ppnè
le chiavi della città di faenza
n°44 dicembre 2007



Un veicolo elettrico dell'ITIP "Bucci"

Una città al volante

EDITORIALE

Tra innovazione e tradizione

C'è una bella tradizione dell'automobilismo a Faenza, come ci racconta Fabio Villa negli articoli che ci ha fatto pervenire per questo speciale Pipine', dopo quello bello e andato a ruba sul motociclismo, fatto lo scorso mese, per il quale stiamo già preparando un secondo numero, visto il successo. Lo ringraziamo Fabio Villa, d'altronde si tratta di uno dei massimi esperti del settore della nostra città. E con lui abbiamo scoperto che a Faenza ci sono punti di vera e propria eccellenza ben noti: infatti, su una decina di team che operano nel mondo della Formula Uno, uno di questi,prima come Minardi Team ora Toro Rosso, ha sede nella nostra città; questo la dice lunga su quanto qualificato sia questo ambiente nel nostro territorio. Sempre lui ci ha raccontato che Faenza è infatti una zona dove ci si adopera fin dai primi anni '60 grazie alla passione unita a grande professionalità di personaggi e piloti cresciuti progressivamente di anno in anno in un mondo sportivo che richiede grande competenza tecnica, un tipico genio di provincia e un' immensa passione; nomi come Minardi, Babini, Errani e Tanesini, hanno raggiunto una fama internazionale da molti altri invidiata.
Si tratta, pensiamo noi, dopo aver letto questi bei racconti, che vi invitiamo a divorare, di valorizzare ancora di piu' questa realtà che porta lustro alla nostra città -come accade in tanti altri settori- ma che sembra purtroppo messa ai margini e che merita di essere nuovamente posta al centro dell'attenzione, magari con una grande iniziativa, così come è accaduto ad esempio con il rilancio del Campo di Motocross dei Monti Coralli.
Ce lo auguriamo. Il genio e la sregolatezza -condito dai grandi risultati ottenuti- di questi grandi protagonisti della nostra città lo meritano alla grande!

La Redazione del Pipine'

La redazione segnala:
Sabato 15 dicembre presso il "Circolo degli Artisti" alle ore 17
si terrà la presentazione del libro "Morsi e rimorsi" di Franco Bonucci.

PPnè <n°44> dicembre 2007
direttore responsabile: *giordano sangiorgi*
la redazione: *valter dal pane - siro lusa - antonietta innocenti - francesco tassi - nino drei - carlo naldi - simona sangiorgi - monica donati - alessandra donati - milena spadola - silvia bertoni - tiziano conti - fabio villa - tiziano zaccaria - alberto visani*
amministrazione: *roberta barberini*
organizzazione e distribuzione: *daniele bosi*
progetto grafico e impaginazione: *caterweb*
stampa: *Carta Bianca - Faenza*
redazione: *tel. 0546 26304*
infoppnè e-mail: *pipine@caterweb.net*
Si ringraziano quanti hanno collaborato alla realizzazione di questo numero, tutti gli sponsor che ci sostengono e gli edicolanti di Faenza.

SOMMARIO

L'auto di domani	3
Faenza Racing Team	4
Errani Team	7
Minardi Team	8
Fabio Babini	10
Stefano Bucci	11
Faentini alla Mille Miglia	12
Quando l'auto racconta la storia	13
Il volante della libertà	14

**In copertina:
un veicolo elettrico
dell'ITIP Bucci
che ha partecipato
all'Eco Marathon**

PPNÈ sul web:

www.pipine.info

e puoi scaricarlo anche su www.faenzanet.it

Si ringraziano per la collaborazione

Tipografia
Carta Bianca

mpr
agenzia di
comunicazione integrata

**con il patrocinio
del Comune di Faenza**

**con il sostegno di
Banca di Credito Cooperativo
Unione Cooperative e Ascom**

L'auto di domani nasce all'ITIP "Bucci"

Tutto iniziò 12 anni fa, da un impeto d'orgoglio, dopo aver letto un articolo nel quale si lamentava un certo assenteismo da parte delle scuole italiane dalla Shell Eco Marathon, competizione europea per veicoli ecologici. Docenti e studenti dell'ITIP 'L. Bucci' raccolsero la sfida e decisero di mettersi alla prova, ideando, progettando e costruendo il primo veicolo che partecipò alla manifestazione. Ad oggi la scuola faentina ha partecipato ad undici edizioni gareggiando con sette diversi veicoli.



Al progetto partecipano i ragazzi dalla prima classe alla quinta, utilizzando esclusivamente orari al di fuori delle lezioni, sacrificando serate, sabati e domeniche, sotto la sapiente guida degli insegnanti, tra cui citiamo Paolo Fiorillo, Riccardo Silimbani e Valerio Brunetti. Inoltre è stata creata una 'rete' tra le aziende locali (spesso gestite da ex allievi) che sponsorizzano il veicolo, oltre che effettuare a titolo gratuito certe lavorazioni più sofisticate che altrimenti a scuola non sarebbe possibile fare. Un bellissimo esempio di interazione tra scuola e impresa, la città di Faenza deve andarne fiera.

Nell'ultima edizione della Shell Eco Marathon svoltasi in Francia a Nogaro, sono stati presentati due differenti progetti: una 'Urban Concept' con motore elettrico alimentato a idrogeno e chiamato 'Hydrogenius', ed un prototipo a benzina a 3 ruote. Quest'ultimo ha una ruota posteriore motrice e due ruote anteriori sterzanti; telatio d'acciaio, carrozzeria e struttura delle ruote in fibra di carbonio, cuscinetti con le sfere di ceramica per limitare ulteriormente la resistenza. Questo veicolo è riuscito a percorrere 818 chilometri con un litro di benzina.

Un anno di lavoro che si concentra in un grande happening, una festa per tutti gli studenti e docenti dei team provenienti da tutta Europa, nell'edizione 2007 hanno superato quota 250.

Qualcuno l'ha paragonata ad una Woodstock tecnologica, esempio migliore non poteva essere fatto.

Forza ragazzi, sono già aperte le iscrizioni per l'edizione 2008!

Alessandra Donati

Faenza Racing Team ...e dintorni

Ad inizio anni '70 un piccolo gruppo di neo patentati diciottenni inizia a frequentare come spettatori i grandi rally italiani come quelli dell'Isola D'Elba, il San Martino di Castrozza, il Quattro Regioni e la grande gara di casa il Colline Di Romagna. Nel giro di pochi anni qualcuno di loro decide di "provarci" in prima persona prendendo parte, una tantum, a gare sprint piuttosto brevi con delle Fiat 128 Coupè di serie; c'è chi come Carlo Conti o Massimo Magistretti, ora noti odontoiatri, limiterà questa esperienza ad una sola apparizione, vincente per il primo, sfortunata per il secondo, perchè terminata contro un albero, o chi, come il sottoscritto, proseguirà fino a tutt'oggi il suo impegno agonistico passando ad operare come navigatore, collezionando a tutt'oggi oltre trecentotrenta partecipazioni a gare di tutti i livelli, inclusi quattro mondiali.

Intanto qualche altro faentino si avvicina ai rally, come Vittorio Laghi, dipendente Ausl, nell'ambito del Trofeo A112 e il geometra Nerio Garavini che inizia a correre con una improbabile Alfa 75, per poi passare a una Fiat Ritmo 125 con cui vincerà la Coppa Italia per poi terminare la propria carriera, dopo la morte del proprio navigatore Mauro Scarpa per un tumore, con gare turismo in pista prima con una Lancia Delta 1600 Turbo e poi con una Peugeot 309. Anche Roberto Tarozzi si esibisce in rally e gare in salita, attività che prosegue fino ai nostri giorni, mentre Toto Piazza si presenterà in pista in alcune gare di Formula Italia e il medico brisighellese Euro Piancastelli si impegnerà in gare in salita con l'Alfa Romeo Gt. Arriviamo così al 1982 quando un gruppo di noti professionisti, imprenditori ed appassionati, decide di fondare una scuderia che verrà chiamata Faenza Racing Team e che opererà fino al 1990; ne fanno parte inizialmente, Roberto Ricci, Carlo Bucci, Giovanni Bentini, Renzo Fenati, Gianfraco Latta, Gianpaolo Bertozzi, Ettore Pezzi, Fabio Villa, Nerio Garavini, Antonio Folli, Romano Gaudenzi, Bruno Liverani, Roberto Placci, Gianni e Giorgio Cenni e tanti altri: punto di ritrovo al ristorante di Alieto a Santa Lucia ogni mercoledì sera. Un periodo entusiasmante, un





1974: i primi rally

centinaio di soci provenienti da tutta la Romagna, una trentina di equipaggi impegnati in tutta la penisola, gite a seguire i più importanti rally in Italia e all'estero e l'organizzazione di sei edizioni del Rally Nazionale delle Valli D'Amone e Del Senio, di tre slalom del Monticino di Brisighella e di tantissime gimkane. Piuttosto folto anche il novero dei piloti di Faenza e della Valle del Lamone che iniziano a riscuotere ampi successi, oltre al citato Garavini, inizia l'epopea ancora in atto di Riccardo Errani, passando per il marradese Scarpelli, navigato dal noto ceramista Goffredo Gaeta che otterrà, unico in Italia, varie vittorie assolute con una Alfa Gtv 2000. Ad essi vanno aggiunti Ruggero Ravaglioli, attualmente ancora in attività con la Subaru Impreza e un bagaglio di quasi duecento gare disputate, il castellano Gottarelli con la Ritmo 130, il duo Fattori-Fiorini e i fratelli Lolli Ceroni di Zattaglia con le A112 e poi ancora Angelo Montevecchi, specialista di trofei Fiat, il fornaio volante Bertaccini, il velocissimo pistaiolo e rallysta marradese Walter Ceroni e il solarolese Andrea Pullè, senza dimenticare i validi navigatori Marinetta Succi, Patrizio Lasi , Anna Maria Minghetti,



Nerio Garavini

Il duo Scarpelli-Gaeta



Edicola ANIMARGENTO

Via Fratelli Rosselli - Faenza - Tel. 0546 32019
email: animar03@animargento1.191.ir

I nostri servizi

Novità CD&DVD musicali, raccolte vinili
ed edizioni per collezionisti
Film VHS e DVD, collane, cofanetti, ed. speciali,
reperibilità fino a fuori catalogo film.
Film, fumetti per adulti VHS e DVD
Novità per Bambini, Cards



La Ritmo 130 del castellano Gottarelli

Roberta Pezzi e Daniela De Candia.
Contemporaneamente Venturelli dà vita come team manager ad una affermata squadra di Formula 3. Di quell'eroico periodo restano ancora in attività, come detto, Errani con il fido Casadio, Tarozzi, saltuariamente Montevecchi e Ravaglioli, discorso a parte facciamo per Fabio Babini.

In compenso si sono ultimamente affacciati nuovi talenti del volante: come la coppia Visani-Billi, Bmw 318, spesso primi di categoria, l'emergente albano Frassineti, Ford Escort, l'altro fornaio volante di Fognano, Neri, Bmw, l'oriundo Ragazzini, Opel Kadett, presidente del Racing Team Le Fonti, Alviero Zenzani, Talbot Lotus, il gruppo di piloti Uisp, Barchi, Fiorillo, Frattini e Cantoni e per finire la rivelazione di quest'anno il brisighellese Nicolò Piancastelli, vincitore del Campionato di Formula Ford.
Non c'è che dire.. anche Faenza è una "piccola" capitale dell'automobilismo sportivo.

Fabio Villa

Iscriviti per essere sempre informato GRATIS sulle ultime notizie dalla tua città
FAENZANET
www.faenzanet.it

E.B. promotion
Agente unico FASHION FM
zone di Faenza, Forlì, Imola, Ravenna e Cesena
054632265
3334566404
3474621831
WWW.FASHIONFM.IT
RIMINI NORD 97.5
RAVENNA FORLI' 105.6
BOLOGNA MODENA 100.2
REGGIO EMILIA PARMA 90.0
FASHION FM
la radio di moda

Errani Team

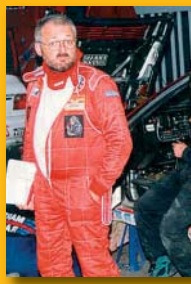
Fondato da Riccardo Errani nel 1989, l'Errani Team Faenza ha saputo ben presto ritagliarsi uno spazio importante nel panorama del rally internazionale e nazionale. Legato in maniera quasi inscindibile al marchio Lancia, con Errani alfiere di tutte le evoluzioni della Delta, il team faentino è stato da prima protagonista in Europa agli inizi degli anni '90 grazie alle prestigiose gare automobilistiche di Mitropa Cup rally di Riccardo Errani, per ben due volte vice campione europeo fra i piloti privati.
A metà degli anni '90 l'Errani Team con ben quattro vetture Lancia Delta Evo III raggiunge il top del proprio prestigio nazionale, con diversi successi in coppa Italia di Errani e con l'arrivo di diversi piloti di assoluto valore nelle file del team romagnolo. Nel 1996 Errani, pur senza abbandonare il marchio Lancia, inizia una partnership con il Jolly Club di Milano, dalla quale arrivano in seno al team due Ford Escort Cw che permettono ai piloti dell'Errani Team, in quegli anni sempre più numerosi, di affermarsi nei diversi campionati frequentati; il team faentino porta le sue vetture ad essere protagoniste nel campionato del mondo, nel Campionato Italiano e nei diversi gironi di Coppa Italia.
Arricchito poi dall'arrivo di due macchine: una Subaru Impreza e di una Mitsubishi Evo VI, il parco macchine dell'Errani Team completa un decennio di successi e grande prestigio nel mondo delle corse, grazie alle strategie tecniche e commerciali di Riccarco Errani, attorniato da uno staff di prim'ordine.
L'avvento delle auto WRC, non seguito a livello tecnico dal team, porta l'Errani Team a modificare certe strategie, fino a riproporre lo stesso Riccardo Errani, ancora sulla breccia, in una nuova stimolante e suggestiva avventura agonistica, con il Campionato del Mondo Rally frequentato in maniera continuativa.
Oggi l'Errani Team vanta fra i suoi equipaggi quello costituito da Riccardo Errani e Stefano Casadio, che nell'ultimo triennio ha partecipato ad una ventina di prove iridate, unici italiani così presenti nel mondiale Rally.



Il duo Errani-Casadio al Rally d'Irlanda 2007

Fabio Villa

Nato a Faenza nel 1953, disputo il mio primo rally come pilota a Cesena nel 1976 con una Fiat 128 Coupè, proseguendo poi ancora per due anni impiegando in gare locali anche l'A112 Abarth e per un anno anche una Fiat Ritmo messami a disposizione dal Team Everest (il vecchio nome del Minardi Team), impiegando come navigatori mio fratello Mauro, Enrico Sagiorgi e Massimo Fregnani; una serie di incidenti, il più grave in autodromo ad Imola, da dove esco illeso dalla distruzione della vettura che pilotavo, mi convincono che è meglio passare sul sedile di destra come navigatore; di lì a poco l'incontro con Riccardo Errani con cui correrò dal 1982 al 1991, partecipando anche a quattro gare mondiali, vari appuntamenti di Mitropa Cup e numerose gare in Italia; in totale ho preso parte ad oltre 330 competizioni automobilistiche (l'anno più ricco di gare fu il 91 con 19 rally corsi con 5 piloti diversi); da qualche anno corro al fianco di Ruggero Ravaglioli, uno dei piloti faentini in attività fin dal 1986, (nel 1988 ha partecipato al Montecarlo con una A112), protagonista di numerosi successi di categoria con vetture Peugeot, Renault, Mazda e Subaru. Attualmente svolgo anche l'attività giornalistica collaborando con il mensile nazionale Tuttorally, con Romagna Sport de Il Resto Del Carlino e conducendo da sei anni il programma televisivo Italia Motori, trasmesso da Rete8-Vga, Canale 11 e Videoregione. www.fabiovilla.it



Minardi Team

Dire Minardi significa rievocare l'ultima realtà romantica nel mondo spietato della F.1.

La storia parte oltre 30 anni fa, 1976, con la denominazione *Scuderia Everest* fondata ovviamente da Giancarlo Minardi.

Ironia della sorte, Giancarlo Martini - zio di Pierluigi che della Minardi sarà la bandiera - distrusse la Ferrari *312T* durante la *Race of Champions* di F1 a Brands Hatch, subito dopo il via.



La Minardi M185 con cui il Team debuttò nel Mondiale nel 1985

Quindi un po' di Formula 2 e la prima vittoria con un giovanissimo Michele Alboreto a Misano nel 1981; nel 1984 cominciarono a circolare voci di un debutto della Minardi in Formula 1 concretizzatesi con l'esordio nel GP del Brasile 1985 con Pierluigi Martini sulla M/85 Cosworth.

Il 19 giugno 1988 è un giorno storico per Faenza:sul circuito cittadino di Detroit, Martini ottiene un sesto posto che regala il primo punto della storia alla creatura di Giancarlo.

I passi avanti rispetto agli esordi sono indubbi ed è proprio questa la fase in cui la Minardi ottiene i suoi migliori risultati lasciando intravedere spiragli di un futuro vincente.

Il 1989 è forse l'annata più bella culminata con due episodi storici: in Inghilterra Martini e Sala si piazzano rispettivamente al 5° e al 6° posto raccogliendo punti entrambi.

Poi, nell'incredibile GP del Portogallo -quello in cui Mansell dopo la retromarcia ai box con la sua Ferrari centrò Senna a bandiere nere esposte - Pierluigi Martini percorre un giro in testa alla corsa.

La stagione finì in crescendo, e all'ultima gara, in Australia, Martini terzo in qualifica, parte secondo per la defezione di Prost e taglia il traguardo al sesto posto.

Il punto più alto dell'avventura Minardi tarda poco… 1990, gara inaugurale a Phoenix , sempre Pier Luigi, piazza in prima fila la sua Minardi a fianco del poleman Berger su Mclaren. Per la cronaca Senna quel giorno partì quinto!

Sarà un'illusione amara, Martini finì solo settimo ma la cosa peggiore fu che la squadra non marcò nemmeno un punto tutta la stagione.

Nel 1991 la motorizzazione Ferrari crea inevitabili aspettative sul team faentino, il settimo posto nel mondiale Costruttori è effettivamente il piazzamento più alto nella sua storia ma





Il compianto Michele Alboreto e Pierluigi Martini portarono in pista la M194 nel Mondiale 1994

due soli quarti posti sono francamente troppo poco.
Il 1993 è forse l'ultimo concentrato di soddisfazioni… e di emozioni: passerà alla storia di quell'annata infatti il terribile e celebre scontro sul rettilineo d'arrivo a Monza tra Martini e Fittipaldi, in lotta per il 7° e 8° posto, con il secondo che dopo l'urto disegna in aria un loop completo, ricade perfettamente e taglia il traguardo per inerzia.
A breve la squadra si fonde con la Scuderia Italia, e inizia una fase marchiata da qualche acuto isolato, infine nel 2001 la cessione all'uomo d'affari australiano Paul Stoddart.
Vale la pena anche rimarcare che Giancarlo Minardi, uomo stimato assai da Enzo Ferrari, si rivelò senza ombra di dubbio il talent scout più bravo di tutti: Alboreto (e il fratello Ermanno), Nannini, Barbazza, Webber, Trulli e Fisichella, e soprattutto Alonso sono passati per il suo team; basti pensare ad un altro dato incredibile: a Monza nel 2003, su 20 piloti partenti 8 erano o erano stati piloti Minardi.
Poco altro a livello agonistico nelle ultimissime fasi.
Indianapolis 2005, nella gara disertata da tutte le auto gommate Michelin, partono solo in 6 tra cui le due Minardi, che arrivano al 5° e 6° posto 16 anni dopo Silverstone: è il canto del cigno.
Pochi mesi dopo, la cessione a Red Bull e Gerhard Berger, il nome Toro Rosso, ma questa è un'altra storia.

Francesco Tassi

La Minardi oggi

A inizio 2006 Giancarlo Minardi ritorna in possesso del nome storico Minardi e unendosi alla squadra *GP Racing*, fondata da Mauro Loro e Tancredi Pagiaro nel 1997, fa nascere il ***Minardi Team by GP Racing*** che gareggia nella nuova serie europea di Formula 3000, erede diretta della serie italiana in cui gareggiava la GP Racing.
I colori sono i tradizionali colori Minardi giallo e nero. Inoltre, insieme al nuovo Minardi Team By GP Racing nasce anche il MinardiBlog, il Blog ufficiale del Minardi Team by Gp Racing.
La prima stagione del Minardi Team By Gp Racing nel campionato Euroseries3000 è terminata con 3 vittorie e il secondo posto nella classifica costruttori.
Il 2007 invece, ha visto una fantastica stagione per la squadra, con la conquista del campionato costruttori e di quello piloti, con Davide Rigon. Oltretutto, il secondo classificato nella classifica piloti è l'altro alfiere della squadra, Diego Nunes.
E' stato creato anche il Minardi Team by Piquet Sports per il campionato di GP2, sempre con i colori classici Minardi, che ha disputato la stagione appena terminata. (f.t.)

Via Seminario, 3 - Faenza
Tel. 0546 25163 Fax 0546 664328
www.gemos.it

GEMOS

Da oltre un decennio è il pilota faentino più titolato nelle gare di velocità

Fabio Babini

Fabio Babini, classe 1969, è uno dei due piloti faentini, assieme a Riccardo Errani, che svolgono la propria attività agonistica a livello professionistico; attualmente è pilota ufficiale della Aston Martin gestita dalla scuderia bresciana Bms Italia nell'ambito del Campionato Fia Gran Turismo, svolge anche l'attività di pilota collaudatore della Pirelli ed è istruttore di guida veloce delle scuola Speed Control del solarolese Andrea Pullè per conto di Subaru Italia; non è comunque inusuale trovarlo anche al lavoro nell'officina meccanica paterna di via Pellico a due passi dal Circolo "I Fiori".

La sua carriera inizia con i kart nel 1985 e si protrae in questo settore fino al 1989: conquista vari titoli regionali e tricolori.



Fabio Babini al via di un Gran Premio di Formula 3 in Russia

Dal '90 al 94 disputa il Campionato Italiano di Formula 3, dove si mette in luce come uno dei giovani piloti italiani più veloci, ma non disponendo della classica "valigia" di soldi non riesce ad esprimere tutte le proprie potenzialità; nei due anni seguenti si impegna saltuariamente nel Campionato Italiano Gran Turismo con la Porsche; poi dal 97 al 99 emigra in Russia, ingaggiato da un team del posto con il quale disputa tre edizioni del locale campionato di Formula 3, dove si piazza per tre volte secondo, diventando un idolo degli appassionati di automobilismo di quel grande paese.

I due anni seguenti sono quelli del suo rilancio a livello nazionale ed internazionale con la partecipazione a grandi maratone automobilistiche come le 24 Ore di Daytona e Le Mans, la 12 Ore di Sebring e varie gare di durata in Italia, dove ottiene successi assoluti e di categoria.

Nel 2002 e nel 2003 fa parte della squadra ufficiale Maserati che partecipata al mondiale Gran Turismo. ottenendo tre vittorie assolute a Spa, Silverstone ed Estoril dopodichè entra a far parte della squadra Aston Martin collezionando alcune vittorie e una lunga serie di piazzamenti entro i primi cinque della classifica assoluta.

Fabio Villa

TI PIACCIONO IL CINEMA, GLI EVENTI CULTURALI, LO SPETTACOLO DAL VIVO?

L'AGE D'OR *che collabora con prestigiose realtà territoriali come Cinedream e il MEI, coniuga la passione per la cinematografia e per gli eventi con quella per il settore pubblicitario e della comunicazione.*

CERCHIAMO:
CONSULENTI DI COMUNICAZIONE E PUBBLICITARI

Invia il tuo CV all'e-mail: *info@agedor.info*

Grande velocità e grinta impagabile lo hanno portato a gareggiare negli USA

Stefano Bucci

La carriera di pilota automobilistico prese avvio per Stefano Bucci agli inizi degli anni '80, un periodo alquanto vitale per lo sport delle quattro ruote in ambito faentino. Il suo debutto fu con un Talbot Lotus con cui disputò alcune gare di velocità in salita come la Predappio-Rocca Delle Caminate, mettendosi in luce per il suo stile di guida spettacolare; dopo questa esperienza passò alle due ruote correndo nelle gare enduro come il Raid di Sardegna alla guida di una Moto Villa.

Il suo rientro fra le quattro ruote data 1992 quando si impegna per due anni con una Ferrari F40 nel Campionato Italiano Supercar Gt dove ottiene alcuni successi importanti; negli anni seguenti rimane legato alla casa del Cavallino Rampante partecipando allo Challenge F348 dove sfiora il titolo tricolore e a seguire poi a quello riservato alle F355; con lo stesso tipo di vettura, ma in versione prototipo parteciperà anche ad alcune gare internazionali Gran Turismo inclusi alcuni appuntamenti nel Gt francese negli autodromi del Paul Ricard e di Digione. Gli impegni professionali lo allontanano progressivamente dal mondo delle corse, rimanendo ad esse ancorato per sei anni dal 1997 al 2002 con la disputa di un'unica gara all'anno, la mitica "24 Ore di Daytona" negli Stati Uniti, per tre anni con una Chevrolet Camaro e poi con una Porsche Gt2.



Finita l'esperienza americana, lo stop completo all'attività sportiva, con l'unica eccezione, l'anno passato, della sua partecipazione con una Renault Clio alla "24 Ore Del Nurburgring" in Germania.

Di Stefano Bucci gli esperti hanno sempre apprezzato le notevoli doti velocistiche e una grinta impagabile, non prive di una innata tendenza alla spettacolarità.

Fabio Villa

CISL

Piazza XI Febbraio, 4 - 48018 Faenza (RA)
Tel. 0546 670911 Fax 0546 670927

Faentini alla Mille Miglia



Svariati faentini hanno partecipato in passato alla Mille Miglia, storica competizione che ebbe il suo massimo splendore tra il dopoguerra e gli anni '60. Ecco in sintesi le partecipazioni di alcuni di loro.

Gaspare Ferniani
È vissuto nel faentino. Ha praticato automobilismo sportivo soprattutto nel periodo pre-bellico partecipando alla 1000 Miglia del 1940. Nell'immediato dopoguerra ha gareggiato con una Minardi progettata dal padre dell'omonimo ex Team Manager di Formula 1.

Vincenzo Ferniani
Nel 1948 ha gareggiato con una Fiat 500 «Barchetta»

Giovanni Tabanelli "Gianì"
Ha partecipato alle Mille Miglia 1950-51-52-53

Federico Zanotti (farmacista)
Ha partecipato alla Mille Miglia del 1952 con la Topolino.

→ Giuseppe Frattini

Le concessionarie storiche

Parlando di automobili non possiamo non citare brevemente almeno tre concessionarie che per decenni hanno "motorizzato" la nostra città. Stiamo parlando di Minardi Auto, attiva in città fin dagli inizi del XX secolo, di Ghetti Auto e di Montevecchi Auto. Senza nulla togliere agli altri, crediamo sia giusto ricordare chi ha contribuito in maniera determinante alla "modernizzazione motoristica" della nostra città.

Tiziano Frattini



Tiziano Frattini su prototipo derivato da Fiat 500 e ampiamente modificato nel telaio, spinto da un motore 1000 cc. di derivazione motociclistica. Peso vettura 550 Kg, potenza 150 cv.

IMM GEST
COSTRUZIONI IMMOBILIARI
sponsor del libro "Marco Pantani, mito e tragedia"
Via XX Settembre 25, Faenza (Ra) - Apertura Nuova Sede in Viale delle Ceramiche
www.immgest.com - info@immgest.com

Quando l'auto racconta la storia

Tenere le auto in garage è quasi d'obbligo per Enzo Cimatti, ma non per divieti antismog piuttosto per passione perché lui da 15 anni le auto le colleziona e le restaura. Tra gli esemplari in suo possesso ci sono una Citroën Méhari a 4 ruote motrici del 1980 (una sportivissima autovettura per il tempo libero realizzata in plastica che condivide pianale e meccanica della mitica "2 cavalli"), una Mercedes del '59, due Alfa Romeo, un duo Spider e una Balilla del 1939 che sta restaurando. Auto prodotte tra gli anni 30 e gli anni 70 del secolo scorso. Qual è la parte più delicata di un'autovettura d'epoca? Se guardiamo alla carrozzeria la verniciatura è sicuramente la parte più complicata da ricostruire, soprattutto per le auto più antiche. Non esistevano infatti, come oggi, le vernici sintetiche, più facili da applicare, ma occorreva dare più mani di vernice e poi procedere alla lucidatura. Non è un processo che tutte le carrozzerie sono in grado di fare quindi occorre trovare artigiani specializzati. Inoltre per completare il restauro occorre documentarsi circa il colore perché, per esempio, la vernice metallizzata fa la sua apparizione solo negli anni 60. "E gli interni?" "Dipende", mi risponde Enzo, "dal tempo e dal denaro che il collezionista ha a disposizione: ci si può rivolgere sia a tappezzerie artigianali locali (a Faenza ce ne sono due, Bosi e la Faentina) oppure alla ditta Trinchero di Torino che fornisce tessuti originali". Dedicarsi a collezionare auto d'epoca vuol dire amare i particolari e con pazienza certosina girare per mercatini a cercare tachimetri, pomelli e manopole mancanti. Perché l'auto per diventare "Auto d'epoca" blasonata, con tanto di targa, deve superare l'esame dell'ASI, l'Automotoclub Storico Italiano: una commissione tecnica verifica l'auto e la controlla affinché sia rispettato il modello originario relativamente alla verniciatura, agli interni, alla strumentazione e ai pneumatici. "Anche per i pneumatici" prosegue Enzo, "occorre rivolgersi a ditte specializzate" perché non sono radiali ma a tela". Poi si parte per i raduni, tutti in fila, a 40 Km all'ora. A Faenza gli appassionati e i collezionisti d'auto d'epoca sono molti e raccolti in club, come il CRAME (Club Romagnolo Automoto d'Epoca) che conta 700 soci e che ha sede ad Imola. Il raduno è un'occasione per incontrare amici ed appassionati, ma soprattutto è il momento cruciale in cui vedere come altri amanti delle quattro ruote hanno restaurato con cura e passione i loro gioielli d'epoca. E a volte proprio ai raduni scocca il colpo di fulmine: si vede un'auto e ci si innamora e si decide di acquistarla o a volte di scambiarla con la propria. Poi c'è la conservazione in garage: l'auto viene sollevata da terra su cavalletti coperta con appositi teli per proteggerla dalla polvere, le cromature vanno lucidate spesso e l'auto viene lavata solo ed esclusivamente a mano. Una passione inestinguibile quella per l'auto, spesso fatta di storie quasi leggendarie, come quella di Mario Righini, originario di Faenza ora residente nei pressi di Modena che nella propria attività di concessionario ha sempre conservato le auto usate ritirate ai clienti e le ha raccolte in un suo museo (visitabile su prenotazione) che conta quasi 350 auto integre dagli anni 20 ad oggi. Quindi se in garage avete ancora una macchina di 30 anni fa appartenuta magari ad una vecchia zia, fateci un pensierino prima di rottamarla… potreste avere tra le mani una vera auto d'epoca!



Per info www.epocauto.it

Monica Donati

Il volante della libertà

Cari cavalieri, l'epoca in cui vi presentavate all'appuntamento con la vostra auto sportiva appena lucidata, fa ormai parte del passato.



Al prossimo incontro la vostra lei vi farà salire sul sedile di destra della sua nuova ed elegantissima quattro ruote.

Rimane innegabile che la donna ha dovuto conquistarsi il suo posto di guida con grande fatica, tra irrisione e incredulità. Ha dovuto combattere, prima ancora che con la frizione e il traffico, con i pregiudizi e i luoghi comuni, ma è riuscita sapientemente, insieme al suo delicato ruolo di pilotare le decisioni famigliari, a diventare una consumatrice di auto in prima persona. E' un dato di fatto che il mercato dell'auto parli sempre di più al femminile ed è per questo che l'auto deve saper piacere, non solo per il design, ma anche per la cura del dettaglio.

Nella vita delle donne l'auto ha introdotto piaceri prima impensabili senza la presenza di un uomo a fianco. Le donne affrontano così il viaggio alla scoperta di nuovi orizzonti, e siamo tutte emule di Berta Benz, che nel 1888 compì il primo tragitto turistico con i suoi due figli, percorrendo 100 km in venti ore. E' una nobildonna francese, la duchessa d'Uzès, la prima patentata: era il 1898 e più precisamente il 15 maggio. Solo due mesi dopo finì in tribunale per avere superato il limite di velocità allora previsto, che era di 15 km orari. Il modo in cui oggi utilizziamo l'auto e il suo valore simbolico, è radicalmente cambiato: la guida spesso anziché un piacere risulta uno stress di massa; le lunghe code ci rubano tempo prezioso illudendoci di arrivare prima. Resta immutato l'investimento affettivo per le nostre auto come fossero microcosmi viaggianti della nostra quotidianità e delle nostre avventure amorose.

Chissà quante ne ha vissute Sheila Thomson, 105 anni, la donna inglese che ancora oggi percorre 24 km ogni domenica alla guida della sua Peugeot 106 blu per andare a messa. Per lei l'auto, ancora oggi è espressione di libertà e indipendenza. Si può parlare di un rapporto tra donna e automobile diverso da quello dell'uomo? C'è una differenza nell'utilizzare la macchina, a seconda che si appartenga ad una metà del cielo o all'altra? Molti dicono di sì. Per esempio le agenzie di assicurazione: al gentil sesso, garanzia vivente di prudenza e affidabilità secondo tutte le statistiche planetarie, vengono riservate polizze particolarmente vantaggiose rispetto agli uomini. La spiegazione è da ricercare nel diverso comportamento al volante così evidente fin dai primi anni di guida, che si manifesta nelle diverse abitudini: caute per le ragazze, azzardate per i coetanei maschi.

Detto questo, frasi come "Donne al volante, pericolo costante." possono dirsi ormai desuete. Accettiamo ancora la storica e consueta "Donne e motori, gioie e dolori."

Buon viaggio a tutte.

Antonietta Innocenti



Comune di Faenza
Terre di Faenza
Provincia di Ravenna
Regione Emilia Romagna
Apt-Emilia Romagna
Faenza Fiere
Camera di Commercio di Ravenna
Siae
Scf
Imaie

BCC CREDITO COOPERATIVO ravennate & imolese

Fondazione Banca del Monte e Cassa di Risparmio di Faenza

mei 10+1
meeting delle etichette indipendenti undicesima edizione

Grazie
a tutta la città per il più grande Mei di sempre,
un Mei da record!

www.audiocoop.it • www.myspace.com/mei_italy

i *libri* di pipinè

Info: www.pipine.info

100 ANNI DI SPORT A FAENZA



MARCO PANTANI *mito e tragedia*



50 ANNI DI BANDS A FAENZA



i *libri* di editrice zona

Info: www.editricezona.it

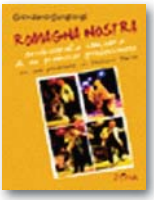
IL LIBRETTO MOSSO DEL MEI



INDYPENDENTI D'ITALIA



ROMAGNA NOSTRA



CERCA PPNÈ PRESSO:
le principali edicole faentine, i più importanti luoghi di ritrovo e presso gli inserzionisti presenti in questo numero.

BCC CREDITO COOPERATIVO
ravennate & imolese

LA BANCA DELLE COMUNITÀ LOCALI

Faenza Brisighella, Cotignola, Granarolo Faentino, Modigliana, Tredozio • **Imola** Casalfiumanese, Castel del Rio, Medicina, Sasso Morelli, Sassoleone • **Lugo** Alfonsine, Bagnacavallo, Conselice, Fusignano, Massa Lombarda • **Ravenna** Classe, Godo, Lido Adriano, Lido di Classe, Marina di Ravenna, Mezzano, Russi, S. Pancrazio, S. Pietro in Trento, S. Pietro in Vincoli

www.inbanca.bcc.it • info@inbanca.bcc.it

Un servizio di:
CONFCOOPERATIVE
Unione Provinciale di Ravenna

Sportello impresa cooperativa
servizio di consulenza all'autoimpresa
www.confcooperative.ra.it

dove è sportello impresa ?
A Faenza:
Via Castellani, 25
tel 0546/26084
fax 0546/664479
e-mail:faenza@confcooperative.ra.it

Con il patrocinio del Comune di Faenza
Con il contributo della Camera di Commercio di Ravenna
ASCOM
Confartigianato
CONFESERCENTI
CNA

Le attività che hanno aderito all'iniziativa sono contraddistinte da apposito cartello "IO-CI STO" indicante inoltre gli orari di apertura delle attività nel periodo natalizio

Natale in Centro 2007
festa colori musica
faenza
io ci sto

In collaborazione con
BCC CREDITO COOPERATIVO ravennate & imolese

Per gli articoli, lettere, informazioni, inserzioni, eventi e pubblicità telefonare:
Tel. 0546.24647
Cell. 349.4461825
E-mail:
pipine@caterweb.net

Dir. Resp.:
Giordano Sangiorgi
giordano.sangiorgi@lamiarete.com -
Suppl. al n. 88 de Il Grillo in Tasca, reg. al Tribunale di Ravenna