

Giro di manovella



Dai la mèla!



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n.3 Dicembre 2013

Trimestrale del Club
Faentino Veicoli Storici

IMOLA è IMOLA

*Appuntamenti
2014*

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



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



Calendario Manifestazioni 2014



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

15/16 MARZO
NEVE & GHIACCIO
Auto e moto fino al 1975

6 APRILE
GITA IN PULLMAN
Museo Ferrari Modena

1 MAGGIO
INAUGURAZIONE NUOVA SEDE
Manifestazione per i 20 anni dalla morte di Ayrton Senna

1 GIUGNO
LE PRIME RONDINI
Moto fino al 1975

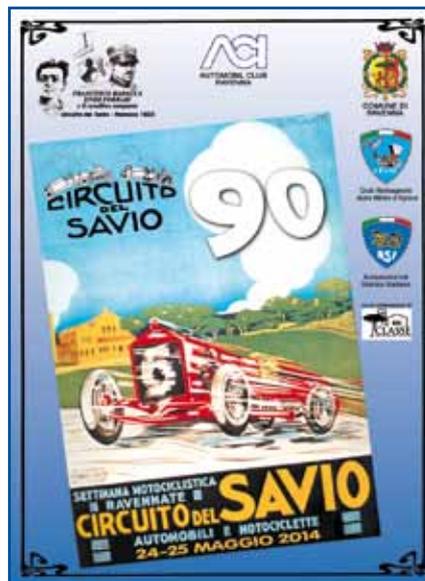
15 GIUGNO
RADUNO VALLATA DEL SENIO
Auto fino al 1975

2 LUGLIO
INCONTRO ESTIVO A MODIGLIANA

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

6 AGOSTO
INCONTRO ESTIVO A FORLIMPOPOLI

Visita il sito del CRAME
www.crame.it





Sembra impossibile, ma anche il 2013 è agli sgoccioli così come sta terminando il triennio dell'attuale mandato e l'Assemblea Ordinaria è alle porte.

Dal 2010 ad oggi, molto è stato realizzato dal nostro Club: abbiamo portato a termine i lavori della nuova sede, lavori che ci hanno impegnato anche quest'anno soprattutto per dotarla di quelle tecnologie oggi indispensabili per il disbrigo di pratiche di ogni genere.

A tal proposito, colgo l'occasione per informarvi che la Sede verrà ufficialmente inaugurata l'anno prossimo e, per la collaborazione che ci lega all'autodromo, abbiamo scelto la data del 1° Maggio quando verrà aperto al pubblico il Museo "Checco Costa" in occasione dei 20 anni dalla morte di Ayrton Senna.

L'impegno della sede non ci ha impedito, con l'apporto di tutti, di realizzare manifestazioni ed eventi di cui andare fieri e serate culturali interessanti e coinvolgenti a cui avete partecipato sempre numerosi testimoniando così il vostro gradimento.

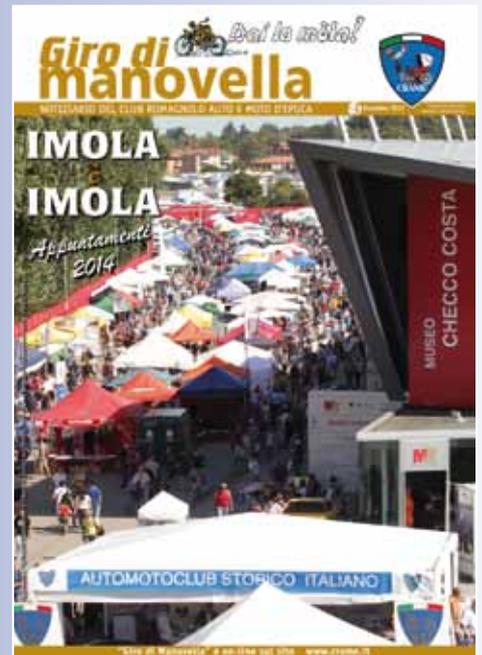
Ma occorre sempre guardare avanti ed ora ci stiamo incamminando verso l'obiettivo del 50° anniversario del club: un obiettivo importante per il quale da subito vogliamo lavorare, per il quale abbiamo bisogno di idee e forze nuove.

E quando diciamo "forze nuove" ci rivolgiamo in modo particolare ai giovani che non mancano nel nostro Club e che devono farsi avanti, mettersi in gioco con l'entusiasmo che li contraddistingue.

Questo naturalmente vuole anche essere un invito in vista della ormai prossima Assemblea del 15 Febbraio quando saremo chiamati al rinnovo delle cariche sociali e che deve essere visto come un appuntamento importante da tutti i soci che tengono al buon funzionamento del club.

Avremo, comunque, occasione di incontrarci e confrontarci prima di tale data anche per scambiarci i consueti auguri di Buon Natale che intanto anticipo a voi e alle vostre famiglie.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella

Anno XXVIII - N. 3, Dicembre 2013

Responsabile Redazionale: Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Paolo Conti
Alberto Galassi
Maria Rosa Guerra
Venerio Montevecchi
Gilberto Negrini

Fotografie:

Archivio Crame
Davide Briganti
Roberto Casadio
Alessandro Cerabona
Renè Photo Collection
Paolo Conti
Pietro Fabbri
Isolapress

Editore:

C.R.A.M.E. - Club Romagnolo
Auto e Moto d'Epoca
Via Gronchi, 53 - 40026 Imola (Bo)
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315
e-mail: crame@crame.it - www.crame.it

Registrazione Tribunale di Ravenna:

N. 739

Direttore Responsabile:

Luigi Rivola

Coordinatore spedizione:

Franco Donati

Impaginazione, grafica e stampa:

Nuova Grafica Imola

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

Notiziario del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca

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



Mostra Scambio Segnali incoraggianti

di Paolo Conti

La mostra-scambio di Imola ha confermato di essere un grande punto d'incontro per tutti gli appassionati di motorismo d'epoca. I numeri complessivi della tre giorni all'autodromo "Enzo e Dino Ferrari" hanno detto che il mercato e l'interesse verso il settore non subiscono variazioni. È un risultato importante che, essendo stato raggiunto in un momento difficile per l'economia mondiale, fa ancor più onore alla mostra-scambio, al CRAME e all'operato dei suoi Soci.

A voler cercare delle variazioni rispetto al recente passato, queste riguardano i tempi relativi all'afflusso degli appassionati e alla presenza degli espositori. La giornata di sabato resta quella più importante per tutti, ma è innegabile





Il Dott. Stefano Mirri, dirigente del Comune di Imola e Bruno Brusa.



La Sig.ra Mirna Cortecchia allo stand dello IAT (Informazioni ed Accoglienza Turistica).



Il giornalista giapponese Akio Lorenzo Oya e Signora, sempre presenti alla manifestazione.



L'equipe della Croce Rossa di Imola in servizio alla Mostra Scambio.





I Grandi Appuntamenti



che è in crescita anche il venerdì, tanto che c'era già il quasi tutto esaurito tra gli espositori.

La conferma di una sostanziale tenuta è arrivata dalla presenza degli stranieri. Sono sempre numerosi quelli che vengono per acquistare, ma sono tanti anche quelli che vengono per vendere. Anche questa volta l'offerta è stata abbondante, con grandi possibilità di scelta. Anzi, in ambito automobilistico si può tranquillamente parlare di crescita sia in termini quantitativi che qualitativi.

Tra le auto più datate, la Ford T del 1914 era proposta da un restauratore olandese a 29.000 Euro. Passando agli anni trenta si devono ricordare due Fiat: una è la Balilla con cambio a tre marce del 1932, mentre l'altra è la 514 del 1930 in vendita a 15.000 Euro.

L'offerta è stata ampia e varia tra le vetture del secondo dopoguerra. Più che sulle supercar esclusive è giusto focalizzare l'attenzione su alcune utilitarie di grande importanza tecnica e storica, ma accessibili anche ai giovani e a chi si avvicina al collezionismo. Ricordiamo la Topolino C, la Fiat 600 o il contemporaneo Maggiolino della Volkswagen, auto ultra cinquantenarie ma ancora attuali adesso. Per chi voleva sognare, oltre ad un paio di Ferrari c'erano anche due Mercedes SL, la 190 e la 230, rispettivamente del 1964 e del 1968. E cosa dire di certe spider, come la Fiat 850 che allora come adesso rappresenta un'ottima opportunità

Tutto questo non toglie che Imola continui a costituire una delle risorse principali per i motociclisti. Bastava guardarsi intorno in ogni angolo della pista o del paddock per trovare qualco-

I Grandi Appuntamenti





I Grandi Appuntamenti





sa d'interessante. Quindi non possiamo che limitarci a qualche modello davvero inconsueto. La Monopole, una moto costruita in piccola serie a Coventry in Gran Bretagna, ma che nel nostro paese è pressoché sconosciuta, era in scambio, mentre uno dei primi esemplari della quattro cilindri belga FN, sicuramente il modello presente più importante dal punto di vista tecnico-storico non è neppure scesa dal furgone con cui è arrivata a Imola dalla Germania.

In ambito più squisitamente culturale sono da ricordare lo stand dell'ASI, l'Automotoclub Storico Italiano, con esposte una Porsche 911e due moto degli anni trenta, la Triumph 500 CSS e la Sertum 500 bicilindrica e l'anteprima del museo dedicato a Checco Costa, che verrà inaugurato ufficialmente il prossimo anno. Di grande interesse è stata anche la rassegna fotografica esposta su grossi pannelli, che ha ricordato il novantesimo anniversario del Circuito del Savio.



I pannelli della mostra fotografica sul "90° anniversario" del Circuito del Savio.



La nostra Estate



*I coordinatori,
Dott. Gian Battista
Borzatta e
Franco Donati con
il Presidente della
Pro-Loce, Franco
Albonetti, e Benito
Battilani.*



MARE d'EPOCA di SERA



...il ristorante



uno dei tanti ristoranti...



Paolo Baldini ed il Sig. Gino Gregori
Presidente Pro-Loco di S. Alberto



Paolo Baldini ed il Sig. Verticchi, Presidente
Pro-Loco Casalborsetti



Moto...



...e auto



Sig. Claudio Rostellato (moto più datata)



Sig. Fulvio Pinza (vettura più datata)

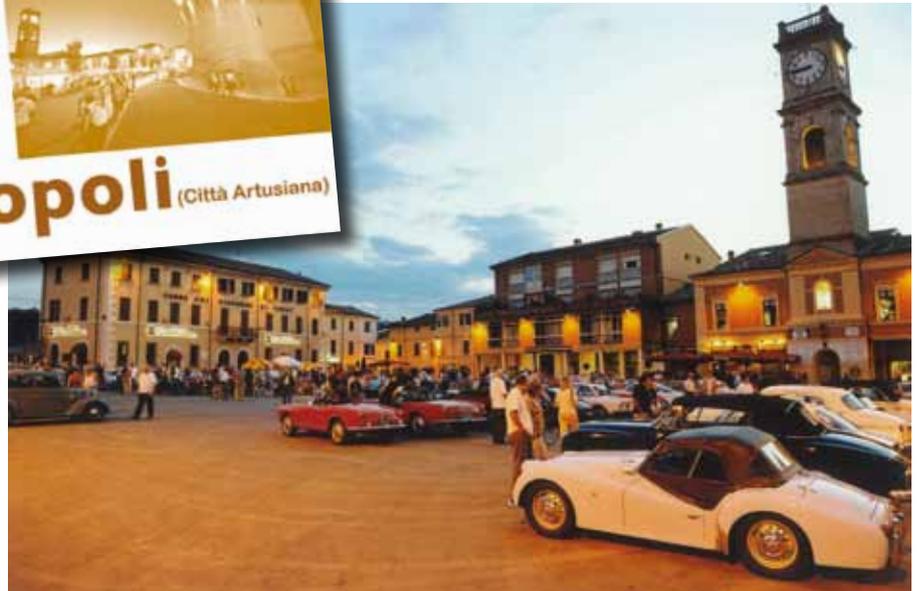


La nostra Estate



di Grazia Brusa

Nel consueto incontro estivo a Forlimpopoli, il Crame ha collaborato con il comune della cittadina Artusiana nell'organizzazione della "Serata dello Sport". Ospite dell'evento, il pilota motociclistico Loris Reggiani, forlivese di nascita e che ha al suo attivo 173 G.P., 8 dei quali da lui vinti. Terminata la carriera agonistica, si è dedicato a quella di commentatore



tecnico ed opinionista delle gare del motomondiale per la Rai ed Italia 1. Piacevole, anche per i non esperti del settore, la conversazione guidata

dal giornalista Luigi Rivola durante la quale il pilota ha raccontato le sue esperienze ed aneddoti legati al mondo delle gare motociclistiche.



Bruno Brusa, Luigi Rivola, il Campione Loris Reggiani, la coordinatrice della serata Sabrina Marin, il Sindaco di Forlimpopoli Paolo Zoffoli e Vittorio Maltoni organizzatore dell'incontro.



Rally Internazionale Moto Fiva



di Maria Rosa Guerra

Il "Rally Fiva Moto 2013" si è svolto in Lettonia, stuart della manifestazione il signor David Davies, inglese. Considerando il tipo di evento, molteplici sono le riflessioni che si possono fare: la Lettonia è sicuramente un terreno fertile per il motociclista che può viaggiare senza fare colonne, ma che non può non prestare attenzione al manto stradale spesso insidioso per buche ed avvallamenti. Questo limita la vista della bellezza del paesaggio di una terra lontana, dalla natura incontaminata, con paesaggi mozzafiato, castelli da favola, città storiche dall'architettura ricercata, come la capitale Riga.

L'organizzazione lettone ha criteri abbastanza diversi dai nostri che rispettano le abitudini dei paesi nordici dove si viaggia per chilometri con soste a carattere culturale per visitare musei, castelli ed assistere a spettacoli. Il signor Juris Ramba è stato il "deus machina" dell'organizzazione, assistito da uno staff di persone che riuscivano a sopperire agli imprevisti che si presentavano regolarmente.

Per i trasferimenti, vi era una indiscussa disciplina da tutti ben accettata: si viaggiava secondo il numero di iscrizione assegnato, a gruppi di 10 equipaggi, scelti secondo le possibilità dei veicoli, scortati da un "marshal". Preoccupazione forse eccessiva in considerazione del traffico quasi inesistente in quelle strade deserte fiancheggiate da boschi e suggestivi castelli.

Il più impegnativo è stato il primo giorno, quando, dopo una mattinata di sole, "Dio pluvio" ha messo a dura prova uomini e mezzi. Fortunatamente, nei giorni successivi abbiamo quasi sempre raggiunto le mete senza che la pioggia ci infastidisse lungo il tragitto.

L'ospitalità variava dall'hotel 4 stelle, all'ostello della gioventù con servizi in comune, motivo non di lamentele, ma di divertimento collettivo; pranzi e cene erano caratterizzati da piatti unici come da consuetudine nordica, e self service scelti in più occasioni per abbreviare i tempi di sosta. Ogni serata era allietata da uno spettacolo musicale che spaziava dal classico al rock, ai cori tipici o alla musica di un noto violinista lettone che



Mascotte del rally Fiva. Moto SEKCIJA prodotta inizio secolo scorso in Lettonia.



Juris Ramba (a destra) organizzatore del rally in compagnia di David Davies Commissario Manifestazioni Moto Fiva



Una copiosa pioggia di benvenuto mette a dura prova concorrenti e motociclette.



I partecipanti italiani al rally moto Fiva in Lettonia. Da sinistra: Mauro Bozzolini, Severino Pieretti, Maria Rosa Guerra, Benito Battilani, Enrico Concas, Daniele Gazzoni, Marzio Ghidoni, Renzo Battistoni.



I Grandi Appuntamenti

ha strabiliato tutti con le sue magistrali esibizioni.

Una immensa folla ci ha accolto a Kuldīga, cittadina situata nel cuore della Kurzeme, zona a estrazione prettamente rurale. Decisamente suggestiva l'esposizione delle moto su un vecchio ponte di fronte alla "Ventas Rumba", la più imponente cascata d'Europa, dove, durante la sosta di un paio d'ore, un preparato speaker ha descritto in modo dettagliato tutti i veicoli menzionando nomi e nazioni dei partecipanti.

Grande lo stupore dei presenti nei pressi del villaggio di Kolka dove, in una atmosfera davvero suggestiva e in un paesaggio lunare spazzato dal vento, si incontrano le acque del Golfo di Riga con il Mar Baltico e le onde si infrangono le une sulle altre e non a riva come normal-

mente succede. Le premiazioni sono state occasione di dialogo tra i partecipanti delle varie nazioni presenti tra cui un canadese e un rappresentante del club AMCA degli Stati Uniti, signor Bruce Lindsay. Tutti "i concorrenti" hanno ricevuto, a ricordo, un boccale di ceramica e legno tipico del luogo.

Un rappresentante del numerosissimo gruppo svizzero, sig. Peter Egloff, ha presentato la bozza del

programma per il rally FIVA 2014 che si terrà nella nazione elvetica presumibilmente nell'ultima settimana di giugno. Egli ha messo in particolare evidenza la sostanziale differenza tra la pianeggiante Lettonia e i valichi svizzeri, sollecitando la partecipazione con moto di una certa potenza e con sistema di frenatura particolarmente efficiente.



Carro soccorso opportunamente pubblicizzato, fortunatamente poco utilizzato.



I partecipanti italiani davanti all'ingresso del Circuito Bikernieki adiacente al Motormuseum di Riga, luogo di registrazione e verifiche.



Le onde nelle acque del Golfo di Riga e del Mar Baltico.



Inquadratura delle moto al villaggio Berzciems con speranza di una tregua piovvia.



Una gran folla osserva le moto a Kuldiga .



Palazzo Jelgava. Da sinistra il Rettore dell'Università, Juris Ramba e il sindaco della città.



Foto di gruppo dei partecipanti nel cortile del Palazzo Jelgava, progettato dall'italiano Rastrelli, oggi la più grande università degli Stati Baltici.

La Futa, tra storia e rombi di motori

di *Venerio Montevocchi*

Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Fiat e poi Aston Martin, Porsche, Mercedes, ecc. sono le marche più famose che fanno parte della Mille Miglia storica, del grande "Museo viaggiante unico al mondo", come lo definì Enzo Ferrari, una rassegna di vecchie glorie della velocità e della tecnica, riportate sulle strade di un tempo dalle collezioni storiche di case costruttrici e di privati.

Sul passo della Futa, per diverse ore, le mitiche vetture sfilano ogni anno per il piacere di centinaia di migliaia di appassionati provenienti da tutto il mondo, da paesi europei, americani ed asiatici, assiepati nei punti più suggestivi, come negli anni della grande corsa. Il Passo della Futa era il più importante, decideva la gara, chi vi arrivava in buona posizione, in genere la manteneva fino a Bologna e poi fino a Brescia. Questo nel dopoguerra, perché nelle prime dodici edizioni, dal 1927

al 1938, il percorso era a rovescio e alla Futa si passava praticamente all'inizio. Il Passo della Futa è stato importante anche quando, assieme a quello del Giogo, faceva parte del leggendario Circuito del Mugello, una delle corse automobilistiche più antiche d'Italia. La prima edizione si svolse nel 1914, fu una gara di regolarità denominata "Circuito Automobilistico Toscano" e che aveva il suo teatro in un anello di strade,

polverose e fangose che univano i passi del Giogo a quello della Futa. I concorrenti partivano da S. Piero a Sieve, e superato il Giogo, scendevano a Firenzuola per raggiungere la via Bolognese, in località La Casetta. Al Passo della Futa scendevano e ritornavano a S. Piero a Sieve e Scar-

molta importanza alla realizzazione di grandi collegamenti stradali. Il passo del Giogo fu il primo e il più importante valico, in epoca repubblicana, dove passava la famosa via Flaminia Minore o militare, che collegava Arezzo con Bologna. Da Luco di Mugello la strada risaliva i contrafforti del Giogo, scendeva nella odierna Firenzuola, risaliva al Sasso di San Zanobi per proseguire lungo lo spartiacque Idice e Sillaro fino a Claterna, Quaderna sulla via Emilia. Più tardi, in epoca imperiale, sempre i romani, realizzarono una seconda transappenninica, la Claudia, da Barberino risaliva la Futa, passava dietro al Sasso di Castro (sono oggi visibili lunghi tratti dell'antica massicciata) e scendeva tra l'Idice e il Savena. Due vie pubbliche romane che in tempi diversi furono gli assi portanti di collegamento tra l'Etruria e la Padania. Nell'alto Medioevo però, con la crisi dell'impero

romano e l'invasione longobarda, i grandi collegamenti stradali perdettero d'importanza. I piccoli signorotti locali, preoccupati unicamente di difendere i loro possedimenti, si chiusero entro i territori loro assegnati e non ebbero alcun interesse a mantenere attive le strade di grande traffico, anzi la loro presenza poteva rappresentare un pericolo in caso di guerre o invasioni. Soprattutto gli Ubaldini, una potente famiglia



Le prime auto da corsa attraversano Firenzuola, negli anni '20, durante una gara del "Circuito Automobilistico Toscano".

peria, a quei tempi poco più di villaggi di campagna ma raggiungibili con il treno da Firenze e da Faenza. L'ultima edizione si tenne nel 1970; dopo fu realizzato l'attuale Autodromo del Mugello.

Il Passo della Futa, a m 903 sulla dorsale tra Santerno e Sieve, ha origini antiche, la storia delle comunicazioni stradali transappenniniche iniziò coi soldati romani. Roma, nella sua politica di espansione, diede



toscana il cui dominio si estendeva nel Mugello, al di qua e al di là dello spartiacque, territori collegati attraverso il leggendario Passo dell'Osteria Bruciata, ormai dimenticato tra le alte montagne. Quella degli Ubaldini era una signoria feudale che esercitava il dominio assoluto, con il diritto di riscuotere pedaggi e dazi, anche nei confronti di pellegrini, mercanti e uomini politici. Di conseguenza, quando Firenze nel corso del 1200 divenne il maggiore centro della vita economica e politica dell'Italia centrale, la presenza degli Ubaldini risultò scomoda: rappresentava un ostacolo all'espansione territoriale dello stato fiorentino e all'intensificarsi dei traffici e dei commerci con Bologna e la Padania. A metà del 1300, i fiorentini intrapresero quindi una vera e propria guerra contro i feudatari mugellani, distrussero i loro castelli uno ad uno e fondarono Firenzuola. D'accordo coi bolognesi, fu poi riattivata la strada del Giogo, che ricalcava l'antico tracciato dei Romani e che divenne la Via Postale Bolognese, dove erano presenti molti ospizi tenuti da monaci per dare conforto a pellegrini e viandanti. Poi fu la volta della strada della Futa, il tracciato attuale. A metà del '700 l'antica mulattiera fu trasformato in una "moderna" strada carrozzabile, con stazioni di posta, dove facevano tappa le diligence a cavalli e con locande per viaggiatori. Sul Passo della Futa, battuto dai venti, i Granduchi fecero erigere un muraglione a riparo dei viaggiatori e sul quale, in tempi moderni, fu posta una targa, ancora visibile, in ricordo dei corridori automobilisti fiorentini caduti. Nel Novecento, un servizio di autobus a motore sostituì le diligence a cavalli e la strada della Futa fu adeguata ai mezzi a motore, con

moderne strutture di servizio: la Bologna-Firenze divenne il più grande, importante e moderno collegamento tra il nord e sud della penisola. Località note come la Traversa, Covigliaio e Pietramala, sono state stazioni di villeggiatura estiva molto frequentate, contornate da una cerchia di monti che superano i 1200 metri da cui si gode una bella vista estesa sul bacino di Firenzuola. Anche le località minori di fondovalle furono collegate con servizi automobilistici, come pure il Mugello oltre il valico: Santa Lucia, Panna con le sue sorgenti e Barberino. Nelle storiche locande della strada della Futa hanno sostato tanti personaggi. Divi dello spettacolo come Maria Callas, Aldo Fabrizi, Gassman, Tognazzi, Vittorio De Sica e poi tanti sportivi come Enzo Ferrari, Taruffi, Castellotti, Villoresi e ciclisti come Gino Bartali, Fiorenzo Magni, Pezzi e Nencini. Anche uomini politici, di ogni colore, hanno sostato nelle varie locande della strada della Futa, da Benito Mussolini a Palmiro Togliatti, da Aldo Moro a Romano Prodi; pure il re Faruk sostò a Covigliaio, quando nel 1954, ritornava da Venezia. Sulla Futa sono transitati anche gli eserciti della Seconda Guerra Mondia-

le. Sul passo, in posizione dominante, sorge il Cimitero Militare Tedesco, costruito agli inizi degli anni sessanta con le salme di 30.683 soldati caduti nella seconda guerra mondiale. Sotto il passo, attorno all'abitato di S. Lucia, sono ancora visibili tracce delle opere di fortificazione della Linea Gotica, la linea difensiva che andava dal Tirreno all'Adriatico, realizzata dall'organizzazione tedesca Todt tra il 1943 e il 1944.

La realizzazione della prima transappenninica ferroviaria, a metà dell'800 e potenziata nel 1934 con la Direttissima, aveva già fatto sì che la strada della Futa perdesse in parte il suo ruolo di protagonista indiscussa, svolto per secoli. Poi, l'apertura nel 1960 del tronco transappenninico dell'Autostrada del Sole, ne segnò inesorabilmente il declino.

Le località della strada della Futa oggi sono frequentate da un turismo locale, regionale. Una volta all'anno, come si è detto, il Museo viaggiante unico al mondo attira migliaia di sportivi, non soltanto per ammirare le mitiche vetture ma anche per ritrovare le storiche locande e godere dei piaceri della tavola, di una cucina tradizionale, tra la ribollita toscana e i tortellini alla bolognese.



Una Lagonda del 1929 e una Balilla Coppa d'Oro del 1934 transitano sulla Futa durante una Mille Miglia Storica. Il muraglione costruito nel 1800 serve oggi da tribuna per centinaia di "tifosi".



Poker di Campioni a Imola il 25 aprile 1953 per l'inaugurazione dell'Autodromo "Prototipo C.O.N.I."



Partecipano alle gare i Campioni del Mondo Umberto Masetti, Enrico Lorenzetti, Nello Pagani e Carlo Ubbiali.
Una folla di 60.000 persone assiste alla manifestazione di apertura del Circuito di Imola.

di *Gilberto Negrini*

Negli ambienti sportivi c'è grande attesa per le prime gare che si svolgeranno sull'Autodromo di Imola, impianto nuovo e senza eguali in Italia. Tecnici, piloti e giornalisti, insomma, tutti gli 'addetti ai lavori', lo inseriscono tra i pochi percorsi mondiali in grado di mettere in rilievo il binomio uomo-macchina. Sotto questo profilo, il confronto con il Nürburgring(D), Francorchamps(B) o Bremgarten(CH), favorisce Imola rispetto Monza.

Si tratta di un'opera che lascerà il segno nella storia della città e la farà conoscere al mondo intero. Dopo il collaudo tecnico-sportivo avvenuto il 19 ottobre 1952, trascorso l'inverno senza particolari note di cronaca, si giunge al 25 aprile, Festa della Liberazione, data scelta per l'inaugurazione ufficiale del Circuito. Nella

mattinata, in Municipio, il Sindaco **Verbaldo Vespignani** e il Comm. **Emanuele Bianchi** Presidente FMI, illustrano le caratteristiche tecniche dell'Autodromo di Imola "Prototipo CONI". Il primo di un progetto a favore dello sport motoristico, programma in parte sovvenzionato dal Totocalcio, che prevedeva la costruzione in altre Regioni italiane di autodromi 'simili' all'impianto romagnolo.

Il Moto Club Imola, presieduto dal **Dott. Francesco Costa**, ha organizzato per l'occasione il Gran Premio CONI (Campionato Italiano classi 125cc e 500cc) e il Premio Città di Imola (gara nazionale per la classe 250cc). Il calendario delle gare, che la FMI ha omologato da tempo, non consente di iscrivere anche piloti stranieri alla manifestazione di Imola che ebbe comunque un costo complessivo di

L. 11.100.000, corrispondenti a oltre 330.000 Euro odierni. La presenza di 4 Campioni del Mondo garantisce indubbi risultati tecnico-sportivi e spettacolo. Si tratta di **Umberto Masetti** (Gilera 500cc), **Enrico Lorenzetti** (Guzzi 250cc), **Carlo Ubbiali** (Campione mondiale 1951 su MV 125cc) ed il mitico **Nello Pagani** (vincitore nel 1949 del primo titolo iridato con la Mondial 125cc).

In attesa della cerimonia e dei preliminari, decine di migliaia di sportivi giunti da tutta Italia, si accalcano alle entrate, prendono posto lungo i cinque chilometri del circuito e si preparano ad assistere alle prime gare che si svolgeranno sul circuito del Santerno.

Nel primo pomeriggio, sotto un sole primaverile (sono tutti in giacca e cravatta),

Il pubblico attende alla Rivazza l'inizio delle gare. (Foto Mirandola 1959 particolare)





Mons. Benigno Carrara, Vescovo di Imola, benedice l'Autodromo. Alla sua destra: Mons Monti, Francesco Costa (Presidente MC Imola), Aldo Dall'Osso (Ing. Capo Uff. Tecnico Comune d'Imola). Alla sua sinistra Emanuele Bianchi (Presidente FMI), Tommaso Maffei Alberti (Presidente ESTI, Veraldo Vespignani (Sindaco di Imola). (Foto ing. Remo Franchini)

avviene "...l'inaugurazione solenne del più suggestivo e interessante circuito italiano... Atmosfera di entusiasmo, di festa lungo i cinque chilometri del bellissimo tracciato..." (Renato Busacca. Gazzetta dello Sport 26/4/53). Impartisce la benedizione il Vescovo Coadiutore di Imola, **Mons. Benigno Carrara**; taglia il nastro tricolore il Comm. Emanuele Bianchi.

Classe fino a 125cc - giri 30 km 150,510
(iscritti 13, partiti 12, ritirati 4)

Alle ore 14,50, ad un cenno del Direttore di Gara **Guattiero Vighi**, Mons. Benigno Carrara dà il via alla partenza della classe 125cc. Ha così inizio il lungo elenco delle manifestazioni che si sono svolte nei primi 60 anni di vita dell' Autodromo imolese.



Partenza della classe 125cc. Mons. Carrara dà il via alla prima gara che si disputa sull'Autodromo di Imola. Sono pronti da destra Mendogni (98-Morini), Copeta (27-MV), Zinzani (14-Morini), Ubbiali (2-MV) e Sala (61-Mondial). Foto Lanzoni (Il Nuovo Diario, 2/5/53)

Al via scattano subito Mendogni (Morini) e Sala (Mondial) tallonati da Ferri (Mon-

dial), Zinzani (Morini), Ubbiali (MV) e Copeta (MV). Al 4° giro Zinzani abbandona mentre Ferri si ferma ai box per un cambio candela e perde più di 2 minuti. Copeta e Mendogni si alternano al comando fino a metà gara. Ma al 18° giro colpo di scena: Mendogni rallenta, si ferma al box della Morini per sostituire una molla delle valvole e riparte dopo il passaggio di Sala e Ubbiali; per vincere la gara deve recuperare 40" su Copeta. Mendogni al 20° giro supera Ubbiali, al 22° fa registrare il giro più veloce in 2'29"3 e al 25° giro

brucia anche Sala mentre Ferri sorpassa Ubbiali e si porta in quarta posizione. La gara non finisce qui! A quattro giri dalla fine, Ferri supera anche Sala che subito dopo si ritira (per avaria alla tubazione dell'olio), Mendogni spinge a fondo e di fronte alle tribune, al 28° passaggio, si accoda a Copeta; gli sta a ruota per tutto il penultimo giro, "i fotografi si preparano al traguardo in previsione di un arrivo da ippodromo" ma **Mendogni** giunge solo al traguardo con un vantaggio su Copeta di 7"3/5 . Vince esultante con le mani



Mendogni si prepara alla partenza della classe 125cc. Mentre l'ex campione Martelli gli dà consigli, il meccanico collaudatore Lambertini esegue gli ultimi controlli alla Morini con cui vincerà la gara. Osserva la scena Francesco Fracula Berardi in tenuta 'sportiva'. (Foto ing. Remo Franchini)



alzate dal manubrio, atto non consentito dal regolamento, e l'inflessibile Direttore di Gara Gualtiero Vighi gli commina una sanzione di L. 4.000

Classe fino a 500cc - giri 45 km 225,765

La gara riservata alle 500cc, seconda prova del Campionato Italiano, era molto attesa. La domenica prima si era svolto nel circuito cittadino di Faenza, davanti a 25.000 spettatori, il GP delle Ceramiche. La gara internazionale delle 500cc, ritenuta 'anteprima di campionato mondiale', fu vinta, con uno strascico di polemiche, da Colnago (Gilera) davanti a Bandirola (MV). Messe da parte le discussioni degli ultimi giorni, tutti si attendono lo scontro tra lo squadrone delle Gilera 4cil. (Masetti, Milani, Colnago, Pagani, Giani) e le MV 4cil (Bandirola, Francisci). Sono iscritti alla gara altri 9 piloti su Gilera Saturno (di cui 2 bialbero) e 2 su Norton. La Moto Guzzi, come annuncia il programma, aveva iscritto alla manifestazione "la nuovissima Aquila di Mandello, l'attesissima 500cc 4cilindri guidata dal Campione del Mondo Enrico Lorenzetti". Ma il pauroso incidente, dovuto a problemi meccanici, incorso a Lorenzetti



Faenza 19/4/1953. GP delle Ceramiche: Enrico Lorenzetti in sella alla Guzzi 500 4cil sperimentale.

durante le prove a Faenza, non gli consente di partecipare a questa gara.

Tuttavia, anche senza questa novità, un pubblico di 10.000 persone è già presente lungo la pista per assistere alle prove. Umberto Masetti, dopo aver ottenuto il miglior tempo di qualificazione, scivola alla curva della Croce in Campo, fa un pauroso volo fuori pista, si teme il peggio ma, fortunatamente, non riporta gravi contusioni.



Alla partenza delle 500cc Valdinoci(38) e Guglielminetti(95) entrambi su Gilera Saturno sorprendono le più potenti 4 cilindri di Bandirola(17-MV), Milani(60-Gilera) e Colnago(51-Gilera). La fotografia scattata dal cavalcavia che veniva approntato in occasione delle gare, ci fornisce la panoramica della zona traguardo: box, direzione gara, stampa, cronometristi e tribune. Tutto qui! (Motitalia, 2/5/53)



Milani(60-Gilera 4cil.) e Bandirola(17-MV 4cil.) in lotta all'uscita della Rivazza. (Stadio, 26/4/53)

Al via, Valdinoci e Guglielminetti su Gilera Saturno sono i più lesti a partire e sorprendono le più potenti 4 cilindri. Per 13 giri, Bandirola e Milani si alternano al comando mentre Francisci, partito ultimo, supera uno dopo l'altro 15 avversari. Al 14° passaggio Milani si presenta

solo con un notevole vantaggio su Masetti e Colnago; Bandirola arriva lentamente quarto, si ferma ai box e riparte in ottava posizione, con un buon minuto di ritardo da Milani, all'inseguimento di Valdinoci che ha alla sua ruota Francisci, Pagani e Giani. Al 22° giro, Bandirola si riporta al quarto posto. Intanto Milani conduce la gara seguito a 10" da Colnago e Masetti appaiati. Al 27° giro, Valdinoci supera Francisci. Bandirola, con le sospensioni della ruota posteriore in avaria, viene fermato per precauzione della Casa M.V. Agusta. Anche Francisci deve ritirarsi al 39° giro.

Il Campione d'Italia **Alfredo Milani** vince in 1h.37'43"4 alla media di kmh 138,597 con 44"1 di vantaggio su Masetti, dolorante (e con un polso fasciato per la caduta occorsagli durante le prove), che anticipa di 2" Colnago. A 2'04"1 giunge Giani che batte in volata Nello Pagani. Milani condivide con Masetti il record del giro più veloce, il 20°, in 2'7" alla media di kmh 142,211. Decimo si classifica l'imolese **Luigi Falconi** (Gilera Saturno), recente vincitore alla Milano-Taranto nella classe 175cc, per la prima volta alla guida di una moto di grossa cilindrata. L'altro imolese, **Superno Cellotti** (Gilera Saturno) è costretto al ritiro al 26° giro per noie al motore.



Luigi Falconi (90-Gilera Saturno), qui alla Tosa, giunge decimo. (BIM Il Momento 29/5/53)



Superno Celotti (43-Gilera Saturno) impegnatissimo alla Rivazza. Il pilota imolese si ritirerà per noie meccaniche nel corso del 26° giro. (Foto ing. Remo Franchini)

Classe fino a 250cc - giri 20 km 100,340
(iscritti 12, partiti 11, ritirati 2)

Priva di emozioni la gara a carattere nazionale, riservata alle 250cc, non valida come prova di Campionato Italiano. Solamente 11 piloti (9 su Guzzi e 2 su Parilla) partono per aggiudicarsi il Premio Città di Imola. Enrico Lorenzetti, alla guida della Guzzi di sua proprietà, domina incontrastato una gara praticamente monomarca che non dà emozioni ai 60.000 spettatori giunti a Imola da tutta Italia. Lorenzetti, da vero campione, pur senza avversari che lo possano insidiare, spinge il suo Gambalunghino e registra al 4° passaggio il tempo di 2'22" alla media di kmh 127,190, superando il record che aveva ottenuto in occasione del collaudo dell'Autodromo.

La magnifica giornata sportiva si conclude con le premiazioni in Municipio.



Premiazione in Municipio: U. Masetti, con il polso sinistro ancora bendato, riceve dal presidente FMI Comm. E. Bianchi, il premio CONI destinato al pilota più giovane meglio classificato delle 500cc. Il Dott. F. Costa segue compiaciuto la premiazione. (archivio Attività Moto Club Imola)

Per ricordare



*Diamo la triste notizia della scomparsa
dell'amico*

Vittoriano Baldisserri

*socio e componente del collegio sindacale del Club.
Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.*

Old rally

di Grazia Brusa

Hanno attraversato le Marche, ma soprattutto, il "cuore verde d'Italia", l'Umbria, i 40 equipaggi che, venerdì 27 settembre sono convenuti in Piazza del Popolo, a Cesena, per le operazioni preliminari dell'"Old Rally" 2013.

Le auto, tutte rigorosamente costruite entro il 1965, hanno percorso un itinerario inedito, poco o per nulla trafficato, con paesaggi e antichi borghi (S.Sepolcro,

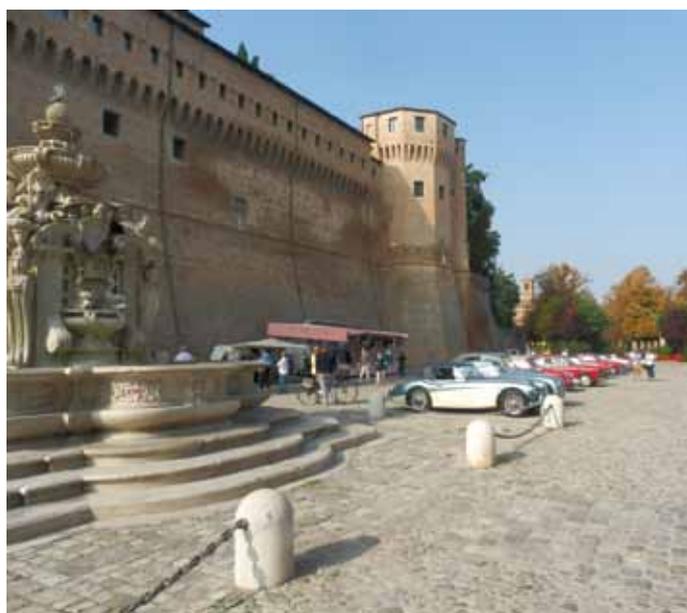
Città di Castello, Umbertide....) che solo l'Umbria può offrire.

Meta del primo giorno, il Relais S. Clemente nelle immediate vicinanze di Perugia: un antico convento benedettino, circondato da un parco secolare, e da tutti apprezzato per l'eleganza e la raffinatezza che lo contraddistinguono.

Il paesaggio dolce ed al tempo aspro dei Monti Sibillini ha caratterizzato l'itinerario di sabato 28 che ha portato la ca-

rovana prima a Castelluccio, poi a Norcia dove le auto sono state allineate davanti alla bellissima chiesa gotica di S. Benedetto, nell'omonima piazza.

La giornata si è conclusa all'Hotel Albornoz, dove i partecipanti hanno avuto la possibilità di poter ammirare le importanti testimonianze d'arte contemporanea che lo rendono unico, ma anche di visitare il centro storico ed il bellissimo Duomo di Spoleto.



Il tempo a dir poco inclemente di domenica ha un po' offuscato l'itinerario dalla città del "Festival dei due Mondi" (Foligno, Perugia, Gubbio, Urbino...) a Rimini il cui Grand Hotel ha fatto da splendida cornice al pranzo di commiato della manifestazione che ancora una volta ha dimostrato la professionalità dell'organizzatore, Fabio Amadori, cui vanno i ringraziamenti di quanti hanno partecipato all'"Old Rally" 2013.





Mercoledì 2 Ottobre 2013 ore 21.00

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

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

relatore: Alberto Galassi



Teodoro Zeccoli: una vita passata al volante

di Alberto Galassi

E' stata una bella serata quella passata assieme a Teodoro Zeccoli, ospite presso la nostra sede in data 2 ottobre.

Quando, nei mesi scorsi, era stata proposta una serata dedicata a "Dorino", il nostro Presidente Bruno Brusa si era dimostrato subito attento al progetto e pronto a soddisfare la richiesta: era giusto che il celebre pilota e collaudatore romagnolo, che già era stato diverse volte ospite condiviso, avesse una data solo per lui.

In più, i soci e gli ospiti che erano presenti all'incontro, hanno avuto una graditissima sorpresa: Michael J. Lazzari ha presentato in anteprima assoluta "Teodoro Zeccoli - cuore Alfa", la biografia che ancora mancava di uno dei più importanti protagonisti dell'automobilismo sportivo italiano per quasi trent'anni. Erano presenti, graditissimi ospiti in rappresentanza della Maglio Editore, i genitori di Marco Maglio ed il di lui socio Gianluca Stezzani.

Michael, coadiuvato da immagini e filmati dell'epoca, inizia il racconto di questa magnifica storia.

Dal debutto al volante della FIAT 8V Zagato prestatagli nel 1953 dall'Avv. Manlio Travaglini (uno dei primi soci fondatori del nostro sodalizio) fino alla prima stagione di corse con una SIATA 1100 Zagato, le cose sembrano mettersi subito bene per il giovane pilota. Viene infatti notato dal grande scopritore di talenti Mimmo Dei, titolare della Scuderia Centro-Sud, che lo mette al volante di una OSCA MT4. Grazie ai brillanti risultati ed alla eccezionale affidabilità, viene suggerito da Mario Poltronieri a Carlo Abarth nel ruolo di collaudatore. Inizia così la prima esperienza professionale con la Casa dello Scorpione che lo porterà, nel giro di pochi anni, a farsi conoscere da Calo Chiti. Il vulcanico ingegnere toscano lo chiama alla A.T.S., la neonata Casa costruttrice bolognese che ha nell'emblema un drago e che ri-

unisce il gruppo di tecnici e di Phil Hill e Giancarlo Baghetti, che hanno dovuto abbandonare la Scuderia Ferrari da Campioni del Mondo.

L'avventura della A.T.S. dura solo una stagione, ma Chiti fonda l'AutoDelta, il nuovo reparto sportivo dell'Alfa Romeo. Teo diventa fondamentale per lo sviluppo delle auto milanesi e passa decine di ore a sviluppare tutti i più importanti modelli della casa del "biscione", dalla Giulia TI alle TZ e TZ2 per proseguire con le GTA e GTAm e alla grande dinastia delle 33, fino alla delibera del modello "179", l'auto che riporta il blasonato Marchio milanese nella massima categoria delle competizioni internazionali, la Formula 1. Ore, giorni, mesi passati a "girare" a Balocco, la pista di collaudo dell'Alfa Romeo tra Novara e Vercelli.

I racconti e le immagini rievocano momenti e stagioni irripetibili e ormai lontane. Le esperienze sono tante e particolari: Teo narra che, iscritto dalla A.T.S. alla 24 Ore di Le Mans nel 1964 (gara alla quale partecipò ben 13 volte), non riesce a prendere parte nemmeno alle prove perchè l'auto arriva in ritardo alle verifiche. Un suo vecchio compagno di gara francese, iscritto alla competizione con una Alpine Renault, viene a sapere della situazione creatasi ed offre a Zeccoli la possibilità di correre con lui. Ottenuto il via libera da "Chitone", Dorino metterà a frutto la sua esperienza per ottenere un brillante successo nell'importante gara francese a beneficio del costruttore transalpino e, nel contempo, acquisisce la conoscenza diretta del potenziale del concorrente "nemico", perciò utile anche



a Chiti. Ai nostri giorni, ci sarebbe un solo aggettivo per definire l'accaduto: impensabile!

In quegli anni, sotto l'attenta valutazione di Zeccoli, passano tutti i più promettenti piloti dell'epoca: il suo giudizio è di primaria importanza per valutare i migliori giovani italiani: Giunti, "Nanni" (Galli), de Adamich, Larini, Deserti, Dini, Russo, Pinto per citarne solo alcuni.

Degli altri, piloti già affermati o in crescita e che non provengono dalla "scuola Alfa Romeo", condivide esperienze, gare e collaudi, come nel caso di Nino Vaccarella, il "professore volante". La vittoria alla 500 Chilometri di Imola del 1968 gli è ancora particolarmente cara. E poi ancora Mario Andretti, Vittorio Brambilla, Arturo Merzario, Rolf Stommelen, Carlos Reuteman, Peter Revson e moltissimi altri. Ricorda con stima l'olandese Toine Hezeman, forse il miglior interprete assoluto della GTAm, Piers Courage di cui esalta il grande talento, e ancora Jackie Stewart, Jochen Rindt, Jimmy Clark: nomi che mettono i brividi. Teo li ha conosciuti tutti, ci ha corso "contro" e spesso li ha battuti. Le classifiche (quasi sempre) non mentono. Tra viaggi e gare, nascono occasioni come quella che, nel 1960 a Cuba, permette l'incontro su invito di Juan Manuel Fangio con Ernesto "Che" Guevara. Altri personaggi di caratura mondiale hanno il piacere di conoscere Teo, da Paola del Belgio a Paul Newman a Steve McQueen.

Poi Teo racconta degli incontri avuti con Enzo Ferrari: la prima volta a Imola quando, su invito di Luciano Conti, si reca alla torre di controllo, si complimenta con lui per la grinta dimostrata in pista e sottolinea che il marchio dell'Alfa Romeo, che spicca sulla tuta del pilota romagnolo, deve essere per



Zeccoli motivo di orgoglio come lo fu per il giovane Enzo. Passa qualche mese e l'indimenticato Marcello Sabatini, giornalista di rango e direttore di AutoSprint, gli "passa" un numero di telefono: è del Drake di Maranello, che lo invita ad un incontro "segreto" presso la sua abitazione a Modena. Teo informa l'ing. Chiti del contatto e viene

autorizzato all'incontro. Ferrari riprende il discorso iniziato a Imola, cerca di inorgogliare Zeccoli parlandogli delle comuni radici romagnole sue e del Cavallino Rampante, gli racconta la storia del Circuito del Savio e dell'incontro con la contessa Paolina, madre dell'eroe lughese. Ribadisce il suo interesse per avere la collaborazione e la consulenza



za dell'ormai maturo collaudatore, ruolo nel quale Zeccoli eccelle. Ma l'affetto e l'amicizia, il senso di appartenenza e il coinvolgimento con e per l'Alfa sono così profondi e radicati in Teo che gli è impossibile accettare la proposta. Anche Chiti lo sapeva, tant'è che ancor prima che incontrasse Ferrari, apostrofò Zeccoli dicendogli: "... Lei vada, tanto sa cosa deve fare!" E così Zeccoli non si traferì mai a Maranello.

Però, c'è un però: in poche ma fortunate occasioni, Teo ha preso il volante delle vetture di Maranello.

La prima volta fu nel 1968, a Le Mans in coppia con Sam Posey, quando partecipò alla gara con una 250 LM (piolta di riserva Ricardo Rodriguez) ottenendo un lusinghiero 8° posto assoluto.

Sempre a Le Mans, nel 1974, corre con una barchetta 312 P del 1968 aggiornata dalla Scuderia Chinetti, la N.A.R.T., importatore per gli Stati Uniti della Casa modenese. Quella volta la vettura portava il prestigioso numero 1: gli organizzatori dell'A.C.O. (Automobil Club de l'Ovest - lo storico ente organizzatore della manifestazione) riservarono questa attenzione alla vettura italiana anche per richiamare pubblico e sottolineare così la presenza di un prototipo Ferrari. Il coequiper era, in quella occasione, l'eccentrico pilota francese Jean

Claude Andruet, più rallyista che "pistaio". Per una volta l'assetto dell'auto era di pieno gradimento per Zeccoli: sovrasterzante, più difficile da guidare alle alte velocità ma più vicino al suo "sentire" la macchina. Peccato che il francesino fosse di taglia ridotta: "pagava" infatti più della testa a Teo ed è per questo che, nelle foto dell'epoca, sporge in maniera inconsueta dal profilo della 312. La classifica finale li vide al 9° posto.

Il ricordo che chiude la serata è quanto mai significativo: siamo a Monza per la 1000 Chilometri del 1971. Zeccoli è iscritto al volante della 33/3, la sport che Teo ha visto nascere, crescere e che è prossima ad affermarsi. Venerdì però arriva una telefonata da Roma: un importante ministro si adopera affinché il posto di Teo venga occupato da un altro pilota. A quei tempi, l'Alfa Romeo era una fabbrica di Stato. Chiti è amareggiato, forse più dello stesso Zeccoli, ma ubi major... Dopo un breve confronto, Teo si "libera", come si dice in gergo. Basta poco che la notizia circola per il paddock, allora molto più informale di adesso, e arriva un'offerta: la scuderia Filipinetti ha iscritta una Ferrari 512 M con Gian Piero Moretti (che diventerà MOMO, produttore di volanti, ruote in lega, caschi e abbigliamento). L'accordo è preso

in pochi istanti: domenica si corre.

E domenica viene il brutto inteso come clima, cioè il bello per Zeccoli che ama particolarmente la pioggia. Alla partenza, Moretti rimane nella scia delle potenti Porsche 917 e riesce a consegnare la 512 intorno alla quarta/quinta posizione. Teo è in cerca della vendetta, anche se solo a carattere sportivo. Inizia così il suo recupero e, giro dopo giro, risale sino alla seconda posizione, tra le due Gulf Porsche 917 di Pedro Rodriguez e Jo Siffert. Zeccoli si ferma ai box. La favola sembra interrompersi a causa di un piccolo guasto, banale ma oneroso per il tempo che si dovrà pagare. Mentre i meccanici sostituiscono il particolare guasto, un tecnico dell'Alfa si avvicina a Teo e gli dice: "Ha detto Chiti che se arrivi davanti alle nostre macchine, domani puoi anche non presentarti a Balocco". Serafico, Dorino rispose: "Va bene, vorrà dire che andrò a Maranello!" Un lungo, caloroso applauso chiude la serata mentre rinnoviamo, questa volta noi per primi, i migliori auguri al nostro ospite: Teodoro Zeccoli festeggia il compleanno il 15 di ottobre; gli anni non si dicono, ma il ragazzo che da Giovecca di Lugo ha corso in tutto il mondo è del 1929. Fate voi i conti, per lui e per noi che lo abbiamo incontrato sembrano molti di meno.



La Mille miglia 1955

Le Ferrari furono penalizzate soprattutto dai pneumatici e le Mercedes vinsero a media spettacolare

di **Venerio Montevocchi**

Nella lunga serie delle Mille Miglia, quella del 1955 fu una delle più importanti sia per l'interesse tecnico che per il numero degli iscritti: ben 649. Furono istituite nuove graduatorie, classi e categorie, con ventisette classifiche differenti, alcune delle quali create

su misura per determinati concorrenti stranieri. Parteciparono alla gara i migliori esponenti dell'automobilismo mondiale e un lotto di vetture interessantissime. Partirono diciotto Ferrari, dieci Mercedes, diciannove Porsche, altrettante Maserati e dieci OSCA.

L'interesse maggiore era concentrato sul duello Ferrari-Mercedes. La Ferrari, per la prima volta, aveva cambiato il suo indirizzo tecnico. Invece del classico motore 12 cilindri la squadra ufficiale impiegò un nuovo potente motore a 6 cilindri in linea, di nuova progetta-

zione, con piloti esperti come Piero Taruffi, Paolo Marzotto e Maglioli a cui erano affidate vetture tipo 118 con 3760 cc e con 260 CV. A Castelletti fu affidata una 121 di 4400 cc, con 300 CV di potenza. Erano vetture potenti, leggere e stabili ma che ebbero grossi problemi con i pneumatici; i tecnici affermarono che in

certe situazioni le vetture risultavano "sottogommate". La casa tedesca, dal canto suo, aveva preparato appositamente quattro vetture del modello SLR, strettamente imparentate con le vetture di Formula 1 che avevano vinto due campionati mondiali negli anni precedenti. Erano



I vincitori assoluti, Moss e Jenkinson, impegnati in curva sulla Mercedes SRL.

macchine razionalmente rastremate con telaio multitubolare, motore anteriore 8 cilindri, distribuzione desmodromica con due alberi a camme in testa, alimentazione ad iniezione Bosch, potenza 280 CV, frizione monodisco e cambio a cinque marce. Le sospensioni erano a barre di torsione sulle quattro ruote indipendenti

**1000
MIGLIA**

e freni al centro, sia anteriormente che posteriormente. Le gomme erano Continental di 16 pollici e il peso della vettura 810 kg a vuoto. Vetture eccezionali affidate ad equipaggi fortissimi e ben preparati, come ad esempio Fangio e Stirling Moss, Moltissimi furono i piloti di grido alla

Mille Miglia del 1955, in rappresentanza delle industrie di vari paesi. Le Healey contavano su Don Healey, Abecassis e Flockart e le Porsche sui piloti come Von Trips, Frankenberg e Einsiedel. La Aston Martin affidò la ufficiale 6 cilindri al giovane asso Collina e anche la Maserati affidò la sua "tre litri" all'appena ventiduenne Cesare Perdisa.

La partenza della ventiduesima Mille Miglia ebbe luogo il 1 e il 2 maggio. I partenti furono 521 e le partenze durarono dieci ore e mezzo. Il tempo fu ottimo su tutto il percorso, era

quello della edizione precedente, cosa che permise ai concorrenti di esprimersi al massimo e di raggiungere medie eccezionali.

I guai della Ferrari cominciarono presto. Paolo Marzotto aveva iniziato la corsa in testa a grande andatura, ma a Verona, viaggiando alla velocità di 270 km all'ora, decappava una



gomma posteriore. La ruota di scorta era una ruota anteriore e quindi inadatta al cambio. Marzotto, deluso ed arrabbiato decise di ritirarsi: la prima Ferrari ufficiale era "out" anche se ancora in perfetta efficienza. Fu poi la volta del giovane campione Eugenio Castellotti. Spingeva al massimo e a Padova riuscì a sorpassare la Mercedes di Moss, partito un minuto prima. Castellotti era primo a Ravenna ad oltre 192 km di media, ma tre successivi incidenti di gomme ed un guasto al motore ne fermarono la corsa a Porto S. Giorgio; così anche la seconda Ferrari era fuori. Moss passava al comando ad Ancona ma a Pescara, dopo 600 km di corsa, Taruffi con la terza Ferrari ufficiale riusciva ad essere primo alla media strepitosa di 190 km all'ora.

A Roma era di nuovo primo Moss di poco su Taruffi il quale a Viterbo doveva ritirarsi per guasti alla pompa di alimentazione e ad un giunto. A questo punto il pilota della Mercedes

aveva praticamente via libera anche perché Maglioli non era nelle migliori condizioni fisiche, a causa di un precedente incidente in allenamento. L'unica minaccia alla casa tedesca venne da parte della Maserati "tre litri" di Perdica il quale sulle strade di casa, essendo bolognese, insidiò perfino il secondo posto di Fangio. Ma anche la Maserati cedette per rottura del cambio e così al traguardo finale arrivò primo il bravissimo Stirling Moss, ben assecondato da Denis Jenkinson, con Fangio sulla seconda Mercedes e Maglioli sulla Ferrari superstita al terzo posto assoluto.

Per la Mercedes fu un autentico trionfo, anche se due delle vetture ufficiali rimasero per strada. La casa tedesca aveva fatto le cose in grande, non aveva badato a spese. La carovana Mercedes era giunta in Italia con autocarri pieni di ogni sorta di ricambi e materiali, con ingegneri e tecnici e specialisti dislocati poi, durante la corsa, nei punti più strate-

gici del percorso. I tedeschi si erano preparati scientificamente. Già agli inizi di febbraio Moss e Jenkinson, il famoso giornalista barbuto, avevano iniziato gli allenamenti sfruttando le famose 300 SL a 6 cilindri di 240 CV, e avevano percorso il tracciato almeno dieci volte, nei giorni precedenti la corsa, per poter provare a velocità di gara i tratti più impegnativi. Per la verità distrussero alcune vetture di prova e rischiarono anche molto sulle strade aperte al traffico ma ricavarono dei dati che permisero di ottenere informazioni, su una tabella di marcia appositamente compilata, preziose e attendibili per la corsa.

Per quanto riguarda gli altri concorrenti va detto che le vetture inglesi non ebbero successo. La Aston Martin di Collina accusò noie di gomme e ruppe il motore e le Austin Healey correvano per vincere la loro classe, in cui erano sole. La Maserati invece si piazzò al quarto posto assoluto con Giardini. Cabianca con la



Juan Manuel Fangio secondo assoluto sulla bella ed elegante vettura tedesca.



La microscopica Isetta che riuscì, per merito del bravo pilota Cipolla, a compiere un exploit interessantissimo.



Cesare Perdica su Maserati nei pressi di Bologna.



Eugenio Castellotti su Ferrari 4400 cc 300 CV transita primo assoluto nei pressi di Rovigo.

OSCA dovette ritirarsi per rottura del cambio quando aveva un immenso vantaggio nella classe 1500 cc, ma la casa bolognese si piazzò ai primi quattro posti nella classe 1100 cc. La francese Panhard riportò una significativa vittoria nella classe 750 cc. Fra le 1100 cc, le Porsche si imposero sulle Alfa Romeo. Anche una Fiat Topolino ben figurò. Per concludere è doveroso ricordare che fu interessante l'affermazione della Iso nella classe 350 cc, col pilota Cipolla sulla mitica "Isetta", che marciò a quasi 80 km all'ora di media, ossia più velocemente del vincitore assoluto della prima Mille Miglia.



Fiera di Padova



La nostra presenza all'edizione 2013



La stampa nazionale ed estera presente al nostro stand: i giornalisti Paolo Conti ed il giapponese Akio Lorenzo Oya e Signora





Anche quest'anno, il nostro Club ha voluto dedicare particolare attenzione al tema della Salute. Nel mese di novembre, come di

consueto, in collaborazione con l'Associazione "In Salute" abbiamo trattato i problemi della pelle. Novità di quest'anno è la dotazione

della Nuova Sede del C.R.A.M.E. di un defibrillatore, il cui corretto uso è stato presentato dal Dott. Daniele Donigaglia e dalla sua équipe.



Club Romagnolo
Auto Moto d'Epoca



INSALUTE

Associazione di promozione sociale
iscritta nel Registro Provinciale di Bologna

Mercoledì 6-13 Novembre 2013 ore 21,00

Presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club
Imola - via Gronchi, 53
avrà luogo una serie di 2 incontri informativi - formativi sul tema:

La pelle, un "involucro" da rispettare e da curare.

Relatore Dottoressa Paola Giorgi



Service di Interesse Distrettuale
Lions Club Faenza Valli Faentine



Club Romagnolo
Auto Moto d'Epoca

Mercoledì 20 Novembre 2013 ore 21

presso la Sala Convegni della nuova Sede del Club - Imola - Via Gronchi, 53
si terrà un



**Corso di Primo Soccorso
e Rianimazione
Cardiopulmonare di Base
con dimostrazione
per l'uso del Defibrillatore**

Coordinano il Dott. Daniele Donigaglia e la sua équipe

Appuntamenti



CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:

SABATO 15 FEBBRAIO 2014

è convocata ad Imola presso la Nuova Sede del C.R.A.M.E. l'Assemblea Ordinaria.
(Seguirà nei termini statutari formale convocazione)

SESSIONE OMOLOGAZIONI AUTO E MOTO:

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

SABATO 14 GIUGNO 2014

una sessione di verifica per il rilascio del Certificato di Identità



Mercoledì 30 ottobre, in un autunno con temperature primaverili, Elio Brunelli ha realizzato il suo sogno. Il collezionista di Moto Guzzi forlimpopolese, ex presidente della Commissione Nazionale Manifestazioni Moto dell'ASI, proprietario dell'Hotel Parco delle Rose di Silvi Marina (TE), sede delle manifestazioni di auto e moto tra le più importanti del Calendario ASI che hanno scelto l'incantevole terra d'abruzzo, inaugura la sede del suo museo.

Un Museo importante in cui sono esposti 50 esemplari di Moto Guzzi, costruite dal 1930 al 1970, tutte rigorosamente restaurate e omologate ASI.

Le moto fanno bella mostra di sé all'interno di un caratteristico locale di 650 mq. dove è possibile ammirare anche oggettistica d'epoca, cartelloni pubblicitari, accessori e ogni sorta di documentazione inerente al motociclismo storico.

La collezione è arricchita da un reparto dedicato alla storia della Lambretta e della Ducati nonché alle Moto Guzzi che hanno servito lo Stato attraverso enti e corpi militarizzati.

All'interno del Museo sono stati fedelmente ricostruiti ambienti di offi-



Il Sindaco di Forlimpopoli Paolo Zoffoli ed Elio Brunelli



Il Prof. Augusto Farneti, il Sig. Edel Casadei concessionario Moto Guzzi di Forlì ed Elio Brunelli.

cina e attività della famiglia Brunelli (molto conosciuta per l'esportazione ortofrutticola) e Valbonesi (albergatori in Italia e nelle Colonie) con relative foto e documenti dell'epoca.

Una ricca biblioteca completa l'atmosfera motoristica e storica che l'ambientazione del museo propone. Elio Brunelli, dal mese di ottobre a tutto il mese di aprile, è a disposi-

zione di tutti coloro che intendono far visita al suo **Museo di Forlimpopoli (Viale Roma n.32)** previa telefonata al **335 1310902** e si augura di potervi incontrare numerosi.





IL CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

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

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

E' doveroso ringraziare i tanti privati (cittadini e gruppi), che ogni anno collaborano al successo della Mostra Scambio in forma totalmente gratuita e che hanno permesso di raggiungere in questi anni oltre 990 milioni delle vecchie Lire destinati alla Solidarietà.



Attività svolte nell'anno 2013

Commissari Tecnici Auto

A.d.S. - Attestati di Storicità	n. 66
C.I. - Certificato di Identità (omologazione)	n. 16
C.R.S. - Certificato di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 104
Kart	n. 1
Carta di Identità F.I.V.A.	n. 1
Duplicati e varie	n. 24

I Commissari Tecnici
Borghini Costante e Donati Franco

Commissari Tecnici Moto

A.d.S. - Attestati di Storicità	n. 22
C.I. - Certificato di Identità (omologazione)	n. 11
C.R.S. - Certificato di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche)	n. 19
Duplicati e varie	n. 5

I Commissari Tecnici
Guido Morelli e Diego Zanoni



Mercoledì 8 Gennaio 2014 ore 21



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

"EZIO PIRAZZINI, PROTAGONISTA DI UNA PASSIONE"

(concorso riservato agli studenti delle scuole medie superiori di Imola articolato in due sezioni: Stampa e Audiovisivi)

Saranno presenti esponenti dell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia e MIMULI SIMONE RAVI vincitore del concorso per la Sezione Audiovisivi

Imola - Mercoledì 5 Febbraio 2014 - ore 21



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

FB. MONDIAL PROVINI E SANDFORD

Dai trionfi ai Mondiali fino al ritiro dalle corse (1955-1957) con fotografie e documenti mai visti prima e con tutti i dati tecnici inediti del Reparto Corse 1957 Vol. 3

relatrice ed autrice:
Dott.ssa Nunzia Manicardi

Mercoledì 5 Marzo 2014 ore 21

presso la Sala Convegni della nuova Sede del C.R.A.M.E. (via Gronchi, 53 - Imola)



avrà luogo la presentazione del libro

Moto Molaroni



Relatore ed Autore: **Paolo Prosperi**

Comunicazioni:

Orari apertura Club

La Segreteria è aperta tutti i mercoledì dalle 14,30 alle 16, mentre il primo mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Commissari tecnici sono presenti in sede tutti i primi mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Soci si riuniscono tutti i primi mercoledì del mese a partire dalle ore 21.

I Soci sono invitati ad inviare alla segreteria materiale da pubblicare nel nostro giornalino.



Automotoclub **ASCI** storico italiano

ASIMOTOCROSSSHOW

IMOLA, 16-17-18 MAGGIO 2014 - PARCO ACQUE MINERALI



Club Nazionale delle Motorcycles d'Epoca
Club Nazionale delle Motorcycles d'Epoca

EVENTO RIEVOCATIVO DEI CAMPIONATI EUROPEI E MONDIALI DI MOTOCROSS - IMOLA 1948-1965
CONCORSO DI ELEGANZA PER MOTO DA CROSS D'EPOCA 1948 - 1965

Con la presenza dei Campioni del Mondo, d'Europa e Nazionali: Sten Lundin, Koff Tibbitt, Torsten Hallman, Jeff Smith, Derek Rickman, Donald Rickman, Dave Bickers, Alan Clough, Otto Witt, Tetsu Sharp, Brian Sharp, Albert Courajod, Emilio Osterero, Carlo Tosi, Giuseppe Cavallero e di molti altri piloti stranieri e italiani.

• **VENERDI' 16 MAGGIO** ore 18.00 - Circolo Serenità: Presentazione Pubblica dell'evento e dei Campioni Presenti
• **SABATO 17 MAGGIO** ore 18.00 - Acquedotto: Motocross Storico e di Moto da Cross d'Epoca
• **SABATO 17** - Acquedotto ore 15.00: Talk Show - ore 19.30: Gara del Campioni e Volante di Vinta Mondiale
• **DOMENICA 18 MAGGIO** ore 10.00 - Piazza Gramsci: Premiazione Campioni e Gara di Motocross d'Epoca
• **ore 11.30** - Il Motocross di ieri incontra il Motocross di Oggi: Puntamento di Motoristi d'Epoca e Concerto Leggero




Autodromo di Imola

12-13-14 Settembre 2014

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagnolo
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



38^a

IMOLA

mostra[®]

scambio

2014



FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Imola

INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO

DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI

SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

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

ORARIO

VENERDÌ 12 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00



PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

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

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



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

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

EDIZIONE 2014

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

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

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: mostrascambioimola@crame.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 12 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

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



www.mostrascambioimola.it



FONDAZIONE

Cassa di Risparmio di Imola