

# Giro di manovella



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

2 Luglio 2017

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

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

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



*isolaPress*  
Marco Felle

GIANCARLO MINARDI Team Manager  
per la prima volta alla guida della sue vetture



## HISTORIC MINARDI DAY



10° CIRCUITO DI  
SAN PIETRO IN TRENTO

### TRANSAPPENNINICA

DA COSTA A COSTA  
MOTORADUNO D'ABRUZZO





# Le prossime serate Culturali



**Imola - Mercoledì 7 giugno 2017 - ore 21**

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

**IL MITO VISTO DA DENTRO**  
Valentino Rossi e la MotoGP raccontati da Enrico Borghi, direttore di Motosprint ed autore del libro "IL CAPOLAVORO"

Moderatore della serata **LUIGI RIVOLA**

**Imola - Mercoledì 4 ottobre 2017 - ore 21**

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

**Dal Velocimano all'Aeroplano**  
Storia delle origini dei mezzi di trasporto a Faenza: 1819-1930

Relatore **LUIGI RIVOLA**

**Imola - Mercoledì 8 novembre 2017 - ore 21**

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

**il Paradiso dell'atmosfera d'epoca**  
Relatore dott. Stefano Pasini con un intervento del dott. Andrea Gallignani

**GOOD WOOD REVIVAL MEETING**

**Mercoledì 6 Dicembre 2017 - ore 21**

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

**L'automobile elettrica dall'ottocento ad oggi**  
La storia delle automobili elettriche ed ibride, con particolare riferimento alle innovazioni tecnologiche che rendono oggi appetibile ciò che un tempo appariva poco interessante

Relatore **Ing. Lorenzo Morello**  
Presidente Commissione Cultura Automotoclub Storico Italiano



**Buone Vacanze!**

In questo numero...



Nel prossimo numero...



**Giro di Manovella**  
Anno XXXII - N. 2, Luglio 2017

**Responsabile Redazionale:**  
Bruno Brusa

**Hanno collaborato:**

Giulio Amadori  
Renato Bignardi  
Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Matteo Brusa  
Paolo Conti  
Luciano Costa  
Alberto Galassi  
Luigi Rivola

**Fotografie:**

Archivio Crame  
Daniele Bucci  
Stefano Calamelli  
Roberto Casadio  
Paolo Conti  
Francesco Girardi  
Gilberto Negrini  
Isolapress  
Aldo Quinzi

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





## IMOLA FORMULA UNO 1963-2006

### Serata dedicata alla presentazione del libro 110 anni dell'Alfa Romeo

di *Alberto Galassi*

Mercoledì 3 maggio siamo stati, di nuovo, ospiti del Museo Checco Costa presso l'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. Ospiti della serata, che introduceva al Historic Minardi Day 2017, erano Luciano Guerri, tecnico progettista per diversi anni in forza alla Scuderia Ferrari prima e, in seguito, alla Lamborghini, Roberto Farneti, già pilota in F2 per Giancarlo Minardi, Siegfried Stohr, pilota per una sola stagione in F1 con il team Arrows, e il plurititolato pilota bresciano Bruno Giacomelli. Moderatore della serata, il nostro amico Pino Allievi che sedeva accanto a Giancarlo Minardi e all'ing. Gabriele Tredozi. Graditissima la presenza di diversi rappresentanti dell'amministrazione: la dott.ssa Annalia Guglielmi, assessore ai servizi con delega per l'autodromo, e il dott. Eric Lanzoni del consorzio I.F.



Bruno Brusa, Luciano Guerri, Gabriele Tredozi, Giancarlo Minardi, Pino Allievi, Bruno Giacomelli, Siegfried Stohr, Roberto Farneti

per la valorizzazione del territorio di Imola e Faenza.

Le storie dei piloti si sono intrecciate grazie ad un passato che li ha accumulati: la Formula Italia. La validità della formula addestrativa voluta dalla C.S.A.I., cioè dalla sezione sportiva dell'A.C.I., in associazione con il gruppo FIAT, ha visto Farneti, Giacomelli e poi Stohr

tra i protagonisti dei tiratissimi Campionati, senza dimenticare la fondamentale esperienza della Scuderia del Passatore e del suo massimo esponente, Giancarlo Minardi. Tra qualche aneddoto e molte opinioni, abbiamo ricevuto la testimonianza diretta di esperienze diverse che hanno portato i tre campioni ad eccellere nel mondo delle competi-



1- Maserati F.1 - 250 F, 1957

3- Minardi F.1 - M185, 1985 - 4- Ferrari F.1 - 246 F1, 1988 - 5- Ferrari F.1 - 246 F1, 1988 - 6- Minardi F.1 - M193B, 1994 - 7- Minardi F.1 - M193B, 1994





Daniele Buzzonetti presenta il libro: *1907-1917 Alfa Romeo per passione da 110 anni*



La Ferrari di Schumacher, vincitrice dell'ultimo Gran Premio di San Marino 2006

zioni. In particolare, la presenza di Bruno Giacomelli è stata di particolare spicco. Il fortissimo pilota bresciano era infatti ospite del CRAME per la prima volta e per questo ogni

suo intervento è stato particolarmente apprezzato. Dagli inizi, particolarmente difficili, al professionismo, la strada percorsa da Bruno Giacomelli è stata irta di difficoltà

e di ostacoli. Presa la licenza dopo (quasi) un anno di patente, come imponevano le regole di quegli anni, Bruno iniziava a correre con 6 mesi di anticipo in ragione di un ritocco alla data di emissione della patente stessa... Pochi soldi e molto "piede" gli permettono di farsi notare; nonostante il suo lavoro di semplice operaio in fabbrica, con poco tempo e fondi scarsi, i risultati iniziano ad arrivare. Campione Italiano di Formula Italia 1975, si trasferisce in Inghilterra per cercare di sfondare, correndo nei due prestigiosi Campionati Britannici di Formula 3. Per farlo, senza valigia, si presenta alla March per poter disputare qualche gara e farsi apprezzare dai manager d'oltremarica. Si adatta a dormire in un sottoscala, mangia poco e passa tutto il tempo in fabbrica, facendosi apprezzare dalle maestranze del costruttore di Bicester, nel cuore del bacino inglese dello sport del motore. Arrivano i successi e Giacomelli è costantemente ai vertici delle categorie cui partecipa. Vince il Campionato Shell di F3, arriva secondo in quello sponsorizzato dalla BP e, soprattutto, si afferma nel Gran Premio di Monaco, in pratica quasi un Mondiale in prova unica.



2- Cooper Maserati F.1 - T81, 1966

1 - 156-85, 1985      5- Minardi F.1 - M189, 1989

F.1 - PS01, 2001      8- Toro Rosso - STR10, 2015



Dopo un trionfale 1976, passa in Formula 2, sempre con la March. Dopo aver terminato al quarto posto assoluto nel 1977, trionfa nel Campionato Europeo di F2 con un record di vittorie ineguagliato: 8 vittorie, 8 pole position e 6 giri più veloci in corsa.

Si aprono le porte della F1, con un debutto in McLaren che conferma la classe cristallina del giovanotto di Roncadelle. Jack O'Malley debutta a Monza nello stesso anno, disputa poi altri 5 GP l'anno successivo per poi accettare l'offerta della Alfa Romeo. Veloce ma mai vincente, Giacomelli racconta la sua vita di pilota e le sue esperienze, con i pepati confronti con l'ingegner Carlo Chiti, i confronti con i suoi compagni di squadra e le goliardate con i colleghi più famosi. Dopo 4 anni in Alfa Romeo, corre un'ultima stagione con la Toleman, per poi lasciare il posto ad Ayrton Senna nel 1984.

Da quel momento correrà solo per piacere, in ogni continente ed in ogni categoria che riterrà interessante. Il suo è un punto di vista particolare che ci permette di comprendere un aspetto personale di chi ha vissuto un periodo dei Gran Premi che, per certi aspetti, rimpiangiamo, anche se erano anni in cui il pericolo era una costante.

Sempre equilibrato ogni intervento di Siegfried Stohr, il pilota-psicologo che già abbiamo avuto modo di apprezzare in diversi precedenti incontri. Giancarlo Minardi, Gabriele Tredozzi, Luciano Guerri e Roberto Farneti si confrontano sui temi della serata e il sentimento comune si riassume nella speranza di poter avere, prima o poi, di nuovo un Gran Premio sul "nostro" circuito di Imola. La speranza c'è e, sembra, possa essere fondata perché la nuova società che gestisce il Mondiale di Formula 1 sembra es-



*Il numeroso pubblico presente al Museo dell'Autodromo Internazionale di Imola*



*Bruno Giacomelli pone l'autografo sulle scocche dell'Alfa Romeo 179 del 1981*

sere interessata a riproporre i circuiti classici nei prossimi Campionati. L'appuntamento si conclude con l'apposizione dell'autografo di Bruno Giacomelli sulle scocche di ben 2 monoposto Alfa Romeo 179, una B e

una C, di un appassionato collezionista che sta curandone il restauro. Con la speranza di poterle vedere presto di nuovo in pista, ci salutiamo con il rinnovo dell'appuntamento per il secondo "Historic Minardi Day".



## Historic Minardi Day Classic

di Alberto Galassi

Il primo fine settimana di maggio ha visto Imola, Faenza e Giancarlo Minardi protagonisti di una manifestazione che merita di crescere e di affermarsi a livello internazionale al pari di altri incontri che stanno cogliendo sempre

più l'interesse delle migliaia di appassionati dello sport del motore. L'appuntamento era già stato presentato al pubblico in occasione di diversi incontri e sin dal pomeriggio di venerdì il paddock e i box del "Enzo e Dino Ferrari" si sono riempiti di auto



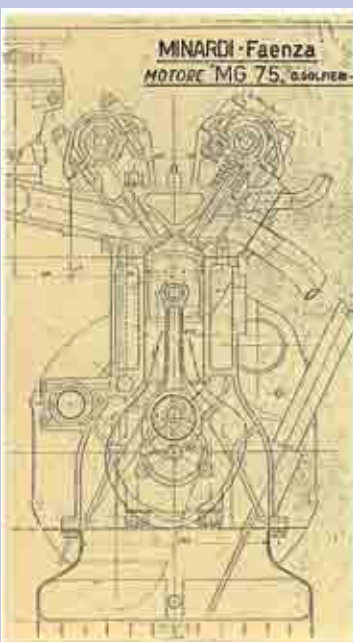
Giancarlo Minardi su Minardi MG75 del 1948, unico esemplare, 6 cilindri con doppio asse a came in testa



da sogno e di personaggi, non solo italiani, protagonisti di tanti Campionati Mondiali di Formula 1 e non solo. Contemporaneamente, Faenza ospitava una sfida a squadre nel campo del Golf Club "Le Cicogne".

La sera, alla presenza delle massime Autorità locali, i partecipanti si sono ritrovati a Villa Spadoni a Faenza per una cena alla romagnola, con stuzzicanti piatti di assoluta eccellenza, accompagnati da vini di livello, in un ambiente caldo e disteso. Molti gli interventi degli innumerevoli ospiti

Nel 1939 Enzo Ferrari lascia l'ALFA ROMEO ed un gruppetto di collaboratori lo segue, tra i quali il progettista Gioacchino Colombo ed il faentino Ing. Oberdan Golfieri.



Il progettista Colombo viene invitato dal Golfieri a Faenza più volte per gustare la cucina romagnola ed in queste occasioni nasce un'amicizia con Giovanni Minardi, papà di Giancarlo (concessionario Fiat).

Nell'euforia costruttiva del dopo guerra, proliferano le corse e soprattutto le vetture di piccola cilindrata e quindi attorno ad un piatto di lasagne romagnole, nasce la voglia di progettare una vettura con un motore eccezionale:

Dalla concezione del motore **FERRARI V12 125 1500 CC** nasce una vettura 6 cilindri in linea (unica 6 cilindri al mondo sotto 1000 cc) con doppio asse a came in testa. Cilindrata 750 cc (**125 x 6**)





che hanno voluto rendere il giusto tributo a Giancarlo Minardi, non solo protagonista per più di 30 anni nel motorsport di cui 21 in Formula 1, ma artefice del revival che ha come protagonisti assoluti i suoi piloti, alcuni suoi avversari, i tecnici, dagli ingegneri ai meccanici, protagonisti di quegli anni di un'incredibile avventura targata Romagna. Pierluigi Martini, Sandro Nannini, Emanuele Pirro, Gabriele Tarquini, Nicola Larini, Luis Perez Sala, Gaston Mazzacane, Siegfried Stohr sono solo alcuni dei piloti che sono intervenuti per rendere omaggio a Giancarlo e al Minardi Team nella sua globalità. Racconti, aneddoti e storie si susseguivano con un'aria quasi di fiaba a ricordare un tempo non troppo lontano ma ormai irripetibile come raccontavano tra gli altri, Leopoldo Canetoli, Pino Allievi ed Ezio Zermiani, apprezzati da tutti i presenti.

In pista per la seconda volta, a distanza di quasi un anno dal primo appuntamento, sono state portate alcune tra le auto da corsa più importanti e prestigiose per un parco di interesse straordinario. Divise in gruppi in base alla categoria, sono scese in pista le GT Classic, Minardi Classic, F.2-F.3 e Formule minori, Prototipi e GTS, F.1 oltre alle auto Club (per giri dimostrativi con ospiti a bordo) per 4 diverse sessioni, due il sabato e due la domenica. Sfortunatamente il clima non è stato dei migliori, con pioggia in entrambi i pomeriggi. Tuttavia il folto pubblico ha potuto vedere da vicino le auto e scambiare qualche parola con i protagonisti del Historic Minardi Day. Sabato il nostro Club si è reso protagonista di una simpatica passeggiata che ha portato una carovana multicolore dal circuito in riva al Santerno fino a Brisighella. Nel fantastico borgo, gli equipaggi delle vetture protagoniste del tour hanno potuto



*Inizio della sfilata in pista...*



*...ingresso nella Pit line*



# I Grandi Appuntamenti



1966-2016

anni di passione e successi















...l'arrivo a Brisighella



Il sindaco Davide Missiroli illustra gli angoli caratteristici del Borgo



...Pranzo medioevale offerto ai partecipanti nel Teatro di Brisighella





Arrivo a Faenza in Piazza del Popolo...



...visita al Palazzo Comunale ed il saluto del Sindaco di Faenza Giovanni Malpezzi

mangiare in una splendida ambientazione medievale; la cucina, del rione Verde di Faenza, è stata superiore alle aspettative e il successo degno di encomio. Dopo il pranzo, sempre in gruppo, siamo arrivati a Faenza per una interessante visita a palazzo Manfredi. Solo la velocità, nel pomeriggio eccessivamente ridotta, ha creato una lunga colonna che è rientrata al "Enzo e Dino Ferrari" sotto una pioggia insistente con qualche disagio. Pur essen-

do la prima volta, la parte "classica" ha comunque dimostrato un potenziale interessante che, nelle prossime edizioni, potrà certamente migliorare così come tutto il programma nella sua interezza. Siamo convinti che, con poche ma significative variazioni, l'Historic Minardi Day ed il Minardi Classic raggiungeranno, nel giro di poco tempo, l'eccellenza che meritano. Il nostro plauso va, dunque, al gruppo di lavoro che ha permesso ai tanti

appassionati di rivedere le Formula 1 in pista sul "piccolo Nurburgring", da Giancarlo a Giovanni Minardi, passando per ogni singolo membro dello staff che tanto si è impegnato per il successo della manifestazione. L'augurio, per tutti, è di vedere confermato l'appuntamento nei prossimi anni, magari con una partecipazione più intensa da parte dei nostri Soci ad una manifestazione unica in Italia e prestigiosa a livello internazionale.





## San Pietro in Trento 10 Anni e non sentirti

di Paolo Conti

Questa è stata l'edizione del decennale del Circuito di San Pietro in Trento riservato a moto "Ancestrale" - "Veteran" - "Vintage", ovvero

a quelle costruite, rispettivamente entro il 1904, il 1918 e il 1930, ma se non ci fossero le locandine a ricordarlo sembrerebbe di essere tornati alla prima volta di 10 anni fa.







Il tempo, inesorabile purtroppo, è passato, ma l'entusiasmo dei partecipanti per l'iniziativa, la voglia di condividere la passione comune verso modelli che ormai si possono

ammirare solo in simili frangenti, è rimasta quella della prima volta. E questo vale per lo staff organizzativo, con il "sindaco" Dario Tassinari in testa ad uno stuolo di

volontari sempre disponibili a dimostrare che i principi dell'ospitalità romagnola sono sempre quelli proverbiali di una volta; vale per i partecipanti, che dimostrano di ap-











*I due Commissari ASI Francesco Ronci e Giuseppe Nacci*



*...tutta l'équipe organizzativa*



*Gli addetti alle graticole*



*Il gruppo dei partecipanti*

prezzarlo e anche questa volta sono stati oltre 120, facendone il raduno più "affollato" dell'intero calendario motociclistico dell'ASI; vale per la cittadinanza di San Pietro, che non finiremo mai di ringraziare, anche se dimostra di accettare di buon grado la chiusura delle strade del paese tanto in tarda mattinata quanto nel primo pomeriggio, e ne approfitta per godersi l'inusuale spettacolo offerto dalle moto sul circuito cittadino; e vale soprattutto per le moto, che possono tornare a girare in condizioni molto più simili a quelle che affrontavano quando venivano usate abitualmente rispetto a quanto si verifica negli altri raduni.

Anche se sono passati 10 anni dalla prima volta e questo non è più solo un momento d'incontro tra amici che hanno il "pallino" per moto ormai ultra centenarie od ormai prossime ad esserlo, la formula non è cambiata, rimanendo sempre impostata sulla massima semplicità. Un certo rinnovamento, invece, ogni volta lo si registra nelle moto e nei partecipanti, cioè nelle due componenti più inaspettate. Il parco delle moto più datate è sicuramente più ampio di quanto potrebbe sembrare e non è assolutamente vero che i giovani sono attratti solo dai modelli più recenti. I volti nuovi, soprattutto quelli dei giovani, sono una costante, così come ogni volta si possono vedere e conoscere un discreto numero di moto diverse rispetto a quelle più consuete. Sono la dimostrazione che l'idea ispiratrice del Circuito di San Pietro in Trento è quella giusta e che anche dopo dieci anni non ci sono segni di stanchezza o di assuefazione all'evento.



# Siegfried Stohr: quella non era la mia Formula Uno

di Matteo Brusa

Mercoledì 5 aprile, una serata culturale all'insegna dei tempi d'oro dell'automobilismo sportivo: quando correre era tutto e il resto era "soltanto attesa", quando al posto dei cordoli c'erano i marciapiedi del Nurburgring e la chicane di Montecarlo era "un soffio. Un brivido ogni volta. Un sospiro quando sfioravi il guardrail senza toccarlo; e via verso il Tabaccaio". A raccontare quella stagione indimenticabile un suo indiscusso protagonista, Siegfried Stohr - pilota F.1 nel 1981 - che, presentando il suo ultimo libro *Il pilota senza ali*, è riuscito a trasmettere al numeroso pubblico presente tutto il fascino e l'autenticità di quelle corse, avvicinandolo letteralmente all'abitacolo di una monoposto e al suo viaggio nel pericoloso mondo della velocità. Un viaggio velocissimo quello di Stohr, dai kart alla F.1 in soli cinque anni passando attraverso la Formula Italia, la F.3, la F.2 e, per non farsi mancare nulla, una laurea in Psicologia con il massimo dei voti. Ed è forse proprio quella sensibilità che lo porterà a intraprendere quel tipo di studi, che gli permette di accorgersi che già nel 1981 - l'anno della F.1 - qualcosa stava cambiando, che il mondo delle corse si stava irreversibilmente avviando verso una triste metamorfosi, o che stava semplicemente diventando qualcosa che non sentiva più suo: "Forse avevo già capito che quella non era la mia Formula Uno. Era la Formula 1 degli altri. E io rimpiangevo l'ambiente caldo e

amichevole delle corse che mi avevano portato fino a lì". Sembravano già troppo lontani i tempi di Clark e di Bandini, suoi idoli d'infanzia, quando l'amicizia fra i piloti, ad esempio, era all'ordine del giorno: "che senso aveva odiarsi - si chiede giustamente Stohr - se tanto il giorno dopo potevi non esserci più" (e sia Jim Clark che Lorenzo Bandini ne sono la perfetta dimostrazione).

E il ricordo di Lorenzo Bandini accompagnerà tutta la carriera di Stohr, sin dalla scelta dei colori del casco - gli stessi, ma invertiti -, fino alla leggendaria gara del '78 a Montecarlo con la Chevron F.3, che "il pilota senza ali" descrive dettagliatamente nel libro e sulla quale si è soffermato a lungo nel corso della serata, a dimostrazione di quanto sia ancora viva nella memoria e di quanto sia indelebile per un pilota il momento della paura. Fin dal primo giorno di prove, la situazione è complicata: "non conosco la pista e piove. Due

problemi in un colpo solo. Comunque la mia Chevron non aveva segreti per me, spingevo e tutto mi veniva quasi facile. Salendo verso il Casinò avevo notato che c'era un tabellone coi tempi dei primi tre. In testa c'era uno col numero 59, e io realizzavo che non ero nei primi tre ma non importava, dovevo prendere il ritmo. Non sapevo chi fosse questo 59 ma mi dava fastidio una cosa: dava 2" al giro a tutti gli altri. Dopo un po' mi miglioro ma le cose non cambiano: lui dà ancora 2" a tutti! Mi sento un fermo, mi incazzo e comincio a tirare. Dal box mi danno i tempi ma non li guardo nemmeno, tiro e basta. Ad ogni giro controllo il tabellone: quel cazzo di 59 è sempre primo, migliora pure i suoi tempi e ha sempre questi maledetti 2 secondi su tutti gli inseguitori. Ho forzato tanto ma inutilmente, così mi sono stancato e mi fermo ai box. Mi controllano la pressione delle gomme e Ugo si china su di me. Mi chiede come va la macchina ma io non gli







*rispondo. Voglio solo sapere chi è questo 59, voglio un nome! Mi guarda perplesso e mi dice che il 59 sono io. Mi avevano cambiato il numero e non ci avevo dato importanza".*

Poi arriva il giorno della gara sul circuito più difficile al mondo - "solo dopo che hai corso a Montecarlo capisci che è la pista più difficile al mondo" - e nel 1978 la chicane fatale a Bandini è ancora lì, identica...

Durante quella gara una strana sensazione avvolge Siegfried Stohr. E' in piena bagarre con l'altra Chevron di Elio De Angelis, ma ad un certo punto decide di farlo passare: "non è stata una scelta ragionata, ma istinti-

*va e disperata. Non l'avevo mai fatto, ma ho capito che per tenerlo dietro avrei rischiato e anche perso tempo. Forse ricordo la storia di Bandini e il Campione del Mondo Phil Hill che diceva di lui: "aveva preso la cotta. L'ho visto da come è uscito sul rettilineo il giro prima". Di certo avevo preso la cotta anche io. Ero un pupazzo trasportato dalla mia auto e sballottato qua e là dalle curve del Principato". Una scelta istintiva, "il coraggio della paura" che gli permetterà comunque di riagguantare De Angelis e arrivare secondo con un vantaggio sul terzo di ben 40 secondi.*

Poi nel 1981, come detto, arriva fi-

nalmente il contratto con l'inglese Arrows e il sogno realizzato della F.1. Ma il sogno dura soltanto una stagione, giusto il tempo "di tagliarmi i capelli, comprarmi una bella borsa di pelle per sostituire i sacchetti di plastica dove tenevo tuta e casco e buttare via quei jeans corti e tutti strappati con quel fiorellino ricamato da hippies", nell'evidente tentativo - obbligato - di adeguarsi a un mondo delle corse che stava diventando sempre più esclusivo e sempre più conforme all'imperante "società dello spettacolo". E, come recita non a caso il sottotitolo del libro, "quella non era la mia Formula Uno".



Siegfried Stohr e Roberto Farneti (ex pilota, mentore di Siegfried Stohr)



## E' tornata la Transappenninica

Si è svolta dall'8 al 13 maggio, la XXXI edizione della Transappenninica, il prestigioso raduno internazionale a calendario Asi e Fiva.

di Giulio Amadori

Partita lunedì 8 maggio dal Lingotto di Torino, ha percorso un itinerario attraverso le più suggestive regioni del Piemonte e ha visto partecipare straordinarie vetture storiche costruite dagli anni 20 agli anni 50, appartenenti ad importanti collezionisti italiani e stranieri. Come da tradizione, attraverso l'arco del CRAME posizionato nel piazzale del primo negozio Eataly del mondo, situato di fronte allo storico edificio del Lingotto, il lunedì i partecipanti hanno iniziato la loro avventura percorrendo un itinerario che ha interessato le Favolose Regge Sabaude, facendo sosta a Venaria Reale e a Stupinigi, in quest'ultima è stato possibile effettuare la visita a porte chiuse, rendendo l'esperienza

ancora più emozionante e suggestiva, proseguendo poi per Rivoli e Racconigi e arrivando in serata a Pollenzo per la cena ed il pernottamento all'Albergo Dell'Agenzia, anch'esso storica residenza della famiglia Savoia.

La giornata di martedì ha visto gli equipaggi partire alle 9,30 per raggiungere il Castello della Manta, un maniero medievale situato sulle colline della provincia di Cuneo, famoso per i suoi cicli pittorici composti, rare testimonianze della pittura profana tardogotica dell'Italia settentrionale e da importanti tracce dell'arte manieristica del Cinquecento. Dopo una visita guidata ed un momento di relax nel magico giardino del castello il viaggio è proseguito in passeggiata



il centro storico, si è tenuto il pranzo all'Osteria della Chiocciola, naturale espressione in Cuneo della cultura SLOW, con proposte culinarie saldamente ancorate alla tradizione piemontese. Nel pomeriggio, le vetture hanno raggiunto il santuario di Vicoforte, noto anche come santuario basilica della Natività di Maria Santissima, una delle chiese mo-





numerali più importanti del Piemonte, la cui cupola con sezione orizzontale ellittica risulta essere la più grande di tale forma al mondo, per proseguire in direzione del borgo di Barolo per visitare il WIMO (Museo del Vino). L'intensa e straordinaria giornata è terminata nel confort e nel lusso del Boscareto Resort & Spa, moderno hotel cinque stelle lussuoso dal design contemporaneo, collocato

sulla sommità di una collina coltivata a Nebbiolo, nei pressi di Serralunga d'Alba, immerso in un panorama mozzafiato da cui si estendono a perdita d'occhio vigneti ed antichi borghi medievali. La cena in hotel, al Ristorante La Rei (\*Michelin), è stata la degna conclusione di una giornata davvero emozionante: lo chef Pasquale Laera ha preparato piatti in cui la cucina piemontese si incontra

con il Mediterraneo creando piatti fantastici di eccellente qualità.

Mercoledì 10 maggio, dopo un bellissimo itinerario che ha coinvolto ed impegnato i partecipanti in quasi tre ore di guida lungo un centinaio di chilometri toccando i più rinomati borghi delle Langhe, le vetture hanno raggiunto la "Tenuta Fontanafredda", storica cantina produttrice di Barolo e altri fantastici





vini piemontesi, che vanta più di 150 anni di storia e conserva intatte le testimonianze del suo nobile passato (la residenza di caccia, il borgo, le ampie cantine, i vigneti). Come di consueto è stata organizzata una visita guidata alla cantina con degustazione e sul finire del tour, all'interno della vecchia ghiacciaia utilizzata oggi per invecchiare i vini spumanti, i partecipanti sono stati accolti, con estremo stupore, da un tenore che ha intonato i più famosi brani della lirica italiana oltre che dal solito calice di vino. Prima di partire per un altro splendido pomeriggio di guida tra i colli delle Langhe, si è tenuto il pranzo all'osteria Disguido, diretto dallo chef stellato Guido Alciati, una ristorazione semplice e informale con le carni della Granda, i salumi di Massimo Pezzani, i formaggi selezionati da Fiorenzo Giolito, l'olio taggiasco Roi, le paste di Gragnano del pastificio Afeltra e il pane cotto nel forno a legna di Eataly. La giornata si è conclusa in grande stile con la cena alla corte dello chef Marc Lanteri nella meravigliosa cornice del Ristorante "Al Castello di Grinzane Cavour" (\*Michelin), nella dimora che fu del regista dell'Unità d'Italia, il conte Camillo Benso, in un luogo nel quale si respira la storia e che rappresenta un elemento architettonico-culturale di assoluta eccellenza, tanto che l'Unesco lo ha incluso nella lista dei beni Patrimonio dell'Umanità. Finita la cena, tutti di nuovo a lasciarsi coccolare al Boscareto Resort & Spa.

La giornata di giovedì, con la solita sveglia di buon'ora, ha visto le vetture impegnate sulle strade del Monferrato. La prima sosta a Canelli in Piazza Gancia, dove tantissimi curiosi hanno potuto ammirare le auto per un'ora circa, tempo durante il quale gli equipaggi sono stati accompagnati a visitare ciò per cui



...verso Cuneo







La pista del Lingotto



Canelli è famosa, le cosiddette Cattedrali Sotterranee della Cantina Bosca (50° sito Unesco in Italia eletto a Patrimonio dell'Umanità), si tratta di chilometri di tunnel e gallerie scavati, direttamente nel tufo delle colline tra il XVI ed il XIX secolo. Solo in questi spazi, i cui silenzi richiamano appunto l'atmosfera che si può trovare in antiche cattedrali, con la protezione di una terra millenaria, si potevano trovare giusta temperatura e umidità costante ideali per affinare vini e spumanti pregiati che ancora oggi qui maturano in attesa di conquistare le tavole di tutto il mondo. Ripartite dopo la piacevole sosta, le auto hanno raggiunto Isola D'Asti per uno stop immancabile al Ristorante Il Cascinalenuovo (\* Michelin), dove lo Chef Waler Ferretto ha proposto un menù eccezionale conquistando i palati di tutti. Nel pomeriggio, lungo la via del ritorno a Torino, prima di raggiungere e costeggiare le rive del Po, i più noncuranti delle condizioni avverse del clima, hanno raggiunto il Santuario Diocesano Madonna di Crea, sulla vetta del Sacro Monte di Crea, per la benedizione del parroco. Raggiunto l'Hotel Principi di Piemonte, un nome rinomato, un'eleganza antica da sempre sfoggiata, un 5 stelle di Torino, nel cuore della città, simbolo di un passato glorioso di una delle più importanti casate reali europee del secolo scorso, i partecipanti hanno avuto giusto il tempo di indossare qualcosa di elegante, per poi dirigersi verso il risto-



rante del Circolo dei Lettori per cena, un ambiente elegante ed esclusivo nel secentesco Palazzo Graneri della Roccia, indubbiamente uno dei palazzi più belli di Torino.

Venedì 11 maggio si è concluso l'itinerario della XXXI edizione con la visita al MAUTO (museo dell'automobile), il pranzo da Eataly, costruito all'interno del vecchio stabilimento Carpano, e il gran finale con accesso di tutte le vetture sulla storica pista di collaudo della Fiat, dove i partecipanti hanno affrontato alcuni giri di pista percorrendo la parabolica sud.

La cena di gala all'Hotel Principi di Piemonte nel seducente Salone delle Feste è stato infine la degna conclusione della Transappenninica 2017 con la premiazione di tutti gli equipaggi, i saluti finali e un arrivederci alla prossima edizione. Apprezzamenti sono giunti dai partecipanti, dal Commissario Fiva Jurgen Ockens, già presente all'edizione del 2011, e dal commissario Asi Claudio Camilli, che hanno invitato gli organizzatori a proseguire con lo stesso impegno dimostrato nel corso di quest'edizione in rispetto della lunga tradizione della Transappenninica.

La Transappenninica si conferma quindi un raduno di grande prestigio che, oltre a riunire appassionati e collezionisti da tutta Europa con vetture rarissime e di grandissimo interesse storico, svolge un'importantissima funzione di promozione delle numerosissime eccellenze italiane. Gli organizzatori, Giulio Amadori e Raffaele Zacchini, soddisfatti della buona riuscita della manifestazione, stanno già lavorando alla prossima edizione 2018 con impegno volto a portare la manifestazione ad essere un evento sempre più apprezzato e conosciuto nel panorama italiano ed internazionale.



*Gli organizzatori Raffaele Zacchini e Giulio Amadori assieme al Commissario Fiva Jurgen Ockens...*



*...il Commissario Asi Claudio Camilli...*



*...il Vice Presidente del Crame Umberto Ciompi.*



## Prime Rondini







## Asi Motor Show





# La Bottega Spadoni di Imola rivive

Un importante successo della rievocazione Storica della Bottega Spadoni di Imola

Un evento a cura del Gruppo Ex-Piloti Imolesi in collaborazione col CRAME.

di Luciano Costa

Imola 18 - 21 maggio 2017. La rievocazione della Bottega Spadoni di Imola ha ottenuto un successo che è andato ben oltre le aspettative degli organizzatori. Come in passato, la collaborazione tra il CRAME e il Gruppo Ex Piloti Imolesi ha dato i suoi buoni frutti. La manifestazione, svoltasi all'interno degli spazi della Collezione Benito Battilani di Imola ha voluto rendere omaggio a Giorgio Spadoni, anima del motori-

simo sportivo imolese prematuramente scomparso nel 2008. La bottega di Elio e Giorgio Spadoni di Imola è stata un punto di riferimento importante per molti motociclisti imolesi dagli anni cinquanta agli anni ottanta. L'evento ha offerto l'occasione di rivivere quel mondo di passioni. Di fronte a un folto pubblico intervenuto all'inaugurazione, ha tagliato il nastro l'assessore alle Politiche Sportive Davide



Tronconi, assieme al presidente del CRAME Bruno Brusa, a Benito Battilani e ai due piloti storici imolesi Gianni Mongardi (motocross) e Domenico Battilani (velocità). Il pubblico ha potuto ammirare le moto da corsa e da turismo che hanno



L'Assessore Davide Tronconi si presta al taglio del nastro.



fatto la storia della bottega Spadoni e una mostra di 450 fotografie di ampie dimensioni relative a Spadoni e ai piloti di velocità e di motocross che costituirono l'ossatura della scuderia di via Paolo Galeati. Sono stati ricordati anche altri piloti storici come Luigi Falconi, vicino di bottega di Spadoni e vincitore di due Milano-Taranto.

È stata un'occasione di incontro come non si vedeva da tempo. Ciò lo si deve all'opera di Giorgio Spadoni che seppe coltivare e diffondere la passione per il motocross e la velocità aggregando un importante numero di appassionati, molti dei quali divennero importanti piloti nel panorama delle competizioni italiane. Da quella bottega le moto da turismo e da competizione uscivano con "una marcia in più". Ma non solo. La bottega divenne un luogo di ritrovo, di amicizia, di discussione e di progettazione, cose queste oggi assolutamente impossibili nelle attuali officine dove è assolutamente vietato l'ingresso ai non addetti ai lavori. La massiccia partecipazione all'evento ha dimostrato quanto viva sia ancora la memoria di quel mondo e il bisogno di riassaporare il clima di fervore



di quegli anni. Durante le quattro giornate dell'evento si sono susseguite senza sosta le visite guidate alla prestigiosa Collezione Battilani. Questo evento potrà diventare in

futuro una ricorrenza fissa per preservare la memoria di quelle botteghe che rappresentarono un punto di riferimento importante per il motorismo sportivo romagnolo.





## Il Capolavoro Il mito visto da dentro

di Luigi Rivola

Motosprint è il settimanale che dal 1976 si occupa esclusivamente e in modo approfondito di tutto ciò che gravita attorno al mondo della motocicletta. La sua autorevolezza è riconosciuta ovunque per la serietà e la passione dei giornalisti, tutti "motociclisti doc", a cominciare dal direttore, Enrico Borghi, stimato uno dei più esperti e competenti commentatori di quella che è la massima espressione dello sport delle due ruote motorizzate: il campionato mondiale di velocità.

Borghi, per molti anni inviato di Motosprint alle corse del Motomondiale, conosce tutti i protagonisti del "Circus" internazionale e in particolare Valentino Rossi, sul quale ha scritto anche un libro: "Il capolavoro", che è stato pubblicato in diverse lingue (tra cui il giapponese) e venduto – caso storicamente unico nel settore – in oltre un milione di copie.

Mercoledì 7 giugno, Enrico Borghi è stato ospite del Crame come relatore di una serata culturale particolarmente interessante e incentrata proprio sul campionissimo Valentino Rossi, uno degli assi più popolari di tutti i tempi, uno dei più grandi piloti di sempre, l'unico ad aver vinto titoli in tutte le



Imola - Mercoledì 7 giugno 2017 - ore 21

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

### IL MITO VISTO DA DENTRO

Valentino Rossi e la MotoGP raccontati da Enrico Borghi,  
direttore di Motosprint ed autore del libro  
"IL CAPOLAVORO"

Moderatore della serata LUIGI RIVOLA

classi in programma nel Motomondiale, il più pagato in assoluto fra i protagonisti dello sport della moto, il più seguito dalla stampa internazionale, il carattere più estroso e fantasioso, tanto da aver cambiato, per questa sua caratteristica unita al talento unico, il serio ambiente del motomondiale. Attorno al suo nome i "più" si sprecano, ma che cosa si conosce autenticamente di questo fenomeno, dal lato sportivo e umano? Praticamente

solo l'aspetto superficiale, quello rilanciato continuamente dal gossip. Enrico Borghi agli attenti soci del Crame ha offerto un "Valentino visto da dentro". Ma da dentro davvero...

Sono così venuti allo scoperto, oltre ai dettagli curiosi di questo mitico personaggio, le sue fobie, come la superstizione che si manifesta immancabilmente non solo con noti atteggiamenti preparatori di ogni corsa, quando già è sotto



Il Vice Presidente del Crame Umberto Ciompi, il Giornalista Luigi Rivola, Bruno Brusa e il Direttore di Motosprint Dott. Enrico Borghi



l'occhio delle telecamere, ma anche con cene scaramantiche imposte agli amici intimi – tutti e solo di Pesaro e dintorni – e altre piccole vessazioni frutto appunto di sue manie cabalistiche. Il direttore di Motosprint ha posto l'accento sull'exasperazione di certi aspetti del carattere di Valentino, come la pesante difficoltà ad accettare qualunque contraddizione e una memoria da elefante, che gli fa ricordare sempre ogni episodio di corsa, ogni dettaglio di messa a punto, che lo riguarda e che possa tornare utile al momento opportuno per garantirgli un vantaggio sugli avversari.

A proposito di avversari, Borghi è stato esplicito: al di là degli scherzi, delle pacche sulle spalle, dei reciproci complimenti sul podio, per Valentino sono tutti e solo nemici da battere; questa per lui è una missione, è la cosa più importante e quella che, a prescindere dal fatto che ha ormai dimostrato tutto il dimostrabile, che ha guadagnato tutto il guadagnabile, continua a far sì che ogni anno si ripresenti puntualmente al via del Motomondiale. I rapporti di Rossi coi giornalisti, con gli organizzatori del campionato, con la Yamaha; episodi del tumultuoso periodo con la Ducati, retroscena sul clamoroso passaggio dalla Honda alla Yamaha e anche inediti chiarimenti sul suo mancato addio alle due ruote per guidare la Ferrari di Formula 1; il personaggio Valentino Rossi è stato analizzato e descritto e proposto da Borghi senza segreti e con quella naturalezza e sincerità derivante da una confi-

denza iniziata col primo arrivo del futuro campionissimo sulla scena del Motomondiale.

Ne è uscito un Valentino forse meno mito, ma più uomo. Nella serata del Crame è emersa – offuscando per una volta il mondo dorato che gli

ruota attorno, fatto, oltre che di vittorie, di somme faraoniche, di bellissime donne, di lusso spesso fittizio, di eterne polemiche – la sostanza di questo grande campione. E la sostanza è sempre la cosa che più conta.





## Moto Storiche in Abruzzo

Ritorna dopo 17 anni per guardare al futuro del territorio senza dimenticare tragedie del passato

di Paolo Conti

Un motoraduno, anche se internazionale e di grande rilevanza storica e tecnica tanto da rappresentare l'Italia nell'ambito dell'International Motorcycle Week

della FIVA, non può cancellare le immanti tragedie conosciute dall'Abruzzo, dal suo territorio e dalla sua gente negli ultimi periodi, ma sicuramente può aiutare a capire con quale dignità, coraggio

e forza d'animo siano state affrontate queste situazioni. È nato da queste motivazioni il ritorno di Moto Storiche in Abruzzo, che ha rappresentato anche la tappa 2017 del "Da Costa a Costa".







Dopo un'assenza dal calendario di ben 17 anni, la collaborazione tra il CRAME di Imola, lo sport club Il Velocifero di Rimini e l'Old Motors di Pescara ha consentito di far rinascere un raduno riservato a moto costruite entro il 1945, che aveva lasciato profondi ricordi in tutti i partecipanti, oltre alle motivazioni attuali appena ricordate.

E per meglio comprenderne il significato si deve ricordare che la prima edizione risale al 1994, sono passati 17 anni dall'ultima e che nel 1997 Moto storiche in Abruzzo è stato il raduno scelto dall'ASI per ospitare il Rally FIVA, la manifestazione di maggior rilevanza internazionale organizzata ogni anno a rotazione dalle federazioni nazionali.

Un back ground notevole che non ha tradito le aspettative tanto sul piano organizzativo quanto in quella della partecipazione. Il punto cardine, come tutte le volte precedenti, è Silvi Marini con l'Hotel Parco delle Rose che diventa il quartier generale del raduno, oltre al punto d'incontro e di partenza delle due giornate in programma.

La prima giornata è dedicata agli arrivi, all'accoglienza e al completamento delle procedure d'iscrizione. Una cinquantina tra moto e sidecar pre '45 rappresentano un successo

Abbazia di San Bartolomeo (Carpineto della Nora)







inaspettato, soprattutto in relazione alle difficoltà del percorso. Le moto vengono esposte in Piazza dei Pini sul lungo mare di Silvi, già brulicante di turisti grazie al "ponte" del 2 giugno a tutto vantaggio della diffusione del motorismo storico. L'itinerario del primo giorno effettivo è quello che porta a Campo Imperatore a 2130 m d'altezza nel Parco Nazionale del Gran Sasso, dove durante i tragici fatti della seconda guerra venne imprigionato l'allora capo del Governo Benito Mussolini prima di venir liberato da un commando tedesco. La prima meta con relativa sosta è a Carpineto della Nora, dove assieme alla visita all'Abbazia di San Bartolomeo s'apprezza la grande cordialità della popolazione al momento del ristoro, con il sindaco Donatella Rosini che ha portato il saluto della cittadina. Si riparte in direzione Britoli e Ofena sino a raggiungere Castel del Monte. Si dovrebbe passare anche da Farindola e Rigopiano, località tristemente famose per gli episodi dello scorso inverno, ma la strada di Rigopiano è interdetta alla circolazione civile. Dopo tante immagini trasmesse o pubblicate di un territorio devastato e violentato, il percorso ci mostra il lato più bello e apprezzato dell'Abruzzo, con le sue montagne e la sua natura incontaminata. Anche se il pensiero di quanto è accaduto non si può cancellare, la bellezza che ci circonda dà nuova fiducia verso il futuro.

Si arriva così a Campo Imperatore con l'albergo dove fu tenuto prigioniero il Duce. Lo spettacolo è maestoso e nonostante l'anticipo d'estate le chiazze di neve tutt'intorno ci ricordano che siamo sulle vette più alte degli Appennini.







Si scende poi a Santo Stefano di Sessanio per la sosta per il pranzo alla Locanda del Lago. Il menù è quello tradizionale della zona e c'è anche il tempo per ammirare l'antico borgo medioevale fortificato con l'antica torre dei Medici, purtroppo seriamente danneggiata dal terremoto, a testimonianza dell'estensione della signoria fiorentina. Altra testimonianza medioevale la si incontra a Calascio, con la Rocca che è stata palcoscenico del film Lady Hawke. Ancora un passaggio, ma anche questa volta senza sosta a Castel Del Monte per continuare la discesa verso Silvi e il Mar Adriatico, ma con sosta nei pressi di Cepagatti per l'incontro con i soci del club della 500 e relativo rinfresco. L'ultimo sforzo, con il contakm che supera quota 250, riporta tutti a Silvi Marina per la cena di gala.



*Sosta pranzo alla Locanda del Lago (S. Stefano di Sessanio)...*

*...un riconoscimento ai gestori della locanda*



*La serata di Gala alla presenza dei Presidenti dei Clubs organizzatori*



Dopo il grande tour del sabato, la domenica è di assoluto relax, quasi a voler compensare gli sforzi fatti prima e agevolare chi deve affrontare un lungo viaggio di ritorno a casa. Senza però penalizzare l'aspetto turistico culturale del territorio. Dopo essere saliti a Silvi e sul suo stupendo Belvedere con vista mozzafiato sul mare, ancora qualche chilometro per arrivare ai 450 metri di Atri, la città dalla storia trimillenaria, che conserva ancora intatti molti segni dell'antico splendore. È proprio nella centralissima piazza, davanti alla Cattedrale in stile romanico-gotico a cinque navate eretta a partire dal IX° secolo e al teatro comunale inaugurato il 25 aprile 1881, che vengono parcheggiate le moto. I partecipanti possono ammirare le varie opere d'arte, ma anche apprezzare i prodotti della tradizione enogastronomica locale, che diventano gli autentici testimoni della volontà della popolazione di non arrendersi neppure di fronte a immani tragedie come quelle che hanno ferito l'Abruzzo.



...la sosta ad Atri



...la consegna del gagliardetto alla Direttrice del Centro Turistico di Atri



La visita al Teatro di Atri con la guida del Prof. Stefano Trinchese, Vice Rettore dell'Università di Chieti







...visita alle Cantine delle Tenute Barone di Valforte



...sala delle premiazioni



Tristano Marri alla premiazione



I Presidenti dei Clubs, il coordinatore della manifestazione Elio Brunelli e la Signora Manila



La Signora Luciana Petrucci, unica conduttrice del motoraduno



Il cesto con i prodotti dell'Abruzzo, molto apprezzato dai partecipanti



**MOTORADUNO D'ABRUZZO**



**SILVI MARINA  
2-3-4 GIUGNO 2017**



## Incontro Internazionale Oldtimer Rally Vukovar 2017

di Renato Bignardi

Come ormai da molti anni, anche questo anno è giunto dall' Oldtimer Klub di Zabok l'invito a partecipare al loro incontro.

Zabok è una piccola città a 30 Km. a nord di Zagabria. Città industriale, in una regione ricca di sorgenti termali e quindi di turismo.

Il 2017, in particolare, è l'anniversario del primo Rally a Vukovar nel 1997 al quale partecipai assieme a Reggiori Francesco quali primi e unici italiani.

Da pochissimo, era terminata la guerra dei Balcani, a Vukovar (territorio croato) erano presenti ancora tanti Serbi e l'ordine era tenuto dai militari delle Nazioni Unite.

Inoltre, nel '97 per la prima volta ai Croati era concesso di ritornare in quella città dove i Serbi fecero migliaia di vittime tra i civili e i militari. Questo per spiegare che per i Croati tornare a Vukovar è sempre doloroso e commovente. Anche per questo, Franz ed io non potevamo mancare e quindi il giovedì 25 maggio alle ore 12 siamo partiti per Zabok. I mezzi al seguito erano la mia BMW R 12 del 1936 e la Moto Guzzi 500 S del 1939 di Franz. Siamo arrivati nella città croata alle ore 22 e giusto in tempo per scaricare armi e bagagli, cenare a casa del mitico segretario Ivan e quindi correre in albergo perchè la sveglia era fissata per le 5,30.

La mattina, recuperati i mezzi, siamo arrivati alla piazza principale dove era organizzato il concentramento delle moto.

Qui, incontrarci con gli amici con i quali abbiamo partecipato ad una decina di raduni negli ultimi 20 anni, è



stato molto bello anche perchè noi Italiani per loro siamo stati sempre degli ospiti molto particolari.



La prima colazione, come da tradizione, è offerta e quest'anno consisteva in salsicce piccanti e molto aromatizzate che erano l'ideale per il nostro stomaco a digiuno.

A seguire, i saluti del Presidente, del Sindaco e del Parroco che poi ha benedetto tutte le moto e i motociclisti. Come previsto, alle ore 8, 50 moto, 4 auto d'epoca e i mezzi al seguito sono partiti per arrivare a Vukovar (340 Km.). In mattinata, dopo una sosta a Gradec, la carovana è partita per Pitovaca.

Il viaggio si è svolto tutto su strade secondarie appositamente scelte perchè poco trafficate ma in buono stato.

Al pomeriggio, dopo una sosta a Nasice per una merenda, siamo arrivati a Vukovar.

La prima destinazione è stato lo stadio, come nel '97, perchè qui i Serbi radunavano i Croati prigionieri e dove si possono ancora vedere i segni lasciati dai colpi delle armi da fuoco.

Lascio immaginare quale poteva essere lo stato d'animo degli amici Croati anche dopo più di 20 anni!

Raggiunto l'albergo, alla sera si è svolta la cena di gala, la consegna ai partecipanti della medaglia commemorativa e, nel nostro caso, un diploma di gemellaggio del Club di Zabok con il Club





Le Autorità.



I rappresentanti delle varie Nazioni.

Crame di Imola. Devo ammettere che mi sono un pò emozionato.

Il sabato è stato dedicato alla visita al sacrario ai caduti (5000 tra militari e civili) e al cippo che ricorda il punto dove è avvenuta l'esecuzione di tutti quelli che erano presenti nell'ospedale di Vukovar: ammalati, dottori, infermieri (500 persone).

A seguire, la visita alla torre dell'acquedotto, famosa perchè ha resistito ai colpi di cannone dei Serbi e quindi oggi viene vista come il simbolo della resistenza croata al nemico serbo.

Nel pomeriggio, abbiamo partecipato ad una escursione in battello sul Danubio che rappresenta il confine fra la Serbia e la Croazia.

Il giorno successivo, durante il viaggio di ritorno (340 Km.), abbiamo visitato il paese di Dakovo dove abbiamo ammirato in particolare una bellissima basilica in stile gotico risparmiata dalla guerra.

Il pranzo è stato organizzato in una vecchia casa di montagna restaurata dove ci è stato servito gulash inaffiato da numerose caraffe di vino.

La domenica si concludeva con il viaggio di ritorno a Zabok dove siamo arrivati alle 21.

Il lunedì siamo tornati in Italia stanchi ma entusiasti per quei tre giorni vissuti fra persone simpatiche generose e amanti delle loro tradizioni.



L'acquedotto e la Stazione di Vukovar, oggi diventati monumento.



Il gruppo di partecipanti allo Stadio di Vukovar.

# Autodromo di Imola

## 15-16-17 Settembre 2017



41<sup>a</sup>

# IMOLA mostra<sup>®</sup> scambio 2017

Con il patrocinio di



Città di Imola



Club Romagnolo  
Auto Moto d'epoca



**IFIMOLAFAENZA**  
tourism company  
Il cuore pulsante dell'Emilia-Romagna



**FONDAZIONE**  
Cassa di Risparmio di IMOLA

Organizzazione  
**CRAME SERVICE s.r.l.**

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

**SABATO 16 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00

**DOMENICA 17 SETTEMBRE**  
ore 7,00 / 18,00

**VISITATORI**

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

**ORARIO**

**VENERDÌ 15 SETTEMBRE**  
ore 12,00 / 18,00

**SABATO 16 SETTEMBRE**  
ore 7,30 / 18,00

**DOMENICA 17 SETTEMBRE**  
ore 7,30 / 18,00



Via Saragat, 19  
40026 IMOLA (BO) - ITALY  
Tel. +39 0542 011627 - 32372  
Fax +39 0542 643339  
patty@viaggisanterno.com

**PRENOTAZIONI ALBERGHIERE**  
Ufficio Gruppi - Incoming

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



**Gli autocarri che accederanno alla mostra  
non dovranno essere di massa complessiva,  
a pieno carico, superiore ai 50 q.li**

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

## EDIZIONE 2017

**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 15 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



# FONDAZIONE

# Cassa di Risparmio di IMOLA