

# Giro di manovella

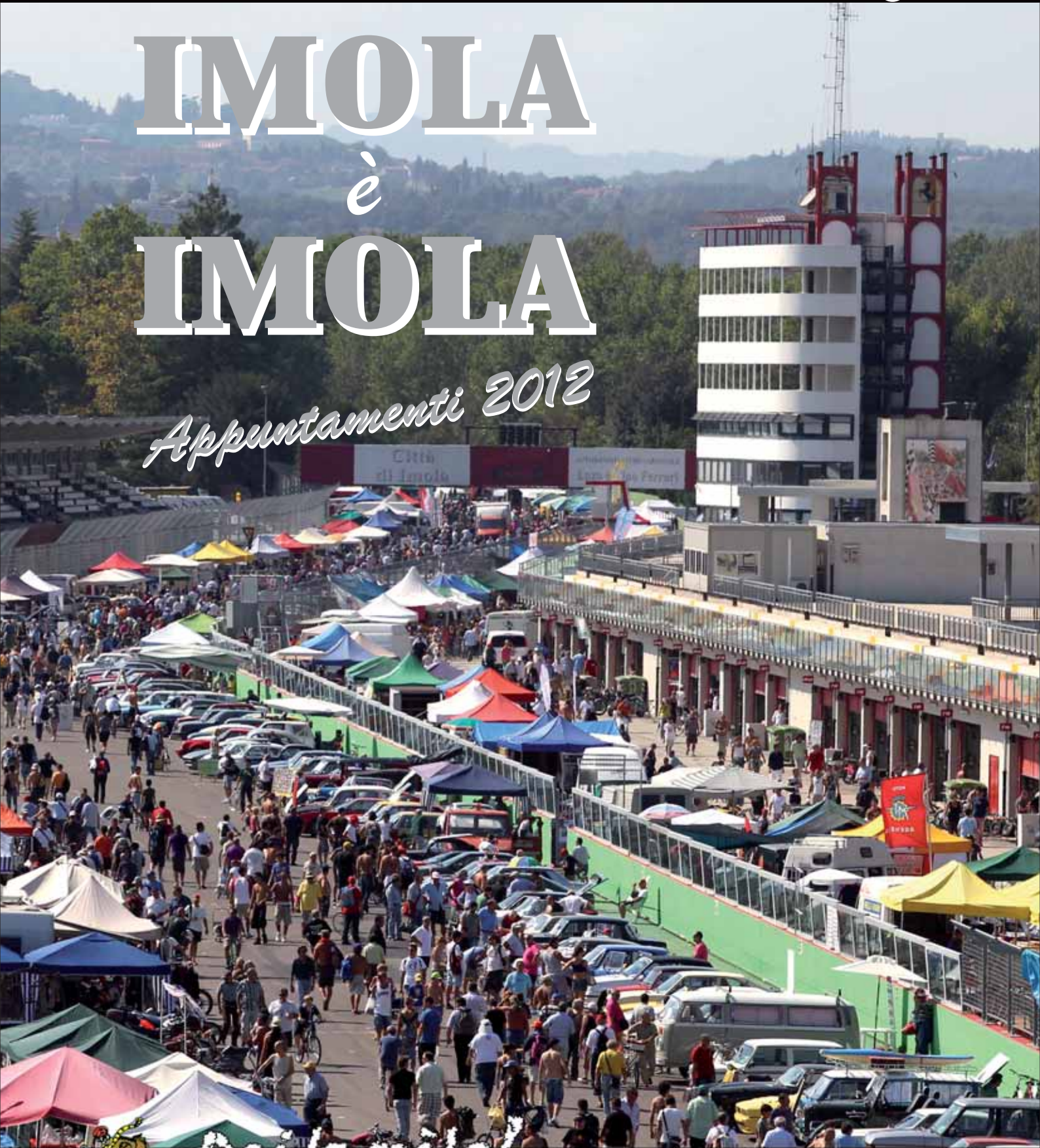


NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

3 Dicembre 2011

# IMOLA è IMOLA

*Appuntamenti 2012*



*Dai la mola!*

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



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

3/4 MARZO  
NEVE & GHIACCIO  
Auto e moto fino al 1975

22 APRILE  
LE PRIME RONDINI  
Moto fino al 1985

28/29 APRILE  
GITA IN PULLMAN  
Museo dell'Automobile di Torino

13 MAGGIO  
RADUNO ALFA ROMEO  
Auto fino al 1980

17 GIUGNO  
RADUNO VALLATA DEL SENIO  
Auto fino al 1970

21-24 GIUGNO  
RAID SULLE DOLOMITI  
Moto fino al 1960

4 LUGLIO  
INCONTRO ESTIVO  
A MODIGLIANA

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

1 AGOSTO  
INCONTRO ESTIVO  
A FORLIMPOPOLI

7-8-9 SETTEMBRE  
OLD RALLY  
Auto fino al 1965



## Appuntamenti

### CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:

**SABATO 18 FEBBRAIO 2012**

è convocata ad Imola presso la Sede del C.R.A.M.E. l'Assemblea Ordinaria

### SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO:

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

**SABATO 16 GIUGNO 2012**

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

Questo 2012 che sta per iniziare sarà, per noi tutti soci del Crame, un anno certamente particolare. L'anno che ci vedrà impegnati nella realizzazione della nuova sede, una sede che, per volere dell'Assemblea, già sta prendendo forma e per cui stiamo lavorando.

L'impresa non è di poco conto ed esigerà la collaborazione di tutti anche se sarà il Consiglio Direttivo ad essere in prima linea, un Consiglio, tuttavia, sul quale so di poter sempre contare e la cui disponibilità è indubbia. Ma questo è anche tempo di consuntivi ed anche quello che volge al termine è stato per il Crame un anno particolare, l'anno dei nostri primi 45 anni.

Una tappa importante che abbiamo festeggiato insieme con uno dei tanti eventi che vedono la vostra massiccia partecipazione ed il vostro entusiasmo. Non dimentichiamo mai, però, che dietro ogni manifestazione, grande o piccola che sia, c'è sempre il lavoro e l'abnegazione degli organizzatori e la difficoltà di riuscire a soddisfare le aspettative di tutti. Obiettivo che mi sento di poter dire è sempre stato raggiunto nelle molte, moltissime manifestazioni dell'anno che sta per chiudersi. Un accenno alla Mostra Scambio 2011 che, nonostante i forti venti di crisi, ha mantenuto le posizioni tradizionali richiamando anche quest'anno oltre 40.000 presenze nell'arco dei tre giorni.

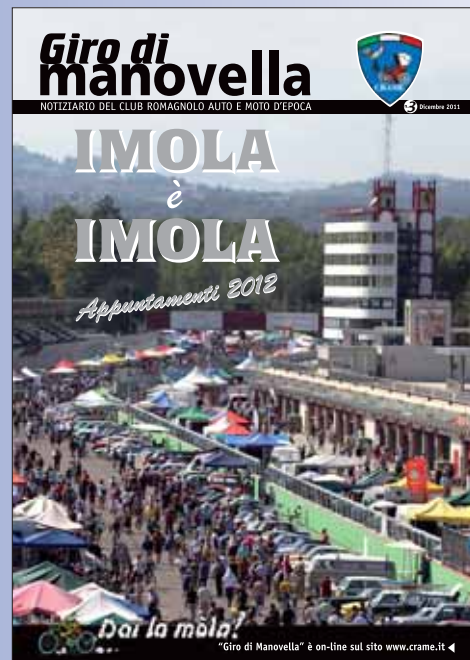
Questo ci rende orgogliosi e compensa lo sforzo organizzativo che la Manifestazione richiede e che, di anno in anno, cresce in modo esponenziale, ma l'importante è che l'entusiasmo continui a spronarci a fare sempre meglio.

**Bruno Brusa**  
Presidente

STATO DI PROGETTO



La nuova sede: il progetto, l'esterno, l'interno ad inizio lavori.



## Giro di Manovella

Anno XXVI - N. 3, Dicembre 2011

**Responsabile Redazionale:**  
**Bruno Brusa**

**Hanno collaborato:**  
Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Paolo Conti  
Venerio Montevecchi

**Fotografie:**  
Archivio Crame  
Roberto Casadio  
Paolo Conti  
Isola Press

**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

## La Mostra Scambio 2011 conferma le aspettative

di Paolo Conti

La 35esima edizione della Mostra-Scambio di Imola dello scorso 9-11 settembre, ha ribadito che l'evento organizzato dal CRAME è il principale di questo genere in

Italia e uno dei più importanti a livello continentale. Le conferme sono arrivate da più fronti, ad iniziare dal suo interesse verso gli appassionati. Il numero degli espositori è aumentato, grazie ad una

maggior razionalizzazione delle piazzole espositive, anche se questo non ha impedito di dover rifiutare numerose domande dell'ultima ora. Un'altra conferma positiva è venuta dalla partecipazione degli stranieri,



tanto tra gli espositori quanto tra i visitatori, nonostante i timori per la recessione che ha colpito l'intera Europa potessero giustificare qualche defezione.

La presenza straniera si è fatta notare soprattutto nella prima giornata d'apertura, quando i vari idiomi del "resto d'Europa" sembravano coprire l'italiano.

I visitatori sono rimasti costanti

rispetto all'edizione 2010, e già questo è un motivo di soddisfazione, ma l'elemento di maggior rilevanza è rappresentato dall'incremento dei giovani.

La presenza di molti ragazzi è il segno che il tanto sospirato rinnovamento non è più una speranza ma è una certezza. La giovane età di molti visitatori si riflette anche sul tipo di offerta, che ha visto

privilegiare la presenza di modelli relativamente recenti, tanto tra le auto quanto tra le moto. Anche se quello all'autodromo "Enzo e Dino Ferrari" è il più importante appuntamento nazionale, il target è quello ormai consolidato, e non c'è da stupirsi se gli scooter e le vetture degli anni 70-80 sono quelle che hanno riscosso le maggiori attenzioni e siano state oggetto di un





# I Grandi Appuntamenti



AUTODROMO INTERNAZIONALE  
Enzo e Dino Ferrari

7:25



buon numero di trattative. Per la "vecchia guardia" del collezionismo è una circostanza un po' dura da accettare, anche se è un processo in atto ormai da qualche anno, e non è certo legato solo all'aspetto cronologico dei visitatori. Il gran numero degli espositori, comunque,

ha garantito ugualmente una panoramica pressoché completa sia per età che per tipologia.

Tra i modelli più datati, in ambito motociclistico la palma della più vecchia va ad una Peugeot Parigi-Nizza del 1904. L'interesse non si giudica solo in virtù dell'età e per

questo meritano di essere ricordate anche la belga FN 300 del 1913, e le italiane Garelli 350 del 1922 e Moto Guzzi 500 C2V del 1926. Risalendo negli anni ha catalizzato grandi attenzioni tra gli appassionati di modelli da competizione la Yamaha TZ 750 del 1977, che è stata portata









dall'Inghilterra ed è stata venduta a 37.000 Euro.

Tra le auto non è passata inosservata, anche per via della richiesta di 80.000

Euro, la Studebaker President Eight, una 5.500 del 1928 restaurata che arrivava dalla Slovenia. Per chi vuole cimentarsi nel restauro di un'auto,

"l'occasione", come recitava un cartello posto sul cofano, era rappresentata da una Fiat 1100 Furgone del 1939 in vendita a 6.600 Euro.



# Old Rally

di Grazia Brusa

Se è vero (ed è vero) che non esiste una Toscana, ma esistono molte Toscane, l'Old Rally 2011 ci ha fatto

la regione delle Crete, fatta di casolari solitari che sembrano vegliare su distese di vigne, borghi medievali e aridi colli color ocra da cui si trae la



visitare o rivisitare la Toscana più suggestiva, quella che si estende per circa 500 chilometri a sud di Siena:

“terra di Siena” che ha arricchito di inimitabili sfumature la pittura del Rinascimento.

Ma ogni cosa ha il suo prezzo e per ammirare tutto ciò, i partecipanti al Rally hanno affrontato, venerdì





23 settembre, un percorso, da Cese-  
na a Borgo Scopeto, bello ma  
impegnativo anche se, come sempre,

Fabio Amadori ha saputo scegliere  
strade non trafficate ed immerse nel  
verde.

Dal Relais di Borgo Scopeto, sulle  
colline del Chianti a pochi minuti  
da Siena, le oltre trenta vetture ante





'70 sono partite, sabato 24 Settembre, per la seconda tappa che, passando per paesi di dantesca memoria, come Buonconvento, Monteroni d'Arbia e poi Pianella, Caparzo, Montalcino, le ha portate ad inerpicarsi fino a Radicofani.

Nel paese che a gran parte dei partecipanti ha subito richiamato alla memoria la Mille Miglia che qui tran-

sitava, si sono potute ammirare opere robbiane di pregio custodite nella chiesa di S. Pietro Apostolo, uno degli esempi più interessanti di architettura romanico-gotica dell'Amiata. Ma la Toscana dell'Old Rally 2011 è anche famosa per i suoi borghi medievali troppo spesso conosciuti ed apprezzati più dai turisti stranieri che da quelli italiani.

In uno di questi borghi, quello di Gargonza, suggestivo e perfettamente restaurato, la carovana ha fatto sosta, domenica 25, prima della conclusione della manifestazione al ristorante "Il Sottobosco" del mitico chef Domenico.

Un grazie di cuore da tutti i partecipanti all'infaticabile Fabio Amadori.

## Camion e Autobus d'epoca



L'autobus "Tigrotto OM" con il quale il nostro socio Gianluca Ravaioli, dopo aver percorso il tragitto Faenza-Torino (e ritorno), ha partecipato all'ASI Transport Show per il 150° dell'Unità d'Italia. Il socio è stato premiato come secondo partecipante proveniente dal luogo più lontano.





# La nostra estate

**Ravenna  
d'Epoca  
al Mare**



Il coordinatore della manifestazione Paolo Baldini, assieme ai graditi ospiti...



I coordinatori Franco Donati, Dott. Gian Battista Borzatta e il Presidente della Pro-Loco Franco Albonetti



**MARE  
d'EPOCA  
di SERA**







Nell'anno dei festeggiamenti per l'Unità d'Italia, in occasione dell'incontro estivo di Forlimpopoli è stato presentato il libro sul Campione di Ciclismo Arnaldo Panbianco, vincitore del Giro d'Italia del Centenario (1961).



L'esposizione di prestigiose bici d'epoca della collezione Romano Villi.



Il campione Arnaldo Panbianco ed il giornalista Maurizio Ricci durante la presentazione del libro...



...l'organizzatore dell'incontro Vittorio Maltoni



...il Sindaco di Forlimpopoli Paolo Zoffoli.



# La Mille Miglia 1951, grande impresa di Villorresi

## La magnifica corsa di Bracco-Maglioli con la mitica Aurelia B20



di *Venerio Montevecchi*

Nel 1951 le iscrizioni furono tante, 430 equipaggi, ma alla partenza si schierarono "solamente" 325 vetture, poiché alcune figuravano due volte. Il grande numero dei partecipanti creò molta confusione. Gli organizzatori, sempre desiderosi di offrire delle novità interessanti, per accontentare tutti i gusti, divisero i concorrenti in molte classi all'interno di tre categorie base: *Vetture Utilitarie*, che dovevano avere la carrozzeria strettamente di serie ma potevano essere truccate e modificate con molta libertà, *Vetture Veloci*, che potevano avere anche carrozzerie fuori serie purché chiuse (in quel periodo i carrozzieri erano diventati famosi nel mondo per le carrozzerie speciali) e, come al solito, *Vetture Sport*.

La categoria *Vetture Utilitarie*, comprendeva ottanta auto della classe 750 cc, tra Fiat, Dyna Panhard e Renault, cinquantasette della classe 1100 cc, quasi tutte Fiat e quaranta della classe 1500 cc, quasi tutte Lancia Aprilia, fra cui molte ben preparate, capaci di superare i 150 km

orari. La categoria *Vetture Veloci* comprendeva solamente quindici vetture nella classe 750 cc, tutte di origine Fiat. Nella classe 1100 cc furono in maggioranza Fiat con una nutrita partecipazione di Cisitalia. Nella classe 2000 cc partirono in 28 vetture, di cui 26 Lancia, del nuovissimo modello Aurelia B20; 6 cilindri a V stretto. Erano eleganti berlinette carrozzate Pininfarina, guidate da noti piloti come Maglioli, Bracco, Castelbarco, Castiglioni, ecc. Nella classe oltre 2000 cc figuravano le Aston Martin 6 cilindri 2500 cc, una Healey e alcune Ferrari 195 S a carrozzeria chiusa. La categoria *Vetture Sport* vedeva nella classe 750 cc

alcune Fiat-Giannini e nella classe 1100 cc erano le già famose OSCA, con piloti come Fagioli, Cabianca e Bordoni. Poi le Stanguellini con Sighinolfi e alcune Fiat modificate da Ermini. La classe 2000 cc vide la partecipazione di alcune Maserati 6 cilindri, le Aston Martin, e le Ferrari 166 guidate da Paolo Marzotto e da Eugenio Castellotti, agli inizi della sua folgorante carriera. Nella classe oltre 2000 cc erano presenti due Alfa Romeo 12 cilindri 4500 cc con Bonetto e Rol, poi una agguerrita squadra Jaguar, capitanata da Stirling Moss e lo squadrone Ferrari che si presentò forte di ben 26 vetture. C'erano le nuove potentissime 340 America (12

cilindri di 4100 cc, con 240 CV e capaci di 240 km all'ora) e le 212 Export di 2600 cc; tutte guidate da nomi famosi fra i quali: Ascari, Villorresi, Vittorio e Giannino Marzotto. La diciottesima Mille Miglia ebbe luogo il 28 aprile 1951. Il percorso era stato modificato ancora una volta, immutato da Brescia a Ravenna, poi la corsa passò per Forlì e riprese il vecchio tracciato lungo l'Adriatico



*La Lancia Gran Turismo del modello Aurelia B20 di Bracco-Maglioli, applauditissima al suo arrivo a Brescia.*

fino a Pescara, poi Rieti e Terni fino a Roma. Il ritorno esclude la costa tirrenica, si svolse lungo il tradizionale percorso per Siena, Firenze, la Futa, Bologna e poi Parma, Piacenza, Cremona e Brescia.

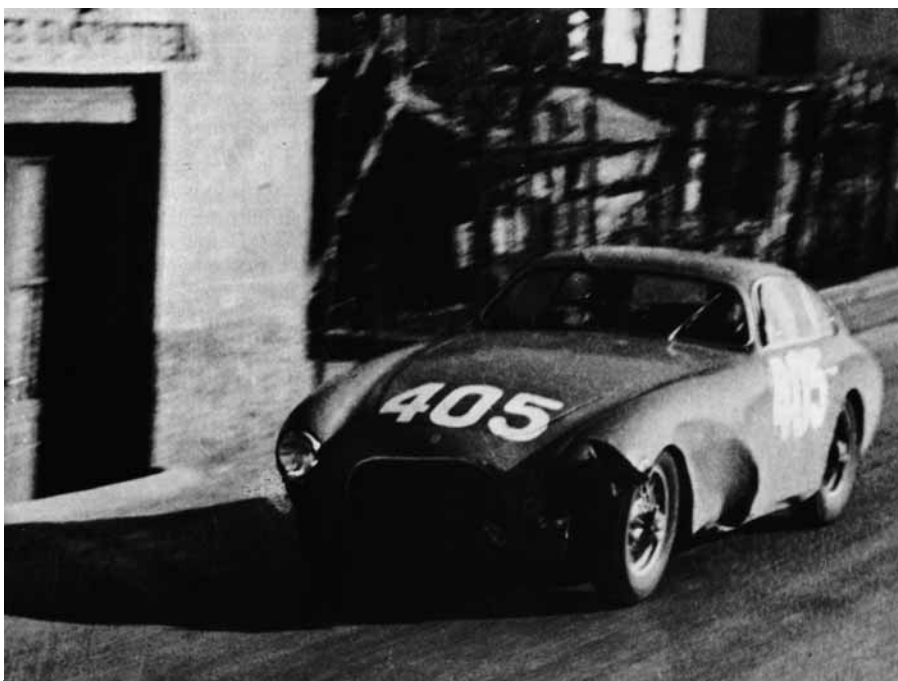
Le partenze cominciarono alle ore 21 del sabato 28 aprile e durarono fino alle 4,37 della domenica. Piovve a dirotto durante quasi tutta la corsa, che fu caratterizzata da numerosi incidenti anche gravi.

Ascari, poche decine dopo la partenza fu abbagliato dai fari di una automobile del pubblico, uscì di strada uccidendo anche uno spettatore. Sighinolfi con la Stanguellini iniziava a ritmo pazzesco dominando le 1100 cc, ma nei pressi di Ferrara usciva rovinosamente di strada strappando letteralmente due paracarri. A S. Benedetto del Tronto, in una curva, Serafini usciva di strada e si feriva gravemente compromettendo per sempre la sua carriera sportiva. Anche Stirling Moss uscì di strada mentre la terza Jaguar ufficiale di Biondetti fu costretta a ritirarsi per la rottura del raccordo del radiatore. Le grosse Ferrari con tutta la loro potenza si rivelarono difficili da tenere sulla strada viscosa. Vittorio Marzotto si ritirò senza un motivo apparente, il fratello Giannino prendeva la testa e la manteneva fino a Fano ma dovette ritirarsi per una probabile rottura di un cuscinetto.

Fermato Marzotto, il comando venne assunto da Villoresi, nonostante fosse uscito anch'egli di strada nei pressi di Ferrara, dove era uscito Sighinolfi, ma con pochi danni. Poté proseguire la corsa ma con grande difficoltà, poiché il cambio della sua Ferrari 12 cilindri si era inceppato e per la maggior parte della gara dovette guidare in quarta. All'arrivo a Brescia la coppia Villoresi-Cassani si piazzò prima assoluta, dopo una gara molto difficile,



*Una Lancia Aprilia 1500 cc ad un controllo.*



*La potente Ferrari 12 cilindri 4100 cc dei vincitori Villoresi-Cassani, carrozzata berlinetta da Vignale.*

**1000  
MIGLIA**

con soltanto due minuti di vantaggio rispetto alla coppia Bracco-Maglioli, sulla debuttante Lancia Aurelia, che aveva fatto miracoli classificandosi al secondo posto assoluto. Anche le piccole OSCA stupirono perché per tre quarti della corsa Bordini si trovò al terzo posto assoluto.

Nella categoria Vetture Sport, Paolo Marzotto alla fine gara vinse fra le "due litri" davanti a Cortese con la Frazer Nash, mentre nella classe 1100 cc, arrivarono ai primi tre posti le OSCA di Fagioli-Borghesi davanti a Bordini e a Cabianca, e nei primi dieci in classifica generale. La categoria Vetture Utilitarie, vide le Lancia Aprilia ai primi tre posti, nella classe 1500 cc.

Nella classe 2000 cc della categoria Vetture Veloci dominarono le Lancia Aurelia B20 Gran Turismo finendo, come detto, ai primi tre posti e nei primi sette posti assoluti. L'incredibile corsa di Bracco-Maglioli consacrò il successo del nuovo modello della Casa torinese, destinato a diventare uno degli esemplari storicamente più importanti nella storia dell'automobile.



*Il percorso del 1951 fu simile a quello dell'anno precedente, con la variante fondamentale costituita dal ritorno sulla via Cassia, più lenta ma tecnicamente più valida dell'Aurelia. Il percorso misurava 1564 km. e poteva essere idealmente suddiviso in tre settori ben distinti: da Brescia a Pescara molto veloce, da Pescara a Bologna molto vario e con ogni sorta di difficoltà, con la mitica Radicofani, la Futa e la Raticosa e da Bologna all'arrivo estremamente rapido.*



*La specialissima carrozzeria aerodinamica fatta allestire da Giannino Marzotto sulla sua Ferrari 12 cilindri.*



*MM121.2 - L'OSCA 1100 cc di Fagioli-Borghesi, con questa vettura vinsero la propria categoria e si piazzarono all'ottavo posto assoluto.*

# Museo Contoli



Comune di  
**FUSIGNANO**

A Fusignano, il Comune ha inaugurato il piccolo Museo che raccoglie la collezione di Mauricette e Primo Contoli.

Per informazioni e visite:

Comune di Fusignano  
Ufficio U.R.P. Tel. 0545 955653



Mosquito



**CLUB ROMAGNOLO  
AUTO E MOTO D'EPOCA**



A ricordo di uno dei Soci Fondatori del Crame, Consigliere per oltre un ventennio del Club, di cui ha saputo essere punto di riferimento. Con lui se n'è andato "un pezzo" del Crame, ma sempre avremo negli occhi e porteremo nel cuore l'immagine di Primo e Maurizia su quelle auto e quelle moto di cui tanto andavano fieri.

Gli amici del Crame



## Mercedes Benz e Auto Union, 1933 - 1940

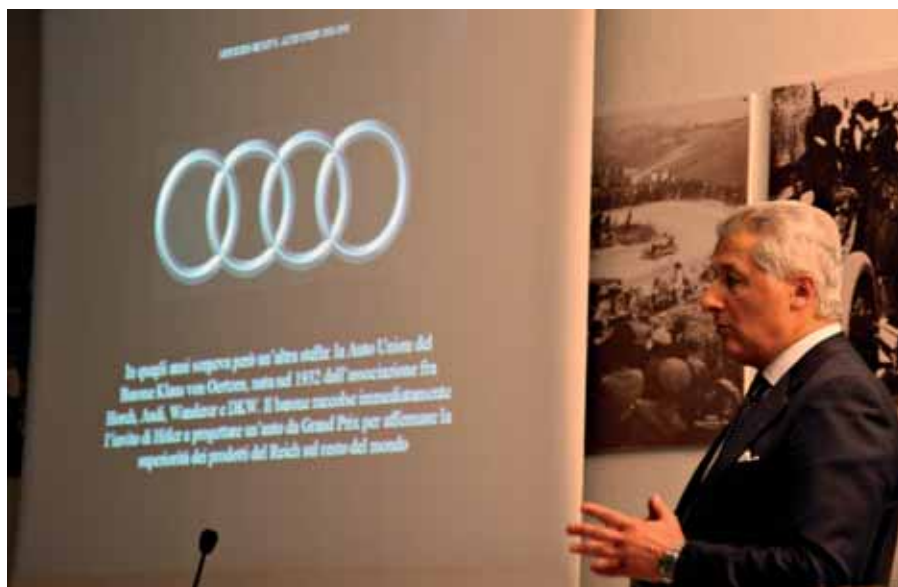
Le ragioni di un successo tecnico, organizzativo, politico

di Alberto Galassi

Il 5 ottobre, presso la Sala Convegni nella sede del nostro Club, abbiamo avuto il piacere di incontrare di nuovo il socio Dottor Stefano Pasini protagonista, questa volta, di una interessante conferenza relativa ai due Marchi che, negli anni che precedettero il secondo conflitto mondiale, proiettarono nel firmamento dell'automobilismo sportivo l'eccellenza della tecnologia teutonica. Le stelle di primaria grandezza furono in primo luogo le vetture prodotte in quegli anni da una delle più importanti Case costruttrici del mondo: le mitiche Mercedes-Benz; stelle non solo per il simbolo adottato dalla nota Azienda, la stella a tre punte.

Tutto incominciò in seguito alla salita al potere del partito Nazional-Socialista di Adolf Hitler. in relazione allo spirito di rivalsa che animava il governo tedesco, il Fuhrer elargì una somma di 500.000 marchi destinata a finanziare, almeno in parte, la grande avventura delle vetture tedesche nelle competizioni. La Mercedes, forte delle commesse legate alle forniture pubbliche e militari, godeva del maggior credito e si mosse pensando di non avere concorrenti in ambito nazionale.

Il premio suscitò tuttavia l'interesse di un'altra struttura, nata nel 1932 in Sassonia, a seguito della crisi economica mondiale dall'unione di 4 Case (DKW, Horch, Audi e Wanderer) sotto un unico nuovo Marchio: la Auto Union che, proprio per questo motivo, adottava il simbolo dei quattro anelli (dagli anni del dopoguerra Audi, unica Casa rimasta nei territori della Germania Occidentale). Per questa ragione furono ideate, realizzate e portate in gara delle nuove automobili, frutto della fantasia e della inventiva, comunque sempre al servizio della precisione e della razionalità



Il relatore Dott. Stefano Pasini



costruttiva pur nell'ambito delle innovazioni di cui i tedeschi vanno giustamente fieri, di un giovane e brillante progettista tedesco che diventerà a sua volta un importante costruttore indipendente negli anni successivi alla conclusione della guerra: Ferdinand Porsche.

Sin dal debutto le due squadre tedesche stravolsero i valori in campo, tanto che finirono per adottare il nomignolo universalmente noto di "Silberpfeil", le "Freccie d'Argento". La sola vera, grande opposizione si rivelò essere quella della Alfa Romeo che, diretta da un giovane e determinato Enzo Ferrari, riuscì ad ottenere alcune sporadiche affermazioni, la più brillante e famosa delle quali vide trionfare Tazio Nuvolari nel Gran Premio di Germania il 28 luglio 1935, anche in ragione della debolezza dei pneumatici del tempo, non adeguati alle grandi potenze dei motori.

Il successo del Mantovano Volante, appena tollerato dai gerarchi nazisti (anche in ragione delle affinità politiche tra il governo di allora del nostro Paese e quello della Germania) non impedì il successivo passaggio dello stesso Campione italiano verso i bolidi d'argento. Fu così che in anni diversi e in occasioni successive, alcuni dei nostri piloti più talentuosi si trovarono a competere per le due Case: Fagioli e Varzi. Degna di nota è la vicenda di Fagioli che correrà per entrambe le Case: con la Mercedes dal 1934 al 1936 e per la Autounion nel 1937.

L'organizzazione, in particolare quella della squadra Mercedes, divenne pro-



verbale, arrivando a definire, con precisione... tedesca, ruoli e funzioni di ogni singolo elemento, in tutto e per tutto il primo "team" moderno della storia dell'automobilismo sportivo. Anche grazie a ciò, la Casa della Stella a tre punte vinse con pieno merito il Campionato Europeo del 1935, in tutto e per tutto equivalente ad una titolazione di Campionato del Mondo.

Scelte tecniche originali e desuete resero difficile la completa affermazione delle Auto Union, in particolare l'adozione di sospensioni inadeguate che determinavano un difficile controllo del mezzo. Questo non impedì la conquista del Campionato Europeo nel 1936, ma finendo per cedere di nuovo il primato alla Mercedes nel triennio 1937-1938-1939. Altri impegni, ben più pressanti, portarono il promettente Ferdinand Porsche ad occuparsi in maniera prioritaria di un progetto estremamente ambizioso, anche se da un punto di vista differente: la realizzazione e la produzione del "Maggiolino"

Volks Wagen per la motorizzazione di massa in Germania.

In questi anni furono estremamente interessanti, sia da un punto di vista sportivo che da quello tecnico, l'allestimento di vetture da record di velocità, record più volte infranti dai bolidi tedeschi.

Anche in questo caso, una delle poche sfide raccolte da antagonisti diversi dai due contendenti teutonici, vide protagonisti Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari e l'Alfa Romeo con la famosa "Bimotore", ma questa è un'altra storia.

La storia avrà il suo epilogo, nonostante l'inizio del Conflitto Mondiale nel 1939 solo all'inizio dell'anno successivo. La Mercedes continua la preparazione di un nuovo veicolo per un record che non verrà mai nemmeno tentato e la vettura, ormai completa e prossima a "mettere le ruote in terra", verrà smantellata prima di poter esprimere il proprio potenziale. Era, straordinaria la data così come la nostra storia, il 29 febbraio 1940.



# La Mostra Scambio ha festeggiato i suoi 35 anni

di Bruno Brusa

Tante, tantissime sono le manifestazioni organizzate dal CRAME, un club che con i suoi 45 anni può dirsi tra i più attempati d'Italia.

Manifestazioni a carattere internazionale, manifestazioni riservate ai soci, ma sempre di alto livello e capaci di coniugare la passione per il motorismo storico con la cultura.

Ma l'evento che più di ogni altro ha fatto conoscere il CRAME nel mondo è, senza ombra di dubbio, la Mostra Scambio giunta alla 35° edizione e che di passi avanti tanti ne ha fatti da quel lontano 1977, suo anno di nascita.

Si può dire che tutto abbia avuto inizio, come spesso accade, in modo banale quando un gruppo di amici, appassionati di auto e moto d'epoca,



## «GIRO DI MANOVELLA»

DOMENICA 9 APRILE

BANCARELLA  
TRESIGALLO (FE)

MOSERA ACCESSORI D'EPOCA E MOSTRA-SCAMBIO RICAMBI  
PER VETTURE E MOTOCICLI STORICI

Il Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca organizza a TRESIGALLO (FE) presso l'Autofficina "Chendi-Zamboni, Via Mare" un incontro domenicale con esposizione e scambio di accessori d'Epoca, ricambi per vetture e moto.

LA PARTECIPAZIONE E' APERTA A TUTTI GLI APPASSIONATI CON MEZZI ED ACCESSORI DI QUALUNQUE EPOCA.

Invitiamo gli amici collezionisti ad intervenire con pezzi, riviste, libri e curiosità. Questo sia per il piacere di esporle che per un eventuale vendita o scambio.

Per esporre non è richiesta nessuna quota.

TUTTI I SOCI E SIMPATIZZANTI SONO INVITATI !!!!!!!!!

L'adesione per la Mostra-Mercato ed il pranzo va indirizzata a:  
-SEGRETERIA C.R.A.M.E c/o Brusa Bruno - tel.uff.0542 27001 e ab.29202

*Il nostro giornalino, "Giro di manovella", annuncia la data della prima edizione della "Mostra Scambio" (9 aprile 1977)*



Mercato Ortofrutticolo di Imola







Le decalcomanie di Pancirolli



VESPA e LAMBRETTA...



Ariel Moto e "Ariel Atzori"



Il Prof. Augusto Farneti e Graziano Soncini



FERM DEL SANTERVO

corri all'AUTODROMO

di

**INOLA** SABATO 10 DOMENICA 11 OTTOBRE 1987

alla

**MOSTRA SCAMBIO**

Incontro con esposizione e scambio di accessori d'epoca, di cambio, vettura e moto + club

LOCALITÀ: presso il base dell'autodromo di Inola.

**ESPOSITORI:** Circolo Inolano Circolo Nazionale (gruppi autorizzati per Roma)

CHIAMATA: SABATO 10 OTTOBRE dalle ore 11 alle ore 18  
DOMENICA 11 OTTOBRE dalle ore 10 alle ore 18

Per garantire la continuità della Mostra, funzionerà il servizio ristoro del base dell'autodromo

- Chiolo militare senza ai comandi, la Mostra sarà aperta agli espositori sin dal SABATO 10 OTTOBRE dalle ore 11
- Poiché la Mostra non prevede spazi riservati non è necessario dare la propria adesione anticipatamente.
- Per INFORMAZIONI dal mese di settembre rivolgersi all'Inola FERRA SANTERVO tel. 064238137





Ma gli anni della crescita esponenziale dovevano ancora arrivare. Il vero e proprio boom si è registrato negli anni '90, quando l'appuntamento ha cominciato a suscitare interesse un po' ovunque per la sua specificità: era, infatti, la prima mostra del genere in Italia capace di attirare espositori e visitatori da ogni angolo d'Europa e del mondo. L'aumento costante delle presenze, se da un lato ha richiesto un sempre maggior impegno da parte dello staff organizzativo, sempre maggiori servizi (posto microfonic con interpreti, treni navetta gratuiti, trasporto merci sia all'interno dell'autodromo che verso le destinazioni finali, agenzia pratiche per il rogito degli atti, cambio valuta, punti di ristoro, lungo la pista) fino ad arrivare alla prenotazione obbligatoria per gli espositori, dall'altro ha consentito di devolvere una parte degli incassi in beneficenza. Questo è avvenuto nel '91. Verso il 2000, le modalità sono cambiate e da allora le somme vengono ripartite in maniera proporzionale in base al numero di prestazioni d'opera fornite dai vari enti di volontariato. In altre parole, i circa 200 addetti che collaborano con gli organizzatori offrono il loro tempo in cambio di un aiuto finanziario alle associazioni che rappresentano. Perché alla Mostra anche la solidarietà può diventare "oggetto" di scambio.



*Lo staff al completo dello stand gastronomico del CRAME, impegnato all'ospitalità degli amici della Mostra Scambio*

# Hanno parlato di Noi...





**イモラ・モストラ・スカンピオとは?**  
イモラ・スワップミートは今年で31回目。出店者はコース全周4933mの左右両サイドを埋めるから、実質約10kmにわたる巨大な交換・即売会である。イベントに合わせ、ドイツをはじめ欧州各地の自動車クラブはイモラ詣を主催する。ここ数年は東欧諸国の経済力向上に伴う旧車ファンの増加により、チェコ、スロヴェニア、ハンガリーからのバズアールも増えている。ちなみにイモラは1988年のエンツォ死去にともない、「アウタードロモ・エンツォ&ディーノ・フェラーリ」と改称された。また、隣接する公園には1994年にこのサーキットで起きたA.セナ像が、クラッシュ地点であるタンブレッロ・コーナーに向けて建立されている。

**エンツォも愛した地元の一味**  
**Mangia e bevi**



約5kmのサーキットをまわるには、人間のほうもまずは燃料補給。パドックの屋台はいつも超満員だ。

主催者である「ロマーニャ古典4輪2輪クラブ」の会員専用テント。この地の名物薄焼きパン「ピアデーネー」を温めるおじさん。

イモラ観光局は毎年、特製「F1ワイン」を販売している。販売員のイラリア&ラファエラいわく「1本3€。6本買えば17€。ミネラルウォーターより安い!」が売り。ただしF1がなかったため、2007年バージョンは無しというのが悲しいところ。

# Classic Motor

NUMMER 11 2011 - STOCKHOLM



**Ta hägget!** Den som köper gamla bil och motor får alltid en bra deal. Detta är en av de bästa bil- och motormarknaderna i Europa. Här finns det alltid något att se och köpa. Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk. Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk. Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk.

**SVETTIGT VÄRRE!**  
- tre dagar på italienska veteranmarknad

40 000 besökare och 2 000 säljare. Strålände sol, 33 grader varmt och god mat. Inte i Sverige, va? Näe, veteranmarknaden i Imola, Italien.

**Lancia Flaminia**  
3C de årsmotorn 1964. Vika på 7,3 liter och 100 km/h. Priset är 8 000 euro. Det är en fantastisk bil och det är alltid mycket folk. Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk.

**Regnjacka av!**  
Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk. Det är en fantastisk atmosfär och det är alltid mycket folk.

## Goodwood

di Stefano Pasini

Per un appassionato di auto d'epoca, recarsi in Settembre all'annuale Goodwood Revival è un pellegrinaggio. È una Mecca elegante, particolarissima, da veri intenditori: una di quelle cose che non si fa di fretta, correndo su e giù da un aereo e prendendo al volo qualcosa da buttare in una valigia all'ultimo momento; è quasi una missione e va portata a termine in stile, con la propria auto d'epoca.

Nel Revival, lo stile è tutto. Le centinaia di auto classiche che affollano un parcheggio straordinario, in fondo, si possono vedere anche a Silverstone: altre gare di auto d'epoca in giro per il mondo hanno griglia di partenza piene di Ferrari o Aston Martin esattamente come succede qui. Goodwood però è unico per la bellezza del posto in cui tutto questo si verifica, cioè la immensa tenuta nobiliare dei duchi di Richmond, dove l'ultimo erede della famiglia, Lord Charles March, ha immaginato di riaprire il vecchio autodromo curando in maniera maniacale lo scenario che sta attorno alle corse di auto d'epoca: quindi tutto è, per regolamento e ispirazione, congelato al 1966, anno in cui l'autodromo venne chiuso alle corse. Questo vuol dire auto d'epoca, ma vuol dire anche abbigliamento in stile, uomini eleganti, signore elegantissime, tutto curato nei dettagli; tanto per dire una cosa che sembra impossibile da realizzare, persino i fotografi, se vogliono entrare nel parco chiuso, devono mettersi in giacca e cravatta. E poi trattori d'epoca, motociclette antiche, biciclette di 100 anni fa, attrici che girano vestite da cameriere anni 50 o da ausiliarie della RAF, biplani che passano sopra la testa... Insomma, per qualsiasi appassionato, un sogno. Ma come si diceva, è indispensabile farlo in stile. Fare la propria parte vuol



dire arrivare con auto d'epoca: Anna e io siamo partiti da Bologna con la nostra Bristol del 1966 mercoledì 14 settembre e, seguendo un itinerario già a noi ben noto per altre gite gastronomico culturali, siamo risaliti a Milano, Como, Basilea, Strasburgo, facendo la prima tappa in un incantevole albergo nascosto in una minuscola cittadina alsaziana; il giorno dopo, giovedì, altra lunga tappa da Strasburgo attraverso la Lorena fino a Montreuil; altro eccellente albergo, ottima cena. Ma forse, se avessimo potuto prevedere che la nostra Bristol sarebbe stata tanto impeccabile, senza

mai perdere un colpo soprattutto facendoci viaggiare con un tale livello di comfort, avremmo anche potuto tirar dritto il giovedì fino a Goodwood... Un'idea per l'anno prossimo. Comunque, il giorno dopo, ci siamo presentati all'imbocco dell'Eurotunnel (sistema rapidissimo, confortevole, senza tutte le complicazioni dell'imbarco dello sbarco delle macchine dei traghetti convenzionali) e in poco più di mezz'ora siamo approdati alle coste inglesi.

La Bristol, una volta rimesse le ruote sull'asfalto della sua madre patria, con la circolazione a sinistra, ha allungato



ancor meglio le gambe; certo, per viaggi del genere è meglio avere un navigatore di alto livello (come il nostro Becker 213) e bene aggiornato per trovare la via giusta lungo le strade minori verso Goodwood (che non è una località geografica). Già il venerdì pomeriggio siamo rimasti semplicemente sbalorditi; rispetto a qualche anno fa il Revival è ancora migliorato, diventato più bello e perfetto in ogni dettaglio. L'incontro con qualche vecchio amico e poi con il PR della Bristol Cars, un giro nel paddock, tutto ci ha confermato l'atmosfera rilassata e insieme incredibilmente bene organizzata di questo evento. La sera del venerdì Lord March dà un party rigorosamente a invito all'interno di casa sua per circa 300 persone; lo stile è unico, a tutti viene offerto solo champagne versato dalle cameriere da bottiglie Magnum. Non c'è nulla da mangiare e nient'altro da bere solo champagne. Mentre la maggior parte degli invitati verso le otto iniziava a defluire per andare verso i rispettivi alloggi ristoranti, noi siamo rimasti per un invito privato a cena all'interno di questo grande palazzo.

Grazie alla saggia decisione di separare in maniera totale lo spazio per le automobili moderne da quello riservato alle automobili costruite prima del 1966, il sabato mattina ci siamo goduti uno spettacolo emozionante: un parcheggio di dimensioni semplicemente sbalorditive stracolmo di automobili d'epoca, dalla piccola utilitaria degli anni '60 fino alle Bentley 8 Litri. Tutte allineate ordinatamente una accanto all'altra nella maniera più assolutamente democratica, un chiaro segnale del sentimento non elitario che in Inghilterra si respira nel mondo delle automobili d'epoca. Gli eventi agonistici si sono susseguiti uno dopo l'altro per tutta la giornata di sabato: straordinarie le corse, la sfilata delle auto della polizia d'epoca, l'esibizione delle moto da cross antiche,



il passaggio di aerei da caccia (erano i 75 anni dello Spitfire...) e bombardieri, la sfilata di volti celebri delle corse di ieri e oggi, da Moss a Berger e Kristensen, insomma, davvero di tutto. E la sera l'evento forse più bizzarro di tutto il fine settimana, il grande ballo offerto sempre da Lord March che ogni anno ha un tema diverso, quest'anno era lo spazio, inteso come astronauti, Barabarella, tutto ciò che ha che fare con l'immaginario dell'esplorazione spaziale: 1500 persone sedute e servite a tavola da camerieri vestiti come possibili viaggiatori spaziali del futuro, e poi balli, discoteca, intrattenimenti vari che hanno tenuto lì i più giovani fino alle prime ore del mattino.

La domenica, ancora altri eventi, uno dopo l'altro, quasi un'overdose di sensazioni per l'appassionato, tanto che io e Anna, a un certo punto, abbiamo lasciato l'autodromo e nel pomeriggio siamo andati a giocare a golf nel campo che fa parte dello stesso complesso, il Downs Course del Goodwood Golf Club. Così abbiamo fatto la conoscenza con quella che è un po' la clubhouse dei vari Club di Goodwood: si chiama 'The Kennels', ingresso riservato ai soci del GRRC (ma anche essendo soci abbiamo avuto qualche difficoltà a ottenere un tavolo per il tè del pomeriggio e quindi un altro tavolo per il bellissimo ristorante.), potendo così assaggiare una cucina del tutto inglese davvero di altissimo livello.

Il lunedì mattina, ripartire da Goodwood è stato un po' doloroso. Per fortuna il viaggio di ritorno è stato estremamente confortevole; la Bristol è stata tanto confortevole e veloce da permetterci di fare il tragitto da Goodwood a Bologna con una sola tappa intermedia, nella bella città francese di Nancy. Facendo due conti, la nostra Bristol 409 ha percorso 3.300 km da mercoledì mattina al martedì sera con un consumo medio di circa 7 km con 1 litro di

benzina 98, piuttosto ragionevole considerando la cilindrata di oltre 5 litri del suo grosso motore V8 Chrysler, non ha consumato un grammo d'olio né acqua o altri fluidi. La temperatura del motore è rimasta ampiamente sotto controllo anche nelle salite più impegnative e nelle code che, purtroppo, ci hanno bloccato soprattutto all'andata in corrispondenza di Milano, Basilea, Friburgo e Strasburgo.

Passata questa prova del fuoco, che ci ha confermato l'eccellenza dei prodotti di questa casa inglese, sconosciutissima ma di alta qualità, stiamo già pianificando il viaggio dell'anno prossimo: e stavolta ci prenderemo qualche giorno in più, per assaporare meglio la bellezza della campagna inglese attorno a Goodwood e goderci ancora di più gli eventi di questo fine settimana davvero magico.





# Fiera di Padova



La nostra presenza all'edizione 2011



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



## Attività svolte nell'anno 2011

### Commissari Tecnici Auto

Attestati di Storicità (fini fiscali)	n. 73
Certificato di Identità (omologazione)	n. 28
Certificati di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 20
Carta di Identità F.I.V.A.	n. 6
Duplicati e varie	n. 18

Il Commissario Tecnico  
Giorgio Picchi

### Commissari Tecnici Moto

Attestato di Storicità	n. 36
Certificato di Identità	n. 12
Certificati di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 10
Permessi di partecipazione	n. 2
Trasferimenti di proprietà	n. 2

Il Commissario Tecnico  
Guido Morelli

## II CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

11.500 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 pur gravati dall'impegno di una nuova sede e dal lievitare dei costi di affitto dell'impianto dell'Autodromo.

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 940 milioni delle vecchie Lire destinati alla Solidarietà.



## Servizi Assicurativi in esclusiva ai collezionisti A.S.I.



### Tanti servizi "per te"

L'agenzia di assicurazioni PER TE S.r.l. propone servizi assicurativi dedicati in ESCLUSIVA ai collezionisti A.S.I..

La sede operativa di PER TE è presso l'A.S.I., anche questa scelta ha lo scopo di garantire un costante dialogo con l'ente, specchio delle esigenze dei tesserati, oltre ad agevolare l'accesso ai servizi.

Sarà possibile operare via fax/posta o direttamente presso i nostri uffici dove sarà un grande piacere incontrarvi.

### Garanzie R.C.A. prestate da TUA

- Guida libera per i maggiori di 25 anni con possibilità di inserire fino a cinque conducenti di età compresa fra i 18 e 25 anni
- Massimale R.C.A. 5.000.000,00 + 1.000.000,00 Euro
- Polizze distribuite in tutta Italia
- Polizza R.C.A. cumulativa con differenziazione per fasce di numero mezzi assicurati : 1 veicolo - da 2 a 3 - da 4 a 6 - da 7 a 10 - da 11 a 15 - da 16 a 20
- Possibilità di inserimento veicoli in corso di contratto
- Assicurabilità mezzi con anzianità minima 20 anni
- Sconti particolari per i veicoli dotati di "Certificato d'Identità"
- Infortuni conducente 60.000,00 Euro IP - 60.000,00 Euro morte
- Garanzie prestate durante le gare di regolarità
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Incendio primo fuoco
- Tutela legale

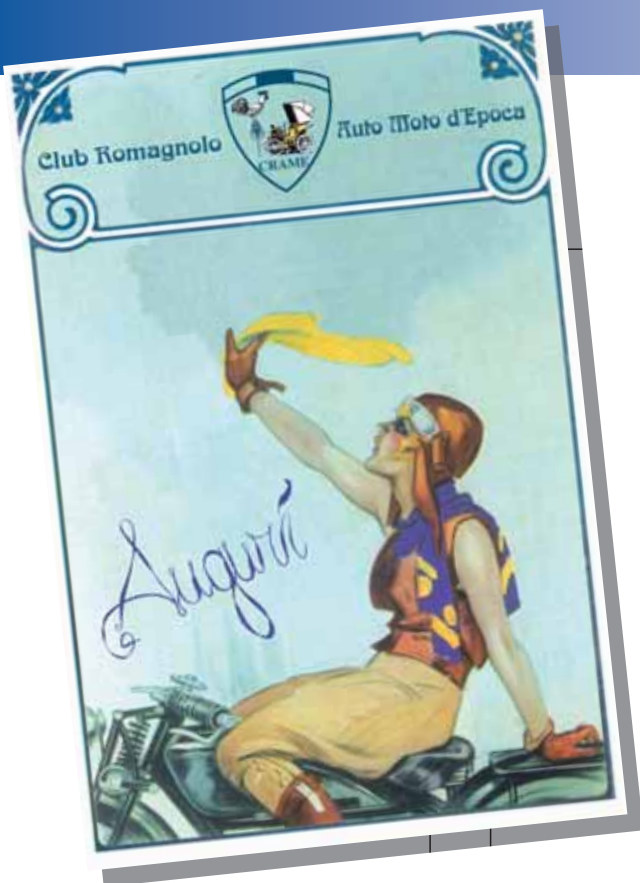
### Condizioni di adesione alle garanzie R.C.A.

Una convenzione per essere vantaggiosa deve essere anche durevole nel tempo, ponderata rispetto all'uso collezionistico dei mezzi. Per questo motivo abbiamo posto dei limiti di accesso che ci teniamo ad evidenziare:

- Attestato rischio privo di sinistri ultimi 5 anni
- Uso non professionale
- Proprietà mezzi del contraente
- Possesso di un veicolo di uso quotidiano diverso da quello che si desidera assicurare
- Iscrizione ad un Club Federato A.S.I. e mezzo in possesso di "Certificato d'Identità" e/o "Certificato di Rilevanza Storica" e/o "Attestato di Datazione Storica"

### PER TE SRL

Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino  
T 0110883111 F 0110883110  
info@pertesicuro.com federica@pertesicuro.com  
www.pertesicuro.com



*Buone Feste  
Season's Greetings  
Milleurs Voeux  
Frohe Festtage  
Felices Fiestas*

*Il Consiglio Direttivo*

## Serate Culturali



C.R.A.M.E. - Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca  
Mercoledì 1 febbraio 2012 ore 21.00  
presso la Sede del C.R.A.M.E. - via D'Agostino 5/A - Imola

PRESENTAZIONE DEL LIBRO

**IMOLA MONDIALE**  
1948 - 1965  
Le radici del motocross italiano

a cura degli autori  
LUCIANO COSTA e PIERO MITA  
Conduce il giornalista Paolo Conti



Imola - Mercoledì 2 Marzo 2012 - ore 21

presso la Sala Convegni della Sede del C.R.A.M.E.  
avrà luogo la presentazione del libro

**LA PRODIGIOSA MONDIAL DI DRUSIANI**  
La storia vera e inedita  
del retrorera di GD e CM degli anni '20 alla conquista dei Motomondiali 1949-'50-'51

relatrice ed autrice:  
Dott.ssa Nunzia Manicardi

## Comunicazione



*I Soci sono invitati ad inviare alla segreteria materiale da pubblicare nel nostro giornalino.*

