

Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



Aprile 2010



Speciale
OLD TIME SHOW



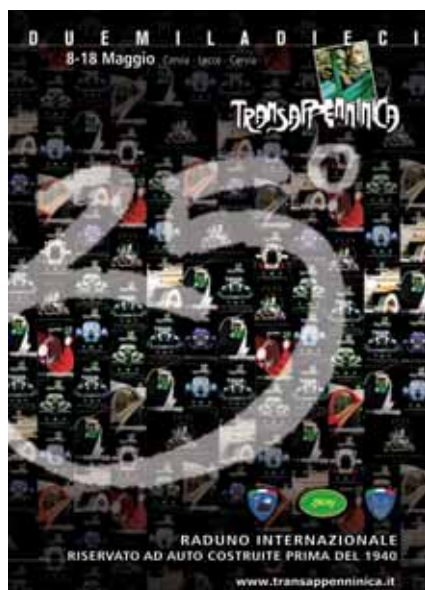
Dai la mola!



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



Calendario Manifestazioni 2010



Gite Sociali C.R.A.M.E.

5-6-7 MARZO
NEVE & GHIACCIO
Auto e moto fino al 1965

5 APRILE
LE PRIME RONDINI
Moto fino al 1985

9-10-11 APRILE
STOCCARDA - GITA IN PULLMAN
STABILIMENTO E MUSEO PORSCHE

16 MAGGIO
100 ANNI IN ALFA ROMEO
CON IL CRAME
Manifestazione riservata
alle Alfa Romeo fino al 1970

22-23 MAGGIO
IMOLA MONDIALE
Evento rievocativo dei Campionati
Mondiali di Motocross 1948-1965

2 GIUGNO
RADUNO VALLATA DEL SENIO
Auto fino al 1970

8/13 GIUGNO
GITA IN SICILIA
In collaborazione con La Manovella
di Acireale - Moto fino al 1960

24 LUGLIO
MARE D'EPOCA DI SERA
Auto fino al 1965

3-4-5 SETTEMBRE
OLD RALLY
Auto fino al 1965

3 OTTOBRE
PASSEGGIATA D'AUTUNNO
Moto fino al 1985



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 **19 GIUGNO 2010** presso la concessionaria Fiat Matulli, una sessione di verifica per il rilascio del certificato di identità



“Un sogno... che si realizza”

E' con grande piacere e, non lo nego, con un certo orgoglio che da queste pagine posso informare voi tutti soci Crame che presto avremo una sede veramente nostra.

Una sede di 304 mq nei pressi del magazzino che già accoglie tutto quel materiale che utilizziamo nelle varie manifestazioni e soprattutto in occasione della “Mostra Scambio”.

Avremo uffici accoglienti ed una capace Sala Assemblare di 99 posti che cercheremo di arredare nel modo più confortevole e razionale. Ma ciò che riteniamo più



importante è l'ubicazione della sede nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Imola e, quindi, agevolmente raggiungibile senza dover attraversare il centro della città, comunque ad esso vicino.

Inoltre, potremo disporre di ampi parcheggi, cosa di capitale importanza anche e soprattutto nell'eventualità, che già si è più volte presentata, della partenza di manifestazioni dalla sede stessa.

Stiamo affrettando i tempi di realizzazione, come recita il titolo, “ del nostro sogno” anche in vista del fatto che il 31 Dicembre 2013 avremo in scadenza il contratto di locazione con il Comune di Imola dell'attuale sede e devo dire che il Consiglio Direttivo dovrà sottoporsi ad un vero “tour de force” perché tutto sia pronto per quella data.

Ma... con niente non si fa niente.

Bruno Brusa



Giro di Manovella

Anno XXV - N. 1, Aprile 2010

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Luciano Costa
Mariarita Gaita
Alberto Galassi
Fabio Gemelli
Maria Rosa Guerra
Venerio Montevecchi

Fotografie:

Archivio Crame
Alessandro Bersani
Fabio Gemelli
Giorgio Sabatini
Renè Photo Collection

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





7° Old Time Show

di Fabio Gemelli

I 100 anni dell'Alfa Romeo non potevano essere festeggiati in modo migliore! Il CRAME, la Fiera di Forlì e il Velocifero sono riusciti, assieme all'ASI e al Museo Storico Alfa Ro-

meo, nell'intento di tributare il giusto omaggio storico-rievocativo ad un marchio italiano che tanto ha fatto per diffondere nel mondo l'immagine e la qualità del prodotto "Made in Italy".

L'Old Time Show 2010 passa agli annali come "l'edizione Alfa", con il padiglione principale stracolmo di vetture del Biscione, in pratica dall'antesignana Darracq fino all'attuale 8C Competizione.



Alfa 159 di Juan Manuel Fangio,
Campione del Mondo 1951



I Grandi Appuntamenti



Inaugurazione della Mostra: l'On. Altero Matteoli Ministro delle Infrastrutture al momento del taglio del nastro



Il Presidente dell'ASI Avv. Roberto Loi, il Presidente della Fiera di Forlì Ing. Giorgio Lombardi ed Autorità consegnano al Ministro l'emblema della mostra.

L'On. Matteoli a bordo dell'Alfa 159 di Juan Manuel Fangio, Campione del Mondo 1951





La leggendaria P2 prodotta dall'ingegno di Vittorio Jano. Si aggiudicò nel 1925 il Campionato del Mondo

Esposte a gruppi nell'ormai consueto ordine cronologico, le varie Alfa P2 di Brilli Peri al Gran Premio d'Italia 1925, l'Alfa 159 di Juan Manuel Fangio e l'Alfa 33 di Arturo Merzario fanno gli onori di casa per i visitatori intenti ad ammirare la RL Super Sport Castagna, le sinuose carrozzerie Touring Superleggera degli anni Trenta e Quaranta, o le sportivissime forme create da Zagato per SZ e TZ. All'appello delle vetture di Arese non manca quasi nulla, comprese le GTAM di gloriosa fama sportiva, le Giulia (anche la TI Super), l'"asiatica" Arna e la curiosa operazione nostalgia rappresentata dalla 4R del 1968.



Darracq del 1904 che nel 1910 venne rilevata e nacque l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), che divenne poi l'Alfa Romeo

L'Alfa Romeo nell'Industria Aeronautica



Alfa Romeo RL (Super Sport Castagna) del 1925

IMOLA
mostra
scambio
10-11-12 settembre



I Grandi Appuntamenti



L'Entrobordo da corsa Alfa Romeo (Racer 2500 R4) del 1968



Successo altrettanto pieno e unanime l'hanno suscitato poi le altre mostre tematiche dedicate alle moto e ai veicoli speciali da record e alla marca bolognese Italjet. Nibbio 1 e Nibbio 2, realizzate dal conte Lurani con motori Guzzi, occupano i posti centrali dell'esposizione di circa 10 esperimenti su ruote con cui sfidare il mito della velocità, assieme alla Moto Guzzi Colibrì di 250 cc che nel 1963 raggiunse i 165 km/h. La Linto Aermacchi Record del 1955, la Cobra e la TARF bisiluro di Piero Taruffi contribuiscono a suscitare interesse e curiosità fra i visitatori. Non da meno è la tematica riservata alle moto Italjet, oltre 150 modelli che ripercorrono mezzo secolo di storia contraddistinta dall'inventiva del fondatore Leopoldo Tartarini. La familiare presenza degli stand di importanti club come l'Otello Buscherini, il Registro Italiano Fiat, l'MG Car Club e l'ASI, di commercianti di auto d'epoca e privati in vena di compra-vendita contribuiscono poi ad attirare il folto pubblico degli appassionati, magari in cerca di un ricambio raro o di un introvabile libretto di uso e manutenzione.

La formula si conferma quindi azzeccata, interessante e sempre diversa, pur nell'ambito di una manifestazione che gioca le sue carte principali nell'esposizione tematica; a questo punto, non resta che ipotizzare il tema della prossima edizione, magari ancora incentrata su qualche storico marchio italiano di gran fama.







Mercoledì 13 gennaio 2010 ore 21.00

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

Davide Tardozi

Direttore Sportivo Squadra DUCATI SBK fino al 2009
Ex Pilota di moto
Campione Italiano - Eulorance 1982
- ET 1984 e 1987
- SBK 1988



Il mondo della SBK



di *Alberto Galassi*

Sono passati solo dodici mesi e, come nel 2009, il primo incontro dell'anno ha visto come nostro ospite il ravennate Davide Tardozi, team manager della Ducati nel campionato Superbike nelle ultime 13 stagioni durante le quali ha conquistato 8 titoli nella classifica piloti e 10 in quella riservata ai costruttori. Tuttavia, nonostante i brillantissimi risultati conseguiti, alcune decisioni prese a Borgo Panigale avevano fatto nascere un crescente disappunto in Tardozi: alla proposta di mettersi al comando della squadra Moto GP, posto rimasto "scoperto" in ragione

della decisione di Suppo di passare alla Honda, al team manager ravennate era infatti giunta risposta negativa. A novembre erano state annunciate le dimissioni dello stesso Tardozi in seno alla gestione del team del Mondiale Superbike. A quel punto ben 2 team di Moto GP, Suzuki e Yamaha (per la sola gestione della squadra di Jorge Lorenzo) avevano cercato il team manager romagnolo che, però, sorprende tutti e, lusingato da una serie di proposte estremamente stimolanti, sceglieva di rimanere nel Mondiale Superbike e di passare alla B.M.W.

Lo stesso Tardozi esprimeva il suo

punto di vista in maniera chiara: "Ho avuto offerte dalla Moto GP, ma il mio cuore è nel campionato Mondiale Superbike. B.M.W. Motorrad Motorsport è un team giovane ed affamato che mi offre la possibilità di lanciare la sfida che stavo cercando. Conosco già i piloti, Troy Corser e Ruben Xaus e, per questo, il mio lavoro sarà più facile, anche se il 2010 sarà un anno di transizione e di apprendimento per noi. In più, ci sono molti buoni piloti ed ottimi team nel nostro campionato. Tuttavia credo fermamente che B.M.W. potrà compiere un grande passo in avanti nel corso della prossima stagione agonistica." I Soci presenti sottoponevano poi Davide Tardozi alle classiche domande di rito, alle quali il nostro ospite rispondeva con gentilezza e precisione.

Alla promessa di un successivo incontro, il nostro Presidente a nome di tutti i soci del Club, augurava il classico "in bocca al lupo!" al team manager e alla sua nuova squadra.



I Campioni: Giuliano Maoggi e Remo Venturi

Protagonisti delle grandi corse di resistenza: Milano Taranto e Motogiro

di Luciano Costa

Non capita tutte le sere di incontrare due grandi campioni di questo calibro. Mercoledì 3 febbraio, di fronte a una platea piena, Maoggi e Venturi hanno ricreato il clima degli anni ruggenti attraverso il racconto delle tappe principali della loro carriera, con una ricchezza di episodi e aneddoti esilaranti e ai limiti dell'immaginabile. Giuliano Maoggi, ultraottantenne, ha smesso non molto tempo fa di fumare. La sigaretta perennemente stretta tra le labbra è stata come una vera compagna nella sua vita: in corsa (chissà come faceva ad accenderle senza fermarsi) in officina, nelle soste e persino in ospedale dove faceva rizzare i capelli ai dottori. In sella alla sua Ducati Marianna 125, l'uomo protagonista della foto più celebre delle gare di resistenza, ottenne una vittoria fondamentale al Motogiro d'Italia del 1956. Soprannominato il "duca italiano" per il suo stile di guida, con quel suo clamoroso successo salvò probabilmente la Ducati dalla chiusura. Il Motogiro e la Milano-Taranto, che attraversavano quasi tutta la Penisola, servivano da piattaforma per far conoscere al grande pubblico i piloti e le moto che partecipavano alle competizioni. Vincere il Motogiro significava guadagnarsi quel prestigio che si ripercuoteva direttamente sul numero di moto vendute.

Nel 1956 con una Ducati 125 doppio albero a camme in testa preparata dal vulcanico ingegner Taglioni, Maoggi partecipò in forma ufficiale alla quarta edizione del Motogiro ottenendo con la 125 una fantastica vittoria davanti a tutti i suoi rivali che conducevano moto anche di maggiore cilindrata. Racconta il pilota: "...non ricordo nemmeno quante tappe ho vinto,... eppure il ricordo più bello non l'ho conservato: la coppa d'oro vinta nel 1956 con la classifica

assoluta l'ebbi in mano solo per qualche minuto, poi la dovetti regalare al cardinale Lercaro, all'epoca potente prelado di Bologna. Ricordo anche un fattaccio. Al via dell'ultima tappa a Montecatini, mi accorsi che la gomma posteriore della mia moto era a terra. Fortunatamente lo scoprii in tempo e riuscii a recuperare su Maranghi che era in fuga e poteva soffiarmi la vittoria.

Seppi in seguito da un meccanico

Ducati che fu proprio un meccanico "privato" di quest'altro pilota a effettuare il sabotaggio". I risultati di Maoggi allontanarono il fantasma della crisi dalla fabbrica bolognese.





Remo Venturi, classe 1927, una carriera lunga 16 anni "ai tempi in cui in pista si moriva". Lo spoletino, molto legato alla città di Imola e al suo autodromo, che lo ha visto protagonista di legendarie competizioni, le provò veramente tutte: Mondial, MV Agusta, Bianchi, Benelli, Gilera... Nella Milano-Taranto del '54 ottenne il primo posto assoluto con la Mondial 175 alla media di 97 Km orari. Nel 1957 vinse il Motogiro d'Italia su MV 175. Nel 1959-'60 fu vice-campione del mondo dietro a John Surtees. Nella sua prestigiosa carriera ha ottenuto 23 Podi Mondiali. Pilota ufficiale MV sino al 1962, tra il '59 e il '60 ottenne due titoli italiani della 500, due secondi posti nel Mondiale della 500 dietro al compagno di squadra



John Surtees e una vittoria nel G.P. di Assen nel 1960.

Nel 1962 Venturi passò alla Bianchi, con la quale ottenne alcuni podi nei Mondiali del '63 e '64 e il Campionato Italiano della 500 nel '64, prima della liquidazione della Casa milanese. Stava per abbandonare le corse, quando una

telefonata del giornalista De Deo Caccarelli lo rimise in pista. La Gilera lo voleva con sé e non si sbagliava: fu sua la vittoria nella gara di Riccione del 3 aprile 1966, l'ultima per la Gilera 500 quattro cilindri. Remo Venturi abbandonò le corse nel 1966, entrando nella Grande Storia del Motociclismo Italiano.



Prof. Augusto Farneti, Remo Venturi, Bruno Brusa, Giuliano Maoggi, Graziano Valli



Certificati A.S.I. (a cosa servono e come richiederli)

- Ogni modello di domanda è predisposto dall'A.S.I. e deve essere ritirato presso il club, rivolgendosi alle commissioni tecniche.
- **Il socio è tenuto ad indicare sulla domanda tutti i dati richiesti che debbono rispondere imprescindibilmente al requisito di verità; i dati debbono essere desunti dai documenti ufficiali quali libretti di uso-manutenzione, attestati rilasciati dal costruttore, libretti di circolazione, ecc...**
- Terminata la compilazione, è necessario apporre la propria firma (attenzione, la firma comporta l'assunzione di responsabilità da parte di chi sottoscrive la domanda).
- **Oltre alla firma del socio, è indispensabile la firma del commissario tecnico del club; tale firma verrà posta solo dopo aver esaminato personalmente il veicolo.**
- Dopo tale riscontro, il commissario tecnico inoltrerà la pratica alla segreteria A.S.I.
- Le pratiche sono rilasciate solo ai soci A.S.I.
Se i veicoli sono intestati a genitori o figli (purché conviventi) o a moglie o marito (solo in comunione di beni), è necessario allegare un' autocertificazione.

ATTESTATO DI DATAZIONE E STORICITA'

Tale documento che viene rilasciato dalla Segreteria A.S.I., ai veicoli costruiti da più di 20 (venti) anni, in un tempo indicativo di circa 40/50 giorni, consente:

- Di pagare una Tassa di Circolazione, al posto della Tassa di Possesso, fissata dalla Regione Emilia Romagna in Euro 25.82 per le auto ed Euro 10.33 per le moto.
- Di ottenere la riiscrizione al **P.R.A.** dei veicoli radiati d'ufficio (art. 18, comma 1, legge 289/20029)
- Di godere di un particolare trattamento assicurativo (presso quelle Compagnie di Assicurazione che rilasciano polizze specifiche per veicoli d'epoca).

Il costo per la richiesta dell'Attestato di Storicità è di Euro 20 per le auto e Euro 10 per le moto; tale quota deve essere consegnata direttamente al commissario tecnico di club, che provvederà ad effettuare un versamento cumulativo alla segreteria dell' A.S.I.

Tutti i veicoli in possesso dell'Attestato di Storicità devono essere sottoposti annualmente a revisione.

CERTIFICATO DI IDENTITA' (ex Omologazione)

- Il socio richiedente dovrà prenotare, tramite la segreteria del club, la sessione

di verifica dove una commissione di Tecnici constaterà l'autenticità e l'originalità di tutti i particolari del veicolo presentato. (Il calendario delle sessioni di omologazione è consultabile nella rubrica ASI PRESS pubblicata sulla MANOVELLA)

- Il costo per la richiesta del Certificato d' Identità è di Euro 105,00 per le auto e di Euro 60,00 per le moto; per i veicoli ante 1918 è gratuito.

Il pagamento di detta quota va fatto a mezzo di versamento sul C/C n.40357105 intestato a AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO; nella causale vanno riportati il motivo del versamento ed i dati di riconoscimento del veicolo (n. di targa o n. di telaio); la ricevuta originale dovrà essere allegata alla domanda.

- solo in caso di esito positivo, verrà rilasciato un documento ed una targa in ottone che identifica e classifica il veicolo secondo il Regolamento Tecnico FIVA e consentirà la partecipazione a manifestazioni iscritte a calendario A.S.I.

CERTIFICAZIONE SOSTITUTIVA DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE

- Documento che attesta la data di costruzione e le caratteristiche tecniche dello specifico veicolo, viene rilasciato per tutti i veicoli costruiti da almeno 20 (venti) anni.

Può essere utilizzato per immatricolare

veicoli provenienti da Paesi esteri o per rimmatricolare veicoli radiati dal P.R.A. o sprovvisti di documenti.

Il costo per la richiesta del Certificato Sostitutivo delle Caratteristiche Tecniche è di Euro 105,00 per le auto ed Euro 60 per le moto, gratuito per i veicoli ante 1918.

Il pagamento di detta quota va fatta a mezzo di versamento sul C/C n. 40357105 intestato a AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO e nella causale vanno riportati il motivo del versamento ed i dati di riconoscimento del veicolo (n. di telaio); la ricevuta originale del versamento dovrà essere allegata alla domanda.

CARTA DI IDENTITA' FIVA

- E' un documento che permette la partecipazione alle manifestazioni a calendario FIVA a livello Nazionale o Internazionale e può essere rilasciato solo ai veicoli immatricolati in Italia previa visita di Commissari Tecnici Nazionali.

- La validità della Carta di Identità FIVA è di anni 10 (dieci).

- Il costo per la richiesta del certificato è per le auto di Euro 105,00 e per le moto di Euro 25,82 (si rilascia solo ai motoveicoli in possesso di omologazione o certificato di identità). La ricevuta originale del versamento dovrà essere allegata alla domanda.

I Commissari tecnici del club, presenti ogni primo mercoledì del mese, presso la Sede Sociale, dalle 15,30 alle 18,30, saranno a disposizione per visionare veicoli e pratiche.

Breve riassunto del verbale dell'Assemblea dei Soci del 20/02/2010

Il giorno 20 febbraio 2010, si è tenuta l'assemblea ordinaria dei soci del C.R.A.M.E. per deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- **Relazione del Presidente sull'attività sociale 2009**
- **Bilancio consuntivo 2009**
- **Bilancio di previsione 2010**
- **Varie ed eventuali**

Sono intervenuti 65 soci personalmente, 23 tramite delega, per un totale di 88 soci votanti.

L'Assemblea, presieduta dal rag. Roberto Farneti, si è aperta con la relazione del Presidente del Crame, Sig. Bruno Brusa, il quale, nell'elencare le numerose manifestazioni svoltesi nel corso del 2009, ha menzionato i tanti soci che hanno contribuito con il loro lavoro all'organizzazione di ciascun evento, ringraziandoli a nome di tutto il Club.

In particolare, il Presidente ha riferito all'assemblea che anche nel

2009, la Transappenninica si è aggiudicata il premio ASI "La Manovella d'Oro".

Successivamente, la D.ssa Sansone ha illustrato all'assemblea il Bilancio consuntivo dell'associazione spiegandone le singole voci.

L'assemblea ha inoltre ricevuto informazioni dettagliate circa il costo di ogni singola manifestazione organizzata.

Di seguito, è stato presentato il Bilancio di previsione relativo al 2010.

L'assemblea, dopo aver ascoltato la relazione del collegio sindacale al bilancio 2009, letta dal Signor Baldisserri, ha approvato entrambi i bilanci all'unanimità dei votanti.

In questa occasione, l'assemblea ha preso visione anche del bilancio consuntivo 2009 e di quello di previsione 2010 della partecipata Crame Service srl.

Infine, il Presidente ha illustrato all'Assemblea i passi compiuti nell'acquisto della nuova sede e i lavori che ancora dovranno essere eseguiti, ottenendo il consenso dei presenti.

*La segretaria dell'Assemblea
Marianita Gaita*





Un "Raid Neve e Ghiaccio" con... ghiaccio e neve

di Grazia Brusa

Un rientro che ha messo a dura prova uomini e mezzi quello della 35° edizione del "Neve e Ghiaccio", la classica che dà l'avvio alla stagione degli eventi Crame.

La neve ed il fondo proibitivo non ha, infatti, permesso a gran parte dei partecipanti l'intero valico dell'Appennino Tosco-Romagnolo (Passo del Muraglione, Passo della Peschiera, Passo dell'Eremo) ed ha creato non pochi disagi agli equipaggi.

Ma, tutto è bene quel che finisce bene e questo ha ricompensato l'organizzazione per la preoccupazione del momento.

Maltempo a parte, di ottimo livello, come sempre, il "Neve e Ghiaccio" 2010 con panoramici percorsi e soste culturali.

Vogliamo anzitutto ricordare la passeggiata notturna per il centro storico di Firenze e la visita al Tempio Maggiore Israelitico della città. Un edificio ottocentesco di travertino (bianco) e pomato rosa in stile morresco a pianta centrale, sormontato da una bella cupola.

Ai partecipanti è stata offerta la possibilità di una visita guidata all'interno della Sinagoga completamente rivestito di dipinti ad arabeschi ed illuminato da vetrate policrome che ricordano scene bibliche.



A questa "sorpresa" se ne è aggiunta un'altra: una cena tipicamente ebraica nel ristorante adiacente alla Sinagoga.

Altro momento importante, la visita al Castello di Verrazzano nelle splendide colline tra Firenze e Siena. Qui nacque il navigatore Giovanni da Verrazzano, scopritore della maggior parte della baia di New York il





cui ponte sospeso, che alla inaugurazione vantava la campata più lunga del mondo, porta oggi il suo nome. Al Castello, poi, la tradizione del vino è molto antica (non dimentichiamo che si trova nel cuore della zona di produzione del Chianti Classico) e gli equipaggi hanno potuto effettuare una interessante visita guidata alle secolari cantine di invecchiamento dei vini prodotti nei vigneti circostanti. A conclusione di questi brevi appunti di viaggio, non ci si può non soffermare su "Villa Olmi Resort", lo splendido hotel che ha ospitato i partecipanti per tutta la durata della manifestazione, immerso in un parco secolare del territorio di Bagno a Ripoli. Sapientemente restaurata, la villa è ornata da affreschi originali del '700, preziosi lampadari in vetro di Murano, spazi arredati con gusto raffinato, mobili di alto antiquariato, ma offre anche tutti quei comforts di cui si avvalgono i più moderni hotel a 5 stelle e che hanno reso esclusivo il pur breve soggiorno di quanti hanno scelto di partecipare alla 35° edizione del "Raid Neve e Ghiaccio".





*La previdenza non è mai troppa!!!
...un partecipante intento a montare le catene...*



I partecipanti parcheggiano nel piazzale di "Villa Olmi Resort"



La prima vittoria della Ferrari

L'entusiasmante e commovente ultima corsa di Tazio Nuvolari

di *Venerio Montevercchi*

Il 1° maggio 1948 prese il via la quindicesima Mille Miglia, la seconda del dopoguerra, che vantò ben 167 partecipanti divisi in sole due classi: fino a 1100 cc e oltre 1100 cc. Nella classe minore figuravano le Fiat 1100 cc e nella classe maggiore le lancia Aprilia, con guidatori che in seguito sarebbero diventati famosi come la coppia Bracco-Maglioli e i fratelli Marzotto.

Nella categoria Sport erano presenti tante piccole Fiat, tra 750 cc e 1100 cc e le Cisitalia con piloti di fama come Scagliarini, Facetti, Volpini. Vi era poi il grande Piero Taruffi che, con la Cisitalia, era in lizza per la vittoria assoluta contro le Maserati 6 cilindri

una delle quali aveva alla guida la fortissima coppia Ascari-Bertocchi. Vi erano poi quattro Ferrari dodici cilindri e due Alfa Romeo 6 cilindri, berlinette sperimentali, costruite appositamente dalla casa, di 2500 cc, con telaio accorciato e alleggerito. Da segnalare anche, per la prima volta nel dopoguerra, la presenza di vetture ed equipaggi stranieri. Quattro furono le inglesi Healey, vetture a quattro posti di 2500 cc che supe-

ravano i 160 km all'ora; una era guidata dallo stesso costruttore ed una dalla coppia italiana Lurani-Sandri.

Ma la corsa fu tutta incentrata sulla presenza del grande Tazio Nuvolari, conteso fino all'ultimo dalla Ferrari e dall'Alfa Romeo. L'Alfa Romeo che aveva costruito due ottime vetture con l'intento della vittoria assoluta ma non aveva predisposto un piano

riuscì ad impegnarlo. Così, due giorni prima della corsa una delle quattro vetture Ferrari fu affidata alla coppia Nuvolari-Scapinelli, mentre l'Alfa Romeo si vide costretta a ripiegare ed affidare una delle due nuove vetture al capacissimo collaudatore Sanesi in coppia con l'altrettanto famoso meccanico Zanardi; una formazione buona ma non all'altezza di una vittoria assoluta.



La Ferrari di Tazio Nuvolari, sotto la pioggia senza il parafango sinistro e senza il cofano motore.

Le partenze della quindicesima Mille Miglia, che fu chiamata allora "la corsa più grande del mondo", durarono da mezzanotte fin oltre le alle 4 della mattina. Il percorso era lo stesso dell'anno precedente, giravano in senso orario, non passavano più da Imola

preciso e una organizzazione di corsa adeguata, decise all'ultimo momento di mandare degli incaricati a contattare Nuvolari che, trovandosi in cattive condizioni di salute, era stato mandato dai medici sul lago di Garda nella speranza che il clima più mite potesse migliorare le condizioni dei suoi polmoni. Enzo Ferrari, pare preavvisato di questo, come al solito, piombò in anticipo a Brescia, invitò Nuvolari a visitare la sua fabbrica e

in quanto da Ferrara scendevano a Ravenna, poi a Forlì e al ritorno da Firenze salivano alla Futa e poi scendevano a Bologna.

Andò subito in testa Ascari con la Maserati, poi lo sostituì Cortese con la Ferrari, poi Nuvolari, che aveva accettato di correre col solito entusiasmo nonostante fosse del tutto privo di allenamento e non avesse avuto la possibilità di provare la vettura affidatagli prima della par-

tenza. Nuvolari si trovò appaiato all'Alfa sperimentale di Sanesi e seguito a ruota da Taruffi con la maggiore delle Cisitalia, tuttavia arrivò primo a Roma alla media di 125 km all'ora dopo aver seminato tutti gli avversari. Taruffi fu presto fuori corsa, Ascari ruppe il cambio, le Cisitalia cedevano e le Alfa sperimentali si trovarono fuori corsa senza aver potuto esprimersi a fondo.

Tutta l'Italia seguiva alla radio la corsa drammatica e commovente di Nuvolari, il mitico piccolo uomo, ormai anziano, malato ma tenuto insieme dai nervi d'acciaio e dalla sua indomabile volontà. Prima di Roma infatti, in un incidente, aveva perso il parafrangente anteriore sinistro, poi dovette fermarsi nuovamente per liberarsi del cofano motore che non stava chiuso. Nei pressi di Livorno in un nuovo incidente aveva danneggiato la balestra posteriore sinistra e si era scardinato il seggiolino del meccanico. A Bologna, dopo tutte le montagne e quando mancavano soltanto i lunghi invitanti rettilinei del nord, Nuvolari era ancora primo con ben 29 minuti di vantaggio sul suo compagno di scuderia Biondetti. Ormai la vittoria non poteva mancare ma dopo Reggio Emilia la leggendaria corsa di Nuvolari finì. Non fu la pioggia né le condizioni del suo fisico ma la macchina: un perno della balestra della sua Ferrari cedette definitivamente e la vettura non poté più proseguire. Pare che già a Modena Enzo Ferrari avesse supplicato inutilmente Nuvolari a fermarsi, per i rischi dovuti alle condizioni della vettura e che, la leggenda racconta, addirittura un prete si fosse posto in mezzo



La berlinetta Ferrari "due litri", elegante e filante, carrozzata Allemanno che vinse la corsa con la coppia Biondetti-Nevone.



La potente vettura inglese Healey guidata da Lunari e Sandri primi nella classe oltre 1100 cc.

alla strada nel tentativo di ostacolare la marcia del grande campione. Con il ritiro di Nuvolari, fu la sua ultima Mille Miglia drammatica e commovente, l'interesse della corsa ebbe praticamente termine, Nuvolari era un mito che ancora una volta

aveva fatto sognare gli italiani. Vinse l'altra Ferrari con Biondetti in coppia con Navone che a Brescia arrivarono con quasi un'ora e mezza di vantaggio sul secondo alla media di oltre 120 km/h; fu la prima vittoria della Ferrari alla Mille Miglia. Le piccole Fiat conclusero la gara



con brillanti piazzamenti nella classe 1100 cc e nella categoria Turismo. In questa categoria la vettura classificata prima assoluta fu l'inglese

Healey dell'equipaggio italiano Lunari-Sandri. L'Alfa Romeo con Bianchetti-Cornaggia vinse nella classe oltre 2000 cc, piazzandosi al sesto

posto assoluto, ma con questa corsa il ciclo della casa milanese si era definitivamente chiuso e si era aperto quello della nuova casa di Maranello.



Una curiosa istantanea, già molto nota, testimonia quanto la corsa più bella del mondo fosse anche un avvenimento di vita; un pacifico ciclista è superato dalla Fiat guidata da Prina, mentre il suo compagno di gara Fontanella si accende una sigaretta.

Il pericolo è sempre in agguato...



- 1 La moto di un partecipante svizzero al "Costa a Costa" prende fuoco...
- 2 ma un collaboratore dell'organizzazione interviene prontamente...
- 3 e la moto subisce lievi danni...

l'attenzione non è mai troppa!



• **VENDO FIAT 508 BALILLA 1935** - 4 marce - 4 porte con motore CS Sport a valvole in testa originale omologata ASI con 2 ruote di scorta targata BO. **Euro 35.000**

• **PER LANCIA FULVIA COUPE'**: 4 cerchi il lega d'alluminio seminuovi (Cromodora). **Euro 800 trattabili**

• **VENDO RUOTE VARIE PER AUTO DAL 1900 AL 1960:** Cerchi in legno a raggi tangenti, a disco, a tallone (760x90 - 730.40x140) e vari tipi per Lancia e Fiat; fari anteriori e fanalini di ogni tipo .

RIVOLGERSI A: DUZZI OSVALDO
Via XXV Aprile, 18 - 31070 Dosson di Casier - Treviso

MATULLI AUTO
sulle ali della sicurezza

Via Marzabotto, 27/29 - Massalombarda (RA)
Centralino Tel. 0545/982311 - Fax 0545/84511
www.matulliauto.com - E-mail: gf@matulliauto.com

SHOWROOM AUTO D'EPOCA GIANFRANCO
CELL. 348/2635079 TEL. 0545/982306



CONCESSIONARIA

Momenti della nostra storia

di Bruno Brusa

Rievocazione storica
Circuito dei 3 Monti
 Imola 22 - 23 Maggio 1982



Virgilio Finessi circa 60 anni dopo, in sella alla Moto "Marini"



Il Primo Circuito "Tre Monti,,

18 luglio 1926



Il vincitore della prima edizione del "Circuito Tre Monti"
 Virgilio Finessi



Il trofeo della Ceramica di Imola alla Casa Moto Marini vincitrice della prima edizione del 1926

L'incontro tra Marino Marini, costruttore e pilota della moto "Marini" ed il pilota Virgilio Finessi





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.



Tito Liberini dalle macchine da corsa OSCA ai piccoli "bolidi" imolesi, alla Dakar

di Venerio Montevecchi

Le vicende di Tito Liberini, mitico meccanico ed elaboratore d'auto da competizione, iniziano nel 1956 nelle officine di macchine da corsa OSCA, sotto la direzione dei fratelli Maserati.

La OSCA (acronimo di Officine Specializzate Costruzioni Automobili) era una piccola casa automobilistica sorta nel 1947 ad opera dei fratelli Maserati, gli stessi che nel 1926 avevano fondato la leggendaria marca di auto da corsa e che poi avevano ceduto alla famiglia Orsi, proprietari di acciaierie e altre aziende. Per contratto erano rimasti consulenti tecnici ma nel 1947, alla scadenza del contratto, i Maserati decisero di fondare nuovamente una propria officina per la produzione di automobili da competizione di piccola cilindrata, con sede a San Lazzaro di Savena alle porte di Bologna. Il primo modello, prodotto nel 1948, fu la MT4, spinta da un motore bialbero 1100 cc. Piccola vettura che vinse il Gran Premio di Napoli con Luigi Villoresi e ben figurò con Ada Pace, la leggendaria pilota di formula 2. Negli anni successivi seguirono evoluzioni del motore bialbero, con cilindrata maggiore, su eleganti vetture coupé, come la bella 1600 GT carrozzata Zagato in alluminio, che vinse la 12 ore di Sebring con Stirling Moss. Dal 1950 in poi le OSCA domi-

narono le Mille Miglia soprattutto nella classe 1100 cc, con piloti come Fagioli e Cabianca. Nel 1957, quando Tito già lavorava alla OSCA, come vedremo, venne prodotto un motore 1,5 litri per F2 e un altro nel 1959 da 2,5 litri, utilizzato su vetture Cooper poi su una De Tomaso. Qualche anno dopo i fratelli Ettore, Ernesto e Bindo Maserati, ormai anziani e reduci da una leggendaria carriera professionale, si ritirano e cedono l'attività alla casa motociclistica MV Augusta. Era il 1964 quando la OSCA automobili chiuse i battenti per sempre.

E' a questo punto che si collega la storia di Tito Liberini, classe 1932,

originario di Castel del Rio, dopo la guerra, dal 1946 al '48, frequenta la Scuola Industriale Alberghetti di Imola, dove nasce la sua grande passione per i motori. E' fra gli allievi dell'ingegner Taglioni, è uno dei tanti ragazzi che aiutarono l'ingegnere che poi divenne famoso alla Ducati, a realizzare la prima motoretta, progettata e costruita praticamente all'interno della scuola. Un 48 cc che Taglioni chiamò "Mistero", (ceduta in seguito alla Ceccato) che fu messa in moto per la prima volta, in viale Dante, davanti alla scuola, alla presenza di tutti i ragazzi (fra i quali anche il sottoscritto).



Parigi-Dakar 1982 Algeria del sud - Dopo una tempesta di sabbia.
Tito aveva per compagno di viaggio un francese di Parigi



*Parigi-Dakar 1985 A Tripoli in Libia, prima di partire per l'Egitto.
Nella foto la Fiat Campagnola ultimo tipo, 4 ruote motrici indipendenti 2000cc.*

Nel 1950 Liberini lavora come meccanico nella officina Benati, in via Melloni, che produceva allora macchine agricole. Nel 1953, quando l'azienda si trasferisce in via Provinciale Selice, e passa alla produzione di macchine per movimento terra, Tito è ancora presente ma per poco, nel '55 lavora a Bologna, alla ditta Zanasi, dove si producevano macchine automatiche. Vi resterà appena un anno poiché, nel frattempo, l'ingegner Taglioni lo aveva segnalato ai fratelli Maserati e nel 1956 Tito Liberini fa il suo ingresso all'OSCA, per occuparsi finalmente di macchine da corsa. Diventa ben presto aggiustatore meccanico, motorista, addetto al montaggio dei motori delle vetture da competizione. I dipendenti sono quasi un centinaio ma i montatori di motori sono soltanto una decina: ognuno esegue il montaggio di un motore e ne è anche responsabile del buon funzionamento. Tito, in

particolare, si occupò del motore 8V Desmodromico, un otto cilindri di 180 CV progettato dall'ingegner Taglioni e realizzato all'OSCA. Era lo stesso motore che Tito tenne poi per diversi anni nella sua officina, che presentò alla Fiera del Santerno, l'ultima tenutasi nelle Scuole Carducci, che poi passò in diverse mani, si trova ora esposto al Museo dell'Automobile.

Tito rimarrà all'OSCA per circa cinque anni, lavorando alle dirette dipendenze dei titolari, coi quali aveva un cordiale rapporto di fiducia e di stima reciproca; soprattutto con Bindo, il più giovane dei fratelli Maserati, del quale Tito raccontava, agli amici di Imola, le sue esperienze e gli innumerevoli divertenti aneddoti.

Nel 1961 Tito Liberini ritorna definitivamente ad Imola, per dedicarsi a tempo pieno ad una sua piccola officina che da qualche anno aveva avviato di via Camillo Zampieri e

dove lavorava la sera e i giorni festivi, per l'elaborazione sportiva di auto di serie. Le piccole Fiat 500, i cinquini, ai quali cambiava l'assetto generale, sospensioni, ammortizzatori, ruote e sterzo rapido e poi modificava le testate, pistoni e bielle, metteva l'alimentazione a doppio corpo portando le prestazioni da 18 cv di serie a 45 cv e la velocità da 100-110 a 150-160 km orari. Vetturine così truccate servivano per vincere le scommesse fra i giovanotti di allora, ma permettevano anche di partecipare a gare regolari, ai campionati. Nelle varie piste come quella di Bologna, Modena, Monza, Vallelunga, le vetture le portava Tito, su un apposito carrello equipaggiato come una officina, con attrezzi e pezzi di ricambio. Alcuni nomi imolesi: Gambassi detto "Bakù", i cugini Simoni, con Alfredo che partecipò a diverse corse con una formula F3. Anche il dottor Lincai, imolese, famoso medico sportivo di Fausto Coppi, si fece elaborare, per capriccio, una spider. Era una Triumph TR4, che Lincai aveva avuto dalla Ducati in quanto medico ufficiale della scuderia. I clienti di Tito non furono però soltanto i giovani imolesi, ma anche professionisti affermati. Uno dei primissimi fu David Walker, venuto da Sidney per correre in formula F3 con una Ford 1000. Diversi altri furono i piloti a cui Tito preparava le vetture per partecipare ai vari campionati. Il principe Grimaldi, ad esempio, correva nella formula Abart. Tito ne è stato il meccanico



per diversi anni, lo accompagnava a correre a Montecarlo, quando era ospitato dal principe Ranieri, suo cugino.

Negli anni '70 Tito trasferì l'officina a Porta Appia, in quel locale a tutti noto dove ha lavorato per oltre trent'anni. Era un'officina grande, ben attrezzata, con banco prova per sperimentare i consumi, i giri dei motori, la potenza, ecc. Naturalmente lavorava anche per auto normali; ha avuto fino a cinque dipendenti, ma la sua passione erano le vetture sportive, il mondo e i personaggi delle corse. Tito ricorda con piacere quando assieme a Minardi di Faenza andarono a Torino alla Osella per acquistare una vettura per lo zio del pilota Martini, che a quei tempi correva pure lui. Una grande passione di Tito è stata la Parigi-Dakar, la mitica corsa nel deserto alla quale ha partecipato per ben dieci anni. In officina preparava le speciali vetture, che andava poi a provare sui nostri calanchi. Le portava a Parigi con la sua vettura di servizio, attrezzata con officina e parti di ricambio, le accompagnava all'imbarco a Gibilterra e poi le precedeva, per attenderle in Tunisia, Marocco, a seconda. Le seguiva ancora per tutta la prima tappa (in genere erano circa 1000 chilometri); il tutto durava circa un mese.

Tra le innumerevoli avventure ricorda quella della Libia. Con altri meccanici attendevano a Tripoli l'arrivo della nave che doveva portare le vetture da corsa. Ma la nave era bloccata in mezzo al Mediterraneo,

poiché Gheddafi minacciava, se non pagavano, di affondarla a cannonate.

Tito Liberini si è ritirato dall'attività nel 1996 ma la Dakar lo fa ancora sognare. Continua ad occuparsi con passione di vetture da competizione, trascorre intere giornate fra macchine e motori, attrezzi, dise-

gni. L'ultima sua creazione è una macchina per la corsa africana, equipaggiata con due motori Citroen 4 cilindri di 2300 cc ciascuno.

È una macchina tutta particolare, interamente progettata e costruita da lui, dove il telaio, ad esempio, è in pratica il serbatoio della benzina.



Vettura attualmente in fase di realizzazione nell'officina di Tito, equipaggiata con 2 motori Citroen da 1300 cc modificati nella carburazione, nell'alimentazione e nella compressione per la corsa Parigi Dakar



Con la vettura speciale in prova al Sasso di San Zanobi

Mostra a Bremen



Willy Hof e Monika Grundmeyer rispettivamente Presidente e Segretaria del V.F.V. Sullo sfondo i totem con il tricolore riportanti la storia della moto

di Maria Rosa Guerra

Dal 5 al 7 febbraio scorso, si è svolta in Germania, a Bremen la consueta mostra scambio annuale con una notevole affluenza di visitatori, circa 35000.

In questa occasione, è stato considerato l'aspetto culturale con interessanti mostre tematiche.

Il 2010, era dedicato interamente all'Italia con la celebrazione del centenario dell'Alfa Romeo che esponeva una decina di auto, dalla Formula Uno ai prototipi fino all'ultima nata. Per il settore moto, l'organizzazione

è stata affidata al più importante club tedesco, il V.F.V. (Veteran Fahrzeug Verband) che ha allestito un intero padiglione con cinquanta moto italiane ben esposte, affiancate da totem che ne descrivevano la storia e sulla cui sommità spiccava il tricolore.

Altra cosa molto interessante era l'allestimento di una pedana dove, ad ore prestabilite per i 3 giorni della mostra, il Presidente del VFV, Willy Hof, presentava al pubblico dettagliatamente le moto presenti. La parte del leone, sia espositiva che commerciale, la faceva sicuramente il settore automobilistico; non mancavano alcuni noti espositori del nostro paese che si sono recati nella lontana Bremen sia con ricambi sia con riviste e libri del settore.



Benito Battilani con Monika Grundmeyer nello stand del V.F.V.



Alfa Romeo F1 dei primi anni cinquanta



Il posto di guida della F1



La città di Bremen, ridente cittadina all'estremo nord della Germania, si distingue per il suo centro universitario dove gli studenti di tutto il mondo frequentano corsi di specia-

lizzazione soprattutto di materie scientifiche. La città è conosciuta anche per il suo carnevale che si svolgeva in contemporanea alla mostra scambio, con sfilate sia di gruppi

musicali in splendidi costumi variopinti con particolare riferimento al mondo marino sia di singoli individui che si muovevano su trampoli con grande destrezza.



Il museo della scienza nella "mastodontica balena" in un lago ghiacciato



Il coloratissimo carnevale di Bremen: una ragazza sui trampoli rappresenta un enorme granchio

Vita di Club

Una serata all'insegna del Motocross d'Epoca

di Luciano Costa

L'incontro di mercoledì 3 marzo, organizzato presso la sede del C.R.A.M.E., è stato dedicato alla presentazione del PROGETTO IMOLA MONDIALE, rievocativo dei Campionati d'Europa e del Mondo di Motocross che si svolsero nel Parco delle Acque Minerali di Imola tra il 1948 e il 1965. All'iniziativa avrebbe dovuto partecipare Andrea Bartolini, ex cam-

pione del mondo della classe 500 del '99, ma il maltempo lo ha costretto a prolungare la sua permanenza a Varese per concludere i test delle nuove moto Husqvarna, in vista della prossima stagione crossistica mondiale. Ad Andrea auguriamo con tutto il cuore un anno di successi sui campi di gara. L'evento rievocativo del 22 e 23 maggio prossimo al Parco delle



Acque Minerali sta decollando, e il Gruppo Ex Motocrossisti Imolesi, in collaborazione col C.R.A.M.E., con l'Amministrazione Comunale e con la nuova gestione del Parco, sta lavorando perché la manifestazione acquisti dimensioni adeguate al suo compito: il recupero della memoria di eventi storici che coinvolsero profondamente la Città di Imola.

