

Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



3 Luglio 2009



Dai la mola!

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

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.



Club Romagnolo
Auto Moto d'Epoca



Città d'Imola



IMOLA
mostra[®]
scambio
marchio registrato

2009

autodromo di imola
11 - 12 - 13
settembre 2009

www.mostrascambioimola.it

emilia romagna
Circondario IMOLESE
STAI Società Turistica Area Imolese

INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO
DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante
e ingresso sotto le tribune

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00



PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 23882
patty@viaggisanterno.com

Prenotazione pacchetti completi per albergo e ristoranti, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni



Gli autocarri che accederanno alla
mostra non dovranno essere di peso
complessivo superiore ai 50 q.li

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2009

L'accesso alla mostra è consentita
**esclusivamente agli espositori
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

FAX 0542 698315

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto
venerdì 11 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori
muniti di pass

INGRESSO VISITATORI

Euro 8,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)



FONDAZIONE

Cassa di Risparmio di Imola



Vi aspettiamo!

Vogliamo rivivere la storia del CRAME
attraverso documenti fotografici.

I soci in possesso di foto legate
agli eventi che hanno fatto
la "Storia del Crame"
sono invitati a trasmetterle
alla segreteria.





IL CRAME con l'ASI per l'Abruzzo

E' grazie alla fattiva collaborazione di tutti che il nostro Club, dal suo nascere, si è distinto nell'organizzazione di eventi di respiro anche internazionale.

Di questo siamo fieri, ma più ancora lo siamo per essere sempre stati impegnati a sostenere concretamente progetti a tutela dei meno fortunati. Non potevamo, dunque, non accogliere l'invito rivolto dall'ASI a tutti i Club federati e dare il nostro contributo alla raccolta di fondi per la costruzione di una scuola in una terra, l'Abruzzo, così duramente colpita dal terremoto.

Il Consiglio Direttivo del Club ha, dunque, deliberato di stanziare la somma di **5.000 Euro** che già abbiamo provveduto a far giungere all'ASI.

Bruno Brusa
Presidente



L'Aquila: tre Alfa Romeo 1750 davanti alla maestosa Basilica di Collemaggio prima del terribile terremoto.
...così vorremmo rivederla al più presto...



Giro di Manovella

Anno XXIV - N. 3, Luglio 2009

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Gandomenico Faggioli
Alberto Galassi
Chiara Marzocchi
Carlo Massarotto
Venerio Montevecchi
Luigi Rivola
Studio Alessandro Bugelli

Fotografie:

Archivio Crame
Carlo Massarotto
La Manovella
Studio Alessandro Bugelli

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

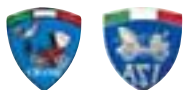
Direttore Responsabile:
Luigi Rivola

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



Transappenninica: 1085 chilometri di percorso nella cultura

di *Alessandro Bugelli*

La ventiquattresima edizione della TRANSAPPENNINICA, terminata lo scorso 10 maggio, è andata in archivio passando lungo le strade di Emilia Romagna, Liguria e Toscana.

Ben 1085 chilometri di tragitto che hanno permesso di ammirare veri e propri gioielli della produzione automobilistica mondiale ante-guerra. La manifestazione, organizzata dal CRAME (Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca), già premiata sei volte negli ultimi anni dalla ASI con il riconoscimento più importante, ossia "La Manovella d'Oro Internazionale", quest'anno più che mai è stato definito appuntamento irrinunciabile soprattutto in virtù della forte selezione operata nella scelta delle vetture da ammettere al via per farla diventare anche un momento di arte



e design prezioso. Erano quaranta, gli iscritti alla ventiquattresima Transappenninica: equipaggi provenienti da quasi tutta Europa, Germania,

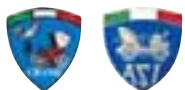
Spagna, Svizzera, Olanda, Belgio, Francia, Austria, Inghilterra, Principato di Monaco e ovviamente Italia





hanno percorso strade che li hanno portati in luoghi indimenticabili e carichi di storia e tradizione. Decine di nazionalità diverse anche per 15 case automobilistiche presenti, fra cui Mercedes, Cadillac, BMW, Alfa Romeo, Bentley, Lagonda, Packard, Bugatti, Lancia, Rolls Royce ed ancora Jaguar, Alvis, Fiat, Chenard Walcker, Buick. C'era grande attesa per la sfilata delle rare e preziose automobili iscritte: tra le curiosità il tedesco Hans Wenzel era alla guida di una Rolls Royce Phantom II Open





Tourer (1934) appartenuta ad un marajà indiano. La macchina è del tipo cabriolet, un esemplare unico. Un'altra rarità veniva dalla Spagna, di Felix Machin Hernandez, una Mercedes 540 K del '36, mentre la più "anziana" era la Lancia Lambda Torpedo del 1923 di Nikolaus Lodron, un Conte austriaco che possiede un'ampia collezione di vetture Lancia, un vero e proprio museo collocato nel castello in cui vive. Le macchine, curate da generazioni, sono in perfetto stato e il Conte è molto affezionato all'Italia e alla Transappenninica.

Infine, il pilota estero che partecipa da più anni alla manifestazione è un olandese che vive in Germania, Robert Zadick (sua la bellissima Lagonda Continental del 1932) che partecipa dal 1992, anno in cui le iscrizioni furono aperte agli stranieri.

DALLA ROMAGNA ALLA TOSCANA VIA LIGURIA E RITORNO

Dal litorale romagnolo si è andati a Modena, per ammirare la mostra intitolata "Emozioni in terracotta. Guido Mazzoni e Antonio Begarelli. Sculture del Rinascimento emiliano", presso il Foro Boario. Si tratta di un grande evento, lungamente pensato ed atteso, dedicato agli artisti modenesi Guido Mazzoni e Antonio Begarelli, massimi interpreti della scultura in terracotta del Rinascimento emiliano.

Poi a Maranello a visitare la Galleria Ferrari.

Dal modenese, si è arrivati a Pievepelago, passando dal Passo delle Radici, dove i partecipanti (molti con vetture scoperte) hanno sfidato l'inclemenza delle condizioni meteorologiche per arrivare a Viareggio. Dalla città della Versilia, si è andati

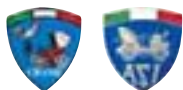




a Pisa, arrivando a lambire Piazza dei Miracoli e visitare quindi la torre pendente per poi visitare il Museo dei Paracadutisti Italiani presso la Caserma Gamerra, sede del Centro di Addestramento Paracadutismo della Brigata Folgore, dove si è potuto assistere ad un momento del duro e qualificato addestramento dei famosi baschi amaranto italiani.

Dalla Toscana, si è andati in Liguria, con tappa a Santa Margherita Ligure e da lì, passando attraverso scorci paesaggistici di rara bellezza, la carovana della Transappenninica è andata nel parmense: a Borgo Taro si è vista la produzione del Parmigiano Reggiano ed a Parma è stato visitato il centro storico. Poi a Mantova, visitando il museo dei Vigili del Fuoco, poi Piazza Sordello, per andare poi a Bologna e di nuovo a Cervia, dove è sventolata la bandiera a scacchi di un'altra settimana di grande fascino.





I Grandi Appuntamenti



*Il saluto del Sindaco di Cervia
Roberto Zoffoli, estimatore
della Transappenninica*



*L'Avv. Pietro Piacquadio,
Presidente Commissione Nazionale
Manifestazioni ASI,
ospite della serata di gala*



*Il Conte Niko Lodron, assiduo partecipante della
Transappenninica, ringrazia gli organizzatori
a nome di tutti gli equipaggi stranieri.*



*Il Commissario olandese della F.I.V.A.,
Mr. J.J. Dolleman, viene premiato dagli organizzatori
Fabio Amadori e Gianluigi Trevisani*



Dopodichè, gli organizzatori del CRA-ME si sono messi subito al lavoro per progettare l'edizione del 2010, quella che festeggerà i venticinque anni della manifestazione. Per le nozze d'argento, ci sono già diverse idee, ma una sola è quella che per adesso è certa: sarà un'edizione indimenticabile.

Annunceremo alla
25^a edizione
TRANSAPPENNINICA





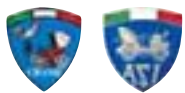
“Da Costa a Costa” 2009 Romagna - Isola D’Elba - Romagna

di Grazia Brusa

Ha preso l’avvio da Imola l’ottava edizione del “DA COSTA A COSTA”, manifestazione biennale per moto costruite entro il 1945, che ha avuto come scenario una delle 7 isole dell’Arcipelago Toscano: l’Isola d’Elba. Un’ isola dove il turismo ha saputo svilupparsi senza fare troppi danni, rispettando le spiagge lungo la costa, ma anche la macchia mediterranea e i boschi secolari, i terrazzamenti di vigneti che ricoprono come architetture campestri le colline. Questo il paesaggio che i 30 motociclisti italiani e stranieri (ben rappresentata la Germania, la Svizzera, l’Austria, la Francia) hanno avuto modo di apprezzare anche grazie alla presenza di una guida competente e disponibile a soddisfare le curiosità del gruppo.

Ma il fascino dell’Elba non si limita al suo mare e nei giorni di permanenza sull’isola, i partecipanti hanno potuto visitare Portoferraio con le sue fortezze Medicee e la Villa dei Mulini, residenza ufficiale di Napoleone e della sua corte, che conserva





I Grandi Appuntamenti



mobili d'epoca, armi, quadri di pregio, la biblioteca dell'imperatore ed il giardino all'italiana con splendida vista sul golfo.

Non è sfuggito agli organizzatori neppure uno dei lati, forse, meno noti dell'Elba, quello delle miniere così, lunedì 25 maggio, la "carovana" ha fatto tappa a Porto Azzurro ed alla "Piccola Miniera" che ricrea le

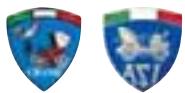




atmosfera e gli scenari che dovevano caratterizzare appunto le antiche miniere elbane.

Suggestivo il viaggio che si compie a bordo di un trenino che attraversa strette gallerie dalle cui pareti, in passato, venivano staccati i diversi minerali presenti nell'isola. Molto apprezzata, soprattutto dalle signore, la possibilità di fare acquisti nel





I Grandi Appuntamenti

negozio attiguo che offre pietre di ogni forma e colore.

Un plauso da parte di tutti i partecipanti agli organizzatori per la

scelta di percorsi non trafficati capaci di esaltare il piacere della guida, immersi nella bellezza di paesaggi unici, ma anche per la

scelta di alberghi e ristoranti sempre all'altezza e molto apprezzati dagli equipaggi presenti al "Da Costa a Costa" 2009.



Il nostro grazie al Commissario ASI Fulvio Allasio e al Direttore della manifestazione Paolo Morelli



San Piero in Trento non delude le aspettative

di Carlo Massarotto

Le previsioni meteorologiche, prima, e la variabilità che ha caratterizzato la giornata di domenica 19 aprile, non sono bastate a mettere in discussione la riuscita della seconda edizione del Circuito di San Pietro in Trento (RA). La presenza di 84 motociclette costruite entro il 1930, anzi di 83 moto e di un triciclo, quest'ultimo addirittura del 1899, sono la testimonianza di quanto la

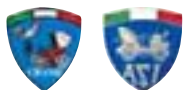
manifestazione sia apprezzata dagli appassionati dei modelli più datati. Da una parte, grazie a San Pietro in Trento e a qualche altra manifestazione simile che si svolge in Italia, la "vecchia guardia" del collezionismo può tornare ad usare ancora moto altrimenti destinate a rimanere gelosamente custodite nelle varie raccolte. Dall'altra, è grazie a queste opportunità che si può far conoscere a tutti la storia della motocicletta



fin dalle sue origini.

San Pietro in Trento offre lo scenario ideale per i due intenti. Il Circuito è ricavato da strade urbane, ma chiuse per l'occasione al traffico, quindi sono accessibili a tutti, è





I Grandi Appuntamenti

piuttosto breve e non presenta asperità, consentendo in caso di eventuale panne di rientrare anche a spinta nella zona di partenza.



Proprio queste peculiarità rappresentano la chiave del successo delle due edizioni. Il non doversi preoccupare di quelle che oggi appaiono carenze strutturali della moto, dalla

mancanza della frizione a quella dei freni, ma che cento e passa anni fa rientravano nella norma, così come il sapere che un eventuale guasto non costringe a una lunga sosta in attesa dell'arrivo del "camion scopa" o di qualche altra forma di soccorso, rappresentano il "valore aggiunto" della manifestazione.

La formula è quella giusta e, anche se siamo solo alla seconda edizione, per tutti San Pietro in Trento è già una classica!



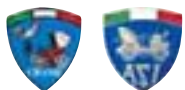


Benito Battilani, vice Presidente dell'Asi, saluta i partecipanti



Giandomenico Faggioli presenta gli amici irlandesi intervenuti





ASI Motor Show 2009

di Chiara Marzocchi

Il terzo weekend di maggio si è svolto a Varano de' Melegari l'ASI MOTO SHOW, manifestazione per moto d'epoca che dà l'opportunità agli appassionati di vivere le emozioni della pista, di poter incontrare piloti del passato e ammirare motociclette di elevato interesse.

Erano oltre 500 le moto presenti, suddivise in 14 categorie. Appartenevano al periodo che va dai primordi al 1988. Le più antiche erano due tricicli del 1898 e 1900 e un quadriciclo del 1901, firmato Peugeot. Proseguendo negli anni, si arriva a moto da Gran Premio passando per ben 170 moto ante 2° guerra mon-



diale, tra cui Gilera, Della Ferrera, Guzzi, Benelli, Rudge, Norton, Velocette, DKW, BMW e tante altre.

Anche la sessione dei sidecar ha tenuto vivo l'interesse del pubblico con le loro spettacolari acrobazie. Non da meno è stata la Parata dei Campioni. Hanno sfilato personaggi





*Il pluricampione del mondo
Giacomo Agostini*



*Massimo Lucchini Gilera
attorniato dalle favolose moto Gilera*



del motociclismo a cominciare dal pluricampione Giacomo Agostini al quale si sono affiancati Luca Cadalora, Francesco Guglielminetti, Carlos Lavado, Sammy Miller, Chas Mortimer, Silvano Sandroni, Carlo Ubbiali e tanti altri.

Ormai da diversi anni, il Crame partecipa a questa manifestazione con uno stand ben attrezzato e apprezzato da tutti sia per la cordiale ospitalità che per la qualità della cucina offerta. Diversi soci hanno partecipato alle sessioni di pista: Benito Battilani, Giovanni Bucchi, Claudio Chiodino, Graziano Dall'Osso, Giuliano Galassi, Luciano Marzocchi e Francesco Merzari. Hanno portato moto di differenti categorie dalle ante 1930 a quelle da Gran Premio e anche un sidecar, tutte esposte all'interno dello stand del nostro Club.



*Un graditissimo ospite allo stand
del CRAME, L'Avv. Loi, Presidente ASI*





“Coppa delle Dolomiti” Storica



di *Giandomenico Faggioli*

La rievocazione della Coppa delle Dolomiti fu anch' essa una manife-

stazione dovuta alla ispirata passione di Giulio Dubbini, all' inizio degli anni '70.

Lo spirito era - al solito - alquanto informale, l' organizzazione a dir poco “disinvolta”, le cornici mondane



Un gruppo di partecipanti. In primo piano Giulio Dubbini aggiusta uno specchietto della Lancia D23. Poi, Giulietta SZ (Faggioli), Osca MT4 (Taronna), Lancia Paganelli (Vasoin), Wolseley (Ponchia), Fiat 8V Zagato (Fachini), Stanguellini 750 (Pizzolotto).



Preparativi per la partenza, davanti allo Stadio del Ghiaccio. Al centro la Osca MT4 del compianto Angelo Gatti, socio Crame.



Punzonatura in Corso Italia a Cortina: Lancia Aurelia B20 di Folli - Folli



Celli - Magnone sincronizzano i cronometri in Corso Italia a Cortina: Alfa Romeo 2300 - 8C



Ferrari 212 di Giulio Dubbini



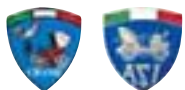
La SZ sembra volare sull' asfalto delle Dolomiti...

e le grancasse mediatiche evitate come la peste. Ci si atteneva con pignoleria al percorso originale, rifuggendo divagazioni esibizionistiche e kermesse nelle piazze di paese, vivendo suggestioni ed emozioni come un fatto intimo tra se' e la Storia, la propria macchina e la strada, e disposti a dividerlo solo con altri invasati di provata fede e passione.

Si partiva di buon mattino da una sonnolenta Cortina ancora avvolta dalle foschie settembrine, attaccando subito Pordoi e Falzarego, poi giu'



Nello Semprucci su Coppa d'Oro e la Lancia Astura di Medici



per tutta la Val di Fassa fino a risalire sul Rolle, da cui scendere fino a Feltre e Belluno. E poi di nuovo su per Ponte delle Alpi e Pieve di Cadore, dove si deviava per Auronzo e Misurina per rientrare a Cortina nel primo pomeriggio dopo 303 km molto (ma molto!) intensi.

Ebbi la fortuna e la gioia di partecipare alle prime, irripetibili edizioni di questa manifestazione con quella stupenda auto che è la mia amatissima Giulietta Sprint Zagato (sogno della mia adolescenza, delizia della mia giovinezza e conforto della mia vecchiaia), compagna d'avventure su strade e piste di tutta Italia e mezza Europa.

La prassi era molto semplice: Ravenna-Cortina al Sabato pomeriggio, rumorosa cena con i Soliti Noti, e all'indomani giro, commiato e rientro a casa in serata - quasi 1000 succosissimi e stortissimi chilometri (senza neanche un metro di autostrada) in un giorno e mezzo...

Che tempi, che giornate e che macchina!



Celli - Magnone su Alfa Romeo 2300 - 8C in gara ripresi dall'Aurelia B20 di Folli - Folli



La Bugatti 57 di Antonietti supera la Lancia Augusta di Franzoso



La Lancia Astura di Folli - Folli: un attimo di relax



Ho un bellissimo ricordo della “Coppa delle Dolomiti” a cui ho partecipato 25 volte sempre e solo con “barchette”.

La manifestazione ha come cornice una delle più belle zone d’Italia ed è una gara di regolarità, ma nell’edizione organizzata dal grande G. Dubbini, fu inclusa una prova speciale di velocità da disputarsi alle Tre Cime di Lavaredo.

Le auto partecipanti, divise in due categorie, sport e gran sport, partivano distanziate di alcuni minuti.

In quell’occasione, partecipai con una barchetta Moretti 750 bialbero Mille Miglia, fui incluso nella categoria Sport ed avevo come navigatore il Dott. Corrado Melandri di Cortina.

Partii immediatamente dopo il grande Gigi Villoresi che pilotava una berlina Alfa Romeo 2600, messa a disposizione dal Museo Storico Alfa.

La gara fu vinta da Caliceti su Porsche.

In quanto a me, non ebbi alcuna difficoltà a raggiungere il grande Villoresi, ma per rispetto non lo sorpassai, mi accodai ed insieme transitammo sul traguardo tra due ali di folla che applaudiva.

Antonio Dradi

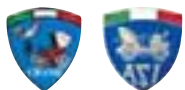


Anche con il contributo di alcuni soci, abbiamo voluto ricordare rievocazioni storiche di grandi eventi sportivi quali la “Mille Miglia” e la “Coppa d’Oro Storica delle Dolomiti”.

Questo in quanto manifestazioni uniche nel loro genere, ma anche per rendere omaggio a **Giulio Dubbini** a cui va il merito di una vera e propria riscoperta delle auto sportive che hanno visto la luce tra gli anni ‘30 e ‘60, protagonisti di manifestazioni tra cui spiccano quelle che abbiamo ricordato.



Cortina: Giulio Dubbini, Patron della manifestazione, assieme al Presidente dell’ASI Comandante Augusto Costantino, durante le premiazioni della rievocazione.



La Mille Miglia 1940 sul Circuito "bellico" di Brescia

di Venerio Montevocchi

Dopo l'incidente accaduto a Bologna durante la corsa del 1938, che costò la vita a dieci spettatori tra cui sette bambini e molti feriti, il governo decise ufficialmente di chiudere le gare su strade

metropolitane e nel 1939 la corsa non fu disputata. Tuttavia gli sportivi pensarono a come farla rinascere. Tante furono le proposte, qualcuno arrivò persino a proporre di disputarla in Africa, nelle colonie italiane. Fu deciso di disputarla invece in circuito, un circuito strettamente legato alle tradizioni automobilistiche del passato e fu scelto quello di Brescia dove si correva fin dal 1905. Il tracciato Brescia-Cremona-Mantova, di 167 km da ripetersi nove volte, era velocissimo, piano e con poche curve. Da Brescia

a Cremona era lo stesso tracciato della classica Mille Miglia. Qui una curva con un nuovo raccordo appositamente costruito permetteva di imboccare comodamente la strada per Mantova, dove un secondo raccordo era stato allestito per l'occasione.

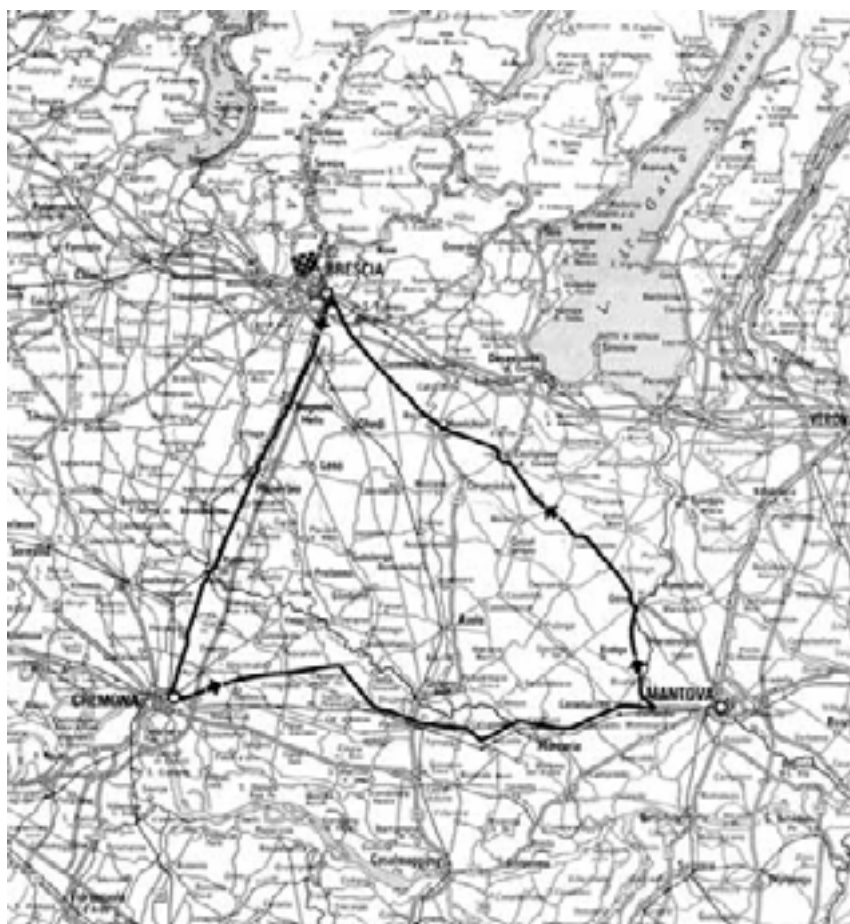
La tredicesima Mille Miglia si disputò il

28 aprile 1940, ma mentre i problemi tecnici erano stati più o meno risolti, a parte il raccordo di Mantova per il quale era mancato materialmente il tempo per completarlo ed era rimasto polveroso, vi erano dei problemi politici molto delicati:

d'acciaio" tra Italia e Germania e il primo settembre 1939, con l'aggressione tedesca alla Polonia, ebbe inizio la seconda guerra mondiale. A metà marzo 1940, Mussolini ed Hitler si incontrarono al Brennero per discutere i problemi dell'entrata in guerra

dell'Italia. Quando il 9 aprile le truppe tedesche occuparono la Norvegia e la Danimarca, l'Italia non era ancora ufficialmente belligerante, in quanto soltanto il 10 giugno Mussolini annuncerà dal balcone di piazza Venezia che l'Italia aveva dichiarato guerra alla Francia e alla Gran Bretagna.

I giorni precedenti la corsa furono pertanto vissuti in una atmosfera irrealistica. I principali protagonisti vivevano tutti nel medesimo albergo: da una parte i tedeschi della squadra BMW, con i relativi addetti, giornalisti e molte autorità e dall'altra i



Il "circuito" dove si disputò la corsa nel 1940, misurava 165 km e doveva essere ripetuto nove volte (otto per le auto 750 cc), pari a km 1485.

da sette mesi era cominciata la seconda guerra mondiale. Già a metà marzo del '39 le truppe naziste avevano iniziato l'invasione della Cecoslovacchia a cui erano seguite Boemia e Moravia. Il 25 marzo, Mussolini aveva lanciato un ultimatum all'Albania, in maggio dello stesso anno era stato sottoscritto il "patto

francesi della Delage col loro seguito: due squadre che rappresentavano due paesi in guerra tra di loro, i cui protagonisti, tutti vecchi amici tra di loro, ufficialmente non dovevano avere rapporti. Giovanni Lurani, pilota italiano che faceva parte della squadra tedesca BMW e corse poi in coppia con l'altro

italiano Franco Cortese, raccontava che mai nessuna corsa internazionale era stata organizzata in condizioni simili e altrettanto drammatiche. Loro, in quanto italiani, dovevano muoversi "galleggiando" fra i tedeschi della loro squadra e i francesi e gli inglesi, coltivando una preziosa "non belligeranza". Speravamo ancora, raccontava Lurani, che si potesse stare fuori dalla guerra, anche se tutti i segni dimostravano ormai il fatale volgere del destino verso il conflitto.

Il 28 aprile, quindi, prese il via la Mille Miglia. Ottimo il tempo, senza vento né pioggia e ottima soprattutto l'organizzazione della corsa, con grande sfoggio di tabelloni indicatori, tribune ufficiali e tribunette improvvisate. Partirono ottantotto vetture, divise nelle cinque classiche cilindrature (750 - 1100 - 1500 - 2000 - 3000) tutte della categoria Sport Nazionale, poiché la corsa era stata aperta a macchine anche straniere ma corrispondenti alle norme italiane: senza compressore, con uno o più carburatori o addirittura senza; un'Alfa Romeo collaudava infatti un nuovissimo iniettore.

Come sempre ogni categoria faceva gara a sé. Nella classe 750 cc, con diciannove Fiat Topolino, si vide un avvincente duello fra due equipaggi entrambi su Fiat con Venturelli-Ceroni, vincitori alla bella media di oltre 114 km all'ora. Nella classe 1100 cc figuravano venticinque Fiat, preparate da autentici specialisti come ad esempio il modenese Stanguellini e altri ben noti truccatori. Dopo le prime schermaglie, Fioruzzi e Sola vincevano con la loro berlinetta a oltre 132 km di media.

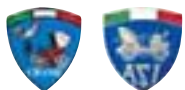
Le vetture della classe 1500 cc furono



L'Alfa Romeo 6 cilindri 2500 cc carrozzata Touring, di Farina-Mambelli, piazzatisi secondi assoluti.



La trionfatrice BMW 6 cilindri 2000 cc, guidata dalla coppia tedesca von Hanstein-Baumer



quindici in tutto, con una sola Fiat 6 cilindri, dodici Lancia Aprilia e due inedite vetture, le "815" di Enzo Ferrari. Il grande mago aveva lasciato definitivamente l'Alfa Romeo e iniziato la sua carriera di costruttore realizzando due esemplari di una vettura carrozzata Touring, con telaio moderno a ruote anteriori indipendenti, motore a 8 cilindri in linea di 1496 cc, che a 5500 giri rendeva 72 CV e superava i 170 km all'ora. Ferrari non poteva però usufruire ancora del suo nome e quindi iniziava in sordina. Le vetture furono affidate ai forti equipaggi Ascari-Minozzo e Rangoni-Nardi. Al primo giro, prese la testa, come era prevedibile, Ascari, che poi si ritirò per guasti al motore. Passò al comando Rangoni che segnò anche il giro più veloce a oltre 146 km all'ora, contrastato però dalle velocissime Lancia. Alla fine del settimo giro, sparivano entrambe le vetture di Ferrari e rimasero al comando le Lancia, che videro vincitrice di categoria la coppia D'Ambrosio-Guerrini. Nella classe "due litri", partirono

solamente cinque vetture, tutte BMW. Erano vetture tedesche carrozzate Touring, con telaio e freni uguali alle vetture del 1938, come pure la tenuta di strada ma il motore era nuovo, eccezionale, sviluppava quasi 140 CV e in velocità superava i 217 km all'ora. Nella classe massima "tre litri", partiva la squadra ufficiale Alfa Romeo, con assi come Farina, Pintacuda e Biondetti. Le vetture erano agilissime spider carrozzate Touring, 2500 cc con motori 6 cilindri balbero. Sviluppavano 120 CV ma erano pesanti e la velocità massima superava appena i 190 km all'ora. A fare da cornice alla squadra ufficiale, c'erano cinque vetture private e poi le due Delage 6 cilindri francesi, il cui motore era il più potente in corsa, sfiorava i 200 km all'ora. Le vetture "due litri" e "tre litri" furono in pratica le protagoniste, si batterono per la vittoria assoluta che fu appannaggio di Huschke von Hanstein e Walter Baumer sulla BMW, che già dopo il primo giro, compiuto in meno di sessanta mi-

nuti, si trovarono al primo posto e al terzo segnando la media record di 174 km all'ora. Quella dei tedeschi fu una corsa trionfale. Al primo giro, dietro loro c'erano Camotti e Rosa con una Delage mentre Farina era terzo assoluto con l'Alfa. Molte furono le rotture ed i relativi ritiri. Dopo cinque giri restavano in campo, per la vittoria assoluta, le quattro BMW che arrivarono prima, terza, quinta e sesta, intervallate dalle quattro Alfa Romeo ufficiali e in ultimo due Fiat. La prima e unica Mille Miglia in circuito (partiti 88 e arrivati 33) si concluse con una formidabile affermazione delle vetture tedesche, favorite certamente dalle perfette condizioni atmosferiche, in quanto velocissime, ma non altrettanto stabili rispetto a quelle ufficiali italiane, che arrivarono tutte brillantemente al traguardo. La corsa del 1940 segnò anche, come è stato detto, l'esordio di Ferrari come costruttore; le belle 815 si erano rivelate veloci, ma ancora troppo nuove per una corsa così dura.



L'attesissima "815" ossia la primissima vettura costruita da Enzo Ferrari.



Il Giro Ciclistico Pesche Nettarine di Romagna alla 14° edizione



di Venerio Montevocchi

Per cinque giornate, dal 27 al 31 maggio, gli sportivi della bicicletta hanno potuto assistere ad una serrata bagarre tra i migliori esponenti del movimento dilettantistico nazionale, galvanizzati dall'unico importante banco di prova prima del Giro d'Italia Baby, che ha poi preso il via a metà giugno. Si è trattato della 14° edizione del Giro Pesche Nettarine di Romagna disputatasi dopo un'importate anteprema che ha preceduto la presentazione ufficiale nell'ambito di una serata pubblica a Mordano in presenza di numerosi ospiti, proprio alla vigilia dell'arrivo in Romagna della "corsa rosa", il Giro d'Italia del Centenario.

Il Giro delle Pesche Nettarine è l'unica gara nazionale a tappe per corridori dilettanti Under 23 e ha richiamato anche quest'anno i migliori team del panorama nazionale e i migliori atleti, campioni di specialità iridati, europei e tricolore. Per cinque tappe, si sono dati battaglia sulle strade della Romagna in una gara spettacolare conclusasi a Faenza il 31 maggio presso lo stabilimento Agrintesa.

Sabato 30 maggio, si è svolta la quarta tappa "Sassoleone - Imola", (Trofeo Olvi, Tecnoaspirazioni, GP Nuovo Circondario Imolese) frazione di 152 km con cinque scalate del circuito dei Tre Monti, col Gpm sul Monte Frassineto e nel finale una picchiata verso il centro di Imola per l'arrivo in via Emilia.

Per la terza volta, il CRAME è stato

invitato a partecipare alla tappa imolese, per comporre una carovana di auto e moto d'Epoca che ha preceduto i partecipanti alla gara ciclistica, scortata dai mezzi della Polizia Stradale e staffette motociclistiche dell'organizzazione.

L'appuntamento per i soci del CRAME era a Castel del Rio, in Piazza della Repubblica dove, sotto il rinascimentale Palazzo Alidosi, si sono ritrovati una quarantina di veicoli costruiti entro il 1980, con qualche eccezione, perfettamente funzionanti ed in regola con il Codice della Strada: diverse Alfa Romeo, Fiat, Mercedes, Triumph e alcune moto. Alle ore 13.00, ha preso il via la carovana che è scesa velocemente lungo la Montanara, passando per Fontanelice, Borgo Tossignano e Casalfiumanese, fino ad Imola. Le vetture hanno poi raggiunto Dozza, sulle colline famose per la pro-

duzione di vino, per scendere a Castel San Pietro e poi proseguire nella grande pianura passando per Medicina, Castel Guelfo, Sasso Morelli, Bubano, Mordano e ritornare ad Imola.

Il programma prevedeva per le vetture, come per i ciclisti, alcuni giri del circuito Tre Monti e l'arrivo in piazza a Imola. Per varie motivazioni però non è stato possibile completare il programma per cui le vetture hanno terminato la loro funzione all'inizio di via Pediano, nel parcheggio del locale La Vie en Rose, senza raggiungere il centro storico e quindi senza il classico ormai rituale schieramento, per il piacere di appassionati e curiosi. Tuttavia i partecipanti, soci del CRAME, hanno potuto rifarsi a tavola, nei giorni successivi, ad un pranzo offerto dal Comitato organizzatore della corsa.





“Gilera: una storia lombarda”

di Luigi Rivola

Nel 2009 la Gilera ha festeggiato il suo centesimo compleanno. Ovviamente, la celebrazione del centenario ha relegato nella totale oscurità un altro anniversario: i quarant'anni trascorsi dall'epilogo della sua storia originale, scritto nel 1969 col passaggio della proprietà dalla

famiglia Gilera al Gruppo Piaggio, che successivamente ha cancellato le tracce più importanti di questa storia chiudendo definitivamente lo stabilimento di

Arcore e trasferendo a Pontedera le moto del Museo Gilera. Il marchio che seppe distinguersi in campo mondiale nell'anteguerra, sia per l'eccellenza dei prodotti, sia per le vittorie nelle corse internazionali di regolarità – e nel dopoguerra come

espressione di un'industria avanzatissima e della più sofisticata tecnologia da competizione del suo tempo – è oggi solo un nome fra tanti altri sul mercato, ma i cultori della storia non confondono l'odierno anonimato con l'antico splendore...

recentemente ha scritto un libro molto bello e coinvolgente scegliendo di ripercorrere non soltanto i momenti di gloria, ma anche quelli più difficili e addirittura tragici attraverso la storia della sua famiglia.

Massimo Lucchini Gilera ha spiegato, davanti ad un pubblico attentissimo, come suo nonno, giovanissimo meccanico e abile corridore, pervenne alla fondazione della marca alla quale affibbiò il suo cognome, mo-

dificato da Gellera in Gilera per motivi che nemmeno suo nipote è riuscito ad accertare. Ha inquadrato la figura del nonno nel suo tempo ed altrettanto ha fatto per gli altri componenti della famiglia, a cominciare dalla nonna, Ida Grana, della quale ha esaltato il ruolo, fondamentale in alcuni momenti della prima crescita aziendale.

Nel corso del lungo e piacevole incontro nella sede del Crame, Massimo Lucchini Gilera ha toccato tutti gli aspetti della vicenda industriale e sportiva della marca lombarda, corredandoli con interessanti aneddoti e soffermandosi sulle personalità dei famosi piloti italiani e stranieri che raccolsero successi in tutto il mondo alla guida delle portentose 500 quattro cilindri.

Non ha taciuto infine la crisi perso-

Mercoledì 6 Maggio 2009
ore 21.00

presso la Sala Convegni della Sede del Club
avrà luogo l'incontro con il sig.

Massimo Lucchini Gilera
che presenterà il suo libro
"Gilera: una storia lombarda"
in occasione del centenario

La sera del 6 Maggio presso la sede del Crame, la Gilera – quella vera – per una volta è tornata protagonista.

A raccontarne le vicende, dopo averle vissute in prima persona è stato Massimo Lucchini Gilera, nipote del fondatore della marca di Arcore, che





nale – quasi di rigetto – che lo colse quando, al limite del tracollo finanziario, e nonostante un considerevole sacrificio di capitale personale, alla fine degli Anni '60, suo nonno si vide costretto a cedere l'azienda che aveva fondato e fatto crescere per tutta la vita.

Massimo Lucchini Gilera a quel punto decise che avrebbe abbandonato il mondo delle moto e che mai più vi si sarebbe riavvicinato.

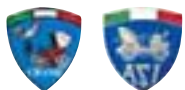
Dedicatosi ad altro, gratificato comunque dal successo professionale, dopo tanti anni di distacco un giorno del 1995 si ritrovò coinvolto in un raduno di appassionati del marchio Gilera.

Scoprì così un mondo che non cono-

sceva e del quale forse nemmeno sospettava l'esistenza. Scoprì di avere ancora molto da dire e che c'era tanta gente che aveva voglia di ascoltare e di capire. Scoprì che per tanti appassionati la Gilera era an-

cora – quarant'anni dopo – una cosa importante. Il suo libro "Gilera, una storia lombarda" è il frutto di questa maturazione interiore che lo ha portato a "scrivere per non disperdere le memorie".





L'ultima corsa

di *Alberto Galassi*

Gli incontri del primo mercoledì hanno visto, per l'appuntamento di giugno, la presentazione di un interessante testo: "Alfonso de Portago - L'ultima corsa".

L'autore, il Professor Carlo Dolcini, ha eseguito in maniera scientifica, se mi passate il termine, una profonda ed accurata ricerca legata al tristemente noto incidente subito dal Marchese spagnolo e dal suo compagno Ed Nelson.

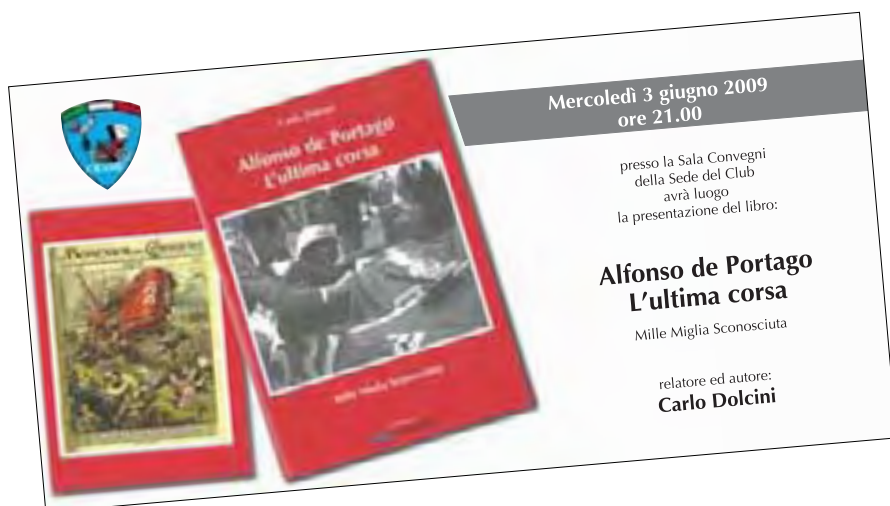
Al volante della potente Ferrari 335 Sport, una delle vetture ufficiale della Casa di Maranello partecipanti

alla "Mille Miglia" del 1957, dopo una corsa generosa e convincente, il giovane e talentuoso pilota spagnolo procedeva "di conserva", come si usava dire, per riuscire a portare al traguardo la splendida Rossa. Alcuni problemi meccanici costringevano infatti de Portago a mantenere una velocità relativamente bassa, di molto inferiore a quanto

potenzialmente avrebbe potuto sviluppare in piena efficienza la sua vettura. Forse per questa ragione, unitamente ad un "calcolo" legato al risparmio di tempo legato al "saltare" l'operazione di cambio ruote a Bologna, o al grosso "stimolo" provocato da Ferrari per il confronto con Olivier Gendebien che stava volando al volante della Berlinetta 250 Tour de France, a pochi chilometri dall'arrivo a Brescia l'esplosione di un pneumatico provoca l'uscita di strada della macchina del Cavallino Rampante. La dinamica non lascia scampo ad un gruppo di spettatori che assistono al passaggio dei partecipanti alla gara e ai due componenti dell'equipaggio.

Le indagini porteranno ad indicare la causa dell'incidente negli "occhi di gatto", piccoli catarinfrangenti parzialmente affogati nell'asfalto per indicare il raggio di una curva, che "pizzicarono" la gomma provocandone così lo scoppio nell'arco di poche centinaia di metri.

Questo emerse dopo lunghe ed accurate indagini, che permisero al Drakke di Maranello di uscire scagionato da un breve ma doloroso processo, durante il quale venne sottolineata l'alta qualità delle vetture Ferrari.





Il Professor Dolcini ha condotto la sua ricerca consultando quanto disponibile negli uffici giudiziari presso i quali l'incartamento relativo all'incidente è stato conservato. Corredato di immagini relative alla vettura 531, ripercorre ed ipotizza quanto possa davvero essere successo, anche al di là di quanto stabilito dalle indagini dell'epoca.

Alla fine dell'esposizione, dopo un breve scambio di battute con alcuni dei Soci presenti, il Professor Dolcini (nostro Socio lui stesso e più volte al via della rievocazione della gara della "Freccia Rossa") ha omaggiato tutti i presenti di una graditissima copia del suo libro.



Vallata del Senio

di Bruno Brusa

In molti, anzi in moltissimi, hanno risposto all'invito di Franco Donati ed hanno partecipato alla 20ª edizione della "Vallata del Senio", la classica tra le tante gite sociali del Club.

Il programma, in linea di massima, quello sperimentato nel corso degli anni e che i soci hanno sempre mostrato di gradire:

la sosta a Faenza, in Piazza del Popolo, e poi via verso le colline della città manfreda seguendo un itinerario fatto di paesaggi suggestivi, caratterizzato da un patrimonio naturalistico pressoché intatto ed in questo periodo particolarmente rigoglioso.





Obiettivo: Palazzuolo sul Senio, paese appenninico di frontiera fra Romagna e Toscana, che si è conservato intatto per retaggio medievale e tappa tradizionale della manifestazione, dove da sempre ci sentiamo accolti con calore ed amicizia.

La carovana di cui quest'anno facevano parte un bel numero di auto prestigiose e datate (la più "anziana" la FIAT 521 del 1929 di Primo Berti) si è poi "inerpicata" alla volta del ristorante "I Cancelli" per il pranzo, occasione per ringraziare l'organizzatore, ma anche gli sponsor della manifestazione ed in particolare quelli che sono anche soci del nostro Club.

Vogliamo, quindi, ricordare il Signor Amorino, la "fioreria Rondinini", "Matulli Auto" e la "Dradi Car" del socio Antonio Dradi.

La conclusione della manifestazione a Palazzuolo con l'omaggio a tutti i partecipanti dell'ambitissimo piatto in ceramica della "Vecchia Faenza".



CERCO Piccoli oggetti della Seconda Guerra Mondiale - Sig. Zama Bruno - Tel. 0545 35343 ore serali

VENDO MGA 1600 - colore turchese - massimo livello - omologata ASI - signor Riccardo Ciofùli - tel.: 347.7997347

VENDO VOLKSWAGEN Maggiolone cabriolet 1303 - type 15 - 1978 - bianco - capote nera - iscritto e certificato ASI - eccellenti condizioni - km 80000 - lavori documentati - euro 9.000 - signor Gerardo Del Zotto - tel.: 0434.21319

VENDO FORD Escort 940 de luxe - 4 porte - 1970 - azzurra - uniproprietario - sempre in garage - ALFA ROMEO 75 1800i - rossa - cerchi in lega - volante Momo - uniproprietario - ALFA ROMEO 75 1600 i - rossa - cerchi in lega - kit speciale - FIAT 127 super - 1977 - uniproprietario - da restaurare - BMW 635 CSI - 1979 - full optional - appartenuta a pilota BMW - signor Roberto Marin - tel.: 366.1075551 dopo le 20.00

CERCO x ALFA ROMEO Alfetta GTV 2000 - 1982 - pannelli porte - sedili - paraurti ant. e post. - signor Davide tel.: 348.0123813

VENDO LANCIA Fulvia coupé 1,3 S - 1972 - omologata ASI - km 16500 originali - praticamente nuova - conservata - trattativa riservata - LANCIA Fulvia coupé Rallye 1,3 - 1967 - attestato ASI - gomme, freni nuovi e ricambi - € 7500,00 - signor Giandanielle Zoratto - tel.: 339.2090900

VENDO FIAT 500 F - 1966 - colore bianco - interno rosso/beige - restaurata di carrozzeria e meccanica - solo se interessati - signor Piero Sinigaglia - tel.: 339.4253851

VENDO INNOCENTI Spider 1100 - 1965 - iscritta ASI - colore giallo prime rose - interni neri - ottime condizioni - signor Graziano - tel.: 328.1422895



TRESDIPENNICA