

Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



Aprile 2011

Speciale OLD TIME SHOW

"L'attività del cavaliere romagnolo è semplice e agiata come il cavallino che galoppa sul campo di battaglia del suo re di Francesco Baracca nel Terzo, lo dicevano i soldati sul fronte. L'eroe degli anni della prima guerra mondiale.

Quando, verso il 23 il primo circuito del Nord, che si correva a Rovereto, con lui il cavaliere Baracca, padre dell'eroe, da quell'istante nacque il suo destino, con la madre, contessa Padovani.

Fu essa a dargli, un giorno, "Ferrari, metti sulle tue macchine il cavallino bianco e rosso del mio fratello. Le porta fortuna". Costoro ancora la fotografia di Baracca, con la dedica del giorno, in cui si affida l'emblema. Il cavallino era ed è rimasto nero, se aggiungi il fondo giallo scuro che è il colore di Modena."

Baracca

Disegno di Francesco Baracca, 1917 ca.

CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



Dai la mola!

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

**Presidente del Consiglio Direttivo****Brusa Bruno****Vice Presidente****Ciampi Umberto****Consiglieri****Amadori Fabio
Baldini Paolo
Donati Franco
Marzocchi Chiara
Mazzotti Dante
Morelli Guido
Picchi Giorgio****Segretaria****Gaita Mariarita****Collegio Sindacale***Presidente***Trevisani Gian Luigi***Effettivo***Severi Franco***Effettivo***Trere' Dario***Supplente***Baldini Roberto***Supplente***Baldisserri Vittoriano****Collegio dei Probiviri***Presidente***Morelli Paolo***Effettivo***Poli Pellegrino***Effettivo***Valli Graziano***Supplente***Bacchilega Fabio***Supplente***Zama Bruno****Manifestazioni Auto****Amadori Fabio - Baldini Paolo - Donati Franco - Mazzanti Gildo
Mazzotti Dante - Picchi Giorgio****Manifestazioni Moto****Baldini Paolo - Farolfi Bruno - Marzocchi Chiara - Morelli Guido
Morelli Paolo - Poli Pellegrino - Tassinari Dario****Commissari Tecnici Auto****Picchi Giorgio - Borghini Costante - Donati Franco****Commissari Tecnici Moto****Morelli Guido - Cerabona Alessandro****Attività Culturali****Ciampi Umberto****Ufficio Stampa****Marzocchi Chiara (Coordinatrice)
Galassi Alberto - Gemelli Fabio - Montevecchi Venerio****Coordinatore Spedizione
"Giro di Manovella"****Donati Franco**

A poco più di un mese dall'Assemblea che ha dato inizio all'anno sociale 2011 ed al mio nuovo mandato, mi sembra doveroso ringraziare voi soci Crame della fiducia accordatami.

Il Consiglio Direttivo con le ultime elezioni si è in parte rinnovato ed un grazie va ai consiglieri uscenti, Bruno Farolfi e Paolo Morelli, per il lavoro svolto, per la loro disponibilità e per quanto hanno fatto per il Club.

Ma voglio anche dare il mio benvenuto ai nuovi consiglieri, Umberto Ciompi e Guido Morelli, ed al Direttivo tutto nella certezza di poter sempre contare sulla sua collaborazione nella condivisione di oneri ed onori che la gestione del club comporta.

Abbiamo davanti anni certamente intensi, di grande lavoro per far crescere sempre di più il Crame, ma anche e soprattutto per realizzare quella sede che sta muovendo i primi passi.

Questo 2011, poi, sarà un anno particolare anche perché il Club compie 45 anni e già è in cantiere la manifestazione con cui celebriamo questa nostra importante tappa ricordando quel "Raduno delle Nonne" che ha segnato la nascita del Crame nel lontano 1965 e da allora di strada ne abbiamo fatta davvero tanta.

Bruno Brusa



Giro di Manovella

Anno XXVI - N. 1, Aprile 2011

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Umberto Ciompi
Mariarita Gaita
Alberto Galassi
Fabio Gemelli
Venerio Montevecchi
Gianluigi Trevisani

Fotografie:

Archivio Crame
Fabio Gemelli

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

Old Time Show 2011 Che spettacolo con FERRARI e BENELLI!



*Il Presidente dell'ASI, Avv. Roberto Loi
al taglio del nastro dell'8° Old Time Show*



di Fabio Gemelli

Un successo! Non poteva essere altrimenti per l'ottava edizione dell'Old Time Show, svoltasi alla Fiera di Forlì il 12 e 13 marzo 2011. Un successo garantito innanzi tutto dalla mostra tematica "Un mondo di Ferrari: dal '50 ad oggi" organizzata dal CRAME e da "i 100 anni di Benelli", seguita dal Club Il Velocifero. Quella che è la parte centrale, la "perla" dell'Old Time Show ha saputo accendere e accrescere l'entusiasmo degli appassionati ancor più che negli anni passati, grazie al contributo di tanti collezionisti privati e della Galleria Ferrari. A questo ennesimo trionfo della manifestazione, testimoniato dall'affluenza di quasi 20.000 visitatori, giovani e meno giovani, hanno giovato sicuramente i capolavori su ruote esposti a Forlì. Come chiamarle altrimenti le varie Auto Avio 815,





Ferrari 500 TR, Ferrari 250 GT Spyder California, 365 GTB/4 Daytona, F40, 212 Inter e l'unica Ferrari Pinin esistente? Attraverso una carrellata di oltre 50 Rosse il pubblico ha potuto

infatti ammirare l'evoluzione del design e della tecnica Ferrari e contemporaneamente dello stile italiano, i cui portabandiera Pininfarina, Zagato, Scaglietti e Bertone hanno saputo rendere immortale. Non man-

cavano neppure le monoposto del Cavallino, dalla 166 F2 di Fangio, alla 156 85 esposta nello stand dell'Automotoclub Storico Italiano e nemmeno le Dino 246, 208 e la piccola ASA 1000 GT.





Ricca e apprezzatissima dai visitatori è stata poi l'esposizione dei "missili" a due ruote della Benelli, da quelli flessuosi e agili della prima produzione, ai più solidi e recenti esemplari, molti dei quali vincenti nelle competizioni sportive. Basti citare il velo motore 98 cc, la Letizia del

dopoguerra e il successivo Leoncino, le esacilindriche Benelli Sei, senza dimenticare la 175 quattro tempi, la 250 e le pluri-frazionate 350 e 500 cc di Villa Fastiggi, quando Jarno Saarinen sconfisse Giacomo Agostini campione imbattuto su MV Agusta. Ammiratissime sono state le pesaresi

da corsa, quelle di Tarquinio Provini, Renzo Pasolini e Kelvin Carruthers, che fece suo il titolo mondiale nel 1969. Sempre dal mondo delle due ruote sono arrivati a Forlì il pilota di MotoGP Marco "Macho" Melandri e anche la Clinica mobile del dottor Costa.







Oltre a proporre l'immane mostra mercato con un "parterre" di oltre 500 espositori fra privati, commercianti, musei, club di marca e ricambisti, l'Old Time Show ha riservato ampio spazio alla storia e alla cultura del motorismo storico. La presentazione di ben sette nuovi libri è stata la giusta occasione per ascoltare dalla voce degli autori le avvincenti storie di personaggi, costruttori e piloti che hanno legato la propria vita ad un veicolo o ad una casa produttrice.

Introdotti da Benito Battilani - Vice Presidente ASI e curatore dell'angolo letterario di Old Time Show - hanno presentato i loro ultimi lavori Nunzia Manicardi, Roberto Donati e Paolo Zanon, Augusto Farneti, Nello Salsapari-glia e Giorgio Sarti.

ASI, CRAME e IL VELOCIFERO stanno già lavorando all'edizione 2012 dell'Old Time Show, ancora una volta con il prezioso contributo di collezionisti ed esperti come Nazario Bacchi ed Augusto Farneti, curatori rispettivamente della retrospettiva auto e di quella moto sin dall'origine della manifestazione.

La nona edizione, in programma a inizio marzo 2012, promette di ampliare ulteriormente il tema dei due "musei temporanei", aggiungendo un evento collaterale per il pubblico la domenica pomeriggio e probabilmente l'apertura anticipata al venerdì.

Appuntamento quindi al prossimo anno per nuove emozioni!



Il team dell'Asi



Crame: la squadra vincente

I nostri auguri

di **Umberto Ciompi**

Dicembre è da sempre il mese di pranzi e cene benaugurali con club, associazioni d'arma, amici del tortellino, fratelli e sorelle che si scambiano auguri, auguri e ancora auguri.

Durante questi convivi sempre assistiamo al solenne "rito dello sbattimento", di calici ovviamente, quando tutti i commensali, tenendo alto il bicchiere, si avvicinano gli uni agli altri e in una girandola infernale si augurano il meglio del meglio e continuano indefessi, spesso con avventori sconosciuti che si sono trovati a passare per caso nelle vicinanze. Poi le braccia dei presenti si incrociano a formare un interminabile trenino e le mani si stringono per la trasmissione e la propagazione del magico fluido augurale. Ci auguriamo di tutto e di più: la buona fine, il buon principio, cento di questi giorni e ogni altra corbelleria, ma da anni, quasi per spirito di contraddizione, vediamo il mondo andare sempre peggio, incurante dei nostri auspici.

Se gli auguri portassero iella la risposta

sarebbe semplice: non facciamoci gli auguri e vediamo se riusciamo ad invertire la rotta, ma è certo, gli auguri non portano iella.

E allora, senza impegno, continuiamo a scambiarsi auguri a raffica senza nulla aggiungere per il buon risultato e la riuscita dell'augurio: perbacco, siamo la settima potenza al mondo, abbiamo sangue blu nelle vene, siamo ricchi. Sarebbe meglio rimboccarci le maniche perché da settima potenza potremmo diventare l'ottava, il blu potrebbe sbiadire e le ricchezze potremmo perderle.

Spesso, il grande impegno non è sufficiente, figuriamoci cosa possa fare il solo augurio: senza sforzo di volontà aggiuntiva arretrerebbero e ci faremo superare col risultato di celebrare un giorno le nozze con i fichi secchi!

Il CRAME quindi si è fermato, ha interrotto il finto incantesimo augurale e per primo, con lungimiranza, non ha celebrato l'inutile "rito dello sbattimento" e della trasmissione del fluido di merliniana fattura (Mago Merlino).

Quando qualche temerario si avvicinava col calice alzato, ma senza profondo convincimento, immediatamente veniva apostrofato: "Allontanati, e se proprio vuoi sbattere vai a sbattere da solo"!

Poteva sembrare follia sacrilega ma il CRAME persisteva: auguri lanciati all'ammasso sarebbero stati come numeri composti a casaccio sulla tastiera del telefono nella speranza di trovare Brigitte Bardot all'altro capo del filo: non è sufficiente l'impegno, figuriamoci la lotteria!

Tutto questo al Molino Rosso di Imola, il 19 dicembre u.s. durante il nostro magico pranzo di Natale, alla presenza delle autorità con il Primo Cittadino, Daniele Manca, il Presidente del Con.AMI, Daniele Montroni, il Direttore dell'Autodromo Walter Sciacca, gli artefici del riposizionamento in mani pubbliche dell'impianto sportivo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, " il nostro circuito", la culla della nostra Mostra Scambio.



E allora auguri, auguri e ancora auguri a tutti, auguriamoci di rinsavire e tornare con i piedi per terra e auguriamoci che chi vede e provvede illumini le nostre menti e questi nostri anni difficili.





Il Sindaco di Imola: Daniele Manca



Il Presidente Con.Ami: Daniele Montroni



L'Amministratore Delegato e Direttore dell'Autodromo di Imola: Walter Sciacca

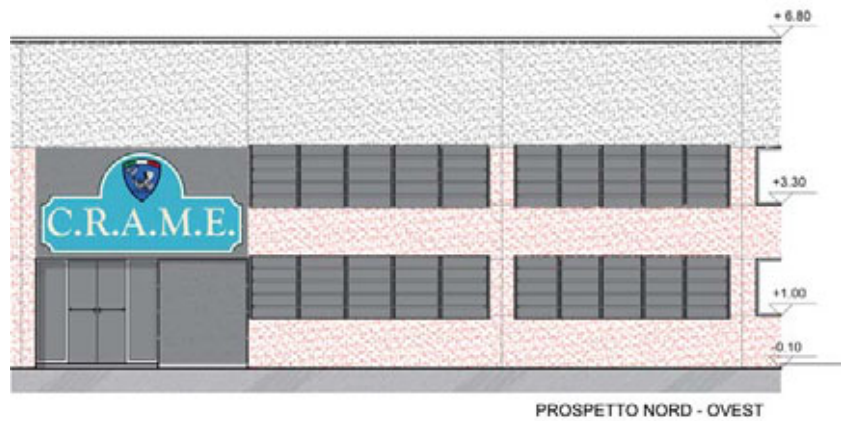
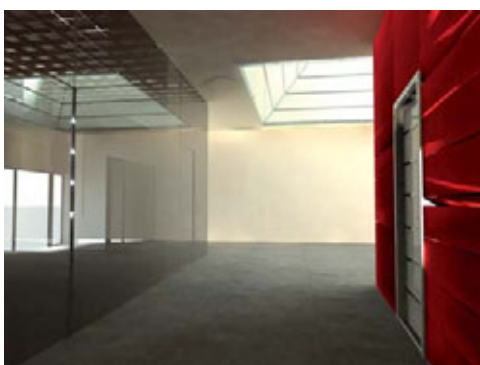


Il Presidente Commissione Autodromo: Maurizio Barelli

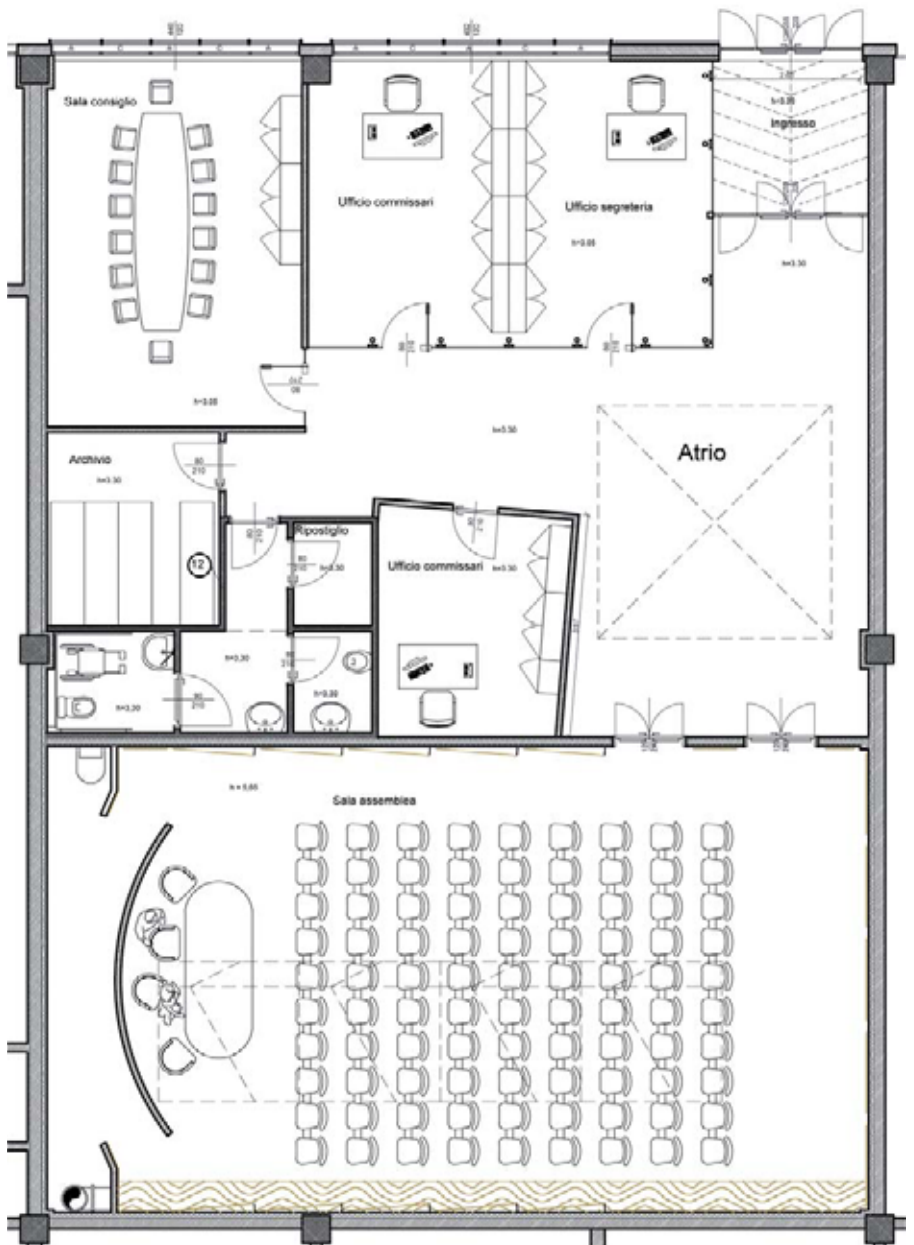




Il progetto della "Nuova Sede"



STATO DI PROGETTO





Sintesi del verbale dell'Assemblea Ordinaria

Il giorno 19 febbraio 2011, presso l'Hotel Molino Rosso di Imola, si è tenuta l'assemblea ordinaria dei soci per deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- **Relazione del Presidente sull'attività 2010**
- **Bilancio consuntivo 2010**
- **Bilancio di previsione 2011**
- **Elezioni per il rinnovo delle cariche per il triennio 2011/2012/2013.**

Sono intervenuti 109 soci personalmente, 51 per delega, per un totale di 160 soci votanti.

L'Assemblea, presieduta dal signor Battilani, si è aperta con la relazione del Presidente del Consiglio Direttivo, Sig. Bruno Brusa, il quale ha ringraziato tutti coloro che con il loro lavoro, spesso nell'ombra, lo hanno coadiuvato nell'attività del triennio appena concluso, senza i quali il Club non avrebbe raggiunto risultati di così grande prestigio.

Il Presidente ha quindi ricordato le numerose manifestazioni organizzate nel 2010, ben 19 e gli incontri culturali del primo mercoledì del mese, appuntamenti molto apprezzati dai soci.



Successivamente, la D.ssa Sansone ha illustrato all'assemblea il Bilancio consuntivo dell'associazione spiegandone, nel dettaglio, le singole voci. Infine, è stato presentato il Bilancio di previsione relativo al 2011. L'assemblea, dopo aver ascoltato la relazione del Presidente del Collegio Sindacale, Sig. Trevisani, ha approvato entrambi i bilanci all'unanimità dei votanti. In questa occasione, l'assemblea ha preso visione anche dei bilanci, consuntivo e di previsione, della partecipata Crame Service SRL. Il Signor Brusa ha quindi comunicato con orgoglio all'assemblea che il Club ha finalmente acquistato, ed interamente pagato, l'edificio che sarà adibito a nuova sede sociale.

Dovendo decidere se affrontare la necessaria ristrutturazione in un tempo limitato, ricorrendo se necessario al credito bancario, oppure dilazionare nel tempo i lavori, utilizzando solo mezzi propri, chiede all'assemblea di condividere con il Consiglio Direttivo questa scelta, pronunciandosi in merito. L'assemblea, dopo aver richiesto varie precisazioni ed ampio dibattito, delibera con 158 voti a favore, un voto contrario ed un astenuto, di procedere con i lavori nel più breve tempo possibile ricorrendo, qualora ve ne fosse necessità, ad aperture di credito. I Soci, infine, dopo aver deliberato per un Consiglio Direttivo composto da nove membri, hanno iniziato le operazioni di voto con il seguente risultato:

Presidente del Consiglio Direttivo:

Bruno Brusa (154 preferenze)

Consiglio Direttivo:

Marzocchi Chiara (135)

Picchi Giorgio (120)

Donati Franco (115)

Ciampi Umberto (110)

Morelli Guido (106)

Baldini Paolo (100)

Mazzotti Dante (96)

Amadori Fabio (90)

Gli esclusi sono:

Farolfi Bruno (65)

Mazzanti Gildo (23)

Collegio Sindacale

Sindaci effettivi:

Trevisani Gian Luigi (122)

Severi Franco (97)

Treter' Dario (69)

Sindaci supplenti:

Baldini Roberto (66)

Baldisserri Vittoriano (48)

Collegio dei Probiviri

Effettivi:

Morelli Paolo (129)

Poli Pellegrino (117)

Valli Graziano (82)

Supplenti:

Bacchilega Fabio (72)

Zama Bruno (22)

L'assemblea si è conclusa alle 18.45.

*La segretaria dell'assemblea
Marianita Gaita*

Il 22 Febbraio si è insediato il nuovo Consiglio Direttivo. Nel corso della seduta è stato eletto a scrutinio segreto il Vice Presidente nella persona di Umberto Ciampi.



Pericoloso rallentare

di *Alberto Galassi*

Mercoledì 2 Febbraio, abbiamo avuto il piacere di ospitare di nuovo il Prof. Maurizio Messori che, assieme all'editore Alberto Perdisa, figlio del pilota Cesare, protagonista della prima opera della serie, nell'occasione ci ha presentato la sua ultima opera fresca di stampa : "PERICOLOSO RALLENTARE". L'opera, come ben si evince dal sottotitolo, tratta della vita della morte e (soprattutto) dei miracoli di Tazio Nuvolari, il leggendario e celebratissimo pilota italiano, per molti unico ed inarrivabile.

Il merito dell'autore è quello di aver cercato, ritrovato e rivissuto la vita del "mantovano volante" in una dimensione non di leggenda ma nella "normalità" di una persona straordinaria, forse, ma non unica, nel senso

di averci fatto rivivere, tramite le sensazioni dello stesso Nuvolari, quegli anni e quelle sensazioni irripetibili, perchè legate

ad un'epoca che non potrà tornare mai più, ma comuni a lui e agli altri "grandi" attori di quello straordinario



circo legato alle corse degli anni che videro l'evoluzione delle auto e delle moto dal primo dopoguerra agli anni '50.

Lo stile particolare della narrazione, con i capitoli enumerati quali "sfide", offre una nuova e personale lettura di Tazio Nuvolari non solo come pilota ma anche come uomo. Ospiti graditissimi della serata, il noto pilota Odoardo "Dino" Govoni ed il Commendator Corrado Carpeggiani che, assieme ad Alberto Perdisa ed a Maurizio Messori, si sono sottoposti di buon grado al fuoco incrociato delle domande dei molti soci presenti in sala.

Al termine della lunga intervista, ci viene anticipato il personaggio protagonista della terza opera di quella che diventerà una vera e propria "collana": Juan Manuel Fangio, il penta-campione del Mondo argentino. L'incontro si conclude così con la promessa di una prossima serata insieme.



*Il grande pilota
Odoardo Govoni*



Il Prof. Maurizio Messori



*Il Prof. Maurizio Messori
e l'editore Alberto Perdisa*



Il Comm. Corrado Carpeggiani

Giuliano Canè da San Lazzaro: diecimila miglia davanti a tutti

di Umberto Ciompi

Ha vinto dieci Mille Miglia, dieci volte la Brescia-Roma-Brescia davanti a tutti, tutto d'un fiato: roba da ridere per chi, allora neopatentato, si impossessava nascostamente dell'Austin A 40 S del babbo e nel primo pomeriggio, in meno di tre ore, percorreva San Lazzaro, Rimini, San Lazzaro con l'amata di allora e di oggi, la coequipier Lucia Galliani.

In serata, al rientro dal lavoro, il padre trovava l'auto regolarmente parcheggiata, esattamente come l'aveva lasciata, cofano motore freddo, nessun dubbio, solo certezze.

Giuliano Canè è stato ospite del CRAME il 2 marzo u.s. e, in qualità di relatore ricco e brillante, ha tenuto vivo il nostro ultimo incontro culturale.

Non era solo, come sempre lo accompagnava la signora Lucia Galliani Canè, compagna della vita, indissolubile

anche nello sport. Giuliano viene dai Rally e nei rally ne ha combinate di tutti i colori: ha calzato il casco di altri piloti e

correndo prove speciali al posto loro ha rimontato la classifica, ha fatto parte dello squadrone FIAT LANCIA, ha visto distruggere scelleratamente in pochi giorni una intera bisarca di sette vetture ufficiali con i piloti che sciupavano auto e treni di gomme in inutili prove di forza, gli uni contro gli altri, e mamma FIAT pagava.

Disgustato dai rally troppo costosi, ha quindi abbandonato le corse di velocità e senza dimenticare auto mitiche come STRATOS e 037, ha conservato di quel tempo un ricordo vivo e carico di



sentimento per la vecchia Opel Ascona, la bruttissima "vascona" sempre fedele e servizievole.

Ayrton Senna sosteneva che vale solo arrivare primi mentre i secondi posti sono un inciampo sulla strada del campione.

Carlo Cavicchi di QuattroRuote ribatte che il Barone Pierre de Coubertin si frega le mani solo quando corre Canè e tutti gli altri concorrenti capiscono che quel che conta è partecipare. Giuliano Canè da San Lazzaro ha vinto dieci Mille Miglia, diecimila miglia davanti a tutti, senza trucchi.

Nuvolari nel 1930, in piena velocità spense le luci, Varzi lo precedeva, Varzi tentennò, rallentò, fu superato e perse la corsa: tempi passati.

il mio decimillesimo
miglio vincente



La Mille Miglia, come diceva Enzo Ferrari, è la corsa più bella del mondo e definirla corsa è pure riduttivo.

E' un serpente di macchine che hanno fatto la storia dell'automobilismo e superando valichi carichi di gesta epiche, attraversa borghi incantevoli e città d'arte con milioni di spettatori assiepati lungo le strade fa impallidire una F.1 di "sportivi" oggi sprofondati in poltrona con patatine e Coca Cola: tempi moderni. Il nostro Venerio Montevicchi ha recentemente rinverdito la Mille Miglia 1931 passata da Imola, con Ferrari che istruiva Varzi mentre la squadra corse cambiava la gomma davanti all'Osteria Plata di Viale De Amicis n. 153.

La decima vittoria di Cane'è stata collezionata sulle spalle di una arzilla settantenne BMW 328 Mille Miglia coupé, un'auto dai trascorsi movimentati e oggi appartenente al museo BMW di Monaco.

Sul finire della guerra un gerarca nazista in fuga dalla Germania in fiamme è a bordo della 328 coupé, un mezzo velocissimo ma troppo appariscente. Oltre confine approda a un casolare agricolo e baratta il bolide d'alluminio con una carretta di ferro arrugginito, lenta ma invisibile.

La 328 fu poi acquistata da un collezionista americano con grande gioia del contadino, quindi rivenduta al Museo BMW con grande gioia dell'americano e mai furono spesi tanti soldi e percorsi tanti chilometri per ritrovarsi nell'esatto punto di partenza. Giuliano Cane' corre con tutte le auto, vince la mille Miglia con le BMW ma in cuor suo ama le Lancia, l'Aprilia in primis e il nostro Tino Borghini, il

mago dei motori, lancista da sempre. Oggi la Mille Miglia è una grande vetrina che vede impegnati piloti, cantanti, musicisti, attori, uomini e

donne di spettacolo, poi c'è chi corre per vincere e Giuliano Cane' vince sempre.

Ad majora, Giuliano.



36° Raid Neve e Ghiaccio

di Grazia Brusa

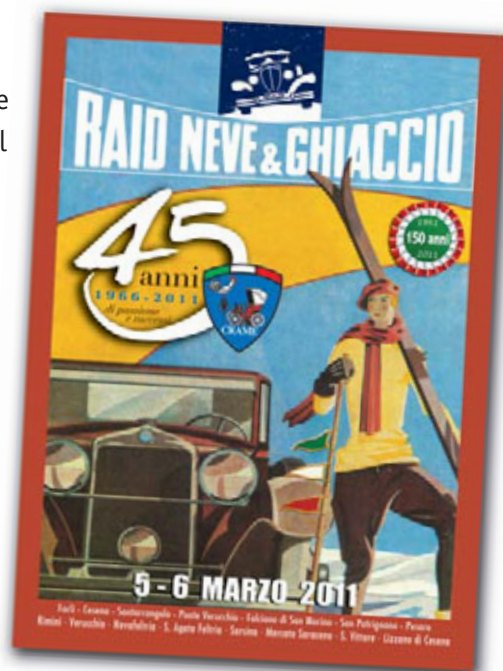
E' a "Maranello Rosso Musei" che hanno fatto tappa, sabato 5 Marzo, le oltre 40 vetture del "Raid Neve e Ghiaccio", la manifestazione riservata ai soci Crame che ha dato inizio al 45° anno di vita del Club. Nella struttura di Falciano di S. Marino si collocano due distinte realtà museali: il primo museo è dedicato alla figura di Enzo Ferrari, uomo e costruttore di vetture che il mondo ci invidia.

25 sono gli esemplari esposti, capolavori che testimoniano le origi-

ni, lo sviluppo e l'evoluzione tecnico-stilistica della Casa del Cavallino.

Il secondo è il Museo Fiat Abarth, unico dedicato al marchio, e dove si possono ammirare vetture di serie e prototipi che hanno segnato records in tutti i circuiti del mondo.

Pausa pranzo in una delle tante realtà di S. Patignano, al ristorante "Vita", di altissimo livello, i cui piatti sono realizzati con prodotti provenienti dalla Fattoria della Comunità.



Dopo un bel percorso attraverso le colline riminesi e pesaresi, la giornata si è conclusa all'Hotel Alexander Museum Palace di Pesaro, nato su progetto di illustri architetti, quali Arnaldo e Giò Pomodoro, che ospita mostre d'arte e design e le cui stanze sono state realizzate da artisti contemporanei.

Uno splendido sole e le colline del Montefeltro ammantate di neve hanno fatto da scenario al percorso che, nella mattinata di domenica, ha portato i partecipanti a S. Agata Feltria per la visita al Teatro A. Mariani, il più antico teatro in legno d'Italia, ed a seguire a Villa Silvia (Lizzano di Cesena), sede del Museo degli Strumenti di Musica Meccanica ed importante esempio di residenza gentilizia estiva che ospitò, tra gli altri, Giosuè Carducci.

Qui, l'amico e socio Crame Franco Severi, con passione e grande competenza, ha mostrato ed illustrato ai presenti alcuni dei preziosi strumenti musicali meccanici del Museo, unico nel suo genere e che renderà omaggio alle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia con una suggestiva mostra ("Note Tricolori" 26 Marzo - 3 Settembre 2011).

A Villa Silvia, si è concluso il Raid Neve e Ghiaccio 2011.

Un doveroso grazie agli organizzatori, F. Amadori e G. Picchi, ai collaboratori ed alla Concessionaria Bacchi-Iveco di Forlì dove si sono svolte le operazioni preliminari della Manifestazione.





Il nostro riconoscimento
a Franco Severi



Il nostro "Staffelli" (Claudio Alessandri) consegna il "Tapiro" a Fabio Amadori...



Kuwait Concours de Elegance

3-6 Febbraio 2011

...credevo Acqua ma non Tempesta!

di *Gianluigi Trevisani*

La seconda Edizione del Concorso di Eleganza di Kuwait City si è rivelata una grande sorpresa anche per il sottoscritto, abituato a viaggiare il mondo e partecipare a qualche Concorso dello stesso genere in Italia; ma andiamo con ordine.

Ai primi di Dicembre, un amico/collaboratore Kuwaitiano che sapeva del mio hobby, mi informa del Concorso; non lo prendo sul serio, come in Kuwait? Già pensavo agli impegni di lavoro, allo stress che l'auto avrebbe sofferto fra imbarchi, sbarchi, container, maneggi vari, costi...

e dico no, non ho tempo!

Lui insiste, chiede di fidarmi di lui e mi prospetta che per le relazioni pubbliche (in Kuwait la Impresa per cui lavoro ha qualche attività) sarebbe stato indispensabile andare.

Okay! Mi preparo "spiritualmente", chiedo all'Organizzazione che tipo di auto vogliono; l'organizzatore, Paul Goldsmith è un Inglese che vive e lavora in Giappone, il suo braccio destro è Sarah Selleri, una bella ragazza Italiana anche lei a Tokyo esperta in Pubbliche Relazioni. Mi chiedono 3-4 auto (sono matti?), tira e molla alla fine ne offro due, la Rolls Royce PI del 1927 e l'esemplare unico della Ghia-Fiat 1400 del 1952.

Buona notizia è che le spese di trasporto delle auto e soggiorno in Kuwait saranno a carico dell'Organizzazione.



Ghia 1400 in Passerella



RollsRoyce in Passerella



Visita di Tony Blair

Sembrava tutto facile, ma inizia il calvario tipico Italiano: non si sa bene cosa fare per esportare temporaneamente le auto! L'ACI di Cesena non sa di cosa parlo, quella di Forlì mi dice di chiamare Bologna, quest'ultima mi rimanda a Roma, che devo dire molto gentilmente, mi propina una serie di documenti da preparare con addirittura una "fideiussione bancaria" che copra l'intero valore delle auto; ma perché? Chi decide il valore? Un'auto con più di 50 anni è considerato un bene artistico, come una statua o un quadro, e quindi soggetta alle regole del caso (in un qualche passaggio occorre anche

l'autorizzazione della Sovrintendenza ai Beni Culturali)! I funzionari della Dogana decidono il valore. Beh?!, e quanto tempo ci vuole? " da uno a due mesi ", "..... ma la nave deve partire a fine Dicembre!", " non se ne parla nemmeno"! ed ora? Lo spedizioniere incaricato di Milano vuole le auto per il 24 Dicembre a Genova, fra un andirivieni di telefonate e mail fra Giappone, Kuwait, Milano, Cesena, Roma quasi rinuncio. Una cosa piacevole stava diventando un'ossessione! Convinco l'ACI di Roma di fare un'assicurazione invece di una fideiussione, convinco l'Assicuratore di fare una polizza mai vista prima per

cui deve avere il benessere dalla Sede Centrale di Trieste, e scopro per caso che gli Italiani invitati sono cinque. Come fanno gli altri? Alla fine mi aggrego allo spedizioniere di Milano che trova la via per ottenere i permessi per tutti, senza fideiussione né imposizioni varie, solo con la garanzia di far rientrare le auto entro 6 mesi. Ottimo, però il tempo passava e Paul si lamentava che solo l'Italia aveva problemi del genere, mentre dagli altri Paesi Europei, USA e Giappone nessunissimo problema!!

Prima di Natale, ormai convinto di non poter far più a tempo per la nave del 27 Dicembre, arriva la notizia bomba:



RollsRoyce in Passerella



Isotta Fraschini 8A



The Best MB 380K



RollsRoyce PI

le auto, visto il ritardo, partiranno con un Cargo Aereo da Parigi il 20 Gennaio! Uff, che sollievo! I petrodollari si fanno valere!

Così, il 3 Febbraio 2011 mi son trovato a Kuwait City in uno splendido Hotel sulla Marina, con porticciolo, un bel sole ma un vento freddo che ha obbligato tutti a vestirsi da inverno Europeo! L'Organizzazione è stata superba e disponibile alle esigenze di tutti; il Concorso era basato sulle regole e Classi di auto tipiche della FIVA, lì rappresentata dal Presidente lo Svedese Horst Bruning, e con una Giuria Internazionale composta da 17 membri e presieduta dal noto stilista Italiano Leonardo Fioravanti; fra i membri della Giuria figuravano altri 3 Italiani: Valentino Barboni, Santiago de Tomaso e Andrea Zagato.

Il Concours de Elegante si è svolto sotto l'alto Patronato del Primo Ministro H.H. Sheikh Nasser Al-Sabah che si è scoperto essere un grande collezionista di auto Classiche e soprattutto di Aston Martin di cui ne possiede circa 75, dai primi modelli a quelli attuali! E' lui che ha inaugurato il Concorso passando le auto una per una e parlando con ciascun partecipante, ed è lui che ha ricevuto nella sua incredibile residenza la Giuria ed un numero ristretto di partecipanti fra cui, guarda caso, tutti gli Italiani. In quei giorni si sono avvicendati sul luogo del Concorso molte personalità locali e straniere, fra cui Mr. Tony Blair in una brutta serata di vento e freddo.

Che dire infine delle auto? Le auto iscritte al Concorso erano 60 di cui 25 sono state importate per l'occasione da Europa, America e Giappone, le



altre, quelle più recenti, raccolte nei Paesi del Golfo. Non ne aspettavo di così importanti; The Best of the Show è risultata essere una Mercedes Benz 380 K del 1934, bellissima e straordinaria coupè con Hard Top asportabile, mai vista prima! Il sottoscritto non ha vinto nulla, ma non così altri due Italiani che con due Isotta Fraschini ed una Ferrari 400 Superamerica hanno tenuto alto il vessillo Tricolore e la grande tradizione del nostro Paese nel campo del motorismo storico.

Di grande effetto lo svolgimento di manifestazioni parallele al Concorso e che hanno attirato pubblico ed interesse collettivo per l'alta classe dei mezzi partecipanti; fra queste ha prevalso "La Bella Italia", un assembramento incredibile di Ferrari, Maserati e Lamborghini recenti come non avevo mai visto che, con la presenza dell'Ambasciatore Italiano hanno dato vita ad una partenza assordante ma piacevole musica di

motori ruggenti, quindi una altrettanto originale adunata di Harley Davidson e Hot Bikes, una rassegna di MuscleCars Americane, ed infine una mostra permanente di auto rese famose dai film di Hollivood (c'era l'Aston Martin di 007 James Bond).

Attorno al porticciolo, era stata allestita una mostra dei più significativi modelli di Aston Martin della collezione del Primo Ministro, e l'esposizione di auto appartenute ai Sovrani, Sceicchi e Dittatori dei Paesi del Golfo dalle II Guerra Mondiale; interessante e curiosa! Quella del Kuwait è stata una esperienza bellissima e decisamente ripetibile, se possibile, anche se le auto sono tornate con qualche lavorino da fare soprattutto nella parte carrozzeria e pulizia per la sabbia fine portata dei venti a volte molto forti e freddi.

L'Italia si è fatta onore ancora una volta, partecipare e non vincere dicono sia importante, ma non sarei così d'accordo.

La Mille Miglia 1950, una vittoria in doppio petto

Vinse Gianni Marzotto, elegantemente vestito, ma vi furono anche molti gravi incidenti.



di **Venerio Montevocchi**

La Mille Miglia del 1950 fu vinta nuovamente da una Ferrari. Fu detta la vittoria "in doppio petto", perché il vincitore assoluto, Gianni Marzotto, di appena 22 anni, alla sua prima corsa, si sedette al volante della sua Ferrari in un elegante vestito a doppio petto, come se dovesse recarsi ad un appuntamento d'affari e invece vinse

la Mille Miglia, scendendo poi imperturbabile e fresco come se avesse percorso solo pochi chilometri.

La corsa, la diciassettesima, registrò un record di partecipanti: 375 vetture. Non poca fu la confusione per le verifiche, condensate in due giorni e mezzo. Soprattutto per le vetture "di serie" dove i controlli furono piuttosto superficiali, specie sull'impiego obbligatorio del carburante 80 ottani. Solamente la competizione al vertice fu assolutamente regolare. Purtroppo si verificarono moltissimi incidenti di cui tre mortali, dovuti alle cattive condizioni

meteorologiche ma anche all'impreparazione dei troppi concorrenti, molto entusiasti ma altrettanto sprovvisti.

Alle abituali sette classi nelle Turismo e Sport Internazionale si aggiunse per la prima volta la Gran Turismo, una categoria che stava imponendosi in tutte le corse europee.

Partirono ben 116 Fiat Topolino, mol-

tissime Fiat 1100 Turismo e varie Lancia Aprilia, dei tipi non più in produzione. Nella categoria Turismo Internazionale partirono 203 vetture, con equipaggi tutti italiani ma, come detto, con molta confusione. Vi furono vetture con prestazioni che risultarono talmente superiori che fecero pensare a macchine truccate, quindi non ben controllate dai commissari addetti.

Parecchi iscritti figuravano senza nome, soltanto con una X che servì poi per giochi di squadra, con varie sostituzioni per favorire le posizioni di partenza.

Ben 56 furono le vetturine Sport 750 cc quasi tutte derivate Fiat, anche se carrozzate Giannini, Zagato, Moretti, Stanguelini, ecc. Le vetture Sport 1100 cc furono 59, con diverse vetture Fiat o derivate. Nella classe Gran Turismo figurarono le nuove Cisitalia. Molto interessanti erano le OSCA di cui una, del nuovo tipo con motore bialbero, fu affidata nientemeno che al bravo Luigi Fagioli.



Il percorso della Mille Miglia 1950, ritornato in senso orario con il ripristino del tratto appenninico tra Firenze e Bologna.

Nelle classi maggiori, ben sedici le Ferrari di svariati modelli, tutte vetture con motore monoalbero a 12 cilindri con carrozzerie chiuse e aperte, di cui quattro affidate ai quattro giovanissimi fratelli Marzotto. Oltre ai Marzotto erano da registrare nomi come Musso, Maglioli, Cornacchia, ecc.

Nella classe massima, si trovarono a competere quattro Healey, cinque Jaguar inglesi 6 cilindri bialbero di 3400 cc, poi quattro Alfa Romeo e cinque Ferrari.

L'Alfa Romeo affidò una veterana sperimentale 2500 cc a Manuel Fangio con Zanardi, mentre la nuova sperimentale di tre litri e 190 CV fu affidata a Sanesi e Bianchi. Una 12 cilindri di 4500 cc, derivata "Grand Prix" fu affidata alla coppia Bonetto-Casiraghi. Enzo Ferrari mise in campo vetture di 2340 cc, con carrozzerie chiuse e aperte, affidate ai fratelli Marzotto, come detto e anche due inedite "barchette" carrozzate Touring di 3300 cc affidate ad Alberto Ascari e Luigi Villorosi.

Una novità fu rappresentata dal percorso, in quanto venne di nuovo cambiato radicalmente; si ritornò a girare in senso orario e si ritornò a passare per Firenze e Bologna, riutilizzando il tratto autostradale tra Pisa e Firenze e il tratto appenninico coi passi della Futa e della Raticosa. Considerando l'accresciuta potenza delle auto in gara e l'utilizzo del modesto ma importante settore autostradale, gli organizzatori pensarono ad un ulteriore miglioramento delle medie. Ancora una volta invece la pioggia che investì buona parte del percorso ebbe un pesante effetto riduttivo sulle prestazioni.

Alla partenza, il 23 aprile, pioveva e Giannino Marzotto, che correva con una berlinetta chiusa, si avvantaggiò subito sugli avversari. Passò in testa a Ravenna a oltre 140 km di media.



La bella Alfa Romeo 6 cilindri 2500 cc carrozzata Touring.



La minuscola Fiat-Giannini 750 cc dei fratelli Stanga, secondi di categoria.



Alla punzonatura la filante Cisitalia, carrozzata secondo i dettami aerodinamici del tempo.

**1000
MIGLIA**

Fu raggiunto e sorpassato a Pescara da Villoresi, nonostante questi avesse avuto noie alle gomme che gli fecero perdere tre minuti mentre, per gli stessi motivi, Ascari ne aveva persi ben undici. A Pescara, comunque,

quattro Ferrari erano al comando ma due di queste ebbero guasti alla trasmissione, probabilmente non sufficientemente robusta per smaltire la potenza del motore di 3300 cc. Giannino Marzotto allora riprese la testa ed arrivò a Roma davanti a Serafini e Fangio che, con l'Alfa Romeo 2500 cc sperimentale, stava facendo una bella gara. I primi quattro, al controllo di

Roma, furono anche i primi al traguardo di Brescia. La vittoria di Giannino Marzotto fu sensazionale quanto inaspettata. La casa di Maranello, con tre vetture nei primi quattro posti, oltre al successo dei Marzotto, vinse anche la "due litri" con Bracco-Maglioli. Leslie Jonson con una Jaguar si piazzò al quinto posto assoluto. Fagioli, stupendo pilota della OSCA 1100 cc si piazzò al settimo e al primo della classe 1100 cc. Significativa fu la corsa di Fangio, su Alfa Romeo in coppia con Zanardi, terzo assoluto e terzo della sua classe.

L'edizione del 1950 fu un autentico trionfo delle vetture Ferrari, ricordata anche come la "vittoria in doppio petto" per il primo posto assoluto di Giannino Marzotto, il più giovane vincitore di tutte le Mille Miglia, ma fu anche segnata da moltissimi gravi incidenti. La corsa era cominciata male, con strade difficili e viscide per la pioggia ma anche, come detto, con l'impreparazione di tanti concorrenti, per cui molte vetture uscirono di strada. Il popolare pilota bresciano Bassi, appena partito, passando proprio nei pressi di casa sua, al volante di una Ferrari, ebbe un tremendo incidente e morì. In una tragica uscita morì anche l'inglese Monkhouse su Healey e a Desenzano perdeva la vita Torda, compagno di corsa di Salvati. Nei pressi di Peschiera, per una scivolata su terreno viscido, la Ferrari di Umberto Marzotto si schiantò contro un albero spaccandosi letteralmente in due pezzi, fortunatamente senza danni all'equipaggio e presso Ferrara, Sanesi, a cui era stata affidata la nuova Alfa Romeo "tre litri", forzò l'andatura e finì rovinosamente fuori strada: la macchina distrutta e l'equipaggio in ospedale con serie ferite.

Non per nulla l'autorevole rivista inglese "The Autocar" definì la corsa: la "1000 desperate miles".



La berlinetta Ferrari del vincitore Marzotto.



Giannino Marzotto, acclamato vincitore, scende dalla sua Ferrari in doppiopetto e cravatta come se avesse percorso soli pochi chilometri.

Momenti della nostra storia

di Bruno Brusa

In queste pagine dedicata ai "Momenti della nostra storia", vogliamo ricordare uno degli eventi, forse, più importanti a firma Crame:

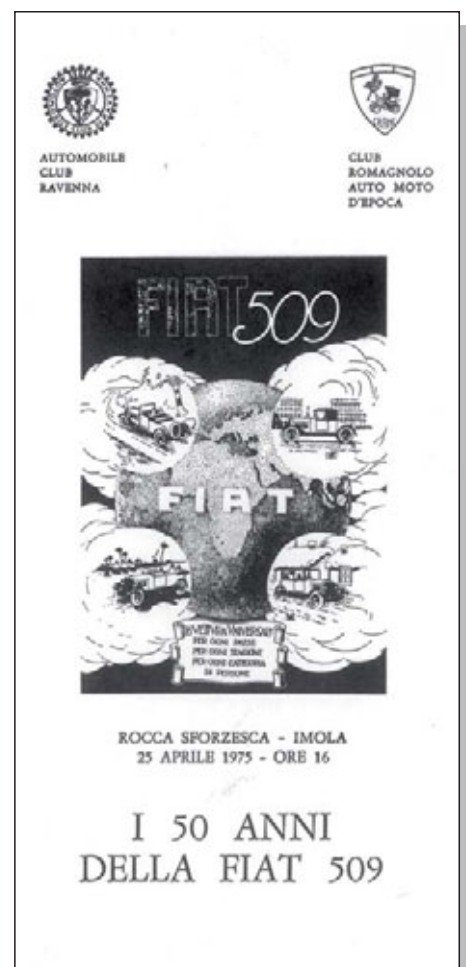
"i 50 anni della 509" e porta la data 25 Aprile 1975.

Il dibattito sulla "piccola FIAT" si svolse nella Sala delle Conferenze della Rocca Sforzesca di Imola e ne

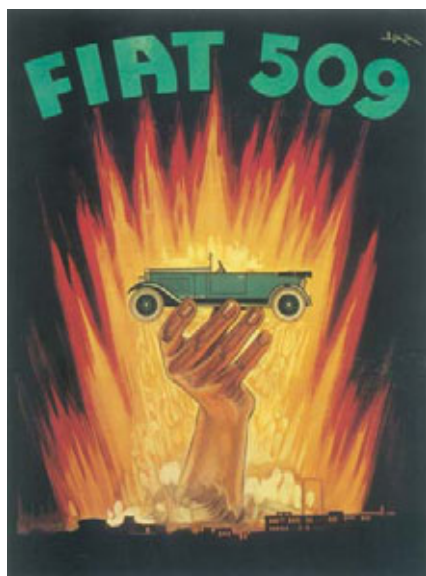
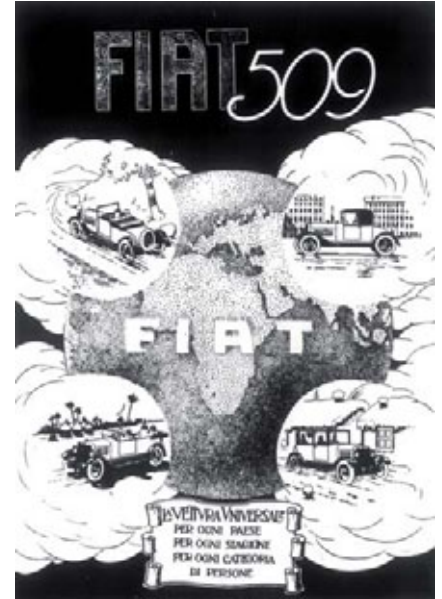
furono insigni relatori l'avvocato Franco Ferniani, all'epoca Presidente del nostro Club, il Comm. Angelo Galignani, Presidente dell' AC Ravenna e l'Arch. Angelo Tito Anselmi.



Mentre nella pagina precedente abbiamo l'occasione di pubblicare un bellissimo bozzetto di Romano del 1926, che ci è stato gentilmente concesso da Angelo Tito Anselmi, sotto possiamo notare una curiosa analogia di inquadratura con i vari modelli fissati dall'obbiettivo di Franco Zagari nel porticato della rocca sforzesca di Imola.







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.

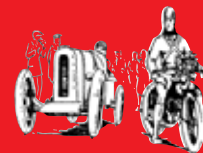


Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



Autodromo di Imola

9·10·11 Settembre 2011



IMOLA

mostra scambio

2011



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 9 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 10 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 11 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 9 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 10 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 11 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00



Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 23882
prenotazioni@alberghiere.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 2011

L'accesso alla mostra è consentito
**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 - TEL. 0542 690704
mostrascambioimola@crame.it

**Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto
venerdì 9 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