

Giro di manovella



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 3 Dicembre 2010

IMOLA *è sempre* IMOLA

Foto Isolapress - Pietro Fabbri

*Appuntamenti
2011*



Dai la mola!

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



Calendario Manifestazioni 2011

FIERA DI FORLÌ

8° OLD TIME SHOW
MOSTRA SCAMBIO
12-13 marzo 2011

- CAMPIONI DEL PASSATO
- PRESSIONI TROISI
- CONGRUO DI ESPOSIZIONE
- CLUB DI MANICA & RESISTO
- COMBACCIANTI DI AUTO E MOTO
- MOSTRA SCAMBIO
- AUTO E MOTO DA COLLEZIONE
- CARROZZINI E CARROZZE
- LETTERATURA AUTO & MOTO
- RESTAURI & RISTRUTTURAZIONI
- RICAMBI & ACCESSORI
- MODELLISMO
- AUTOMOBILISMO
- AERODINAMISMO D'ESPRESSO
- METEOROLOGIA
- SOUVENIR DEL PASSATO

20.000 metri al coperto
 20.000 metri all'aperto
 20.000 visitatori

MOSTRA TEMATICA

www.fieradiforli.it

4° CIRCUITO
DI S. PIETRO IN TRENTO

17 APRILE 2011
MOTO ANCETRE
VETERAN
VINTAGE
IN MOVIMENTO

www.fieradiforli.it

Autodromo di Imola
9-10-11 Settembre 2011

35°

IMOLA
mostra
scambio
2011

www.mostrascambioimola.it

DUEMILAUNDICI

TRANSAPPENNINICA
8-14 Maggio

RADUNO INTERNAZIONALE
RISERVATO AD AUTO COSTRUITE PRIMA DEL 1940

www.transappenninica.it

16-21 MAGGIO 2011

DA COSTA A COSTA
SOMAGNA SARDEGNA-ROMA

16 Maggio
 Livorno / Olbia

17 Maggio
 Olbia / Tempio Pausanias

18 Maggio
 Tempio Pausanias / Su Gologone

19 Maggio
 Su Gologone / Costa di Ispigoli / Su Gologone

20 Maggio
 Su Gologone / Olbia

21 Maggio
 Olbia / Livorno

www.crame.it

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

5/6 MARZO
NEVE & GHIACCIO
 Auto e moto fino al 1975

2-3 APRILE
GITA IN PULLMAN
 Museo Piana delle Orme
 Latina

10 APRILE
LE PRIME RONDINI
 Moto fino al 1985

12 GIUGNO
RADUNO VALLATA DEL SENIO
 Auto fino al 1970

6 LUGLIO
INCONTRO ESTIVO
A MODIGLIANA

23 LUGLIO
MARE D'EPOCA DI SERA
 Auto fino al 1965.

3 AGOSTO
INCONTRO ESTIVO
A FORLIMPOPOLI

16/17/18 SETTEMBRE
OLD RALLY
 Auto fino al 1965

18 SETTEMBRE
PASSEGGIATA D'AUTUNNO
 Moto fino al 1985



Appuntamenti

CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:

SABATO 19 FEBBRAIO 2011

è convocata ad Imola presso l'Hotel Molino Rosso l'Assemblea Ordinaria.
(seguirà nei termini statutari formale convocazione)

SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO:

IL C.R.A.M.E. organizzerà a Massalombarda

SABATO 18 GIUGNO 2011

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



Cari amici,

anche il 2010 volge al termine e, come è ormai consuetudine nelle pagine di questo numero del nostro "Giro di manovella", vogliamo tracciare un bilancio dell'anno ormai trascorso.

Un bilancio questo particolarmente importante in quanto siamo alla fine del triennio che mi ha visto alla guida del Club coadiuvato da un Direttivo, come tante volte ho ribadito, omogeneo, compatto e sempre disponibile a cooperare.

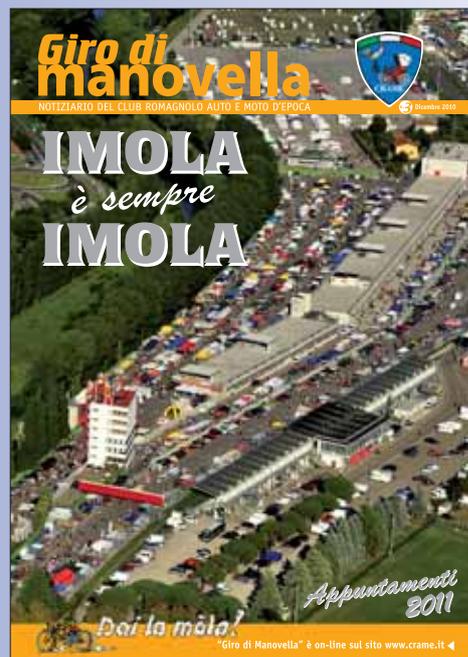
Il 2010, ha visto il Crame impegnato in molte, anzi moltissime, manifestazioni di ottimo livello sia grazie ad organizzatori di ormai provata esperienza, sia anche e soprattutto grazie a voi soci sempre pronti a rispondere al nostro invito con auto e moto di grande prestigio. Andiamo, poi, particolarmente fieri delle molte serate culturali che nel corso dell'anno abbiamo potuto organizzare avvalendoci di personalità del mondo del motorismo d'epoca e non solo (mi riferisco, ad esempio, alle serate dedicate al tema della salute rese possibili dalla collaborazione Crame- Insalute) ed alle quali c'è sempre stata la vostra massiccia partecipazione.

Voglio concludere, informando voi tutti soci Crame che ormai l'acquisto dell'immobile che diverrà la nostra sede è cosa fatta.

Ma questo è solo il primo passo e gli anni a venire saranno anni di grande impegno anche economico per rendere il più funzionale possibile quello che al momento è solo uno spazioso "capannone".

Non mi resta che augurare a voi e alla vostre famiglie un Buon Natale ed un felicissimo Anno Nuovo.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella

Anno XXV - N. 3, Dicembre 2010

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Paolo Baldini
Bruno Brusa
Grazia Brusa
Umberto Ciompi
Chiara Marzocchi
Carlo Massarotto
Venerio Montevecchi

Fotografie:

Archivio Crame
Roberto Casadio
Isolapress
Severino Paniccia

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



Mostra Scambio 2010 Imola è sempre Imola

di Carlo Massarotto

La Mostra Scambio organizzata dal CRAME, all'autodromo di Imola mantiene le posizioni tradizionali, proponendosi come una delle più importanti a livello mondiale.

La conferma viene dai numeri, che vedono 45.000 presenze nell'arco dei tre giorni.



I Grandi Appuntamenti





I Grandi Appuntamenti



È stata l'edizione delle sorprese quella della mostra-scambio del 10, 11 e 12 settembre. Ad iniziare dal grande richiamo che ha avuto sugli espositori, che sono cresciuti del 10 per cento rispetto allo scorso anno. Vedere il tutto esaurito non è certo una prerogativa del 2010 ma, a differenza di quanto si era registrato negli scorsi anni, questa volta nel rispetto degli spazi assegnati a ciascun espositore. Da parte di molti espositori dislocati lungo la pista, era prassi comune occupare spazio a proprio piacimento,



senza badare a quelle che erano le delimitazioni stabilite. In queste condizioni era facile registrare il classico "tutto esaurito". Anche questa volta di spazi liberi non ne sono rimasti, ma tutti hanno dovuto attenersi alle misure assegnate al momento della prenotazione.

L'incremento degli espositori ha consentito di mantenere alto il livello

dell'offerta e compensato la lieve flessione che si è registrata tra i visitatori. In termini numerici, sono quantificabili 45.000 presenze nell'arco dei tre giorni, che ribadiscono come il mercatino del CRAME continui ad essere tra i preferiti dagli appassionati di tutto il mondo.

L'importanza della logistica nella disposizione degli espositori ha giocato

un ruolo fondamentale anche per agevolare gli spostamenti dei visitatori, evitando le classiche strettoie tra i banchi e gli "ingorghi" conseguenti. Grossi benefici si sono riscontrati anche con l'introduzione della biglietteria alla "Variante Alta", che ha notevolmente alleggerito il carico su quella all'ingresso box. Grazie a questi accorgimenti sono state eliminate le



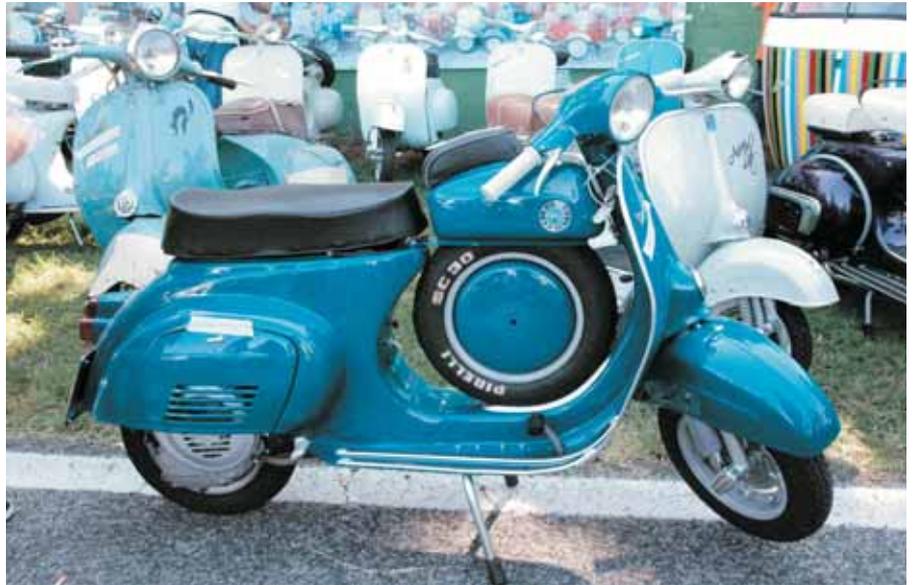


I Grandi Appuntamenti





file e i lunghi tempi d'attesa che avevano caratterizzato le edizioni precedenti. Non sono più una novità, invece, il costante interessamento di appassionati sempre più giovani e la presenza di molte signore. Ad attirare i primi contribuisce anche il progressivo ringiovanimento dell'offerta di auto e moto. Limitare a soli 20 anni il periodo per considerare un veicolo d'importanza storico-collezionistica, può far storcere il naso a molti collezionisti della prima ora, ma ha il vantaggio di attirare anche l'interesse dei giovani verso il mondo del motorismo d'epoca, ed è importante, però, che auto e moto del 1990 non siano appetibili solo per sfruttare le agevolazioni assicurative e fiscali che sono contemplate a livello legislativo.





Old Rally

di Grazia Brusa

Tutto emiliano-romagnolo il percorso dell'edizione 2010 dell'Old Rally che

ha avuto inizio con le auto ante 1965 schierate davanti ai bastioni della Rocca Sforzesca di Imola, venerdì 3 Settembre.

Grande l'attenzione rivolta, anche in questa occasione, dagli organizzatori all'aspetto turistico-culturale della manifestazione che ha visto la prima tappa concludersi al Museo Maserati presso l'Azienda Panini di Modena.

Il museo, collocato in un caratteristico





rustico, annovera pezzi importanti che hanno fatto la storia del Tridente ed esemplari unici come la Maserati 420/ M58 ELDORADO espressamente costruita per la 500 Miglia di Monza del 1958 e con la quale Stirling Moss lottò per le prime posizioni.

Sabato 4 Settembre, il "tour" ha percorso le Terre Verdiane (Fontanelato – Roncole- Busseto) per poi effettuare una visita guidata alla dimora preferita di Giuseppe Verdi, quella dove il grande musicista concepì e compose le opere della maturità. Villa Verdi, oggi museo, è come l'ha lasciata il Maestro ed i sei ettari che la circondano con piante appositamente importate da paesi lontani testimoniano il legame fortissimo tra

Verdi e la sua terra.

Dopo un pranzo raffinato all'insegna della tradizione emiliana nella suggestione dell'Antica Corte Pallavicina, sosta a Cremona e visita alla sua bellissima cattedrale eretta nel XII secolo su quello che allora era il punto più alto della città al riparo dalle alluvioni del Po che all'epoca scorreva molto più vicino al centro storico rispetto ad oggi.

A seguire, i partecipanti alla manifestazione hanno potuto ammirare la preziosa collezione di Stradivari conservati nel Palazzo comunale della città adiacente alla stessa Cattedrale. Sulla via del ritorno, domenica 5 Settembre, sosta a Villa Sorra (Gaggio) dove, anche grazie ad una splen-





didata giornata di sole, si è potuta effettuare una visita guidata al suggestivo Giardino Romantico che la circonda.

Un giardino all'inglese i cui lavori si avviarono nel 1827 con un grande lago irregolare e, come voleva la moda del tempo, con false rovine medievali che ne fanno uno dei più prestigiosi esempi di parco all'inglese presente in Italia.

Per tutto questo e consapevoli delle fatiche organizzativa che ciò comporta, ci sembra doveroso esprimere il nostro grazie a Fabio Amadori per un evento che ha saputo coniugare la passione per le auto d'epoca con l'interesse per l'inesauribile patrimonio turistico- storico -culturale del nostro paese.





Ezio Pirazzini

Ezio Pirazzini ci ha lasciati e con lui se n'è andato un grande giornalista, ma anche un pezzo di storia della città di Imola e del suo autodromo. Un autodromo di cui tanto andava orgoglioso e su cui tanto ha scritto nel corso della sua vita come inviato sportivo del giornale "Il Resto del Carlino" e come collaboratore di importanti riviste sportive italiane e straniere.

Per tutto questo, ma anche per la disponibilità e per l'attenzione sempre dimostrata nei confronti della vita del nostro Club, lo ricorderemo.

Purtroppo dobbiamo comunicare la scomparsa di alcuni soci del Club.



Graziano Agnelli



Renzo Lippi



Mario Pezzi

Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.



La nostra estate



di Paolo Baldini

Il 26 Giugno, le auto e le moto del Crame sono ritornate, dopo alcuni anni di assenza, a Marina di Ravenna. Il ritrovo dei partecipanti ha avuto luogo nella piazza del Centro Commerciale del Nuovo Porto Turistico "Marinara", inaugurato di recente.

Qui i partecipanti hanno potuto gustare un buon gelato presso la Gelateria JK.

Nel corso del pomeriggio, suddivisi in tre gruppi, i partecipanti hanno fatto visita al "Museo delle attività subacquee" situato nelle vicinanze dalla piazza.

Decisamente interessante ed apprezzata la visita; il responsabile del museo, Sig. Vincenzo Cardella, si è prodigato moltissimo per dare informazioni, spiegazioni e consulenza a tutti i visitatori. Assai suggestiva la presenza nei locali del museo della

statua originale in gesso del Cristo degli Abissi, alta circa 3 metri.

Terminata la visita culturale, dopo un aperitivo offerto dal Bar Marinara Bistro, cena a base di pesce presso il Ristorante Hook situato sul porto turistico da dove si può ammirare un meraviglioso il panorama.

La manifestazione, nonostante sia stata piuttosto statica (si sono percorsi pochi chilometri), è stata comunque piacevole e gradita ai partecipanti. Si ringraziano gli sponsor della manifestazione: la Concessionaria Ford Emiliana Motor Spa e la Banca Popolare di Ravenna Spa.



Visita ai Musei delle Attività Subacquee





L'incontro
Estivo
Modigliana



La consegna del "gagliardetto" da parte degli organizzatori Borzatta e Donati, al rappresentante della città di Modigliana, Sig. Emilio Melandri





MARE d'EPOCA di SERA

di Paolo Baldini

Anche quest'anno si è rinnovato l'appuntamento estivo per gli appassionati del motorismo storico, presso le località balneari (lidi nord) di Ravenna.

Sabato 24 Luglio, le 45 auto e 15 moto, tutte importanti, bellissime e

tirate a lucido, si sono ritrovate al Ristorante InVespa di Marina Romea per le operazioni di verifica, consegna della "tabella di partecipazione" e del classico omaggio in ceramica. A seguire, partenza per la Rievocazione del Circuito di Marina Romea: gara motociclistica disputata alla fine degli anni '50 lungo le strade della allora neonata località balneare. A Casalboretto, sosta in piazza presso il bar San Marino, con buffet offerto in collaborazione con la Pro Loco e benedizione dei veicoli impartita dal Parroco del paese.

Partenza, poi, per Porto Corsini e sosta nella via principale del paese, per l'occasione chiusa al traffico, per un aperitivo offerto dalla Pro Loco. Verso le 19.30, ritorno dei partecipanti a Marina Romea al Ristorante InVespa per un'ottima cena a base di pesce.

Si ringraziano tutti i partecipanti e gli sponsor: Banca Popolare di Ravenna, Concessionaria Ford Emiliana Motor srl, Migliardi Alberto.



L'incontro Estivo Forlimpopoli (Città Artusiana)



La Segreteria dell'incontro: Franco Donati e Dario Trerè impegnati nella consegna dei ticket



Le "Mariette" di Casa Artusi all'opera



Simona Galassi, Campionessa del Mondo di Pesì Mosca, presente alla serata, viene premiata dal coordinatore dell'incontro Vittorio Maltoni





Revival 200 Miglia

di Bruno Brusa

Il nome di "Checco" Costa è legato a tutte le manifestazioni motori-

stiche che si sono svolte ad Imola nel dopoguerra: dal Moto Cross alla Coppa d'Oro Shell.



I vincitori della prima edizione Paul Smart e Bruno Spaggiari con il Dott. Checco Costa, il Dott. Claudio Marcello Costa, l'Avv. Carlo Costa, l'Ing. Taglioni e Giovanni Fantazzini



La parata dei Campioni

Ma nel 1972, il grande imolese ebbe la geniale intuizione di importare in Italia la formula della prestigiosa gara che divenne nel tempo la Daytona d'Europa: nasceva la 200 Miglia di Imola.

Un tale evento non poteva cadere nell'oblio ed è così nata l'idea di un revival che si è svolto ad Imola l'1-2-3 ottobre richiamando nel mitico circuito "Enzo e Dino Ferrari" il pubblico dei grandi eventi.

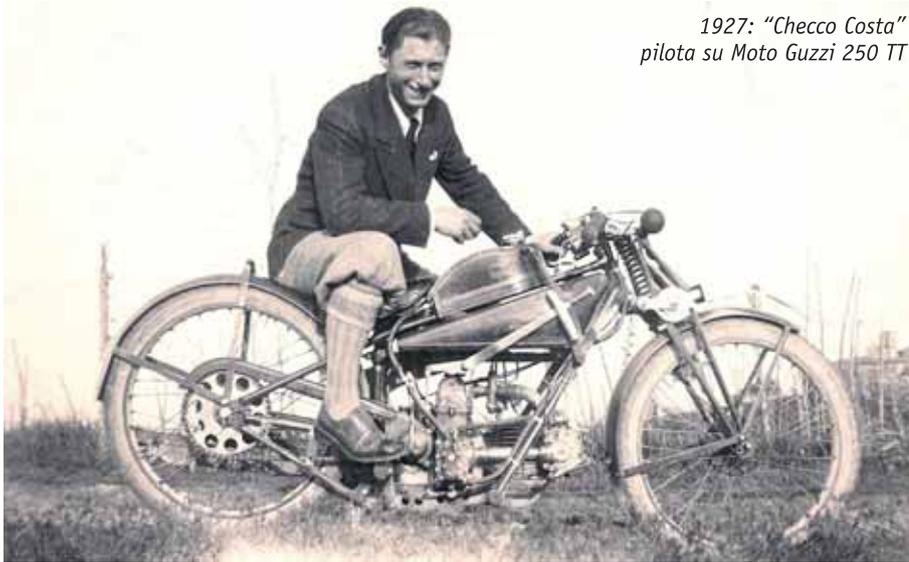
Di grande impatto la "Parata dei Campioni" che ha avuto luogo nella serata di venerdì 1 ottobre in Piazza Matteotti quando i piloti protagonisti del passato hanno incontrato la città facendole rivivere le emozioni di una competizione, la Daytona appunto, che ha lasciato un segno indelebile nella storia del motociclismo.



I fratelli Costa premiano il Campione Alex Zanardi



Il Sindaco di Imola Daniele Manca e il Dott. Valter Sciacca, Amministratore Delegato dell'autodromo di Imola, premiano il Campione Kenny Roberts



1927: "Checco Costa"
pilota su Moto Guzzi 250 TT



Le moto d'epoca in bella mostra durante la serata



La parata dei campioni in pista



Passeggiata d'Autunno

di Chiara Marzocchi

L'ultimo raduno di questa stagione motociclistica del Club si è svolto Domenica 10 ottobre. Alla partenza presso la concessionaria Bacchi di Ronco di Forlì erano presenti circa 25 moto che spaziavano dagli anni

'30 agli anni '80. La passeggiata ha portato i partecipanti per le colline, dall'aspetto ormai autunnale, di Meldola, Predappio, Galeata, Ranchio, San Vittore e Lizzano.

Parcheggiate le moto nello splendido parco di "Villa Silvia", edificio sette-

centesco oggi sede dell'Ammi (Associazione Musica Meccanica Italiana), i partecipanti sono stati accolti dal Presidente dell'Associazione, nonché socio Crame, il signor Franco Severi che ha reso possibile ammirare e persino ascoltare svariati strumenti





meccanici. Tra i più preziosi, quanto meno dal punto di vista storico se non tecnico, il piano melodico appartenuto alla regina Margherita di Savoia. Al primo piano della Villa è tra l'altro possibile visitare la stanza riservata dalla contessa Silvia Baroni all'amico poeta Giosuè Carducci e una sala con la riproduzione in scala 1:1 del tamburo meccanico ideato da Leonardo Da Vinci.

Terminata la visita, sempre all'interno del museo durante un gustosissimo pranzo si è potuta apprezzare la mu-

sica di un rarissimo "grammofono Stirling" (azionato appunto da un motore Stirling a combustione esterna) sul quale Severi ci ha generosissimamente fatto ascoltare un breve tratto di un 78 giri di Caruso, dei primi del 1900.





La Mille Miglia del dopoguerra Nel 1949 Biondetti vinse la sua quarta Mille Miglia Ma la corsa non passò per Bologna

di Venerio Montevecchi

La sedicesima edizione della Mille Miglia vide per la quarta volta consecutiva la vittoria di Clemente Biondetti: un primato. Fu anche la seconda della Ferrari e l'inizio di una lunga serie.

La Mille Miglia del 1949 vide molte varianti di rilievo, rispetto alle edizioni precedenti, soprattutto nel percorso che ancora una volta venne profondamente rinnovato. Vi fu il ritorno al senso di marcia antiorario e poi l'inserimento del passo della

Cisa, fra Parma e La Spezia, che escludeva per la prima volta il passaggio da Bologna, dalla Futa e da Firenze. La seconda variante di grande importanza fu l'inserimento delle città di L'Aquila e di Pescara, per risalire l'Adriatico con la statale litoranea, spostando in tal modo più a sud l'attraversamento dell'Appennino con un percorso più breve (1593 km) ma molto più selettivo. Anche se furono eliminati diversi tratti autostradali, le prerogative velocistiche furono conservate, dovute soprattutto al settore che fiancheggiava l'Adriatico, da Pescara fino a Ferrara e Padova.

Fu una corsa di massa, con addirittura 303 equipaggi partenti; una prova mastodontica che ovviamente portò molta confusione organizzativa. Per la prima volta comunque venne adottato l'intelligente sistema di assegnare ai concorrenti i numeri di partenza corrispondenti all'orario della loro partenza stessa. In questo modo al pubblico e ai concorrenti fu assai più facile avere un'idea dell'andamento della corsa: se uno aveva il numero 339, ad esempio, significava che era partito alle 3 e trentanove minuti.

I concorrenti furono divisi nelle consuete categorie Turismo Internazionale e Sport Internazionale e le classi furono in totale sette. Nella



Il percorso 1949, profondamente modificato con il ritorno del senso di marcia antiorario e l'esclusione di Bologna e Firenze.

classe 750 cc Turismo partivano le Fiat, nella 1100 cc e le Lancia Ardea. Nella classe Turismo oltre 1100 cc vi fu una forte presenza di Lancia Aprilia 1500 cc: quaranta vetture agili e veloci. In questa categoria si distinsero i fratelli Marzotto che sul tetto delle loro Aprilia avevano dipinto vistosi segni che dovevano farle riconoscere dall'alto da un piccolo aereo che le seguiva segnalando, tramite una radio di bordo, la loro posizione e altre notizie. Le vetture che potevano aspirare

alla vittoria assoluta nella categoria Turismo erano Le Alfa sei cilindri 2500 cc, le Healey 4 cilindri e la Bristol 6 cilindri con motore BMW; tutte superavano i 160 km all'ora. Nella classe 1100 cc Sport presero parte, tra molte Fiat Stanguellini e Cisitalia, anche tre Osca tipo "barchetta", nuovissime e splendide creazioni dei fratelli Maserati, che poi sarebbero diventate famose. Erano piccole vetture spinte da un motore bialbero di 1092 cc da 72 cv e con telaio tubolare, fabbricate

a San Lazzaro di Savena, alle porte di Bologna, nella nuova officina fondata dai Maserati nel 1947 (la stessa officina dove avrebbe poi lavorato il nostro concittadino Tito Liberini, di cui abbiamo parlato nel numero precedente). Trentaquattro furono le vetture nella massima classe Sport. Nove le Ferrari 166 di "due litri". La squadra ufficiale era formata da tre filanti spider carrozzati Touring, vetture eleganti e leggere, con motore di oltre 140 CV e velocità dell'ordine di 210 km



La Ferrari "barchetta" di Biondetti-Salani, vincitori assoluti, verso il Passo della Cisa.

1000 MIGLIA

all'ora. Vi era pure un vecchia Lancia Asturia, tre Maserati "due litri" e parecchie Alfa Romeo tra cui ne spiccava una sperimentale. Siccome le vetture da turismo dovevano impiegare un carburante a basso numero di ottani, fornito dagli organizzatori, per alcune fu un calvario, perché il motore "picchiava in testa" e quindi dovevano essere guidate con molta circospezione, specialmente in accelerazione.

La sedicesima Mille Miglia ebbe luogo il 24 aprile e già alla partenza iniziarono le ostilità, con velocità molto alte superiori alle aspettative. L'interesse maggiore fu concentrato, come sempre, sulla lotta per la vittoria assoluta, per la quale potevano competere le Ferrari, soprattutto quelle ufficiali, una Alfa Romeo sperimentale e una Maserati. Bonetto su Ferrari ufficiale, impose subito l'andatura arrivando a Roma ad oltre 130 km di media con le altre due Ferrari a qualche minuto e l'Alfa Romeo di Rol brillante quarto. A Pescara era prima la Ferrari di Taruffi, davanti a Bonetto e Biondetti. Ad Ancona Biondetti era secondo ma a Ravenna, quando mancava poco più di un paio d'ore alla fine, la vettura di Taruffi rompeva il giunto cardanico e Biondetti aveva via libera. All'arrivo a Brescia la classifica generale vide ai primi due posti le Ferrari, di Biondetti e di Bonetto, a oltre 130 km all'ora, al



L'arrivo dell'inglese Bristol, di Lurani-Aldington, una sei cilindri "due litri" con motore BMW



L'Alfa Romeo 6 cilindri di serie, tipo Freccia d'Oro, guidata di Sanesi-Venturi, che si piazzò seconda assoluta nella categoria Turismo Internazionale.

terzo L'Alfa di Rol, poi due Fiat e una Cisitalia 1100 cc e una Maserati 2000 cc. Magnifiche anche le prestazioni delle 1100 cc Sport fra cui emersero le Fiat-Stanguellini. La

corsa fra le grosse vetture da turismo fu pure emozionante con L'Alfa di Sanesi, la Healey di Wisdom e la Bristol di Lurani che si batterono gomito a gomito per tutta la corsa.

Tito Liberini e un solo grido: "Pìga, pìga, pìga...!"

di Umberto Ciompi

Ci fu un tempo in cui a Imola, a Port'Appia, l'odore dell'olio di ricino sovrastava l'odore del soffritto delle massaie imolesi.

A Port'Appia, "l'odore delle corse" fuoriusciva dalle officine di Tito e Spadoni (senza dimenticare Suzzi e

Falconi), botteghe artigiane per la preparazione, meglio elaborazione, di automobili e motociclette da corsa.

A quel tempo, non si faceva distinzione tra velocità, cross, nautica, endurance o rally, non si faceva distinzione tra motori nati per le

corse e motori adattati alle corse, non si faceva distinzione tra telai progettati per uso agonistico e telai modificati con saldature e rattoppi: tutto faceva brodo purché servisse per andar forte.

Non importava il consumo, non importava l'inquinamento, forse anche la tenuta allo sforzo interessava poco, era importante che il mezzo corresse e corresse forte.

Interessava che corresse più forte di tutti per qualche minuto di immortalità.

Erano i tempi per i maghi dei motori e per i matti della guida, autori di curve impossibili e carambole memorabili.





“Maghi e matti” erano osannati più di “ingegneri e piloti” degradati al rango di travet della meccanica, del volante e del manubrio.

In questo tempo, ha vissuto Tito Liberini, il nostro “elaborazioni Tito”, autore di gesta epiche quando al “catino” delle Acque Minerali, durante la notte del sabato antecedente la corsa riecheggiava un solo grido: “*piga, piga, piga....*”

Tito è stato ospite del CRAME la sera dello scorso 6 ottobre e ci ha fatto rivivere i tempi in cui l'utilitaria, trasformata da corsa, serviva per il lavoro durante la settimana e per le sfide in corse clandestine durante il

fine settimana.

Certo, Tito era un grande mago e preparava auto da corsa per competizioni serie, per la Formula 3 con l'australiano Walker, per la Formula Abarth con il Principe Grimaldi (il cugino del Principe Ranieri), per le Corse in Salita con Martini, lo zio di Pier Luigi Martini, pilota di Formula 1, per la Parigi- Dakar alla quale partecipò per ben dieci edizioni.

Tito si era formato in quella grande fucina che fu l'istituto Industriale Alberghetti, con l'Ingegnere Taglioni, padre della distribuzione desmodromica e delle Ducati da corsa.

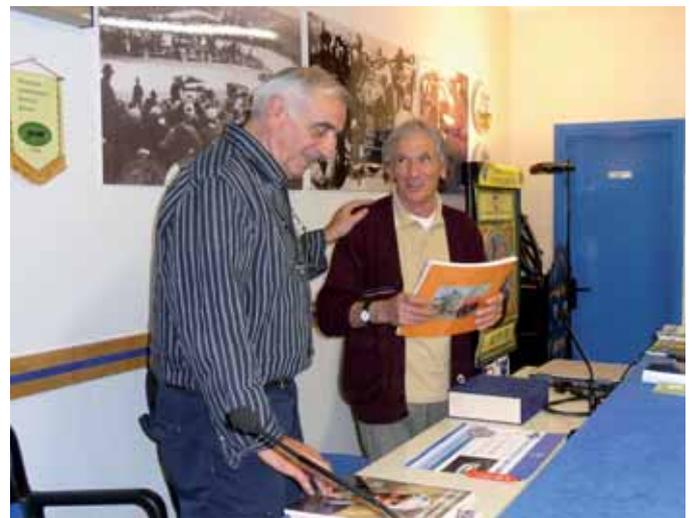
Successivamente, era passato alla

OSCA (Officine Specializzate Costruzioni Automobili) al servizio dei fratelli Ettore, Ernesto e Bindo Maserati.

Restò in OSCA dal 1956 al 1961 in qualità di motorista, uno dei dieci motoristi su un totale di cento dipendenti.

Nel 1961, rientrato a Imola, si è dedicato anima e corpo alla conduzione dell'officina di proprietà per elaborazioni sportive, officina chiusa nel 1996 all'età di sessantacinque anni.

Tito, la sera del 6 ottobre, ci ha fatto rivivere un tempo purtroppo passato, il tempo in cui, con poco e meno di poco, si poteva ancora *sognare*.



Venerio Montevicchi,
coordinatore della serata



La nostra presenza all'edizione 2010

Soci ed amici del C.R.A.M.E. in visita allo stand



Attività svolte nell'anno 2010

Commissari Tecnici Auto

Attestati di Storicità	n. 80
Certificato di Identità (omologazione)	n. 24
Certificati Caratteristiche Tecniche	n. 10
Carta di Identità F.I.V.A.	n. 4
Duplicati e varie	n. 13

Il Commissario Tecnico
Giorgio Picchi

Commissari Tecnici Moto

Attestato di Storicità	n. 34
Certificato di Identità	n. 21
Certificati Caratteristiche Tecniche	n. 4
Duplicati	n. 1
Permessi di partecipazione	n. 5
Trasferimenti di proprietà	n. 3

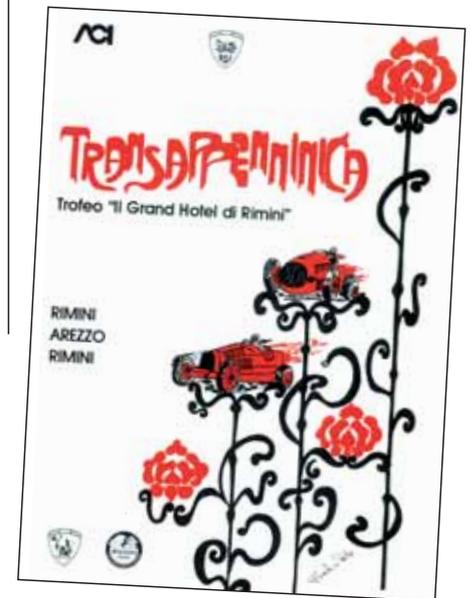
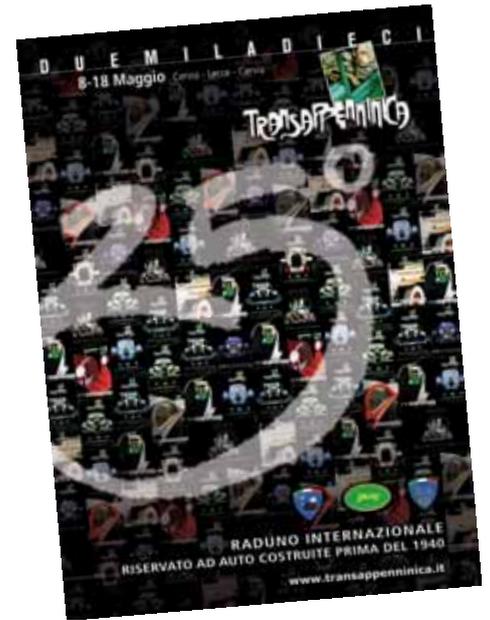
Il Commissario Tecnico
Guido Morelli

La Transappenninica ha festeggiato i suoi 25 anni

Era l'anno 1986, quando tre ravennati, Fulvio Pinza, Luciano Siboni e Riccardo Nuzzo, ebbero l'idea di organizzare una manifestazione agonistica di regolarità per vetture costruite prima del 1970, denominata "Transappenninica" perché,

assieme ad amici toscani, decisero un percorso che andava da Rimini ad Arezzo e ritorno.

L'evento si esaurì dopo la terza edizione, lasciando al Crame la possibilità di riprenderlo eventualmente nel futuro.

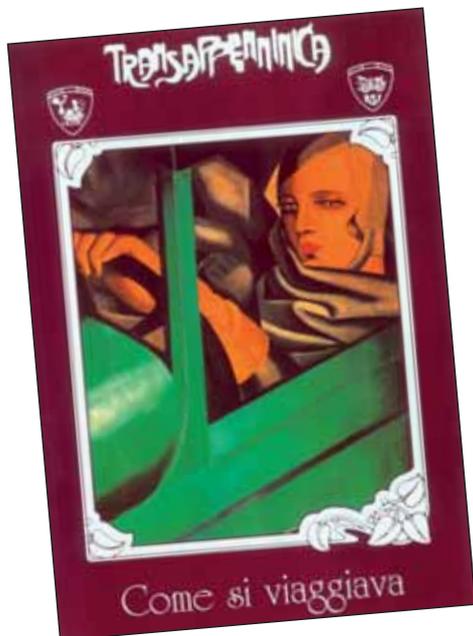




Nel 1989, Alfredo Celli, allora presidente Crame, ed il Consiglio Direttivo decisero di riportare la "Transappenninica" fra le manifestazioni del Club, ma riservata a vetture di prestigio, vetture così dette "da viaggio" e scrupolosamente costruite prima del 1940. La formula doveva essere quella suggerita dalla FIVA: raduno turistico-culturale non agonistico. E così fu. L'idea piacque, Celli chiese a Fabio Amadori di curarne l'organizzazione e si intraprese questa avventura anche se

al momento non potevano immaginare che la manifestazione avrebbe raggiunto l'attuale successo.

Alla prima edizione del "secondo corso", denominata "Come si viaggiava", parteciparono soprattutto soci CRAME: molti di loro che possedevano, e possiedono, vetture anteguerra, risposero all'invito con entusiasmo, facendo intendere agli organizzatori che la formula era quella giusta, perciò si continuò su questa linea.





Negli anni successivi, l'interesse per la manifestazione andò aumentando: sempre più numerosi furono i partecipanti provenienti da altri Club e si decise di portare a tre giornate la durata dell'evento. Fu all'inizio degli anni '90 che iniziò a collaborare con il Club l'amico Vittorio Serventi il quale trovò molto interessante la formula "Transappenninica": percorsi poco trafficati, luoghi panoramici e storicamente come artisticamente rilevanti, gastronomia di alto livello. Serventi ebbe il merito di divulgare la manifestazione in campo internazionale e, negli anni, andarono sempre più aumentando gli equipaggi provenienti da tutta Europa e non solo.





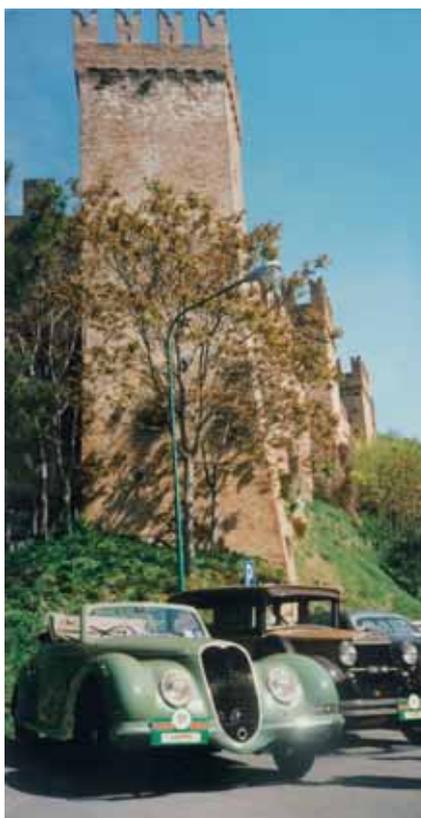


A tutti questi cultori di auto d'epoca, la "Transappenninica" ha fatto conoscere ed apprezzare le bellezze del nostro Paese percorrendo le strade del Veneto, della Puglia, della Liguria, della Sardegna, facendo tappa nelle grandi città d'arte come in paesi dove difficilmente arriva il turismo di massa.

25 anni costellati da successi, ringraziamenti e complimenti, venticinque anni di auto fra le più prestigiose del magico periodo anteguerra. Tutto questo è motivo di grande orgoglio per gli organizzatori e per il CRAME, ma anche di enorme riconoscimento per coloro che con entusiasmo hanno lavorato, spesso nell'ombra, per il successo ed il futuro della manifestazione.



Il Conte Lodron ed il Barone Kast orgogliosi di mostrare le numerose targhe che attestano la loro partecipazione alla Transappenninica.





Come mantenersi in... salute per una buona qualità della vita



In un ambiente – come il CRAME – frequentato per la maggior parte da Soci di genere maschile non si poteva rimandare la conoscenza di un apparato di prima importanza che tocca anche la sfera sessuale dell'uomo e che negli anni può alterarsi a causa di un invecchiamento fisiologico o di un invecchiamento "accelerato" o ancora a causa di malattie più importanti non sempre guaribili.

La prostata è una ghiandola a forma di castagna di circa 20gr di peso (da giovani) che si trova nell'addome in basso tra la vescica e l'uretra e davanti alla parte dell'intestino finale chiamato retto. La ghiandola prostatica produce il succo prostatico che permette di mantenere vivi gli spermatozoi prodotti dai testicoli ed entrambi vanno a formare lo sperma. Si è spiegato a quale cambiamenti la ghiandola va incontro con gli anni tra cui le infiammazioni = prostatiti, l'ingrossamento = ipertrofia, i tumori = carcinoma. Si calcola che circa i 3/4 della popolazione maschile al di sopra dei 50 anni sia affetto da ipertrofia della prostata – una malattia benigna curabile. Questa alta percentuale di prevalenza del problema deve indurre a documentarsi sulla prevenzione e su come mantenere in salute questa ghiandola a lungo. Si consigliano alcuni accorgimenti: evitare di andare per lunghi tratti in biciclet-

ta, in motorino o a cavallo per non incorrere in traumi vista la posizione della ghiandola prostatica molto vicina alla sella; prendere, se solo necessari, i seguenti farmaci: : diuretici (perché distendono troppo la vescica) o decongestionanti nasali (perché ostacolano lo svuotamento vescicole seminali) o gli ansiolitici (in quanto alterano la contrazione muscolare della vescica urinaria); curare, se affetti, le congestioni del plesso emorroidario che sta nel retto (per la vicinanza topografica può infiammare la prostata). Gli stili di vita corretti da perseguire sono molto importanti: bere 1-2 lt di acqua al di (per evitare infezioni delle urine e per avere una attività intestinale regolare con evacuazioni normali –non soffrire di stitichezza e/o diarrea), mangiare verdura e frutta ricche di fibre (sempre per aiutare l'attività evacuativa intestinale), avere una attività sessuale regolare; svolgere attività motoria aerobica regolare, camminare velocemente ecc per contrastare la sedentarietà.

E' importante avere un buon rapporto con il Medico di fiducia, riferendo se si hanno dei cambiamenti comportamentali di tipo: ci si deve alzare spesso la notte per urinare, si ha qualche difficoltà nell'urinare, si ha la sensazione di peso locale nel basso ventre, si ha la sensazione di un non soddi-

sfacente svuotamento della vescica oppure altri disturbi della sfera sessuale. Non trattenere l'urina, combattere la stitichezza, evitare periodi prolungati di astinenza sessuale, avere cura di mantenere l'igiene intima anche dopo il rapporto sessuale costituiscono alcune delle norme igieniche più importanti. In quattro incontri curati dal medico di Medicina Generale (Shirley Ehrlich) e dallo Specialista Urologo (Dott. Massimo Fini- già Primario Urologo Osp. di Imola) - si è cercato di dare ai presenti una visione d'insieme della prostata e del suo funzionamento e spiegazioni sui percorsi diagnostici e terapeutici che possano contribuire a meglio collaborare con il medico sia quando si tratta di un invecchiamento fisiologico dell'apparato urogenitale sia se si tratta di patologie tumorali a carico di questi organi.

Gli associati del CRAME possono sempre frequentare tutti i corsi che INSALUTE attiva sul territorio.

Il sito www.insalute.info può fornire sempre informazioni sull'attività di informazione-formazione delle due sessioni annuali che il Centro Studi INSALUTE realizza da anni.

Il Presidente Bruno Brusa, insieme allo Staff del Direttivo del CRAME, ha fatto gli onori di casa con la classe e lo stile che da sempre lo contraddistingue.



IL CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

15.000 euro alle associazioni che hanno contribuito con prestazioni di servizio volontario alla Mostra Scambio

Come tutti gli anni, anche per questa edizione, il Consiglio Direttivo del CRAME, destinerà parte del ricavato della Mostra Scambio per sostenere progetti di grande valore sociale.

E' doveroso ringraziare i tanti privati (cittadini e gruppi), che ogni anno collaborano al successo della Mostra Scambio in forma totalmente gratuita e che hanno permesso di raggiungere in questi anni oltre 900 milioni delle vecchie Lire destinati alla Solidarietà.



In Libreria

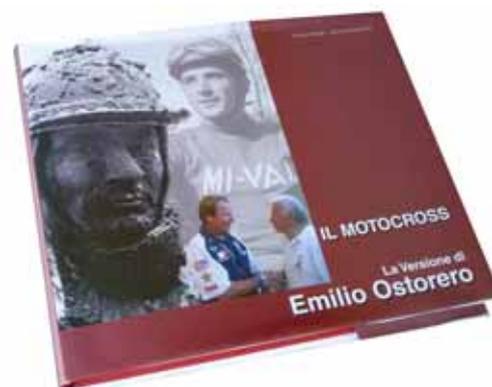


Maurizio Messori
PERICOLOSO RALLENTARE
DELLA VITA, DELLA MORTE
E DEI MIRACOLI DI TAZIO NUVOLARI

- > Le corse e la vita del leggendario pilota.
- > Episodi inediti mai raccontati prima.
- > Foto inedite delle gare del campione.

Collana Via Emilia // Alberto Perdisa Editore //
euro 25,00 // pagine 384 // Isbn 978 88 8372 500 5 //

Potete acquistare i nostri libri sul sito www.gruppoperdisaeditore.it
presso le migliori librerie, su Internet Bookshop Italia www.ibs.it
e su www.bookrepublic.it



Franco Daudo - Severino Ostorero

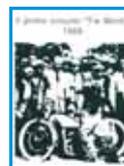
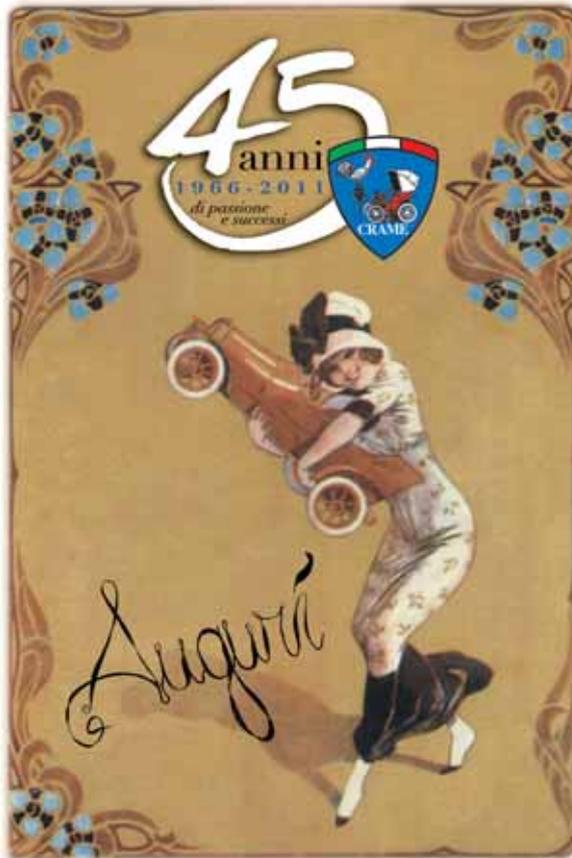
*Storie straordinarie di motocross
degli anni '50, '60 e '70*



IMOLA
mostra
scambio



TRANSALPINO



**DOMENICA
19 DICEMBRE 2010**

Pranzo Sociale

In occasione della chiusura
dell'anno 2010
per il consueto
"Pranzo degli Auguri"
ci si troverà, soci e famigliari,
presso

Hotel  Molino Rosso

Strada Statale Selice, 49
40026 Imola (BO)

alle ore 12,45
per trascorrere qualche ora
in allegra compagnia.

**classiche
d'estate**

**4 cilindri
NELLA MOTO**

**RALLY
DELLE
ROMAGNE**

CLASSIC RAY

COPPA FLORIO

Mercoledì 2 Febbraio 2011 ore 21.00



presso la Sala Convegni della Sede del Club
avrà luogo la presentazione del libro:

**PERICOLOSO RALLENTARE
DELLA VITA, DELLA MORTE
E DEI MIRACOLI DI TAZIO NUVOLARI**

relatore ed autore: **Prof. Maurizio Messori**
saranno presenti all'incontro: Odoardo Govoni e Corrado Carpeggiani

- > Le corse e la vita del leggendario pilota.
- > Episodi inediti mai raccontati prima.
- > Foto inedite delle gare del campione.

Le prossime serate culturali...

C.R.A.M.E. - Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca
Mercoledì 6 aprile ore 21.00
presso la Sede del C.R.A.M.E. - via S. Agostino 8/A - Imola

INCONTRO con EMILIO OSTORERO
16 volte campione italiano di motocross

L'ing. **FRANCO DAUDO** curerà la
PRESENTAZIONE DEL LIBRO

IL MOTOCROSS
La Versione di
Emilio Ostorero





IMOLA
è sempre
IMOLA

