una vettura di dimensioni e peso ridotti e soddisfacente tenuta di strada, alcune anche guidate da piloti italiani.



Le classi massime ammesse, che dovevano competere per la vittoria assoluta, erano state divise in due classi da 3000 cc o 4500 cc con o senza compressore. Di conseguenza a queste classi si iscrissero autentiche vetture Gran Prix, come le Alfa tre litri 8 cilindri, le Delahaye 4500 cc 12 cilindri. All'Alfa Romeo vi furono delle novità, la casa madre decise di riprendere in mano la gestione della corsa, assorbì praticamente l'attività ad alto livello della Scuderia Ferrari e nacque la "Alfa Corse" con Enzo Ferrari direttore. La nuova scuderia presentò quattro splendide vetture spider carrozzate Touring con motore 8 cilindri a due compressori di 2991 cc e 295 CV a 6000 giri. I francesi dal canto loro scesero in campo con mezzi molto efficienti, soprattutto con due Delahaye 4500 cc a 12 cilindri, quelle che correvano nei gran premi.

La corsa fu disputata il 3 aprile in perfette condizioni atmosferiche. Per la prima volta il percorso originale era stato modificato e reso molto più veloce, poiché a Firenze andavano in autostrada fino a Pisa poi sulla veloce via Aurelia. Le partenze ini-

ziarono alle due della notte, così le vetture più rapide corsero sempre di giorno. Partirono subito le piccole Topolino con motore di soli 570 cc che sfioravano i 120 km all'ora. Poi la classe 1100 cc, corsa senza storia, con Taruffi sempre primo. Nella classe 1500 cc, dopo una sfuriata iniziale del giovane Mazza su Lancia Aprilia, Villosesi prese il comando e lo tenne fino alla fine. Nella massima classe della categoria "Sport Nazionale" prese la testa immediatamente Franco Cortese con la sua Alfa Romeo speciale e tenne il comando fino all'arrivo. Fu poi la volta della classe "Sport Internazionale", quella dove correvano anche gli stranieri. Come era successo altre volte, a Bologna piombava al comando Pintacuda, alla media record di 178 km all'ora, con Dreyfus su Delahaye al secondo posto tallonato da Biondetti. Dopo Firenze le macchine francesi ebbero problemi, accusavano noie alle gomme. A Roma Pintacuda era sempre primo ma cominciò ad accusare problemi ai freni e Biondetti passò in testa e la tenne fino all'arrivo nonostante un forte recupero

di Pintacuda che terminò secondo. Al terzo posto si piazzò l'Alfa di Dusio-Boninsegno, quarto Dreyfus su Delahaye poi una Talbot. Ottava giunse la prima delle BMW.

Ancora una volta il successo delle Alfa Romeo fu grandioso. Successo sportivo, tecnico e di propaganda del regime; tuttavia la prova delle grosse macchine francesi e quella delle bianche BMW tedesche fu eccellente.

La gara comunque fu funestata da una sciagura spaventosa. A Bologna, sulle strade di circonvallazione gremite di spettatori, peraltro ordinati che stavano sui marciapiedi, una Lancia Aprilia sobbalzò passando sulle rotaie del tram. Era una cosa normale nei tratti cittadini ma la vettura incontrollata, forse mal guidata, sbandò paurosamente finendo tra la folla uccidendo sul colpo dieci persone fra cui sette bambini e ferendo gravemente altre ventitré spettatori. Le vere cause della tragedia non furono mai chiare, tuttavia il governo dichiarò ufficialmente chiuso il ciclo delle corse della Mille Miglia sulle strade metropolitane.



Una delle famose Fiat Topolino trasformate da Stanguellini vincitrici nel 1938 nella classe 750 cc Sport Nazionale a oltre 93 km di media.



La Delahaye della coppia Comotti-Roux, al passaggio da Modena, nel 1938.

Lions in Moto

di Chiara Marzocchi

Domenica 8 marzo al "Pala de Andrè" di Ravenna ad opera del Lions Club Bisanzio di Ravenna e con l'appoggio e la collaborazione di Ducati, è stato organizzato un evento di beneficenza il cui intento era di raccogliere fondi a favore dell'associazione Agebo (Assistenza genitori e bambini ospedalizzati) che ha come oggetto "la realizzazione e l'organizzazione di attività di volontariato idonee ad arrecare sostegno ai bambini ospedalizzati e alle loro famiglie".

Il numeroso pubblico presente ha potuto ammirare per l'intera giornata oltre 40 moto della casa di Borgo Panigale. Dalle più moderne vincitrici dei Campionati Moto Gp (Stoner, Capirossi) e Superbike (Bayliss, Haga) a modelli del passato

come il Cucciolo o la superbike con cui Falappa ha vinto numerose gare.

Nell'area esterna era inoltre possibile provare i nuovi modelli, partecipare a corsi di guida sicura e ammirare le acrobazie di intrepidi stuntman.

Il CRAME è stato invitato ad allestire un proprio stand all'interno della manifestazione nel quale è stata anche esposta una rara Ducati 750 SS (carter tondi) del 1973 proveniente dalla collezione privata di Alberto Migliardi, socio Crame che ha collaborato all'organizzazione dell'evento.

Il club ha partecipato con molto piacere a questo evento che ha riscontrato elevato interesse nel pubblico, sia per quanto riguarda l'aspetto della beneficenza sia per l'aver attirato l'attenzione di giovani e giovanissimi che rimanevano incantati nel vedere moto di 50 anni fa.



CLUB ROMAGNOLO AUTO MOTO D'EPOCA



Dallo Scooter all'Aereo

di Bruno Brusa

Aerei, scooter ma anche arte e bellezza paesaggistiche hanno caratterizzato l'ormai tradizionale "gita culturale" organizzata per i soci del Crame. Una gita che ha toccato due regioni italiane, l'Umbria ed il Lazio, particolarmente ricche di storia e dove abbiamo fatto tappa dopo un viaggio che a molti di noi, ai più

attempati, ha evocato una gita di qualche anno fa...

Ma questa è un'altra storia.

A Santa Maria degli Angeli, abbiamo "toccato con mano" la passione e la grande competenza sul mondo dello scooter di Sergio Sciarpetti che ci ha illustrato i preziosi pezzi della sua collezione, oltre 70, alcuni dei quali costruiti ai primi del '900.



Il C.R.A.M.E. consegna al Sig. Sergio Sciarpetti la targa a ricordo della nostra visita al Museo.



Accanto ai marchi storici nazionali, come Vespa e Lambretta, di cui si può apprezzare l'exkursus storico attraverso l'evoluzione tecnica e stilistica dei vari modelli, la collezione vanta pezzi provenienti dall'estero di particolare pregio: l'AUTOFEUTEIL del 1906, l'UNIBUS 270 cc con miscelatore manuale, il VOLUGRAFO,

il primo scooter italiano costruito in serie e progettato dall'ing. BELMONDO, i vari modelli VESPA e LAMBRETTA, a partire da quelli costruiti negli anni '40 via via sino a quelli più recenti.



Il pullman del C.R.A.M.E. sorpreso dalla neve, ci ricorda la gita a Monaco del 1999, quando rimanemmo bloccati sul Ponte d'Europa per 13 ore.

Dallo scooter all'aereo con la visita al Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle.

Un Museo tra i più grandi del mondo sia per le dimensioni sia per la qualità e quantità del materiale esposto. Visitando i diversi Hangar e con l'aiuto di guide messe a disposizione dal Museo stesso, si è ripercorsa la storia stessa del volo: i velivoli (termine coniato da G. D'Annunzio che come aviatore partecipò alla I Guerra Mondiale) dei precursori e della Grande Guerra, quelli che documentano le grandi imprese nel periodo tra le due guerre, i grandi aerei degli anni '40 e del periodo bellico. Di grande interesse, il settore dedicato al Generale Nobile ed alle sue spedizioni polari più o meno fortunate. Apprezzato da tutti l'ormai tradizionale fuori programma: la visita ai luoghi di francescana memoria e passeggiate sotto la neve tra le vie di una Assisi insolitamente silenziosa e, quindi, più affascinante che mai.





Nella Valle del Bello e del Buono sulle orme di Giovanni Pascoli

di Paolo Conti

È passato più di un secolo da quando Giovanni Pascoli ha definito bello il paesaggio e buono il carattere e l'ospitalità degli abitanti della valle del fiume Serchio in Garfagnana. Dal 1895, quando il grande poeta decise di trasferirsi sull'Appennino lucchese, nella terra che quattro secoli prima aveva ospitato anche Ludovico Ariosto, tutto è cambiato, eppure, quella è rimasta la "Valle del Bello e del Buono".

La dimostrazione la si è avuta nell'omonimo raduno del 4 e 5 aprile

riservato alle moto certificate ASI costruite prima del 1945 e scaturito dalla collaborazione tra il CRAME e il Registro Storico Italiano Indian. Due club uniti in una sorta di gemellaggio "tosco-romagnolo" sulla falsariga di quanto fatto dallo stesso Pascoli, anche se CRAME e Registro Indian non sono certo nuovi a questa forma di collaborazione.

La reciproca esperienza e la volontà di realizzare una manifestazione in grado di onorare la figura di Giovanni Pascoli e le sue sublimi opere letterarie, sono state alla base delle scelte



fatte per il raduno. Che ha portato ad una grande "novità", privilegiando l'aspetto culturale rispetto a quello turistico. I chilometri percorsi nei due giorni sono stati meno di 50, ma questo non ha impedito di vivere grandi emozioni.



Punto d'incontro è stata Barga, la città a una quarantina di km da Lucca che ha accolto i partecipanti con grande gioia e entusiasmo da parte di tutta la popolazione. Da Barga trasferimento a Castelnuovo Garfagnana, con visita alla Rocca che ospitò l'Ariosto e dove vi scrisse "L'Orlando Furioso". La pioggia non è riuscita a rovinare la bellezza del momento e l'ospitalità delle sue genti, che dopo l'incontro e la visita guidata con l'assessore Lello Lupetti, è culminata con la degustazione di prodotti tipici.

Dopo il rientro a Barga, il Raduno ha offerto la possibilità di provare nuove soluzioni. La cena non ha visto tutti i partecipanti assieme, ma divisi in tre gruppi distinti in altrettanti ristoranti. Una alternativa inconsueta, voluta per consentire a tutti di potersi integrare con la realtà locale, senza fare gruppo a se, come spesso si verifica in altri eventi simili.





I Grandi Appuntamenti

La volontà d'integrazione la si è assaporata anche nel dopo cena quando, al Teatro dei Differenti, i partecipanti al Raduno hanno assistito ad uno spettacolo di danza e di poesia assieme a tanti cittadini

di Barga. Non c'è stato il "solito" spettacolo, a porte chiuse, riservato al gruppo del Raduno, ma una serata libera, aperta a tutti, dove anche chi è intervenuto solo per sentire l'ottima recitazione delle poesie di

Pascoli, tenuta dall'attore Piero Nanini, o per vedere i balletti del corpo di danza diretto da Rossella Musetti, sono stati coinvolti nelle vicende del Raduno assistendo alla presentazione e alla premiazione dei partecipanti. Davvero uno dei momenti più belli. Non è stato da meno il "percorso" gastronomico della domenica, con il trasferimento da Villa Moorings, punto d'incontro e d'esposizione delle moto, alla Casa museo di Giovanni Pascoli. Dopo la visita è iniziato il percorso tra le prelibatezze preparate da chef locali e servite nel giardino di Casa Pascoli. Una degna chiusura per un Raduno che ha saputo aprire nuove prospettive nel settore.





Le Prime Rondini

di Chiara Marzocchi

Il giorno di "Pasquetta" è consuetudine ritrovarsi con gli amici per una gita "fuori porta", ed il Crame ha organizzato per i suoi soci "Le Prime Rondini", passeggiata per moto costruite entro il 1986 che ha raggiunto la sua 4° edizione.

Il ritrovo di buon'ora presso la sede del Club vede la presenza di 38 moto. Accompagnati da un tiepido ed incerto sole primaverile, si parte per Casalfiumanese, Croara, un tratto di Valsellustra, per arrivare a Fontanelice ed imboccare la Strada della Lavanda. Tra una curva ed un tornante, alberi in fiore e profumi di campo, il gruppo arriva al "Giardino delle Erbe" di Casola Valsenio appena in tempo per evitare la pioggia.

Nell'attesa del ritorno del sole, i motociclisti sono stati intrattenuti da un'abbondante degustazione di prodotti dal "Giardino delle Erbe" e vini di Aziende Agricole della zona. Molto interessante ed apprezzata dai presenti la visita guidata al Giardino, la descrizione delle tante piante officinali, delle loro proprietà e del loro utilizzo.

Il gruppo si rimette in marcia alla volta di Casola Valsenio, Zattaglia, S.Adriano e Modigliana. Qualche goccia di pioggia accompagna i motociclisti fino all'agriturismo "Cento Tigli" di Modigliana dove un gustoso pranzo tipicamente romagnolo ha riscaldato tutti.

Per il ritorno verso Imola, fortunatamente con il sole, ancora qualche



curva e qualche tornante tra Brisighella, Riolo Terme e Toranello. Positivo, dunque, il bilancio della manifestazione giunta alla quarta edizione e che sempre ha riscosso il plauso degli intervenuti.







**OLD TIME SHOW
2009**

