

Giro di manovella



Dai la mola!



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 2 Luglio 2013

Trimestrale del Club
Faentino Veicoli Storici

Supplemento a "Dai la mola" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739 - Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



del 1940



CRAME
Club Romagnolo
Auto Moto d'Epoca

COSTA A COSTA

FOM
Cassa



TRANSALPENNICA

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





Le prossime serate Culturali presso la Nuova Sede del Club



Mercoledì 2 Ottobre 2013 ore 21.00

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

**"DALLO SCORPIONE AL DRAGO, DAL BISCIONE AL CAVALLINO,
UNA VITA PASSATA AL VOLANTE: TEODORO ZECCOLI"**

relatore: **Alberto Galassi**



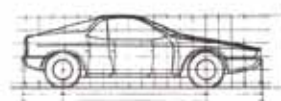
Le prime automobili erano carrozze senza cavalli, come le chiamavano gli inglesi: horseless carriages. I primi decenni dell'evoluzione dell'automobile mostrano una stretta aderenza al linguaggio formale delle carrozze, linee rette, perpendicolari, coach e fiacre fatti per marciare con dignità a 30 chilometri all'ora con l'aggiunta, non sempre armonica, di quattro ruote e di un alloggiamento per il motore.

Eppure, già all'inizio del secolo qualcuno inizia a intuire le vantaggiose possibilità prestazionali di una linea che scivola nell'aria anziché schiaffeggiarla violentemente, ma è solo sul finire degli anni '20 che l'aerodinamica acquisisce anche un valore formale. I disegnatori di carrozzeria si accorgono del fascino che, riflesso dall'epopea eroica dell'aviazione, emana una linea più fluida e arrotondata, che cerca di coniugare eleganza formale e promesse di efficienza fluidodinamica. Non si rinuncia ancora alla calandra del radiatore, ampia, caratteristicamente sagomata, perpendicolare e sormontata dall'imperiosa mascotte che è imprescindibile emblema delle varie marche, ma il primo passo è fatto. Chi sceglie una Bentley 'Blue Train' o una Mercedes-Benz 'Autobahnkurier' si dichiara latifondista reazionario e al tempo stesso eroe delle trasvolate atlantiche. Gradualmente, grazie anche agli studi dei grandi pionieri, l'aerodinamica conquista settori sempre più importanti di carrozzeria, fin quando (e in questo la Mille Miglia



MERCOLEDI' 4 DICEMBRE 2013 ORE 21.00

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



**L'EVOLUZIONE DELLA CARROZZERIA "AERODINAMICA" DAL 1900 AL 1970:
UN LUNGO VIAGGIO FRA STILE, MANIERISMO, EMOZIONE E TECNOLOGIA**

relatore: **Dott. Stefano Pasini**



è strumento di avanzamento tecnologico senza pari) ci si rende conto che un furgoncino Topolino può andare più forte della berlina perché la profilatura aerodinamica della sua parte posteriore è tanto più vantaggiosa. La guerra, se da un lato interrompe lo sviluppo delle automobili civili, fa però fare passi da gigante agli studi aeronautici e al cessare delle ostilità tutti sono pronti a approfittare dei perfezionamenti tecnici per rendere le proprie automobili sempre più veloci e performanti. Da questa scuola aerodinamica nascono carrozzerie di grande fascino e bellezza, che elevano ulteriormente il livello iconico delle automobili; quelle che Roland Barthes chiamò "le cattedrali del 20° secolo".

Stefano Pasini



Due schizzi di Dante Giacosa del 1938 che raffigurano la *Berlinetta 508C MM* e la coeva *Fiat 500 furgoncino*.



E' on-line il nuovo sito del CRAME
www.crame.it



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.



Cari amici,
già sfogliando questo "Giro di Manovella", vi accorgete di quanto questo numero del nostro notiziario sia particolarmente ricco.
E non potrebbe che essere così, visto che è lo specchio di quanto il Club ha in questi mesi realizzato.
Molti sono, infatti, gli eventi che già si sono svolti e molti quelli che abbiamo programmato per i prossimi mesi.
E tutti questi eventi, come sempre abbiamo ribadito, grandi o piccoli che siano, tutti sono importanti e richiedono sforzi organizzativi non indifferenti, ma anche e soprattutto, la collaborazione di tutti.
Alle manifestazioni che si sono svolte, avete partecipato sempre numerosi e questo ci gratifica e ci rende orgogliosi.
Mi riferisco ai raduni di uno o più giorni, ma anche alle serate culturali quest'anno di particolare spessore poiché abbiamo avuto ospiti decisamente importanti, abbiamo trattato temi di grande interesse per noi cultori del motorismo storico e che sempre hanno riscosso la vostra approvazione e destato il vostro entusiasmo.
Questo periodo che precede la pausa estiva è per noi molto impegnativo in quanto, dopo aver ultimato i lavori della nuova sede, ci stiamo finalmente dotando di sistemi informatici adeguati alla gestione di manifestazioni complesse, come la Mostra Scambio.
Un evento, inutile ribadirlo, di fondamentale importanza per la vita del Club ed alla cui organizzazione già da tempo stiamo lavorando.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella
Anno XXVIII - N. 2, Luglio 2013

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Fabio Amadori
Bruno Brusa
Grazia Brusa
Paolo Conti
Alberto Galassi
Chiara Marzocchi
Stefano Pasini
Mario Simoni

Fotografie:

Archivio Crame
Alessandro Cerabona
Paolo Conti
Tommaso Giannini
Martina Loila
Phillip Tooth
TV-In Onda - Otranto

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

Buone Vacanze





San Pietro in Trento La festa delle moto d'epoca

di Paolo Conti

La qualità e la quantità, intesa come numero di moto presenti, sono diventate le prerogative del Circuito

di San Pietro in Trento in provincia di Ravenna riservato a modelli "ancetre", "veteran" e "vintage".

La distinzione delle moto in rela-





zione alla classificazione della FIVA rischia di essere poco conosciuta da tanti appassionati e allora ricordiamo che i tre vocaboli identificano le moto costruite rispettivamente entro il 1904, il 1918 e il 1930. Con questi termini, o meglio ancora, date, la presenza di oltre 130 moto e di un centinaio di partecipanti testimoniano che la manifestazione del CRAME è tra quelle di maggior successo nel calendario ASI.

La formula vincente è ormai collaudata, essendo questa la sesta edizione. La possibilità di ricavare un circuito di circa un km chiudendo al traffico le strade, consente di far svolgere un turno di prove libere al mattino e uno al pomeriggio, entrambi di circa un'ora.

Ufficialmente ad aprire la rassegna sono i modelli più datati, con alcuni collezionisti in sella alle moto ultra centenarie che di quel periodo cercano di riproporre anche l'abbigliamento. L'immagine di un motociclista del 1904 o 5 che viaggia indossando l'abito da sera e il cappello a cilindro in testa, non è una forzatura, ma quanto di più consueto si poteva vedere nell'era pionieristica.





I Grandi Appuntamenti





L'atmosfera è quella di una grande festa, seppur nel pieno rispetto della storia e della tradizione. Quest'ultima non viene trascurata neppure quando si parla della tipica ospitalità romagnola, con i partecipanti e i loro accompagnatori ospiti del CRAME per il pranzo.

Nella foto a fianco: il giornalista Paolo Conti commenta la manifestazione, alle sue spalle il Commissario Asi Moreno Musetti, Paolo Morelli e il Direttore della Manifestazione Dario Tassinari.





Un viaggio in Alsazia



di Grazia Brusa

Ci ha portati nel cuore dell'Europa, tra Germania, Svizzera e Francia, l'annuale gita culturale, ormai una classica per i soci Crame.

Mulhouse, la meta per la visita alla "Cité de l'Automobile" e la "Cité du train", due musei di fama mondiale che non possono non fare sognare gli appassionati di veicoli storici.

La favolosa collezione Schlumpf raccoglie, infatti, più di 400 vetture eccezionali, tra cui la celebre Bugatti Royale, che racconta la storia dell'auto dal 1878 ad oggi.

Percorrendo gli spazi (25.000 mq) di quella che era una fabbrica per la filatura della lana del XIX secolo, più di 100 le Case automobilistiche presenti. Oltre alle numerosissime e prestigiose Bugatti, si possono ammirare Peugeot, Panhard, Mercedes, De Dion Bouton, Hispano - Suiza, ma anche Ferrari, Lotus, Gordini, Maserati.

In particolare, questi ultimi modelli sportivi, sono stati collocati nel loro "ambiente naturale", una pista di Formula 1 di cui sono ricreati anche suoni e rumori.





Dalla storia dell'automobile a quella del treno: la "Cité du train" è un vero e proprio viaggio che presenta l'evoluzione delle locomotive e dei vagoni dal

1844 ai nostri giorni.

Un percorso di 20.000 mq reso fruibile anche grazie a pannelli, proiezioni ed animazioni che contestualizzano e

raccontano il secolo d'oro del trasporto ferroviario e permettono al visitatore di scoprire il funzionamento delle locomotive nel tempo.





Incontro di primavera
con auto e moto d'epoca
domenica 17 marzo 2013
CASTROCARO TERME - Via Marconi

PROLOCO di Castrocara Terme

Associazione di Quartiere
Verbanese - Mares Lariano

tenuta Jannita
cattolico - Piantedo





Mercoledì 3 aprile 2013 ore 21.00

presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club (via Gronchi, 53)
avrà luogo la presentazione del libro

ATS LA SCUDERIA BOLOGNESE CHE SFIDÒ FERRARI

Maglio Editore

Relatore e autore: **Michael J. Lazzari**
Interverranno i giornalisti: **Giuliano Musi e Marco Tarozzi**



maglioeditore.it



ATS La Scuderia bolognese che sfidò Ferrari

di **Alberto Galassi**

Serata imperdibile per gli appassionati di automobilismo d'epoca, quella dello scorso mercoledì 3 aprile presso la sala convegni della nostra Sede, in via Gronchi. Il tema, di assoluto interesse, verteva sulla breve ma intensa storia di una delle più promettenti scuderie che, nello spazio di pochi mesi, avrebbero potuto raggiungere i vertici dell'automobilismo da competizione: la ATS.

L'occasione ci viene offerta dalla presentazione del libro "ATS - la scuderia bolognese che sfidò Ferrari", opera del bolognese Michael John Lazzari, presente in sala assieme a Giuliano Musi (autore della prefazione) ed al moderatore Marco Tarozzi. Ultimo di questi ospiti, ma senza dubbio il più autorevole del gruppo, Teodoro Zeccoli, per gli amici Dorino, che della ATS fu uno dei (due) collaudatori. Dietro questo acronimo, che significava semplicemente Automobili Turismo e Sport, c'era un gruppo di eccellenti personaggi, fuoriusciti dalla Ferrari, che cercava una rivale sportiva contro

il Cavallino Rampante, non solo in campo agonistico nel Campionato Mondiale di Formula 1 ma anche nella produzione di vetture di serie in "tiratura" limitata, automobili di qualità eccezionali nell'ideazione, nella progettazione e nella realizzazione.

Il gruppo operativo era il fior fiore della Scuderia Ferrari che, dopo soli due mesi dalla conquista del Mondiale di Formula 1, nel mese di ottobre di quello stesso anno si ritrovò senza più contratto per i giorni a venire. Tutto era nato da una richiesta, portata insieme all'attenzione del Drake di Maranello, per ottenere l'allontanamento dalle questioni logistiche della di lui moglie, la Signora Laura, madre del giovane Dino. Nessuno credeva, e ancor meno pensava, che un gruppo così importante per il reparto corse della Scuderia Ferrari potesse essere esautorato "in blocco"; ma, dall'altro lato della barricata, c'era Enzo Ferrari, un uomo duro e a volte despotico così come capace di gesti semplici e toccanti. Questa volta però, Ferrari non ci pensò due volte, eli-

minando in toto il gruppo di "dissidenti". Tra gli otto personaggi che interrompono loro malgrado il rapporto con la Casa del Cavallino spiccano i nomi di Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti e Romolo Tavoni. La storia vuole che, dopo soli tre mesi, si presenti al gruppo una opportunità quasi impensabile e oggi valutabile al limite della follia: tre ricchi imprenditori che rispondono ai nomi di Giovanni Volpi da Misurata, facoltoso ereditiere, Giorgio Billi, geniale inventore e detentore di importanti brevetti, e Jaime Ortiz Patiño, nipote del magnate e miliardario "re dello stagno" si riuniscono e offrono ai transfughi l'appoggio economico per realizzare una vettura Gran Turismo e, con i proventi che dovranno derivare dalla vendita delle stesse vetture GT, una monoposto di Formula Uno.

Il progetto nasce sotto i migliori auspici e alla presentazione della monoposto all'Hotel Baglioni sono presenti molti tra i più importanti e rappresentativi "nomi" dell'automobilismo italiano. Tra gli altri, anche il pluricampione argentino Juan Manuel Fangio fa visita alla neonata scuderia; anzi, di più, gli viene offerta la possibilità di provare la monoposto. Il fatto è che i colpi di scena si vanno moltiplicando e, ancora più clamorosamente, il volante dei nuovi bolidi bolognesi viene affidato a Giancarlo Baghetti, astro nascente dell'automobilismo sportivo nazionale e Phil Hill, già campione del mondo con la Rossa di Maranello. Naturalmente, verrebbe da aggiungere, entrambi sono ex piloti Ferrari!

La storia, ben raccontata nel libro, diventa avvincente nelle parole dei nostri





Da destra: il pilota Teodoro Zeccoli, il relatore Michael Lazzari, Bruno Brusa, Benito Battilani e i giornalisti Giuliano Musi e Marco Tarozzi

ospiti ed anche grazie alle rare e preziose immagini riviviamo alcuni intensi momenti di quelle lontane stagioni.

Ancora più vivo e palpitante scaturisce il ricordo dell'avventura ATS dalle parole di Dorino Zeccoli che, di provenienza Abarth, si ritrova a servizio di Chiti. Si legherà così al vulcanico progettista pistoiese che lo vorrà con sé nella loro successiva operazione legata all'Alfa Romeo, più esattamente nella costituzione dell'Autodelta, il "braccio armato" della Casa del Biscione per i successivi 20 e più anni.

La fabbrica ATS riuscirà a produrre pochi esemplari della Gran Turismo, primo esempio di vettura con motore centrale trasversale, potenzialmente straordinaria ma senza futuro. I successi raggiunti dai singoli negli anni successivi all'ATS dimostrano come il potenziale dei protagonisti, se solo fosse stato adeguatamente finanziato, avrebbe certamente raggiunto i traguardi previsti. Purtroppo non ne avremo mai la controprova, ma di questo ne possiamo essere certi.

Peccato solo che la scrittura di un'altra pagina del Mondo dei Motori "targata" Bologna si sia interrotta troppo presto ma non di meno la nostra Regione si conferma Terra dei Motori.





Prime rondini

di Chiara Marzocchi

L'ottava edizione della passeggiata motociclistica "Le Prime Rondini" si è svolta nella cornice della rievocazione storica della 200 Miglia di Imola, domenica 21 aprile scorso.

Le moto, partite dalla nuova sede del Club, hanno raggiunto l'auto-dromo dopo aver percorso una cinquantina di chilometri sulle colline imolesi (percorso sempre piacevole perché poco frequentato e ricco di curve).

Sistamate le moto in mostra al paddock, i partecipanti hanno potuto assistere alle diverse manche della rievocazione... ed infine, prima di lasciare l'auto-dromo, è stata data l'opportunità ai motociclisti di fare due bellissimi giri in pista.

La manifestazione si è piacevolmente conclusa all'Agriturismo Antico Tre Monti, con un gustoso pranzo.



...siamo stati spettatori della famosa 200 Miglia!







Transappenninica, 10 con lode, il CRAME ha vinto ancora

di Fabio Amadori

Anche la ventottesima Transappenninica è stata archiviata fra gli applausi scroscianti della sala Quattro Colonne del Grand Hotel di Rimini, dove si è tenuta la Serata di Gala, allietata dai virtuosismi di Christian Pintlilic con il suo magico violino.

È stata una edizione che ha incontrato il consenso dei partecipanti. La formula è piaciuta già leggendo il programma: meno chilometri, un giorno in meno rispetto alle ultime edizioni, quattro notti nello stesso hotel, immerso nel verde, prestigioso come gli altri cinque stelle,



tappe più brevi e un giorno di riposo che, quasi tutti, hanno dedicato alla scoperta di Siena, dei suoi monumenti e della sua storia. La formula ha funzionato, nonostante il momento di crisi generale, sono giunte 43 iscrizioni da dieci nazioni diverse. Indubbiamente, è stato un grande successo organizzativo, dovuto, oltre ai percorsi di rara bellezza paesaggistica, alla partecipazione di vetture di grande valore storico, costruite antecedentemente il 1940. Da non dimenticare, l'attenta scelta di ristoranti di grande prestigio e di menù accattivanti. La cucina italiana ha vinto ancora una volta e lo si è visto e sentito dagli scroscianti applausi tributati alle uscite delle "brigate di cucina". Anche Il CRAME ha vinto ancora una volta, come ha ribadito il Commissario Internazionale, il cipriota George Joannides, Vice Presidente FIVA e Presidente della Commissione Manifestazioni FIVA, sottolineando nel suo discorso di commiato il grande valore di questo "meraviglioso" evento.





I Grandi Appuntamenti





Il Grande Chef Domenico.

Gli amici della Transappenninica con Fabio Amadori.



Il Commissario e Vice Presidente FIVA George Joannides e Signora.



Il Barone Kast e il Conte Lodron.



Fabio Amadori, Gianluigi Trevisani e Pedro Aguilo.



Serata di Gala al Grand Hotel di Rimini, allietata dal magico violino di Christian Pintilie.



Porsche 911: 50 anni

Stefano Pasini

Visto che nel 2013 ricorre il 50° compleanno di una delle auto preferite di tutti gli appassionati di vetture sportive, cioè la Porsche 911, ho accettato con particolare piacere l'invito del presidente Bruno Brusa a tenere una delle mie periodiche conferenze del mercoledì proprio su questo tema. La nuova magnifica sede del CRAME si presta molto bene a queste chiacchierate nelle quali i relatori, come il sottoscritto, cercano di comunicare agli appassionati in sala una passione, non solo semplici informazioni. E così anche in questo caso non ho voluto stilare una serie di tabelle e grafici dimostrando produzioni, potenze, prezzi e penetrazione di mercato delle varie evoluzioni della 911, ma piuttosto spiegarne le radici, la nascita, la maturazione e lo stato attuale. Perché non parliamo di una utilitaria, ma di un'automobile sportiva nata e sviluppata per dare emozioni, e questo è ciò che ho cercato di comunicare ai consoci del Club. Sala strapiena, come nelle migliori occasioni; merito certamente non mio ma dello straordinario tema posto al centro della serata, con l'intervento particolarmente gradito di due ospiti davvero d'eccezione come il dottor Renzo Panzacchi, grande amico e già direttore commerciale della Porsche Italia, e Alessandro Scagliarini, gentleman driver di classe ben nota agli appassionati anche per essere discendente della famiglia che permise la nascita della Abarth, a Bologna. Nel corso della conferenza

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 ci 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, pilastro inconfondibile della "casa di Zuffenhausen". Fedele allo spirito tecnico che è la base dell'eccellenza 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 supersportive di lusso, forse l'unica, che ha vinto praticamente tutto nelle corse ma che nelle versioni "civili" rimane perfettamente accettabile nell'uso quotidiano. Ripercorriamo insieme questi cinque decenni di emozione, qualità e prestazioni sotto il segno della "genialità di Stoccarda".

relatore: Dott. Stefano Pasini





ho cercato dunque di spiegare come la 911 non sia nata 'per caso' ma che sia stata invece il frutto di una maturazione lenta e metodica di un concetto tecnico molto particolare, le cui radici risalgono a metà degli anni '20 quando, nella mente del professor Ferdinand Porsche, si consolidò la convinzione che la ricetta tecnica migliore per qualsiasi automobile, dalla utilitaria alla supersportiva, fosse la collocazione del motore in posizione posteriore, a sbalzo dietro le ruote motrici, in maniera che tutto il resto del corpo vettura fosse dedicato all'abitacolo e allo spazio bagagli anteriore. Una ricetta che, come sappiamo, non molti altri hanno saputo

interpretare con questa lucidità e con questo eccezionale livello di risultati sia tecnici che commerciali; il fatto di raggruppare tutta la parte calda della vettura (motore, cambio, trasmissione, sistema di scarico) nella parte posteriore crea senz'altro molti vantaggi ma impone ai progettisti di risolvere complesse equazioni sulla distribuzione dei pesi, una cosa che anche per la Porsche all'inizio non fu semplice. Ripercorrere comunque la storia di questo magnifico modello del 1963 a oggi ci conferma una volta di più che, come affermò il mio illustre collega scrittore Karl Ludvigsen nel titolo di un suo famoso libro, dalla Porsche si attende sempre l'eccellen-

za, e questo è ciò che ci ha sempre dato, generazione dopo generazione, la 911: eccellenza tecnica, di prestazioni, di piacere di guida, unite a una affidabilità e a una praticità uniche nel mondo dell'automobile sportiva di altissimo livello.

La 911 è anche il modello che ha tenuto in piedi la Porsche negli anni difficili, quelli della crisi nera, quando sembrava che la Casa dovesse fallire o passare in mano ai grandi gruppi industriali tedeschi esteri. La Porsche è sopravvissuta a quei tempi difficili anche grazie all'entusiasmo che gli appassionati hanno sempre avuto per questo modello, e ha saputo rilanciarsi con forza verso il futuro, fino all'attuale ingresso nel grande gruppo Volkswagen. Una storia lunga, mirabile, che mi è piaciuto raccontare a quei grandi appassionati che sono i soci del CRAME e con il piacere di rispondere a domande, come sempre, attente e ben centrate sulla storia e l'evoluzione del modello.

Il prossimo mio appuntamento come relatore per uno di questi piacevoli incontri è stabilito per il primo Mercoledì di Dicembre. Il tema sarà probabilmente meno "facile", perché si parlerà dell'evoluzione della carrozzeria aerodinamica dalla nascita dell'automobile agli anni 70. Spero che il tema sarà gradito ai soci del nostro Club; anche questo è infatti un pezzo importante della storia dell'automobile e in questo caso parliamo di un'evoluzione le cui tappe non sono sempre così tanto note, ma sono spesso state, lo vedrete, molto interessanti. Alla prossima!



Il Dott. Renzo Panzacchi, ex Direttore Commerciale della Porsche Italia ed il coordinatore della serata Dott. Stefano Pasini.



Omaggio al pilota Sante Geminiani



L'aereo di Francesco Baracca

Mauro Antonellini presidente dell'Associazione Culturale "La Squadriglia del Grifo"



Il Sindaco di Lugo Raffaele Cortesi



Il giornalista Luigi Rivola ricorda la figura di Sante Geminiani



"Romagna, terra di motori e di piloti" le cui imprese da sempre hanno alimentato il campanilismo tra città e paesi, ma che da sempre l'hanno fatta conoscere nel mondo.

Tra i tanti che non elenchiamo per non tralasciarne nessuno, c'è il pilota lughese Sante Geminiani a cui il Crame, unitamente al Comune di Lugo, ha voluto rendere omaggio, sabato 18 maggio, con un "Raduno di auto e moto costruite entro il 1980". Dopo le operazioni di verifica nella Piazza Baracca di Lugo, in programma la visita guidata alla Rocca medievale, baluardo dei possedimenti estensi in Romagna, e quella al Museo Baracca.

Molto significativa quest'ultima proprio nell'anno in cui cade il 90° del Circuito del Savio e per il legame esistente tra due mitici personaggi della nostra terra: Francesco Baracca ed Enzo Ferrari.

A rendere ancora più interessante la visita al Museo lughese, la presenza nelle sue stanze di una originale mostra di Bruno Zama riguardante l'utilizzo domestico dei residuati bellici: da sempre "la necessità aguzza l'ingegno".

Ma il momento più significativo e toccante della giornata è stata la visita e la deposizione di una corona d'alloro sulla tomba di Sante Geminiani (l'asso italiano perse la vita durante le prove del Gran Premio dell'Ulster, il 15 Agosto 1951) e su quella di Francesco Baracca, nel Cimitero Monumentale di Lugo.

ASI MOTO SHOW 2013



Raduno Alfa Romeo

di Grazia Brusa

Molti (oltre 30) gli "alfisti" che, sfidando temperature tutt'altro che primaverili, hanno partecipato al 3° Raduno Alfa Romeo, riservato ai soci Crame ed a vetture costruite entro il 1980.

Ritrovo e verifiche nel bellissimo

giardino antistante l'Abbazia di Pomposa e quindi partenza alla volta di Spiaggia Barricata, percorrendo il Parco Regionale del Delta del Po, un territorio "unico" considerato tra le zone più importanti ed interessanti del panorama italiano ed europeo.

Apprezzato da tutti l'itinerario in motonave da cui, grazie anche ad una qualificata guida, si sono potute osservare le diverse zone umide un tempo abitate e coltivate, ma che poi il mare si è ripreso a causa dell'abbassamento del terreno dovuto soprattutto all'estrazione del metano negli anni '50.

Sosta pranzo presso il ristorante "Marina 70": apprezzato il menù, ma anche e soprattutto, la splendida visione del Delta che si può ammirare da curatissimi giardini e che ha fatto da sfondo alla tradizionale foto di gruppo.

Ha concluso l'evento la visita guidata al Museo Regionale della Bonifica di Ca' Vendramin.

Un museo unico nel suo genere che raccoglie nell'edificio dell'ex idrovora, una interessante collezione di macchine, spazi ed attrezzature che testimoniano il lavoro compiuto dall'uomo per convivere con il "grande fiume"





Gildo Mazzanti e Franco Donati, coordinatori della manifestazione



Guido e Rino per il pronto intervento dei mezzi in panne.





Rinasce l'ultima F.1 di Nuvolari

di Mario Simoni

Le serate culturali del nostro Club sono sempre interessanti e spesso appassionanti, ma lunedì 3 giugno i soci hanno potuto partecipare a una conferenza e un dibattito che resteranno davvero indimenticabili, anche perché la protagonista della serata è stata la Cisitalia 360 Grand Prix, una delle auto più famose della storia, anche se ben pochi hanno avuto la possibilità di vederla, toccarla e di conoscerne tutti i segreti. È proprio quello che è stato possibile per i nostri soci grazie alla disponibilità e alla passione di Gianni

Torelli, uno dei più abili restauratori al mondo di auto d'epoca, nonché socio del CRAME.

Poco più di un anno fa gli è stato affidato uno dei due esemplari esistenti di questa monoposto, progettata dallo Studio Porsche nel 1947 per la Cisitalia, la Casa automobilistica fondata da Piero Dusio negli anni della Seconda Guerra Mondiale e divenuta subito famosa grazie ai successi sportivi e commerciali ottenuti da vetture come la monoposto D46 e le coupé e spider 202, progettate da tecnici quali Dante Giacosa e Giovanni Savonuz-

Lunedì 3 Giugno 2013 ore 21,00

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

RINASCITA A CAMPAGNOLA L'ULTIMA F.1 DI NUVOLARI

Alla scoperta dei segreti della Cisitalia Grand Prix

La Cisitalia 360 Grand Prix, la F1 sovrintentata a frazione integrale da oltre 400 cc progettata nel 1947 dallo Studio Porsche, sarà protagonista della serata culturale del Club e, se possibile, verrà esposta nella sede. Questa rivoluzionaria monoposto, che non ha mai corso a causa dei problemi finanziari della Cisitalia, dai suoi costi esorbitanti e dagli errori nel progetto, sta per essere completata e portata in pista da uno dei più abili tecnici e restauratori italiani, Gianni Torelli. Sarà proprio lui a illustrare le caratteristiche della vettura, i suoi pregi e difetti e le modifiche che ha studiato per correggere le lacune di quella avveniristica F1 con cui Tazio Nuvolari sognò di correre.

Interverranno: il restauratore Gianni Torelli ed il giornalista Mario Simoni



zi e condotte dai migliori piloti di quegli anni, fra cui Nuvolari, Taruffi e Ascari.

Di questa F.1 furono costruiti due esemplari, uno dei quali è esposto al Museo Porsche a Stoccarda, mentre l'altro, che in realtà non era mai stato completato, è stato per molti anni al Museo di Goodwood prima di essere acquistato da un appas-





Mario Simoni, Silvana e Gianni Torelli, Bruno Brusa ed il Sindaco Paola Baraldi



sionato tedesco, che l'ha affidato a Gianni Torelli non solo per restaurarlo e completarlo, ma anche per renderlo competitivo: l'obiettivo infatti è quello di prendere parte al Gran Premio di Monaco per auto storiche nel maggio del prossimo anno. Il compito che sta affrontando Torelli nella sua officina di Campagnola Emilia è davvero impegnativo: deve infatti ricostruire i molti pezzi mancanti e modificare tutte quelle parti della 360 Grand Prix che avevano manifestato dei problemi nei test effettuati al banco a Torino nel 1948 e nelle poche decine di chilometri percorse in Argentina nel 1953, quando fu provato l'unico esemplare completato, quello oggi esposto al Museo di Stoccarda.



Il restauratore Gianni Torelli ed il giornalista Mario Simoni, relatore della serata

Come ha ammesso lo stesso Torelli con la sua abituale verve e simpatia, quella che deve affrontare è l'impresa più ardua di tutta la sua carriera: il perché l'ha spiegato ai

soci nel corso della serata, quando ha indicato uno a uno i mille problemi che aveva manifestato il motore 12 cilindri a V di 180°, capace di potenze record per allora (400 cv



a 10.500 giri), ma che per la mancanza di messa a punto fu protagonista di varie rotture non appena fu montato sulla vettura. Come se questo non bastasse, la monoposto era dotata di un'avanzatissima trasmissione, con cambio manuale a innesti sequenziali e sistema di trazione integrale inseribile in marcia: durante i test in Argentina i rapporti inconciliabili dei due assi portarono a un repentino testacoda non appena il pilota cercò di inserire la trazione sull'avantreno in velocità. Anche questo è uno dei problemi che, come ha spiegato ai soci, Gian-

ni Torelli sta risolvendo con l'aiuto del suo più prezioso collaboratore, la moglie Silvana, presente alla serata assieme al Sindaco di Campagnola Emilia.

Il telaio e la carrozzeria della 360 Grand Prix, esposti per l'occasione nella sede del Club, sono invece già pressoché completati e attendono solo il primo test in pista: la carrozzeria in alluminio lucidato a specchio ha una linea aerodinamica e avvolgente dal fascino unico, e appare incredibile che sia stata progettata oltre 65 anni fa, mentre il telaio formato da sottili tubi

in nichel-cromo-molibdenu appare perfettamente realizzato, con ancora le saldature a goccia originali e l'eccellente distribuzione dei pesi ottenuta grazie al motore centrale posteriore e ai grandi serbatoi del carburante, da 140 litri ciascuno, fissati ai fianchi del posto guida.

A dicembre è atteso il primo rug-gito dei 12 cilindri sovralimentato, che una volta montato sul telaio potrebbe percorrere i primi chilometri proprio nell'autodromo Dino Ferrari di Imola all'inizio del 2014: un altro appuntamento a cui i soci del CRAME non potranno mancare.

Il Dott. Enzo Panzacchi ex Direttore Commerciale Porsche Italia, si congratula con Gianni Torelli



Il Sindaco di Campagnole Emilia, Prof. Paola Baraldi, presente alla serata



La torta offerta dalla Sig.ra Berti

Nelle prossime settimane l'appassionante conferenza che ha tenuto Gianni Torelli nella sede del CRAME, con l'introduzione del giornalista Mario Simoni, sarà visibile nel sito del club (www.crame.it), se non sorgeranno inconvenienti tecnici.



Da Costa a Costa Decima Edizione

di Grazia Brusa

Dopo un lungo viaggio in pullman attraverso gran parte della Penisola, siamo giunti in terra di Puglia, nel Salento, tra Ionio ed Adriatico, che ha fatto da splendida cornice al 10° "Da Costa a Costa".

L'evento, organizzato dal Crame in collaborazione con l'ASMS (Archivio Storico Motociclistico Salentino) si è svolto dal 5 al 9 giugno ed ha visto la partecipazione di un buon numero di moto (una trentina) di prestigio ed interesse storico, costruite entro il 1955.



Pasquale Mesto,
Presidente del Club Salentino.



La Masseria Tenuta "Il Gambero", litoranea Otranto, punto di partenza della manifestazione.



I Grandi Appuntamenti



Grande l'impegno organizzativo richiesto dall'evento anche e soprattutto per i tanti chilometri che separano la Romagna dal Salento, quindi importante l'appoggio dato dal club salentino ai coordinatori Crame della manifestazione.

Ben studiati i percorsi che si snodavano tra foreste di ulivi, vigneti, aree macchiose, terreni dominati da imponenti masserie, intervallati dalle tipiche costruzioni a secco e testimonianze storiche di tutte quelle civiltà che hanno lasciato nel Salento, come in tante parti d'Italia, impronte indelebili.

Poi i litorali con le 500 torri di avvistamento e l'alternarsi di coste alte e rocciose, lunghe distese di sabbia ed acque cristalline.

Giusta anche la scelta di strade per lo più secondarie, poco trafficate o addirittura nel bel mezzo della campagna.

Strade a volte impegnative per uomini e mezzi soprattutto a causa di un fondo che lasciava molto a desiderare, ma che solo chi vive una terra può conoscere.





Sarebbe troppo lungo soffermarsi sulle tante località del Salento Adriatico toccate il primo giorno (da Otranto a Leuca) ma non possiamo non ricordare Santa Cesarea con le sue terme a picco sul mare, conosciute fin dal tempo di Aristotele, la visita alla grotta Zinzalusa, e Leuca: una città, come dice il nome, dove il bianco è il colore dominante.

Bianche sono le rocce calcaree delle scogliere, bianco è il faro che si innalza su Punta Meliso, bianco il Santuario de Finibus Terrae.





I Grandi Appuntamenti



In programma, venerdì 7, il Salento Ionico (da Otranto a Gallipoli) con la visita al Castello di Corigliano e all'Azienda l'Astore, una delle prime masserie salvate dallo stato di abbandono in cui versavano queste tipiche dimore del Salento.

Dell'Azienda abbiamo visitato il frantoio ipogeo del 1700, dove il tempo sembra essersi fermato, ed una botteria interrata in stile architettonico salentino, con splendide volte a stella in pietra leccese e che molti definiscono la "cattedrale del vino". Sulla via del ritorno, la visita alla splendida città di Otranto con la sua



Tutti i partecipanti ad Otranto



Il Prof. Augusto Farneti ed autorità: sosta ad Aradeo.



San Cesario: inaugurazione della piazzetta dedicata ad Otello Albanese, costruttore moto.



Borgagne, sosta negli uliveti secolari.



Due piante di ulivo secolari.



Masseria L'Astore: il frantoio ipogeo.



Serata conclusiva a Lecce.



cattedrale realizzata secondo i canoni dell'arte gotico-araba e dominata dal mosaico di Pantaleone, il monaco che volle raccontare la vita sul pavimento della chiesa.

La città di Lecce ha dominato l'ultimo giorno della manifestazione, una città di cui non abbiamo potuto non ammirare la vivacità e le bellezze artistiche. Grazie ad una preparatissima guida, da piazza Sant'Oronzo, vera stratificazione di stili, abbiamo percorso strade e stretti vicoli in cui si affacciano palazzi e chiese da cartolina che fanno di Lecce la capitale del Barocco ma per noi, purtroppo, ultima tappa prima del rientro in Romagna.

Raduno Vallata del Senio

di Grazia Brusa

L'edizione 2013 del "Raduno Vallata del Senio", seguendo una via ormai percorsa da diversi anni, ha avuto un'impronta decisamente culturale. Questo partendo dal presupposto, condiviso da tanti dei partecipanti, che le manifestazioni del genere devono sì essere un momento di svago, un momento da vivere con gli amici, un momento per permettere

ad auto e moto d'epoca di circolare, ma anche un momento per conoscere il territorio in cui viviamo. Ed ecco che, dopo Palazzo Milzetti, la Via degli asini a Brisighella, Casa Oriani a Casola Val Senio, quest'anno gli organizzatori hanno fatto sì che si potesse visitare uno dei palazzi più prestigiosi di Faenza, Palazzo Manfredi e, sempre nei pressi di Piazza del Popolo, il Museo del Risorgimento e dell'Età



Contemporanea. L'una e l'altra visita è stata effettuata a gruppi ed alla presenza di guide esperte e coinvolgenti. Bello il percorso per raggiungere l'Azienda Agrituristica "La Querciola" scelto dai coordinatori, Franco Donati e Dario Trerè, a cui va anche il merito di aver saputo ben gestire le oltre 80 vetture partecipanti al Raduno.



Faenza: organizzatori e autorità alla partenza





La navetta d'epoca a servizio dei partecipanti.



Il soffitto affrescato di Palazzo Manfredi.



Sala Consiliare: consiglieri per un giorno...



Pranzo presso l'Agriturismo "La Querciola"



La Prof.ssa Maria Grazia Camelli,
Presidente del Lions Club Valli Faentine



Il Dott. Luca Fabbrì,
Presidente Lions Club Faenza Host.

Per ricordare



*Purtroppo dobbiamo comunicare
la scomparsa di un amico e socio del Club*

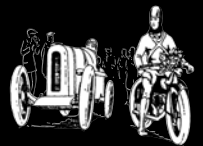
Claudio Chiodino

*Ai familiari le nostre
più sentite condoglianze.*

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