

Giro di manovella



Dai la mèla!



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n.3 Dicembre 2014

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

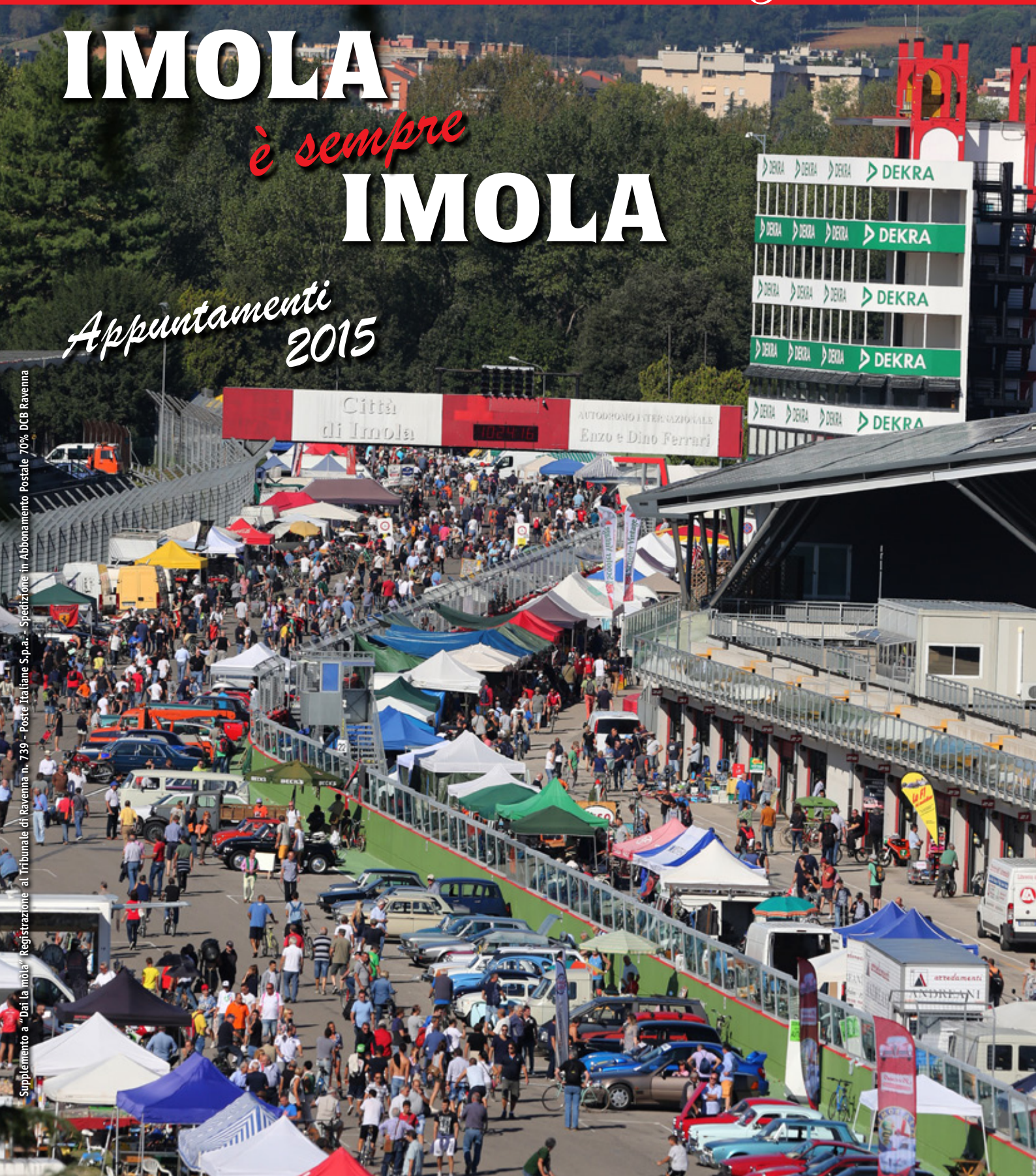
IMOLA

è sempre

IMOLA

Appuntamenti 2015

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



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



Calendario Manifestazioni 2015

Vi aspettiamo!

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

13/14/15 MARZO
NEVE & GHIACCIO
Auto e moto fino al 1975

12 APRILE
GITA IN PULLMAN
Museo Nicolis
Villafranca di Verona

17 MAGGIO
LE PRIME RONDINI
Moto fino al 1980

14 GIUGNO
RADUNO VALLATA DEL SENIO
Auto fino al 1975

1 LUGLIO
INCONTRO ESTIVO A MODIGLIANA

25 LUGLIO
MARE D'EPOCA DI SERA
Auto e Moto fino al 1970

5 AGOSTO
INCONTRO ESTIVO A FORLIMPOPOLI

20 SETTEMBRE
LANCIA-ALFA ROMEO
Auto fino al 1980

Visita il sito del CRAME
www.crame.it

GI FIERA DI FORLÌ

12ª MOSTRA SCAMBIO OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

7-8 marzo 2015

SPECIALE MERCATO PRIVATI
se vuoi vendere la tua auto o la tua moto d'epoca vieni ad esporla ad Old Time Show

Mostre Tematiche
"Le Auto e la Moto inglesi che hanno fatto la storia"

www.oldtimeshow.it

FIERA DI FORLÌ Spa - Via Ponte di Ferro, 2 - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511

CELEBRATING 30 ANNI

DUEMILAQUINDICI
9-15 maggio

Raduno Internazionale RISERVATO AD AUTO COSTRUITE PRIMA DEL 1945

ITALIA CROAZIA MONTENEGRO

TRANSAPPENNINICA

www.transappenninica.it

39ª

IMOLA **mostra scambio** 2015

Autodromo di Imola
11-12-13 Settembre 2015
www.mostrascambioimola.it

Organizzazione CRAME SERVICE s.r.l. Club Romagnolo Auto Moto d'epoca

FONDAZIONE Museo di Palazzo di Bracciano

CIRCUITO DI S. PIETRO IN TRENTO

19 APRILE 2015

MOTO ANCIERE VETERAN VINTAGE IN MOVIMENTO

MANIFESTAZIONE A CALENDARIO ASI

DA COSTA A COSTA

ITALIA-CROAZIA-ITALIA

5 - 11 GIUGNO 2015

Moto fino al 1955

www.crame.it

CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

IMOLA **mostra scambio**

HOME CHI SIAMO EVENTI GITE SOCIALI NEWS INCONTRI BENEFICENZA CONTATTO

NEWSLETTER / WELCOME

INCONTRI E SERATE CULTURALI / NEWS

SUGATTI

AT5 LA SCUADERIA BOLDONESE CHE SPEDÌ FERRARI

GIRI DI MANOVILLA

IL PROSSIMO EVENTO
Old Rally

IMMAGINI E VIDEO
Nel nome



Il 2014, come ormai da anni, ci ha visto impegnati in un gran numero di eventi, raduni, manifestazioni, serate culturali che, grazie alla disponibilità ed al lavoro di molti, sono state di alto livello e riscosso successo.

Questo, ovviamente, anche e soprattutto per la partecipazione di numerosi soci e di un parco moto e auto di prestigio.

Ma l'evento che ha caratterizzato il 2014 è stato, senza dubbio, l'inaugurazione ufficiale della nuova sede.

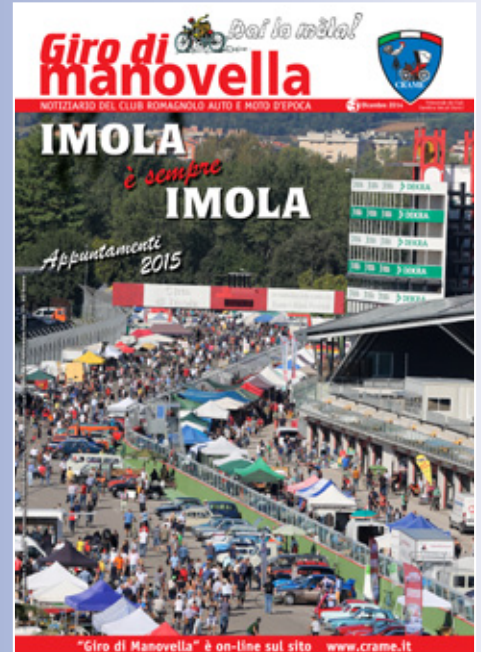
Una cerimonia che si è valsa della presenza di autorità civili e religiose la cui partecipazione ha rappresentato il suggello di quasi 50 anni di lavoro a partire dai soci fondatori fino ad arrivare a noi che ne stiamo portando avanti gli ideali con entusiasmo e passione.

Approfitto di questo spazio per ringraziare tutti voi soci che con la vostra partecipazione alla inaugurazione della sede avete reso possibile un evento che ancora una volta ha sottolineato il legame del nostro Club con il territorio imolese, ma soprattutto con l'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari", legame evidenziato dallo stesso sindaco Daniele Manca dopo il taglio del nastro.

Ma ora, visto che il 2014 volge al termine, è tempo di guardare avanti, di programmare eventi e manifestazioni per il 2015 cercando di migliorarne la qualità e mai paghi dei risultati raggiunti.

Per questo, ancora una volta, rivolgo a tutti voi l'invito a partecipare attivamente alla vita di un club che proprio quest'anno ha raggiunto l'obiettivo del miliardo di vecchie lire destinate ad associazioni impegnate nel sociale che hanno collaborato all'organizzazione e allo svolgimento della Mostra Scambio.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella

Anno XXIV - N. 3, Dicembre 2014

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Paolo Conti
Alberto Galassi
Venerio Montevecchi
Gilberto Negrini

Fotografie:

Archivio Crame

Roberto Casadio
Alessandro Cerabona
Paolo Conti
Isolapress

Editore:

C.R.A.M.E. - 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



Mostra Scambio Per chi non si accontenta

di Paolo Conti

Oltre 45.000 presenze complessive nei tre giorni della recente mostra-scambio sono un risultato di altissimo livello in una fase di persistente recessione economica mondiale e confermano che l'operato del CRAME è sempre ai massimi vertici. Il conforto dei numeri è fondamentale, e non solo sul piano statistico, ma alla conclusione della mostra scambio s'impongono altre considerazioni, altrettanto importanti, per comprendere fino in fondo il reale significato di quanto è avvenuto nei tre giorni in autodromo.

La prima, e forse la più significativa, riguarda la varietà e la qualità della merce esposta tra le auto, tra le moto e tra i ricambi. Anche questa volta non c'era che l'imbarazzo della scelta, soprattutto in ambito motociclistico, con un assortimento davvero notevole sia per il periodo di costruzione che per la tipologia dei



I Grandi Appuntamenti





I Grandi Appuntamenti

modelli disponibili. La presenza sul mercato di moto degli anni 10 e 20 rappresenta un segnale importante per ampliare il panorama collezionistico, consentendo ad un numero maggiore di appassionati di avvicinarsi anche a modelli che si pensava fossero ormai introvabili.

Il range di selezione è stato un po' più ristretto nel settore automobilistico, nonostante non siano mancate alcune vetture piuttosto datate. A questo si devono aggiungere la vivacità del mercato e il numero degli scambi che sono stati conclusi. Nel primo caso il merito va al numero sempre maggiore di giovani appassionati, che rappresentano il grande serbatoio per il futuro del collezionismo. Per quanto riguarda l'esito delle contrattazioni il commento positivo è venuto dagli stessi espositori, che hanno riscontrato un netto miglioramento rispetto al trend del passato.



Lo stand gastronomico del Crame...
in piena azione



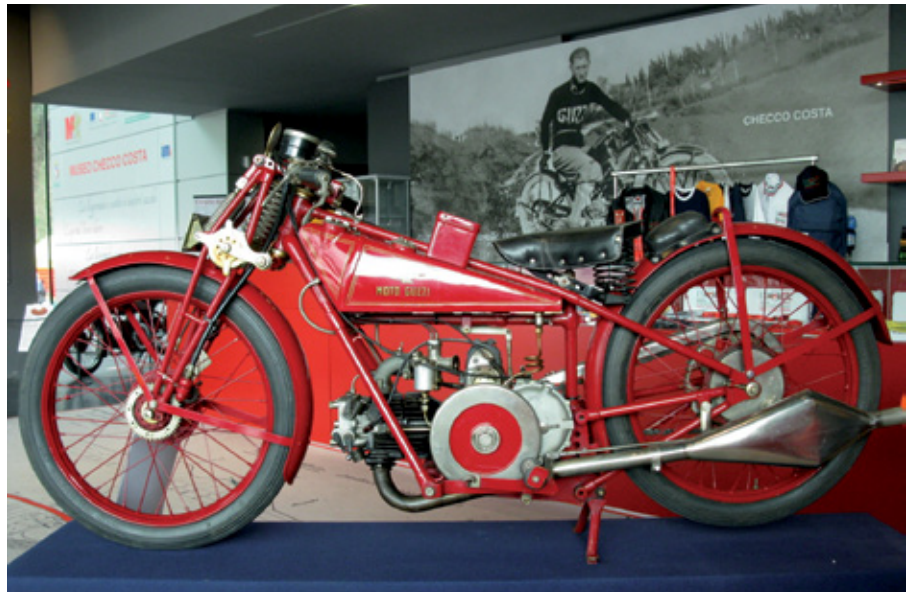




I Grandi Appuntamenti

Ma l'ultima edizione non si è limitata al solo ambito commerciale o d'incontro tra appassionati, visto il ruolo fondamentale che hanno avuto per la diffusione della cultura motoristica le mostre curate dal CRAME nel museo dell'Autodromo e intitolato a Checco Costa.

Grazie a questa iniziativa sono stati molti gli appassionati che l'hanno visitato e hanno potuto conoscere la storia e molte delle moto che a partire dal 1926 furono protagoniste del Circuito dei Tre Monti, la prima competizione motociclistica che si disputò a Imola e che gettò le basi per fare della città romagnola una delle capitali mondiali del motorismo. Un ruolo che nel territorio è cresciuto grazie alla grande passione per la meccanica di tanti suoi abitanti. È stato questo il filo conduttore che ha legato la mostra della Itala 35/45 HP del 1907 vincitrice del raid Pechino-Parigi con alla guida il romagnolo Ettore Guizzardi, della barchetta 750 a 6 cilindri in linea con distribuzione bialbero MG75 realizzata nel 1948 da Giovanni Minardi, della Minardi PS04B del 2005, che è l'ultima F1 costruita da Giancarlo Minardi, e infine della Toro Rosso STR6 con motore Ferrari 8 cilindri del 2011, che della Minardi ha raccolto l'eredità tecnica.







...Imola, la Mostra Scambio vola in Giappone



Il giornalista Akio Lorenzo Oya, nostro corrispondente dal Giappone assieme alla sua gentile Signora.

Asahi Shinbun Digital [and]

TOP GALLERY 一覧

4万5000人の来場者で賑わった「イモラ・モストラ・スカンピオ」

イタリア北東部エミリア・ロマーニャ州のイモラ・サーキットで9月12日から14日までの3日間、自動車、バイク、そして部品の販売・交換会「イモラ・モストラ・スカンピオ2014」が開催された。38回目を迎えた今年、レースコース全周はアマチュア、プロ合わせて約2000の出展者で埋め尽くされ、会期中約4万5000人の来場者で賑（にぎ）わった。来場者にとっては、夏の名残の日差しも、アスファルトの照り返しも、そしてドアを開けた途端にわき上がる古いクルマ独特の匂いも苦にならなかったはずだ。(文 大矢アキオ Akio Lorenzo OYA, 大矢麻里 Mari OYA)

写真をクリックすると、大きな画像が表示されます。期間によっては表示に時間がかかる場合があります。

PROFILE

大矢アキオ (おおや・あきお) Akio Lorenzo OYA

コラムニスト。東京生まれ、国立音大卒（ヴァイオリン専攻）。二公社「SUPER CAR GRAPHIC」編集記者を経て、1996年独立、イタリア・シエナに渡る。現在雑誌・webに連載多数。実際の生活者ならではの視点によるライフスタイル、クルマ、デザインに関する語り口には、根強いファンがいる。テレビ・ラジオでも活躍中。主な著書に『Hoiするイタリアーイタリアでは30万円が別荘が持っている？』（二公社）、『カンティーナを巡る冒険旅行』（光人社）、訳書に『ザ・スビット・オブ・ランボルギーニ』（光人社）。電子書籍に、iPad/iPhone/iPod touch用『イタリア式クルマ生活術』（NRMパブリッシング）。最新刊に『イタリア完シマツセの秘密 笑って!愛して!トスカーナの平日』（二公社）。



キットの正式名称はエンツォ&ディーノ・フェラーリ国際。コントロール・タワー屋上には「フェラーリ」でおなじみの跳ね馬が



「イモラ・モストラ・スカンピオ」は、毎年、アウトードロモ・インテルナツィオナーレ・エンツォ・エ・ディーノ・フ



コントロール・タワー屋上の風景。コース両側に屋台が延々と並ぶ



エンツォ&ディーノ・フェラーリ・サーキットのエントランスにある「フェラーリF40」をモチーフにしたオブジェ

イモラの町では、フェラーリを国家にした恩恵が、人々をサーキットへと導く



9月13-15日にイモラ・サーキットのコースを使って開催された自動車、バイク、パーツの販売・交換会「イモラ・モストラ・スカンビオ」。「フェラーリ」の「売りたい」も



隣接した公園にて、1994年にイモラ・サーキットで命を落としたアイルトン・セナの像。クラッシュした地点に向けられている



イモラのイベントの楽しさは玉石混交。これは、幻のカロップエリア・ヴィオッチィによる「グラン・ルーチェ」。大衆車「フィアット600」を小粋なスポーツモデルに改造するのは、当時イタリアで多数の工房が手がけていた



死後19年が経っても、クラッシュ地点には、アイルトン・セナを惜しむ寄せ書きが絶えない



今日のアンディの損失である「NSU」は、一時フィアットと関係があったこともあり、イタリアのヒストリックカー界では、比較的親しまれているブランドである。



主催団体である「ロマーニヤ古典4輪2輪クラブ」のテントにて、前列右から2番目が記事中に記したキアラさん。右奥のメンバーは、名物の薄焼きパン、ピアディーナを焼いている



スターティンググリッド付近は毎年、中古車専門コーナーに充てられている。当日の気温は30度前後だったが、アスファルトの照り過ぎのせいで、それ以上の暑さを感じられた。



La nostra Estate



...buon appetito...



Dario e Franco al lavoro...



Il Vice Presidente Umberto Ciompi, il Dott. Giambattista Borzatta e Franco Donati



Anche quest'anno, Forlimpopoli ci ha ospitati il primo mercoledì di Agosto per il nostro consueto incontro estivo. La piazza Garibaldi ha fatto da cornice ad un bellissimo e compatto gruppo composto da 66 auto e 25 moto. Ai nostri soci è stata offerta anche la possibilità di visitare il Museo Guzzi del nostro socio forlimpopolese Elio

Brunelli, grazie alla gentile disponibilità della Cooperativa Sociale Lamberto Valli che ci ha fornito un pulmino per raggiungere il Museo. Dopo lo scambio di saluti alla presenza del Vice-Sindaco Milena Garavini, la serata si è conclusa con la consueta cocomerata e la degustazione di biscotti e albana di Bertinoro.



La visita al Museo della Moto Guzzi di Forlimpopoli che sarà dedicato al Prof. Augusto Farneti



Il ricordo di Augusto Farneti

di Paolo Conti

"Aquila e Stelle le passioni di una vita, il professor Augusto Farneti la tecnica e l'arte della moto" - è stato il titolo del convegno organizzato dall'AISA, associazione italiana storia dell'automobile, nella sede del C.R.A.M.E a Imola per ricordare la figura e l'opera di uno dei personaggi di maggior rilievo tra gli studiosi di motorismo storico. L'evento è stato coordinato da Benito Battilani, che del professore, com'era comunemente chiamato Farneti per via della sua professione, è stato grande amico e con cui ha condiviso per lunghissimo tempo la passione e l'interesse verso la meccanica e la storia motoristica e motociclistica in particolare. Assieme a Battilani, il compito di introdurre il ricordo di Farneti è toccato a Bruno Brusa, a Lorenzo Boscarelli presidente dell'AISA, ad Antonio Mengozzi, che ha sostituito Farneti alla presidenza dello sport club il Velocifero di Rimini, al giornalista Luigi Rivola e a Paolo Prosperi, presidente del registro storico Benelli.



Il Dott. Lorenzo Boscarelli, Presidente dell'Associazione Italiana Storia dell'Automobile (A.I.S.A.)

Imola - Sabato 18 ottobre 2014 - ore 10

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

AISA (Associazione Italiana per la storia dell'Automobile) organizza presso la Sala Convegni della Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53) un incontro-dialogo ricordando **Augusto Farneti**

Aquila e stelle le passioni di una vita

Il prof. Augusto Farneti: la tecnica e l'arte della moto

Interverranno:
Benito Battilani, Teo Bernardi, Lorenzo Boscarelli, Elio Brunelli, Bruno Brusa, Antonio Mengozzi, Paolo Prosperi, Luigi Rivola ... conoscenti ed amici




Dopo il saluto di Brusa, che ha fatto agli onori di Casa a suggello del forte rapporto di amicizia che da sempre unisce i due club, e l'introduzione di Battilani con la presentazione dei relatori, la parola è passata a Boscarelli, che nel suo ricordo personale ha evidenziato come Farneti abbia saputo unire insieme la competenza e la conoscenza meccanica e motoristica con quella umanistica, artistica e letteraria. Un sentimento di ammirazione che non è solo personale ma anche dell'associazione che rappresenta.

Il ricordo dell'uomo e dello studioso è proseguito attraverso le parole di Antonio Mengozzi, che si è trovato a doverlo sostituire alla presidenza del Velocifero in quanto ex vicepresidente, mentre Rivola e Prosperi hanno esposto rispettivamente una breve storia della Moto Guzzi e della Benelli, le Aquile e le Stelle del titolo del convegno, che assieme alla Garelli rappresentavano le sue grandi passioni motociclistiche.

Una volta conclusa quella che potremmo chiamare la parte ufficiale della commemorazione, il grande contributo al ricordo della sua figura e della sua personalità è venuto dagli interventi di quelli che sulla locandina di presentazione figurano come conoscenti e amici, ma prima ancora dalla famiglia.

L'intervento della moglie, la signora Fernanda, presente assieme ai figli Tiberio e Fulvio ha regalato a tutti un momento di grande emozione.

Il ricordo dei molti amici che si sono succeduti sul palco, ci hanno regalato un ritratto vero e sincero di un uomo che aveva un ampio ventaglio di in-

teressi e una notevole capacità di approfondimento culturale. A raccontare le mille sfaccettature di Augusto Farneti sono stati Teo Bernardi, che con lui ha condiviso a lungo l'esperienza didattica, i soci del Velocifero Gerardo Fanelli e Alfio Gobbi e Carlo Costa, a cui era legato da una profonda e sincera amicizia. Un rapporto condiviso da Mauro Pasotti, presidente della commissione tecnica moto dell'ASI, da Stefano Antoniazzi, membro della stessa commissione, dai collezionisti Sandro Laici e Dodi Faggioli, da Costantino Frontalini, fondatore del Museo del sidecar di Cingoli e sempre in tema di fondatori di Musei, da Elio Brunelli, che aveva trovato in Farneti

la guida e la fonte d'ispirazione per le moto raccolte. E nella lunga lista di chi è intervenuto per portare la sua testimonianza a ricordo della figura di Farneti non si devono dimenticare Giuseppe Todaro, il figlio del tecnico della Moto Guzzi Umberto, e Gianni Marchetti, presidente del CAMER di Reggio Emilia che ha sottolineato la sua grande cordialità. Un contributo un po' speciale, ma conoscendolo non poteva essere altrimenti, è arrivato da Matitaccia, ovvero dal vignettista Giorgio Serra, che con la sua grande sensibilità abbinata all'inesauribile vena di ironia ci ha regalato una vignetta che in tanti, per un attimo, hanno sperato diventi realtà.



La vignetta di Matitaccia.



La Ferrari secondo Forghieri dal 1947 ad oggi

di Alberto Galassi

Sala gremita di un pubblico interessato ed attento, la sera del 13 novembre, e per una giusta ragione: accompagnato da Stefano Nada, Direttore Commerciale della Giorgio Nada Editore e da Daniele Buzzonezzi, coautore del volume "La Ferrari secondo Forghieri dal 1947 ad oggi", in compagnia di Pietro Benvenuti, Direttore dell'autodromo di Imola e del nostro illustre socio Giancarlo Minardi, abbiamo avuto il piacere di incontrare l'Ingegnere Mauro Forghieri, ce-

leberrimo personaggio del mondo delle competizioni e protagonista di spicco dell'universo Ferrari.

Le innumerevoli esperienze vissute dal simpaticissimo Ingegnere sui campi di gara come a Maranello sono state narrate con dovizia di particolari e con un misto di ironia e nostalgia. E' bastato ricordare che il primo "nucleo" Ferrari al tempo dell'ingresso del giovane neolaureato Forghieri era di 180 unità per immaginare cosa fosse la realtà della Casa del Cavallino Rampante. Da

sottolineare che, per arrivare ai 180, si dovevano contare anche il Commendatore Ferrari ed il suo autista Peppino! E non parliamo della Scuderia, cioè della Squadra Corse, ma di tutta la Ferrari, dal Centro Progettazione alle linee di produzione comprese...

Dopo aver passato un primo periodo di preparazione ed approfondimento studi nel 1957 quando ancora era studente, fresco di laurea Forghieri approda alla corte del Drake nel gennaio del 1960. Il giovane ingegnere viene così "con-



Imola - Giovedì 13 novembre 2014 - ore 21

presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53) avrà luogo la presentazione del libro

LA FERRARI SECONDO FORGHIERI DAL 1947 AD OGGI

Interverranno alla presentazione:
Ing. Mauro Forghieri
Dott. Daniele Buzzonezzi
Dott. Stefano Nada (Direttore Commerciale della Giorgio Nada editore)
e personaggi legati al mondo della F1

autori: Mauro Forghieri e Daniele Buzzonezzi





vinto” dal Vecchio a dedicarsi alle automobili quando nelle sue intenzioni c’era in programma una trasferta negli Stati Uniti ed un forte interesse per l’aeronautica.

Le prime esperienze lo portano a contatto con personaggi illustri e famosi come John Surtees e vetture che segne-

ranno la Storia (sì, con la S maiuscola) dell’automobile, come le GTO. L’apprendistato è costante e impegnativo sino al giorno in cui Ferrari vive il brusco divorzio e la separazione dai suoi principali collaboratori tra i quali l’Ing. Carlo Chiti e Romolo Tavoni. E’ a quel punto che Enzo Ferrari incarica Forghieri di

seguire il Reparto Corse: un’impresa titanica se si pensa che, in quegli anni, la Ferrari partecipava in forma ufficiale al Campionato Mondiale Costruttori con vetture Sport o Gran Turismo in ragione dei regolamenti che si susseguivano negli anni, al Campionato di Formula 1, alla Formula 2, alla Tasmania Cup con



auto e motori simili ma diversi dalla F.2, al Campionato Europeo Salita e alle competizioni Can-Am! Naturalmente c'erano anche le vetture semiufficiali e quelle dei Clienti e, nel frattempo, si costruivano anche le vetture di serie senza trascurare le vetture "speciali", realizzate in esemplari unici, o per studio o per Clienti particolari come l'Ing. Agnelli o lo Scià di Persia.

Dal tecnografo ai computer, dai carburatori all'iniezione, dal motore aspirato al turbocompressore, dalle gomme a tele incrociate ai radiali e agli "slick", dalle forme affusolate agli alettoni ed all'effetto-suolo, le esperienze si moltiplicano e ciò che avviene è una serie di rivoluzioni che segnano i passaggi da un automobilismo eroico, a volte piuttosto empirico, a quello sempre più asettico e professionale dei tempi moderni. Il carattere deciso di molti dei protagonisti di quegli anni inducono l'ingegner Forghieri a rassegnare le dimissioni per ben tre volte dalla Ferrari. Le prime due volte Ferrari stesso, che considera Forghieri "... come un mio parente stretto" (colloquio con Pino Allievi, 24 luglio 1984) lo convince a ritirarle. E così per anni porta avanti una serie di progetti straordinari, grazie anche alla collaborazione di tecnici eccezionali e di valore mondiale, i cui meriti sono sottolineati con grande ammirazione e stima ogni qual volta se ne presenta l'occasione. I Campionati vinti sono innumerevoli anche se a volte la Sorte presenta il conto. Molti infatti sono i piloti che pagano con l'estremo sacrificio il loro ardimento e la loro audacia. 1984: è un anno decisivo: Enzo Ferrari è ormai vecchio e stanco, le cose all'interno della Scuderia come in fabbrica sono inesorabilmente cambiate e Forghieri non si sente più a suo agio. L'occasione è legata ad un incontro infor-

male ai box, del tutto normale in quei tempi, durante la trasferta a Detroit per il Gran Premio degli USA con Ayrton Senna. Il pilota brasiliano piace a Forghieri che, pur non scegliendo mai direttamente i piloti della Scuderia, crea i primi contatti e suggerisce i nomi dei "papabili" alla Direzione Sportiva. Invita così Ayrton a presentarsi a Ferrari senza lasciare passare l'occasione di una futura visita a Maranello; tuttavia non è un caso che, il giorno successivo, dall'Italia viene comunicato, con un tempismo sospetto, che i piloti della Scuderia sono confermati anche per il 1985. Forghieri capisce che non è più tempo per lui di rimanere in un ambiente tanto diverso da quello che ha

vissuto sino ad allora e così decide di proseguire con altre esperienze. Ferrari insiste e Forghieri accetta di passare dal Reparto Corse alla Ferrari Engineering ma poi, nel 1986, si allontana definitivamente da Maranello.

Nuove sfide lo aspettano. Progetta e realizza il motore che porterà la Lamborghini in F.1 e a primeggiare nelle gare Off-shore e crea la Oral Engineering, studio di progettazione e consulenza nel mondo dei trasporti. Questo giovane ingegnere prossimo agli 80 anni (auguri!) continua a sorprendere per la sua vitalità e per il coinvolgimento travolgente; tuttavia, per tutti, rimarrà solo e semplicemente Forghieri, l'ingegnere voluto da Ferrari.



Il riconoscimento all'Ing. Mauro Forghieri e al coautore Dott. Daniele Buzzonetti.



I protagonisti della serata: il Dott. Pietro Benvenuti Direttore Autodromo di Imola, il Dott. Giancarlo Minardi, l'Editore Giorgio Nada, il Dott. Umberto Ciompi, il Dott. Daniele Buzzonetti, il Presidente Crame Bruno Brusa e l'ospite d'onore l'Ing. Mauro Forghieri.

La Mille Miglia 1957

Taruffi vinse, ma si concluse la storia della più grande corsa del mondo



di **Venerio Montecvecchi**

La ventiquattresima edizione della più famosa corsa del mondo, l'ultima di tutte, si svolse il giorno 12 maggio sull'abituale percorso. Fu vinta da Piero Taruffi che, dopo quattordici tentativi, nel 1957 vinse la sua prima Mille Miglia.

Ci si attendeva una grande battaglia tra Maserati e Ferrari, anche perché il 1957 fu l'anno in cui le due scuderie si batterono accanitamente per il campionato mondiale di Formula 1 e per il campionato mondiale marche. Il titolo fu vinto poi dalla Maserati con la sua famosa 6 cilindri 250 con Juan Manuel Fangio, laureatosi per la quinta volta campione del mondo.

Alla Mille Miglia 1957, la Ferrari presentava venti vetture tra le quali tre inedite. Erano macchine munite di un nuovo motore tipo 141 a due alberi a camme in testa, doppia accensione, tre carburatori della potenza di circa 400 HP. Erano affidate a Taruffi, Collins e De Portago. Una quarta vettura, di minor potenza, era affidata a Von Trips.

La Maserati aveva iscritto sedici vetture tra cui due piloti di primordine, ossia Stirling Moss e Behra, con le formidabili 8 cilindri 4500 cc di oltre 400 HP dalle immense possibilità. Behra però non poté partire a causa di un incidente alla

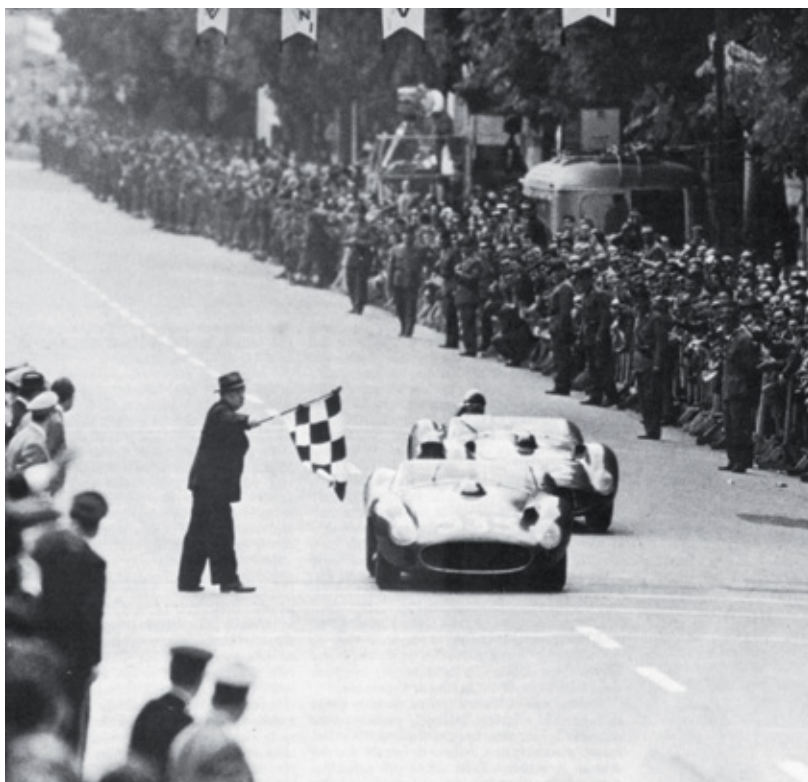
più del previsto, finendo al quarto posto assoluto.

La squadra OSCA, composta da undici vetture, alla vigilia sembrava dovesse dominare la categoria 1500 cc, ma un irreparabile guasto meccanico eliminò la vettura di Cabianca.

Il grande campione comunque si rifece nella 1100 cc Sport con media assai alta. La Casa bolognese vinse magnificamente anche nella classe 750 cc per merito di piloti individuali.

Fra i nuovi nomi italiani Mario Poltronieri al volante di una Abarth, e Ada Pace su Alfa Romeo. Fra le "due litri", vittoria su misura di una Fiat 8 V, davanti ad un gruppo in cui figuravano alcune Alfa Romeo. La classe 1600 cc vide il trionfo della Porsche confermando le ottime

doti del modello Carrera. Le Alfa Romeo Giulietta riportarono una scontatissima vittoria nella classe 1300 cc, mentre nella sottoclasse 1100 cc dominò la Lancia Appia GT. La classe 1000 cc fu di dominio francese, con una lotta accanita tra le Renault officiose e la Panhard.



Piero Taruffi taglia il traguardo a Brescia fra due ali di folla seguito da vicino dal suo compagno di squadra Von Trips. Renzo Castagneto agita per l'ultima volta la bandiera a scacchi per il vincitore, dopo aver diretto ventiquattro edizioni della grande corsa.

vigilia che lo costrinse all'ospedale e Moss, dopo soli quattro minuti di corsa, fu costretto al ritiro per la rottura del pedale del freno. La Maserati dovette quindi affidare le sue chance alla "tre litri", sei cilindri, del bravo Scarlatti che al confronto dei "cannoni" di Ferrari fece anche



Una positiva affermazione fu anche quella delle Abarth Zagato, ai primi tre posti nella classe speciale Gran Turismo 750 cc.

La partecipazione straniera fu importantissima, vi furono macchine di ben 24 marche diverse. Importante come sempre la partecipazione della Renault, con la squadra "Dauphine" e la squadra Citroen con piloti del calibro di Chiron e Lise Renaud.

Sensazionale fu la corsa della Porsche nella classe 1500 cc Sport, con il fortissimo Maglioli, che con una piccola leggerissima vettura di ben 132 HP, marciò ad una media sbalorditiva, seminando anche le migliori macchine di "due litri" e piazzandosi al quinto posto assoluto.

La corsa prese il via a Brescia, come al solito, e ancora una volta il valente ed appassionato sindaco Boni diede il via alle vetture sulla rampa

di partenza fra i numerosissimi ed attenti spettatori.

Ci si attendeva, come detto, un grande duello che però non ci fu. Volatilizzato in partenza il "pericolo" Maserati e svanita anche la evanescente minaccia della Jaguar 3800 cc di Flockhart, la corsa si risolse in un monologo della Ferrari. La Casa modenese avrebbe potuto vincere facilmente, a mani basse, ma l'orgoglio all'assalto del primato assoluto della corsa ebbe il sopravvento. A Firenze, il leggendario record di Moss era nettamente superato, ma l'improvvisa pioggia scatenatasi sull'Appennino e i guasti meccanici sopravvenuti poi alle vetture di Collins e Taruffi, impedirono alla Ferrari di coronare il suo trionfo con l'alloro del primato assoluto, di superare i 160 km all'ora di media.

Taruffi prese il comando della gara

dopo Bologna, anche se assai stanco e con la vettura con la trasmissione vicino alla rottura. Magnifico fu il comportamento sportivo di Von Trips che, con la macchina integra, seguì le indicazioni di Enzo Ferrari e non attaccò Taruffi accontentandosi di seguirlo fino all'arrivo.

Piero Taruffi vinse la Mille Miglia dopo averla corsa per tanti anni ed averla quasi sempre dominata. Quella del '57 fu un capolavoro di guida e di tattica. Il grande pilota romano aveva superato i cinquant'anni e solamente il suo fisico integro, la sua volontà e la sua preparazione gli consentirono la vittoria. Aveva promesso alla moglie di smettere la carriera sportiva se avesse vinto la Mille Miglia. Mantenne la promessa. La ventiquattresima Mille Miglia sembrava ormai finita, si era svolta senza eccessivi problemi quando si propagò la notizia di un terribi-



Sulla rampa di lancio sta partendo l'Abarth 750 cc di Guarnieri.



Il sindaco di Brescia Bruno Boni sta per dare il via alla Ferrari di Von Trips.

le incidente accaduto a soli 40 km dall'arrivo. La Ferrari di De Portago-Nelson, mentre marciava in piena velocità, a causa dello scoppio della gomma anteriore sinistra era sbandata paurosamente e piombata sul pubblico al lato della strada: i due piloti erano morti sul colpo e con loro dieci spettatori.

Alfonso De Portago, era il giovane rampollo di una famiglia nobile spagnola. Nel mondo dello sport era una figura promettente. Grazie alle possibilità economiche e ai patrimoni famigliari, aveva potuto soddisfare la sua sete di avventura dedicandosi alla vita mondana e a parecchi sport con grande successo.

Inutile dire che già il giorno dopo la stampa quotidiana si era scatenata contro le corse automobilistiche e specialmente quelle su strada. Uomini politici e deputati erano intervenuti alla Camera chiedendo ogni sorta di divieti e limitazioni. Ma la Mille Miglia non si poteva addomesticare, si doveva accettare così come era in tutta la sua incongruenza e fantasia. Fu l'inevitabile fine della Mille Miglia e di tutte le corse su strade aperte. L'edizione del 1957 fu l'ultima della sua epopea e così si concluse una storia emozionante, gloriosa ed irripetibile.

**1000
MIGLIA** ➔

Fine 1927-1957

I creatori della Mille Miglia



I famosi "quattro moschettieri" della Mille Miglia, che crearono la corsa nel 1927 e la tennero viva durante tutto il suo ciclo.

Da sinistra, Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto.



Mille Miglia 1927. Sulla Raticosa, non ancora asfaltata, passa la OM 6 cilindri "due litri" guidata da Nando Minoja accompagnato da Morandi.

Questa vettura fu la prima vincitrice della grande corsa, ad una media per allora incredibile. A destra, col braccio alzato, saluta Enzo Ferrari.



Circuito dei Tre Monti

“..primo rombo di motori sul Santerno..”

di Bruno Brusa e Gilberto Negrini

La manifestazione, organizzata nel lontano 1926 da **la Motoristi Imolesi**, ha consentito l'incontro dello sport motociclistico con la Città di Imola.

Parafasando **Enzo Ferrari**, *si sollevò la chiara e romantica nube di polvere da strade non ancora asfaltate e raddolcite da un duplice filare di biancospino.*

E si udì il primo rombo di motori sul Santerno.

Le migliaia di appassionati presenti alle prime gare imolesi sul **Circuito dei Tre Monti** fanno da corona ai milioni di spettatori che, nel corso degli anni, sono accorsi all'Autodromo di Imola per assistere ad eventi che hanno interessato gli sportivi del mondo intero.



Motociclista. Mario Guido Dal Monte, 1927 (coll. privata)

Francesco 'Checco' Costa (1911-1988) era tra i giovani ardimentosi motociclisti che emulavano sui sali-scendi dei Tre Monti i più acclamati campioni di quel tempo. L'impegno dei primi organizzatori delle gare imolesi (Lodovico Ravaglia, Bruno Astori e Luigi Gollini) hanno indubbiamente lasciato un segno indelebile nel giovane Checco e trasmesso in lui la passione che lo ha contraddistinto per tutta la vita.

Il 17 aprile 1937 è segretario della **"Corsa Fuori Strada nel magnifico Parco Sillano"** (cross-country alla Acque Minerali). Il 23 maggio 1948 organizza, sul medesimo scenario, la prima gara di Motocross che si tiene in Italia a cui, fino al 1965 faranno seguito, cinque GP Europei e nove GP Mondiali. Ininterrottamente dal 1953 al 1985, organizza, dirige o coordina tutte le manifestazioni motociclistiche che si sono svolte nell'Autodromo di Imola. Vogliamo ricordarlo giovane e fiero in sella alla sua fiammante Moto Guzzi mentre percorre le strade polverose delle colline imolesi.



Anni '30, Francesco Checco Costa, Guzzi 250ss mod. 1928

La Gazzetta dello Sport ha scritto :

« Gli applausi scroscianti e le grida entusiaste all'arrivo di ogni vincitore hanno dato alla gara di Imola il più espressivo commento. Una folla enorme avvinta dalla pura e ardimentosa vicenda sportiva ha seguito minuto per minuto gli uomini in lotta, li ha visti con ammirazione saettare su per le salite tutte a curve, con sgomento precipitare giù per discese insidiose.

Tutto il gran pubblico, da quello dei frenetici appassionati a quello dei profani non ha tardato a riconoscere i suoi corridori ed a condividere le speranze di vittoria, ad attenderli infine con ansia, tutto preso dal magnifico spettacolo di arditismo armonizzato con una evidente potenzialità meccanica.

In un paesaggio arcadico, dove pareva mancasse sul verde declivio, all'ombra dell'albero annoso, il pastore statico della ninfa fuggitiva, passavano fulminei sollevando una nube di polvere, come per uno scalpitio furibondo, questi cavalieri moderni fatti uno con la macchina prodigiosa.

I cronometri vigili segnavano le progressive conquiste, una stazione di radio segnalava alle tribune ed ai boxes gli arresti e le sconfitte dei folli cavalicatori. Spirito d'antico torneo espresso con i mezzi del ventesimo secolo.

Cuori e nervi d'acciaio dominatori del fuoco e dell'acciaio e sopra al giostrare fragoroso e audace lo sventolio delle bandiere, del tricolore e del rosso e azzurro d'Imola sforzesca ».





Motoristi Imolesi (1926-1931)

Moto Club Imola (1932-1936)

Associazione Motociclisti Imolesi (1937-1940)

Il Moto Club d'Italia nella seduta n. 13 del 14 aprile 1926 accetta la domanda di affiliazione presentata dalla Società <<Motoristi Imolesi>> con sede in Imola, Caffè Sganaplino, Via Emilia.

La '**Motoristi Imolesi**' nasce con lo scopo di valorizzare lo sport ed il turismo motoristico in Italia. Aderiscono a questa associazione << i rappresentanti locali dei motocicli, come pure un buon numero degli appassionati di questo sport >>.

Negli anni che seguono, fino al 1939, i Dirigenti di questa associazione sportiva hanno tenuto fede al loro programma organizzando gare di velocità (**Circuito dei Tre Monti**), regolarità (**Giro di Romagna**), cross-country, gimcane e quant'altro fosse consentito a quel tempo dai regolamenti del Reale Moto Club d'Italia (RMCI).

Nel 1932, cambiò denominazione in **Moto Club Imola** e nel 1937 in **Associazione Motociclistica Imolese**.

Le scarse notizie disponibili non ci consentono di redigere la cronistoria completa di tutte le manifestazioni motociclistiche che si sono svolte a Imola dal 1926 fino all'inizio del secondo conflitto mondiale.

Le gare più importanti hanno avuto ampio risalto su 'Moto Ciclismo', la rivista di motociclismo più diffusa in Italia, che ha fornito ai lettori la cronaca dettagliata, corredata di fotografie, delle tre gare di velocità che si sono svolte sul **Circuito dei Tre Monti (1926, 1927, 1932)**.





1° Circuito dei Tre Monti

18 luglio 1926

La prima gara motociclistica che si svolse a Imola fu organizzata dalla Associazione Motoristi Imolesi il 18 luglio 1926 sul **Circuito dei Tre Monti**. **Prova di velocità su percorso misto per motociclette e motobiciclette**, patrocinata dal Corriere delle Sport.

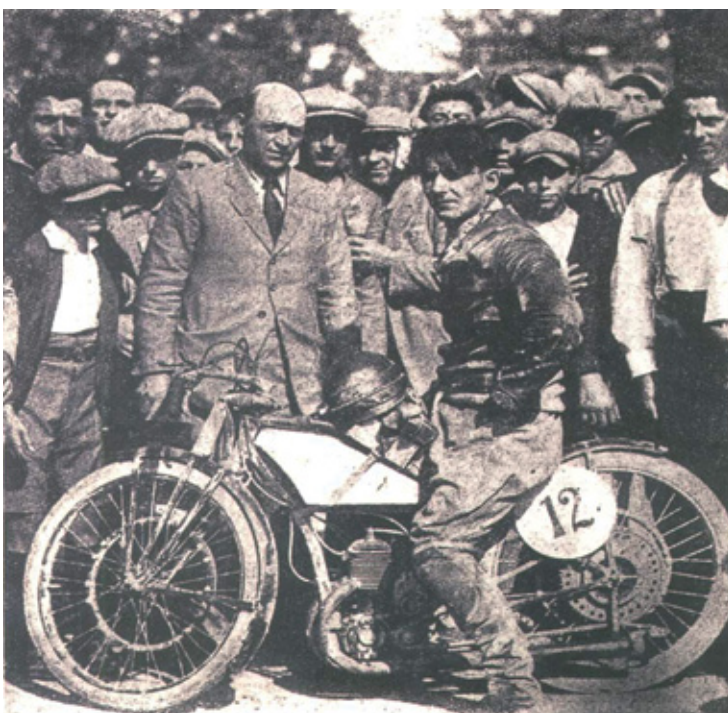
Alla gara parteciparono 23 concorrenti nella classe motociclette e 12 in quella delle biciclette a motore sino a 125cc.

Biguzzi Gennaro (Calthorpe 350cc) vinse la **gara delle motociclette** (14 giri per complessivi km 169,400) in h. 1.21'37", kmh 71,535. Davanti a Mazzanti Umberto (Sarolea 500) e Leardini Nello (Jap Garanzini 500).

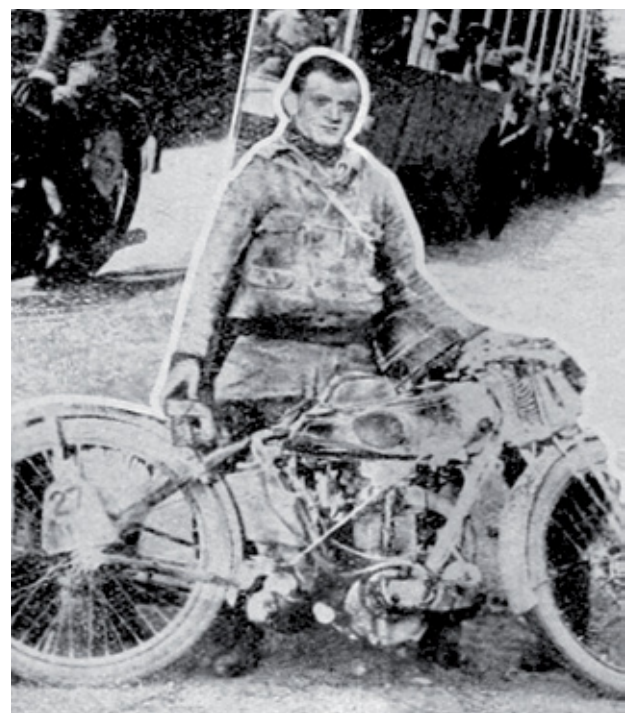
Nella competizione per le **moto-biciclette**, di 7 giri, **Finessi Virgilio** (Moto Marini) giunse primo in 1h, 18'44", kmh 64, 517; secondo, Tigli Amedeo (M.M.), terzo, Ungarelli Lorenzo (M.M.).



Il trofeo della Ceramica di Imola alla Casa Moto Marini vincitrice della prima edizione del 1926



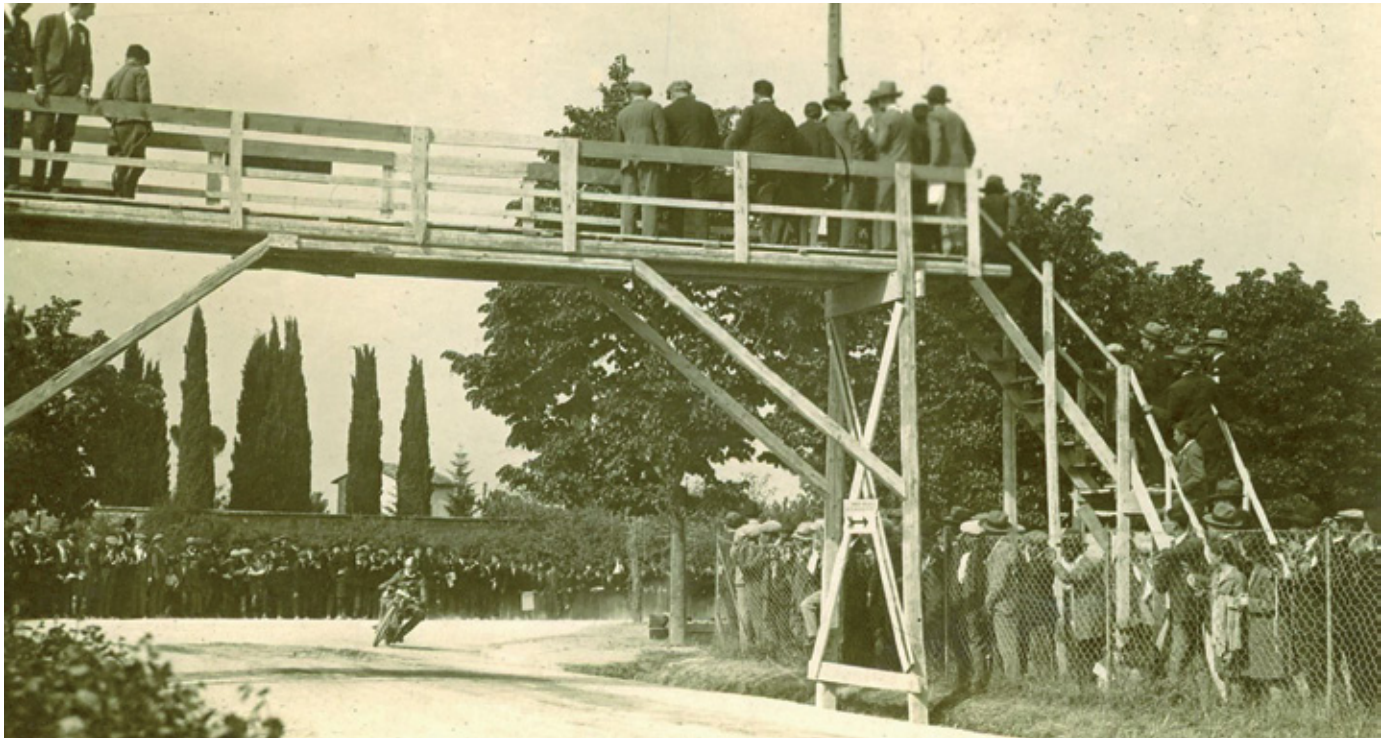
1926, Virgilio Finessi, vincitore classe 175 cc (Moto Marini)



1926, Gennaro Biguzzi, vincitore assoluto (Calthorpe 500cc)

2° Circuito dei Tre Monti

1 Maggio 1927



1927, passaggio alla Croce in Campo

(Coll. M. Flutti)

Alla gara, seconda delle dieci prove valide per il Campionato Italiano, parteciparono 26 piloti. Nino Benelli, primo nella classe 175, e Luigi Macchi nelle 350, si laurearono Campioni di categoria per il 1927.

Il 2° Circuito "Tre Monti", CIV Esperti 175, 250, 350 e 500cc., si svolse il 1 maggio 1927 (14, 16 o 18 giri secondo la cilindrata).

I vincitori delle singole categorie furono:

- | | |
|--------------|--|
| Classe 175cc | Benelli Nino (Benelli) |
| | in 2h,25'45"1/5, kmh 69,735 |
| " 250cc | Gherzi Pietro (Guzzi Dunlop) |
| | in 2h, 29'05"4/5, kmh 77,91 6 |
| " 350cc | Macchi Luigi (Frera Dunlop) |
| | in 2h, 52'17"2/5, kmh 75,852 |
| " 500cc | Arcangeli Luigi (SunbeamDunlop) |
| | in 2h, 40'38", kmh 81,42 |



1927, partenza classe 500cc



1927, Pietro Gherzi, vincitore del 2° Circuito dei Tre Monti, Classe 250cc

I rifornimenti di qualunque genere sono fissi e durante la gara vi saranno controlli segreti in vari punti del Circuito. Coloro che contravverranno al Reg.to Manif.ni del M. C. I. saranno puniti con la squalifica.

Tutte le riparazioni necessarie alla macchina devono essere effettuate esclusivamente dal gareggiante stesso, al quale al momento della punzonatura verrà rilasciato un distintivo che verrà portato, quale contrassegno, dall'addetto al rifornimento.

3° Circuito dei Tre Monti

31 Luglio 1932



Le piccole cilindrato iniziano la corsa.

Il circuito dei Tre Monti

La "Motoristi Imolesi" ha cambiato denominazione in **Moto Club Imola**. Viene organizzato il 3° Circuito dei Tre Monti, terza eliminazione regionale per il **Campionato italiano Classi 175, 250, 350 e 500cc**. Alle gare partecipano anche concorrenti di altre regioni.

Il 3° Circuito "Tre Monti" si svolse il 31 luglio 1932 (8 giri per le 175 cc, 11 per le altre classi). Al via 20 piloti; 14 i classificati.

Due vittorie per il faentino **Lama Francesco** (classe 175cc su Moto M.M. in 1h, 15'22"3/5, kmh 77,053 e 350cc su Moto Rudge in 1h, 40'40"1/5, kmh 79,328). Nelle 500cc, vince **Spaggiari Gino** (B.S.A.) in 1h, 48'00"2/5, kmh 73,939. Primo assoluto, **Aldrighetti Giordano** (Rudge 250cc.) in 1h, 38'54"3/5, media kmh 80,706 che giunge al traguardo davanti ai concorrenti delle categorie superiori.



1932, Giordano Aldrighetti
(Rudge 250cc)



1932, Francesco Lama,
vincitore assoluto
(Rudge 350cc)



In occasione del
90° del Circuito dei Tre Monti
(1926-2016)
il Crame organizzerà
la rievocazione dell'evento.

Rievocazione storica
Circuito dei 3 Monti
Imola 22 - 23 Maggio 1982



Virgilio Finessi
circa 60 anni
dopo, in sella
alla Moto "Marini"



Il vincitore della prima edizione del "Circuito Tre Monti"
Virgilio Finessi



Il trofeo della Ceramica di Imola
alla Casa Moto Marini vincitrice della
prima edizione del 1926



L'incontro tra Marino Marini,
costruttore e pilota della moto "Marini"
ed il pilota Virgilio Finessi





Per ricordare

E' venuto a mancare il Presidente della Fiera di Forlì

Antonio Nannini

Il Comitato Organizzatore dell'Old Time Show lo ricorda con grande stima e porge alla famiglia le più sentite condoglianze.



Fiera di Padova



Appuntamenti

CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:

SABATO 14 FEBBRAIO 2015

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

(Seguirà nei termini statutari formale convocazione)

SESSIONE OMOLOGAZIONI AUTO E MOTO:

Il C.R.A.M.E. organizzerà ad Imola presso la Carrozeria Autodromo - Via Nicoli

SABATO 13 GIUGNO 2015

una sessione di verifica per il rilascio del Certificato di Identità



Cerimonia per la dedica del Museo Brunelli al Prof. Augusto Farneti

Chi ben conosce il nostro amico e socio del CRAME Elio Brunelli, sicuramente sa quanta amicizia e stima lo legasse al compianto Prof. Augusto Farneti, recentemente scomparso, e quanto dolorosa sia stata per lui questa perdita incolmabile. Sabato 22 novembre, Elio ha ufficializzato quello che già aveva deciso poche ore dopo aver appreso la terribile notizia: dedicare il suo nuovo museo di Moto Guzzi di Forlimpopoli al ricordo del suo amico Augusto.

Lo ha fatto coinvolgendo in primo

luogo lo Sport Club Il Velocifero di Rimini che Augusto Farneti presiedeva e ne era il condottiero ed il C.R.A.M.E., storici "Cugini" degli amici riminesi. Grande è stata l'affluenza di personaggi del motociclismo storico, dell'A.S.I. con il Presidente Loi, di giornalisti e di autorità del paese che con il proprio Sindaco, Grandini Mauro, ha voluto dare il benvenuto a tutti gli intervenuti. Ma quello che più ha colpito, è stato l'enorme numero di amici venuti anche da lontano per rendere omaggio al "Professore".

Erano tanti e tutti avevano qualche cosa da raccontare, da ricordare e anche da chiedere.

Nessun altro ambiente sarebbe stato più consono per ricordare il grande amico scomparso. All'ingresso del museo, di fronte al poster del meccanico di Elio, Vero Tumidei, che ha dato il nome al museo, un poster gigante di Augusto, ritratto in attesa di lettura, accoglieva gli ospiti intervenuti ed un bellissimo mosaico realizzato da Peppino Lasorella ricordava il Professore. Le Moto Guzzi, schierate ed allineate



Benito Battilani con Peppino Lasorella autore del quadro mosaico raffigurante il Prof. Farneti, Elio Brunelli, la Sig.ra Lasorella e la Sig.ra Battilani



Gli amici del Velocifero e del Crame attorno al quadro mosaico ed alla vignetta di Matitaccia.

sull'attenti in maniera impeccabile, sembravano onorare colui che con la sua consulenza le aveva fatte ritornare agli splendori di un tempo e tutto intorno parlava di lui! Si respirava un'aria familiare, ci si sentiva a casa, perché questa era diventata anche la casa di Augusto! Qui passava ore e ore a leggere libri o a parlare di storia con la mamma di Elio e, dopo la morte del mecca-

nico Vero, lo ha sostituito aiutandolo negli ultimi suoi restauri. Sembrava di sentire la sua voce che come sempre spiegava ogni angolo del museo a chi chiedeva questo o quest'altro di quella moto o voleva sapere il perché di un altro particolare. Non sembrava neppure che stessimo ricordando lui, sembrava che anche lui, da un momento all'altro, dovesse salire sul cassone

dell'Ercole, allestito come palco, per dire la sua e spiegare con la sua simpatia e professionalità, il perché di quest'incontro.

E' stata una bella giornata e Elio ha fatto una bellissima cosa! Augusto non c'è più, ma quando si entra in quel museo, si avverte la sua presenza che, ne siamo tutti convinti, non morirà mai!

Un amico di Augusto



L'Avv. Carlo Costa, Elio Brunelli e il Sindaco di Forlimpopoli Mauro Grandini...



La Sig. Fernanda Farneti...



Il Presidente dell'Asi Avv. Roberto Loi...



Il giornalista Paolo Conti...



Il giornalista Luigi Rivola...



Benito Battilani sul cassone della Moto Guzzi Ercole.

IL CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

12.500 euro alle associazioni che hanno contribuito con prestazioni di servizio volontario alla Mostra Scambio

Come tutti gli anni, anche per questa edizione, il Consiglio Direttivo del CRAME, destinerà parte del ricavato della Mostra Scambio per sostenere progetti di grande valore sociale.

E' doveroso ringraziare i tanti privati (cittadini e gruppi), che ogni anno collaborano al successo della Mostra Scambio in forma totalmente gratuita e che hanno permesso in questi anni di raggiungere il traguardo di oltre un miliardo delle vecchie Lire, destinato alla Solidarietà.



Attività svolte nell'anno 2014

Commissari Tecnici Auto

A.d.S. - Attestati di Storicità	n. 59
C.I. - Certificato di Identità (omologazione)	n. 15
C.R.S. - Certificato di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 68
Duplicati e varie	n. 10

I Commissari Tecnici
Borghini Costante e Donati Franco

Commissari Tecnici Moto

A.d.S. - Attestati di Storicità	n. 22
C.I. - Certificato di Identità (omologazione)	n. 7
C.R.S. - Certificato di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 14
Duplicati e varie	n. 3

I Commissari Tecnici
Guido Morelli, Gianluca Cuzani e Diego Zanoni



Mercoledì 7 Gennaio 2015 ore 21



presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo una serata sul tema

"EZIO PIRAZZINI: PROTAGONISTA DI UNA PASSIONE"

Imola, come un Autodromo cambia una città
(concorso riservato agli studenti delle scuole medie superiori di Imola articolato in due sezioni: Stampa e Audiovisivi)



Autodromo Internazionale di Imola Enzo e Dino Ferrari

Checco Costa, Elio Pirazzini, Enzo Ferrari

Saranno presenti esponenti dell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia ed i vincitori del concorso 2014 per la Sezione Audiovisivi: GIOVANNI LORETI ed EMANUELE ROSSI

Imola - Mercoledì 4 Febbraio 2015 - ore 21



presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53) avrà luogo la presentazione dei libri

F.B. Mondial, Francesco Villa e tutta la verità fino alla chiusura (1957-1980)

Io, Pier Paolo Bianchi 3 volte Campione del Mondo



relatrice ed autrice:
Dott.ssa Nunzia Manicardi

Mercoledì 4 Marzo 2015 ore 21



presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo una serata sul tema:

LA MOTOCICLETTA E' UN AEREOPLANO SENZA LE ALI

Aereoplani e motociclette hanno condiviso tecnologie, eventi, uomini e grandi imprese

Relatore: Dott. Luigi Rivola



Comunicazioni:

Orari apertura 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.

Buone Feste...



Autodromo di Imola

11-12-13 Settembre 2015



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 11 SETTEMBRE

ore 7,00 / 17,00

SABATO 12 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 11 SETTEMBRE

ore 13,00 / 18,00

SABATO 12 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 13 SETTEMBRE

ore 7,00 / 18,00

**agenzia
viaggi
santerno**

PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

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

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.



**Gli autocarri che accederanno alla
mostra non dovranno essere di peso
complessivo superiore ai 50 q.li**

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2015

**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 11 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)

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

**FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA**

www.mostrascambioimola.it



FONDAZIONE

Cassa di Risparmio di Imola