



**Citta' di Maranello**

**Comune di  
San Martino in Rio**

**Citta' di Correggio**

con il Patrocinio "Citta' di Maranello"

con il Patrocinio "Comune di San Martino in Rio"

con il Patrocinio "Comune di Correggio"



## 4° Raduno Internazionale "Matra d'Europa"

Maranello (MO) - San Martino in Rio (RE) - Correggio (RE)

22-23-24 Maggio 2015

Innanzitutto un **GRAZIE** da parte di tutti noi Soci del "Matra Classic Club Italia" a:

### Citta' di Maranello

Dott. Massimiliano Morini (Sindaco)

Dott.ssa Lucia Innacolo (Responsabile Ufficio Relazioni Pubbliche)

Dott. Nicola Montone (Assessore Sport e Cultura)

### Comune di San Martino in Rio

Dott. Oreste Zurlini (Sindaco)

Dott.ssa Giulia Luppì (Assessore Sport e Cultura)

### Citta' di Correggio

Dott.ssa Ilenia Malvasi (Sindaco)

Dott.ssa Francesca Manzini (Consigliere Citta' di Correggio)

### Servizi Vari

Sig. Roberto Vellani (Consigliere della "Scuderia San Martino")

Dott. Paolo Rossi Barattini (Azienda Agricola- Acetaia)

Dott. PierPaolo Pezzuoli ("Vinicola Pezzuoli")

Sig. Maurizio Ranuccini (Presidente "Cooperativa Casearia Val Tiepido")

Sig. Saturno Bonfiglioli (Ristorante "La Fontanina")

Sig. Marcello Masi (Presidente "Hotel Executive")

Sig.ra Lorena Merli (Direttrice "Hotel Executive")

Dott.ssa Alessandra Gallerani ("Museo Ducati")

Dott. Fabio Lamborghini ("Museo Ferruccio Lamborghini")

Dott. Marco Gentili ("Museo Casa di Enzo Ferrari")

Sig. Gianfranco Casolari (Ristorante "La Roccia")

Dott.ssa Veronica Bellinazzi ("Museo Ferrari Maranello")

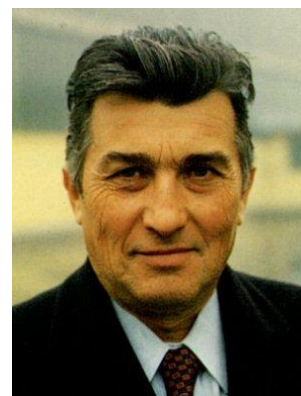
Sig.ra Patrizia Bartoli (Ristorante "Il Correggio")



La quarta edizione del Raduno Internazionale "Matra d'Europa" e' dedicata principalmente a due personaggi emiliani che con la loro genialita' e senso inventivo hanno creato due marchi conosciuti in tutto il mondo per le piu' belle e potenti auto supercar stradali e da competizione.

**Enzo Ferrari**

**Ferruccio Lamborghini**



# WELCOME Maranello™

Anno 2015, il 19° del "Matra Classic Club Italia" dalla sua fondazione, eravamo nel lontano 1997.....

Quindi, si ricomincia dopo il lungo letargo invernale con un raduno internazionale, ve ne avevo già accennato a Bracciano ed anche a Vicenza della possibilità di mettere a calendario il 4° Raduno "Matra d'Europa" e così è stato. Ricordo che le precedenti edizioni si svolsero nel 2003, 2007 e 2010.

Eravamo in Giugno 2013. io ed Adriano Bachioni presenti al 40° Anniversario della Bagheera sul circuito di Linas-Montlhery (Francia) con le nostre Bagheera, quando Henry Glaude, Presidente del "Belgian Matra Club" ed alcuni francesi di "Matra Passion", mi chiesero se era possibile riorganizzare un raduno a Maranello e dintorni, sulla falsa riga di quello 2010 in cui furono presenti in massa.

Accettai subito e dopo quasi due anni ecco Vi pronto il programma, un programma naturalmente diverso dalle precedenti edizioni e credo con interessanti novità sotto il profilo motoristico/culturale (Museo Ducati, Museo Ferruccio Lamborghini, Museo Enzo Ferrari e Museo dell'Auto sede della nostra "Scuderia San Martino", oltre alla già visitata Galleria Ferrari), sotto il profilo eno/gastronomico (Acetaia Rossi Barattini, Vinicola Pezzuoli e Caseificio Val Tiepido con la produzione del famoso Parmigiano Reggiano) e perché non anche culturale per le tradizioni che la regione Emilia Romagna offre. Ristoranti tipici della cucina emiliana con vari menu' per offrirVi quanto di più diverso e per il pernottato l'ottimo Hotel Executive (4 stelle) già visitato in tutte le passate edizioni.

A proposito di hotel, devo render noto che:

Quasi tutti gli hotel della zona Maranello ma, dell'intera "Motor Valley" in questo periodo di fine maggio hanno già ricevuto molte prenotazioni dovute a gite organizzate da Tour Operator in occasione del Expo' di Milano (Esposizione Mondiale dell'Alimentazione), e' stato il caso anche del "nostro" (dico nostro, perché ci siamo stati ben cinque volte in diciannove anni della nostra attività) Hotel Executive, detto hotel quest'anno festeggia il 30° anno dalla fondazione e per poterlo anche in un qualche modo festeggiarlo con i clienti storici, tra cui Noi.... la Direttrice Sig.ra Lorena ha fatto il possibile per poter ospitare la nostra manifestazione.

Non mancheranno gradite sorprese per lasciare ai partecipanti un ricordo del loro 30° anniversario.

Domenica 24, sarà dedicata dopo la visita alla Galleria Ferrari una trasferta a San Martino in Rio provincia di Reggio Emilia per visitare il Museo dell'Auto (istituito 60 anni fa) e sede della nostra "Scuderia San Martino".

Questa visita sarà anche occasione per inaugurare l'ingresso in detto museo della "Roland Baghy", la Bagheera S tanto amata dal nostro compianto socio Rolando Codazzi che tramite una colletta economica di alcuni Soci è stata acquistata dalla Sig.ra Anna Specchi (nipote ed erede del defunto) ed intestata alla "Scuderia San Martino nella persona pro-tempore del Presidente". Consegneremo simbolicamente le chiavi al Presidente Alessandro Turini, ed ai Consiglieri presenti.

Con tale operazione abbiamo voluto lasciare in sede un esemplare Matra a testimoniare la nostra presenza e quella del "Matra Classic Club Italia", unico club di marca attivo in Italia da quasi un ventennio!



A questo 4° Raduno Matra d'Europa e' garantita una notevole partecipazione dal Belgio, Olanda, Lussemburgo ma, sicuramente e spero di avere i nostri piu' vicini Amici austriaci del "Matra Automobile IG", dalla Germania "Matra Club Deutschland" e dalla Francia "Matra Passion", "Amicale M530", "Matra Club BMR".

Il raduno avra' il Patrocinio della "Citta' di Maranello" che ci mettera' a disposizione la centralissima Piazza Liberta' per esporre in bella vista le nostre vetture ai tanti turisti che raggiungono Maranello (detta anche la "Citta dei Motori").

La nostra manifestazione verra' messa in calendario da detta Amministrazione, quale manifestazione inerente l' Expo'. Anche le Amministrazioni Comunali di "San Martino in Rio" e di "Correggio", ci ha concesso il Patrocinio alla nostra manifestazione permettendo di parcheggiare le nostre amate Matra, intorno alla famosa Rocca Estense di San Martino in Rio e sul centralissimo Corso Mazzini a Correggio.

Il ritrovo, punto di incontro e punto di partenza a tutte le trasferte/visite che si svolgeranno in questi tre giorni sara' il parcheggio dell'hotel convenzionato per questo raduno internazionale.

Per qualsiasi informazione non esitate a contattarmi al 338/5221489 (Franco DeToma)

"Hotel Executive" (4 stelle), Via Circondariale San Francesco 2 Fiorano Modenese 41042 (Modena)

([www.hotel-executive.eu](http://www.hotel-executive.eu)) al costo di:

75,00 Euro per la camera doppia (37,50 Euro a persona)

54,00 Euro per la singola

90,00 Euro per la tripla (30,00 Euro a persona)

## Hotel Executive Executive Hotel

## Come raggiungerci How to reach us



L' Hotel Executive è situato a Fiorano Modenese, a soli diciannove chilometri dal centro storico di Modena, nel cuore del più importante comprensorio ceramico nazionale e in prossimità delle industrie di impiantistica a esso collegate.

L'albergo, inaugurato nel 1985, è stato il primo hotel a quattro stelle del territorio.

Oggi è gestito dalla Proprietà stessa.

L'hotel è dotato di un'ampia hall con servizio di bar e di un' accogliente e raffinata sala per la prima colazione a buffet.

Dispone di ampi parcheggi gratuiti, esterni e al coperto.

Hotel Executive is located in Fiorano Modenese, just nineteen kilometers from Modena city centre, in the heart of Italy's most important ceramic industrial district and near its supply companies.

The hotel, opened in 1985, was the first 4-star-hotel in the area.

Today, the hotel is owner-run.

The hotel has a large hall with bar service and a refined, comfortable area where You can enjoy a buffet breakfast.

Large outdoor and indoor parking areas are also available free of charge.

### Hotel Executive

Via Circondariale S. Francesco, 2  
41042 Fiorano Modenese (Mo)

L'Hotel Executive è facilmente raggiungibile dalle uscite Modena Nord e Modena Sud dell'autostrada A1, percorrendo le strade statali e/o la tangenziale in direzione Fiorano Modenese.

E', inoltre, molto ben collegato con gli aeroporti di Bologna, Parma, Verona e Rimini.

### Contatti:

Tel.: +39 0536 832010  
Fax: +39 0536 830229  
E-mail: [info@hotel-executive.eu](mailto:info@hotel-executive.eu)  
Web: [www.hotel-executive.eu](http://www.hotel-executive.eu)

### Hotel Executive

Via Circondariale S. Francesco, 2  
41042 Fiorano Modenese (Mo)

You can easily reach Hotel Executive either by driving on motorway A1 and taking exit "Modena Nord" or "Modena Sud", or by taking the state highways and/or the bypass to Fiorano Modenese.

Our hotel is also well connected to Bologna, Parma, Verona and Rimini airports.

### Contacts:

Tel.: +39 0536 832010  
Fax: +39 0536 830229  
E-mail: [info@hotel-executive.eu](mailto:info@hotel-executive.eu)  
Web: [www.hotel-executive.eu](http://www.hotel-executive.eu)



## Venerdì 22 Maggio

Al raduno ci si potrà partecipare sin da venerdì 22 Maggio, arrivo di tutti gli equipaggi esteri e di quanti decidessero di raggiungere Maranello in anticipo.

In base agli orari e a quanti saranno già presenti sul luogo, verranno organizzate varie visite:

### “Acetaia Rossi Barattini”

Questo Aceto Balsamico fa parte dell'acetaia che riunisce l'esperienza e la tradizione secolare, nonché gli storici vaselli, di alcune delle più antiche famiglie della Provincia, avi della famiglia Rossi Barattini di Modena.



### “Vinicola Pezzuoli”

Dal 1932 l'Azienda Agricola Pezzuoli coltiva vite e la trasforma in ottimo Lambrusco inizialmente nella storica cantina di Carpi ed ora nella sede aziendale posta in collina a Maranello.



La conduzione diretta e continuata dei terreni vitati situati nelle aree geografiche più adatte alla coltivazione delle varie tipologie delle uve “lambrusco” a denominazione di origine fa sì che si siano raggiunti risultati eccezionali in merito alla qualità del vino, qualità riconosciuta a libello nazionale tramite numerosi ed importanti premi che sono stati attribuiti in concorsi ufficiali, specifici per vini frizzanti.

Questo livello qualitativo è stato raggiunto anche con il sapiente uso di tecnologie che trovano la massima espressione nel rispetto dell'ambiente e del vino.

### “Cooperativa Casearia Val Tiepido”

**Storia** - La Cooperativa Casearia “Val Tiepido” nasce nel 1974 dalla fusione di quattro attività casearie, con indirizzo zootecnico (allevamento vacche da latte di razza frisona e suini da ingrasso per salumifici).

L'orientamento della Cooperativa è quello di potenziare la produzione di latte: dagli iniziali 5.000 quintali annui si è arrivati ai 35.000 quintali attuali, nella continuità della tradizione pur unita alla tecnologia avanzata, sempre attenendosi ai requisiti di produzione “di latte di alta qualità” destinato alla produzione del Parmigiano Reggiano.

Nelle strutture della Cooperativa il Caseificio si estende su un'area di 1.300 mq, suddivisa in diversi settori nei quali avviene la trasformazione.

**Sala di affioramento** - Il latte viene lasciato decantare in 24 vasche di acciaio inossidabile, si lascia affiorare la panna e la si divide dal latte. Nei doppi fondo vengono aggiunti i fermenti naturali per ottenere l'acidità ideale per ricevere il caglio. Vanno poi, per due giorni, nelle apposite



fasciere per prendere la caratteristica forma e puntinatura.

Si trasferiscono poi queste forme nel settore dove vengono messi in salamoia per 21 giorni sono tenute in acqua e sale in vasche di cemento rivestite in vetroresina, costruite con le più accurate regole igieniche e tecnico-pratiche per contenere circa 70 forme.

**Stagionatura** - Vengono lasciate a riposare per la stagionatura naturale che dura da 18 a 36 mesi. La rotazione delle forme, tramite un robot e la gestione totale del magazzino avvengono con una strumentazione a controllo elettronico.

Nel magazzino possono essere ospitate circa 12.000 forme.

La commercializzazione dei prodotti, burro, caciotta, ricotta e parmigiano reggiano, avviene attraverso la distribuzione in tutta Italia a grossisti (75% del totale) ed a privati con vendita diretta al pubblico (25%), in uno spazio ricavato nella stessa cooperativa.

Contemporaneamente al caseificio è stato potenziato, in un'area di 1.500 mq, l'allevamento di suini da ingrasso in un'efficiente struttura adibita a porcilaia che accoglie 1.800 suini.

Annesso alla porcilaia vi è il mangimificio dove viene preparato l'alimento appropriato all'allevamento dei suini composto dal siero, che è un sottoprodotto pregiato proveniente dal caseificio, dalla soia, dal grano, dall'orzo e dalla crusca.

Nella Cooperativa Val Tiepido la distribuzione dei compiti è impostata in modo che tutti i soci mantengano la personale proprietà occupandosi principalmente nel numero di animali del quale è possessore e producendo foraggi idonei all'allevamento di vacche per la produzione di latte con le caratteristiche richieste dal Consorzio del Parmigiano Reggiano.

**L'obiettivo** - della Cooperativa è di continuare a migliorarsi sempre stimolati anche dal fatto che facendo parte del Consorzio, la produzione è soggetta a controlli severissimi sia sul latte (acidità e cellule) sia sulle forme. Quelle che superano il controllo vengono marchiate e possono passare alla stagionatura.

**Ore 20,30** - Venerdì sera e' prevista una cena tipica della cucina montanara Modenese presso un caratteristico e famoso ristorante sulle colline adiacenti Maranello, verso Serramazzone.

Ristorante "**La Fontanina**", Via Giardini Nord a Ligorzano di Serramazzone (Modena) tel. 0536/950261

[www.ristorantelafontanina.net](http://www.ristorantelafontanina.net)

Ristorante "**La Fontanina**" - Collocato in un'atmosfera naturale e rilassante, il ristorante con un ritorno alla storica gestione (Chef - **Saturno Bonfiglioli**) che lo ha reso celebre in tutto il territorio, propone cucina tipica locale con prodotti tipici e piatti della tradizione che non mancheranno di soddisfare ogni palato.

Con la promessa di una imbattibile cortesia e del migliore rapporto qualità/prezzo.

Il costo della cena sarà di **25,00 Euro** a persona, ognuno pagherà direttamente al ristorante.



Passiamo ora al programma:

## PROGRAMMA DELL'EVENTO

### Sabato 23 Maggio

Ore 9,00 - Partenza dall' Hotel **Executive** per raggiungere dopo circa 60 Km il "Museo Ducati", Via Antonio Cavalieri Ducati 3 a Borgo Panigale 40132 (Bologna), arrivo alle ore 10,00 circa.



testi tratti dal sito:

[www.ducati.it/storia/approfondimenti/il\\_museo\\_ducati\\_la\\_storia\\_che\\_emoziona\\_/index.do](http://www.ducati.it/storia/approfondimenti/il_museo_ducati_la_storia_che_emoziona_/index.do)

Quando, nel dicembre 2001, **Livio Lodi** subentrò a **Marco Montemaggi** nel ruolo di Curatore del **Museo Ducati**, capi di dover in qualche modo assolvere un compito, una missione: educare le nuove generazioni di "Ducatisti" e far rivivere ai vecchi "Ducatiiani" l'emozione di conoscere e riscoprire la storia di questa piccola azienda. Non era certo un lavoro semplice, perché, qualche volta, la parola "museo" può spaventare. Di solito si pensa ad un museo come ad un posto freddo, dove vengono conservate antiche testimonianze e, nell'epoca moderna fatta di continui cambiamenti spesso rapidi e repentini, non ci si può permettere il "lusso" di ricordare il passato.

Non è stato così per **Ducati**. L'azienda di Borgo Panigale ha fatto della tradizione uno dei capisaldi della sua immagine e del suo modo di relazionarsi con il mondo dei motociclisti. È vero, talvolta anche la tradizione ha dovuto adeguarsi ai tempi, ma nelle competizioni, così come sulle strade di tutto il mondo, Ducati ha saputo sempre proporre prodotti capaci di stupire la gente per la genuinità e la semplicità, affiancate da una certissima attenzione a sviluppare nuove idee e concetti, che non stravolgessero troppo i canoni di ciò che ha sempre contraddistinto una moto Ducati.

Dal 1956 viene utilizzato il sistema **Desmodromico**, dal 1970 il motore Bicilindrico a "elle", dal 1980 il Telaio a Traliccio e dal 1986 la testa a quattro valvole.

Qualcuno potrebbe obiettare che Ducati sia irragionevolmente legata a queste tecnologie, che possono apparire vetuste; eppure, con questo forte legame a soluzioni "obsoleto", siamo riusciti a raggiungere risultati per certi versi inimmaginabili.

Il Museo Ducati ha il compito di raccontare questa storia e di far scoprire (o riscoprire) cosa ha reso Ducati così famosa, ed amata. Lo fa non in maniera "accademica", ma con il fascino della riscoperta di una storia perduta, o dimenticata, così come un archeologo prova emozione nel ritrovare le antiche vestigia di una civiltà dimenticata nelle nebbie del tempo.

Archeologa moderna: ecco quello che rappresentano le affascinanti moto esposte, così come è altrettanto affascinante riscoprire le storie che legano a doppio filo queste moto con i piloti che le hanno rese famose, un po' come i cavalieri con i loro destrieri.

Nell'epoca moderna diventa difficile suscitare interesse con un libro che contenga solo un testo scritto, infatti, con l'ausilio delle immagini, anche un periodo storicamente lontano ridiventa subito attuale.

Sarebbe troppo riduttivo pensare che Ducati sia diventata famosa solo attraverso il recentissimo successo in MotoGP, perché la stessa Desmosedici ha nel suo DNA tutto quello che Ducati stessa ha sviluppato sulle



progenitrici, dalle Superbike, alle moto da corsa derivate dalla produzione di serie, alle moto di Smart e di Hailwood, via via ritornando, a ritroso, fino al piccolo Cucciolo, che ebbe il merito di essere il "seme" che germogliò il grande albero della tradizione Ducati. Rileggendo questa storia, rivedendo queste moto, riascoltando le parole dei testimoni, diventa semplice capire quale sia il segreto che ha reso Ducati così famosa: la passione. Passione che sfocia in amore per il marchio e in orgoglio di poter far parte, come cliente o come semplice tifoso, della stessa famiglia: la grande famiglia Ducati.

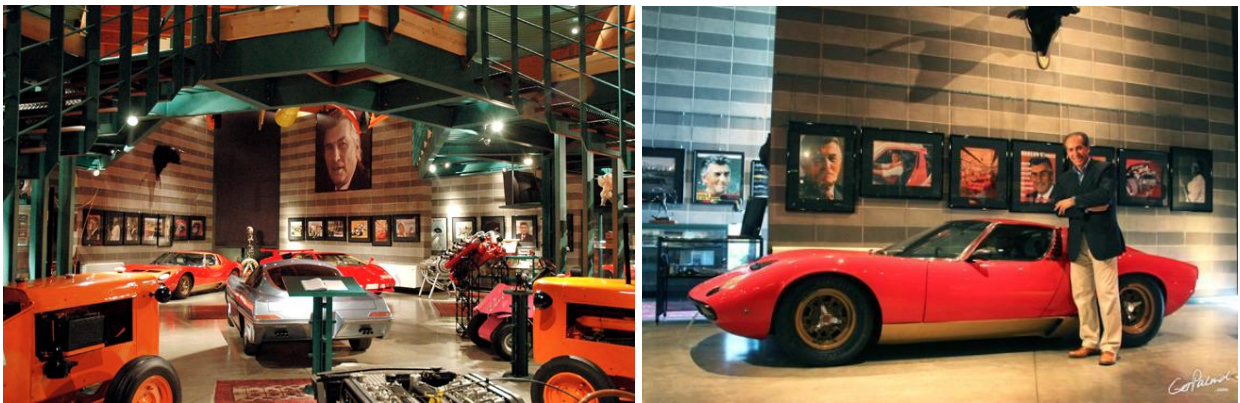
Benvenuti nel Sogno. Benvenuti nel Museo Ducati.

**Ore 11,30** – Trasferimento dopo circa 15 Km per raggiungere un'altro museo in cui si racconta un'altra bella storia del motorismo italiano, automobili, motociclette, trattori e tanto altro frutto del genio di **Ferruccio Lamborghini**.

**"Museo Ferruccio Lamborghini"**, Via Galliera Nord 317 a Fano di Argelato 40050 (Bologna)

Qui, ed in questo bellissimo contesto verterà il **pranzo** con delicatezze della cucina emiliana ed in particolare **"bolognese"**, siamo in provincia di **Bologna**.

Il **"Museo Ferruccio Lamborghini"** è diretto dal **Dott. Fabio Lamborghini** (in foto, sotto a destra), nipote di **Ferruccio**, io e tutti i partecipanti del 1° Concorso Matra, svoltosi a San Martino in Rio (RE) nel 2014, avemmo il piacere di conoscerlo e fu in quell'occasione che invito i presenti ed il Matra Classic Club Italia al suo museo, ho accolto l'invito e saremo suoi ospiti in questa occasione.



testi tratti dal sito:

[www.museolamborghini.com](http://www.museolamborghini.com)

Il **"Museo Ferruccio Lamborghini"** rappresenta un viaggio emozionante attraverso gli oggetti più rappresentativi che hanno contrassegnato la vita del geniale fondatore del Marchio bolognese.

All'interno della struttura è possibile ammirare tutti i prodotti delle industrie Lamborghini: trattori, bruciatori, la ricostruzione fedele del suo ufficio e naturalmente le mitiche automobili, prodotte durante la vita del Fondatore, e che portano il marchio del **"Toro che carica"**.

Il visitatore avrà quindi l'occasione di ammirare la mitica Miura SV, appartenuta a Ferruccio in persona, o l'avveniristica Countach. Avrà la possibilità di scoprire i molti prototipi che spesso precedevano le vetture in produzione, oggetti unici al mondo. Le dimensioni del nuovo Museo hanno permesso inoltre di esporre anche il primo elicottero prodotto e la sensazionale imbarcazione da offshore entrambi con motore Lamborghini. Questi e molti altri oggetti e contenuti multimediali saranno visibili all'interno di questa avveniristica struttura museale.

Situato nel cuore della Motor Valley, al centro di quell'Emilia intensamente amata da Ferruccio, il museo garantisce ai visitatori di tutte le età la possibilità di vedere da vicino questi tesori che hanno fatto la storia dell'innovazione automobilistica e del design italiano.

Un luogo vivo, dinamico, suggestivo e pieno di energia pronto ad accogliere appassionati, turisti e tutti coloro che cercano una cornice d'eccezione per eventi, convention e cene di gala.

Storia di un mito:

Ferruccio Lamborghini nasce a Renazzo, in provincia di Ferrara, il 28 aprile 1916. Primo di cinque fratelli, cresce nel podere di famiglia dove il padre cerca di trasmettergli il legame con il lavoro nei campi e con la cultura agraria e



contadina dell'epoca.

Ma Ferruccio è animato da tutt'altra passione, quella per i motori e per le macchine.

Terminata la scuola elementare frequenta l'Istituto di formazione professionale "Fratelli Taddia", da sempre fucina di imprenditori centesi; ottenuta la licenza e contro il parere del padre - che voleva gli subentrasse nella conduzione del podere - decide di andare a lavorare come apprendista da un fabbro della zona, dove impara i segreti della lavorazione del ferro e della saldatura.

Con la determinazione e la tenacia che lo contraddistinguono fin da giovanissimo, riesce a farsi assumere a Bologna dal Cavalier Righi, titolare dell'Officina più importante della città che in quel momento ha in appalto la revisione dei mezzi dell'Esercito: questo periodo, seppur breve, rimarrà fondamentale per l'esperienza e la competenza di Ferruccio. Conclusa l'avventura bolognese, a 18 anni apre una bottega a Renazzo insieme all'amico di sempre - Marino Filippini - che aveva già condiviso con lui l'esperienza dal Cavalier Righi e che molti anni dopo diventerà dipendente delle fabbriche di Ferruccio. Sempre animato dalla passione e dall'audacia, quando può Ferruccio acquista automobili e motociclette usate che rimette a nuovo e con le quali lo si vede sfrecciare per le strade sterrate di campagna: sono anni spensierati ed intensi, che lasciano un segno indelebile nell'indole e nella personalità di Ferruccio.

La spensieratezza dell'età giovanile viene però presto interrotta dallo scoppio della guerra.

Ferruccio viene mandato a Rodi, nell'Egeo, ed è assegnato al 50° Autoreparto Misto di Manovra (l'Autocentro), che si occupa della manutenzione e della riparazione di tutti gli automezzi militari presenti sull'isola.

Il caporale autiere Ferruccio Lamborghini capisce che si tratta di una grande occasione per lui: lavorare con gli strumenti più moderni e sofisticati dell'industria meccanica italiana e straniera.

Presto Ferruccio viene nominato capo del Reparto Officina, ma è soprattutto grazie al suo straordinario intuito che diviene in breve uno dei personaggi più popolari del campo.

L'audacia e la bravura di Ferruccio nel campo dei motori lo portano a guadagnarsi la totale fiducia del Comandante del campo, che gli affida anche la sua automobile personale per una riparazione ai freni. La vita sull'isola prosegue scandita dalle tragedie della guerra fino all'8 settembre 1943, quando tutto il personale dell'Autocentro si dà alla fuga via dalla città.

Ferruccio, non riuscendo a stare a lungo lontano dai motori, rientra a Rodi in abiti borghesi e per un po' si dà ai mestieri più disparati, per poter sopravvivere, finché non decide di aprire una piccola officina, con il permesso dei tedeschi stessi che preferiscono sfruttare la sua abilità di meccanico piuttosto che imprigionarlo.

Nel 1946, un anno dopo la fine della guerra, è libero di tornare in Italia. E lo fa insieme a Clelia, un'italiana originaria di Ferrara che ha conosciuto sull'isola e di cui è follemente innamorato. In quel momento Ferruccio ha le idee molto chiare sul suo futuro: vuole sposarsi e sfruttare le opportunità incredibili che stanno nascendo nel suo Paese, appena uscito dalla guerra, e in cui si respira un'aria nuova: di libertà e intraprendenza.

Al rientro in Italia Ferruccio trova una situazione molto particolare: il Centese, per la sua posizione periferica rispetto alle grandi vie di comunicazione, è uscito dal conflitto in condizione privilegiata rispetto ad altre aree, ma l'agricoltura, per secoli la maggiore fonte di reddito della zona, è caduta in una crisi da cui stenta a risollevarsi. In questo contesto, su cui si innestano l'euforia per la libertà appena ritrovata, le agevolazioni delle Amministrazioni Pubbliche per favorire l'occupazione e lo spirito di riscatto che contraddistingue l'Italia del dopoguerra, Ferruccio decide di mettere alla prova le proprie conoscenze tecniche e meccaniche (in alcuni casi avveniristiche, come il motore Diesel): intuisce che c'è mercato per la meccanizzazione dell'agricoltura su larga scala.

All'epoca il mercato è dominato dalla FIAT, dai Landini e dalla Motomeccanica e dai suoi trattori con motore a scoppio, che però per diversi motivi sono tecnologicamente molto migliorabili e dunque c'è spazio per fare di meglio.

Alla fine del 1947, quindi, Ferruccio Lamborghini decide di produrre un trattore economico e potente, destinato ai contadini "della Bassa" e ai loro piccoli poderi. Compra materiale bellico, fa migliorie al motore e al sistema di alimentazione, produce internamente un telaio molto semplice: così nasce il Carioca, che viene presentato al pubblico il 3 febbraio 1948 in occasione di San Biagio, patrono del paese.

La risposta degli agricoltori è subito buona, Ferruccio riceve diversi ordini e di conseguenza decide di ampliare la produzione.

Ricevuto un prestito dalla Banca di Cento grazie anche all'intercessione del padre, acquista mille motori Morris 6 cilindri 3.500cc a benzina, assume altre operai e dà inizio alla produzione della trattrice L33, evoluzione del Carioca.

Nel 1950 è già arrivato a produrre 200 pezzi l'anno, la sua azienda dà lavoro a una trentina di operai e l'amministrazione è seguita con attenzione e ocularità da Annita, che Ferruccio ha sposato pochi mesi prima.



Nel 1951 serve trasferirsi in un edificio più grande: Ferruccio acquista un terreno di diecimila metri quadrati nell'aria dell'ex ippodromo e li mette in piedi il primo stabilimento di produzione vero e proprio: nasce la Trattori Lamborghini. All'inizio degli anni Cinquanta avviene quindi il passaggio da artigiano a industriale. I dipendenti della Lamborghini trattori aumentano proporzionalmente alla produzione, il nome di Ferruccio diventa famoso nel mondo, il clima in fabbrica rimane comunque disteso e allegro.

È in questo periodo che nasce anche la rete commerciale: inizialmente è Ferruccio a procurarsi i maggiori clienti ed è sempre lui che cura le relazioni con i rappresentanti nelle principali fiere a cui partecipano.

L'unità produttiva necessita di spazi sempre maggiori, lo stabilimento cresce senza soluzione di continuità: sono gli anni che preannunciano il boom economico e Ferruccio ancora una volta ha dimostrato l'abilità di cogliere le opportunità che gli si presentano e di capire ciò che vuole il mercato un minuto prima della concorrenza. A conferma di ciò è da alcuni anni che si è lanciato nella produzione di trattori con motore diesel e ottiene dalla MWM la possibilità di produrlo in Italia in cambio di una royalty.

Ancora una volta l'intuizione si dimostra giusta poiché nel 1952 il governo italiano stanziava dei fondi per la concessione di prestiti agli agricoltori, purché vengano utilizzati per acquistare macchine agricole nazionali: questa legge, insieme alla grande abilità di Ferruccio nel procacciarsi affari, danno uno straordinario impulso alla produzione.

Vengono progettati nuovi prodotti, si continua a investire in innovazione tanto che all'inizio degli anni Sessanta la Lamborghini Trattori ha quasi 400 dipendenti e produce 25/30 unità al giorno. Gli anni Sessanta confermano la Trattori Lamborghini come azienda leader del settore: i modelli proposti hanno un grande successo, il nome di Ferruccio è conosciuto in tutto il mondo ed ottiene importanti riconoscimenti personali.

Durante un viaggio negli Usa nel 1959 Lamborghini visita alcune fabbriche che producono bruciatori e immediatamente pensa all'Italia, che sta vivendo il suo boom economico e dove la casa, con i suoi comfort, sta assumendo un ruolo centrale. Intuisce che i bruciatori sono l'oggetto del futuro, destinati a soppiantare le caldaie a carbone per il riscaldamento; facendo un po' di conti capisce che può sfidare la concorrenza e decide di lanciarsi in questa nuova avventura.

Assume i tecnici migliori e nel giro di un anno viene costituita a Pieve di Cento la Lamborghini Bruciatori Condizionatori.

Ma le sfide non sono finite, anzi. Questi anni di grande fermento e trasformazione danno a Ferruccio l'occasione per dare forma alla sua antica passione per le macchine: alla fine del 1962 convoca i collaboratori e annuncia l'intenzione di iniziare a costruire automobili.

Come responsabile del progetto granturismo assume l'ing. Gian Paolo Dallara, giovane dotato di un'eccellente preparazione tecnica con cui si instaura una profonda sintonia professionale e personale; la progettazione del motore viene invece affidata a Giotto Bizzarrini, che ha lavorato per quattro anni alla Ferrari, occupandosi fra l'altro dello sviluppo della 250GT 2+2 e della GTO. Anche in questo caso Ferruccio ha molto chiaro ciò che vuole: motore 12 cilindri a V, quattro alberi a camme in testa, due valvole per cilindro, sei carburatori e lubrificazione a carter secco.

Come già fatto per altri prodotti, prende dalle aziende concorrenti i tecnici migliori e da lì parte per realizzare un'auto che sotto molti aspetti rappresenta il sogno di tanti appassionati.

L'intenzione di Ferruccio è presentare la nuova automobile al Salone dell'Auto di Torino nel 1963; acquista un terreno a Sant'Agata bolognese e i tecnici lavorano in un fabbricato lì accanto, mentre nel frattempo si costruiscono gli stabilimenti dell'azienda che diverrà poi la Lamborghini Auto. Come simbolo della nuova casa sceglie il Toro: combattivo, caparbio, mai arrendevole, come il suo segno zodiacale.

Lo stabilimento viene inaugurato nell'autunno del 1963 contestualmente al telaio-motore della 350 Gtv, in un clima di generale scetticismo di cui però Ferruccio non si cura.

L'auto viene presentata prima a Torino e poi a Ginevra, dopodiché comincia la produzione in serie della vettura all'interno di uno stabilimento di undici mila metri quadrati, con due catene di montaggio (una per i motori e l'altra per l'assemblaggio) e macchine modernissime. Ancora una volta Ferruccio riuscì nell'impresa: la Lamborghini Auto si trasformò in breve tempo in una delle prime industrie italiane produttrici di granturismo.

Il suo prodotto è eccellente, la qualità delle auto viene riconosciuta in modo unanime, ma gli apprezzamenti della stampa e dell'opinione pubblica si estendono anche al "personaggio" Ferruccio: semplice, carismatico, affascinante e competente instaura un rapporto molto particolare coi giornalisti e coi "colleghi" del mondo dell'automobile.

Nel 1966 al Salone dell'Auto di Ginevra, Lamborghini presenta una macchina destinata a entrare nella storia: la P400 Miura. Una granturismo veloce, grintosa, estremamente innovativa e dallo stile unico ed inconfondibile. La Miura ottenne un successo che andò oltre qualsiasi previsione: le ordinazioni arrivavano a decine, le star del cinema e

della musica facevano a gara per acquistarla, in tutto il mondo quel nome diventa sinonimo di classe ed eleganza. La Miura è considerata a tal punto un'opera d'arte che viene esposta al MOMA fin dal 1968. Alla fine degli anni Sessanta la Lamborghini Trattori viene per la prima volta colpita da una crisi gravissima, che coinvolge molti settori dell'economia italiana.

Negli anni precedenti è stata avviata una radicale trasformazione del prodotto, che impegna molto l'azienda da un punto di vista sia finanziario che progettuale: i dipendenti raddoppiano e viene accettato un ordine cospicuo da parte del Governo Boliviano. La situazione politica nel Paese sudamericano, però, cambia in seguito a un colpo di Stato e viene annullata la commessa: nel 1970 ci sono 5.000 trattori pronti e fermi nel piazzale di fronte alla fabbrica.

L'azienda diventa fortemente sindacalizzata, ci sono degli scioperi: è finita l'epoca "in cui si vuole bene al padrone" e Ferruccio appare disorientato da questo nuovo modo di vivere il lavoro in fabbrica.

Nella primavera del 1971 la situazione sembra risolversi, ma il prezzo è alto: esclusivamente gli stabili vengono ceduti alla FIAT e Ferruccio dà la possibilità ai suoi dipendenti di andare in FIAT o seguirlo nella nuova azienda di Pieve (per rendere disponibile l'area alla "Trattori", nel 1970 la Bruciatori viene trasferita a Dosso, dove viene costruito un moderno impianto studiato per ospitare l'accresciuta produzione di condizionatori, caldaie e bruciatori: la Lamborghini Calor). Con la ritrovata liquidità, lo sgravio degli alti costi di gestione della Trattori di Cento e alcuni fedelissimi che lo accompagnano nella nuova avventura Ferruccio sembra rinascere.

Ma rimane segnato dagli anni della crisi e nel 1973 Ferruccio decide di cedere la Trattori alla Same, cui ha affidato la gestione un anno prima: lascia un'azienda sana, moderna e con una manodopera altamente specializzata.

L'anno prima, nel 1972, prende un'altra decisione drastica: cedere il 51% del pacchetto azionario della Lamborghini Auto. Dopo anni eccezionali per l'azienda, con la produzione nel 1971 della Countach (che fa rivivere i fasti della Miura), Lamborghini si rende conto che la situazione è irrimediabilmente mutata: ci sono i primi sentori della crisi petrolifera e dell'austerità, la tensione sociale lascia strascichi profondi e Ferruccio non si sente più in sintonia con il mondo industriale che lo circonda. Dopo la decisione di separarsi dalle sue aziende, Ferruccio inizia a cercare uno spazio ideale, lontano dai tumulti del mondo industriale, per riscoprire quel legame con la terra che non lo ha mai abbandonato: acquista una tenuta agricola sul Lago Trasimeno (La Fiorita) e vi si trasferisce nel 1974.

Si dedica alla tenuta e la trasforma in una delle aziende agricole più moderne d'Europa: spiana il terreno, pianta alcune delle migliori qualità di vite, chiama a lavorare con sé uno dei più esperti enologi italiani, costruisce una cantina assolutamente innovativa per l'epoca.

Inizialmente Ferruccio si trasferisce alla Fiorita per rilassarsi e andare a caccia, ma in realtà il suo acume imprenditoriale continua ad essere forte: la tenuta diviene un'azienda agrituristica rinomata, con campi da tennis, piscine e un campo da golf.

Qui Ferruccio vive gli ultimi anni della sua vita; muore nel 1993, circondato da amici e conoscenti che quotidianamente lo vanno a trovare e che con lui ripercorrono il passato e progettano il futuro.

**Ore 16,00 - 16,30** - Le Matra riaccenderanno i motori per lasciare la provincia di Bologna e raggiungere **Modena** città' dopo circa 40 km, e per concludere la giornata dedicata ai motori della **"Motor Valley"** ed ai personaggi che li hanno resi famosi, si va direttamente al nuovo museo di **Casa Ferrari**. Un museo dedicato alla storia del personaggio **Ing. Enzo Ferrari** ed alle sue opere, tanto voluto dall' **Ing. Piero Ferrari**, figlio di **Enzo**.

Le nostre Matra verranno esposte all'interno della struttura modenese per le foto di rito.



testi tratti dal sito:

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

**Ing. Enzo Ferrari** (Modena, 18 febbraio 1898 – Modena, 14 agosto 1988) è stato un imprenditore, ingegnere e pilota automobilistico italiano, fondatore della casa automobilistica che porta il suo nome, la cui sezione sportiva, la Scuderia Ferrari, conquistò, lui vivente, 9 campionati del mondo piloti di Formula 1 e 15 totali.



**Infanzia e giovinezza** - Secondo quanto raccontato da lui stesso, Enzo Ferrari nacque a Modena il 18 febbraio 1898, ma, a seguito di una fortissima nevicata che bloccò le strade, la sua nascita fu registrata dal padre con due giorni di ritardo mutando così la data ufficiale di nascita nel 20 febbraio.

La famiglia Ferrari sperava in una figlia femmina, visto che l'erede designato era il primogenito Alfredo Junior detto Dino (da non confondere con l'omonimo figlio di Enzo). La madre Adalgisa Bisbini era originaria di Forlì, mentre il padre Alfredo era di Carpi in provincia di Modena. La famiglia viveva in via Paolo Ferrari 85, nella casa adiacente all'officina di carpenteria meccanica fondata da Alfredo, che lavorava per le vicine ferrovie; il complesso abitativo, unitamente a una nuova galleria espositiva, è attualmente sede del Museo Enzo Ferrari.

A differenza del fratello maggiore Alfredo, Enzo aveva un rendimento scolastico piuttosto scarso e allo studio preferiva lavorare nell'officina del padre (ne fu un esempio la partecipazione alla

realizzazione della pensilina della stazione di Giulianova (1914), che l'avrebbe voluto ingegnere, sognando invece di poter concretare una delle sue passioni adolescenziali. Infatti avrebbe voluto divenire tenore d'operetta o giornalista sportivo o pilota automobilistico. Compì le prime esperienze di guida sulla Diatto di famiglia e il 16 novembre 1914 riuscì a far pubblicare il suo resoconto della partita di calcio Modena-Inter sulla *Gazzetta dello Sport*.

Nel 1915 perse il padre a causa di una polmonite; l'anno seguente morì anche il fratello Alfredo, partito volontario allo scoppio della Grande guerra. In attesa di essere chiamato alle armi, grazie alla sua conoscenza delle macchine utensili il diciottenne trovò impiego, in qualità di istruttore, presso l'Officina Pompieri di Modena, ove si tenevano corsi per la preparazione di operai da utilizzare nelle industrie ausiliarie. Nel 1917 venne arruolato nel Regio Esercito e assegnato al 3° Reggimento d'artiglieria alpina, ma lo stesso anno fu congedato a causa di una pleurite.

**L'attività lavorativa** - Ripresosi dalla malattia, dopo un lungo ricovero nella sezione "incurabili" del nosocomio bolognese, con una lettera di raccomandazione datagli dal comandante del suo corpo, Enzo Ferrari si presentò a Torino e chiese di essere assunto presso la FIAT, ottenendo un cortese diniego dal direttore del personale Diego Soria.

*« Era l'inverno 1918-1919, rigidissimo, lo ricordo con grande pena. Mi ritrovai per strada, i vestiti mi si gelavano addosso. Attraversando il Parco del Valentino, dopo aver spazzato la neve con la mano, mi lasciai cadere su una panchina. Ero solo, mio padre e mio fratello non c'erano più. Lo sconforto mi vinse e piansi. »*

(Enzo Ferrari, al rifiuto di assunzione in FIAT)

Non si perse d'animo e trovò occupazione nella Carrozzeria Giovannoni di Torino, specializzata nel recupero di autocarri leggeri del tipo Lancia Zeta-12/15HP o Fiat Brevetti, dismessi dall'uso bellico. Demolite le carrozzerie, gli autotelai venivano ricondizionati e consegnati alla Carrozzeria Italo-Argentina di Milano, che provvedeva a trasformarli in torpedo o coupé de ville di lusso. Compito del giovane Ferrari, oltre al lavoro d'officina, era quello di collaudare gli autotelai ricondizionati e consegnarli alla committente nel capoluogo lombardo. Divenne così un provetto guidatore. La domanda di autotelai recuperati, però, si affievolì in pochi mesi, man mano che le case automobilistiche venivano progressivamente riconvertite alla produzione civile, lasciando intravedere a Ferrari la non lontana disoccupazione.



Fu durante una delle sue trasferte a Milano che, alla fine del 1919, trovò occupazione in una piccola impresa meccanica milanese, la CMN, della quale era socio l'amico Ugo Sivocci, conosciuto casualmente da Ferrari nel *Bar Vittorio Emanuele* di via Orefici. Sivocci prese a cuore la situazione di quel ragazzo squattrinato, prendendolo come assistente al collaudo. La prima competizione importante cui Ferrari partecipò fu la X Targa Florio, ma con scarso successo. La sua CMN 15/20HP, infatti, fu attornata da dimostranti durante una manifestazione politica e Ferrari riuscì a raggiungere Palermo solo quando i cronometristi avevano ormai abbandonate le loro postazioni.

Nel 1920 cominciò a correre con l'Alfa Romeo, che all'epoca era un club per *Gentlemen Driver*. Nel 1923 Ferrari vinse la prima edizione del Gran premio del Circuito del Savio. (Savio è una frazione di Ravenna). In quell'occasione, la madre di Francesco Baracca, contessa Paolina Biancoli, gli consegnò il simbolo che l'aviatore portava sulla carlinga, un cavallino rampante, e gli disse: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna». A partire dal 1932 questo simbolo apparve sulla carrozzeria delle vetture prodotte da Ferrari. Nel 1924 fu insignito del titolo di Cavaliere dell'Ordine della Corona del Regno d'Italia.

Nel 1924 Enzo Ferrari partecipò alla fondazione del giornale sportivo bolognese «Corriere dello Sport». Ferrari rimase consigliere delegato della società editrice fino al 1926, anno del suo disimpegno dall'editoria. Nello stesso anno vinse la Coppa Acerbo a Pescara e, alla fine della stagione sportiva, il pilota dovette troncare ogni attività agonistica a causa di un forte esaurimento nervoso, che lo costrinse a ritornare a Modena per lunghe cure. A coronamento della sua carriera sportiva, gli furono conferite le onorificenze di Cavaliere Ufficiale e Commendatore della Corona. Nel 1929, completamente rimessosi, venne richiamato a Milano per fondare una squadra corse, collegata all'Alfa Romeo e destinata a diventare celebre come Scuderia Ferrari.

Ferrari convinse il grande progettista Vittorio Jano a lasciare la FIAT ed approdare alla Scuderia Ferrari, inseguendo con lui i suoi sogni; allora Enzo gestiva lo sviluppo delle vetture Alfa e costruì un team di oltre 40 piloti, tra cui Antonio Ascari, Giuseppe Campari e Tazio Nuvolari. Ferrari stesso continuò a correre fino alla nascita, nel 1932, del figlio Alfredo, detto Dino, che morì nel 1956 di distrofia muscolare; per questo volle la nascita del Centro Dino Ferrari per la cura di questa malattia. In seguito ebbe un altro figlio, Piero, nato nel 1944 da Lina Lardi. Ha trascorso una vita riservata e raramente concedeva interviste.

**La nascita della Ferrari** - La crisi economica nel 1933 portò l'Alfa Romeo a ritirarsi fino al 1937; poco dopo Ferrari si ritirò e creò l'Auto Avio Costruzioni (AAC) con sede a Modena. A causa della guerra, per paura dei bombardamenti, nel 1943 Enzo Ferrari trasferì l'AAC nel suo nuovo stabilimento di Maranello. Dopo la guerra Ferrari creò "La Scuderia Ferrari", la sezione sportiva della casa automobilistica Ferrari, che era esistente fin dal 1930 ma che fu costituita in ragione sociale dal 1947, e che è attualmente la più nota squadra del mondo automobilistico sportivo.

La prima gara disputata nel campionato mondiale fu il Gran Premio di Monaco, il 21 maggio del 1950, mentre la prima vittoria in F1 fu il Gran Premio di Gran Bretagna del 1951 con José Froilán González, sbaragliando lo squadrone Alfa Romeo. Fu la vittoria che segnò il declino dell'Alfa Romeo nel mondo della F1 (che pur vincendo il mondiale 1951 decise di ritirarsi per questioni economiche senza portare in gara il rivoluzionario progetto 160) e, contemporaneamente, l'ascesa sportiva della Ferrari, causando al Drake un conflitto di sentimenti, verso la vecchia casa milanese alla quale doveva ogni sua fama e conoscenza in campo automobilistico.

**« Quando nel 1951 González su Ferrari, per la prima volta nella storia dei nostri confronti diretti, si lasciò alle spalle la "159" e l'intera squadra dell'Alfa, io piansi di gioia, ma mescolai alle lacrime di entusiasmo anche lacrime di dolore, perché quel giorno pensai: "Io ho ucciso mia madre". »**

(Enzo Ferrari, *Ferrari 80*, Off. Grafiche Arbe, 1981)

Il primo titolo mondiale di F1 giunse nel 1952 con Alberto Ascari (l'Alfa Romeo si era ritirata alla fine del 1951 per concentrare i propri sforzi sulla produzione di auto stradali). La "Scuderia Ferrari" è attiva nel campionato del mondo di Formula 1 fin dalla sua istituzione, e ne ha vinto 15 volte il titolo piloti e 16 volte quello costruttori.

La conversione di Ferrari pilota e direttore di scuderia sportiva in industriale dell'automobile fu stimolata dall'amicizia-competizione con Adolfo Orsi, proprietario della Maserati, e soprattutto con Vittorio Stanguellini, il modenese che alla fine degli anni quaranta dominava i circuiti del mondo con le auto FIAT abilmente modificate. Testimonianze modenesi attestano che Ferrari si sarebbe avvalso dell'esperienza delle officine di Stanguellini usufruendo anche di tecnici dell'amico-avversario.

Ferrari fu insignito di molti titoli, ma quello di cui più si vantava era quello di "ingegnere meccanico", datogli ad honorem nel 1960 dall'Università di Bologna. Inoltre, nel 1988 gli fu conferita anche la laurea honoris causa in Fisica dall'Università di Modena e Reggio Emilia.

Nel giugno del 1988 papa Giovanni Paolo II si recò in visita agli stabilimenti di Maranello per incontrarlo. Ferrari però era già troppo malato, i due così ebbero solo una conversazione telefonica, con grande dispiacere di Ferrari che desiderava quell'incontro da tempo. Enzo Ferrari morì il 14 agosto 1988 all'età di novant'anni. La notizia della sua morte, seguendo le sue volontà, fu divulgata solo a esequie avvenute. Il funerale si svolse in forma strettamente privata, senza corteo e alla presenza dei soli amici e parenti più intimi. Ferrari è stato tumulato nel cimitero di San Cataldo, a Modena, accanto alla tomba del figlio Dino. Enzo Ferrari era ateo: cfr. "Motorionline" del 04/05/2011.

Poco meno di un mese dopo, al Gran Premio d'Italia di Formula 1 a Monza, Gerhard Berger e Michele Alboreto con le due Ferrari si piazzarono al primo e al secondo posto. La vittoria fu dedicata alla memoria del *Drake*.

### **La casa automobilistica**

« Spesso mi chiedono quale sia stata la vittoria più importante di un'autovettura della mia fabbrica e io rispondo sempre così: la vittoria più importante sarà la prossima. »

(Enzo Ferrari)

Nel frattempo la Ferrari vendeva vetture sportive per finanziare la partecipazione alla Formula 1 e a eventi come la Mille Miglia e la 24 Ore di Le Mans (che la Scuderia vinse 9 volte, di cui sei di seguito dal 1960 al 1965). Lui partecipò alla gara di Formula 1 nel 1966.

Negli anni sessanta l'azienda fu trasformata in società per azioni. Nel 1969, a fronte di difficoltà finanziarie, Ferrari fu costretto a cedere una quota della sua impresa alla FIAT (dopo aver rifiutato l'offerta Ford) che, inizialmente presente come socio paritario, ne assunse in seguito il controllo (attualmente la Fiat detiene il 90% della Ferrari, il restante 10% è in mano a Piero Ferrari).

### **Carriera agonistica come pilota automobilistico**

« Volevo essere un grande pilota, e non lo sono stato. »

(Enzo Ferrari, intervistato da Enzo Biagi)

Nel 1919, all'età di 21 anni, Enzo Ferrari intraprende una carriera agonistica come pilota automobilistico ufficiale della neonata casa automobilistica *CMN-Costruzioni Meccaniche Nazionali* che lo vedrà in seguito legato all'Alfa Romeo, per un totale di 41 gare in cui avrà alterna fortuna.

Nel 1924 vince la Coppa Acerbo di cui dirà in seguito: "Tra tutte le gare alle quali ho partecipato, ricordo con particolare soddisfazione la mia vittoria a Pescara nel 1924 con una Alfa Romeo RL. Con questa vettura avevo già vinto a Ravenna sulla pista di Savio e a Rovigo sulla pista del Polesine, ma è stato alla Coppa Acerbo che è iniziata la mia fama come pilota. Fui infatti in grado di battere le Mercedes che arrivavano dal successo alla Targa Florio". Resterà per sempre un mistero, in quanto Ferrari negli anni seguenti non volle mai sollevare il velo su tale episodio, la sua rinuncia al Gran Premio d'Europa del 1924 a Lione, ufficialmente per motivi di salute, in cui avrebbe dovuto confrontarsi con Antonio Ascari, Giuseppe Campari e Louis Wagner, gli altri tre piloti che portavano in gara vetture Alfa Romeo ufficiali. Competizione di rilievo internazionale che gli offriva la possibilità di affermarsi definitivamente come pilota automobilistico e certamente la più importante tra quelle a cui ebbe modo di partecipare. Il 18 luglio 1924 partecipa al primo giorno di prove del Gran Premio d'Europa poi rientra in Italia senza disputare la corsa. Al suo rientro alle competizioni, nel 1927, prese parte solo a gare di rilievo locale.

La sua carriera si concluse nel 1931 con l'arrivo del suo primo figlio Dino Ferrari di cui ebbe a dire:

"Quando la vita mi mise di fronte al fatto compiuto, a mio figlio, fui indotto alla meditazione. Mio figlio poteva contare su un modesto benessere, frutto della mia complessa attività. Ma mio figlio aveva il diritto di aspettarsi da me anche altro".

**Museo** - A ridosso della casa natale del Drake è stato inaugurato il 10 marzo 2012 il Museo Enzo Ferrari. Il progetto ha previsto la realizzazione di una struttura di nuova concezione per l'esposizione di autovetture importanti per la carriera del mito e, all'interno dell'officina del padre Alfredo, è stato realizzato un percorso fatto di filmati, immagini e effetti personali che fanno rivivere la vita di Enzo Ferrari.

Alle ore **19,00**, raggiungeremo l'hotel convenzionato percorrendo circa 15 km fino a Fiorano Modenese per rifocillarsi dopo l'intensa giornata dedicata a musei motoristici del "Made in Italy".



“Hotel Executive” (4 stelle)

Via Circondariale San Francesco 2

41042 Fiorano Modenese (Modena)

Tel. 0536/832010

<http://www.hotel-executive.eu>



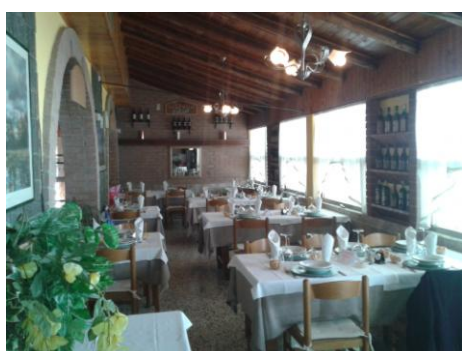
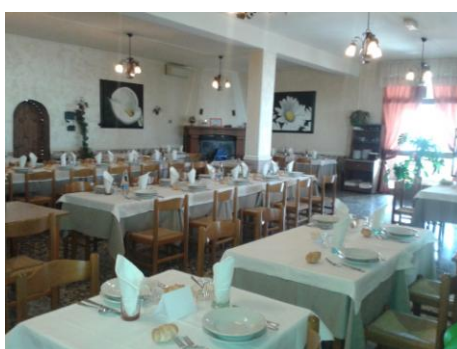
Alle ore 20,30 , raggiungeremo il ristorante “La Roccia”, sito sulla strada statale dell’Abetone che da Maranello va verso Serramazzone, così come il ristorante “La Fontanina”.

Ristorante “La Roccia”, Via Giardini Nord a Montagnana di Serramazzone (Modena) tel. 0536/957062

[www.ristorantelaroccia.it](http://www.ristorantelaroccia.it)



**Ristorante - Pizzeria**  
**La Roccia**  
Via Giardini Nord 8100 Sp3  
MONTAGNANA di SERRAMAZZONI (Mo)  
Tel. (0536) 957062 - mail: gcasolari@tiscali.it  
[www.ristorantelaroccia.it](http://www.ristorantelaroccia.it) - FB ristorante la roccia



## Domenica 24 Maggio

Dopo la colazione partenza alle ore 9,00 - 9.15 dall'Hotel "Hotel Exetutive" per raggiungere dopo pochi chilometri il centro della **Città di Maranello**, le vetture verranno esposte nella centralissima **Piazza Libertà**, antistante il **Comune di Maranello**, concessaci dalla locale **Amministrazione Comunale** ed a cui va tutto il nostro ringraziamento.



Testi tratti da "Wikipedia"

**Geografia** - Il **Comune di Maranello** è situato 19 km a sud di Modena, sulla strada provinciale 3 "via Giardini". Fa parte dei comuni della fascia pedemontana e dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico, insieme a comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Sassuolo, Frassinoro, Montefiorino, Palagano e Prignano sulla Secchia. Il centro abitato è stretto tra le prime asperità che conducono all'Appennino Modenese e la pianura occupata da campi e industrie.



**Storia** - Ritrovamenti archeologici documentano l'esistenza di Maranello almeno dall'età del bronzo (1800-1000 a.C.), ma sono stati rinvenuti numerosi reperti anche di epoche molto precedenti, come i resti della Terramare di Gorzano o la necropoli della Cumarola risalente all'Neolitico (III millennio a.C.).

Vi furono inoltre insediamenti di popolazioni di estrazione ligure (Ligures friniates), che le legioni romane che stavano via via conquistando l'Italia assoggettarono tra il 189 ed il 179 a.C. La conferma della presenza romana si trova in una delle strade principali che attraversano il paese, la via Claudia: era un antico percorso, forse di epoca etrusca, alternativo ad un tratto della via Emilia che venne sistemato dal console Claudio, il quale vi legò il suo nome.

Fu di grande importanza la scoperta nel 1987, in località Torre delle Oche, dei resti di una fornace di epoca romana: da allora sono stati completati gli scavi che hanno portato alla luce l'intero impianto con numerosi reperti tra cui due anfore. Il materiale rinvenuto è esposto nel museo archeologico presso il palazzo dei Musei in largo Sant'Agostino a Modena.

Il nome Maranello deriva con ogni probabilità dall'insediamento di una famiglia di Marano sul Panaro (un comune confinante a sud), gli Araldini o Arardini, che vi costruì il castello tuttora esistente, situato in posizione strategica come sentinella all'accesso nel Frignano. Il castello fu ricostruito in parte dopo il terremoto del 1501. Le case intorno al castello costituiscono il borgo chiamato Maranello vecchio. Dopo alterne vicende il maniero fu acquistato nel 1936 da Giuseppe Graziosi, pittore e scultore di fama che vi lavorò e vi abitò. Restaurato dopo la seconda guerra mondiale, è divenuto proprietà privata e, pertanto, non è più accessibile al pubblico.

La già citata via Giardini, ex statale dell'Abetone, ha assunto una grande importanza logistica poiché è divenuta la strada che passa davanti allo stabilimento della Ferrari. Voluta dal duca Francesco III d'Este per unire il ducato di Modena col Granducato di Toscana e favorire così lo sviluppo economico e sociale del Paese, venne iniziata nel 1766 e terminata in dieci anni: si trattava per l'epoca di un'impresa gigantesca, con una lunghezza di quasi 100 km in territorio Modenese, dal capoluogo al confine toscano. Sul percorso erano dislocati stazioni di posta, osterie, fontane, posti di ricovero e ristoro per i viaggiatori, una vera autostrada ante litteram. Il progetto e la direzione dei lavori vennero affidati all'ingegnere Pietro Giardini che impiegò nell'impresa 3000 operai. Il Duca, entusiasta del risultato, diede alla strada il nome del suo realizzatore.

Grazie a questa strada e trovandosi ai piedi dell'Appennino tosco-emiliano, Maranello acquistò per i modenesi la fama di luogo di villeggiatura.

Nel 1943 la guerra costrinse Enzo Ferrari a trasferire la sua fabbrica fuori Modena. La scelta cadde su Maranello, dove Ferrari già possedeva del terreno che ampliò con successivi acquisti. Tale scelta fu guidata anche dal rifiuto dell'amministrazione comunale di Formigine che non permise al noto fondatore del drake di aprire lì la nuova sede dello stabilimento.

All'incrocio tra la via Giardini e la via Claudia si è sviluppato il paese che per molti anni è stato chiamato Maranello nuovo. Oltre al nucleo centrale, il Comune di Maranello è formato anche dalle località di Bell'Italia, Pozza, Gorzano, Torre Maïna, Torre delle Oche, Fogliano e San Venanzio.

**Centro storico** - Nel centro di Maranello, costruita tra il 1894 e il 1903, si trova la chiesa parrocchiale, nuovo polo di aggregazione per il paese che cominciava a svilupparsi in prossimità dell'incrocio tra via Giardini e via Claudia. La torre campanaria venne eretta alcuni anni più tardi, tra il 1909 e il 1913.

Ancora nel centro di Maranello oltre al Mosaico Piazza Libert  (realizzato nel 2000, riproduce lo stemma del comune),   possibile ammirare il monumento a Enzo Ferrari, opera dello scultore modenese Marino Quartieri. Il monumento al Cavallino Rampante, dello scultore di origine albanese Helidon Xhixha,   invece situato vicino agli stabilimenti ed alla Galleria del vento.

Degno di nota   anche il piccolo e pittoresco castello (edificato attorno all'Anno Mille e ricostruito nel Cinquecento) che si trova sulla collina a ridosso del centro cittadino.

**Biblioteca comunale Mab  (Maranello Biblioteca Cultura)** - Il comune dispone di una biblioteca con una dotazione di circa 44.000 volumi, oltre a supporti audiovisivi e stampa periodica. I servizi offerti sono il *reference*, il prestito locale e il prestito interbibliotecario.

Nell'autunno 2011, l'intero patrimonio librario   stato traslocato nella nuova sede, disegnata da Arata Isozaki e realizzata in collaborazione con Andrea Maffei, caratterizzata dalla conformazione curva delle linee delle sue pareti in cristallo e operativa dal 19 novembre 2011.





**Luoghi Ferrari** - Turisti e tifosi vengono da tutto il mondo per visitare il **"Museo Ferrari Maranello"** o **"Galleria Ferrari"**, dove sono esposti modelli storici e motori di auto sportive e da competizione, oltre a trofei e coppe, tute e caschi di piloti che documentano la storia di una delle più antiche scuderie di Formula 1.

Davanti all'ingresso della fabbrica della Ferrari (anch'essa molto fotografata dai turisti), è presente il celebre Ristorante Cavallino, dove Enzo Ferrari aveva una piccola stanza a lui riservata.

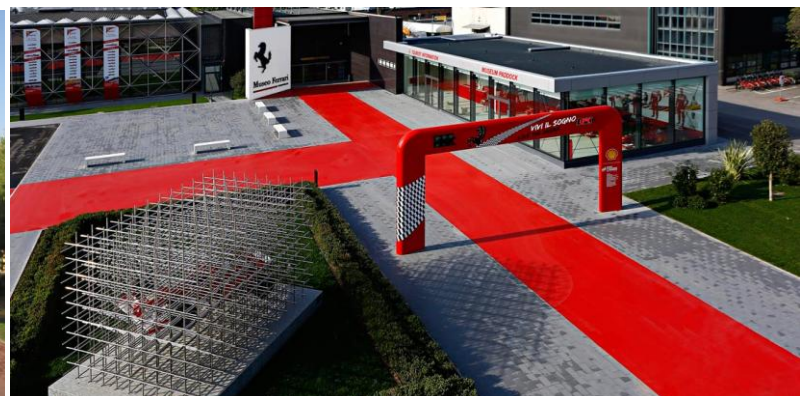
Di notevole interesse architettonico è la Galleria del vento progettata da Renzo Piano, inaugurata nel 1997 in via Grizzaga, presso gli stabilimenti Ferrari: nel tunnel della galleria vengono testate le vetture su di un tappeto mobile sincronizzato con la velocità del vento. I collaudi "dal vero" si effettuano invece nel vicino circuito di Fiorano (adiacente agli stabilimenti di Maranello, in direzione Sassuolo).

Altri edifici degli stabilimenti Ferrari sono opera di architetti prestigiosi: il centro ricerche di Massimiliano Fuksas, la nuova meccanica di Marco Visconti, la nuova logistica e gestione sportiva di Luigi Sturchio e, tra tutti il più recente, il fabbricato per l'assemblaggio vetture progettato dall'architetto Jean Nouvel.

**Frazioni** - Nelle frazioni, che in buona parte conservano l'aspetto rurale precedente l'industrializzazione si segnalano la pieve di Fogliano, di cui risultano testimonianze dell'anno 963, la torre "de Pietrobonis" di epoca medievale e la chiesa dei S.S. Pietro e Paolo con un organo del 1586 a Torre Maina.

Vicino alla frazione di Pozza si trova il parco di **"Villa Rangoni-Machiavelli"** (già visitata in una precedente edizione del nostro **"Matra d'Europa"**) che ospita oltre 100 sculture appartenenti alla collezione d'arte contemporanea "Severi". Nel 2005 la villa e il parco sono stati acquistati dalla famiglia Degli Antoni Guido e Cristoforo. Nel 2006 grazie a un accordo fra la famiglia Degli Antoni e l'amministrazione del Comune di Maranello il parco è stato aperto al pubblico, negli anni seguenti è stato teatro di diversi eventi e manifestazioni tra cui il festival della poesia e parco in fiore. Dopo un'accurata attività di rivalorizzazione portata avanti dalla famiglia Degli Antoni, dal 2010 la Villa ed il parco vengono utilizzati per organizzare eventi, manifestazioni e cerimonie sia a carattere pubblico che privato. Nell'arco dell'anno 2013, nonostante la Villa fosse comunemente conosciuta come Villa Rangoni Machiavelli, la proprietà ha ripristinato l'originaria denominazione, Villa Bice.

**Ore 9,30** - Lasciando quindi le nostre Matra in bellavista del centro città' di Maranello, ci incammineremo per una piacevole passeggiata lungo le vie cittadine e raggiungere così un altro museo dedicato al mito Ferrari, la famosa **"Museo Ferrari"** o **"Galleria Ferrari"**, come si è chiamato fino ad aprile 2011, già visitato in tutte le precedenti edizioni di questo nostro raduno ma, ultimamente ampliata e con tematiche sempre differenti, ricordo che questo museo è tra i musei italiani con maggior affluenza di visitatori.



Il “**Museo Ferrari**”, è un museo di automobili che si trova a circa 300 m dagli stabilimenti Ferrari di Maranello in provincia di Modena. È dedicato alla casa automobilistica del cavallino rampante, marchio più famoso al mondo e presente in sessanta nazioni. Detto anche “mercati”) con una struttura commerciale veramente notevole.

Non colleziona solamente automobili, ma espone anche premi, fotografie ed altri oggetti storici relativi alla storia dell'automobilismo italiano.

L'esibizione introduce anche innovazioni tecnologiche, molte delle quali sono la transizione tra le vetture da competizione e i modelli da strada.

Il museo è stato aperto nel febbraio del 1990, una nuova ala è stata aggiunta nell'ottobre del 2004 e come dicevo prima, ultimamente ampliato ancora di più. La Ferrari subentrò nella gestione del museo nel 1995.

La superficie totale è ora 5.000 metri quadri ed il numero annuale di visitatori del museo è di circa 480.000.

“Vivi il sogno” è il claim che accoglie i visitatori, promettendo un'esperienza coinvolgente ed unica.

Il Museo racconta infatti la Ferrari di oggi e di domani, affondando le radici nella straordinaria storia del Cavallino Rampante. Ad una esposizione permanente dedicata alla Formula 1 ed ai Campionati del Mondo dove, oltre alle monoposto, al “muretto box” si può capire cos'è la telemetria e come guida un pilota in corsa, si aggiungono cinque sale che propongono mostre tematiche di grande interesse. Per i visitatori, molte altre attrazioni: una Sala Cinema con proiezione continua di filmati a tema, i simulatori di Formula 1, semiprofessionali per gli adulti e ricavati da autentiche Formula 1 per i bambini e ragazzi; la possibilità di misurarsi in un vero cambio gomme, i maxischermi per i Gran Premi, un grande Ferrari Store e l'accogliente caffetteria.

Vi invito a visionare la pagina dedicata a questo Museo tramite l'enciclopedia online: **Wikipedia**

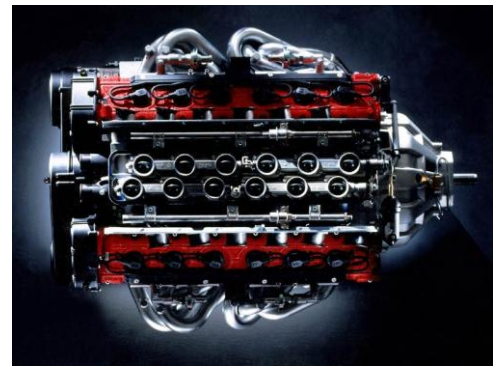
[http://it.wikipedia.org/wiki/Museo\\_Ferrari](http://it.wikipedia.org/wiki/Museo_Ferrari)

**Ore 10,45 – 11,00** - Ritorno con trasferimento pedonale a **Piazza Liberta'** di Maranello per rimettere in moto i nostri “**4 cilindri Matra**” e dirigerci con un percorso di circa 30 km per raggiungere la bellissima cittadina di **San Martino in Rio**, provincia di **Reggio Emilia**.

San Martino in Rio, perché'... ?

Perché' vi è la sede della nostra “**Scuderia San Martino**”, il nostro club madre con sede presso il “**Museo dell'Auto**”.

Parcheggeremo le auto in un'area a noi riservata dall' **Amministrazione** locale (in cui ringrazio nuovamente per averci concesso il loro **Patrocinio** alla manifestazione), nella principale piazza intorno alla famosa “**Rocca Estense**” e con un piccolo percorso raggiungeremo la sede del Museo.



## La storia del "MUSEO DELL'AUTOMOBILE" di San Martino in Rio

tratto da: [www.museodellauto.it](http://www.museodellauto.it)

Qualcuno, a San Martino in Rio, ricorda ancora l'arrivo delle primissime macchine del Museo dell'Automobile. Dice: **era il 1956**. Qualcun altro giura che si trattava di un anno prima o di un anno dopo... santa fatica della storia: riscavare nei giorni e nella memoria fra i nebulosi, o a volte straordinariamente lucidi, ricordi degli anziani e compulsare sbiadite, e a volte sbagliate, carte. Però è cosa necessaria. Anzi, ormai è indispensabile, visto che questo benedetto Museo è alla sua quinta (o sesta, o settima od ottava) vita: araba fenice del ventesimo secolo, risorgente, ogni volta, dalle sue ceneri. (Sembra che già batta le ali verso l'avventura e la gloria del ventunesimo). Siamo dunque **poco oltre la metà degli anni cinquanta** ed una *Regina d'Africa* (cioè un autotreno 634 Fiat, così chiamato per il suo buon servizio nella colonizzazione abissina), annunciandosi con l'ansimo del suo vecchio diesel e lasciandosi dietro la nuvola puzzolente dello scarico, giunge dalla Via di Modena alle porte del nobile paese di San Martino in Rio (è sempre quella memoria del 1956 che registra). Fra motrice e rimorchio tre sono (erano) i veicoli trasportati. Quali? La memoria si confonde un poco... ma di uno con certezza possiamo stabilire l'identità: una macchina il cui fianco "cedeva alle dita", cioè non era di lamiera, bensì di tela, verniciata ridicolmente a scacchi bianchi sopra una tinta marrone! Era, quindi, quell'esemplare di **Fiat 509**



berlina tipo **Weymann** (cioè con la scocca in legno ricoperta di tela, per una maggior leggerezza dell'insieme) e che a tutt'oggi fa parte della **raccolta privata Manfredini - Cigarini**, a Prato di Correggio. In altri viaggi la *Regina d'Africa* ed altri camion portarono a San Martino in Rio qualche dozzina di vecchie automobili. Perché? **Domenico Gentili** (deceduto nel novembre 2001), bolognese, le aveva raccolte in qua ed in là per l'Italia, radunandole nei cortili e sotto le tettoie della sua ditta (il saponificio Panigal di Borgo Panigale); ma, visto che ormai non ci stavano più, aveva scelto l'ospitalità offertagli da **Giulio Campari**, il compianto titolare della Campari & C., (che alla Panigal era legato da un contratto per la fornitura di grasso animale) e l'amicizia di **Barighin**, cioè **Emilio Storchi Fermi**, l'indimenticato sammartinese simpaticamente noto per essere stato un eccellente calciatore. Da quel tempo la collezione, dopo aver abbandonato le rive del Reno ed oltrepassato quelle del Panaro e della Secchia, per un ventennio visse e prosperò ai bordi del Tresinaro. Ora è il momento di parlare di **Barighin**, una specie di *grande Gatsby* all'italiana (anzi, all'emiliana) straordinario soggetto, dotato di fantasia e spirito tali da imprimere, al complesso della collezione ed al suo valore potenziale, un marchio originale tuttora, a quasi trentacinque anni dalla sua scomparsa (1975), riconoscibile tra tutte le consimili iniziative del settore. Prima di tutto, nelle macchine d'epoca di San Martino in Rio egli fece confluire quella istituzione (non registrata, non legittimata, non legalizzata, mai burocratizzata) che ancor oggi risponde al nome di **Scuderia San Martino**. Di essa facevano parte, oltre a **Barighin**, tutti quegli amici, sammartinesi e non, che in qualsiasi momento fossero pronti a folleggiare, fedeli ad una antica vocazione sammartinese al divertimento ed all'avventura (una specie di simpatica goliardia paesana). Dette, poi, impulso alla raccolta, ovvero al salvataggio ed alla messa in circolo di centinaia di pezzi, scovati un po' dappertutto.



Cosicché, mentre questa specie di "raccolta-museo" (ancora del tutto museo non poteva chiamarsi) andava riempiendo sempre nuovi e fortunosi locali, a decine favolosi ed inauditi esemplari approdavano a San Martino in Rio, reperiti da **Barighin** in ogni parte d'Italia (rendendosi ogni volta più precario il già precario ricovero). Di molte sedi i sammartinesi hanno ancor vivo il ricordo; e noi, per dovere di cronisti, ne facciamo l'elenco. I cortili e le tettoie della **Campari & C.**, nella sua vecchia sede in Via

per Reggio; nei magazzini della Campari & C. che erano situati nella casa di via San Rocco (quella dai portici con altissime colonne a zampa di elefante); presso la fabbrica di motozappe dei **fratelli Bonini**; nel chiostro del **Convento dei Frati Cappuccini**; - nel capannone dell'ex **Cantina Barigazzi** (quello prospiciente il campo sportivo); nel capannone, in disarmo, della **Vinicola**, che oggi non esiste più.

In breve, **San Martino in Rio diventava uno dei più importanti centri nazionali ed europei del collezionismo**. La visita alle successive sedi di questo museo *sui generis* fu d'obbligo per chiunque si affacciasse alla nuova disciplina; i pellegrini venivano anche dall'estero. Il buon **Eldo Lirani**, che da **Barighin** aveva accettato l'incarico di *guardiano-factotum*, era costretto a trottare tutto il giorno, e spesso anche la notte, per assistere ed accompagnare appassionati visitatori, comitive provenienti da ognidove ed in ogni ora. **Barighin**, dal canto suo, *pompava* relitti d'epoca da ogni parte d'Italia, movimentando alla ricerca, alla raccolta, al trasporto, e, infine, al restauro decine e decine di persone. Ancor oggi alcune delle automobili del vecchio Museo rimaste fra noi recano, nelle targhe, la denuncia della loro lontana provenienza: Palermo, Napoli, Siracusa, Lecce... La movimentazione di tanti veicoli consentiva una sempre miglior strutturazione della collezione attraverso cessioni e scambi con altri collezionisti, e suggeriva alcune operazioni di restauro nelle quali si distinse, sopra tutti, **Giacomo Trullo**. Ma ritorniamo al capannone della Vinicola, cioè alla sesta (o settima) vita di questo benedetto museo, e diamo un'occhiata verso il tramonto del sole, là dove sta nascendo il villaggio artigiano (siamo già a metà degli anni sessanta), cioè là dove gli artefici di nuove piccole industrie ricevono la concessione di terreno per la costruzione di capannoni.

**3 novembre 1963**: il Comune approva il progetto di un capannone da adibirsi a ricovero della collezione, cioè a Museo vero e proprio. La ditta Valli lo costruisce. Il **1° settembre 1966** **Barighin** ed i suoi amici mettendone in moto alcune, spingendone parecchie e rimorchiando quasi tutte le altre, conducono nella loro sede definitiva (fra capannone e barchessa chiusa, sono circa 1.000 metri quadrati al coperto) un centinaio tra vecchie automobili, motociclette, biciclette, carrozze, carri agricoli, ecc.

Sono trascorsi più di cinquant'anni da quella prima carica di automobili sul vecchio 634, e quasi quarantacinque dal giorno in cui la grande avventura del reperimento dei pezzi trovò il suo definitivo ordinamento in un apposito fabbricato. Ebbene, in tutto questo tempo il nostro benamato Museo ha vissuto la sua grande ora tempestosa: in una calda sera del **giugno 1975** **Barighin** si spegneva accanto alla sua ultima **Ardea** (assieme agli amici ne aveva salvate dalla demolizione almeno una dozzina), improvvisamente ed inaspettatamente, davanti a quel **Bar Sport** che era stato, tra un viaggio e



l'altro, luogo di convegno d'appassionati: in una parola la sede della Scuderia e della direzione operativa del Museo. Nello spazio di pochi mesi il Museo, che già da qualche anno aveva ridotto i suoi effettivi accorciandosi e lasciando, per circa un terzo, spazio ad un'officina meccanica (eterno, incessante travaglio di tutte le opere umane), si vuotava; il materiale, tranne una dozzina di pezzi, **si trasferiva a Panzano (Modena)** e solo restavano, come cocenti ceneri dell'araba fenice, la barchessa (che tuttora fiancheggia il Museo) colma di pezzi (in più parte già della prima collezione ed in parte di altre collezioni più recenti) ed un locale di circa centocinquanta metri quadrati di proprietà **Vellani** a breve distanza dal Museo. **Gli eredi di Barighin hanno tenuto duro**. Superato lo smarrimento, il dolore della perdita, lo stato confusionale di quei giorni (nei quali, come sempre accade, fu dato a tutti d'assistere al tristissimo spettacolo degli avvoltoi), non appena, verso la fine del **1981**, divenne libero lo spazio già occupato dall'officina meccanica, lo bloccarono e, a forze riunite, **ridiedero vita ad un Museo**, più piccolo sin che si vuole (lo spazio bastava per una trentina di macchine), ma ora strutturato non più su di un'unica grande collezione, bensì sulle minori raccolte di una dozzina di amici (qualcuno anche con una sola automobile). Si rafforzò la *natura scuderia* anche se si indebolì la forza museale. Ma il materiale disponibile era sufficientemente valido sia per rappresentare, musealmente parlando, l'evoluzione del mezzo meccanico nel tempo, sia per costituire un utilissimo strumento di manifestazioni, rallies, mostre itineranti, cioè uno splendido gioco per il tempo libero. In definitiva un'araba fenice risorta dalle ceneri e, verosimilmente, più protetta, nei confronti di eventuali nuovi incenerimenti, dall'esistenza di una moltitudine di padrini.

Un cenno, a questo punto, merita l'attività della **Scuderia** che, con il Museo, è ormai nota in tutto il mondo del veicolo d'epoca in virtù delle innumerevoli pubblicazioni del genere enciclopedico che, nel corso degli anni, hanno ospitato fotografie di esemplari, citando fonte e luogo. Ma fra le cento uscite, memorabili restano quelle del **Rally della Amicizia italo-yugoslava del 1969**, che portò circa cinquanta automobili da Gorizia a Lubiana e a Zagabria con centoventi partecipanti; il magnifico **Rally Mare e Pineta al Lido di Spina** con, più o meno, la stessa partecipazione; la bellissima gita di due giorni a Gatteo Mare, ospiti di Ivo e di Iva (Hotel Rosenthal, ora Portobello) e infine (e sempre durante la

gestione dell'indimenticabile *Barighin*) il **Rally ai Bagni di Lusnizza (Udine)**, nel 1972, con circa cinquanta equipaggi. Viaggi, anzi, avventure che hanno portato nel mondo il nome del nostro piccolo paese, con in più l'allegria connaturata con il nuovo e originalissimo strumento: le automobili d'epoca.

Il futuro incomincia tutte le mattine. Voltandoci indietro a ricordare il trascorrere dei giorni, ora sereni ora dolorosi, quanto mai instancabile è stato, occorre constatarlo, il rotolare di queste nostre vecchie, decrepite ruote che, con l'inarrestabile trasmutarsi delle stagioni, le esaltanti primavere, le scoppianti estati ed i colorati autunni (gli inverni servivano ai restauri, alle riparazioni, alla preparazione dei programmi) hanno intrecciato come una danza che non finisce mai d'inebriare, stringendo insieme con forti vincoli di amicizia e fraternità gli uomini della Scuderia ed i loro amici vicini e lontani. E domani? Domani ci saranno ancora, e ancor di più, vita e festa per noi e per le nostre vecchie caffettiere. Perché sono state loro stesse, strumento nelle nostre mani, a creare sempre nuovi stuoli d'ammiratori, di appassionati, di collezionisti. Più di 250 pezzi di tutti i Clubs e delle raccolte d'Italia provengono da San Martino in Rio e, forse, ad altrettanti amatori di oggi si è accesa la fiammella in petto durante una visita al nostro Museo o al passaggio della Scuderia. E due, inoltre, sono le buonissime ragioni in più per bene sperare: il prevedibile ampliamento del tempo libero e l'altrettanto prevedibile necessità, prossima futura, di coltivare sempre più quelle attività che rappresentano per l'uomo, bene o male, una salutare, anche se breve, fuga dalla realtà.

In ricordo di **Vittorio Vicenzi (Vic)**, scomparso nell'ottobre del 1999 e indimenticabile anima del Museo e della Scuderia San Martino, autore di queste bellissime parole.

Cosa rappresenta oggi il Museo dell'automobile di San Martino in Rio? Domanda di difficile risposta se rivolta a chi ci ha lavorato e creduto. Il ritorno culturale dovrebbero giungere da chi invece assiste da spettatore, da chi vuole fare un salto nel passato o più semplicemente desidera conoscere come era e cosa rappresentava l'automobile nel secolo scorso. Noi, e scrivo a nome di tutti quelli che ci danno l'anima o che ricoprono mansioni all'interno dell'organigramma, possiamo illustrare quello che possiamo offrire. Simpatia innanzi tutto, e non è poca cosa. Poi un'**area espositiva di 650 mq** dove trovano posto una quarantina di vetture, una decina di moto, qualche bici e una sala per riunioni e uffici per svolgere varie attività. Il Museo fa parte di vari circuiti culturali ad assieme alla Scuderia è federato ASI e ne condivide lo statuto nel riconoscimento della cultura motoristica internazionale. **L'ASI è l'Automotoclub Storico Italiano** e cura il mondo del motorismo storico in Italia, grazie all'ASI possiamo oggi vedere ancora in circolazione vetture che sarebbero andate nell'oblio della demolizione. L'associazione conta più di novantamila iscritti che rappresentano un peso politico non indifferente. Il Museo è riconosciuto dalla FIA (**Federazione Internazionale d'Automobile**) ed esiste un progetto regionale per la costituzione di un circuito museale motoristico con la condivisione di servizi per incrementare la presenza turistica in Regione. L'Emilia Romagna rimane regione leader nel motorismo nazionale, grazie alle tante case costruttrici presenti in zona, case costruttrici che da sempre hanno privilegiato tecnica e sportività e soprattutto per quella terra di *motor* che è la Romagna, capitale delle motociclette sportive. Il numero dei visitatori non è a flussi costanti e risente delle manifestazioni e dei programmi, segno indiscutibile che nel fare movimento si influisce notevolmente a livello pubblicitario. Dal punto di vista prettamente tecnico, a San Martino in Rio troviamo la storia dell'automobile, della sua tecnica e forma. La gamma eterogenea delle vetture custodite permette di studiare l'evoluzione negli anni sia sotto l'aspetto meccanico che aerodinamico. Vari accessori dell'epoca fanno da corollario alla storia. Quadri, fotografie e poster epocali ci informano sui vari temi che fan contorno al mondo dell'automobile. Non si tratta di una raccolta monomarca o di auto prettamente corsaiole, ma offre una vasta gamma di argomenti storici, costruttivi e di costume. La biblioteca e bibliografia è notevole, ma pur sempre ridotta nel confronto di quanto è stato detto e scritto sull'automobile. La **Scuderia San Martino** rimane il braccio armato che muove le macchine, che organizza raduni e manifestazioni. Scopo primario è quello di rivivere momenti passati su luoghi culturalmente interessanti quali nobili palazzi ad antichi centri storici, raccolte d'arte e, perchè no, ottimi ristoranti. Le scuole possono richiedere visite guidate ed un moderno sistema di amplificazione diffonde all'interno la voce dello speaker. Cartelli esplicativi segnano la traccia per il singolo visitatore. La Scuderia svolge la sua funzione operativa di club federato ASI negli stessi locali del Museo, offrendo assistenza a tutti gli appassionati, verificando le vetture rispondenti ai dettami di storicità dell'ASI. L'orientamento della Scuderia non è volto a partecipare od organizzare gare o competizioni, ma preferisce rivolgersi al turismo ed alla cultura per una precisa scelta della direzione e per rispettare la popolarità, intesa come utilizzo popolare del Museo, che da sempre ha movimentato l'attività del sodalizio sammartinese. Guardiamole ora, le nostre *sbaracchine* ed illustriamole con un occhio tecnico, quell'occhio che abbiamo voluto fin qui evitare per rendere accessibile questo mondo anche a coloro che non comprendono le caratteristiche meccaniche. A volte capita che le vetture esposte non siano sempre le stesse, ma alcuni capisaldi rimangono custoditi in pianta stabile.

Ore 12,30 – Effettuata la visita al nostro “Museo dell’Auto” seguirà una breve cerimonia con la simbolica consegna delle chiavi alla **Scuderia San Martino** della “**Roland Baghy**”, la **Bagheera S** che fu del compianto **Rolando Codazzi**, che la custodirà tra le belle auto a dimora nel longevo Museo sociale.

Seguirà un aperitivo ed un brindisi di augurio a tutti i Partecipanti...

Ritorno alle Matra lasciate in esposizione nel centro storico e percorrendo pochi chilometri della pianura “Reggiana”, raggiungeremo la bella cittadina di **Correggio (RE)** per il pranzo finale di questa edizione che spero rimarrà tra i bei ricordi dei partecipanti.

Le vetture verranno parcheggiate nel centralissimo e caratteristico (da lunghi portici) **Corso Mazzini**, il “salotto” del centro storico e su cui si affaccia l'**Hotel dei Medaglioni** (4 stelle) con il suo ristorante “**Il Correggio**”.



Testi tratti da “Wikipedia”

**Geografia** - Correggio si trova nella pianura Padana, a 17 km a nord-est di Reggio nell'Emilia. Il territorio comunale, oltre che dal capoluogo, è composto dalle frazioni di Budrio, Canolo, Fazzano, Fosdondo, Lemizzone, Mandrio, Mandriolo, Prato, San Biagio, San Martino Piccolo, San Prospero per un totale di 77.79 chilometri quadrati.

Confina a nord con Campagnola Emilia e Rio Saliceto, ad est con i comuni modenesi di Carpi e Campogalliano, a sud con San Martino in Rio e Reggio Emilia, ad ovest con Bagnolo in Piano e Novellara.

**Storia** - Gli studi più accreditati attribuiscono l'origine del territorio correghese alla formazione di sedimenti alluvionali dei fiumi appenninici e dei loro affluenti, in particolare il Tresinaro e il Crostolo e il naviglio (a nord di Correggio).

La stessa provenienza del toponimo Correggio viene riferita a quei rialzi o cordoli di terreno che sorgevano in mezzo alle inondazioni delle valli, denominati per l'appunto "corrìgia".

Ritrovamenti archeologici documentano l'esistenza di insediamenti umani (probabilmente Celti o Liguri) durante l'età del ferro, precisamente nel VI e V secolo a.C. e Etrusche (civiltà Villanoviana). Esistono poi numerose testimonianze romane che, senza far pensare alla presenza di un vero e proprio centro urbano organizzato, dimostrano che l'agro correghese fu sottoposto alla colonizzazione romana.

Certamente Correggio non nacque come municipio romano; mostra invece una chiara origine medievale legata alla dominazione longobarda. Il toponimo Corrigia appare per la prima volta in un documento del 946.

Dal 1009 al 1635 si sviluppò la Signoria di Correggio.

Il 16 maggio 1559 l'imperatore Ferdinando I d'Asburgo elevò Correggio al rango di Città conferendo, al contempo, il privilegio di battere moneta e di mantenere un *Catalogo della nobiltà* cittadina. Nel 1616, grazie al pagamento di una notevole cifra, Correggio fu eretta a Principato. Nel 1635 il principe Siro da Correggio venne accusato di battere moneta falsa e pertanto venne privato dei suoi territori, che finirono annessi, alcuni anni dopo (1641), nel Ducato di Modena e Reggio.

Nel 1860, con l'annessione plebiscitaria dell'Emilia, anche Correggio entrò a far parte del Regno d'Italia. Le redini politiche rimasero saldamente in mano al blocco clericale moderato.

Correggio è tra le Città decorate al Valor Militare per la Guerra di Liberazione perché è stata insignita della Croce di Guerra al Valor Militare per i sacrifici delle sue popolazioni e per la sua attività nella lotta partigiana durante la seconda guerra mondiale.

## Monumenti e luoghi d'interesse

### Architetture religiose

- Basilica di San Quirino, edificata tra il 1512 ed il 1587, è dedicata al santo patrono.
- Chiesa di San Francesco, la più antica della città, luogo di sepoltura dei Da Correggio e di Antonio Allegri, di cui fino al 1638 ospitò il Riposo in Egitto con san Francesco e la Madonna di San Francesco.

- Chiesa di San Giuseppe Calasanzió, ora chiusa per restauri; l'adiacente ex-convento ospita il Convitto Nazionale "R. Corso";
- Chiesa di Santa Chiara, costruita nel 1666.
- Santuario della Madonna della Rosa.
- Chiesa di Santa Maria della Misericordia, chiusa per restauri.
- Chiesa di San Sebastiano, costruita nel 1591.

#### Architetture militari

- Rocchetta, demolita in parte nei primi del Novecento per la costruzione del viale della stazione ferroviaria.
- Torrione, costruzione ancora in piedi, trasformato in parte in appartamenti.

#### Architetture civili

- Palazzo dei Principi, residenza della famiglia Da Correggio
- Teatro Comunale "Bonifazio Asioli"
- Palazzo Comunale
- Palazzo della Ragione e Torre dell'Orologio
- Cimitero ebraico di Correggio, uno dei tre presenti in provincia.

#### Economia

Correggio, cittadina di tradizione agricola (produzione di *lambrusco* e della famosa uva Lancellotta di Correggio che ha la particolarità di avere i pigmenti coloranti anche nella polpa producendo così un importante vino da taglio per correggere il colore di vini più famosi) è oggi sede di importanti industrie del settore meccanico, elettromeccanico e della lavorazione delle materie plastiche ed è (2003) il primo centro italiano per il riciclaggio del legno.

Vi ha sede anche la "Spal Automotive" industria di apparati elettronici per l'automobilismo.

#### Curiosità

- Le vie e le piazze di Correggio sono state utilizzate come parte della "location" del film *Radiofreccia*, (1998), diretto da **Luciano Ligabue** (nato proprio a Correggio e dove vive).
- Sul *Corriere della Sera* dell'11 dicembre 2007 si legge, in un articolo dedicato al cantautore Luciano Ligabue, che secondo un'indagine della ASL a Correggio nascono in proporzione più pazzi e geni che altrove.
- Anche Sofia Loren ha calcato le vie di Correggio durante le riprese del film "Mortadella"

**Ore 13 - 13,30** - Pranzo finale in un ambiente molto raffinato e caratteristico nel cuore di Correggio, un antico palazzo liberty di Corso Mazzini accoglie l'Albergo dei Medaglioni. Prestigioso complesso ristrutturato e ampliato recentemente, unisce il fascino della tradizione ai moderni confort e si propone come ambiente adatto per incontri di lavoro offrendo al tempo stesso un impagabile relax.

Nel bellissimo cortile interno del palazzo, il ristorante "Il Correggio" è ideale per colazioni di lavoro, cerimonie, o per momenti da trascorrere in tranquillità.



Il piacere del gusto nasce da un sapore antico, ma sono la curiosità e la sperimentazione creativa degli Chef che esaltano **profumi e sapori di piatti raffinati e gustosi**. Le materie prime di una tavola originariamente povera, come Parmigiano Reggiano, Lambrusco, Aceto Balsamico, Nocino, acquistano valore e diventano protagonisti tra le loro abili mani.



Patrizia Bartoli

Corso Mazzini 8 (Porta Reggia)  
42015 Correggio - Reggio Emilia  
Tel 0522.632233 - Fax 0522.693258  
patrizia.bartoli@albergodeimedaglioni.com  
www.albergodeimedaglioni.com



## Galleria Fotografica



“Albergo dei Medaglioni” (4 stelle), Corso Mazzini 8 (porta Reggia) Correggio 42015 (Reggio Emilia)  
( <http://www.albergodeimedaglioni.com> ) al costo di:

75,00 Euro per la camera doppia (37,50 Euro a persona)

54,00 Euro per la singola

120,00 Euro per la tripla in tipologia Suite (40,00 Euro a persona)

Ore 15,00 - al termine del pranzo si svolgerà come di consuetudine la premiazione di alcuni equipaggi ed infine l'arrivederci al prossimo raduno autunnale che quest'anno si svolgerà alla “Repubblica di San Marino” il 3 e 4 Ottobre.



N.B. Per coloro che desiderano pernottare prima e dopo della notte sabato/domenica (23- 24 Maggio) e per usufruire dei prezzi convenzionati, sono pregati di comunicarmelo via e-mail o sms, specificando correttamente il nome/cognome, la tipologia di camera e hotel scelto, sarò io ad inoltrare le prenotazioni presso o l' "Hotel Executive" di Fiorano Modenese (Modena) oppure l' "Albergo dei Medaglioni" di Correggio (Reggio Emilia).

### Quote di partecipazione

- 1) Con alloggio in camera matrimoniale o doppia presso Hotel 4 stelle "Hotel Executive" a persona. Circa 180,00 Euro
- 2) Con alloggio in camera singola presso Hotel 4 stelle "Hotel Executive" a persona. Circa 195,00 Euro
- 3) Con alloggio in camera tripla presso Hotel 4 stelle "Hotel Executive" a persona. Circa 175,00 Euro

Prestazioni e servizi compresi nelle quote di partecipazioni "Tutto compreso":

- 1) Visita Acetaia Rossi Barattini
- 2) Visita Vinicola Pezzuoli
- 3) Visita Cooperativa Casearia Val Tiepido
- 4) Visita Museo Ducati
- 5) Visita Museo Ferruccio Lamborghini
- 6) Pranzo del sabato presso ristorante Museo Ferruccio Lamborghini
- 7) Visita Museo Casa di Enzo Ferrari
- 8) Cena del sabato presso ristorante La Roccia
- 9) Pernotto e Colazione presso Hotel Executive
- 10) Visita Museo Ferrari Maranello
- 11) Visita Museo dell'Auto
- 12) Aperitivo presso Museo dell'Auto
- 13) Pranzo finale presso ristorante Il Correggio
- 14) Parcheggi vari
- 15) Vari Gaggets

N.B.

- 1) Entro la data termine delle prenotazioni, deve essere versata la somma di 30 Euro a persona con ricarica della carta ricaricabile PostePay, ricaricabile in ufficio postale o tabaccherie convenzionate. (costo ricarica presso uffici postali 1,00 Euro, mentre nelle tabaccherie convenzionate 2,00 Euro).
- 3) Il saldo deve essere effettuato al momento della registrazione dei partecipanti.
- 4) Sono esclusi dall'anticipo dei 30 Euro, gli equipaggi che provengono dall'estero, provvederanno al pagamento totale al momento della registrazione.
- 5) E' possibile pernottare la notte prima solo presso l' Hotel Executive di Fiorano Modenese (Modena), la notte dopo... invece presso sia l' Hotel Executive che l' Albergo dei Medaglioni a prezzi convenzionati ...

Carta PostePay:

N° 4023 6005 9906 7503

Intestata a:

Franco DeToma

Codice Fiscale:

DTMFNC58H30L328W

Oltre alla ricarica dovete comunicarmi via e-mail o se volete anche tramite SMS al mio numero, il nome/ cognome, tipologia di camera, ecc. ed altre necessita'.

Il telefono e' sempre disponibile.

Termine prenotazioni 5 Maggio 2014

(De Toma Franco tel. 338.5221489) e-mail: [fdetoma@inwind.it](mailto:fdetoma@inwind.it)