

Giro di manovella

NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA



Aprile 2013



► Speciale OLD TIME SHOW



Dai la mola!

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



Tesseramento 2013

Gentili Soci,

nel caso non vi fosse arrivata la tessera ASI o Crame entro il 30 aprile, vi preghiamo di contattarla a stretto giro, la segreteria per verificare eventuali disguidi, poiché, una volta iniziata la fase organizzativa della Mostra Scambio, non riusciremo a garantire eventuali verifiche in tempi brevi.

Informiamo inoltre i Signori Soci che, a causa di modifiche nel Software dell'ASI, in caso di variazioni di indirizzo, occorre comunicare alla segreteria del Club anche il proprio Codice Fiscale e la data di nascita. In mancanza di questi dati, la Banca Dati ASI non consentirà la variazione.

Orari apertura Segreteria Club

La Segreteria è aperta tutti i mercoledì dalle 14,30 alle 16, mentre il primo mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Commissari tecnici sono presenti in sede tutti i primi mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Soci si riuniscono tutti i primi mercoledì del mese a partire dalle ore 21.

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

SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO

Il C.R.A.M.E. organizzerà ad Imola **SABATO 15 GIUGNO 2013**
presso la Carrozzeria Autodromo - Via Nicoli, 2,
una sessione di verifica per il rilascio del Certificato di Identità.

E' on-line il nuovo sito del CRAME

www.crame.it



Quando mi accingo a scrivere, sono trascorsi solo pochi giorni dall'Assemblea di chiusura dell'anno sociale 2012.

Un'Assemblea in qualche modo particolare visto che si è svolta nella nuova Sede già attiva dall'ultima Serata Culturale, anche se non ancora ufficialmente inaugurata.

Il "taglio del nastro" avverrà, infatti, a fine estate, in concomitanza con l'inaugurazione del Museo in via di costruzione all'Autodromo di Imola che, nel 2013, festeggerà i suoi 60 anni e a cui ci lega una annosa collaborazione.

D'altra parte il nostro Club ha sempre creduto che solo attraverso la collaborazione si possano raggiungere importanti obiettivi come dimostrano il gemellaggio con l'Old Motors Club d'Abruzzo, seguito da quello con il Club di Acireale, con il Velocifero di Rimini così come continueremo a portare avanti quel rapporto costruttivo e propositivo con l'ASI che ci ha sempre contraddistinti.

Proseguendo su questa linea, quest'anno, in particolare, il raduno per moto "Da Costa a Costa" che si svolgerà nel Salento dal 5 al 9 giugno, vedrà la collaborazione tra il Crame ed il Club Motociclistico Salentino.

Quello che abbiamo davanti sarà, come sempre, un anno ricco di impegni, tante le manifestazioni in programma come tante le Serate Culturali con temi accattivanti.

Eventi che, vogliamo sperare, vedranno la presenza numerosa di voi Soci, ma soprattutto eventi "di qualità", ricchi di cultura che sappiano essere il "nostro biglietto da visita" tra gli appassionati del motorismo storico.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella

Anno XXVIII - N. 1, Aprile 2013

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Paolo Conti
Marianita Gaita
Alberto Galassi
Venerio Montevecchi
Gilberto Negrini
Jader Noferini
Luigi Rivola

Fotografie:

Archivio Crame
Bim
Alessandro Cerabona
Esti-Bim
Foto Breviglieri
Paolo Conti
Fabio Gemelli

Editore:

CROME - Club Romagnolo
Auto e Moto d'Epoca
Via Gronchi, 53 - 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



I Grandi Appuntamenti



Grandi Fiat e non solo

di Paolo Conti

Le "Grandi Fiat" prodotte dagli esordi ai primi anni cinquanta del secolo scorso sono state tante, sicuramente troppe per essere esposte in un solo ambito, ma le 53 vetture che hanno composto la mostra monotematica curata dal CRAME nell'ambito della decima edizione di Old Time Show alla Fiera di Forlì, hanno ugualmente illustrato tutte le tipologie. Anche se in questo caso l'aggettivo "grandi" si presta a svariate interpretazioni.

Generalmente quando si parla di una macchina, è grande per le dimensioni, per la cilindrata e per le prestazioni. Sono tre requisiti che i visitatori hanno trovato soddisfatti nella mastodontica Chiribiri, dal nome del tecnico Antonio Chiribiri



I Grandi Appuntamenti

che ha progettato il motore nel 1910. Si tratta di una 8000 con la potenza massima per l'epoca esorbitante di 40 CV, che nel 1914 ha consentito di stabilire, sul lungo rettilineo della strada che da Milano porta a Monza, il record di velocità sul km lanciato a 160 km/h. Con le due Tipo Zero del 1913 e del 1914, quest'ultima appartenuta all'attrice Delia Scala, è andata in scena la prima Fiat costruita in grande serie, mentre con la Tipo 2 del 1912, che assieme alla Chiribiri e alle Tipo Zero ha occupato lo spazio riservato alle vetture degli esordi, ci troviamo di fronte ad una delle prime supercar costruita in piccola serie destinata alle competizioni.

Oltre a questa, sono state realizzate altre nove aree tematiche, che descriviamo in ordine cronologico. Le grandi Fiat a cavallo tra gli anni Dieci e Venti del Novecento sono le varie versioni della 501, compresa la S del 1921 impiegata nel film *Novecento* di Bernardo Bertolucci. Negli anni Venti, questo ruolo viene occupato dalle varie versioni della 509, piccole nella cilindrata di 990 cm³, ma grandi nella diffusione. Nel gruppo successivo, che comprende le varie 503, 507, 520, 521 e 522, ritroviamo grandi dimensioni e motori "importanti", con i vari 6 cilindri da 2500 cm³. Tra le auto degli anni Trenta il termine "Grandi" si coniuga con le dimensioni e la cilindrata, quando ci troviamo davanti alla 527 Ardita, una 2500 a 6 cilindri, e alla 525 SS supercompressore, una 3800 a





6 cilindri, ma anche con la diffusione, quando lo sguardo finisce sull'area riservata al gruppo delle 508, ovvero le Balilla, nei loro vari allestimenti.

È sempre il successo commerciale a legittimare l'inserimento in questa mostra di una "isola" riservata alla "Topolino", e di un'altra che ci apre al boom della motorizzazione degli anni 50 con le varie 1100, 1400 e 1900. Per rimanere nello stesso periodo, ma questa volta con modelli esclusivi per le loro soluzioni estetiche e tecniche, ricordiamo l'area dove sono state esposte le bellissime 1500 6 cilindri carrozzate Touring e Viotti e, soprattutto, ben tre modelli della 8 cilindri, una 2000 con motore a V di 70° che dal 1952 al 1954 è stata costruita in soli 114 esemplari.

Tra le "grandi" Fiat non potevano mancare i mezzi da lavoro, rappresentati dai trattori, dalle corriere e dai camion, con l'esposizione di uno dei primi modelli per ciascun settore. E non sono state dimenticate le moto, anche se a curare l'esposizione dedicata alla MV Agusta ci hanno pensato con la solita capacità gli amici del Velocifero di Rimini. Nello stand CRAME, comunque, ha trovato posto l'esclusiva 600 GT a quattro cilindri del 1968, una moto simile a quella appartenuta all'avvocato Agnelli, che nell'atrio dell'ingresso della Fiera di Forlì sembrava quasi dare il benvenuto agli appassionati che si accingevano a visitare la mostra.



I Grandi Appuntamenti



CRAME: la squadra vincente



MV Agusta 600 GT a 4 cilindri del 1968, appartenuta all'Avvocato Agnelli

Apertura ufficiale della nuova sede

di Alberto Galassi

Mercoledì 5 dicembre 2012, resterà una data importante per il CRAME, e non solo per l'interessantissima serata a tema Bugatti ma anche perchè, per la prima volta nella nostra storia di Club, l'incontro è avvenuto presso la nuova sede di via Gronchi ad Imola.

Per l'occasione, erano presenti Daniele Manca, Sindaco di Imola, Pietro Benvenuti, Direttore dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari, oltre al Prof. Farneti in rappresentanza del Club "Il Velocifero" di Rimini. A fare da anfitrione ai graditi ospiti, oltre al Presidente ed allo staff dirigenziale del nostro Club, era impegnato Giancarlo Minardi. La cornice di

pubblico è stata notevole e la presenza di un gran numero di soci ha fatto pensare che forse, in un futuro nemme-

no troppo lontano, la sede necessiterà di ulteriori sviluppi in quanto non c'era spazio per tutti gli intervenuti...!



Il saluto del Sindaco di Imola Daniele Manca presente alla serata di apertura della nostra nuova sede.



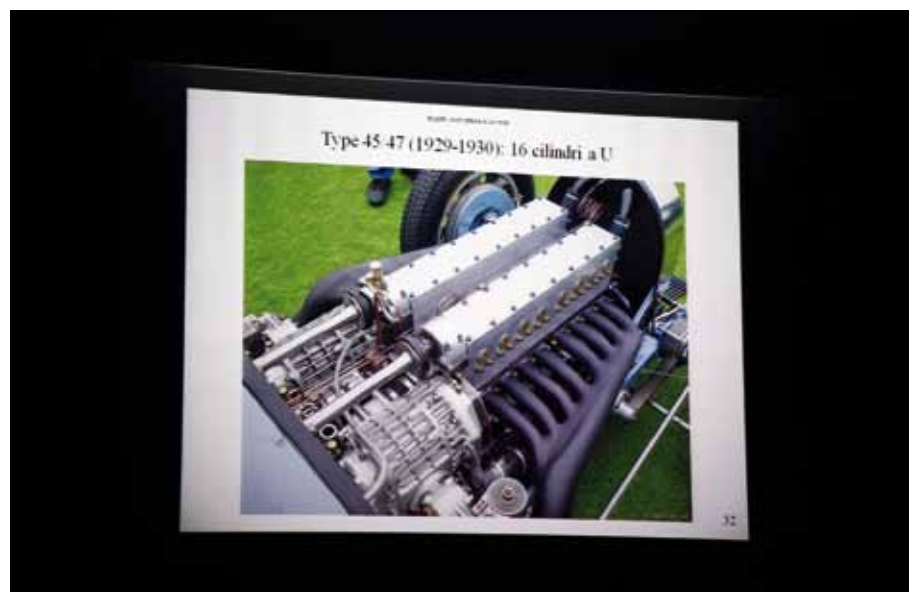
La Bugattina del 1934 del nostro socio Gino Taroni.



Battute a parte, il grande e graditissimo numero di Soci presenti, in parte curiosi di prendere contatto con la nuova struttura oltre che interessati alla storia della Bugatti, ha fatto da splendida cornice all'evento.

Quando il nostro Socio Stefano Pasini ha iniziato la conferenza sulla storia della prestigiosa Casa francese, si è ritrovato davanti una sala gremita di un pubblico attento ed interessato alla vita ed alle opere di Ettore Bugatti.

Il debutto nel mondo dell'automobile del giovane Ettore avviene tra il 1900 ed il 1901 con la realizzazione, a Ferrara, di due vetture finanziate dal di lui padre Carlo e dalla famiglia Gulnelli. Le qualità non mancano dato che una delle due vetture costruite vince il Gran Premio di Milano del 1901. Le successive esperienze portano Ettore a lavorare per la Mathis e per la Deutz AG. prima di impegnarsi in prima persona con la fondazione della Bugatti Automobiles S.A.S. Siamo all'inizio del secolo scorso, nell'anno 1909, a Molsheim, in Alsazia (a quel tempo territorio tedesco anche se la Bugatti è e sarà sempre per tutti una Casa francese). Si può affermare, con buona pace degli intenditori della Bugatti, che la prima vettura importante della Bugatti è la Tipo 13 Brescia, ma è e sarà valore comune di tutte le vetture Bugatti l'armonia dell'insieme, la bellezza e la purezza delle linee, la leggerezza, la sofisticazione dei materiali, la cura e la precisione fin nei minimi particolari, anche quelli all'apparenza più insignificanti. L'altissima qualità del "prodotto Bugatti" continuerà e migliorerà in ogni modello successivo. Lo stesso Ettore, innovatore ed allo stesso tempo legato alle tradizioni, è conscio del valore delle sue realizzazioni e le confronta a quelle della concorrenza. A volte ci mette anche un pizzico di sarcasmo, come quando definisce le grosse Bentley, incontrate a Le Mans per la "24 ore", estremamente pesanti ed ingom-





branti in assoluto e ancor di più se paragonate alle sue leggere ed agilissime creature, "i camion più veloci in gara". Tra le particolarità tecniche adottate negli anni su modelli diversi sono da sottolineare le ruote in lega leggera, le 3 valvole per cilindro, la differenziazione delle soluzioni in funzione della destinazione d'uso delle vetture come i motori con 5 supporti di banco per le competizioni e i 3 supporti di banco per il "turismo", l'adozione del compressore Roots per la ricerca di potenza (Tipo 35 nelle sue varie accezioni), lo studio per ricerca aerodinamica (la Tipo 32 Tank) e la finitura maniacale dei dettagli come, ad esempio, la lucidatura con lavorazione "a rosette" oltre che dei cruscotti, anche dei blocchi motore.

Naturalmente, l'elenco dei piloti che portarono alla vittoria le Bugatti è di grande prestigio, basta ricordare che, tra i tanti, scesero in gara con le vetture transalpine due italiani da annoverarsi tra i più grandi piloti di tutti

i tempi: Tazio Nuvolari e Achille Varzi. Innumerevoli le vittorie dei "purosangue" francesi sui campi di gara di ogni continente, anche dove la fortuna non arrise, massimo fu il rispetto e la considerazione per le auto di Molsheim, come a Indianapolis nel 1923. La stagione 1926 vide la conquista della Casa trasalpina del Campionato del Mondo Grand Prix dopo le affermazioni nei Gran Premi di Francia, Europa ed Italia. Dalla Tipo 35 alla Atlantique, ogni Bugatti ha fatto e continua a fare sognare gli appassionati di tutto il mondo, nonostante ci siano stati modelli che, all'epoca, riscosero scarso successo. L'esempio più eclatante fu la Tipo 41 Royale, modello ideato e progettato per essere venduto ai regnanti e ai Capi di Stato. Realizzato con carrozzerie diverse, in pratica una "serie di esemplari unici", evitò il tracollo finanziario della Bugatti Automobiles S.A.S. grazie all'utilizzo dei motori in campo ferroviario. Dopo l'interruzione della produzione

durante gli anni del secondo conflitto mondiale, la Bugatti ricomincia la produzione ma, ormai obsoleta e non più in linea con le esigenze di un nuovo mercato, si avvia ad una inesorabile chiusura a metà degli anni '50 nonostante i tentativi di ripresa. Oggi possiamo continuare a vedere passare le splendide Bugatti in occasione delle rievocazioni di gare prestigiose come la Mille Miglia o raduni di prestigio qual è la Transappenninica, ammirandole nella loro perfezione meccanica e invidiando un po' i loro fortunati proprietari. Siamo grati ancora una volta al dott. Stefano Pasini per la bella storia della Bugatti rivissuta insieme.

La serata si conclude con il solito simpatico buffet; ogni Socio intervenuto ha potuto vedere ed apprezzare il frutto dei lunghi ed impegnativi sforzi di quanti si sono impegnati per raggiungere l'obiettivo: una sede che ci inorgolisce e di cui possiamo andare giustamente fieri.



Un riconoscimento al relatore della serata Dott. Stefano Pasini...



...al Dott. Pietro Benvenuti, direttore dell'Autodromo di Imola...



...al Prof. Augusto Farneti...



...al Dott. Giancarlo Minardi.

I nostri Auguri



I graditi Ospiti del Crame...



Il saluto del Sindaco di Imola Daniele Manca



La Signora Annunziata Sansone, da oltre 20 anni commercialista del CRAME



Il Dott. Mario Cortesi Sandrolini, Consigliere Federale ASI



Il giornalista Paolo Conti



Il giovane pilota Nicolò Piancastelli



La verità Mondial

di Luigi Rivola

Mercoledì 6 febbraio, nella sala delle conferenze della nuova sede del Club, si è parlato nuovamente di Mondial. Nunzia Manicardi, autrice modenese che i soci del Crame conoscono ormai molto bene per le sue numerose e documentate pubblicazioni sulla storia della motocicletta (ma non solo), ha presentato il suo secondo volume sulla Casa dei conti Boselli, dal titolo: "FB Mondial – La storia vera e inedita 1952-1954".

"Non mi era mai capitato, prima di occuparmi di questa marca, di imbattermi in una storia tanto interessante, tanto ricca di aspetti contrastanti, di spunti polemici, di personaggi geniali, di vicende umanamente rilevanti. – ha confessato Nunzia Manicardi – Mi sono resa conto subito che un libro solo non sarebbe bastato a raccontare, a sviluppare l'argomento. Così, nel primo, ho raccontato la nascita della Mondial, coi differenti ruoli, ma complementari, ricoperti dal progettista Alfonso Drusiani, vulcano di idee, creatore di una moto formidabile, ma anche di un gruppo di tecnici di eccezionale valore, e dall'imprenditore Giuseppe Boselli. Il secondo inizia dall'addio di Drusiani alla Mondial e narra le vicen-

de industriali e sportive dell'azienda, dal 1952 al 1954. Fu questo un periodo cruciale in cui vennero alla luce problemi interni dovuti a diversità caratteriali fra i fratelli Boselli, in cui si misero in luce altri tecnici di grande valore, come Renato Armaroli e l'ingegner Fabio Taglioni ai primi passi di una grande carriera, in cui fiorirono grandi campioni che portarono alla vittoria le Mondial in tutto il mondo. Naturalmente la storia non finì nel 1954, così ci sarà un terzo volume, e forse nemmeno questo potrà esaurire nel modo più completo l'argomento".

Ancora una volta, a Imola è emersa la capacità dell'autrice di coinvolgere il pubblico raccontando episodi di grande interesse, ma in modo tale da trasmettere le sensazioni da lei stessa provate nel venire a conoscenza. Una conferma ulteriore non solo dell'abilità e della sensibilità dell'oratrice, ma anche della validità delle serate culturali del Crame, un fiore all'occhiello di cui il Club può giustamente andare fiero e che soprattutto i suoi soci hanno dimostrato, con una presenza costante, attenta e qualificata, di apprezzare degnamente.



Benito Battilani consegna alla Dott.ssa Nunzia Manicardi, al Dott. Luigi Rivola ed al Prof. Augusto Farneti il libro sulla Frera



38° Ghiaccio e Neve



Ritrovo e partenza a Villa Silvia, sede AMMI (Museo degli Strumenti di Musica Meccanica)





Sosta a Sarsina



Sosta a S. Agata Feltria



Sosta a S. Agata Feltria



Locanda Antiche Macine, Montalbano Santarcangelo di Romagna



L'equipe della locanda al completo



Assemblea Annuale

Il giorno 16 febbraio 2013, presso la nuova 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 2012;
- Bilancio consuntivo 2012;
- Bilancio di previsione 2013;

Sono intervenuti 70 soci personalmente, 36 per delega, per un totale di 106 soci votanti. L'Assemblea, presieduta dal Dott. Paolo Saporetto, si è aperta con la relazione del Presidente del Consiglio Direttivo, Sig. Bruno Brusa, sulle attività svolte nel 2012.

Il Presidente ha ringraziato tutti coloro che con il loro lavoro lo hanno aiutato in questo anno particolarmente impegnativo, nel corso del quale il Club ha affrontato la ristrutturazione della sua nuova sede, pur continuando le consuete attività.

Tra queste, sono state ricordate con particolare orgoglio le numerose serate culturali, sempre molto seguite e apprezzate 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 2013.

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. Tra le varie il Vice Presidente, Dott. Ciompi, ha espresso all'assemblea la preoccupazione del Consiglio Direttivo circa la capacità del club di trovare, entro il prossimo anno, un nuovo presidente che abbia la disponibilità di tempo e le competenze necessarie a ricoprire la carica, mentre l'attuale formulazione dell'art. 4 del Regolamento che prevede l'eleggibilità del presidente per un massimo di tre mandati, di cui solo due consecutivi, rende la cosa urgente. L'assemblea, dopo ampia discussione, propone di variare il Regolamento, trasformando il limite in un auspicio ed estendendolo a 4 mandati, contemporaneamente però invita il Consiglio a lavorare per trovare figure idonee, da affiancare al Presidente, nella sua attività, al fine di garantire la continuità del Club e delle sue manifestazioni.

Infine sono intervenuti alcuni soci proponendo di organizzare tipologie differenti di manifestazioni. L'assemblea si è conclusa alle ore 17.

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



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

- 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
Tel. 0110883111 Fax 0110883110
info@pertesicuro.com federica@pertesicuro.com
www.pertesicuro.com

Cinque Campioni del Mondo ad Imola per il collaudo dell'Autodromo

di *Gilberto Negrini*

IMOLA domenica 19 ottobre 1952. A tempo di record per la realizzazione di un'opera pubblica, il "Circuito Auto-Moto-Ciclistico prototipo CONI" è pronto per ospitare il **Collaudo tecnico-sportivo**.

In Italia, nel dopo guerra, l'unico circuito permanente era quello di Monza. A partire dal 1949, dopo la riparazione dei danni di guerra, qui si svolgevano

Prendiamo Imola come esempio. Dal 1946 al 1950, il Moto Club Imola organizzò almeno sei manifestazioni su due diversi circuiti cittadini. Fortunatamente, non si verificarono incidenti ma entrambi i percorsi erano pieni di insidie. Non c'erano transenne o recinzioni; gli spettatori si accalcavano lungo tutto il percorso di gara. Il limite per il pubblico era determinato dai marciapiedi, se esistenti, o dal Canale dei Mulini.

colline al di là del fiume Santerno.

Già nel settembre del 1947, fu presentato il primo circuito extra-urbano di 3.800ml denominato 'Circuito del Castellaccio'. Dopo qualche mese, fu sostituito dal "Progetto di Circuito Auto-Moto-Ciclistico" che portava il percorso a km 5,017. Era così nato il circuito che ora tutti conosciamo.

Occorsero circa due anni (gennaio 1948-novembre 1949) per rendere operativo questo progetto. Fu presentato prima alle Autorità sportive (FMI, FIM, ACI, UVI) poi ai Costruttori (**Ferrari, Maserati, Stanguellini, Gilera, Guzzi, Morini, ecc**) ed infine al CONI che lo definì "Impianto Prototipo". Dal "primo colpo di vanga"(6/3/1950) a fine settembre 1952 occorsero 150.000 ore lavorative per eseguire i lavori stradali. Imola aveva così realizzato un'opera che poteva competere con i più famosi autodromi europei e proporsi come tracciato, subito definito da Enzo Ferrari 'piccolo Nürburgring d'Italia', ideale per collaudi e gare su scala internazionale.

Il 19 ottobre 1952, l'attesa per la verifica sul campo della validità del tracciato del 'Castellaccio' era enorme. Tra le Autorità sportive presenti figurano G.Onesti(CONI) e A.Rodoni (UVI). Tre italiani: **Alberto Ascari, Umberto Masetti** ed **Enrico Lorenzetti** si sono appena laureati Campioni del Mondo alla guida di altrettanti gioielli italiani, rispettivamente su Ferrari, Gilera 500cc e Guzzi 250cc. Tutti tre sono a Imola per collaudare la nuova pista assieme a **Nello Pagani** (Campione del Mondo 1949, Mondial 125cc), **Carlo Ubbiali**



Imola 11/5/1947 Circuito Cittadino di Viale Dante. Il valido pilota imolese Pietro Noferini in gara su Sertum 250cc. Noferini sarà dal 1953 al 1969 Concessionario delle Moto MV Agusta per Imola.

tutte le gare mondiali di velocità per auto e moto destinati all'Italia. Solo nel 1948 il Gran Premio d'Europa di motociclismo si tenne sul circuito cittadino di Faenza poiché la pista di Monza era ancora inagibile. In quegli anni, in ogni regione, venivano approntati innumerevoli circuiti stradali (Imola, Faenza, Cesena, Cattolica, Ferrara, Parma, Codogno, Sanremo, Pisa, Senigallia, Avezzano, Siracusa, ecc.). L'affluenza di pubblico era notevole ma l'incolumità dei piloti e degli spettatori si trovava in pericolo costante.

Balle di paglia impedivano l'impatto dei piloti contro gli alberi dei viali o i muretti dei ponti sul canale ancora scoperto e senza protezioni.

Non deve meravigliare questa situazione di estrema pericolosità poiché su tutti i circuiti cittadini, italiani ed esteri, si trovavano rischi simili o maggiori. Per eliminarli, si rendeva indispensabile organizzare le gare motoristiche in circuiti aventi requisiti di maggiore sicurezza per piloti e spettatori. Imola si mosse subito per allestire un percorso mistoveloce sulle prime



(Campione del Mondo 1951, MV 125cc) ed altri affermati piloti.

Più di 10.000 spettatori si assiepano lungo una piccola parte del tracciato poichè "si potrà assistere alle prove unicamente nel settore Campo Sportivo - Acque Minerali fino alla chiesa di Croce in Campo" Il prezzo del biglietto d'ingresso è stato fissato per tutti a L. 100.

CRONACA

Alle ore 9,30 le Autorità compiono il primo giro ufficiale del circuito; i piloti, dopo la ricognizione del tracciato, sono pronti per i giri di collaudo riservati alle moto.

Al Campione del Mondo 1950 e 1952, **Masetti** (Gilera 500cc 4cil), spetta l'onore di inaugurare la pista e dopo alcuni passaggi ottiene la media oraria di km 138,461. Poi entra in pista l'altro neo

Campione del Mondo **Lorenzetti** ('Gambalunghino' Guzzi 250cc) che raggiunge i 125,348 kmh .

Quindi provano su Gilera Saturno 500cc N.Pagani e l'imolese **Celotti**; su Morini 125cc il faentino **Zinzani** ed il giovanissimo **Mendogni** che stabilisce il miglior risultato delle 125cc con kmh 115,830. Poi **Ubbiali** e l'altro popolare pilota imolese **G.Vighi** (Mondial 125cc),



Foto ricordo di Umberto Masetti sulla Gilera 500cc4cilindri. Alle sue spalle il Comm. G.Gilera, con Osvaldo Guerra ed il fratello Liseo, Concessionari Moto Gilera per Imola.



Emilio Mendogni osserva compiaciuto Alberto Ascari in sella alla Morini 125cc. L'ex campione Martelli apre il rubinetto della benzina. Fra i tre assiste alla scena il collaudatore Lambertini.



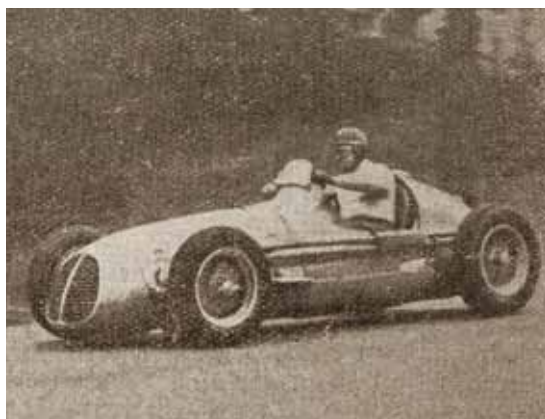
Mendogni impegnato alle "Acque Minerali"

Ciai e Pizzioni (Benelli), **Marelli** (Guzzi 250cc), **Campanelli** (Morini 125cc), **Torricelli**. Il prolungarsi delle prove, non consente a **Valdinoci** (Gilera 500cc), **Albertazzi** (Parilla 250cc.) e ad altri piloti di cimentarsi sul nuovo tracciato. Il campione di Cesena **Montanari** (Guzzi) assiste alle prove da bordo pista.

Le auto hanno via libera alle ore 12,30 con **Bertocchi** che sulla Maserati A6-2000cc realizza la media di kmh 132,347. Poi **Ascari** e **Masetti** provano una biposto Ferrari 225S/2715cc e **Pagani** la biposto Osca 1100cc. **Ascari** e **Villoresi** si alternano al volante delle Ferrari 225S e GP 500F2-2. Il Campione del Mondo **Ascari**, alla guida della Ferrari



Ascari si appresta a scendere in pista al volante della Ferrari GP500 F2-2000cc.



Guarino Bertocchi in piena azione sulla Maserati A6-2000 cc.



Gigi Villoresi, Ascari e Masetti prima di salire sulla Ferrari 225 S-2715 cc.

GP 500F2, dopo una lunga serie di giri a velocità sostenuta, fa segnare il miglior tempo della giornata alla media di kmh 149,600. Lusinghieri i tempi di **Masetti** e **Pagani** a loro agio anche al volante dei 'bolidi a quattro ruote'. Provano pure **Bordoni** e **Piotti** su OSCA 1100; anche **Sighinolfi** e **Palmieri** si cimentano alla guida della Ferrari 225Sport ma l'imbrunire non permette a G.Marzotto di scendere in pista. **Tartarini-Calza** (BSA) e **Casadei-Ceré** (Norton) su sidecar chiudono le prove di collaudo. Tecnici, piloti e giornalisti, con giudizio unanime, definiscono le medie rag-

giunte ottime, nettamente superiori alle previsioni e suscettibili di notevoli miglioramenti. Infatti, il 25 aprile 1953 giorno della inaugurazione ufficiale del "Circuito auto-moto-ciclistico prototipo CONI", nel corso della prima manifestazione motociclistica organizzata sull'Autodromo di Imola e denominata Gran Premio CONI, i tempi di tutte le categorie furono migliorati dagli stessi piloti che erano stati i più veloci durante le prove di collaudo. Ha così inizio un avvicinarsi di gare che hanno portato lungo le rive del Sant'erno milioni di appassionati.

ALCUNI COMMENTI

Avv. Onesti (CONI):

"Ho l'impressione che avremo fatto il miglior autodromo del mondo"

Comm. Rodoni (UVI):

"Il circuito è stupendo ed è proprio quello che ci voleva per ciclisti"

Ing. Nacci (FMI):

"Date le caratteristiche chilometriche del percorso, l'autodromo di Imola, dopo Francorchamps, si può considerare il migliore d'Europa"

Maserati (costruttore):

"Questo anello è il più bello d'Europa"

Morini (costruttore):

"Si è fatta una grande realizzazione. Ho l'impressione che questo circuito superi quello di Monza"

Masetti (Gilera):

"E' un campo di gara magnifico"

Lorenzetti (Guzzi):

"La pista, per mia opinione personale e mio convincimento, è la migliore del mondo! ..."

Notiziario Ferrari 1952:

"rallegrarsi delle sue doti che ne fanno una pista modello, pittoresca, veloce, appassionante, degna del nome di 'piccolo Nürburgring d'Italia'"

DeDeo Ceccarelli (giornalista):

"la pista romagnola rappresenta a detta dei corridori e dei tecnici un superbo banco di prova e un campo sperimentale forse senza confronti..."

Wikipedia:

"... La Ferrari 2715 225S ebbe un primato: testata all'Autodromo di Imola, fu la prima Ferrari a calcare quel tracciato". (4/10/2012 alla voce 'Ferrari 225S 1952')



La Mille Miglia 1954 Nel duello fra Lancia e Ferrari, Alberto Ascari impone la sua classe



di **Venerio Montevocchi**

Nell'estate 1953, l'automobilismo mondiale e particolarmente quello italiano, aveva subito un lutto irreparabile: la dolorosa scomparsa di Tazio Nuvolari, che aveva dovuto cedere alla malattia che da anni lo aveva colpito. Fu un lutto che impressionò profondamente tutto il mondo sportivo. Per onorare degnamente la memoria del grande campione, gli organizzatori della Mille Miglia decisero di fare passare la corsa da Mantova, città di Nuvolari, istituendo anche un Premio Nuvolari per i migliori tempi stabiliti sui 132 km finali, da Cremona all'arrivo, passando appunto per Mantova. La variante del percorso, l'unica rispetto al tracciato dell'anno

precedente, portò la corsa esattamente a 1600 chilometri. Un'altra trasformazione importante, che alterò totalmente l'impostazione etico-sportiva ormai tradizionale della corsa, fu quella di permettere che un conduttore potesse partire anche da solo, invece di far coppia obbligatoriamente con un altro pilota. La Mille Miglia diventò una fulminea corsa per bolidi capaci di 300 km all'ora, che si davano battaglia per oltre dieci ore di altissima tensione, su un tracciato velocissimo su strade ormai tutte ottime e asfaltate.

La ventunesima Mille Miglia ebbe luogo l'1 e il 2 maggio 1954. Il percorso fu in linea di massima quello dell'anno precedente se si esclude la varian-

te per Mantova. Nel 1954, si riuscì a contenere il numero delle categorie entro limiti accettabili. Partirono 374 equipaggi e le partenze durarono oltre nove ore. Diverse case costruttrici non parteciparono, come la Mercedes, che preparava le nuove vetture e poi l'Alfa Romeo. La battaglia si svolse quindi tra gli squadroni Lancia e Ferrari, naturalmente con il concorso di Maserati, Aston Martin, Gordini e Austin Healey. Si contarono ben 33 marche diverse alla partenza; notevolissima la rappresentanza quantitativa e qualitativa estera. Corsero ben 27 Renault, spesso guidate da autentici specialisti, poi venticinque Panhard e poi Citroen, Peugeot e ben diciotto Porsche. L'automobilismo al



Sulla Futa, la Lancia del vincitore assoluto, Alberto Ascari, raggiunge e supera una Cisitalia partita sei ore prima.

femminile fu rappresentato dalle fortissime campionesse Gilberte Thirion e Annie Bousquet, al volante di una Gordini. Gli organizzatori, sempre desiderosi di innovazioni, spesso folcloristiche, ammisero alla partenza ben sette vetturette Isetta, le minuscole macchinine della casa Iso, con motore motociclistico di 250 cc; la prima coprì il percorso a oltre 72 km all'ora di media. Le Ferrari alla partenza furono ben vendute. Lo squadrone ufficiale era formato da Nino Farina-Parenti, da Maglioli, e i fratelli Marzotto, con a disposizione le grosse e potenti vetture di 4500 e 4900 cc e con 350 CV di potenza. Clemente Biondetti, anche se irrimediabilmente malato, si presentò al volante di una vecchia Ferrari di 2700 cc. Contro lo squadrone Ferrari si schierava quello formidabile della Lancia. I piloti Taruffi, Ascari, Castellotti e Valenzano avevano a disposizione le nuove 6 cilindri di 3300 cc con 250 CV. Erano vetture meno potenti delle Ferrari ma più agili e stabili, quindi in una corsa come la Mille Miglia si rivelarono avvantaggiate. C'erano le Aston Martin ufficiali, guidate da grossi equipaggi, poi alcune Austin Healey, di cui una affidata all'anziano Louis Chiron che corse tutto solo.

Era uno schieramento imponente che presupponeva la vittoria finale della Ferrari, che però fu ben presto privata di Gigi Villoresi, per un incidente nei pressi di Rimini. Le Lancia, con Taruffi, Ascari e Castellotti, iniziarono la corsa a grande andatura. A Peschiera, scomparve Nino Farina, per una uscita di strada, dove rimasero feriti seriamente il compagno di gara ed alcuni spettatori. Alla Ferrari si puntò tutto quindi su Maglioli e sui fratelli Marzotto.



Vittorio Marzotto con la Ferrari due litri, 4 cilindri, sul tratto misto tra Firenze e Bologna.



Un duello tra due Alfa Romeo 1900.

A Roma, Taruffi con la sua Lancia arrivava a media record (oltre 158 km all'ora) ma a Vetralla doveva ritirarsi causa un incidente con un altro concorrente che gli aveva chiuso la strada. Il comando della corsa fu assunto allora da Alberto Ascari che, guidando con giudizio e controllo, mantenne la testa fino al termine della corsa, vincendo anche il Premio Nuvolari (sul tratto finale da Cremona a Brescia di 132 chilometri) a oltre 180 km all'ora. Le Ferrari di Maglioli e Paolo Marzotto furono co-

strette al ritiro per guasti meccanici, tra Firenze e Bologna. La battaglia per il secondo posto fu vinta da Vittorio Marzotto con la Ferrari "due litri" tipo Mondial, mentre al terzo posto si piazzò Luigi Musso con la Maserati 6 cilindri. Al quarto posto assoluto si piazzò Clemente Biondetti che, a 56 anni e malato, corse con una vecchia Ferrari che gli era stata prestata. Per Biondetti fu l'ultima Mille Miglia, scomparve infatti nel febbraio dell'anno successivo. Ben figurarono anche le Porsche a mo-



Luigi Musso con la Maserati "due litri" che si classificò terzo assoluto.

tore centrale, la Lancia Aurelia Gran Turismo di Serafini-Mancini e l'Alfa Romeo di Carini. Poi ancora la Fiat 8V Zagato dei Leto di Priolo e la Osaca di Cabianca; tutti piazzati entro i primi dieci. Nella classe 750 cc fu una netta affermazione della Renault. Nella classe 1300 cc dominò la Fiat 1100. Nella Gran Turismo prevalse la Porsche a medie assai elevate. Nella classe massima Gran Turismo vi fu una bella vittoria della Lancia Aurelia 2500.

Le condizioni del tempo e il grande accanimento dei concorrenti causarono molti incidenti, come detto, alcuni dei quali assai seri. La Citroen di Pouschol-Saisse uscì di strada causando la morte del primo pilota e il ferimento di molti spettatori. A dieci chilometri dall'arrivo, la Maserati di Mancini-Dalcin uscì di strada causando la morte del secondo pilota e di uno spettatore. La Mille Miglia rimase comunque ancora la grande corsa degli italiani e il suo percorso unico al mondo.



La Ferrari dell'equipaggio Farina-Parenti dopo la paurosa uscita di strada nei pressi di Peschiera, pochi chilometri dopo la partenza.



Il percorso del 1954, che sarà lo stesso fino al 1957. L'inserimento di Mantova aveva portato una variazione del percorso che risultava di 1597 chilometri.

Davanti a lui solo il vento

di **Venerio Montecvecchi**

In agosto di quest'anno ricorre il sessantesimo della morte di Tazio Nuvolari, universalmente riconosciuto come uno dei più grandi piloti della storia dell'automobilismo italiano e mondiale. Tazio Giorgio Nuvolari era nato a Castel d'Ario, Mantova, il 16 novembre 1892. Figlio di agricoltori, durante la prima guerra mondiale venne impiegato come autiere nel servizio automobilistico dell'esercito.

La sua carriera sportiva abbraccia un trentennio dal 1920 al 1950, con l'interruzione di oltre sei anni a causa del secondo conflitto mondiale.

Nuvolari è stato pilota motociclistico e pilota automobilistico. A 27 anni, chiese ed ottenne la licenza di pilota di moto da corsa. Disputò la sua prima gara ufficiale nel 1920 a Cremona, sul Circuito Internazionale Motoristico e vinse la sua prima gara nel 1921 a Verona sul Circuito del Pozzo. Corse prima con una motocicletta Fongri poi passò all'inglese Norton ma divenne celebre il suo binomio con la Bianchi "Freccia

Celeste" di 350 cc, con la quale, nel 1925, vinse il titolo di Campione Italiano Assoluto.

Nuvolari divenne un pilota professionista e ben presto incontrò Enzo Ferrari ed iniziò a cimentarsi anche nei Gran Premi di automobilismo. Nel maggio 1932, a bordo di una Alfa Romeo del-



1924: il primo incontro fra Tazio Nuvolari ed Enzo Ferrari alla partenza del Circuito del Savio, Ravenna



1931: Tazio Nuvolari al volante di un Alfa Romeo della Scuderia Ferrari





la Scuderia Ferrari vinse la prestigiosa Targa Florio e poi i gran premi di Monaco e d'Italia. Decise allora di dedicarsi esclusivamente alle autovetture. Fu sempre considerato un temerario, la "sbandata controllata", tecnica di guida oggi usata normalmente nei rally, pare sia stata inventata da Nuvolari, negli anni venti, quando le strade erano ancora tutte in terra battuta.

Tra i successi più significativi di Nuvolari va ricordata la vittoria sul Circuito del Tigullio, nel 1924, su una vettura Bianchi. Nel 1930 vinse la Mille Miglia, davanti ad Achille Varzi; nel 1931 fu primo nel circuito delle Tre Province su Alfa Romeo 1750 cc. Nel 1935 Nuvolari si impose al Nurburgring nel Gran Premio di Germania, a "dispetto" dei gerarchi nazisti che avrebbero preferito una vittoria della Mercedes Benz.

Sempre nel 1935 partecipò ad una gara di velocità sull'autostrada Firenze-Mare, su una Alfa Romeo appositamente preparata da Ferrari, stabilendo due primati, con una media di oltre 320 km all'ora. Al volante di una Auto Union, nel 1938, conquistò il Gran Premio d'Italia, nel 1947 partecipò alla Mille Miglia con la neonata Cisitalia spider e nel 1948, all'età di cinquantasei anni prese parte alla Mille Miglia con una Ferrari 166 SC.

La sua ultima gara la disputò nell'aprile 1950, era la salita Palermo-Monte Pellegrino ottenendo la vittoria nella classe 1100 cc su una Cisitalia-Abarth.

Nuvolari non annunciò mai formalmente il suo ritiro dalle corse, ma ne fu costretto per le condizioni fisiche che andavano deteriorandosi. Un ictus lo colpì nel 1952 e un anno dopo l'11 agosto 1953 fu la fine. Fu sepolto con gli abiti

che indossava sempre scaramanticamente in corsa: maglione giallo, pantaloni azzurri e gilet di pelle marrone.



1946: Tazio Nuvolari alla Coppa Brezzi giunge al traguardo col volante di guida in mano.



1926: Tazio Nuvolari al Circuito del Savio si prepara alla partenza. Record del circuito sul giro: Tazio Nuvolari "Bianchi 250" media km 97,025.



1948: Mille Miglia, al controllo di Bologna Nuvolari sulla Ferrari 166 SC.



I soci del Crame in occasione della visita al Museo Nuvolari ed alla città natale del "Mantovano Volante".



Una corona d'alloro viene deposta dal Crame e dall'Ing. Colangelo, Presidente dell'Ass. Mantovana Tazio Nuvolari, ai piedi del monumento che ricorda il grande pilota.



Le prossime serate Culturali

presso la Nuova Sede del Club

Mercoledì 8 Maggio 2013 ore 21.00

presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club
IMOLA - Via Gronchi, 53 - avrà luogo una serata sul tema:

PORSCHE 911, UN MITO LUNGO CINQUANT'ANNI

La più classica di tutte le Porsche si accompagna ormai da mezzo secolo, il capolavoro della famiglia Porsche venne infatti presentato al Salone dell'Automobile di Francoforte del 1963 e da allora la 911 è sempre rimasta in produzione, privata inalterabile della Casa di Zuffenhausen. Fede allo spirito tecnico che è la base dell'eccezionale Porsche, essa è stata rielaborata, aggiornata, perfezionata, potenziata in continuazione per mantenerla in prima linea sia come tecnologia che come appeal sul mercato. È una delle pochissime super sportive di lusso, forse l'unica, che ha vinto praticamente tutte nelle corse ma che nelle versioni "civili" rimane perfettamente accettabile nell'uso quotidiano. Ipercompatta insieme questi cinque decenni di emozione, qualità e prestazioni sotto il segno della "gloriosa di Stoccarda".

relatore: **Dott. Stefano Pasini**

I soci del CRAME potranno scoprire i segreti di quella che è stata la più sofisticata F.1 mai costruita, la Cisitalia 360 Grand Prix, dotata di tutte quelle soluzioni tecniche poi vietate dai regolamenti della F.1, fra cui la trazione integrale, la sovralimentazione e i materiali ultraleggeri come il magnesio. Di questa vettura dovevano essere realizzati 5 esemplari, uno dei quali destinato a Tazio Nuvolari, allora al termine della sua straordinaria carriera. Proprio il campione mantovano si è battuto per portare in pista questa monoposto, che sembrava destinata a divenire la dominatrice dei Gran Premi. Non si riuscì invece a completare lo sviluppo della monoposto e ne venne realizzato un solo esemplare, oggi al Museo Porsche, mentre il secondo, rimasto incompiuto, fu poi esposto al Museo di Donington, con il motore ancora smontato. Il primo esemplare della 360 fu portato in pista nel 1953 in Argentina e mostrò le enormi potenzialità ma anche i difetti del progetto, che potevano essere risolti solo dopo lunghe prove. I problemi di cedimento del motore, causati fra l'altro dalla lubrificazione, dai magneti e dalle canne troppo sottili, sono emersi in quei test, quando comunque si raggiunsero i 365 cv a 10.500 giri e si superarono i 233 km/h. Si scoprì inoltre che la trazione integrale non si poteva utilizzare, perlomeno con le ruote anteriori dello stesso diametro di quelle posteriori, come previsto dal progetto. Quei riscontri, assieme alle tavole di progetto, finirono in una cas-

Lunedì 3 Giugno 2013 ore 21.00

presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club (Via Gronchi, 53) avrà luogo una serata sul tema:

RINASCE A CAMPAGNOLA L'ULTIMA F.1 DI NUVOLARI

Alla scoperta dei segreti della Cisitalia Grand Prix
La Cisitalia 360 Grand Prix, la F1 sovralimentata a trazione integrale da oltre 400 cv, progettata nel 1947 dallo Stoccarda Porsche, sarà protagonista della serata culturale del Club e, se possibile, verrà esposta nella sede. Questa rivisitazione innovativa che non ha mai conosciuto il problema finanziario della Cisitalia, dei suoi costi esorbitanti e degli errori nel progetto, sta per essere completata e portata in pista da uno dei più abili tecnici di restaurazione italiani, Gianni Torelli. Sarà proprio lui a illustrare le caratteristiche della vettura, i suoi pregi e difetti e la specificità che ha costituito nel passaggio di questa eccezionale F1 con cui Tazio Nuvolari, signor di scorse.

Interveneranno: il restauratore **Gianni Torelli** ed il giornalista **Mario Simoni**

sa dimenticata per anni, poi portata a Stoccarda assieme alla monoposto. La 360 Grand Prix sarebbe quindi rimasta un gioiello incompiuto, mai sceso in pista per battere le avversarie, se un appassionato tedesco non si fosse innamorato del progetto: ha acquistato la monoposto incompiuta esposta a Donington e l'ha affidata alle mani esperte e all'abilità tecnica di Gianni Torelli, che ora, con il prezioso aiuto della moglie, sta completando la 360 Grand Prix, correggendo i suoi difetti.

Mario Simoni

Cercasi

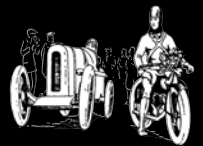


FIAT OMNIBUS 18 bl cerco: notizie,foto,disegni tecnici e ricambi vari.
Bignardi Renato - Lugo (RA) - tel. 054530576 ore negozio - giocagio86@yahoo.it

Vi Aspettiamo!

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca



Autodromo di Imola

13-14-15 Settembre 2013



IMOLA

mostra[®]

scambio

2013

**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 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 13 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 15 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00



PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 643339
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 dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2013

**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

- E-MAIL: mostrascambioimola@crame.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 13 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