

# *Dai la mòla!* **Giro di manovella**



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

nr. 2 Luglio 2014

Trimestrale del Club  
Faentino Veicoli Storici

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



**1 Maggio 2014**

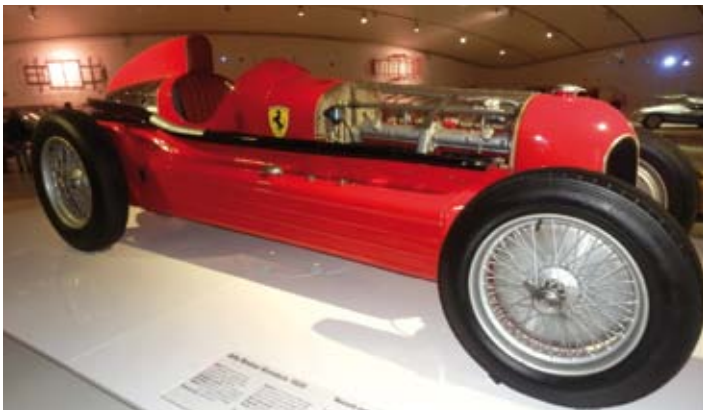
**Inaugurazione  
NUOVA SEDE**

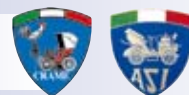


"Giro di Manovella" è on-line sul sito [www.crame.it](http://www.crame.it)



# Visita ai Musei Ferrari





## L'attesa è finita

di Paolo Conti

L'attesa è stata lunga, ma è valsa la pena aspettare quasi un anno per la cerimonia di inaugurazione ufficiale della nuova sede.

La presenza del vescovo Mons Tommaso Ghirelli, del sindaco Daniele Manca, della senatrice Anna Bonfrisco, dell'onorevole Daniele Montroni, del presidente dell'ASI Roberto Loi e di tante altre personalità politiche e militari non hanno cambiato le caratteristiche di una struttura che i soci e gli Amici che l'avevano già frequentata ben conoscono. Ma la loro partecipazione alla cerimonia è stata qualcosa di più che ufficializzare la nuova sede del CRAME; ha rappresentato il suggello a quasi 50 anni di lavoro di tutto il gruppo dei soci, da chi lo ha fondato agli albori del collezionismo motoristico a chi ne sta portando avanti gli ideali con altrettanto entusiasmo e passione.

Per chi crede nell'associazionismo e nella voglia d'aggregazione la nuova sede rappresenta la certezza di poter offrire una "casa" alla storia e alla cultura dei motori.

La sua funzionalità e la razionalità dello spazio disponibile è ben nota a tutti i soci, così come non servono molte parole per descrivere le opportunità di aggregazione offerte dalla Sala conferenze, già teatro di molti incontri culturali. Eppure mancava l'ufficialità della cerimonia, con il taglio del nastro, la benedizione e le parole degli ospiti intervenuti. E quanto sia stato importante questo momento ce lo dice la partecipazione dei soci, che tra moto e macchine hanno offerto un colpo d'occhio di grande interesse storico collezionistico. È stato uno spettacolo davvero bello, come sono state belle le parole dei rappresentanti delle istituzioni, che hanno sottolineato l'importanza di quanto è stato fatto. L'aspetto più positivo è venuto dal giudizio unanime, che nel nome del CRAME, ha registrato l'uniformità di commento tanto dell'uomo di chiesa quanto dei politici.



### Giro di Manovella

Anno XXIV - N. 2, Luglio 2014

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

**Hanno collaborato:**

Giulio Amadori  
Benito Battilani  
Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Paolo Conti  
Luciano Costa  
Alberto Galassi  
Venerio Montevecchi  
Luigi Rivola

**Fotografie:**

Archivio Crame  
Alessandro Cerabona  
Paolo Conti  
Isolapress  
Renè Photo Collection  
Bruno Zama

**Editore:**

CRAME - 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 mòla" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739  
Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



# Inaugurazione Nuova Sede



Da parte di tutti è stato evidenziato che il Club rappresenta un importante punto d'aggregazione, con ripercussioni positive sia dal punto di vista sociale e culturale, oltretutto economico, sostenendo l'indotto legato al settore della conservazione e del restauro dei veicoli d'epoca. Sono state di grande conforto le parole della senatrice Bonfrisco e dell'onorevole Montroni, che hanno detto d'impegnarsi per il mantenimento delle attuali agevolazioni fiscali nei confronti dei collezionisti,

soluzione indispensabile per tutelare la salvaguardia del patrimonio storico culturale.

Il legame del CRAME con il territorio e con l'Autodromo in particolare è stato evidenziato dal sindaco Manca, che ha definito la mostra-scambio come uno degli eventi di maggior rilevanza nel corso dell'anno, mettendola sullo stesso piano della prova del Campionato del mondo di Superbike.

Il vincolo che ormai da molti anni unisce il CRAME all'Autodromo è sta-

to sancito nel corso della stessa cerimonia di inaugurazione della sede, con il trasferimento delle auto e delle moto nel paddock e la partecipazione alla commemorazione del ventennale della scomparsa di Ayrton Senna e Roland Ratzenberger.

I soci CRAME e i loro veicoli storici hanno potuto così rendere omaggio alla memoria di due grandi piloti diventando allo stesso tempo anche i rappresentanti di tutti gli appassionati di motorismo storico.



*Il Capo Redattore della rivista "La Manovella" Dott. Roberto Valentini ed il Sindaco di Imola Daniele Manca*



*Il Dott. Sergio Gaita, Comandante Polizia Stradale, il Capitano della Finanza Dott. Alessandro Laguidara ed il Vice Questore dott. Sergio Culiersi*



# Inaugurazione Nuova Sede



Il Vice Questore di Imola dott. Sergio Culiersi, il Comandante della Polizia Stradale Dott. Sergio Gaita, il Presidente ASI Avv. Roberto Loi, il Sindaco di Imola Daniele Manca, la Senatrice Anna Bonfrisco, il Vescovo di Imola Mons. Tommaso Ghirelli, il Presidente del Crame Bruno Brusa ed il Vice Presidente Umberto Ciompi.



Era presente alla manifestazione anche il compianto Prof. Augusto Farneti.



# Inaugurazione Nuova Sede



# Inaugurazione Nuova Sede





## Ancetre-Veteran-Vintage È qui la FESTA

di Paolo Conti

Con oltre 100 moto costruite entro il 1930, che hanno preso parte al circuito di San Pietro in Trento in provincia di Ravenna, anche la settima edizione ha decretato il successo della manifestazione organizzata dal CRAME. A chi non vi ha mai partecipato, magari anche solo come spettatore, o non la conosce, sentir parlare di successo su queste pagine potrebbe lasciare qualche perplessità. E come dargli torto, se a suffragio di questo entusiasmo non ci fossero le tante presenze di appassionati che arrivano da altre province e regioni. Addirittura questa volta ci sono stati anche quattro inglesi, tra cui lo scrittore David Crawford, grande cultore della produzione motociclistica italiana, che ha recentemente pubblicato un libro su Stanley Woods. Tutto questo, non solo legittima parlare di successo ma lo amplifica, visto che la prima edizione era stata pensata come un'opportunità circoscritta ad un gruppo di amici della zona e che per un paio d'anni il Circuito di San Pietro in Trento figurava nel calendario CRAME come raduno sociale.

Certamente la formula che prende lo spunto dalla grande ospitalità e cordialità romagnola gioca un ruolo importante verso i partecipanti, così come diventa stimolante







avere a disposizione un percorso chiuso al normale traffico tanto per le prove del mattino quanto per quelle del pomeriggio, ma è anche vero che stiamo parlando di un raduno di un solo giorno e per molti partecipare significa affrontare una lunga trasferta. Per trovare una spiegazione plausibile a tutto questo interesse non resta, allora, che guardare al clima di grande festa e amicizia che unisce tutti i cultori dei modelli molto datati e che li porta a non trascurare una delle più belle opportunità nazionali per poter usare le loro moto.

L'esempio più simpatico di questa situazione l'ha dato il folto gruppo dei soci del CMEF, Club Moto d'Epoca Fiorentino, che assieme ad altri appassionati hanno ricreato l'ambiente e l'atmosfera della squadra corse Triumph degli anni Dieci del secolo scorso. È stata un'iniziativa molto spettacolare, che potrebbe offrire nuovi stimoli per il futuro, magari con l'istituzione di premi o riconoscimenti alle "squadre" che meglio interpretano il periodo per la tipologia delle moto e la corrispondenza dell'abbigliamento.

Quello di San Pietro in Trento è un grande messaggio di festa del motorismo storico, che finora ha trovato ampio supporto anche da parte dell'Amministrazione Comunale di Ravenna. Solo continuando questo rapporto di reciproca collaborazione con il CRAME lo spettacolo potrà andare avanti.



# I Grandi Appuntamenti





*I cuochi al lavoro.*



*Giandomenico Faggioli presenta gli amici irlandesi ed inglesi intervenuti.*





## Transappenninica 29<sup>a</sup> Edizione

di Giulio Amadori

Si è appena conclusa la XXIX edizione della Transappenninica, ormai un ap-

puntamento fisso per gli appassionati di auto risalenti ai primi decenni dello scorso secolo. Anche quest'anno sono

stati tanti gli equipaggi stranieri che hanno partecipato al rally, spinti dalla voglia di scoprire i fantastici pae-





saggi italiani, il grandioso patrimonio artistico del nostro paese, ma anche i prelibati cibi che, come da routine, il patron Fabio Amadori ha selezionato con estrema cura. 28 gli equipaggi iscritti alla manifestazione, di cui solo 8 gli italiani, mentre i restanti 20 hanno rappresentato 7 differenti paesi europei (Austria, Belgio, Francia, Germania, Olanda, Spagna e Svizzera). 7 splendide Rolls Royce hanno aperto la manifestazione in testa al corteo, la più "anziana" delle quali compiva 100 anni, una splendida Silver Ghost Skiff del 1914. Ultima della fila, ma solo anagraficamente, una elegantissima BMW 335 Cabrio del 1939. Nel gruppo

*Imola, Autodromo Enzo e Dino Ferrari:  
i partecipanti sulla linea del traguardo  
pronti per la sfilata in pista*





## I Grandi Appuntamenti



altre auto da sogno della caratura di Bugatti, Lagonda, Aston Martin, Lancia, Mercedes Benz, Bentley... hanno lasciato letteralmente a bocca aperta i tanti spettatori incontrati lungo il tragitto. Anche quest'anno la manifestazione è partita dalla splendida cornice di Rimini e del suo prestigioso Grand Hotel. La prima tappa, che si è conclusa a Barberino di Mugello, è stata forse la più emozionante e ap-

pagante, infatti dopo una sosta pranzo di altissimo livello gastronomico al ristorante San Domenico di Imola, le vetture hanno sfilato in parata all'autodromo Enzo e Dino Ferrari di fronte ad un pubblico numerosissimo riunitosi a commemorare il ventesimo anniversario della scomparsa del campione di F1 Ayrton Senna. Nei giorni successivi il corteo ha raggiunto il Grand Hotel & La Pace di Montecatini Terme, dove

gli equipaggi hanno soggiornato per 3 notti, compiendo tour in giornata negli Appennini circostanti, visitando San Marcello Pistoiese, Collodi, Castelnuovo Garfagnana, Barga... Il Mercoledì è stato un giorno di stop per le vetture, ma per gli equipaggi è stata organizzata una visita a Firenze e al Corridoio Vasariano, antica via di fuga dei Medici dalla loro residenza di Palazzo Vecchio a Palazzo Pitti, passando attraverso

la Galleria degli Uffizi e il Ponte Vecchio. Forti della giornata di riposo, le vetture sono ripartite il giovedì con destinazione Arezzo per una sosta pranzo organizzata dall'amico Domenico del Ristorante Sottobosco di Badia Tedalda per poi ripartire alla volta di Torgiano (in provincia di Perugia). L'ultimo giorno ha riportato gli equi-

paggi al Grand Hotel di Rimini, dove la manifestazione si è conclusa con la rituale cena di gala. Un Raduno a 5 Stelle! Così possiamo chiamare questa 29° Edizione dell'intramontabile Transappenninica: 5 stelle poiché abbiamo scelto quest'anno di soggiornare nei migliori alberghi, e non sono molti, lungo un percorso apparentemente

noto, ma sempre pieno di nuovi spunti, 5 stelle per le esperienze culinarie sempre al top in grandi ristoranti stellati, ma anche nelle piazze dei piccoli borghi alla scoperta dei prodotti della tradizione ed infine 5 stelle per le auto, tutte favolose, un vero e proprio museo in movimento, difficile da poter ammirare in altri contesti.



Torgiano: Hotel 3 Vaselle



Sosta a San Marcello Pistoiese.



Mr. Eric De Turkheim assieme ai due organizzatori Fabio e Gianluigi.



Il saluto del Conte Niko Lodron, assiduo partecipante della Transappenninica.



## ASI MOTOCROSS SHOW 2014

Un sorprendente successo di pubblico con protagonisti di levatura mondiale e con la presenza di pregiatissime moto da cross d'epoca.

di Luciano Costa

Con l'ASI MOTOCROSS SHOW, a distanza di 66 anni dalla prima Gara Internazionale di Imola, il motocross Golden Era ha ripreso vita riaccendendo gli animi del pubblico sportivo romagnolo che, come si è visto, manifesta una intramontabile passione per il motorismo sportivo. La rievocazione storica dei campioni mondiali di motocross, svol-

tasi nei giorni 16, 17 e 18 maggio scorsi, ha portato a Imola i grandi campioni che fecero grande la storia del motocross infuocando, con le loro imprese, gli animi di migliaia di sportivi abbarbicati sulle pendici del Monte Castellaccio.

Favorito da tre giornate di splendido sole, l'evento ha aperto i battenti con una passeggiata storica nel Parco delle Acque Minerali nella matti-



nata di venerdì 16 maggio. I campioni sono così tornati sulle tracce di quella gloriosa pista che scaturì dalla genialità di Francesco Chec-co Costa e che li vide protagonisti di straordinarie competizioni negli



Venerdì 16 mattina: inizia la passeggiata storica coi campioni nel Parco delle Acque Minerali sulle tracce del vecchio percorso di motocross.



Luciano Costa illustra agli ospiti un tratto del percorso di motocross.



Venerdì 16, sede del CRAME: l'Avv. Carlo Costa, presidente del "MC Santerno Checco Costa" e il presidente dell'ASI Avv. Robert Loi.



La visita dei campioni del mondo alla Collezione Benito Battilani. Da sinistra: Les Archer, l'avv. Roberto Loi, Bruno Brusa, Sten Lundin, Benito Battilani, Gian Pio Ottone, Jeff Smith, Rolf Tibblin, Torsten Hallman, Roger De Coster e Dave Bickers.



anni '50 e '60. Il tracciato è stato ricordato dagli illustri ospiti come il migliore della storia del motocross di quegli anni.

Dal Parco delle Acque Minerali alla Collezione Benito Battilani. Nel tardo pomeriggio, su invito dello stesso proprietario, gli ospiti e una larga schiera di personalità del motorismo sportivo, hanno avuto modo di ammirare esemplari rarissimi e di grande valore storico di moto d'epoca risalenti a un periodo compreso tra i primi del '900 e gli anni '70. Una

splendida accoglienza e una visita che consigliamo a tutti gli appassionati di motorismo.

In serata, l'apertura ufficiale dell'evento nella nuova splendida sede del CRAME è stata l'occasione per presentare i ventiquattro campioni ospiti al pubblico. Come di rito, sono state offerte le piastrelle prodotte dalla Cooperativa Ceramica di Imola. Presenti il presidente dell'ASI, avvocato Roberto Loi, il presidente e il vicepresidente del CRAME, Bruno Brusa e Umberto Ciompi, il

Presidente del Moto Club Santerno Checco Costa, l'avvocato Carlo Costa, il Commissario Manifestazione Moto ASI, Benito Battilani e infine l'organizzatore primo Luciano Costa. Conduttore della serata e di tutti gli altri momenti di comunicazione col pubblico, è stato il brillante e inossidabile giornalista sportivo Paolo Conti. Ogni campione ha voluto prendere la parola per esprimere le proprie emozioni e i propri ringraziamenti.

Domenica 18 mattina, quaranta piloti, tra i quali hanno spiccato in prima fila dieci campioni del mondo, hanno preso il via in sella ad altrettante moto da gran premio perfettamente restaurate e pazientemente rimesse in funzione da esperti collezionisti italiani e stranieri. Piazza Gramsci, via Mazzini, viale Dante, via Atleti Azzurri d'Italia, Parco delle Acque Minerali è stato il percorso di una memorabile sfilata. Due presenze-novità di spicco sono state il campione del mondo del 1956 Les Archer, classe 1929, in sella alla sua Norton Manx appositamente portata per l'occasione dal Museo Nazionale della Motocicletta di Birmingham, e il cinque volte campione del mondo belga, Roger De Coster, mito vivente delle generazioni meno anziane, che ha sfilato in sella a una CZ 250 bitubo come quella che usò nel Gran Premio del 1964 a Imola, suo debutto nel motocross mondiale. Presente, tra gli altri, l'amico Otto Walz con la sua WaBeHa.

La sfilata era stata preceduta dalla premiazione dei campioni nella piazza Gramsci, in centro città. La cerimonia, presieduta dal Comitato d'Onore, è stata dedicata al campione del mondo svedese Bill Nilsson



Venerdì 16 maggio: la presentazione dei campioni e dell'evento nella nuova sede del CRAME.



L'esposizione delle moto da cross Golden Era al Parco delle Acque Minerali.



Domenica 18, Piazza Gramsci. La cerimonia di apertura e premiazione dei campioni. Da sinistra in prima fila: Umberto ed Elisabetta Ciompi, l'interprete, il conduttore Paolo Conti, Carlo e Claudio Costa, Bruno Brusa, il Sindaco Daniele Manca, Benito Battilani e Gian Pio Ottone.

scomparso nell'agosto scorso.

A ricevere l'importante trofeo alla sua memoria, è stato il figlio Jeff, anch'esso campione mondiale enduro 1990-91. Il momento della consegna è stato particolarmente emozionante e nella piazza ha echeggiato un prolungato applauso. L'evento ha registrato la presenza inaspettata di un folto pubblico e questa è stata la migliore gratificazione per i campioni che hanno compiuto lo sforzo di venire a Imola da molto lontano. Da loro sono venuti i ringraziamenti più vivi e sinceri rivolti all'ASI, alla Città di Imola, e agli organizzatori del CRAME.

Sotto la grande tensostruttura di ACQUE IMOLA, hanno preso posto più di 50 moto da cross pre '65 di notevole pregio. Dal Museo Nazionale della Motocicletta di Birmingham sono giunte, oltre alla Norton di Archer, anche una Triumph Rickman Metisse Mark II come quella usata dai fratelli inglesi nel Gran Premio del 1960 di Imola, una Matchless Rickman Metisse e una BSA appartenuta a Jeff Smith.



Il presidente del CRAME Bruno Brusa consegna la targa al cinque volte campione del mondo classe 500 Roger De Coster.



Il Commissario Manifestazione Moto, Benito Battilani, consegna la targa al tre volte campione del mondo classi 250 e 500 Rolf Tibblin.



*Domenica 18, Piazza Gramsci. La partenza della sfilata storica di motocross guidata dai campioni del mondo e diretta al Parco delle Acque Minerali.*



A fianco alla mostra Golden Era, è stata allestita una mostra storica KTM costituita da alcuni esemplari degli anni Settanta delle diverse cilindrate. Quest'apertura al periodo più recente è stata un'altra interessante novità dell'ASI MOTOCROSS SHOW 2014, tendente a coinvolgere le generazioni successive alla Golden Era. La KTM, sponsor dell'evento, è stata presente con gli ultimi modelli cross delle diverse cilindrate messe a disposizione dalla casa di Gorle (BG). Nel corso della domenica pomeriggio, questi esemplari sono stati pilotati dal campione del mondo del 1999 classe 500 Open Andrea Bartolini e da altri piloti KTM che si sono esibiti nella performance di motocross sul percorso "affettuosi", attiguo alla zona espositiva. Come era già avvenuto nell'edizione del 2012, due mondi e due epoche sono state poste a confronto offrendo al pubblico uno spettacolo davvero unico ed esilarante. I rombi baritonali delle moto golden Era si sono mescolati a quelli più aggressivi delle KTM di ultima generazione, mettendo in evidenza lo sviluppo storico e tecnico dell'off-road. La manifestazione si è conclusa domenica 18 sera con la piena soddisfazione degli organizzatori.



*Tre immagini della performance di motocross d'epoca. Una CZ 250 monotubo, una Gilera Saturno Cross e una Hedlund Metisse 500.*



## Riconoscimenti al Crame

*Il 12 Aprile 2014, in occasione dell'Assemblea ASI a Torino, la Commissione Cultura ha premiato con una targa il CRAME per attestare l'importante componente culturale nelle sue principali attività.*



*Nella foto Bruno Brusa, Presidente del Crame, l'Avv. Roberto Loi Presidente ASI e l'Ing. Alfieri Maserati, Presidente Commissione Culturale, durante la premiazione.*



## Comunicazioni

### 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.***

E' on-line il nuovo sito del CRAME

**[www.crame.it](http://www.crame.it)**



## Serata Indian

di Benito Battilani

La serata culturale del 7 maggio 2014 è stata dedicata alla presentazione di un libro con una veste diversa dal consueto in quanto tratta due argomenti estemporanei dettati dalla passione per la moto Indian dell'autore, Moreno Musetti.

La prima parte, chiaramente storica, inizia dall'origine della Indian, avvenuta nel 1901, fino al suo tramonto nel 1953.

Tutto ciò documentato grazie a cataloghi originali della ditta stessa riportati fedelmente nel volume in ordine di tempo e arricchiti da commenti dell'autore.

Non manca nell'opera una dettagliata



ricerca sui campi ARAR, effettuata dal Prof Roberto Pizzi, campi dove erano raccolti tutti i veicoli militari rimasti in Italia dopo la fine del conflitto mondiale, tra cui le moto Indian Mod. 741.

La seconda parte del volume, poi, è imperniata su personaggi che, per

i motivi più diversi, hanno avuto contatti con la famiglia Musetti, lasciando sull'autore adolescente impronte indelebili.

Personaggi di cui l'amico Moreno riporta in versi momenti di vita e la cui importanza dipendeva dal possedere una moto Indian.



Benito Battilani, Brusa Bruno, Moreno Musetti, relatore ed autore del libro ed il Prof. Roberto Pizzi, coordinatore.



## La leggenda del Cavallino Rampante

di Paolo Conti

Il Circuito del Savio è un po' storia dell'automobilismo agonistico italiano e, anche se quella

dell'ultimo week end di maggio è stata solo una rievocazione, l'avervi partecipato fa sentire tutti un po' parte di questa storia.



I partecipanti ne hanno ripercorso i momenti più significativi nei due giorni del programma.

La prima edizione ha preso il via il 17 giugno 1923 e il novantesimo anniversario si sarebbe dovuto celebrare lo scorso anno, ma in questo caso quel che conta è il significato della data d'inizio, indipendentemente che da allora di anni ne siano passati 90 o 91. E questo ci dice che la vittoria di

Enzo Ferrari con l'Alfa Romeo e il suo incontro con il conte Enrico Baracca, il padre dell'eroe Francesco, segna l'inizio del mito del cavallino rampante nel mondo delle corse. È un episodio che "Giro di Manovella - Dai la mola" ha già raccontato con dovizia di particolari, accompagnati da meravigliose immagini originali, sul numero scorso e che assieme al ricordo della corsa stessa è alla base della

rievocazione celebrata dal CRAME in collaborazione con l'ACI di Ravenna.

Il ritrovo dei partecipanti è fissato a Classe, davanti alla Basilica di Sant'Apollinare, che è stato anche il punto di partenza di tutte e cinque le edizioni disputate dal 1923 al 1927, indipendentemente dal percorso di 44,600 km della prima o di 14,385 km di tutte le altre. È solo la concentrazione che



La storica Piazza del Popolo di Ravenna, punto di ritrovo del Circuito del Savio.



## I Grandi Appuntamenti



*Sosta davanti  
al monumento di  
Francesco Baracca  
a Lugo di Romagna.*



precede il trasferimento in centro a Ravenna, in Piazza del Popolo, dove auto e moto sono sovrastate dalle statue di Sant'Apollinare e di San Vitale. È poi la volta di Lugo nel ricordo dell'incontro tra Ferrari e la famiglia Baracca. Nella Piazza omonima dominata dalla statua dell'asso dell'aviazione ita-

liana tragicamente scomparso in battaglia nel 1918 e dalla grande ala d'aereo, c'è l'incontro con il sindaco allora in carica Raffaele Cortesi, che nel suo discorso di benvenuto sottolinea il ruolo della rievocazione del Circuito del Savio per ricordare la figura di Francesco Baracca.

La tappa successiva è Imola. Il percorso originale al massimo si è spinto fino a Cervia, ma l'opportunità di entrare in autodromo, tra l'altro intitolato proprio a Enzo Ferrari e a suo figlio Dino, dà un'emozione in più. Poco importa se con auto e moto costruite entro la metà degli anni Trenta i brividi





Centro storico di Imola.



Ingresso dei partecipanti all'Autodromo di Imola.



Partenza storica davanti all'Abbazia di S. Apollinare in Classe.



della velocità si possono solo immaginare.

Partecipare ad una rievocazione significa anche far conoscere i propri mezzi agli altri, così per la sera e fino al mattino successivo i veicoli vengono lasciati in esposizione a Imola nella centralissima Piazza Matteotti.

Il mattino successivo si torna a Classe per quella che diventa la rievocazione vera e propria. Nel rispetto della tradizione le prime a partire sono le moto seguite poi dalle auto, che una volta completato il giro del Circuito del Savio hanno affrontato un percorso totale di circa 200 km.

Cala così il sipario su quella che è stata la prima manifestazione del motore in Romagna, ma che grazie all'impegno del Crame e alla sensibilità di tanti collezionisti ogni cinque anni ci ricorda dov'è iniziata la leggenda del Cavallino Rampante.



## La Mille Miglia 1956

### Castellotti, con la nuova Ferrari dodici cilindri vinse sotto il diluvio

di **Venerio Montevocchi**

La tragedia di Le Mans, avvenuta nella tarda primavera del 1955, durante la famosa "24 Ore", dove la Mercedes di Levegh si era disintegrata tra la folla causando la morte di 80 persone, aveva impressionato profondamente l'opinione pubblica mondiale ed anche i governi di varie nazioni. Da allora scomparvero in Svizzera tutte le corse in circuito e molte prove classiche. Naturalmente la Mille Miglia fu il bersaglio preferito di polemiche accanite di certa stampa che si scagliò a spada tratta contro le competizioni automobilistiche. Inoltre, nel corso della stagione,

erano morti Vukovic, celebre campione di Indianapolis e Alberto Ascari, due volte campione del mondo. Ci volle tutta l'appassionata diplomazia degli organizzatori e delle autorità locali di Brescia a far sì che la Mille Miglia potesse continuare. Gli stessi organizzatori si erano già accorti che l'enorme numero dei concorrenti, molti dei quali sprovveduti, era senz'altro controproducente e quindi per la ventitreesima Mille Miglia, che si svolse il 29 aprile 1956, il numero degli iscritti fu limitato.

Gli squadroni favoriti in assoluto furono quelli della Ferrari e della Maserati. La Mercedes, dopo



il trionfo del 1955 e la conquista dei titoli mondiali si era ritirata dal campionato mondiale marche e dalla Formula 1, ma partecipò alla Mille Miglia del 1956, con piloti ufficiali e privati, al volante delle magnifiche 300 SL e con un servizio assistenza di grande efficacia. La Ferrari mise in campo una squadra molto ben preparata, con nuove vetture 12 cilindri monoalbero di 3491 cc. Una fu affidata a Castellotti e una a Fangio mentre Musso e Collins guidavano delle 4 cilindri di 3432 cc da 310 CV. La Maserati contava sulle agili 6 cilindri 3500 cc guidate da Stirling Moss, Piero Taruffi e Cesare Perdisa.



*Cesare Perdisa con la Maserati "tre litri" in piena corsa sulla strada viscida di pioggia dopo la Raticosa.*



*La piccola vettura Renault "Dauphine" da turismo guidata da Rosier.*



Per la vittoria assoluta erano presenti ben dieci Ferrari, ventisette Maserati nelle varie cilindrate, diciannove Porsche e poi Alfa Romeo, Fiat 8V, le Renault, le Panhard e ben nove OSCA 1500 cc guidate da assi come Villoresi, Cabianca e Maglioli. Il percorso era lo stesso del 1955, uguale a quello del 1954. Da Brescia si raggiungeva Padova, poi Ferrara, Ravenna e l'Adriatico fino a Pescara. Si arrivava a Roma e si ritornava per Viterbo, Siena e Firenze e si raggiungeva Bologna sui mitici passi appenninici. Poi Piacenza e Mantova in omaggio a Nuvolari. I partenti furono in tutto 365, circa 200 meno del 1955, con un tempo favorevole all'inizio ma che ben presto si volse al brutto. Le condizioni meteorologiche divennero tali

da rendere la corsa difficile e rischiosa. Fu un duello emozionante tra la Maserati e la Ferrari. Castellotti con la Ferrari prese subito il

comando seguito dalla Maserati di Taruffi; poi Musso con la Ferrari, Perdisa e Moss con le Maserati. A

riate ma Von Trips e Riess si erano portati al terzo e quarto posto con le Mercedes a guida interna che erano avvantaggiate. Le macchine più potenti erano di guida difficile sulle strade molto scivolose. Al quinto posto infatti si era portata la piccola OSCA 1500 cc di Cabianca. A Forlì, Taruffi riusciva a portarsi al comando ma i suoi freni pieni di acqua non funzionavano bene e fu costretto al ritiro. A Pesaro, Von Trips su Mercedes era addirittura primo assoluto. L'offensiva Mercedes stava sviluppandosi, secondo i piani della Casa tedesca che aveva partecipato alla corsa con l'intento di vincere nel Gruppo Gran Turismo e, se le condizioni si fossero presentate favorevoli, di inserirsi anche nella battaglia per la vittoria assoluta.

A Roma, Castellotti era comunque di nuovo primo, la Mercedes di Von Trips in un sorpasso temerario uscì di strada e dovette ritirarsi. Seguivano Col-



*La Fiat 8V due litri di Toselli-Caneparo, primo nella classe 2000 cc.*



*La Ferrari di Luigi Musso, terzo assoluto, al passaggio in riva al lago di Garda.*

Padova, Castellotti era primo alla media di oltre 190 km all'ora, seguito a breve distanza da Taruffi. A Ravenna le posizioni erano inva-



lins su Ferrari e Riess su Mercedes, poi Fangio, Musso e Gendebien con la Ferrari.

Nel tratto di ritorno e sui mitici passi dell'Appennino l'offensiva della Ferrari si svolse in pieno. La minaccia Maserati si era ormai dileguata, le Mercedes perdevano posizioni su posizioni così ben cinque Ferrari riuscirono a piazzarsi ai primi cinque posti nella classifica generale. Un autentico trionfo perché Castellotti, magnifico vincitore, portò alla vittoria la nuova 12 cilindri, la cui elasticità lo aveva favorito sulle strade bagnate. Collins e Musso, sempre su Ferrari, si piazzarono al secondo e terzo posto con Fangio al quar-

to e Gendebien-Washer al quinto. Seguivano poi tre Mercedes, confermando i programmi ambiziosi della Casa tedesca, anche in senso commerciale, della elegante 6 cilindri 300 SL ad iniezione. In nona posizione Cabianca con la piccola OSCA 1500 cc. La Casa bolognese vinse anche le classi 750, 1100 e 1500. La Maserati vinse nella classe 2000 e 3000 cc, rispettivamente con Scarlatti e Perdisa. Anche l'Alfa Romeo ben figurò nella classe 1300 cc e pure la Fiat nelle classi 1100 e 2000 cc. Tra le Case straniere sono da citare, oltre alla Mercedes, la Renault che vinse nella classe 750 cc Turi-smo e con la squadra "Dauphine",



con la fortissima Gilberte Thirion che battè tutti i suoi forti colleghi maschi, umiliandoli addirittura. Eugenio Castellotti vinse anche il Premio Nuvolari, con una corsa che fu giudicata un modello di autocontrollo, di stile ed efficacia. Castellotti fu un autentico campione ma purtroppo, un anno dopo, doveva perire nel circuito di Modena, durante una normale prova di una vettura da corsa.



*Il vincitore assoluto Eugenio Castellotti su Ferrari al passaggio a Bologna, in condizioni particolarmente difficili mentre imperversa la tempesta.*

## Augusto Farneti

Tutti i giorni, uscendo da casa la mattina, l'occhio ti corre allo stesso oggetto che sei abituato a vedere immancabilmente nello stesso posto e che ha la proprietà, per alcune sue speciali caratteristiche, di farti iniziare la giornata con la mente serena.. Un giorno, senza alcun preavviso, quell'oggetto scompare. Nella tua mente si crea un vuoto e contemporaneamente si scrive una nuova pagina nel libro interiore dei tuoi ricordi, una traccia indelebile che è tanto più marcata quanto più quella perdita ti pesa.

Penserete che questo è davvero uno strano modo per iniziare una breve commemorazione di Augusto Farneti, poco tempo dopo la sua morte, improvvisa, sconcertante e per noi sinceramente dolorosa. Eppure è proprio questa riflessione, questo paragone, che mi si è affacciato alla mente quando mi sono seduto al computer per stendere queste poche righe. Non è forse vero, verissimo, che alla presenza del "Professore" di Rimini – o forse a lui sarebbe piaciuto di più "di Predappio", visto che lì, dove era nato, è voluto tornare per l'eterno riposo – eravamo ormai piacevolmente abituati da anni? Non è forse vero, verissimo, che siamo stati violentemente colpiti da questo prepotente e luttuoso evento, e che percepiamo il vuoto che si è venuto a creare?

Non sto beatificando un uomo normale, sto semplicemente esprimendo un sentimento sincero che penso sia condiviso da tutti coloro che avevano avuto l'occasione, e subito dopo il piacere, di conoscere una persona come Augusto Farneti, e che, prima "a pelle", quindi razionalmente, l'avevano registrato fra le amicizie più preziose. Ci sono persone – tante, troppe – che si sentono realizzate nel farsi dei nemici. Farneti apparteneva al genere opposto, quello degli



uomini, non dei buffoni, che nei confronti degli altri si aprono, che generano confidenza, entusiasmo, che sono sempre pronti a dare una mano spontaneamente, perciò al di fuori di ogni calcolo di convenienza. Che amano e alimentano quella bellissima cosa che è l'amicizia. E i suoi amici non erano quelli dei "social network", di Facebook, di cui in pratica non sai nulla e che quasi sempre cataloghi in un file del computer più come entità astratte, che come persone reali. Gli amici di Farneti non potevano che essere autentici, e nel momento decisivo lo hanno dimostrato. Enzo Iannacci in un suo celebre brano cantava: "Si potrebbe andare tutti quanti al tuo funerale – per vedere se la gente poi piange davvero....".

Al funerale del "Professore", a Predappio, nella Pieve del cimitero di San Cassiano, antica e carica di quella storia che Farneti aveva studiato per tutta la vita, non era presente una grande folla, ma di più, una moltitudine di persone provenienti da ogni parte d'Italia. Alcune centinaia di amici addolorati, confusi. Molti non hanno trattenuto le lacrime, come il presidente dell'ASI, certamente presente per dovere di ruolo,

ma incapace di concludere un discorso commemorativo a causa dell'autentica commozione che gli ha incrinato la voce. A Iannacci sarebbe piaciuto...

Normalmente ricordando sui giornali le persone scomparse – nell'impetoso gergo giornalistico quest'articolo si chiama "coccodrillo" a ragione delle false lacrime che normalmente versa – ci si occupa prevalentemente di esaltare gli episodi culminanti della loro esistenza e di celebrarne le doti. Qui non avete trovato nulla di tutto ciò. Solo riflessioni per un autentico e addolorato addio. Solo poche parole su di lui: era un grande studioso, un collezionista di valore, un animatore, ma soprattutto un uomo che sapeva apprezzare l'antico ed entusiasarsi per il nuovo, trasmettendo il suo apprezzamento e il suo entusiasmo non solo agli amici che li condividevano, ai soci del Velocifero di Rimini che aveva contribuito a fondare e di cui era il presidente in carica, ma anche ai suoi giovani allievi dell'Istituto Tecnico Leonardo Da Vinci di Rimini. Era diventato un protagonista fisso delle serate culturali del CRAME e di ogni evento legato alle moto d'epoca e alla loro storia. Ci mancherà.

Luigi Rivola

## Prime Rondini

di Chiara Marzocchi

La nona edizione del raduno motociclistico "Le prime rondini" si è svolto quest'anno nel mese di giugno.

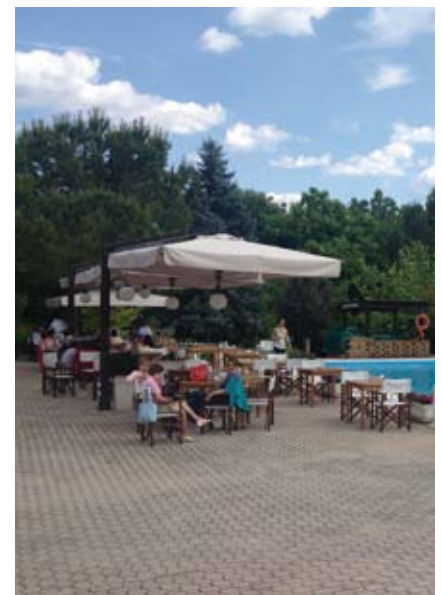
La scelta è ricaduta su questo mese con l'auspicio di una giornata soleggiata che consentisse una bella passeggiata sulle colline romagnole. In effetti così è stato.

Domenica 1 giugno, il primo caldo sole estivo ha accompagnato i motociclisti.

Dopo un'abbondante colazione presso la nuova sede del Club, il gruppo si è avviato lungo le colline, i crinali, le strade che, passando da Faenza, portano a Modigliana e a Monte Busca.

Qui un delizioso aperitivo ha accolto i motociclisti, che successivamente tra una curva e un tornante di Rocca delle Caminate hanno raggiunto Meldola dove li attendeva un ricco pranzo tipicamente romagnolo presso il ristorante "Osteria dei noci".

Un grazie a tutti i partecipanti che consentono di tenere viva questa piccola manifestazione ...e arriverci alla decima edizione!





## Mille Miglia 1957

di Alberto Galassi

L'ultimo appuntamento della stagione, prima degli incontri estivi di Meldola e Forlimpopoli, ha avuto come protagonista il nostro prof. Dolcini che ha presentato, in maniera eccellente, la sua ultima impresa letteraria. In una bellissima "cornice" di tre fantastiche vetture, una Cisitalia coupè, una FIAT 8V ed una OSCA 750 barchetta (le ultime due protagoniste della 1000 Miglia del 1957) introducevano la serata a tema: le cosiddette classi "minori" che rendevano la Corsa più bella del Mondo così interessante perché vedevano protagoniste le piccole cilindrate, dalle utilitarie alle auto sportive, auto in molti casi alla portata di un buon numero di spettatori che così si identificavano negli equipaggi che partecipavano alla lunga maratona che da Brescia arrivava a Roma per poi tornare a Brescia.

Il cimento che ha impegnato il prof. Dolcini è stato di sicuro interesse e di grande valore storico: questa sua opera è complementare ad un primo tomo che, della Mille Miglia, riporta in toto le classifiche e, soprattutto, lo svolgersi delle giornate subito precedenti la gara, la giornata della competizione stessa ed il triste e amaro epilogo dei giorni successivi alla tragedia di Guidizzolo, accadimenti legati alla tragica fine del Barone de Portago, del suo co-equipper e degli spettatori coinvolti, incol-



Alberto Galassi coordinatore, Bruno Brusa, Prof. Carlo Dolcini relatore ed autore del libro.



pevoli vittime della passione per la velocità, del progresso e dello sport del motore. I due volumi si integrano perfettamente con la precedente indagine svolta approfondendo proprio la corsa del Marchese Alfonso Cabesa de Vaca (questo il suo vero nome), che il prof. Dolcini ci presentò nel 2009 e che permette di rivivere in modo vivo e coinvolgente la corsa della freccia Rossa.

Presenti in sala, tra i molti soci, il dott. Zanotti, protagonista dell'edizione del '51 al volante di una FIAT Topolino, e del socio Gianmarco Gamberini, nipote dell'avvocato Manlio Travaglini che, nell'edizione del 1957 colse un brillante 3° posto di classe e che, per combinazione, passò sul luogo dell'incidente pochi



istanti dopo il suo svolgersi; nelle parole del nipote abbiamo rivissuto il racconto che il pilota ravennate tramandò oralmente. Coppe e cimeli hanno arricchito il valore della serata così come le belle immagini

dell'Istituto Luce che hanno accompagnato le parole del prof. Dolcini, cui va il nostro plauso oltre al nostro ringraziamento ed ai più sentiti complimenti per l'accurata ricerca svolta.



Le coppe ed i caschi dell'Avv. Travaglini ed Ing. Laureati classificati al terzo posto di categoria Mille Miglia 1957.



Bruno Brusa ed il socio Gianmarco Gamberini



Bruno Brusa e l'autore del Libro Prof. Carlo Dolcini



## Vallata del Senio

di Grazia Brusa

Le catastrofiche previsioni metereologiche della vigilia non si sono avverate e, fortunatamente, il maltempo non ha influito sullo svolgimento del "Raduno Vallata del Senio" 2014 (per la precisione, ha solo costretto gli organizzatori ad un piccolo cambio di programma e niente più).

Oltretutto, si trattava di una tappa importante essendo l'evento che si avvale della collaborazione del Lions Club Faenza Host e Valli Faentine, giunto alla sua 25ª edizione.

Importanza che gli organizzatori hanno voluto rimarcare regalando agli oltre 60 equipaggi intervenuti momenti davvero particolari.

Primo tra tutti, la visita al M.I.C. (Museo Internazionale delle Ceramiche), vera eccellenza per la città il cui nome è in tutto il mondo sinonimo di ceramica.

Un museo, quello di Faenza, fondato nel 1908 da Gaetano Ballardini e che raccoglie quanto è stato prodotto nell'arte ceramica dall'antichità classica fino ai giorni nostri soffermandosi anche su manufatti precolombiani, islamici nonché provenienti dal lontano oriente.

Non possiamo questa volta, contrariamente a quanto siamo soliti fare, non soffermarci sul pranzo poichè è stato anch'esso un momento particolare della manifestazione soprattutto per la cornice in cui si è svolto, il prestigioso Palazzo Albicini di Forlì (XV-XVI Sec.), oggi sede del Circolo Culturale Ricreativo "La Scranna",



ma anche per la buona cucina accompagnata dalle note di un pianoforte. Qui si sono svolte le premiazioni e a tutti i partecipanti è stato donato un elegante piatto in ceramica de-

corato in blu Faenza e rifinito in oro zecchino, mentre all'auto più datata è stato consegnato un trofeo a ricordo del socio Romano Rondinini. Un grazie da parte di tutti i parte-

cipanti agli organizzatori (Franco Donati, Dario Trerè, Gabriele Brunelli, Bruno Zama e Fabio Poli) con la speranza che continuino su questa strada.

*Roberto Savini, Assessore Comune di Faenza.*



*Riconoscimento al titolare del Ristorante L'Aquilone - Villanova di Forlì.*





Mauro Villa, Presidente Lions Club Faenza Host.



Franco Donati e Massimo Visani, cerimoniere Lions Club Valli Faentine



Un riconoscimento alla Signora Rondinini.



Dott. Donigallia, Presidente Associazione Viva Sofia.



Gabriele Brunelli, battitore dell'asta di beneficenza.



Lo chef del Circolo della Scranna.

**Old Rally**  
26-27-28 settembre  
Autoraduno nazionale per auto d'epoca ante 1965  
È una manifestazione CRAME  
Edizione 2014  
crame@crame.it [www.crame.it](http://www.crame.it)

**Manifestazione non agonistica riservata ad auto d'epoca ante 1965 aperta anche ai non soci.**  
Per informazioni:  
348 2268968 - fabio-amadori@libero.it

## Appuntamenti

**Imola - Mercoledì 3 Settembre 2014 - ore 21**  
presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (Via Gronchi, 53) sarà presentato il libro  
**Autodromo di Imola**  
Storia dell'Impianto Prototipo Coni: cronaca, personaggi e gare dal 1945 al 1973  
da Fangio, Ascari, Musso, Castellotti a Clark, Bandini, Fittipaldi, Regazzoni, Lauda ...  
da Lorenzetti, Massetti, Duke, Lomas, Dale, Ubbiali, Surtees a Hocking, Degner, Hailwood, Agostini, Pasolini, Read, Saarinen ...  
da Bartali, Coppi, Magni, Pezzi a Baldini, Pambianco, Ronchini, ad Adorni, Gimondi, Mercks, Val Looy, Motta, Zilioli ...  
Autore e relatore **Gilberto Negrini**  
Editrice "Il Nuovo Diario Messaggero"

**Mercoledì 3 Dicembre 2014 ore 21.00**  
presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club (Via Gronchi, 53) avrà luogo una serata sul tema:  
**LAMBORGHINI COUNTACH: LA PRIMA ASTRONAVE DI SANT'AGATA BOLOGNESE**  
Nel 1971 appare una Lamborghini destinata a diventare una pietra miliare della storia dell'automobile: la Countach. Questa è la storia della sua nascita e della sua evoluzione nei 20 tempestosi anni di vita della supercar più sensazionale mai prodotta dalla Lamborghini  
relatore: **Dott. Stefano Pasini**

# Autodromo di Imola

## 12-13-14 Settembre 2014

Organizzazione  
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo  
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



# 38<sup>a</sup>

# IMOLA

# mostra<sup>®</sup>

# scambio

# 2014



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 12 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 17,00

SABATO 13 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

### VISITATORI

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

#### ORARIO

VENERDÌ 12 SETTEMBRE  
ore 13,00 / 18,00

SABATO 13 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 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 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 dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio*

### EDIZIONE 2014

**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](mailto:mostrascambioimola@crame.it)

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 12 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](http://www.mostrascambioimola.it)



# FONDAZIONE

Cassa di Risparmio di Imola