

Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



Giugno 2012



Speciale OLD TIME SHOW ◀



Dai la mola!

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



Riconoscimenti al Crame

...ancora una "Manovella d'Oro" per la Transappenninica



La premiazione della Transappenninica in occasione dell'Old Time Show



...e la "Pedivella d'Oro"



Il riconoscimento al Crame per l'Organizzazione dei Raduni Motociclistici in occasione dell'Old Time Show

Comunicazioni



E' on-line il nuovo sito del CRAME:

www.crame.it



Ad un passo dalle vacanze estive, mi sembra doveroso mettere al corrente tutti voi soci delle ultime novità riguardanti il Club.

Innanzitutto, voglio informarvi che è già on-line il nostro nuovo sito. Questo è importante perché significa visibilità in campo internazionale, significa far conoscere la nostra storia ed i nostri eventi ad un pubblico sempre più vasto.

Ma è importante anche in quanto creerà una maggiore operatività per la Mostra Scambio che in questo modo si metterà al passo con i tempi. Altra comunicazione importante riguarda, ovviamente, la nostra nuova Sede.

I lavori procedono in modo sufficientemente spedito e, con ogni probabilità, si concluderanno entro la fine dell'anno in corso.

Provvederemo poi all'arredo dei locali ed alla loro inaugurazione, presumibilmente, nella primavera del 2013.

Intanto il Club procede nella sua attività di sempre: alcuni eventi già si sono svolti con il consueto successo, le serate culturali vedono la vostra massiccia partecipazione e molte sono ancora le manifestazioni in programma prima della pausa estiva e del consueto appuntamento con la Mostra Scambio.

Bruno Brusa
Presidente

Buone Vacanze



Giro di Manovella

Anno XXVII - N. 1, Giugno 2012

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Alessandro Cerabona
Paolo Conti
Mariarita Gaita
Alfieri Maserati
Chiara Marzocchi
Venerio Montevecchi
Mario Simoni

Fotografie:

Archivio Crame
Daniele Bucci
Paolo Conti

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



UN MONDO DI *Maserati*





Old time show

I fratelli Maserati La storia e l'opera

Si potrebbe dire a giusta ragione "i fratelli Maserati questi sconosciuti". Infatti benché la loro fama sia grande e diffusa in tutto il mondo, ben poco è stato seriamente detto di ciò che in effetti hanno saputo fare, senza aiuti e senza disporre di mezzi finanziari esterni. Infatti è da tenere ben presente che negli Anni '20, '30, '40 e '50 la situazione economica italiana era lontana anni luce da quella attuale; inoltre non esisteva la sponsorizzazione.

La loro attività si è svolta su più piani: due dei fratelli, il fondatore della Maserati, Alfieri, e il più giovane Ernesto avevano il dono della creatività e sono stati dei grandi progettisti e tecnici. Tutti insieme crearono una unità capace di ottenere con le loro automobili, spesso innovative, successi in tutto il mondo, combattendo anche contro marche dotate di grandi mezzi forniti dallo Stato. In ciò riuscirono perché dotati di singolari capacità tecniche e di grandissimo spirito di sacrificio personale.

Basta ricordare che in Italia negli anni '20 esisteva almeno una quindicina di importanti fabbriche di automobili. Per citarne solo alcune: Bianchi, Itala, OM, Isotta Fraschini, Spa, Ansaldo, Ceirano, Diatto, e naturalmente Fiat, Lancia e Alfa Romeo. La Grande Depressione iniziata in America nell'Ottobre del 1929, e che giunse in Europa poco dopo, provocò un'ecatombe e fece sì che, con le proprie forze, ne sopravvivessero soltanto tre: Fiat, Lancia e Maserati.



I Grandi Appuntamenti

Infatti anche l'Alfa Romeo fin dal 1925 era diventata un'azienda sorretta dallo Stato.

Come riuscirono i fratelli Maserati a sopravvivere? Appunto, grazie alla loro tenacia, impegno nel lavoro e spirito di sacrificio, che dimostrarono nuovamente quando decisero nel 1947 di ricominciare daccapo fondando l'OSCA - Fratelli Maserati, in un'Italia immiserita dalla guerra, che aveva con la svalutazione decimato i loro risparmi e ove molte infrastrutture erano state distrutte.

Dal punto di vista progettistico e tecnico Alfieri dimostrò di essere geniale, costruendo sia automobili come la 16 cilindri, la prima macchina italiana capace di conquistare un record mondiale su una determinata distanza (in quel caso i 10 km lanciati), sia una macchina capace di dominare tutti i principali Gran Premi nel 1930.

Alla sua morte prematura nel Marzo 1932, la progettazione fu assunta da Ernesto che iniziò a progettare una serie di automobili di grande successo come la 8CM 3000 con compressore con cui Nuvolari vinse molti Gran Premi, la 6CM che dominò in Europa i Gran Premi Vetturette tra il 1936 e il 1938, la 8CTF 3000 con compressore che, tra l'altro, vinse la 500 Miglia di Indianapolis per due anni consecutivi. Ma la 8CTF Maserati non è soltanto l'unica macchina italiana con proprio motore ad avere vinto, a oggi, la 500 Miglia di Indianapolis: è anche l'unica macchina europea ad avere vinto quella corsa in mezzo secolo, tra il 1919 e il 1965, malgrado i tentativi in gran forza di Mercedes nel 1923, di Bugatti, della Fiat Gran Prix con il grande Bordino, delle principali marche inglesi, comprese Lotus e Cooper, che iniziarono i loro tentativi nel 1959, di Ferrari e indirettamente dell'Alfa Romeo.

Nella primavera del 1932 Ernesto decise di applicare alle proprie automobili i



Il taglio del nastro alla presenza del Presidente dell'Asi Avv. Roberto Loi, del Presidente del Consiglio Comunale di Forlì Paolo Ragazzini e del Presidente della Fiera di Forlì Giorgio Grazioso.



La Maserati 8 CM - 8 cilindri con la quale il grande Tazio Nuvolari debuttò al GP di Reims nel Giugno 1933.



La Maserati 26M - vettura da G.P. 8 cilindri che nel 1930 vinse quasi tutti i principali G.P. dal Reale G.P. di Roma, al G.P. del Montenero - Coppa Ciano, dal G.P. di Pescara - Coppa Acerbo, al G.P. di Spagna.



La Maserati 8C 3000 con la quale Campari vinse nel 1933 il G.P. di Francia all'Autodromo di Monthléry.



L'Ing. Alfieri Maserati illustra la Maserati 8 cilindri V8 RI con la quale il francese Etancelin vinse al G.P. di Pau nel 1936.



L'OSCA dei fratelli Maserati - 12 cilindri, costruita nel 1951 soltanto in due esemplari, in quanto quel tipo di F1 cessò repentinamente nello stesso anno e nel '52 e '53 i G.P. furono disputati da vetture di F2.

freni idraulici. La Maserati divenne così in Europa - e tra le auto da competizione - la prima marca ad applicare questo sistema di comando freni. Alfa, Bugatti e Mercedes li applicarono circa due anni dopo.

E' da notare che Alfieri ed Ernesto furono anche ottimi piloti capaci di vincere importanti corse o Gran Prix internazionali: Alfieri batté, tra l'altro, al Mugello e - per tre anni consecutivi - alla Susa-Moncenisio i migliori piloti e auto di quel tempo.

Ernesto batté nel 1930 a Monza, nella propria batteria (oltre 3000 cc con compressore) e nella finale, Caracciola con la Mercedes, oltre a Nuvolari e Varzi con le Bugatti nel Reale Gran Premio di Roma del 1931.

E' raro ed eccezionale nella storia dell'automobilismo che dei grandi progettisti e costruttori di auto siano stati anche dei temibili piloti.

Ernesto Maserati in tempo di guerra progettò la A6, la prima Maserati senza compressore e la A6G capostipiti di tutti i 6 cilindri Maserati fino alla 250 F con cui Fangio vinse il campionato del mondo nel 1957, e progettò autocarri elettrici. Nel 1948 iniziò, grazie alle progettazioni di Ernesto, la lunga serie di vittorie assolute o all'indice di prestazione delle OSCA di 750, 1100, 1500 cc contro automobili di ben maggiore cilindrata, per culminare con le vittorie della 2000 desmodromica pilotata da Ludovico Scarfiotti.

Fu compiuto anche l'eccezionale exploit di battere nel 1955 sul Lago Salato nello Utah ben 18 record internazionali dai 10 km lanciati alle 12 ore, record detenuti da Porsche e MG. Questa era la continuazione della tradizione di conquista di record dei Maserati; iniziata nel '29 con la 16 cilindri e continuata negli anni Trenta quando le Maserati giunsero a detenere contemporaneamente ben 13 record internazionali in molteplici classi.

a cura di Ing. Alfieri Maserati



I Grandi Appuntamenti





Per gli amanti delle due ruote, invece, la mostra tematica è stata dedicata a **Mondial Moto**, un'altra storica casa produttrice bolognese nata nell'immediato Dopoguerra (1948). In esposizione oltre 50 modelli di moto da corsa, ma anche da cross, da strada e commerciali provenienti da tutta Italia e di varie cilindrata, dai 50 ai 250 cc.

Moto di prestigio, dalle soluzioni ricercate, tecnicamente valide ed esteticamente accattivanti (furono le prime a utilizzare vernici metallizzate), che in breve tempo si imposero anche sulla scena sportiva, conquistando 10 titoli mondiali e vari record di velocità sul chilometro e sul miglio.



I nostri auguri



I graditi ospiti del Crame...



Il Comm. Angelo Gallignani



Gli amici del Club La Manovella di Acireale: Angelo Privitera



Il Presidente del CAEM Pietro Caglioni



Il giornalista Paolo Conti



L'Avv. Giuseppe Girani



L'amico Benito Battilani





Il giovane Chef Alberto Faccani con la sua squadra.



Serata dedicata a Checco Costa

Tutta dedicata ad un "imolese speciale" la serata di presentazione del libro "Checco Costa a Imola, passione moto".

Gli autori, Claudio Ghini ed Angelo Dal Pozzo, i coautori, Jader Noferini e Luciano Costa, il moderatore Luigi Rivola unitamente al regista dell'omonimo documentario Mauro Bartoli, hanno raccontato agli intervenuti il personaggio "Checco" che, con la sua geniale inventiva ha saputo creare, in un momento di grandissima crisi del motociclismo innumerevoli manifestazioni, dalla

Conchiglia d'oro alla 200 miglia, portando nel settore degli eventi sportivi innovazioni capaci di dare un forte impulso alla crescita del motociclismo nazionale ed internazionale.

Ma per gli imolesi, l'eredità di Checco Costa vive nella sua creatura per eccellenza, l'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" da sempre orgoglio della città e veicolo vincente dell'immagine di Imola nel mondo.

E sulla storia dell'Autodromo (Francesco Costa fu il primo a rendersi

conto che le gare sui circuiti ricavati fra i muri ed i marciapiedi delle città non avrebbero avuto vita lunga) si sono soffermati gli autori del libro facendone ripercorrere le tappe salienti dalle origini ad oggi.



Gli autori Claudio Ghini ed Angelo Dal Pozzo



Il coautore Jader Noferini e Mauro Bartoli, regista del documentario.



Luciano Costa, Luigi Rivola, Bruno Brusa, Claudio Ghini, Angelo Dal Pozzo, JaderNoferini e Mauro Bartoli



Per ricordare

Bruno Farolfi

Un grande dolore ha colpito il nostro Club per la scomparsa di Bruno Farolfi. Un socio da sempre, un collaboratore sempre disponibile e per molti anni membro del Consiglio Direttivo.

Un uomo la cui passione per il motorismo d'epoca era conosciuta un po' ovunque in Italia per le tante mani-

festazioni alle quali partecipava come componente della Commissione Nazionale Manifestazioni Moto, facendosi apprezzare per l'onestà, la correttezza, la sua garbata presenza.

A testimoniare ciò i tanti messaggi di cordoglio giunti al club, tutti molto toccanti.

Noi soci del Crame manterremo vivo il ricordo di un amico che ci ha lasciato troppo presto.



Assemblea annuale

Il giorno 19 febbraio 2011, presso la sede del Club, si è tenuta l'assemblea ordinaria dei soci per deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- Relazione del Presidente sull'attività 2011;
- Bilancio consuntivo 2011;
- Bilancio di previsione 2012;

Sono intervenuti 57 soci personalmente, 12 per delega, per un totale di 69 soci votanti.

L'Assemblea, presieduta dal signor Battilani, si è aperta con un minuto di silenzio in memoria del socio Bruno Farolfi, recentemente scomparso. Il Presidente del Consiglio Direttivo Sig. Bruno Brusa, ha quindi presentato la sua relazione ricordando le numerose manifestazioni organizzate nel 2011 e gli apprezzati incontri culturali del primo mercoledì del mese. Successivamente, la D.ssa Sansone ha illustrato all'assemblea il Bilancio con-

suntivo dell'associazione spiegandone, nel dettaglio, le singole voci.

Infine, è stato presentato il Bilancio di previsione relativo al 2012.

L'assemblea, dopo aver ascoltato la relazione del Collegio Sindacale, letta dal Sig. Trerè, ha approvato entrambi i bilanci.

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 riferito all'assemblea circa l'andamento della ristrutturazione della nuova sede e sulla copertura dei relativi costi.

Infine sono intervenuti alcuni soci proponendo modifiche sia in materia di budget alle manifestazioni, sia in tema di durata delle stesse.

L'assemblea si è conclusa alle 17.

*La segretaria dell'assemblea
D.ssa Marianita Gaita*



La verità Mondial

di Paolo Conti

Già il titolo del volume che l'autore Nunzia Manicardi ha presentato il 7 marzo nella sede del CRAME, "La prodigiosa Mondial di Drusiani – la storia vera e inedita", racchiude un'affermazione che rappresenta il fulcro dell'opera e gran parte delle vicende legate ad una delle Case motociclistiche più importanti del secondo dopoguerra. L'artefice del successo agonistico e commerciale, e prima ancora del suo esordio, è stato il tecnico bolognese Alfonso Drusiani, che la prima Mondial l'ha progettata e costruita. È proprio questa l'affermazione vera e inedita di un libro che porta alla ribalta molti aspetti sconosciuti della storia della Mondial e del motociclismo e che, proprio per questo, non può mancare nella biblioteca degli appassionati.





37° Raid Neve e Ghiaccio

3 - 4 MARZO 2012

Cesena, Bertinoro, Meldola, Borello, Linaro, Ciola, Mercato Saraceno, Gualdo, Montecodruzzo, Sorrivoli, Monteleone, SantaPaola, Sogliano, Ponte Uso, Montetiffi, Novafeltria, Rimini, Santarcangelo, Savignano, Borghi, Sogliano, Santa Maria Riopetra, Gualdo, Borello, San Vittore, Lizzano di Cesena.

RAID NEVE & GHIACCIO







Lamborghini: i primi 10 anni

La sera della 4 aprile, i soci del CRAME hanno potuto gettare uno sguardo sui primi anni di vita di una delle Case automobilistiche più straordinarie del mondo, un orgoglio per l'Emilia-Romagna e per l'Italia: la Lamborghini. Il dottor Stefano Pasini, da sempre uno degli storici più famosi per la storia di questa Casa, ha concentrato la sua relazione sul periodo di tempo che va dal 1963, anno della fondazione, al 1973, che segna l'uscita di scena definitiva del fondatore Ferruccio e il passaggio a fasi successive, che ci portano fino al giorno d'oggi. Perché solo i primi dieci anni? La ragione di questa scelta sta nel fatto

che non tutti hanno una percezione concreta dell'innovazione prodotta dalla Lamborghini in quel primo periodo; davvero poche sono le Case automobilistiche che hanno mostrato in uno spazio di tempo relativamente ristretto come questo, una vitalità e una creatività comparabili a quelle della Lamborghini di quei momenti. Nata come un'avventura industriale per il vulcanico Ferruccio, che al di là delle spiegazioni folkloristiche su una lite con Enzo Ferrari aveva in realtà intravisto nel mercato delle grandi GT un orizzonte commerciale molto allettante, la Casa di Sant'Agata Bolognese crea

dopo soli tre anni dalla sua fondazione un capolavoro come la Miura; affianca a questo modello, diventato immediatamente una leggenda planetaria e che è oggi un'automobile da collezione dal pregio elevatissimo, una gamma di Gran Turismo più convenzionali ma sempre con prestazioni elevatissime e soluzioni tecniche nettamente più sofisticate di quella concorrenza. Va ricordato infatti che le Lamborghini nascono tutte con distribuzione bialbero per il loro motore a dodici cilindri e sospensioni posteriori a ruote indipendenti quando ancora i rivali mo-



denesi usavano assai rigidi e distribuzione monoalbero. Si prosegue con la creazione di una quattro posti straordinaria come la Espada; quando si pensa che la Lamborghini non possa più creare nulla di rivoluzionario quanto la Miura esplose, al salone di Torino del 1971, la novità dirompente della Countach. L'esposizione di Pasini ha permesso ai soci del CRAME, intervenuti in grande numero, di esplorare alcuni lati meno conosciuti di questi anni tumultuosi e creativi, gli stemmi sconosciuti disegnati per le prime automobili e poi immediatamente ritirati, le caratteristiche dei primissimi esemplari, la storia dell'unico prototipo 350GTV, l'evoluzione della Miura, perché si arrivò a fare la Countach e così via.

Una storia che naturalmente si presta ad approfondimenti in ogni suo

dettaglio, perché in quegli anni veramente si lavorava con straordinario entusiasmo ma anche con una libertà di pensiero, normativa e di sviluppo che al giorno d'oggi è ormai completamente sconosciuta. E' grazie a questa prima tempestosa fase, che affermò il nome della Lambor-

ghini in tutto il mondo, che oggi l'Italia può essere fiera di una sola casa automobilistica di profilo globale, rispettata e desiderata ovunque; un vero peccato dunque che sia ormai entrata in un'orbita tedesca che le sta facendo dimenticare le sue radici italiane.





A San Pietro in Trento la storia in movimento

di Paolo Conti

Mettere insieme un centinaio di partecipanti, e per di più con moto costruite entro il 1930, non è impresa



Il giornalista Paolo Conti, sempre presente alle nostre manifestazioni.







Gli addetti alla grande cucina.



facile, soprattutto quando le previsioni meteorologiche sono da stato d'allerta e, nella migliore delle ipotesi, da ombrello aperto per tutto il giorno. Ma il Circuito di San Pietro in Trento (RA) ha acquisito una fama e una risonanza tali da non temere nulla. Gli appassionati sono arrivati e, quel che più conta, da varie parti d'Italia. A spingerli verso la manifestazione del CRAME non è stato il gusto della sfida ad una situazione difficile, ma il piacere di ritrovarsi insieme per godere della tipica ospitalità romagnola e per l'opportunità di poter usare quelle moto, altrimenti destinate alla sola esposizione nelle collezioni, grazie al circuito stradale ricavato con la chiusura al normale traffico. A San Pietro in Trento si sono viste in movimento le moto "ancetre",



"veteran" e "vintage", categorie che identificano quelle costruite, rispettivamente, entro il 1904, il 1918 e il 1930, che hanno offerto un panorama tecnico-storico davvero unico. A titolo di cronaca la più datata è

stata la Adler del 1902 di Benito Battilani, mentre il titolo di più inconsueta e sconosciuta, tanto da non figurare ufficialmente tra quelle iscritte, è toccato alla francese Rupta del fiorentino Luca Linari.



Angelo Privitera, Commissario ASI.



Il "deus machina" della manifestazione Dario Tassinari.

Le prime rondini

Memorial Bruno Farolfi

di Chiara Marzocchi

Come di consuetudine, ormai da 7 anni, la passeggiata "Le prime rondini" apre la stagione motociclistica del club. Alla partenza, domenica 29 aprile, 30 bellissime moto, dalle più anziane, degli anni '30 alle più recenti, degli anni '80.

Il gruppo, tanto disomogeneo per età, quanto unito nella passione per le moto, ha percorso le colline imolesi

fino a Piancaldoli dove si è fatta sosta per la colazione offerte dal ristorante "Il Poggio". Si è poi proseguito per le colline di Peglio, Firenzuola e Casola Valsenio, in un susseguirsi di panorami sfortunatamente un po' appannati dalle nuvole ma dall' eccezionale impatto paesaggistico.

Per il pranzo, il gruppo si è fermato a Imola, presso il ristorante "Antico Tre Monti", dove alla presenza dei



famigliari di Bruno Farolfi, si è voluto ricordare il socio, ma ancora di più l'amico, che sette anni fa ideò questa passeggiata ancora oggi apprezzata dai partecipanti.



All'Ing. Stefano viene consegnato il piatto del 45° a ricordo della giornata dedicata al compianto Bruno Farolfi.



La Mille Miglia 1952, la corsa dei mille piloti

Bracco su Ferrari batte la Mercedes

di **Venerio Montevocchi**

La Mille Miglia 1952 fu una mastodontica prova, con aspetti drammatici, addirittura apocalittici. Dalla stampa dell'epoca fu battezzata "la corsa dei mille piloti" e poi anche "la gara dei 30 000 HP" e ancora "la prova dei mille milioni di valore di macchine impegnate". Tutte affermazioni che danno un'idea di uno straordinario avvenimento, capace di polarizzare la passione di una nazione intera che seguiva alla radio, a quei tempi, le fasi di questa corsa senza respiro, corsa a cui presenziarono almeno cinque milioni di spettatori e ascoltatori.

Allo scopo di attirare tanti concorrenti, gli organizzatori divisero le macchine in ben sedici classi, con criteri spesso cervellotici, adottati al solo scopo di accontentare eventuali aspiranti, specialmente stranieri. Oltre alle quattro classi per il "Turismo Nazionale", le quattro classi del "Gran Turismo Internazionale" e naturalmente le quattro classi "Sport" tradizionali, vi furono tre classi "Sport di Serie", di assai dubbia definizione e la classe "Veicoli Militari".

Fu subito evidente che le dimensioni della corsa avrebbero posto problemi di difficile soluzione, per cui inizialmente fra gli organizzatori si erano formate due correnti di pensiero. Una

era per limitare l'ammissione alla corsa ad una ristretta élite di un centinaio di macchine e con piloti di alto livello, una seconda invece era favorevole a

causò naturalmente inconvenienti e confusione, soprattutto per gli organizzatori, con errori di persona e di marca, ma anche per i più autorevoli giornali sportivi, che celebrarono la vittoria di una marca piuttosto che di un'altra. Confusione che creò difficoltà enormi anche alle stesse case costruttrici, al momento di impostare le strategie di corsa. Anche le verifiche prima della partenza crearono enormi problemi, poiché era umanamente impossibile controllare minuziosamente e scientificamente oltre 500 vetture in meno di tre giorni. Il regolamento assunse così un'elasticità sorprendente, addirittura scandalosa, fu scritto, per la serietà e l'attendibilità di una corsa così importante. Si disse che a Brescia il metro di controllo era diventato di gomma.

La diciannovesima Mille Miglia si disputò il 4 maggio 1952, sullo stesso percorso dell'anno precedente. Quasi dieci ore di partenze (partirono 501 ma poi ne arrivarono 275). La gara ebbe comunque tutte le caratteristiche per essere un evento indimenticabile, con una disciplina stradale esemplare e nel suo insieme eccezionale e straordinaria. Nel primo tratto prese subito il comando Bracco, su berlinetta Ferrari carrozzata Vignale, con motore sperimentale



Il vincitore Giovanni Bracco, sulla berlinetta Ferrari, al passaggio da Vicenza su strade viscido di pioggia.

fare, della diciannovesima Mille Miglia, una corsa di massa, aperta anche ai principianti: prevalse la seconda. Fu quindi tutto colossale, tutto misurato col metro del gigante, si disse. Anche il tempo non fu da meno, le condizioni atmosferiche furono delle peggiori, con la bufera dantesca sulla Raticosa. L'enorme numero dei concorrenti iscritti



“tre litri” di 230 CV. Nonostante le strade bagnate, a Verona segnò la media di oltre 150 km all'ora. A Ferrara, a Pontelagoscuro, si verificò il primo incidente, nel quale perse la vita Pietro Avalle. A Ravenna, dopo 300 km, Lang su Mercedes uscì di strada a causa di un sorpasso errato e come lui una novantina di concorrenti dovettero abbandonare la corsa, mentre Bracco era sempre primo. A L'Aquila però la Mercedes di Kling era davanti alle Ferrari di Taruffi, Biondetti, Paolo Marzotto, dello stesso Bracco e alla Jaguar di Moss.

A Roma, Kling passò ancora primo alla media di 136 km all'ora, seguito da Bracco e da Fagioli su Lancia Aurelia. A Firenze la Mercedes era sempre prima. Taruffi e Biondetti si erano ritirati per guasti, ma Bracco stava recuperando. Sui passi della Futa e della Raticosa i piloti trovarono nebbia fitta e a quel punto Bracco giocò il tutto per tutto. Guidò al limite delle possibilità, rischiando ad ogni curva, riuscendo così ad arrivare a Bologna con due minuti di vantaggio sul campione tedesco. Poi, con il piede a tavoletta, Bracco condusse fino alla fine, riuscendo ad aumentare il vantaggio su Kling, che aveva evidentemente speso tutto e non poté far più nulla.

La classifica assoluta dà un'idea chiara dei risultati finali. Giovanni Bracco su Ferrari, in coppia con Rolfo, vinse la grande corsa, che aveva vinto l'anno precedente sull'Aurelia B20 e divenne uno dei piloti italiani più popolari. Lo scontro tra la Ferrari e lo squadrone Mercedes fu quindi all'apice dell'interesse generale. La casa tedesca aveva preparato delle modernissime vetture sport, prototipi delle splendide 300 SL con telaio in traliccio tubolare, motore a 6 cilindri con albero a camme



I secondi classificati Kling e Klenk su Mercedes, tra Firenze e Bologna. La bella vettura era il prototipo della famosa 300 SL “ala di gabbiano”.

in testa, abbassato per diminuire l'altezza del cofano ed alimentato ad iniezione diretta Bosch. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti e la carrozzeria chiusa sfoggiava le famose due porte che si aprivano in alto e che furono la causa di infinite discussioni. Il tedesco Kling, secondo nella classifica generale, fece ottime cose alla sua prima Mille Miglia, ma non poté reggere al ritmo impresso da Bracco, soprattutto in quelle disastrose condizioni atmosferiche.

Fagioli e Borghi su Aurelia, con una corsa meravigliosa, arrivarono terzi assoluti, battendo la Mercedes di Carracciolo. Seguirono poi altre due sorprendenti Lancia, quelle di Anselmi e di Mori. Leslie Johnson su Nash-Healey si classificò al settimo posto, poi ancora una Lancia e due Ferrari. Fu importante anche la presenza di Stirling Moss su

una Jaguar con freni a disco, ritiratosi poi a Roma, delle Aston Martin e delle Talbot. Importante fu anche la prima partecipazione ufficiale della giovane casa tedesca Porsche, al primo posto nella classe 1500 cc del gruppo Gran Turismo Internazionale, con la coppia Lunari-Berkheim che, per un guasto al cambio, dalla Futa all'arrivo viaggiarono sempre in terza marcia, con l'olio a 120° di temperatura.

Entusiasmante fu anche l'accanito duello tra l'Alfa Romeo e la Lancia, nel gruppo Gran Turismo 2000 cc. Le Aurelia erano state perfezionate e la loro efficienza risultò indiscutibile: ne partirono addirittura trenta. L'Alfa Romeo dal canto suo aveva allestito uno squadrone con i suoi eleganti coupé 4 cilindri bialbero a due carburatori doppio corpo, cambio a cinque marce, carrozzeria filante superleggera



Piero Taruffi, velocissimo agli inizi della corsa con la potente Ferrari; al passaggio di Vicenza mentre supera la Delahaye di Cotton partita sei minuti prima.

della Touring, guidate da assi come Fangio, Sanesi, Cortese e altri. Fu uno scontro frontale, combattuto con furore, che finì con il predominio della Lancia, con il bravissimo Luigi Fagioli che, con una corsa travolgente, riuscì addirittura a classificarsi al terzo posto assoluto. Tra le 1100 cc Sport si disputò il consueto scontro tra le Fiat-Stanguellini e le OSCA, che finì a vantaggio delle vetture dei fratelli Maserati, con Giulio Cabianca che vinse a media elevatissima. Nella classe Turismo 1500 cc vinse la vecchia Lancia Aprilia di Mazzonis-Marsaglia, un'auto di serie che era un'autentica vettura da turismo. I veicoli militari diedero una dimostrazione che voleva essere più politica che sportiva, tuttavia la loro esibizione non ebbe alcuna influenza sulla corsa.



La OSCA di Giulio Cabianca, dominatrice a media elevatissima nella classe 1100cc.



La Lancia Aurelia B20 "due litri" di Luigi Fagioli piazzatasi al terzo posto assoluto.



Stirling Moss a Vicenza, con la Jaguar ufficiale tipo C.



27ª Transappenninica



Il Sindaco di Cervia Roberto Zoffoli, starter d'onore.

Ha preso l'avvio da Cervia, domenica 6 Maggio, la 27ª edizione della Transappenninica, vero e proprio museo viaggiante riservato a vetture costruite entro il 1940.

Bello, ma impegnativo il percorso 2012 che gli organizzatori hanno voluto, quando possibile, tenere lontano dal traffico caotico delle grandi città prediligendo strade secondarie e persino strade di campagna che hanno messo a dura prova uomini e mezzi.

La Pianura Padana, la Valtellina e la zona dei laghi lombardi hanno deliziato gli equipaggi, in gran parte stranieri, e che hanno potuto visitare Mantova, Pavia e la sua magnifica Certosa per poi fare tappa a Monza. Grande l'emozione manifestata da tutti i partecipanti per aver potuto percorrere quello che viene considerato





I Grandi Appuntamenti



il circuito più famoso del mondo. Interamente dedicate al Lago di Garda ed alle sue bellezze paesaggistiche le giornate di mercoledì 9 e giovedì 10 Maggio, prima di far tappa a Verona e visitarne l'Arena ed il centro storico con l'immane visita alla casa di Romeo e Giulietta. La manifestazione si è conclusa a Milano Marittima con la consueta serata di gala allietata dalle note del Caffè Concerto Strauss.





Il Commissario A.S.I. Francesco Battista, Gianluigi Trevisani e Fabio Amadori



Il Sindaco di Cervia Roberto Zoffoli e il Commissario tedesco della F.I.V.A. Mr. Johann Konig

Il mistero 204

La prima Abarth, l'ultima Cisitalia

Una bellissima serata culturale ha visto come protagonisti nella sede del nostro Club, il primo mercoledì di maggio, i tre autori del libro "Il mistero 204 L'ultima Cisitalia - La prima Abarth", Sergio Lugo, Alessandro Scagliarini e Mario Simoni. I filmati delle edizioni della Mille Miglia dal 1947 al '50 e dell'ultimo test di Tazio Nuvolari al volante di un'auto da corsa, proprio la Cisitalia-Abarth 204, hanno preceduto la presentazione del libro e fatto rivivere ai molti Soci presenti le emo-

zioni di quelle spettacolari corse, introducendo così il tema della serata. Il libro sulla piccola spider biposto, su cui è apparso per la prima volta il marchio Abarth, va infatti oltre la semplice storia di questa vettura: le avventure, le disavventure e gli incredibili avvenimenti di quegli anni sono stati al centro della serata, accompagnati dalle immagini riprese dal libro, in

gran parte inedite, che hanno illustrato episodi ai più sconosciuti.

Il merito va ad Alessandro Scagliarini, cugino del pilota Guido Scagliarini, uno degli ultimi grandi protagonisti, tuttora vivente, di quelle indimenticabili Mille Miglia ed erede della famiglia emiliana che ha dato il suo contributo fondamentale, anche in termini economici, alla nascita dell'Abarth, fondata a



Sergio Lugo, appassionato argentino, proprietario della Cisitalia 204 di Tazio Nuvolari ci ha raccontato gli episodi narrati nel libro di cui in parte è stato protagonista, in collegamento intercontinentale direttamente da Buenos Aires.

Bologna nel 1949.

L'altro protagonista della serata è stato Sergio Lugo, appassionato argentino, fra i maggiori conoscitori al mondo dei "segreti" della Cisitalia e proprietario di quella 204 da cui è scaturita la "folle" idea di scrivere un libro su questa vettura, costruita in soli 5 o 7 esemplari. Per la prima volta nella storia delle serate culturali del CRAME l'autore però non era presente nella sede ma ha raccontato gli episodi che sono narrati nel libro e di cui in parte è stato protagonista, dall'altra parte del globo, da Buenos Aires, dove abita, grazie al collegamento intercontinentale tramite internet.

Il terzo autore del libro, Mario Simoni, giornalista automobilistico e autore di altri due volumi, sulla Cisitalia e sulle spider Alfa Romeo, ha completato con la sua esperienza e passione i racconti su quegli avvenimenti che hanno portato alla scomparsa della Cisitalia e alla nascita non solo dell'Abarth ma anche della Porsche.

Le curiosità sul coniglio disegnato sulla 204 con cui Nuvolari ha conquistato l'ultima vittoria della sua carriera, gli aneddoti e le disavventure di cui è stato protagonista Guido Scagliarini e il racconto sul ritrovamento negli anni Sessanta da parte di un Socio di una 204 semi-distrutta, salvata dalla rottamazione ma rivenduta per poche centinaia di migliaia di lire, contro un valore odierno della vettura di oltre 500.000 euro, hanno concluso, assieme al tradizionale buffet, la splendida serata per i Soci del CRAME.



*I due relatori presenti:
Alessandro Scagliarini e Mario Simoni.*



Visita ai Musei

di Grazia Brusa

Torino, la città più di ogni altra palcoscenico delle celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia, è stata la meta prescelta per l'edizione 2012 dell'ormai tradizionale "gita culturale" del club.

E di Torino abbiamo visitato il Museo

Nazionale dell'Automobile completamente rinnovato e restituito alla città nel 2011, dopo quattro anni di lavori.

Chi già aveva avuto l'occasione di visitarlo, subito si è reso conto che non è stata fatta al Museo una semplice ristrutturazione architettonica,





ma un intervento che l'ha reso museo di tutti e che racconta l'intero percorso evolutivo dell'automobile, dalla produzione all'uso come mezzo di trasporto di massa.

Oltre 30 le sale allestite con coinvolgenti scenografie che ospitano le più belle vetture prodotte dal 1769 al 1996 e che hanno fatto la storia non solo dell'automobilismo ma anche della nostra società e della cultura.

Ha affascinato tutti la Reggia di Venaria Reale, una delle maggiori residenze sabaude del Piemonte anch'essa da poco restaurata e voluta da Carlo Emanuele II che intendeva farne la base per le battute di caccia di corte grazie alla vicinanza di estesi boschi ricchissimi di selvaggina che giungono fino alle montagne alpine. La Venaria fu poi radicalmente ripensata da Vittorio Amedeo II, il primo Savoia che ha potuto fregiarsi del titolo di "re" di un regno che vantava edifici confrontabili con le capitali delle monarchie assolute europee e che affidò a Filippo Juvarra il compito di trasformare la villa in una superba reggia.

Gradito a tutti anche il fuori programma: la salita alla basilica di Superga che raccoglie le tombe di Casa Savoia, ma che agli sportivi ha riportato alla memoria il terribile incidente aereo in cui rimase coinvolta nel maggio del 1949 la squadra di calcio granata, il grande Torino di Valentino Mazzola.

Raduno Alfa Romeo

di Grazia Brusa

Si è svolta domenica 13 Maggio la seconda edizione del "Raduno Alfa



Romeo" che ha visto la partecipazione di oltre 30 equipaggi nonostante un tempo non certo clemente e temperature tutt'altro che primaverili. Le operazioni preliminari si sono

svolte a Concesio presso lo stabilimento "CESAC" per poi scoprire un territorio a pochi chilometri da Ferrara, ricco di storia, ma sconosciuto ai più. Il territorio tra Voghiera e Voghenza, due cittadine una a destra e l'altra a sinistra dell'antico Po, dove gli Estensi edificarono il Castello di Belriguardo: un complesso di oltre 300 stanze affrescate dai Maestri dell'Officina Ferrarese e che oggi ospita un ricco Museo Civico. Interessantissima la visita guidata



alla sezione archeologica e rinascimentale di Belriguardo come pure la visita, nel pomeriggio, al Museo di Modellismo Storico, una delle maggiori e complete collezioni europee di modelli in scala ridotta di navi, treni, auto, mezzi civili e militari.

La manifestazione si è conclusa con la consegna agli equipaggi di un piatto in ceramica riproducente l'emblema dell'Alfa Romeo.





La titolare dell'Agriturismo, a lato Franco Donati coordinatore della manifestazione.

Gildo Mazzanti e l'Assessore alla Cultura.

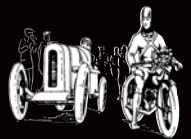
Il Vice Sindaco di Conselice e presidente della Cesac Stefano Andraghetti.



Vi Aspettiamo!

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca



Autodromo di Imola

14-15-16 Settembre 2012

36^a

IMOLA

mostra[®]

scambio

2012

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 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 16 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 14 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 16 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

**agenzia
viaggi
santerno**

PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

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

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, 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 dovr essere inerente all oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2012

**L'accesso alla mostra è consentita
esclusivamente agli espositori
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

FAX 0542 698315

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 14 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)

**BANCA
DI IMOLA** Sp.A.
Gruppo Bancario Cassa di Risparmio di Ravenna S.p.A.

**FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA**

www.mostrascambioimola.it