

# Giro di manovella



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

Anno 1 N. 1 APRILE 2018

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

## ABARTH DALLE ORIGINI AD OGGI

### Old Time Show



Da sempre appassionata di motori, la signora Anneliese è stata accanto al geniale fondatore del marchio sino al giorno della sua scomparsa, ed è presidentessa della Carlo Abarth Foundation.



# Calendario manifestazioni 2018

## VI ASPETTIAMO!



Giro di Manovella  
Anno I - N. 1 - Aprile 2018

Responsabile Redazionale:  
Bruno Brusa

Hanno collaborato:  
Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Umberto Ciompi  
Paolo Conti  
Alberto Galassi  
Giuseppe Minardi  
Lorenzo Morello  
Gabriella Pirazzini  
Luigi Rivola

Fotografie:  
Alessandro Bersani  
Archivio Crame  
Paolo Conti  
Isolapress

**CROME - Club Romagnolo  
Auto e Moto d'Epoca**  
Via Gronchi, 53 - 40026 Imola (Bo)  
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315  
e-mail: [crame@crame.it](mailto:crame@crame.it)  
[www.crame.it](http://www.crame.it)

Registrazione  
Tribunale di Bologna N. 8484  
del 23 marzo 2018

Editrice La Mandragora  
Via Selice, 92  
40026 Imola - BO  
iscritta al ROC col n. 5446

Direttore Responsabile:  
Luigi Rivola

Coordinatore spedizione:  
Franco Donati

Impaginazione, grafica:  
Roberto Casadio

Stampa:  
Edizioni Moderna Ra



## 'OLD TIME SHOW' ALLA FIERA DI FORLÌ: IL FARO DELLA CULTURA



# OFFICINA ABARTH



di Paolo Conti

Con il taglio del nastro inaugurale da parte del sindaco di Forlì Davide Drei, Old Time Show ha raggiunto quota 15. Old Time Show ha raggiunto questo traguardo mantenendo invariata l'identità iniziale che ne ha fatto il principale appuntamento culturale che si svolge nell'ambito di una mostra-scambio. Anzi, Old Time Show rappresenta il faro da seguire per chi vuole mettere in primo piano l'aspetto culturale rispetto a quello commerciale. Questo non significa che un'edizione sia uguale all'altra. Ogni volta è tutto diverso. A cambiare sono i temi delle due mo-

stre in programma ad ogni edizione in un crescendo di emozioni che regalano le auto e le moto esposte.

Questa volta è toccato alle "Abarth dalle origini a oggi" per le macchine e a "Le 175 nel turismo e nelle corse" per le moto. Un duplice tema com'è duplice l'impegno organizzativo condiviso dal CRAME con gli amici dello sport Club "il Velocifero" di Rimini.

A complicare la situazione ci ha provato Burian, il vento artico che ha colpito l'Italia nei giorni di Old Time Show: ha fermato tre bisarche cariche di Abarth da esporre, ma



non ha fermato la mostra. È vero che sono mancate alcune macchine delle origini, ma grazie a quelle di oggi, apprezzatissime dai più giovani e ammirate anche da chi, una volta, davanti al nome Abarth sognava di essere un pilota, la panoramica è stata ugualmente varia ed articolata. Inoltre, se guardiamo il bicchiere mezzo pieno, quelle che non sono arrivate potrebbero trasformarsi in una opportunità per il futuro, con una seconda edizione dedicata alle Abarth che non si sono viste questa volta. Potrebbe essere una proposta da tenere in considerazione, e lo stesso vale per le moto, visto che sono molte quelle ancora disponibili che non hanno trovato posto tra le 63 esposte.

Lanciamo le ipotesi, poi si vedrà. Tra le Abarth presenti, se ci è concessa una certa approssimazione, quelle in mostra si possono suddividere in 5 gruppi che rappresentano altrettante fasi del lavoro di Carlo Abarth.

Le più conosciute dal grande pubblico sono le elaborazioni eseguite sulla base delle popolarissime Fiat 600, 500 e 850. È una storia che ini-



zia alla fine degli anni '50 e continua per una quindicina d'anni. La carrozzeria è quella delle piccole utilitarie torinesi, ma le trasformazioni ai motori, alle sospensioni, ai freni, al tipo di pneumatici e all'assetto di guida ne fanno autentici bolidi da corsa. Sono queste le vetture che vincono le gare in pista e in salita e nell'immaginario collettivo contribuiscono al mito Abarth, facendole diventare una icona anche per chi usa l'auto per turismo o per lavoro e grazie ai componenti venduti nei kit di trasformazione personalizza la sua macchina.

Il motore derivato da quello della 600 D è alla base anche della 850 SS Record Monza del 1961. La macchina con carrozzeria è stata realizzata sia in versione monoalbero sia bialbero.

Nelle corse in circuito e in salita i prototipi Abarth a telaio tubolare per un decennio rappresentano l'arma vincente nelle rispettive cilindrate in cui vengono schierate. A Forlì si sono visti due modelli. La 1000 SP, iniziali di Sport Spider, del 1966, è stata costruita in 48 esemplari ed è equipag-

# I Grandi Appuntamenti



giata con il motore a 4 cilindri bialbero da 105 CV di potenza massima. Il cambio è a 5 rapporti e con il peso di soli 480 kg la velocità massima supera i 220 km/h. L'altra è la 2000 MC, iniziali di Motore Centrale per distinguerla dalla versione FB, com'è siglata quella con il cosiddetto motore fuoribordo o posteriore a sbalzo, che sono i due modelli di quella che è conosciuta come 2000 Spider Tubolare con motore a 4 cilindri a doppio albero a camme in testa, potenza massima di 220 CV con distribuzione a 2 valvole per cilindro e velocità di 270 km/h.

Nei primi anni '60 Abarth lega il suo marchio, e soprattutto le sue trasformazioni, alle auto della Simca. La 2000 GT del 1964 esposta utilizza il pianale e il telaio posteriore derivato da quello della Simca 1000, tutto il resto è made in Abarth. Il motore è un quattro cilindri bialbero

montato posteriormente a sbalzo, che nella versione corsa dispone di 204 CV e consente alla macchina di raggiungere i 260 km/h, mentre in quella stradale la potenza massima è di 185 CV e la velocità è di 250 km/h.

A partire dal 1971 la Abarth, che vanta un palmares formato da 6 titoli mondiali costruttori, 113 record di velocità e oltre 7300 successi in varie classi e specialità, viene rilevata dal Gruppo Fiat. Finisce anche l'era di Carlo Abarth, che resta nel ruolo di consulente, ma progressivamente si allontana sempre più dal marchio che ha creato, prima di dover cedere all'avanzare di un male incurabile il 23 ottobre 1979, a pochi giorni, era nato il 15 novembre 1908, dal 71° compleanno. Ma il nome resta su alcune delle sportive più rappresentative degli anni '70 e '80, con le varie versioni della A 112 Abarth, sulla





# I Grandi Appuntamenti



Fiat 124 Abarth Rally e sulla Fiat 131 Abarth Rally, macchina tre volte campione del mondo. E, sempre per rimanere sulle auto esposte, anche sulla Fiat Ritmo, disponibile prima in versione 125 TC e poi 130 TC, dove i numeri corrispondono al valore di potenza massima.

Non mancano le attenzioni per la velocità pura, con le monoposto addestrative destinate a far crescere i giovani piloti. Dal 1972 al 1979 viene realizzata la Formula Italia col motore 1600 bialbero derivato da quello della Fiat 124 Sport e il cambio a 5 marce della Lancia Fulvia. Nel

1978 a mettersi in luce in questa formula è il compianto Michele Alboreto. È la volta poi della Formula Fiat Abarth, che viene disputata dal 1980 al 1987. La macchina è costituita da una monoscocca centrale con un telaio supplementare in tubi. Il motore è derivato da quello della Lancia Beta 2000 da 132 CV con il cambio a 5 marce della Lancia Montecarlo. Le sospensioni sono a ruote indipendenti e i freni sono specifici per questa macchina. Tra i piloti che emergono con la Fiat Abarth ci sono Emanuele Pirro e Alessandro Nannini.

Dopo una lunga assenza, nel 2010 con la formula ACI CSAI Abarth ritorna una monoposto "propedeutica" riservata a piloti di età compresa tra i 15 e i 19 anni. Il motore è il 1400 Fiat Fire Turbo in versione racing da 180 CV.

Assieme a questa rassegna di vetture Abarth, alle moto esposte dal Velocifero e al mercatino, anche questo condizionato da Burian, Old Time Show è tornato ad ospitare la presenza dell'ASI. Il ritorno dell'Automotoclub Storico Italiano, anche se nella sola giornata di sabato, è coinciso con il ritorno della cerimonia di premiazione dei protagonisti e delle manifestazioni dei trofei ASI della passata stagione, con la consegna al CRAME della Pedivella d'Oro tra i club per l'attività svolta in ambito motociclistico nel 2017.



La targa della "Pedivella d'Oro" consegnata al CRAME in occasione dell'Old Time Show di Forlì per l'organizzazione delle manifestazioni motociclistiche (sopra)

CRAME: la squadra vincente coordinata da Giorgio Picchi (sotto)







## Festa degli auguri



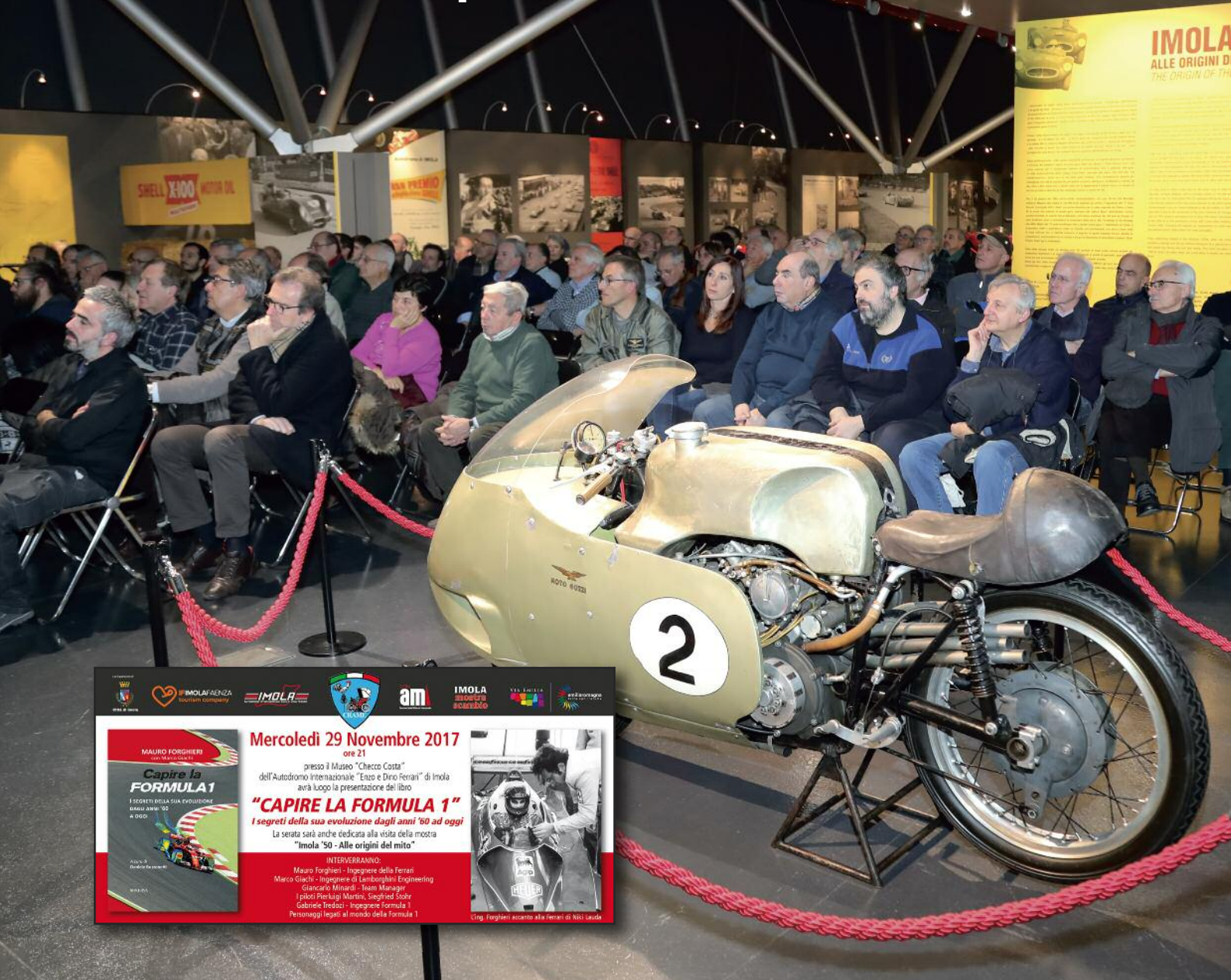
*Al pranzo degli auguri  
era presente Fabio Amadori*

# La Grande Festa





## Capire la Formula 1



**Mercoledì 29 Novembre 2017**  
 ore 21  
 presso il Museo "Checco Costa"  
 dell'Autodromo Internazionale "Enzo e Dino Ferrari" di Imola  
 avrà luogo la presentazione del libro  
**"CAPIRE LA FORMULA 1"**  
*I segreti della sua evoluzione dagli anni '60 ad oggi*  
 La serata sarà anche dedicata alla visita della mostra  
 "Imola '50 - Alle origini del mito"

**INTERVERRANNO:**  
 Mauro Forghieri - Ingegnere della Ferrari  
 Marco Giachi - Ingegnere di Lamborghini Engineering  
 Giancarlo Minardi - Team Manager  
 I piloti Pierluigi Martinis, Siegfried Stohr  
 Gabriele Tredozzi - Ingegnere Formula 1  
 Personaggi leggendari al mondo della Formula 1

(Crip. Forghieri accanto alle vetture di Niki Lauda)

di Alberto Galassi

Mercoledì 29 novembre, ospiti nelle sale del museo "Checco Costa" dell'autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, abbiamo avuto una piacevole serata di divulgazione tecnica legata ad uno degli aspetti di maggior sviluppo delle monoposto di Formula 1. Il titolo del libro di recente pubblicazione, *Capire la Formula 1*, scritto da Mauro Forghieri in collaborazione con Marco Giachi per l'editore Minerva, indicava chiaramente l'argomento della serata. Sfortunatamente per noi, l'ing. Forghieri non è potuto intervenire per ragioni personali e ciò ha

tolto una presenza che avrebbe catalizzato l'interesse della serata, questo detto senza voler togliere meriti e capacità ai nostri ospiti. Forghieri, infatti, oltre ad essere l'autore principale del libro, con i suoi anni di esperienze negli uffici di progettazione e sulle piste di tutto il mondo, con i suoi interventi aggiunge alla tecnica l'aspetto umano delle corse e della ricerca. Facendo di necessità virtù, il protagonista principale è diventato l'ing. Giachi che ha raccontato i diversi aspetti della ricerca e dell'evoluzione degli aspetti aerodinamici delle monoposto della massima formula. Diverse immagini interessanti

hanno illustrato lo sviluppo delle auto prendendo per campioni diverse monoposto progettate e realizzate da Forghieri nel corso degli anni. Dalla configurazione "a sigaro" dei primi anni '60 all'introduzione delle ali, prima mobili e poi fisse della fine dello stesso periodo, fino alle sofisticate tecniche di simulazione tramite computer sempre più potenti e precisi. Alle spiegazioni tecniche hanno contribuito anche Gian Carlo Minardi, uno dei "suoi" ingegneri, Gabriele Tredozzi, e Siegfried Stohr, per una stagione pilota di Formula 1 con la Arrows. L'ing. Giachi illustrava le molte differenze che i progettisti sono stati

# IMOLA'50 LE ORIGINI DEL MITO

IMOLA

am

IMOLA

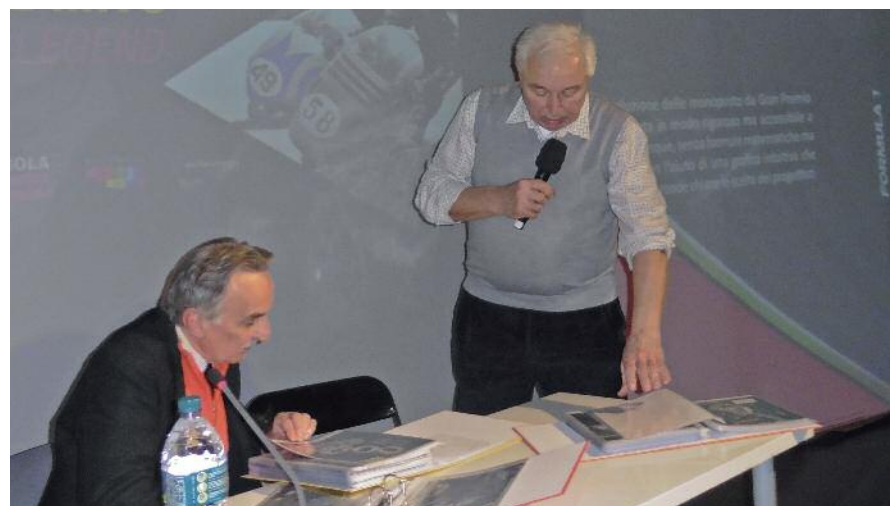
VIA ENRICO

edilcomptec

fly



Marco Giachi, ingegnere di Lamborghini Engineering, Daniele Buzzonetti, giornalista e curatore del libro *Capire la Formula 1...* e sullo schermo l'immagine di Mauro Forghieri



Il giornalista Daniele Buzzonetti, attento alla descrizione di Gianni Torelli, il restauratore dell'epica ricostruzione della Cisitalia 12 cilindri del 1947 di Tazio Nuvolari

B3 "spazzaneve", una monoposto sperimentale che permise a Forghieri l'impostazione delle Ferrari a 12 cilindri più vincenti della storia, con le conquiste dei Campionati del Mondo degli anni di Lauda, Regazzoni, Reutemann, Scheckter e Villeneuve.

L'ing. Tredozi ha ricordato i giorni trascorsi a preparare i modelli e i particolari da provare nella galleria del vento della Fondmetal, creata da Gabriele Rumi a Casumaro (Ferrara) e di cui era responsabile l'ing. Giachi e che venne impiegata da Minardi alla fine degli anni '90.

Lo stesso Giachi ha ricordato l'evoluzione dei sistemi di rilevamento all'interno della galleria, dal posizionamento dei modelli su apposite bilance per misurare il carico all'introduzione del doppio modello (in pratica si accostavano due modelli identici, uno capovolto rispetto all'altro, ruote su ruote, in modo da annullare l'interferenza del fondo stradale, prima che venisse simulato lo scorrimento del piano asfaltato tramite un fondo mobile, per ren-

costretti ad effettuare in funzione dei regolamenti tecnici che variarono negli anni. A questo contribuirono le rappresentazioni numeriche dei carichi aerodinamici, spesso eseguiti in modo empirico, per rendere in grafiche molto intuitive, coadiuvate dai colori che, riproposti in una scala indicante le pressioni dell'aria, rendono immediata la lettura

delle immagini: dal rosso della massima resistenza si passa in sequenza al giallo, al verde e al blu, con una esplicazione molto efficace. Alcuni degli aspetti più interessanti sono stati gli appunti – rigorosamente scritti a mano dall'ing. Forghieri – dei rilievi raccolti "sul campo" e tradotti in numeri e grafici, e le immagini della Ferrari 312



*Roberto Farneti, Gian Carlo Minardi, team manager di Formula 1, e l'ingegner Gabriele Tredozi*

dere l'idea una sorta di tapies roulant).

Interessante le esperienze raccontate da Siegfried Stohr che ha vissuto in prima persona nel corso degli anni, come l'aneddoto delle ali prodotte artigianalmente – in balsa! – per la sua Toleman di Formula 2 e che diedero risultati eccellenti, o del “carico 0” degli alettoni a Monza quando il tracciato era ancora privo di varianti ed era un unico rettilineo raccordato dalla Curva Grande, dalle curve di Lesmo, dalla Ascari e dalla Parabolica: curvare era difficile, ma sul dritto si volava.

Roba da piloti veri.

Al termine della serata, abbiamo avuto conferma che siamo prossimi al battesimo della monoposto Cisitalia, il cui restauro è pressoché completato, direttamente dalle parole di Gianni Torelli, splendido restauratore, socio e grande amico del nostro Club.

L'appuntamento è, per tutti, in pista appena la 360 Grand Prix sarà pronta!



*Daniele Buzzonetti ascolta l'intervento di Gabriele Tredozi, ingegnere del Minardi Team*

## Gilberto Negrini: le ricerche e le scoperte non finiscono mai

di Umberto Ciompi

La serata culturale di mercoledì 6 dicembre 2017 è trascorsa in compagnia di Gilberto Negrini, profondo conoscitore di Imola e del territorio imolese.

Fresco di stampa è il libro che ci ha presentato in anteprima *Imola Rombo di motori. Avvenimenti sportivi, immagini e notizie dal 1920 al 1946*, casa editrice Il Nuovo Diario Messaggero, prezzo di copertina in-

teramente devoluto in beneficenza. Gilberto, parlando di avvenimenti sportivi, allarga il campo a quel passato fatto di personaggi, aneddoti ed episodi che danno sapore e odore alla nostra comunità.

Il libro, decisamente ben fatto e con prefazione di Bruno Brusa e Benito Battilani, risponde a Checco Costa che nell'immediato dopoguerra raccontava di "notizie frammentarie

basate sulla memoria in quanto i documenti andarono smarriti durante il periodo bellico e non furono più ritrovati malgrado le continue ricerche".

Sono state proprio le ricerche di Gilberto che hanno riportato alla luce eventi leggendari e dimenticati:

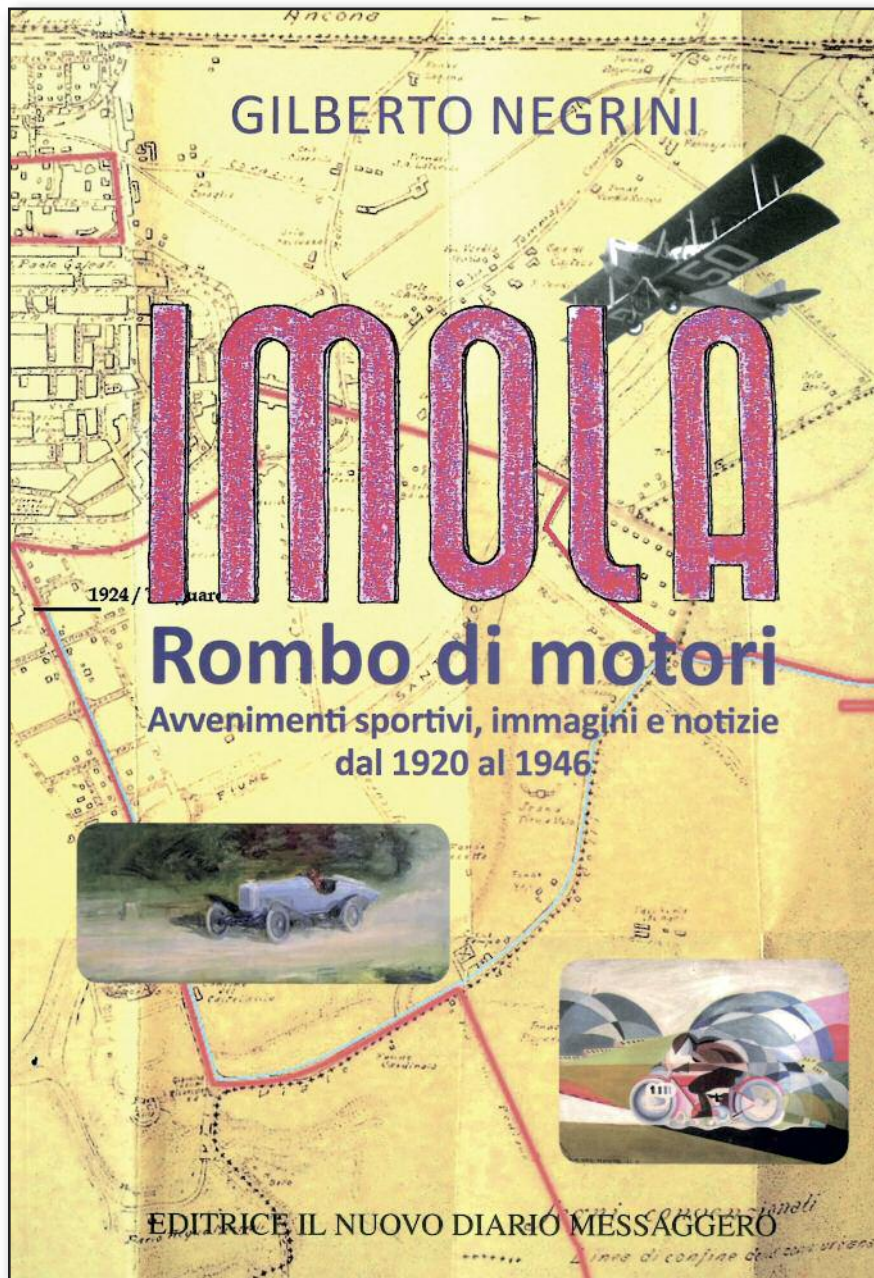
- il Circuito di Via Emilia;
  - il Giro di Romagna;
  - il chilometro lanciato Imola Pira-tello;
  - i Coss country sul Castellaccio;
  - l'Anonima Motoristi Imolesi;
- una raccolta di notizie che oggi è certamente la più esaustiva possibile.

Tommaso della Volpe, il pittore imolese amico di D'Annunzio, nel 1922 ci parla del "piacere di montare la moto, la guidi e la conduci come il cavaliere la sua creatura e la senti ansante e pulsante, viva, una parte di te stesso".

Antonietta Codronchi Toschi la troviamo fotografata a Dozza, alla guida di una SCAT 2724 cc 16 HP. Troviamo spettatori assiepati il 1° maggio 1927 dietro una cancellata per assistere al passaggio dei piloti motociclisti partecipanti al II Circuito dei Tre Monti, percorso oggi a noi tutti ben noto ma inimmaginabile con strada sterrata.

Il passaggio della IX Mille Miglia il 14 aprile 1935 con foto della fuoriuscita di strada in Via Emilia, al ponte sul torrente Sellustra, della Maserati di Scarfiotti che, divelti quattro paracarri e spezzato un palo telegrafico, rotola nel fossato causando la morte di due ragazze quindicenni.

Le giovani britanniche Blenkinsop e Wallach che nel gennaio 1935 in sella alla Panther 600 cc con sidecar e carrello per il trasporto dei viveri, ricambi, bagagli, armi e munizioni, sostarono ad Imola provenienti dall'Inghilterra, percorreranno l'intero continente africano da nord a sud, prime ad attraversare il





*Umberto Ciompi e Bruno Brusa, vicepresidente e presidente del CRAME con Gilberto Negrini, relatore ed autore del libro Imola. Rombo di motori*

Sahara in moto e raggiungere Città del Capo.

Articoli, manifesti e foto riguardanti il cross country alle Acque Minerali, gli Europei e i Mondiali di cross sul Castellaccio, i piloti imolesi passati alla storia, l'automobilismo, l'aeronautica, il Drake, poi gli ortolani imolesi che si rivolsero ai frati dell'Osservanza per novene che propiziassero la pioggia e i frati che risposero di andare da Checco Costa e ... "chiedere di organizzare una gara, sicuramente poverà!".

*Imola Rombo di motori* è un libro che vi appassionerà, un libro da comprare, un bel regalo per tutti perché il prezzo di copertina, come già detto, viene devoluto in beneficenza.





## La passione è una, ma il titolo si rinnova!

La 6ª edizione del premio Pirazzini scende in pista  
per le scuole di Imola, Faenza e Castel S. Pietro Terme



di Gabriella Pirazzini

Ogni estate, un team affiatato dall'esperienza e dalla professione, si attiva in una serie di scambi e incontri per focalizzare il leit motiv...

E ogni inverno si presenta ad inaugurare la stagione degli eventi nel calendario del Crame.

Il premio "Ezio Pirazzini protagonista di una passione" declina infatti di stagione in stagione una traccia, che pur riferendosi strettamente al tema sportivo, vuole dialogare con l'attualità, il sentire comune, i dubbi e le riflessioni del quotidiano.

Quante idee galoppiano nella testa di ciascuno...: la mia, quella di Gianfranco Bernardi presidente del Comitato promotore, quella di Marco Isola, di Vinicio Dall'Ara... Idee che si intrecciano con quelle dei giurati giornalisti...: Beppe Tassi, Pino Allievi, Renato D'Ulisse, Raffaele Dalla Vite...

È uno dei momenti più belli, divertenti, anche se in qualche modo faticosi: ci si assume una responsabilità. Si cercano appigli con la cronaca, si trovano agganci con le diverse sensibilità di ciascuno...

"Lo sport ai tempi di mio padre", da molto mi gira in testa questa frase, e prima o poi diventerà il sottotitolo regalato ai ragazzi, ma forse è



Alessandro Cappello, vincitore  
nella sezione audiovisivi con il filmato  
"Libertà, rispetto e partecipazione"

bello tenerlo per il decennale del premio, o per ricordare il decennale della scomparsa di Pirezio, nel futuro 2020.

E così, tornando a questo 2018..., le fasi preparatorie ci pongono in stretto contatto con il mondo dei giovani a cui il concorso si rivolge. L'anno passato c'erano i social, terreno favorevole, che ha portato video, fumetti, articoli, facendo scoprire un mondo giovanile troppo facilmente liquidato nelle terminologie generaliste. Connotati che da generazionali assumono connotati di giudizio, come "millennials". Eppure abbiamo scoperto nei 250 elaborati degli studenti imolesi, il bisogno di realtà, la paura del virtuale, nella vita come nello sport. L'abbraccio

con il campione, non un semplice like sulla sua pagina facebook, o un twitt, che si perde come un vero cinguettio tra i rumori di una folla immaginata. E così, noi pensiamo, ma poi sono loro, i ragazzi, a donarci le vere riflessioni, scompaginando i luoghi comuni, e quella credenza così diffusa ormai del "si stava meglio quando si stava peggio": No, gli strumenti nuovi sono una opportunità, da sempre, è l'intelligenza e la consapevolezza che occorre far crescere e maturare. E molti insegnanti provvedono a questo difficile compito quotidiano.

Dunque la decisione, incontri preliminari, ognuno butta sul tavolo, a voce, via mail, watsapp, messaggi, pensieri affastellati che trovano a poco a poco il loro ordine e il loro rigore... il desiderio è quello di attrarre una platea sempre più ampia, di proporsi con capacità di coinvolgimento, ed è così che nasce anche questo nuovo titolo *Stili di vita stili di sport: highlanders o meteore?*

Attraverso un articolo, un elaborato scritto, o un lavoro multimediale, da video a reportage a grafica e fumetti, gli studenti delle scuole superiori potranno raccontare la loro visione dello sportivo: invincibile e a volte immortale, oppure semplice gloria di passaggio, ma questo ana-





Bruno Brusa e Annalia Guglielmi, assessore uscente del Comune di Imola, con delega per l'Autodromo (a sinistra)  
 Alla serata erano presenti anche le insegnanti, Monica Zanotti e Monica Tassoni (a destra)

lizzato anche dal punto di vista dei comportamenti, non solo agonistici ma anche nella vita quotidiana. Resistono alle fratture senza nemmeno operarsi e corrono a dispetto dei principi dell'ortopedia e della fisica, restano nella memoria con le gesta nate in un istante o coltivate in una intera vita, a volte occupano un titolo in neretto per poi scendere nei trifolli e nell'oblio. Lo sport, a qualunque latitudine, in qualunque campo, somma personaggi così diversi. E cosa li rende tali? Un carisma genetico, una dote innata, un lavoro faticoso, un impegno e mille sacrifici, una vita austera o una follia geniale? Sono tante le sfaccettature e le possibili interpretazioni. Ed è questo che ci piace: dare la no-

ta iniziale, per far nascere singole sinfonie. E così il concorso per gli studenti delle scuole superiori, scende in pista per il sesto anno consecutivo. E come consuetudine, l'anteprima inaugura la stagione degli incontri del Crame. Ed è Bruno Brusa, presidente Crame, ad aprire la serata, come padrone di casa e come sostenitore del premio, "che - ricorda - di anno in anno riscuote sempre più successo, e consente alle generazioni di incontrarsi, in un vero e proprio scambio di cultura non solo sportiva". Il concorso, riservato alle scuole superiori del circondario imolese, (Imola ma anche Castel San Pietro e Faenza) vuole ricordare il grande

sport e la figura del giornalista Ezio Pirazzini che ha votato la sua carriera ad atletica, motociclismo e formula uno. E di edizione in edizione i ragazzi vengono chiamati a cimentarsi su un tema più specifico, ma sempre con grande libertà di interpretazione. Gianfranco Bernardi, presidente del comitato organizzatore del premio ma anche in rappresentanza regionale degli Atleti Azzurri e Olimpici d'Italia (sostenuto dal rappresentante imolese Moreno Grandi) lancia un appello alle scuole, ai presidi, agli insegnanti, "perché comprendano l'importanza di affrontare queste tematiche nel percorso scolastico, a scopo creativo ma anche formativo".

# Serate Culturali

Annalia Guglielmi, assessore uscente all'autodromo e alla comunicazione, ricorda come per il Comune di Imola l'esperienza del premio, la partecipazione dei giovani, siano una delle "carte vincenti del territorio, per le relazioni che riesce a tessere e per il coinvolgimento intorno al futuro e al presente dell'impianto imolese".

A mostrare la commistione tra vita e sport, la testimonianza del vincitore dell'ultima edizione, dedicata al mondo dei social e del web. Alessandro Cappello dell'istituto Paolini Cassiano di Imola, nel suo assemblaggio di emozioni "Libertà è partecipazione" ci fa capire come le tecnologie rischiano di isolarci dalla vita vera, affidando il nostro tempo a cellulari e rapporti virtuali. Ma anche lo sport corre questo rischio, perché i veri campioni non sono quelli a ricerca di un "mi piace" o di una "condivisione" ma quelli che scendono tra la folla, si fanno abbracciare dai tifosi, stringono la mano a chi li sostiene.

Per le sue insegnanti, Monica Tassoni e Monica Zanotti, "l'importanza di questo concorso è non solo nello stimolo ai ragazzi, ma anche nel fare uscire all'esterno, sottoponendosi a giudizio, il valore della capacità degli studenti". Alla serata, oltre a un folto pubblico, anche alcuni degli sponsor storici della manifestazione. Da ConAmi, che col presidente Stefano Manara ricorda anche la prossima digitalizzazione del Museo Checco Costa all'interno dell'Autodromo Dino ed Enzo Ferrari, a Giovanni Bettini per Clai ("dove c'è qualità, noi ci siamo!"), al mondo Allianz con Gabriele Accorsi e Alessandro Parra che vedono nella presenza nelle scuole la possibilità di fare passare messaggi positivi.

E allora tutti pronti per l'edizione numero 6, gli elaborati dovranno essere consegnati a fine aprile, e la cerimonia di premiazione (con assegni in denaro ai primi tre classificati per ogni categoria ed anche alla scuola di appartenenza) si terrà a maggio in autodromo, tra una gara e l'altra!



Gianfranco Bernardi, presidente regionale Atleti Azzurri e Olimpici d'Italia, il rappresentante imolese Moreno Grandi e Bruno Brusa (sopra).  
Presente alla serata il dott. Stefano Manara, presidente CON.AMI (sotto)



## L'era d'oro Bimota

di Luigi Rivola

Chi ha insegnato ai Giapponesi a costruire le motociclette supersportive di grossa cilindrata? Risposta semplice: la Bimota. E guardate che non è un'affermazione da bar, motivata da un po' di nazionalismo condito con scarsa competenza sull'argomento, bensì la pura e semplice verità.

Lo ammettono i Giapponesi stessi, che per i modelli Bimota hanno una venerazione, e lo confermano le migliaia di appassionati di tutto il mondo che dal 1973





*Giuseppe Morri, co-fondatore della Bimota e il moderatore della serata Luigi Rivola*

hanno acquistato, o anche solo sognato, una di queste motociclette realizzate da una piccola azienda fondata a Rimini – in Romagna – da due artigiani con la passione per le moto.

I due artigiani e già soci in un'impresa che si occupava della progettazione e dell'installazione di impianti di climatizzazione sono Giuseppe Morri e Massimo Tamburini, il primo col genio per la gestione e l'amministrazione di un'azienda, il secondo con quella del disegno tecnico ed estetico, nonché con la rara capacità di tradurre idee assolutamente innovative in realizzazioni concrete e perfettamente funzionanti.

Dalla riuscitissima elaborazione di una Honda CB 750 Four, la moto che in quel momento era il sogno dei motociclisti di tutto il mondo, nacque il proposito di investire in questo campo. Nacque così la Bimota, una piccola impresa specializzata nella produzione di parti speciali per diversi modelli di prestigio, di interi kit di trasformazione tecnico/estetica, di modelli da com-

petizione tanto evoluti e competitivi da potersi confrontare con le massime espressioni della tecnologia da corsa messe in campo ufficialmente dalle principali Case.

Soprattutto – e questo fu il segreto dell'incredibile successo quasi istantaneo della nuova marca riminese – si poté constatare che tutte le trasformazioni operate dalla Bimota sui modelli sportivi giapponesi di grossa cilindrata, Honda, Suzuki, Kawasaki e Yamaha, generavano immancabilmente un incredibile salto di qualità in termini di stile e un incremento di prestazioni tale da porre queste moto su un altro piano rispetto a qualsiasi concorrente. La Bimota aveva inventato e costruito la motocicletta ipersportiva...

La piccola fabbrica divenne subito un mito, e questo mito si diffuse in tutto il mondo. Giuseppe Morri l'amministrò per vent'anni, dal 1973 al 1993, mentre Massimo Tamburini la lasciò nel 1983 per proseguire la sua attività di progettista dapprima con la Ducati, poi con la MV Augusta. Dopo aver realizzato capolavori assoluti come la Ducati 916 e

la MV F4, è scomparso prematuramente nel 2014.

La storia dei primi vent'anni della Bimota, quella dei grandi successi commerciali e sportivi – culminati questi ultimi nella conquista di due campionati del mondo (1980, classe 350 con Jon Ekerold e 1987 categoria TT F1 con Virginio Ferrari) è ora racchiusa in un bellissimo libro scritto dal giornalista Saverio Livolsi basandosi sui racconti di Giuseppe Morri. Ne è uscito un volume dai contenuti straordinari come le Bimota stesse, ricchissimo di dettagli sconosciuti, di confidenze, di cronache, di immagini. Si intitola *L'Era d'Oro Bimota* e Morri e Livolsi lo hanno presentato personalmente al CRAME lo scorso 7 febbraio in una serata in cui il fondatore della marca è andato ben oltre l'esposizione di quanto si può leggere nel libro, portando allo scoperto anche le difficoltà, le sensazioni, i sentimenti, le passioni provate nel suo ruolo imprenditoriale e trasmettendole, con un linguaggio sincero e coinvolgente, al pubblico attento in sala.



*Il vicepresidente Umberto Ciompi, il giornalista Saverio Livolsi, Bruno Brusa, Giuseppe Morri, Luigi Rivola*



## Sintesi del verbale dell'assemblea ordinaria del 17 febbraio 2018

Il giorno 17 febbraio 2017, presso la sede del Club, si è tenuta l'assemblea ordinaria dei soci per deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno: relazione del Presidente sull'attività 2017; bilancio consuntivo 2017; bilancio di previsione 2018.

Sono intervenuti 68 soci, 21 per delega, per un totale di 89 soci votanti. L'Assemblea, presieduta da Elvezio Ghetti, si è aperta con la relazione del Presidente del Consiglio Direttivo, Bruno Brusa, sulle attività svolte nel 2017. Il Presidente ha ringraziato tutti coloro che con il loro lavoro lo hanno aiutato in questo anno particolarmente impegnativo, viste le tante manifestazioni organizzate.

Il Presidente ha posto l'attenzione in particolare sulle serate culturali, sempre affollate di soci e non, e sulla collaborazione con il Museo dell'Autodromo per l'organizzazione di due importanti mostre.

Successivamente, la dott.ssa Sansone ha illustrato all'assemblea il Bilancio consuntivo dell'associazione spiegandone, nel dettaglio, le singole voci. Infine, è stato presentato il Bilancio di previsione relativo al 2018 nel quale viene evidenziato l'accantonamento di una somma ritenuta congrua all'eventuale acquisto di un immobile per il ricovero dei mezzi del club e alla sistemazione del tetto e dell'impianto di riscaldamento della sede.

L'assemblea, dopo aver ascoltato la relazione del Collegio Sindacale, letta dal Presidente Sig. Trerè, ha approvato entrambi i bilanci all'unanimità.

In questa occasione, l'assemblea ha preso visione anche dei bilanci, consuntivo e di previsione, della partecipata Crame Service SRL.

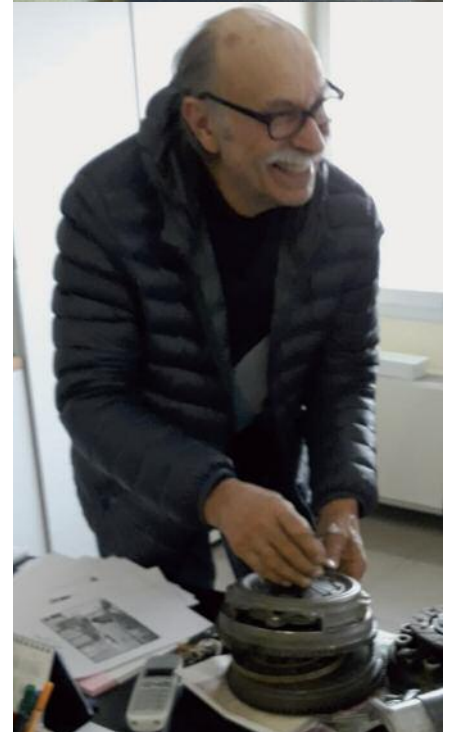
La dott.ssa Sansone chiarisce all'assemblea che la situazione non è ancora delineata per quanto riguarda il quadro normativo del cosiddetto "Terzo settore", per cui è opportuno attendere l'approvazione dei decreti attuativi della riforma prima di intraprendere modifiche statutarie.

Il Presidente Brusa e il Vicepresidente Ciompi illustrano all'assemblea le vicende ASI svoltesi negli scorsi mesi e culminate con l'elezione di un nuovo Consiglio Federale e di un nuovo Presidente il 13 gennaio us.

Da alcuni soci viene l'invito a incentivare la partecipazione dei giovani alle manifestazioni, trovando tematiche per loro interessanti o prestando loro i veicoli. Infine un socio propone di incentivare la partecipazione dei soci alle manifestazioni degli altri Club e favorire la partecipazione di equipaggi provenienti da altri Club alle manifestazioni del Crame applicando quote analoghe a quelle dei soci.

L'assemblea si è conclusa alle ore 17.

La segretaria dell'assemblea  
Dott.ssa Mariarita Gaita



*Curiosità: all'assemblea non si parla solo di verifica bilanci, ma... di motorini di avviamento... di frizioni...*





## Gian Carlo Minardi presenta Historic Minardi Day



**HYSTORIC MINARDI DAY 2018 - AUTODROMO DI IMOLA 5/6 MAGGIO 2018**

**GIANCARLO MINARDI PRESENTA**

**TROFEO DEL SAVIO**

**MERCOLEDÌ 7 MARZO 2018  
ORE 21:00**

**SEDE CRAME  
VIA GRONCHI 53 IMOLA**

di Giuseppe Minardi

Nella serata di mercoledì 7 marzo, Gian Carlo Minardi, fondatore dell'omonimo team di Formula 1, ed anche socio fondatore del CRAME, coadiuvato dai fratelli Giuseppe e Ferdinando, ha presentato presso la sede di Imola la Terza Edizione dell'Historic Minardi Day – vincitrice del Casco d'Oro Autosprint 2017 come Miglior evento Motorsport dell'anno –. La manifestazione sarà in programma da sabato 5 a domenica 6 maggio presso l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola e coinvolgerà anche i meravigliosi borghi medioevali di Imola, Faenza, Brisighella e Ravenna con la gara di regolarità del 1° Trofeo Circuito del Savio, solcando anche le strade che videro Enzo Ferrari vincere il Circuito del Savio nel 1923, a cui si affiancherà una suggestiva parata

*Terza edizione per questo atteso evento dedicato a fan, collezionisti ed appassionati del Motorsport*

Due giorni pensati per chi ha vissuto quei momenti e vorrebbe provare di nuovo l'emozione, a chi bastava porgere un foglietto per ricevere un autografo, a chi ha nostalgia di odori e rumori che ormai sono lontani.

## Historic Minardi Day

*è pensato per tutti loro.*

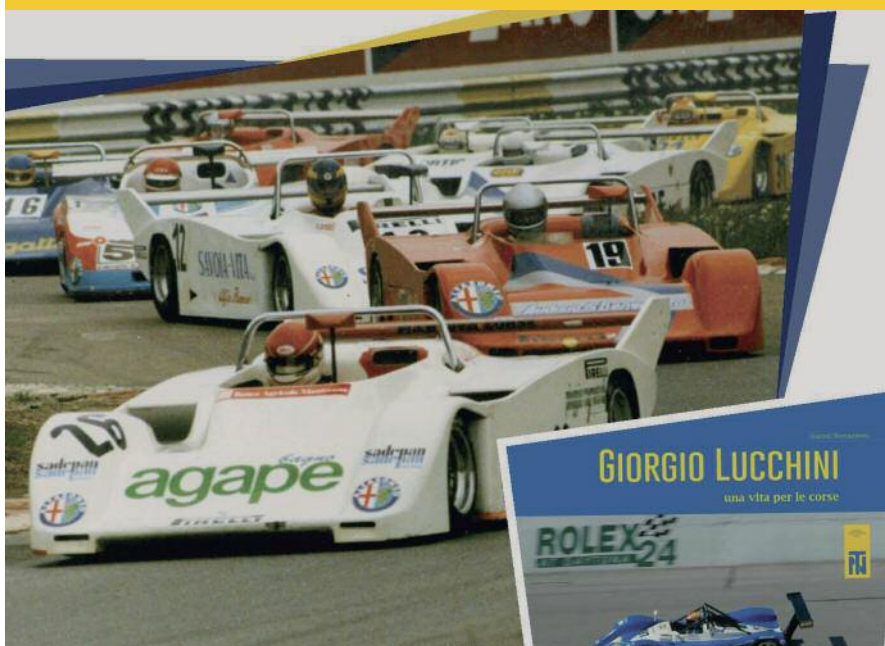
Un evento che porta il sapore di quei tempi e di quelle vetture. Una manifestazione aperta alle monoposto di FORMULA 1, F2, F3, Prototipi, GTS d'epoca e tante altre categorie!

# Serate Culturali

dedicata alle vetture d'epoca, prima di far rientro al Santerno (domenica 6) per la parata finale nel mitico Autodromo di Imola.

Ancora una volta il CRAME ha risposto nel migliore dei modi con una sala gremita. "Padroni di casa" il presidente Bruno Brusa insieme al vicepresidente Umberto Ciompi, perfetti direttori di orchestra della serata, iniziata con la proiezione di due filmati inerenti le edizioni precedenti coi soci del CRAME grandi protagonisti della Minardi Classic 2017. Gian Carlo Minardi ha proseguito presentando il nuovo programma 2018. Si partirà con la sfida di golf Louisiana tra vip e piloti presso il Golf Club "Le Cicogne" a Faenza (venerdì 4) proseguirà all'interno dell'Autodromo Enzo e Dino

Nel programma eventi:  
**IL MEMORIAL LUCCHINI**



Nel programma eventi:  
**ENTRA IN PISTA**





Nel programma eventi:  
TROFEO CIRCUITO DEL SAVIO



Ferrari con una intensa attività in pista che vedrà protagoniste le vetture storiche di Formula 1, 2, 3 insieme alle vetture Gran Turismo e prototipi. Parallelamente, come già anticipato, magnifiche vetture storiche percorreranno la Romagna. Un piccolo assaggio di un week-end favoloso: a Brisighella tutti i partecipanti assisteranno al Trofeo Bandini (sabato 5) giunto quest'anno alla 25esima edizione, assegnato al pilota finlandese della Mercedes – AMG Petronas Motorsport Valtteri Bottas. Al termine della serata il Presidente Brusa ha coinvolto simpaticamente alcuni soci che hanno prontamente sottoscritto la loro partecipazione alla manifestazione. È poi seguito un rinfresco cui hanno partecipato tutti i presenti.

Nel programma eventi:  
PARATA D'AUTO D'EPOCA e il TROFEO LORENZO BANDINI



A photograph of a classic car show. In the foreground, a dark blue Fiat Ritmo is parked on a cobblestone street. Behind it, a bright red Fiat Ritmo is visible. Further back, several other classic cars are parked, including a dark blue Fiat Ritmo and a white Fiat Ritmo. The background features a yellow building with green shutters and several statues on pedestals. The text "Neve e ghiaccio per 43 anni" is overlaid on the image.

## Neve e ghiaccio per 43 anni

di Grazia Brusa

Dopo due anni, il "Raid Neve e Ghiaccio" (9-10-11 marzo), è tornato in Emilia.

La manifestazione, giunta alla 43ª edizione (è nata nel 1975, tra le prime organizzate dal CRAME), e tra le più amate dai soci del Club, ha avuto come scenario le province di Parma e Reggio, toccando le località di Campagnola, Correggio e Colono.

Programma e organizzazione, come nella precedente edizione, ad opera di Silvana e Gianni Torelli, infatica-

bili e orgogliosi di mostrare ai partecipanti le eccellenze culturali ed enogastronomiche del loro territorio.

Operazioni preliminari, dunque, a Campagnola Emilia, cui è seguito un pranzo a buffet curato dalla locale Associazione "Il Ciccio d'Oro" e l'ormai tradizionale visita all'officina Torelli.

Una visita, quella di quest'anno, a dir poco particolare, visto che è stato possibile assistere alla messa in moto di un gioiello rinato grazie all'abilità

e alla professionalità di Gianni Torelli, che ha illustrato le caratteristiche, i pregi, i difetti e le modifiche studiate per correggere le lacune della Cisitalia 360 Grand Prix di Tazio Nuvolari.

Altra tappa d'obbligo, la visita al Caseificio Castellazzo, una delle eccellenze del territorio di Campagnola, produttore, tra l'altro, di un Parmigiano unico e pregiato: quello delle autoctone vacche rosse.



9-10-11  
MARZO  
2018

Campagnola Emilia  
Colorno  
Correggio

# RAID NEVE & GHIACCIO





In serata, poi, a Correggio è stata possibile la visita guidata alla ottocentesca Villa Sinigaglia Della Valle, da poco riaperta al pubblico grazie all'opera dell'Associazione Arte-Mente.

L'interno della villa, molto suggestivo, conserva mobilia, oggetti e affreschi originali che raccontano frammenti di storia degli ultimi proprietari, dando al visitatore l'idea che il tempo si sia fermato.

Purtroppo, la stagione non ha permesso di gustare appieno il giardino e il roseto antistante la dimora nobiliare con le sue 750 varietà di rose, tra cui esemplari rari e antichissimi.

Sabato 10 marzo tutto all'insegna della cultura con la visita alla magnifica Reggia di Colorno: una complessa struttura architettonica con oltre 400 sale un tempo dimora dei Sanseverino, dei Farnese, dei Borbone e di Maria Luigia d'Austria. Interessante anche la neoclassica Cappella di S. Liborio, che custodisce tele di celebri artisti, ma soprattutto il settecentesco organo di Serassi, eccezionale per dimensioni e caratteristiche sonore.

Le condizioni meteorologiche pressoché invernali non hanno disturbato più di tanto il programma di



domenica 11 marzo, dedicato alla visita guidata alla città di Correggio e del suo edificio-simbolo di epoca rinascimentale: il Palazzo dei Principi, dalla raffinata facciata decorata in cotto, il grande cortile porticato e il piano nobile mirabilmente affrescato e ricco di opere d'arte.

Altro rilevante monumento della città è il Teatro Comunale Asioli, costruito sulle rovine di un palazzo quattrocentesco, con la sua platea a ferro di cavallo e tre ordini di palchi decorati in stile Luigi XI.

La manifestazione si è conclusa con il pranzo presso il "Ristorante Bottega 14" di Campagnola e tanti applausi per Gianni e Silvana, per il lavoro che si sono sobbarcati, la disponibilità e la squisita ospitalità.



(Sotto)

Gianni e Silvana Torelli davanti al banco prova ascoltano felici il primo rombo del 12 cilindri della Cisitalia di Tazio Nuvolari. A destra l'articolo dedicato al lavoro di Torelli su "Tutto Porsche"

## tutto PORSCHE

### LA CISITALIA 360 RINASCE IN ITALIA

**L**a Cisitalia 360, mitica vettura da F1 degli Anni 40, ispirata da Tazio Nuvolari e progettata da Ferdinand Porsche, realizzata in soli due esemplari, sta rinascendo pezzo dopo pezzo a Campagnola Emilia, nell'officina di Gianni Torelli che ci lavora da sei anni partendo dai pochi pezzi rimasti e dai disegni originali. La carrozzeria, in alluminio lucidato, è pronta, il motore funziona sul banco di prova e tra qualche mese la C360, potrà ritornare in pista, grazie a uno degli specialisti che il mondo ci invidia.



# L'automobile elettrica dall'800 a oggi



Lorenzo Morello



Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca, Imola 21.3.2018



di Lorenzo Morello

## Storia e prospettive dell'auto elettrica

Nel 1881, cinque anni prima del lancio della Patent Motorwagen di Karl Benz, Charles Jeantaud iniziò a costruire auto elettriche a Parigi. La sua scelta non fu certo motivata da considerazioni energetiche o ecologiche, bensì dalla maggior facilità di guida del veicolo, privo di cambio, frizione e manovella d'avviamento. Altri seguirono il suo esempio; nel nostro paese, la prima auto elettrica fu costruita nel 1890, a Castelnuovo della Garfagnana, da Giuseppe Carli, uno dei pionieri nella produzione dell'energia idroelettrica per applicazioni industriali. Oltre che per la semplicità di guida, le auto elettriche furono allora anche apprezzate per la superiorità delle prestazioni. Lo testimonia la Jamais Contente, la prima auto che, nel 1899, superò il record dei 100 km/h.



Lohner, un costruttore austriaco, presentò nel 1900, fra i primi, un'auto elettrica costruita con criteri industriali, avvalendosi del progetto del giovane Ferdinand Porsche, allora tecnico debuttante nel mondo dell'automobile.

A lui si attribuisce anche il progetto delle prime auto ibride elettriche, prodotte, con successivi migliora-

menti, da Lohner e Austro-Daimler fino al 1907. L'auto elettrica non fu, tuttavia, mai popolare in Europa, mentre si diffuse in modo rilevante negli Stati Uniti.

Probabilmente, in questo paese, si attribuì particolare importanza alla semplicità d'impiego, identificando nell'auto, fin dagli inizi, un mezzo di trasporto efficiente e non solo un'espressione dell'abilità sportiva o dello stato sociale del proprietario, come accadde invece, per lungo tempo, in Europa.

Tuttavia, anche negli Stati Uniti, l'auto elettrica iniziò il declino quando furono disponibili auto a benzina più potenti e i clienti impararono ad accettarne le difficoltà di guida. Il processo fu accelerato anche dal diffondersi dei motorini elettrici di avviamento.

Solo nel periodo della seconda guerra mondiale ricomparvero le auto elettriche; i carburanti erano riservati agli impieghi militari, mentre l'energia elettrica, allora prodotta in



**MERCOLEDÌ 21 MARZO 2018 - 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



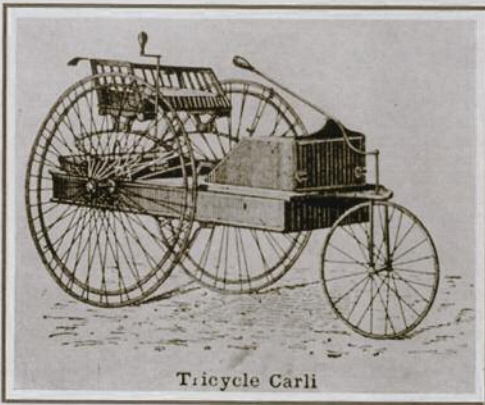



molti paesi per via idraulica, sembrava abbondante e inesauribile. Dopo una lunga interruzione, gli studi sull'auto elettrica furono ripresi negli anni '70, dopo la prima crisi energetica, concretandosi in molti prototipi di ricerca e alcune piccole produzioni.

Nonostante risultati ancora deludenti, negli Stati Uniti, l'EPA (Environmental Protection Agency) avviò il Federal Clean Car Incentive Program, con il proposito di stimolare lo sviluppo di veicoli a basso impatto ambientale, per lo più elettrici. La General Motors EV1 fu la prima auto elettrica moderna. Prodotta in circa 1.100 esemplari dal 1996 al 1998, per una sperimentazione sul campo, fu affittata a clienti residenti in alcune aree urbane, al costo di circa 500 \$ al mese.

L'EV1 comprendeva idee avanzate per contenere il peso, migliorare l'aerodinamica, ridurre i consumi elettrici per contribuire all'aumento dell'autonomia, che arrivò a circa

## LA VOITURETTE ELECTRIQUE DU COMTE CARLI



**Carli**

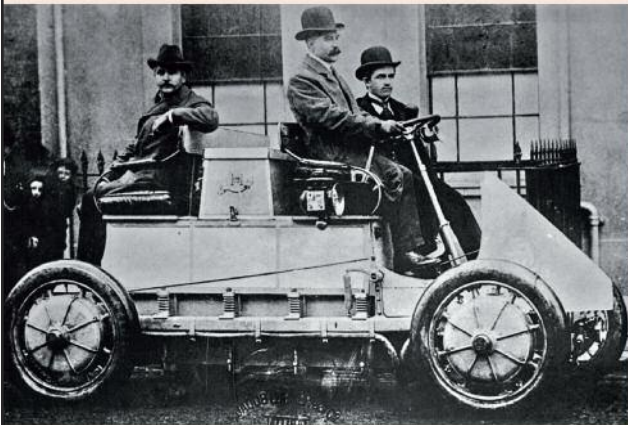
Anno	1890
Peso	140 kg
Peso b.	-
Potenza	1 CV
Velocità	15 km/h
Autonomia	10 km

Tricycle Carli



*Lohner Electric Phaeton*

Anno	1901
Peso	750 kg
Peso b.	410 kg
Potenza	3 - 8 CV
Velocità	37 km/h
Autonomia	50 km



*Lohner Toujours Contente*

Anno	1901
Peso	4000 kg
Peso b.	1800 kg
Potenza	56 CV
Velocità	-
Autonomia	100 km

*Nel 1900, su circa 4.000 veicoli prodotti negli Stati Uniti, 1.600 erano elettrici; nello stesso anno, si produssero complessivamente in Europa 1.200 veicoli, di cui 300 in Italia.*



*Rauch & Lang Brougham*

Anno	1905
Peso	1100 kg
Peso b.	-
Potenza	11 CV
Velocità	60 km/h
Autonomia	-



300 km negli ultimi esemplari costruiti. Le prime batterie erano al piombo; in seguito, furono adottate quelle al NiMH e furono studiate anche quelle al litio, indicando la strada alle automobili elettriche moderne. Alcune idee alla base del suo progetto e, particolarmente, le batterie al litio hanno permesso di rendere accettabile l'autonomia delle automobili recenti; nuovi materiali per le batterie sono allo studio con prospettive di altri miglioramenti. Automobili con autonomia anche su-





periore a 300 km sono già disponibili sul mercato. Rimangono, tuttavia, irrisolti il problema del tempo di rifornimento e quello della scarsa diffusione dei punti di ricarica. In conclusione, la diffusione generalizzata dell'auto elettrica non appare contrastata da carenze tecniche ma dai rilevanti investimenti necessari a diffondere adeguatamente le colonnine di ricarica e a produrre l'energia elettrica aggiuntiva richiesta, in modo economico ed ecosostenibile.



*Flettropattino Revelli*  
Anno 1941



*BMW i3*  
Anno 2016  
Peso 1245 kg  
Peso b. -  
Potenza 170 CV  
Velocità 75 km/h  
Autonomia 200 km



*Tesla 3*  
Anno 2016  
Peso 1610/1730 kg  
Peso b. -  
Potenza 258 CV  
Velocità 210/225 km/h  
Autonomia 350/540 km





# Serate Culturali

## Claudio Costa: l'eroe che è in te



di Luigi Rivola

In ognuno di noi c'è un eroe. Si tratta semplicemente di scoprirlo e di lasciarlo emergere quando le vicende della vita senza il suo apporto appaiono insostenibili e insuperabili.

Questo il messaggio lanciato mercoledì 5 aprile ai soci del Crame, in occasione di una delle tradizionali serate culturali, da un relatore d'eccezione, il dottor Claudio Marcello Costa. L'insigne cittadino imolese, partendo dall'esperienza fatta in molti decenni di preziosa assistenza medica ai piloti motociclisti nei circuiti di tutto il mondo, ha maturato e applicato una propria filosofia di pensiero e di comportamento che non solo gli ha procurato l'amicizia sincera, quasi la devozione, di tantissimi campioni della moto, ma anche – per i risultati professionali ottenuti – una notorietà unica in ambito internazionale.

Figlio di Francesco Costa – l'indimenticabile presidente del Moto Club Santerno di Imola, fondatore dell'autodromo e promotore di alcune fra le più importanti corse nazionali e internazionali di motocross e velocità che si siano disputate in

Italia – fratello di Carlo Costa, popolarissimo e geniale speaker delle manifestazioni motoristiche che si svolgevano all'"Enzo e Dino Ferrari" e non solo, Claudio Costa ha respirato aria di corse e motori fin dalla prima infanzia. Ha avuto così dapprima la possibilità di conoscere i campioni del motociclismo, di avvicinarli, di studiarne il carattere e il comportamento. E i desideri: primo fra tutti, quello di correre, di non rinunciare mai – al limite dell'impossibile – a scendere in pista per quei rischiosi ma inebrianti momenti che l'altissima velocità, le potenze esagerate e l'equilibrio sempre sul filo del rasoio offrono loro durante una gara.

La volontà di correre comunque, anche dopo un'angosciante caduta, una pesante frattura che normalmente richiederebbe settimane di immobilità o quantomeno di rinun-

cia alla moto. Claudio Costa ha riflettuto su questa volontà e ha deciso che fosse giusto assecondarla. Con questa mentalità, unita ad un talento medico indiscutibile, alla capacità di coinvolgere altri colleghi e anche ad una buona attitudine per la gestione di iniziative complesse, ha quindi creato la Clinica Mobile, un ospedale viaggiante che ha portato sulle piste di tutto il mondo; un'istituzione che ha curato, ristabilito e rimesso in sella migliaia di piloti caduti, salvandone anche molti dalla morte.

Due interventi personali di Claudio Costa sono diventati quasi leggendari: quello che salvò dall'amputazione la gamba di Mick Doohan, pluricampione mondiale della classe 500, e quello che favorì e accompagnò l'incredibile, quasi inumano recupero di Alex Zanardi, l'asso dell'automobilismo che –

**Imola - Mercoledì 4 aprile 2018 - ore 21**  
presso la Sala Convegni  
della Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53)  
avrà luogo la presentazione del libro

### L'EROE CHE È IN TE

Sarà presente l'autore del libro **Dottor Claudio Costa**  
Interrverrà alla presentazione l'**Avv. Carlo Costa**

Zanardi è il simbolo delle persone che di fronte alle difficoltà sanno reagire e rinascono a nuova vita, come lo sono i piloti che ho curato durante la mia vita di medico con la clinica mobile, capaci di imprese apparentemente impossibili che sono frutto dell'eroismo di cui ognuno di noi è capace quando tutto crolla.

Il Dottor Costa con Alessandro Zanardi, suo giardiniere amico.



CLAUDIO MARCELLO COSTA

## L'EROE CHE È IN TE

PREFAZIONE  
ALEX ZANARDI



perse entrambe le gambe in un terribile incidente di corsa a Berlino – è riuscito a ritornare a correre e a vincere in auto e a conquistare addirittura campionati del mondo e titoli olimpici nel paraciclismo. Quattro filmati hanno evidenziato nella serata del Crame il rapporto di stima, amicizia e gratitudine dei piloti nei confronti di Claudio Costa, ma non è mancata anche una testimonianza della sua grande disponibilità ad assistere le





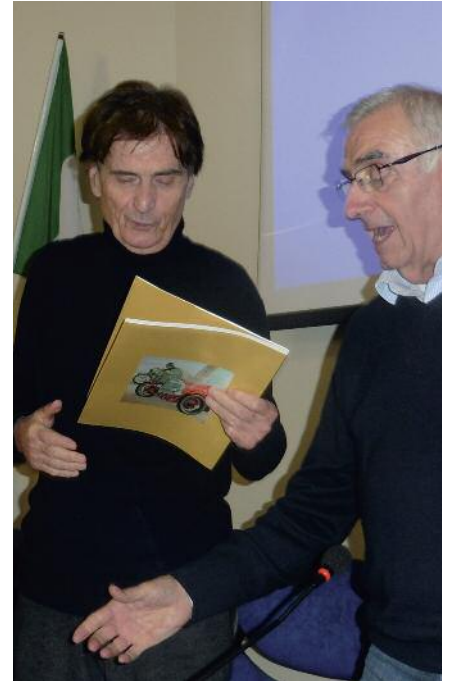
# Serate Culturali



persone comuni che si sono rivolte e si rivolgono a lui chiedendogli di aiutarli a risolvere gravi problemi fisici.

Il "Dottor Costa" ha aperto se stesso ai soci del Crame. Si è raccontato ed ha esposto con chiarezza e sincerità il suo pensiero e il suo modo di agire, non celando che molto spesso questo si è trovato a collidere con le procedure canoniche della medicina ufficiale, oppure ha anticipato metodologie poi adottate comunemente.

Autore di numerosi libri, vincitore di un Premio Bancarella, Claudio Costa ha intitolato *L'eroe che è in te* la sua ultima opera: 270 pagine di racconti unici, come unico è chi li ha scritti.



# Per ricordare

## Alfredo Celli, un Amico da sempre e per sempre!

L'Amico Alfredo non è più fra noi; una malattia subdola e tenace lo ha costretto ad allontanarsi per un lungo periodo dal nostro mondo, quello della passione per il motorismo storico, del trovarsi assieme per ascoltare e gioire del rumore di motori antichi e del fruscio del vento nei capelli in quell'ambiente un poco retrò che tanto ci piace.

Ci è mancato Alfredo, e ci mancherà; ma noi conserviamo i ricordi che sono un'arma potente poiché nessuno li può cancellare, sono un ponte fra le persone vive e scomparse, sono un bene prezioso da rivivere quando vogliamo perché il ricordo di Alfredo è sicuramente bello per la persona che era, per il suo coraggio e determinazione sul lavoro e nei suoi numerosi hobbies, per il suo entusiasmo semplice e sincero, la forza e la grinta che, mai imposta, rifletteva generosità e altruismo.

Il CRAME ha perso uno dei suoi fondatori; durante la sua presidenza ha impostato una linea gestionale seria ed efficiente che ancora oggi sopravvive nei suoi dirigenti che ne sono degni successori.

Grazie Alfredo,  
grazie per averti conosciuto,  
Gianluigi Trevisani  
a nome di tutti!





# Vita di Club



7 aprile 2018: gita  
ai musei Panini di Modena...





... e Poggi - Yamaha  
di Castenaso

**COMP**  
Collezione Moto Poggi



# Autodromo di Imola

## 7-8-9 Settembre 2018



Con il patrocinio di



42<sup>a</sup>

# IMOLA

## mostra scambio

# 2018



Città di Imola



Club Romagnolo  
Auto Moto d'epoca

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 7 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 17,00

SABATO 8 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 9 SETTEMBRE  
ore 7,00 / 18,00

### VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 7 SETTEMBRE  
ore 12,00 / 18,00

SABATO 8 SETTEMBRE  
ore 7,30 / 18,00

DOMENICA 9 SETTEMBRE  
ore 7,30 / 18,00

1967-2017  
**50** **agenzia viaggi**  
**santerno**

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 2018

L'accesso alla mostra è consentita  
esclusivamente agli espositori  
con prenotazione

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: [mostrascambioimola@crame.it](mailto:mostrascambioimola@crame.it)

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 7 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**



**IMOLA**  
AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI



**FONDAZIONE**  
Cassa di Risparmio di IMOLA



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

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

# [www.mostrascambioimola.it](http://www.mostrascambioimola.it)



# FONDAZIONE

# Cassa di Risparmio di IMOLA