

# Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



n. 2 Luglio 2010



TRANSAPPENNINICA



**Dai la mola!**

"Giro di Manovella" è on-line sul sito [www.crame.it](http://www.crame.it)



autodromo di Imola  
10 - 11 - 12  
settembre 2010



Città d'Imola

34<sup>a</sup>

IMOLA  
mostra  
scambio

2010



FONDAZIONE  
Cassa di Risparmio di Imola



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 10 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 17,00

SABATO 11 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 12 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

**VISITATORI**

Ingresso principale Viale Dante  
e ingresso sotto le tribune  
Nuovo ingresso Variante Alta

ORARIO

VENERDÌ 10 SETTEMBRE  
ore 13,00 / 18,00

SABATO 11 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 12 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 2010**

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 10 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori  
muniti di pass

**INGRESSO VISITATORI**

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)



[www.mostrascambioimola.it](http://www.mostrascambioimola.it)

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.



*Vi aspettiamo!*



Cari amici,  
già tenendo tra le mani questa copia del giornalino, vi accorgete di quanto il nostro notiziario sia questa volta particolarmente corposo.

E non potrebbe che essere così, visto che è lo specchio di quanto il Club già in questi mesi ha realizzato.

Molte le manifestazioni che si sono svolte e molte quelle che abbiamo in programma nei mesi a venire.

E tutte, grandi o piccole che siano, richiedono sforzi organizzativi non indifferenti e la collaborazione di tutti noi.

Agli eventi che già si sono svolti, avete partecipato sempre numerosi e questo ci gratifica e ci rende orgogliosi.

Mi riferisco ai raduni di uno o più giorni, ma anche alle serate culturali quest'anno di particolare spessore poiché abbiamo avuto ospiti decisamente importanti ed abbiamo trattato temi di grande interesse che sempre hanno riscosso la vostra approvazione.

Questo periodo che precede la pausa estiva, è per noi molto impegnativo in quanto prevede la firma della stipula per l'acquisto della nostra sede, ma anche un importante incontro con il nuovo socio di maggioranza di Formula Imola, gestore dell'Autodromo, il che significa che già siamo nel pieno dell'organizzazione della Mostra Scambio.

Questo evento è sempre stato importante per la vita del Club, ma quest'anno e negli anni a venire lo sarà ancora di più proprio perché ci permetterà di raggiungere l'importante obiettivo di una Sede veramente nostra e più funzionale a quelle che sono le esigenze del Club.

**Bruno Brusa**



## Giro di Manovella

Anno XXV - N. 2, Luglio 2010

**Responsabile Redazionale:  
Bruno Brusa**

### Hanno collaborato:

Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Alessandro Cerabona  
Luciano Costa  
Alberto Galassi  
Chiara Marzocchi  
Carlo Massarotto  
Venerio Montevicchi  
Gianluigi Trevisani

### Fotografie:

Archivio Crame  
Carlo Massarotto  
Isolapress  
La Manovella  
Hubert Linss  
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

## Buone Vacanze!



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 2010 25 anni di entusiasmo

di Gianluigi Trevisani

Fabio Amadori, Patron della manifestazione di auto Anteguerra più importante in Italia, la Transappenninica, non ha lesinato sorprese proponendo ed organizzando in occasione del Venticinquesimo anniversario della Manifestazione, un percorso assolutamente innovativo: arrivare nelle Puglie! Una trasferta di 10 giorni e poco più di 2 mila km.

Comprensibili le incertezze iniziali da parte del Consiglio del C.R.A.M.E. per una trasferta così lunga, con un tappone di avvicinamento di oltre 320 km quasi tutto da farsi in autostrada con auto a dir poco "vecchiotte", e le preoccupazioni di muoversi in un territorio poco conosciuto dal punto di vista organizzativo ma di grande attrazione storica, culturale, paesaggistica e, come sempre... gastronomica!



E' stata così organizzato in pochissimo tempo un breve questionario, inviato in tutta Europa ai partecipanti abituali della Transappenninica che hanno

risposto approvando in larga maggioranza l'inconsueta trasferta, dando così la green light all'Operazione PUGLIA! ...e Fabio è partito in tromba



visitando direttamente varie volte i bellissimi percorsi da proporre, scarpinando città come Bari, Lecce, Gallipoli, Alberobello, fino a S. Maria di Leuca, il punto più estremo, Matera, Manfredonia, contattando membri dei Club locali, prendendo appunti con l'immane esperienza dell'amico Giorgio Picchi, per il Road Book (risultato: 2.180 km di Radar "senza un errore"!! Applausi da tutti). Per una decina di partecipanti era stato organizzato, su richiesta, un trasporto di auto in una bisarca solo per la prima ed ultima tappa di avvicinamento al fine di evitare un lungo percorso in autostrada. Iniziativa questa che ha meritato l'approvazione di tutti per la sensibilità dimostrata dall'Organizzazione.

Posti inconsueti ed incantevoli, affascinanti nella leggiadria dei palazzi e chiese Barocche, dei resti delle dominazioni Greche, Romane, Normanne, Spagnole, che si sono succedute nei secoli lasciando tracce di grandi e composite passate che fanno della Puglia il luogo incantevole noto a tutti per le tradizioni radicate e spesso misteriose.

Visto il percorso impegnativo e la nazionalità dei partecipanti, ci si aspettava una partecipazione più ridotta rispetto alle passate edizioni; così è stato, con 41 equipaggi iscritti, 39 partenti e 36 arrivati al traguardo di Cervia.

Principalmente si sono avute defezioni da parte dei teams tedeschi, tradizionalmente in maggior percentuale rispetto ad altre nazionalità. Come possiamo intuire, le tirate d'orecchi della Merkel a produrre di più e ridurre





## I Grandi Appuntamenti

le spese voluttuarie, hanno sortito il loro effetto.

L'alloro delle presenze quest'anno è andato alla Spagna con ben 9 teams provenienti da Canarie, Madrid, Barcellona e Majorca; un'allegra compagnia, come solo gli amici iberici sanno fare, che ha scelto la Transappenninica come il miglior raduno di auto anteguerra in Europa a cui partecipare. Le nazionalità presenti erano comunque sette. Essendo la Transappenninica una manifestazione iscritta alla cat. A del calendario FIVA, abbiamo

avuto come Stewart il Sig. Valentin Zbynowky, Slovacco, che con competenza e discrezione ha seguito ogni spostamento della carovana.

Che dire delle auto!?! Dalla più datata, una Rolls Royce Silver Ghost del 1924 con carrozzeria Springfield Playboy, alla più recente, una Alfa Romeo 6C2300 Touring del 1938, una sequela di marchi, nomi e carrozzerie famose ed altisonanti che hanno meravigliato non solo i numerosi appassionati di motorismo storico incontrati sulle strade e nelle piazze, ma anche abi-

tanti di masserie sperdute, di solitari palazzi e nobili dimore, e di cantine traboccanti di vini nobili e profumati. La chiusura della manifestazione a

Cervia, accolti dal Sindaco della Città, ed a Milano Marittima dove nell'elegante cornice del Palace Hotel, si



è svolta la Cena di Gala con il dono a ciascun partecipante di un piatto in maiolica faentina decorato a mano con un disegno inerente alla Manifestazione.

Una spettacolare performance di fuochi d'artificio sul mare ha siglato un commosso "arrivederci" alla 26ma Edizione della favolosa Transappenninica, una manifestazione targata CRAME e Fabio Amadori.



*Fabio e Gianluigi, i due coordinatori della Transappenninica*



## In continua crescita

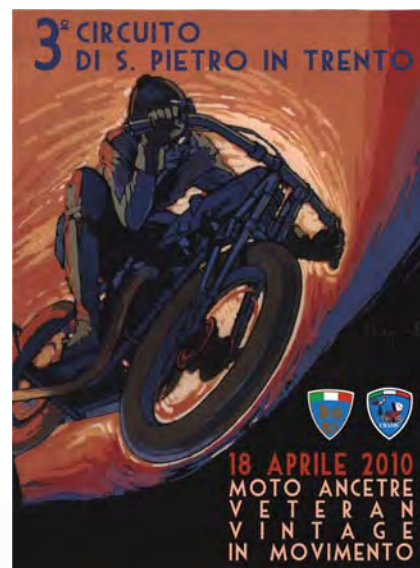
*Con oltre 100 partecipanti la terza edizione del Circuito di San Pietro in Trento riservato alle moto più datate, ha confermato di essere uno dei principali appuntamenti nazionali per gli appassionati di modelli ancetre, veteran e vintage*

*di Carlo Massarotto*

San Pietro in Trento e il suo circuito riservato ai modelli "sottocanna" doveva essere una opportunità per i soci del C.R.A.M.E. per poter usare le moto più datate, quelle che per le loro caratteristiche tecniche difficilmente possono essere schierate al via dei raduni tradizionali. Invece, da quanto è emerso lo scorso 18 aprile, sono bastate tre edizioni per farlo diventare uno degli appuntamenti più importanti e seguiti in ambito nazionale dagli appassionati di questo tipo di motociclette.

La conferma a queste parole viene dal centinaio di partecipanti e dalla qualità delle moto presenti. Sono state 8 quelle costruite entro il 1910, quindi con più di 100 anni, ma il numero sale a 28 se guardiamo quelle costruite entro il 1920.

Queste, assieme a tutte le altre, non



sono state portate a San Pietro in Trento per essere messe in esposizione, ma per dimostrare la loro piena efficienza e funzionalità, nonostante gli anni.

A questa continua crescita contribuiscono vari fattori.

Ad iniziare dalla volontà dei collezionisti di dimostrare che un triciclo o una moto di cento e passa anni non è solo un oggetto da museo.







Banalotti:  
AJS 500 '27



Mengozzi:  
Guzzi TT250



Fratelli Faggioli e Fameti



Funari:  
BSA 350 '28



Brusa:  
AJS 1928



## I Grandi Appuntamenti

Per continuare con la bontà della scelta logistica, che si avvale della totale disponibilità dell'Amministrazione comunale e di un percorso breve, senza asperità, su strade chiuse al normale traffico, ma in pieno centro

urbano. Un ruolo importante lo gioca anche la semplicità della formula, che ha messo al bando ogni formalità di partecipazione, nonostante la manifestazione sia inserita ufficialmente tra gli eventi a calendario ASI.

Il solo ostacolo è venuto dalle meteorologiche non certo favorevoli in gran parte d'Italia, comprese molte zone limitrofe a San Pietro in Trento, che hanno contribuito a scoraggiare molti altri possibili protagonisti.



## Imola Mondiale: una passione mai spenta

di Luciano Costa

La manifestazione IMOLA MONDIALE si è conclusa nel migliore dei modi superando ogni ipotizzabile aspettativa. Uno splendido sole primaverile l'ha accompagnata per tutto il weekend consentendo a un folto pubblico di appassionati di confluire al Parco delle Acque Minerali, sede delle passate gloriose competizioni e luogo prescelto per la rievocazione del motocross.

Sono state giornate indimenticabili che soltanto Imola, culla del motocross italiano, poteva regalare. Una ferratissima schiera di organizzatori composta soprattutto dai soci del C.R.A.M.E. (Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca) e del Moto Club Santerno "Checco Costa" di Imola,

ha predisposto e curato ogni minimo dettaglio per far sì che la macchina dell'evento funzionasse a dovere. E così è stato. Tutti gli ex-piloti italiani e stranieri e tutti i collezionisti di moto da cross d'epoca che hanno partecipato, sono rimasti a dir poco stupefatti per la calorosa e gradevole accoglienza ricevuta. "A Imola il motocross era una bella festa... si veniva con piacere non solo perché era bella la pista, ma anche per la gente che era simpatica, ospitale..." Così ha ricordato il pluri-campione italiano Emilio Ostorero davanti alle telecamere delle emittenti locali.



Ma ripercorriamo dall'inizio la storia di queste tre magiche giornate. La sequenza comincia venerdì 20 con la visita degli ex campioni del



Imola: le premiazioni in Piazza Gramsci



Il Sindaco di Imola Daniele Manca, il Campione Mondiale Bill Nilsson e Luciano Costa, coordinatore dell'evento



L'Avv. Carlo Costa, figlio di "Checco" con i Campioni Mondiali Sten Lundin e Bill Nilsson all'Autodromo di Imola

mondo, gli svedesi Bill Nilsson e Sten Lundin, all'autodromo di Imola in occasione delle prove della GT Open e dell'Auto GP. Ad accompagnarli sono stati l'avvocato Carlo Costa, figlio di "Checco", il Presidente del C.R.A.M.E. Bruno Brusa e gli ex piloti crossisti delle Fiamme Oro Gian Pio Ottone e Lanfranco Angelini. Dopo più di 40 anni di distacco sono stati baci e forti abbracci in un'atmosfera riscaldata dal rombo dei motori in pista che faceva da sfondo sonoro. Alle 21.00, presso la sala conferenze dalla Biblioteca Comunale nel centro storico della città, l'assessore alla cultura

Valter Galavotti ha accolto gli illustri ospiti che hanno potuto incontrare il pubblico imolese che conserva vivo e indelebile il ricordo dei paladini del motocross e delle loro spettacolari competizioni. Assieme a Lundin, Nilsson, Angelini e Ottone, hanno portato le loro testimonianze altre due vecchie glorie del motocross che presero parte ai mondiali di Imola dal '57 al '61: i faentini Carlo Caroli e Gianni Altafini. La serata è stata aperta dall'avvocato Carlo Costa, in qualità di presidente del Moto Club Santerno "Checco Costa", che ha offerto a Lundin e Nilsson due splendide cera-

miche d'arte in memoria del padre, colonna portante degli sport motoristici imolesi, italiani e internazionali. Da parte del C.R.A.M.E., il Presidente Brusa ha offerto in segno di ospitalità due pregevoli ceramiche d'arte faentina. Il numeroso pubblico presente ha potuto ascoltare i racconti degli ex piloti che hanno ripercorso con ricchezza di aneddoti le fasi salienti della loro lunga carriera per poi sconfinare nei loro trascorsi più recenti e lontani dal mondo delle corse. E a conclusione dell'incontro non poteva mancare la chicca della serata: un video portato in Italia da Sten Lundin conte-



nente il Gran Premio di Motocross di Imola del 1958 da lui vinto. Le immagini ad alta definizione di un evento simile dopo 62 lunghi anni, hanno avuto un effetto dirompente per il pubblico presente, che si è visto catapultare in un passato che fino a pochi minuti prima era stato possibile rivivere solo attraverso lo scambio di appannati racconti verbali. La serata si è conclusa con un applauso a scena aperta e un caloroso arrivederci alla mattina successiva.

Alle ore 8.00 di sabato 22 maggio, i cancelli del Bar-Discoteca delle Acque Minerali si sono aperti per dare accoglienza a tutti gli ex piloti e ai collezionisti invitati provenienti dall'estero e da tutta Italia. Sono giunti a Imola nomi che hanno fatto grande la storia del cross italiano come Emilio Ostorero, Piero

Coscia, Albert Courajod, Giuseppe Cavallero, e tanti altri ex piloti juniores che hanno gareggiato nella pista imolese negli anni '60. Più di venti collezionisti hanno partecipato attivamente facendo confluire nell'area espositiva del parco cinquanta moto da cross d'epoca pressantacinque. All'ombra di una grande tensostruttura e camminando su tappeti rossi, il folto pubblico ha sgranato tanto di occhi di fronte allo sfavillio delle ammiraglie restaurate a puntino che fecero grandi le competizioni del Monte Castellaccio. Le quattro tempi mezzo litro hanno ovviamente dominato la scena: dalla mitica BSA Gold Star nelle sue diverse versioni, all'Ariel e alle Matchless G80 utilizzate dai piloti inglesi, alle Monark, LITO e Husqvarna utilizzate dai piloti svedesi come Lundin, Nilsson,

Tibblin e altri; dalle più recenti Rickman Metisse con motori Triumph e Matchless, alle BSA 441 Victor e alle ESO di fabbricazione cecoslovacca; dalle Gilera Saturno, Bianchi 400 e MI-Val Carrù utilizzate dai piloti italiani come Angelini, Ostorero, Altafini e Caroli fino alle quarto di litro Husqvarna, CZ bitubo, Greeves, Parilla, Aermacchi, Bultaco e Maico che furono protagoniste del Gran premio di Imola classe 250 cc del 1964. Ma, udite udite, di particolare rilievo è stata la presenza di due sfavillanti regine dei primi anni '50, cavalli di battaglia di grandi campioni come Marcel Meunier, Auguste Mingels, Nic Jansen, Victor Leloup e René Baeten che si dettero battaglia sul tracciato imolese dal 1950 al 1958: stiamo parlando della Sarolea e della F.N. 500 di fabbricazione belga fornite da uno stimabile collezionista di Zurigo venuto appositamente a Imola per completare la rappresentanza del parco macchine fin dalle radici del motocross internazionale di Imola. Ultime e non ultime le Jawa 400 utilizzate dai piloti cecoslovacchi e la CZ 360 bitubo vincitrice dell'ultimo Gran Premio di Imola del 1965 con lo svedese Rolf Tibblin.

A fare da contorno alle moto esposte, più di 300 fotografie di grandi dimensioni provenienti dagli archivi dei fotografi professionisti dell'epoca e restaurate per l'occasione, hanno accompagnato il pubblico e gli ospiti invitati a riscoprire la storia di tutto il ciclo delle competizioni crossistiche imolesi dal 1948 al 1965. I numerosi grafici, le mappe e le tabelle hanno fornito l'elenco completo dei piloti partecipanti e i dati completi dei percorsi e delle classifiche. Le immagini, di alta qualità e di forte impatto emotivo, hanno permesso una rilettura partecipata e approfondita delle pagine di un libro che seppe coinvolgere in modo molto intenso le generazioni dei romagnoli oggi ultra sessantenni. Le immagini straordinarie di quegli eventi mostrano un pubblico assai diverso da quello meramente tecnico-sportivo che oggi frequenta i campi da motocross. Incuranti della polvere e del fango, uomini in giacca e cravatta, donne, giovani, bambini, eleganti signore, mamme, nonne, nonni, militari in divisa e operai in tuta, si accalcavano dietro le reti metalliche, guadavano il fiume inzuppandosi le scarpe fino ad arrampicarsi



sugli alberi alla ricerca del punto di vista migliore, per godersi con stupore le meraviglie di uno spettacolo unico, appassionante, inimmaginabile. I duelli all'ultimo metro tra Mingels e Meunier, tra Lundin e Nilsson, furono in grado di infuocare gli animi del pubblico in un vortice di passione indipendentemente dal sesso, dall'età e dall'interesse per lo sport. Il Parco delle Acque Minerali, per ben 18 anni, divenne così il teatro di una festa che seppe coinvolgere in modo crescente la città di Imola portandola alla ribalta delle cronache italiane e mondiali sportive e non solo. Fu il motocross che per molti anni riuscì a far convergere più 30.000 spettatori nel parco e a fargli guadagnare la fama di

luogo magico sia sotto il profilo ambientale, sia sotto quello della spettacolarità. A conclusione della prima giornata, col calar del sole, i riflettori sono stati puntati sul palco dell'area espositiva dal quale il gruppo rock imolese "STOPandGO" ha proposto un video-concerto elettrizzante fondendo la musica rock, al motocross, ai ruggenti anni '60.

Domenica 23 maggio ore 10.00. In piazza Gramsci, assieme a un numeroso ed entusiastico pubblico, si sono dati convegno tutti gli invitati di Imola Mondiale. In un tripudio di voci e applausi, il Sindaco Daniele Manca, a nome della Città di Imola, ha offerto agli ex-piloti che parteciparono ai mondiali le targhe in riconoscimento delle loro epiche imprese.

E subito dopo, un corteo di otto moto da motocross condotto da altrettanti piloti rigorosamente vestiti in tenuta d'epoca e capitanate da Sten Lundin, ha avviato i motori facendo tremare i vetri dei palazzi circostanti. Scortata da una simpaticissima staffetta ciclistica della Polizia Municipale in sella a mountain-bike, e accompagnati dallo sventolare delle bandiere di 10 nazioni, la sfilata ha attraversato le vie del centro per raggiungere il Parco delle Acque Minerali ripercorrendo alcuni tratti della vecchia pista.

Nel pomeriggio, in un tracciato organizzato ad hoc in un'area a prato adiacente al parco, alcuni collezionisti ed ex piloti si sono lanciati in una performance motocrossistica che ha fatto riascoltare al pubblico il tuono delle ansimanti gloriose quattro tempi condito con olio di ricino bruciato: una miscela indispensabile per una completa ricostruzione del motocross golden era.

Contemporaneamente, un gruppo di ex piloti assieme a Sten Lundin, è stato accompagnato dagli organizzatori in una passeggiata rievocativa nel parco alla ricerca delle tracce ancora riconoscibili della vecchia gloriosa pista del Monte Castellaccio. E tra i meandri di un verde lussureggiante, la crescita prepotente della vegetazione non è riuscita a celare le vecchie salite, le discese e i dossi agli occhi esperti dei protagonisti che sono stati in grado di ricostruire "alla moviola" metro per metro uno dei percorsi di motocross migliori d'Europa.

Il progetto "IMOLA MONDIALE", iniziato più di un anno fa, è stato capace di coinvolgere un pubblico più vasto di quello prettamente tecnico-sportivo, raggiungendo sia le generazioni che quel periodo hanno vissuto, sia quelle più giovani che hanno potuto meglio comprendere le proprie radici sociali, culturali e sportive. Ora è possibile scrivere il libro di questa storia con ricchezza di testi e di immagini. L'opera richiederà ancora alcuni mesi e la sua presentazione sarà l'occasione per "rimettere in moto gli artigli mondiali". IMOLA MONDIALE 2010 è stata una festa per tutti, tanto bella che ben difficilmente potrà essere ripetuta in futuro: ma questa è una scommessa che gli organizzatori sono già oggi disposti ad accettare senza troppe riserve.



*Il folto gruppo dei Campioni*

## ASI Motor Show 2010

di Chiara Marzocchi

I primi raduni della stagione 2010 non sono stati molto favoriti dalle condizioni meteorologiche: anche il weekend dell'Asi Moto Show a Varano de' Melegari non è riuscito a spezzare questo andamento. In particolare la giornata di sabato ha visto una pioggia fortissima che non ha però

impedito ai temerari motociclisti del Crame di scendere in pista.

Supportati dallo Stand gastronomico e di assistenza meccanica, una decina di soci hanno partecipato alle sessioni in pista, dove è stato possibile dare ampio sfogo alla manetta del gas delle motociclette, degli anni '80 come degli anni '30.



...piloti di "nuova generazione"...

## Un viaggio alla scoperta di BMW e Porsche



*di Grazia Brusa*

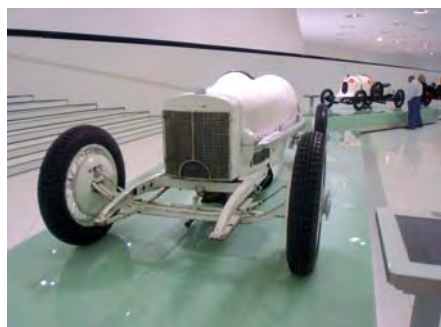
Il BMW MUSEUM di Monaco ed il Museo Porsche di Stoccarda sono state le mete prescelte per la tradizionale gita culturale 2010.

Dopo un viaggio lungo, ma piacevole, nel pomeriggio di venerdì 9 Aprile, gli intervenuti hanno visitato il BMW MUSEUM situato in prossimità del Parco Olimpico nell'edificio realizzato, come il vicino grattacielo che ospita il quartier generale amministrativo e direzionale della Casa automobilistica, dall'architetto viennese K.Schwanzen, in occasione delle Olimpiadi del 1972.

Il Museo fa rivivere ai visitatori l'evoluzione storica delle competenze e delle forze innovative del marchio, ma anche le sue conquiste e successi sportivi con uno sguardo proiettato al futuro; particolarmente ammirate quelle che sono considerate le icone della storia BMW, quali la R32, la 507 e la leggendaria BMW 2002.







Nella mattinata di sabato 10, a Stoccarda, come da programma, trasferimento in pullman al Museo Porsche collocato in un suggestivo edificio a ZUFFENHAUSEM, nel luogo in cui la Società ha la sua sede centrale. Nella costruzione, che si avvale di 5600 mq di area espositiva, si possono ammirare 80 vetture storiche e 200 oggetti legati alla vita della casa automobilistica che permettono anche ai “non addetti ai lavori” di comprendere l’evoluzione di un marchio leggendario dell’automobilismo. Infatti, a fianco di quelli che sono i simboli delle auto sportive per eccellenza, quali la Porsche 911 o 917, i visitatori possono toccare con mano le elevate prestazioni tecniche dei primi anni del XX secolo attraverso l’esperienza del prof. Ferdinand Porsche. Nel pomeriggio, mentre una parte del gruppo visitava il centro storico di Stoccarda, agli altri ( non presenti alla gita del 2007) è stata offerta la possibilità di recarsi all’insuperabile Museo Mercedes che ripercorre oltre 120 anni di storia della Casa automobilistica dalle prime vetture costruite da K. Benz e G. Daimler ad oggi.



*Tino, il mago della meccanica vicino al motore della Posche Carrera 2 (bialbero - doppia accensione). Un motore come questo è stato messo a punto dalle sue mani d'oro.*



## Le prime rondini

di *Alessandro Cerabona*

L'apertura della stagione motociclistica 2010 non è stata delle migliori. Dopo un giorno e una notte di pioggia battente, anche la mattina del raduno è iniziata con un'abbondante pioggia che ha scoraggiato molti degli iscritti a partecipare in moto. Solo una decina i temerari che hanno coraggiosamente affrontato le intemperie e le condizioni della strada. Una curiosità: sebbene il parco mezzi iscritti spaziava dal 1932 al 1984 il gruppetto di moto che ha affrontato la pioggia comprendeva veicoli con una età media di 67 anni! Ovvero, la datazione media dei veicoli che hanno viaggiato sotto la pioggia risale al 1943. "Le nonnette non le ferma nessuno!"

Tra i mezzi presenti quest'anno va menzionato sicuramente il "triciclo" dei Signori Bignardi, un Morgan MX4 990cc del 1934.

Dopo il pranzo presso il ristorante e riserva di caccia "Contessa Lina" nei pressi di Firenzuola, il ritorno "asciutto" verso Imola sotto un accenno di sole ahimè alquanto ritardatario.

Un ringraziamento va a tutti i partecipanti in moto e non, che, nonostante il brutto tempo, con la loro presenza non hanno vanificato il lavoro organizzativo che è comunque presente anche per un piccolo raduno!

... con l'augurio che il sole sia presente per tutto il resto della stagione.



## ...le moto del C.R.A.M.E. tornano in Sicilia

di Grazia Brusa

... Le moto del Crame sono tornate in Sicilia e in questa occasione (7-14 Giugno) hanno percorso in lungo e in largo la zona occidentale dell'isola.

Un itinerario che ha toccato località di grande fascino paesaggistico e storico e dalle grandi tradizioni gastronomiche che i partecipanti hanno mostrato di gradire, ma soprattutto di saper apprezzare.

Un itinerario che veramente ha saputo mostrare i tanti volti dell'isola che qualcuno ha definito "gialla

come lo zolfo, bianca come il sale, scura come la lava dei vulcani", "un'isola plurale" perché formata da una stratificazione di culture, ricca come poche altre nel mondo.

Ed è proprio questo che gli organizzatori del Crame ed i "gemelli" del club La Manovella di Acireale hanno saputo farci toccare con mano durante la nostra permanenza accompagnandoci a quel gioiello che sono le tonnare di Scopello e facendoci visitare il borgo medievale di Erice, sede del Centro della cultura scientifica intitolato a Ettore Majorana e



dove abbiamo avuto l'onore di avere come guida il capo dei vigili urbani della città.

Altro momento magico la visita all'isola di Mozia, la Motja fondata dai Fenici alla fine dell'VIII secolo A.C., così ricca di reperti archeologici



Partenza da Civitavecchia



Spuntino sul traghetto offerto dalla sig.ra Dall'Aglio



Le moto sotto il Castello di Erice



San Vito Lo Capo

conservati anche nel suo piccolo museo dove troneggia la statua del "Giovane in tunica", capolavoro greco ritrovato durante gli scavi del 1979. Abbiamo raggiunto l'isola dopo un tour in battello attraverso lo Stagnone battuto da un vento che, per la verità, ha in più occasioni messo a dura prova i pur esperti motociclisti. Nel pomeriggio di giovedì, marcia di trasferimento

a Mazara del Vallo e visita al Museo del "Satiro danzante", una splendida statua bronzea portata alla luce da un peschereccio nel Canale di Sicilia negli anni '90.

Venerdì 11, abbiamo visitato uno dei più interessanti siti archeologici di Sicilia, Selinunte che, insieme ad Agrigento e Segesta, è testimone della civiltà greco-sicula fiorita 25 secoli fa so-

prattutto grazie al tempio dedicato a Hera che sovrasta, ancora intatto, le grandiose rovine della città distrutta dai Cartaginesi.

Sabato e domenica, il gruppo del Crame si è unito ai soci della "Manovella" impegnati nel 16° Motoraduno "Nando Pennisi" che prevedeva la visita alla Residenza Borbonica di Ficuzza, una tappa a Palazzo Adriano, paese reso famoso dal film di Tornatore "Nuovo Cinema Paradiso" ed una visita guidata allo splendido Teatro Massimo di Palermo che, con i suoi 7730 mq. di superficie è uno dei più grandi teatri d'Europa. La manifestazione si è conclusa con la salita al Monte Pellegrino, vero balcone di Palermo e, per i soci Crame, con l'imbarco per il ritorno in Romagna.



*I mulini a vento nelle saline di Trapani*



*In battello per visitare l'Isola di Mozia*



*La piazza di Palazzo Adriano*



*Zona archeologica di Selinunte*



*La Reggia di Ficuzze*



*Il Crame con gli amici di Sicilia davanti al Teatro Massimo di Palermo*



*Alla sera senza moto...*



*Il nuovo carretto siciliano "l'Ercole" della moto Guzzi*



*L'albergo di Mondello*



*Il panorama di Mondello dal monte San Pellegrino*



*Il commiato dei soci del C.R.A.M.E. dal gruppo degli amici della Sicilia*

## Gian Carlo Minardi racconta...

di Alberto Galassi

E' sempre piacevole incontrare chi, nel mondo dei motori, ha esperienze uniche e di portata mondiale. Nell'incontro del 7 aprile alla presentazione del libro "35 anni di gare dalla Formula Italia alla Formula 1" al piacere si è unita la soddisfazione di incontrare uno dei nostri soci, forse il più famoso a livello internazionale, in veste di protagonista assoluto: Giancarlo Minardi.

Insieme al co-autore, il Dottor Stefano Pasini - che molto modestamente ha dichiarato di avere solo raccolto le memorie di Minardi, mentre in realtà ha "costruito" un libro di estremo interesse e completo sotto ogni punto di vista - il "nostro" Giancarlo ha raccontato le sue incredibili esperienze nel mondo delle corse.

Dalle prime esperienze in Formula Italia ai Gran Premi di Formula Uno, dalla gestione di vetture da corsa a Costruttore, con tanto di certificazione da parte della Federazione Internazionale dell'Automobile i passi sono stati lunghi e difficili ma molte e grandissime le soddisfazioni. Molti i piloti che hanno partecipato a competizioni di ogni livello: dal debutto della "Scuderia del Passatore" alle gare del Campionato Mondiale, si sono susseguiti personaggi che, in alcuni casi, sono riusciti a raggiungere i livelli più elevati delle classifiche, uno per tutti il due volte Campione del Mondo Fernando Alonso. E come dimenticare Giancarlo Fisichella e Jarno Trulli, gli ultimi rappresentanti di una scuola, quella dei piloti appunto, che ha visto nel Minardi Team una struttura valida e formativa come poche altre.

Un pensiero è stato rivolto anche a Michele Alboreto, indimenticato Campione che, al contrario di una logica propria di Giancarlo Minardi, a Faenza è giunto alla fine della sua carriera di Formula Uno dopo aver sfiorato la conquista del massimo alloro al volante delle vetture del Cavallino Rampante.

E del rapporto particolare con Enzo Ferrari, Minardi ha speso poche parole ma di grande spessore: il suo rapporto intimo ed al di là della grande stima, gli permetteva di varcare i cancelli di Maranello senza nessuna cerimonia. A volte arrivava una chiamata, una sorta di "convocazione" perché il Grande Vecchio potesse trovare uno, forse l'ultimo, dei suoi interlocutori che parlasse la sua stessa lingua, che avesse lo stesso modo di vedere e di



intendere le corse e forse la vita.

La schiettezza e la sincera passione di Minardi sono state le chiavi per aprire le porte di Ferrari, un uomo famoso ed invidiato, amato e odiato con la stessa intensità ma forse, proprio per questo, terribilmente solo. Essere stato scelto dal Drake è, e sempre sarà, motivo di giusto orgoglio per Giancarlo. Altre poche ma sentite parole hanno appena accennato al riservato e discreto legame che legava Minardi ad Ayrton Senna: Giancarlo si è sentito in un certo modo "autorizzato" a farlo dopo che solo recentemente la famiglia del Campione brasiliano l'ha resa pubblica: la conferma di stima e ammirazione di un grande pilota per il piccolo ma tenace costruttore. Tecnica e tecnologia hanno preso il sopravvento per qualche minuto, poi il discorso è ritornato sui piloti. Giancarlo non ha voluto esprimere giudizi né tantomeno valutazioni: ogni pilota che è salito su una delle tante monoposto della Scuderia Faentina è stato

importante e prezioso, che portasse soldi (annoso ed infinito problema) o che avesse il "piede" ognuno di loro è stato protagonista di una storia che, ancora oggi, ha dell'incredibile.

Da Martini a Martini, è stato un altro momento clou della serata.

Giancarlo Martini, lo zio di Pierluigi, ha vinto per la "Scuderia del Passatore" il Campionato di Formula Italia nel 1971 per poi partecipare negli anni successivi a diversi Campionati Europei di Formula 2 ed arrivando a debuttare in Formula Uno per i colori della Scuderia Everest (sponsor storico di Minardi con l'impegno di uno dei fondatori del CRAME, Angelo Gallignani) al volante di una Ferrari 312T, la "021", nel 1976.

Piero invece, oltre ad aver portato a debutto la prima monoposto Minardi in un Gran Premio di Formula Uno ha disputato il maggior numero di Gran Premi al volante delle monoposto faentine, sfiorando le 150 partenze sui 350 "via" del

Minardi Team, con il sospetto -"suggerito" dallo stesso Minardi - di avere "compromesso" la sua carriera pur di restare fedele alla Casa del Grifone.

Seguono poi uno scambio di battute con Roberto Farneti, che con Minardi ha corso anche in Formula 2, qualche risposta alle domande dei soci presenti e, come spesso accade, una promessa per il futuro dato che, come dice il proverbio, non c'è 2 senza 3: il terzo libro sulla Minardi e su Minardi. Per quella prossima occasione potremo forse leggere aspetti di una storia, quella del Team giallo-blu, che ancora adesso sono riservati e che potrebbero ancora fare forse troppo "rumore". La serata si è conclusa con i consueti ringraziamenti del Presidente ai nostri ospiti e soci e con il rinnovo dell'invito a presenziare al prossimo incontro di mercoledì 5 maggio per la presentazione del libro "Un secolo di storia: Porsche" che vedrà come relatore ancora una volta il Dott. Stefano Pasini



Giancarlo Minardi ed il Dott. Stefano Pasini, autore del nuovo libro e relatore della serata.



Il Dott. Federico Zanotti, pilota automobilistico di talento, ha partecipato alla Mille Miglia, alla Stella Alpina e a tante altre gare dell'epoca



Il Sig. Enzo Cimatti, editore del libro

## La Mille Miglia è ritornata ad Imola

di Venerio Montevecchi

La Mille Miglia è ritornata ad Imola dopo 72 anni. Per dodici volte la grande corsa era passata per la nostra città; l'ultima è stata nel 1938. La storia della Mille Miglia era iniziata nel 1927, quando l'automobile era ancora una cosa rara, un lusso riservato a pochi; le prime automobili a benzina erano state fabbricate

nel 1885 e le corse erano cominciate appena dieci anni dopo con la Parigi-Bordeaux. Numerose altre corse si svolsero poi sulle strade europee ed americane. La velocità delle vetture crebbe con l'adozione di motori sempre più potenti. Purtroppo però una serie di spaventosi incidenti fece sì che lo sport del motore venisse bandito dalle strade maestre



d'Europa e ciò condusse al crescente uso di circuiti, anche stradali, ma chiusi al traffico e alla costruzione di piste speciali come quella di Monza realizzata nel 1921. Gli anni venti tuttavia furono ricchi di entusiasmi ed iniziative, si correva già in tanti circuiti nazionali, a Le Mans, con la famosa "24 Ore", era nata la Categoria Sport, con vetture vicinissime a quelle di produzione normale e sulla spiaggia di Daytona si superavano i 320 km orari in automobile.

Anche in Italia, l'automobile appariva destinata fatalmente a diventare un simbolo di prestigio e di ardimento, ai quali il Fascismo, nella sua ascesa al potere, intendeva legarsi. Ma l'Italia era in coda nella diffusione delle macchine. Le 150 mila auto circolanti (una per ogni 270 abitanti) erano ben poca cosa non soltanto nei confronti degli USA (una ogni sette) ma persino nei confronti dell'Argentina (una ogni 50 abitanti). Inoltre, il prezzo delle automobili era e resterà proibitivo lungo tutto il Ventennio, per il basso reddito della gran parte dei cittadini (il regime ridurrà i salari nel 1927 e nel 1934), poi lo stato pietoso della rete stradale e infine la benzina, anche allora da noi la più cara del mondo. L'idea della Mille Miglia nacque proprio in questo periodo, a Brescia, fiorente città industriale, ricca di tradizione ed entusiasmo, culla dell'automobilismo e del motociclismo ad alto livello. Furono quattro giovanotti del luogo, sportivi appassionatissimi e praticanti: Maggi, Mazzotti e Castagneto, il quarto era Giovanni Canestrini, giornalista specializzato, di origini trentine. Siccome agli inizi degli anni venti le case costruttrici di automobili si erano in pratica ritirate dalle competizioni sportive, bisognava trovare una manifestazione che ne ride-



Il benvenuto del Sindaco di Imola Daniele Manca e di Walter Sciacca, Direttore dell'Autodromo di Imola.

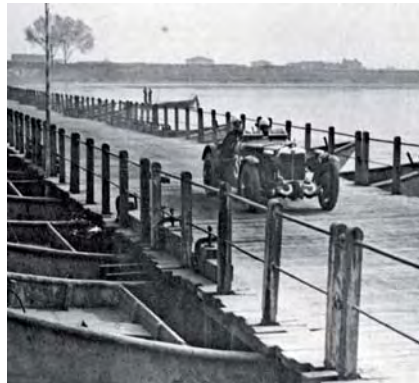






*Prima Mille Miglia del 1927. La OM 6 cilindri "due litri" di Minoja-Morandi, vincitori assoluti, sulla Raticosa, salutati da Enzo Ferrari, a destra col braccio alzato.*

stasse l'interesse, una manifestazione che avesse un significato tecnico e propagandistico, che richiamasse cioè l'attenzione del pubblico, dei piloti ma anche dei politici, per la risonanza che avrebbe avuto in campo internazionale. Nacque quindi l'idea di una corsa su strada, da Brescia a Roma e ritorno, di 1600 chilometri, cioè mille miglia. La parola "miglia" faceva però parte del sistema di misurazione inglese, poteva suonare male alle orecchie di qualche zelante politico, ma siccome anche gli antichi romani misuravano le distanze in miglia il nome "Mille Miglia" sarebbe rientrato perfettamente nella tradizione italiana. La corsa contribuì al progresso tecnico oltre a costituire un banco di collaudo per le vetture e contribuì ad accelerare la trasformazione delle rete stradale che nei primi anni della corsa era in condizioni estremamente precarie. Più di un terzo dei 1628 chilometri della corsa si svolgevano su strade in terra battuta, con pochi tratti asfaltati, con molte buche e dossi e il manto scivoloso se bagnato. E poi strade solo teoricamente chiuse al traffico, con tanti passaggi a livello ferroviari anche incustoditi. La prima "Coppa delle Mille Miglia", così si chiamò ufficialmente la corsa, ebbe luogo il 26-27 marzo 1927 e vi parteciparono tutte le Case costruttrici italiane; fu un trionfo delle vetture OM, bresciane.



*La corsa del 1933, un passaggio sul famoso ponte di barche sul Po a Casalmaggiore.*

La corsa concluse il suo ciclo esattamente trent'anni dopo quando, in un clima completamente diverso, in una Italia che si era ripresa dalla guerra e sulla ristrutturata ed ampliata rete stradale, circolavano oltre un milione e mezzo di veicoli. Nei trent'anni della sua storia, la Mille Miglia ha visto spesso modificati tracciati e regolamenti. Dal 1927 al 1938 il percorso si svolgeva con il senso di corsa antiorario. Da Brescia, per raggiungere Roma si scendeva la penisola dal lato del Tirreno e si risaliva dal lato dell'Adriatico. Da Bologna passavano due volte, quindi al ritorno passavano anche da Imola. Il passaggio da Imola era molto importante, la nostra città si trovava oltre la metà corsa, in posizione strategica per cui ad Imola l'Alfa Romeo allestiva regolarmente il suo quartier generale. Era situato in viale De Amicis, allora circonvallazione, fra il vecchio macello e porta Appia. Sul lato nord, in un basso fabbricato ancora esistente, dove fino a qualche tempo fa c'è stata una banca, a quei tempi c'era l'osteria *Plata*, frequentata abitualmente da operai e ceramisti e che ai primi del Novecento fu anche un punto di ritrovo dei socialisti imolesi. In quello storico locale Enzo Ferrari, allora direttore della scuderia Alfa Romeo, allestiva ogni anno i "box" per rifornimento delle vetture, con un'officina attrezzata con meccanici e tecnici.



*Pintacuda su Alfa Romeo, al passaggio da Imola nel 1935, davanti all'osteria Plata in viale Carducci, Enzo Ferrari impartisce le ultime direttive.*

Era lì che il grande mago impartiva le ultime istruzioni ai suoi piloti, prima del balzo finale. Nel 1934, ad esempio, la gara si disputò in condizioni atmosferiche proibitive, pioggia battente e strade scivolose ma tuttavia caratterizzata dal leggendario duello tra Nuvolari e Varzi, entrambi al volante di Alfa Romeo. Duello che si risolse in pratica proprio ad Imola. Infatti, quando Achille Varzi si fermò davanti all'osteria, fra una folla di clienti col bicchiere in mano, nonostante la pioggia, Ferrari fece cambiare le candele ma soprattutto fece montare le gomme "ancorizzate", con intagli trasversali per la pioggia. Fu una mossa decisiva che permise a Varzi la vittoria assoluta battendo nettamente Nuvolari e anche ogni record. Ancora nel 1935, sempre ad Imola e sempre presso l'osteria di *Plata*, Pintacuda, che correva con una Alfa Romeo P.3 fece una breve sosta per imbarcare benzina ma soprattutto per il cambio gomme ed ascoltare gli ordini del direttore Ferrari. Poi spiccò il grande balzo vittorioso verso Brescia, facendo segnare una media record. Quell'anno però la corsa fu funestata da un grave incidente proprio ad Imola, sulla via Emilia, poco dopo il Piratello. La Maserati di Luigi Scarfiotti, mentre guidava il suo compagno di corsa Penati, sbandò investendo un gruppo di persone ed uccidendo due giovani donne. Di quell'incidente ripor-

tiamo il racconto che ne fece anni or sono il signor Arrigo Parenti, dell'omonimo negozio imolese di ferramenta, che era presente al momento della sciagura assieme alla moglie e agli amici: Leone Toschi, noto medico imolese e Bruno Filippini, autore della foto che pubblichiamo e appassionato di auto e di corse: "Ci eravamo appostati già durante la notte poco oltre il ponte sulla Sellustra. C'era un vento fortissimo, vedemmo la vettura sbandare già all'inizio della lieve discesa dopo Piratello (nella foto si vede il campanile in fondo a destra). All'uscita del ponte iniziò a zigzagare, finendo sulla sinistra dove prima abbatté un palo della luce poi falciò due donne che finirono sbalzate in mezzo alla strada, mentre la macchina si accartocciò nel fosso sotto di noi".

Nel dopoguerra, il senso di marcia fu completamente invertito, le vetture scendevano lungo l'Adriatico e risalivano dalla parte del Tirreno, da Bologna passavano soltanto una volta, al ritorno. Da Imola non passarono più e per vedere le vetture in corsa si doveva andare al Ponte della Bastia, oltre Conselice. Erano comunque notti magiche, suggestive, da lontano si avvertiva l'avvicinarsi dei potenti motori, lo scalare delle marce, in due tempi, i fari che imboccavano il ponte e poi i lumini rossi che sparivano, inghiottiti dal buio. Si andava anche alla Raticosa, il giorno dopo, al passaggio di ritorno, a sentire rombare i bolidi sui tornanti di Pietramala. Poi, nel 1957, un pauroso incidente nei pressi di Brescia costò la vita ai piloti De Portago e Nelson ma soprattutto a dieci spettatori. La gara fu sospesa e annullata per sempre. Nel 1968, per ricordare le sue undici

vittorie, l'Alfa Romeo e il R.I.A.R., con la collaborazione dell'appassionato di auto sportive, Giulio Dubbini, organizzano una manifestazione che può considerarsi la prima rievocazione storica della leg-

tornanti. La Mille Miglia è un "museo viaggiante unico al mondo", come lo definì il grande Enzo Ferrari, una rassegna di vecchie glorie della velocità e della tecnica, riportate sulle mitiche strade

dalle collezioni storiche di case costruttrici e di privati, per il piacere di centinaia di migliaia di appassionati che accorrono da tutto il mondo per vivere questa giornata suggestiva. Anche quest'anno, le mitiche vetture della Mille Miglia storica hanno sfilato lungo le strade di mezza Italia. Le operazioni sono iniziate a Brescia mercoledì 5 maggio con le verifiche tecniche. Poi il giovedì, dopo la punzonatura ed altre pratiche c'è stata la partenza per la prima tappa; non più Ferrara come gli altri anni ma Bologna. In effetti, inserendo Bologna erano state escluse Ferrara, Ravenna e Gambettola. Il venerdì mattina la partenza per la seconda tappa, quella che ha portato le vetture ad Imola nell'autodromo Enzo e Dino Ferrari, prima di proseguire per Roma e fare ritorno a Brescia il sabato. Le vetture della Mille Miglia storica hanno iniziato ad arrivare alle 8,30, precedute da 130 vetture Ferrari d'epoca che facevano da apripista.

Alfa 1900, Giuliette Sprint, Lancia Aurelia, vecchie Fiat 1100 e i bolidi Ferrari, Maserati, Aston Martin, Porsche, Cisitalia

e Mercedes, le famose 300 SL "ala di gabbiano". Sono le vetture che normalmente ogni anno compongono la grande carovana e che gli sportivi imolesi hanno potuto ammirare mentre sfilavano verso l'autodromo. C'erano anche i modelli dei piccoli costruttori come Abarth e Stanguellini, i rari esemplari di carrozzieri come Zagato e Giannini; le mitiche Bu-



*Il posto di rifornimento e assistenza di Imola, presso l'osteria Plata, in viale Carducci durante la Mille Miglia del 1934. Enzo Ferrari, di spalle, direttore della scuderia Alfa Romeo, discute col pilota Varzi sul cambio di gomme.*



*La Maserati di Scarfiotti, dopo l'incidente sulla via Emilia a Piratello, nel 1935, in cui rimasero uccise due giovani donne.*

gendaria Mille Miglia. Come un tempo, le vetture partivano da Brescia e con tappe di trasferimento e tratti cronometrati, passavano da Ferrara, raggiungevano l'Adriatico e arrivavano a Roma per poi risalire la penisola per gli storici passi della Futa e della Raticosa, dove ogni anno erano accolte con un tifo da stadio, fra muraglie umane appollaiate sugli epici



*Il Campione del Mondo Jackie Stewart*



*Il Campione del Mondo Mika Hakkinen assieme al Pilota David Coulthard*

gatti, le monumentali SSK dei primissimi anni trenta e la leggendaria OM 665 che si aggiudicò la prima edizione nel 1927. Non sono mancate le Fiat Topolino e la piccola Isetta, con la portiera che si apriva davanti. Tutte vetture che parteciparono alle varie Mille Miglia perché la manifestazione di oggi è riservata alle sole auto costruite fra il 1927 e il 1957, gli anni della grande corsa. Tra i volti noti c'erano ex piloti come Hakkinen e Coulthard, Jackie Stewart e poi, come sempre, per la curiosità del pubblico, gente di spettacolo e anche due politici come il ministro Frattini e la Prestigiacomo, su Alfa Romeo del '57.

In pratica gli sportivi imolesi, nel paddock dell'autodromo, hanno potuto ammirare le macchine in sosta, come normalmente andavano a vedere a Ferrara gli altri anni. Chi invece si aspettava di vederle sfrecciare "a tutta" velocità nel rettilineo di fronte alle tribune è rimasto deluso e ha dovuto recarsi il giorno dopo al Passo della Futa dove, davanti all'antica osteria, si accalcano ogni anno, centinaia di appassionati, intenditori e semplici curiosi. Anche un gruppo di imolesi, soci del C.R.A.M.E, capeggiati dall'amico "Pallino" Mondini, espertissimo e documentatissimo, sono saliti, puntualmente come ogni anno, sulla Futa dove, alla passione per le auto d'epoca, uniscono quella per la buona cucina, nella antica e tipica osteria del passo.



*Oggi al Passo della Futa. Una Lagonda del 1929 e una Balilla Coppa d'Oro del 1934 transitano tra due ali di folla esultanti. Il muraglione, costruito nel 1800 per proteggere dai venti le diligenze a cavalli, serve da tribuna per centinaia di tifosi.*

## Un secolo di storia Porsche

Una serata tutta dedicata alla Porsche quella che, il 5 maggio, ha riunito i Soci del Club in sede per una relazione tutta dedicata alla storia della Casa di Stoccarda tenuta su invito di Bruno Brusa dal dottor Stefano Pasini, Socio del CRAME, storico e giornalista dell'automobile. Sala pienissima con numerosi invitati (fra i quali il dottor

Renzo Panzacchi, già Direttore Commerciale della Porsche Italia) e due magnifiche 356 esposte all'ingresso, delle quali una era la rarissima "Carrera 2" del Socio Gianbattista Borzatta.

Il relatore ha fatto una lunga e variegata carrellata sulla storia di questa grande Casa partendo dal



1909, ormai più di un secolo dato che nel 2009 si era celebrato il centenario della nascita del fondatore, Ferdinand "Ferry" Porsche. Si è quindi partiti dalle prime attività tecniche del celebre padre, il professor Ferdinand, ricordandone la lunga e proficua attività come progettista di automobili per la Lohner, la Austro-Daimler, la Mercedes passando poi alla nascita dello "studio Porsche", nel 1931 e quindi alla sua creazione più importante, la Volkswagen.

La seconda guerra mondiale ha fatto da spartiacque fra il periodo dominato dalla figura titanica del professor Ferdinand e quella, dopo la guerra, nel quale inizia la storia delle automobili Porsche vere e proprie, una storia tutta immaginata, realizzata e gestita dal figlio Ferry. È stata dunque l'occasione per ricordare tutti i modelli più importanti della casa di Stoccarda a partire dai due pilastri fondamentali, la 356 prima e poi, dal 1963, la 911. Ma c'è stato spazio anche per i modelli a motore anteriore, per le realizzazioni in campi diversi come i trattori o i veicoli militari, e naturalmente per la ricchissima storia sportiva che esibisce vittorie del più alto livello in tutte le categorie.

La storia della Porsche, ha ricordato il dottor Pasini, è per molti versi la storia dell'automobile europea, non solo di quella tedesca; e così si è ricordato come le vicende della famiglia Porsche si siano incrociate con quelle di altri Paesi con un doveroso

riferimento alla Cisitalia di Piero Dusio, per la quale i Porsche progettano nel 1946 la straordinaria "360" da Grand Prix a trazione integrale, ma anche i rapporti con la Abarth e, in maniera meno piacevole, con le francesi Renault e Peugeot. Al termine della relazione, illustrata

da oltre sessanta diapositive proiettate sullo schermo della sala, i presenti hanno rivolto al relatore molte domande, dimostrando così un interesse vivo e sincero per la storia della Porsche e per le mille vicende tecniche, umane e sportive che si sono incrociate in questi decenni

sotto il blasone della Casa di Zuffenhausen. La serata si è conclusa dopo oltre due ore di discussione, con grande soddisfazione dei presenti e la promessa, da parte del relatore, di ritornare quando necessario per affrontare altri argomenti culturali della grande storia dell'automobile.



*Il Dott. Stefano Pasini relatore della serata*



*Il Dott. Renzo Panzacchi Direttore Commerciale Porsche - Italia*

## Alfa Romeo Un secolo di storia

di Grazia Brusa

Anche il Crame ha voluto ricordare i 100 anni dell'Alfa Romeo organizzando una manifestazione per auto della prestigiosa marca italiana. I soci hanno accolto in numero davvero notevole (circa 50 le auto pre-

senti) l'invito del Club e si sono ritrovati, la mattina del 16 maggio, ad Alfonsine presso la "Cicognani guarnizioni" per le operazioni preliminari.

Tanti i modelli Alfa rappresentati, tutti ugualmente interessanti, ma vogliamo ricordare la più datata: un'Alfa 1750 del 1929.

Suggestivo l'itinerario prescelto dagli



Alfonsine: ritrovo presso lo stabilimento Cicognani - guarnizioni e tappeti in gomma



Il saluto ad Andrea Cicognani





I tre coordinatori: Dante Mazzotti, Franco Donati, Gildo Mazzanti.



organizzatori e che ha avuto come scenario la zona del Delta del Po toccando località quali Madonna del Bosco, Spina, S.Giuseppe, Pomposa, Mesola, Goro, Gorino...

Interessante, poi, la visita guidata al Castello di Mesola, una delle 19 prestigiose residenze degli Este, voluto da Alfonso II nel XVI secolo

ed utilizzato come dimora durante le battute di caccia che si svolgevano nell'attiguo Bosco di Mesola.

Gli intervenuti hanno avuto anche l'opportunità di visitare il Centro di Educazione Ambientale, sito nello stesso Castello, in cui si illustra l'origine e l'evoluzione del Delta nonché il Museo che, con pannelli

e ricostruzioni presenta l'habitat del cervo di Mesola.

Nel pomeriggio, dopo il pranzo nella suggestiva cornice del Ristorante "Marina 70", la carovana ha costeggiato la Sacca di Scardovari punteggiata dalle tipiche costruzioni adibite alla pesca, soprattutto di mitili, che ha dato ricchezza alla zona.



## Cesare Perdisa Pilota di F1

di Alberto Galassi

Cesare Perdisa. I più giovani si chiederanno: chi era costui?

La risposta è semplice ed allo stesso tempo complessa. E' stato un prota-

gonista del suo tempo, una figura unica ed irripetibile, non solo nell'ambito dell'automobilismo sportivo ma anche e soprattutto nella vita di chi lo ha conosciuto.

Per ricordarlo, il professor Maurizio Messori si è calato nelle parti dello storico e dell'investigatore al fine di riuscire a tracciare un profilo del pilota e dell'uomo. A lui quindi il merito di aver raccolto materiale e testimonianze prima che andassero disperse o perdute e di aver redatto il libro da lui creato in modo estremamente originale: tanti i capitoli quante le "sfide" che Cesare Perdisa ha affrontato e vinto nella sua intensa esistenza.

Fonte principale delle ricerche è stato Alberto Perdisa, ospite graditissimo, figlio di Cesare ed editore dell'opera di Messori. Le sue parole ci hanno permesso di conoscere aspetti inediti e personali di sicuro interesse di Cesare Perdisa. Le poche stagioni agonistiche del pilota bolognese sono state sufficienti per catapultarlo nell'Olimpo della Formula Uno (7 partenze negli anni 1955, '56 e '57 per un totale complessivo di 5 punti) e di diventare uno degli amici più cari di Manuel Fangio. Le sue doti migliori il coraggio e la precisione nell'improvvisazione, tanto che Enzo Ferrari nel suo libro "Piloti, che gente..." spende per lui queste parole: "Perdisa era un disinvolto improvvisatore, con buone prospettive di riuscire a conquistare il successo, ma era frenato nei suoi propositi dall'ambiente familiare". Era sua madre che cercava di impedire che Cesare corresse. Ma il rischio era nel





suo spirito, oggi si direbbe nel suo DNA, e se non lo trovava nelle competizioni allora lo cercava sul tavolo verde, in interminabili partite a carte. E ancora nell'ambito imprenditoriale, nel quale trovò il modo di eccellere pur tenendo fede al suo modo di vedere le cose, sempre personale ed estremamente originale. Una seconda coppia di ospiti, Odoardo Govoni ed il Cavalier Carpeggiani, ha arricchito ancora di più la serata. Dino Govoni ha ricordato la sua mancata convocazione a Maranello causa un disguido... "tecnico" al momento della chiamata da parte della Scuderia Ferrari: era in bagno e "...se avessero la cortesia di richiamare..." La seconda telefonata non è mai arrivata. Nonostante questo, il palmares di Govoni è brillantissimo (133 vittorie, la maggior parte al volante di vetture Maserati) e di spessore internazionale. Lo stesso spessore lo ritroviamo nel Cavalier Carpeggiani, un giovanotto con 91 primavere alle spalle, che è stato manager ante litteram di Dino Govoni.

Forse più un angelo custode, di sicuro un punto di riferimento nella vita e nella carriera di Govoni. Braccio destro di Ferruccio Lamborghini, come già aveva avuto modo di raccontarci in un precedente incontro, si deve a lui ed ad una sua brillante intuizione la creazione della Lamborghini Automobili: l'investimento del budget pubblicitario destinato alla cartellonistica nazionale per la creazione delle prime vetture del Toro di Sant'Agata Bolognese. E tutto il resto è storia.



*Il Professor Maurizio Messori, relatore ed autore del libro "O Cesare o nessuno"*



*Il pilota Odoardo Govoni*



*Il Comm. Corrado Carpeggiani*

## 21° Raduno Vallata del Senio

di Grazia Brusa

E' stato il 21° "Raduno Vallata del Senio" a dare il via alla lunga serie

delle gite sociali Crame e che quest'anno si è valso della collaborazione del Lions Club Faenza HOST e

Lions Valli Faentine. 70 le auto presenti alla manifestazione, come da regolamento, costruite entro il 1980; nume-



rose le auto interessanti, alcune di grande interesse storico ed i cui proprietari sono stati premiati nel corso del pranzo presso l'Istituto Emiliani di Fognano.

Interessante la visita guidata alla Pieve S. Giovanni in Ottavo, più conosciuta con la denominazione di Pieve Tho, una delle poche chiese rurali romagnole che ancora conserva la scritta di dedizione e presumibilmente costruita nel IX- X secolo.

Recentemente, la Pieve è stata fatta oggetto di un accurato restauro conclusosi nel 2005 per cui oggi è possibile ammirare gli interessanti affreschi che in epoche diverse ne ornavano le pareti. Nel pomeriggio, i partecipanti hanno avuto il privilegio di poter visitare una delle abitazioni che si affacciano sull'antica Via degli Asini di Brisighella, un'abitazione accuratamente restaurata e resa abitabile pur nell'assoluto rispetto di quelle che erano le sue caratteristiche e peculiarità. A fine manifestazione, a tutti gli intervenuti è stato consegnato l'ormai tradizionale ed ambito piatto in ceramica della "Vecchia Faenza".



*Il Dott. Euro Piancastelli, pilota negli anni '70 e '80, presenta il figlio Nicolò, giovane promessa dell'automobilismo che parteciperà al volante della Maserati al Campionato Europeo Gran Turismo 2010.*



*Il Dott. Bruno Zama, Presidente Lions Club Faenza Host ed il Dott. Daniele Donigallia, Presidente Lions Club Valli Faentine al taglio della torta.*





TRANSAPPENNINICA