

Angelo Dal Pozzo
Claudio Ghini

Checco Costa a Imola, passione moto



BACCHILEGA EDITORE

Con il patrocinio di



Con il sostegno di



FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Imola



In collaborazione con



Federazione
Motociclistica
Italiana

www.federmoto.it



LAB FILM

Angelo Dal Pozzo
Claudio Ghini

Checco Costa a Imola, passione moto

BACCHILEGA EDITORE

Ringraziamenti:

La famiglia Costa: dottor Claudio Marcello, avvocato Carlo e signora Silvana Marchesi moglie di Checco Costa; Isolapress di Marco Isola; Giancarlo Galavotti, giornalista; foto Romano Neri; foto Olimpia; Piero Mita; Carlo Ubbiali; Emilio Ostorero; Graziano Rossi; Ezio & Gabriella Pirazzini; Luigi Rivola; Nevio Santandrea; Ezio Ramenghi; Siriano Tondini; Alberto Tinti; Spartaco Zanardi; BIM Biblioteca Comunale d'Imola; foto Franco Fuochi; Marco Bendanti; Foto Gasparri; Gigi Ravaglia, giornalista; Mario Fiumi, cineoperatore; Gianfranco Bonera; Augusto Farneti, presidente Velocifero di Rimini; Mauro Barnabè; Massimo Fiorentino, addetto stampa; Alfredo Mastropasqua e Paolo Sesti, Presidente FMI; Clinica Mobile: Luisa Grandi, Pietro Castaldi, Marco Nicoli, Franco Sgubbi, Alda Zanelli, Centro Traduzioni Imola; Andrea Bartolini; Marco Lucchinelli; Motosprint, direttore Stefano Saragoni, Gianluigi Bettini; Daniele Biagi; Comune d'Imola: Sindaco Daniele Manca, assessore Luciano Mazzini, Stefania Cani, dottor Stefano Mirri, Vinicio Dall'Ara, addetto stampa; "Matitaccia" Giorgio Serra; Formula Imola società gestione autodromo Enzo & Dino Ferrari: presidente Uberto Selvatico Estense, amministratore delegato Walter Sciacca, Pietro Bertoni, dottor Giancarlo Caroli; Motoclub Santerno Checco Costa; Bruno Spaggiari; Virginio Ferrari; Mario Lega; Walter Bartolini; Giorgio Di Nunzio; Luciano Sansovini; Giacomo Agostini; dottor Giancarlo Salvi; Lorianò Fiorentini; Alex Salvini; foto Minarini; Piervittorio Pinto e Patrizia Suzzi; Gianni Ricci Petitoni; Benito Battilani; foto Giovanni Raffuzzi; Costante Borghini; Franco Giovannini; foto Claudio Landini; Benito Magazzini; Ardea Astorri; foto Jan Heese; foto Pippo Terreni; foto Carlo Perelli; Motociclismo Edisport Milano; Gilberto Negrini; Massimiliano Regazzi; CRAME; Bruno Brusa; Giovanni Fantazzini; Bruno Farolfi; Kenny Roberts; Loris Capirossi; Fausto Gresini; Johnny Alberto Cecotto; Bruno Solaroli; Franco Uncini; Marino Bartolletti; foto Gamberini archivio Gianni Perrone; foto Walter Scagliarini; Ellero Cornacchia; foto Daniele Amaduzzi; Alfredo ed Ennio Brusa; Nino Ceroni; Alfredo Campagnoli; Walter Fuochi; Marco Masetti, Michele Ciarlariello.

Il capitolo Checco Costa e il motocross è di Luciano Costa.

I capitoli Una vita per la moto; La 200 Miglia, Daytona d'Europa; Coppa delle Nazioni; Il Bol d'Or sono di Angelo Dal Pozzo.

I capitoli Le origini del motociclismo a Imola e Il dopoguerra dal 1946 al 1952 sono di Claudio Ghini.

Il capitolo Anni ruggenti, la Coppa d'Oro Shell è di Iader Noferini.

Il capitolo Motomondiali a Imola è di Angelo Dal Pozzo e Iader Noferini.

Le classifiche sono state curate da Claudio Ghini.

ISBN

978 - 88 - 96328 - 35 - 4

© 2011 Bacchilega Editore
via Emilia, 25 - Imola
tel. 0542 31208 - fax 0542 31240
www.bacchilegaeditore.it
e-mail: info@bacchilegaeditore.it

Stampato in Italia

da Galeati Industrie Grafiche (Imola - BO, settembre 2011)

Redazione

Angela Marcheselli, Fabrizio Tampieri

Foto di copertina

Checco Costa starter di gara (1985)

In quarta di copertina

Checco Costa visto da "Matitaccia" (alias Giorgio Serra)

I diritti di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati.

Prefazione

Non ho ricordi diretti di Checco Costa, perché non ho avuto la fortuna di conoscerlo personalmente. So con certezza però che Costa fa parte di quella categoria di persone speciali, che sanno catturare l'interesse per quanto hanno saputo costruire e per quanto il loro ricordo è vivo e presente nelle comunità di appartenenza.

Tante persone mi hanno parlato di lui, soprattutto i suoi figli, Claudio e Carlo, che ne testimoniano da sempre la passione, l'energia, la caparbia, la capacità non solo di sognare, ma anche di scegliere con lucidità obiettivi attuabili e gli strumenti più idonei alla loro realizzazione, senza farsi scoraggiare dalle inevitabili difficoltà.

L'eredità di Checco Costa vive nella sua creatura per eccellenza, l'*Autodromo Enzo e Dino Ferrari*. In essa si fondono la passione contagiosa per i motori, diffusa un po' ovunque nella nostra regione e qui particolarmente radicata da prima della Seconda Guerra Mondiale (basti ricordare che già negli anni '20 si organizzavano gare sui Tre Monti) e l'amore per Imola, la città che Costa ha voluto portare ai vertici di questo sport.

La storia di Checco Costa è una storia vincente. Ha creduto in un progetto e lo ha realizzato. Certo, non lo ha fatto da solo. Insieme a lui, in un rapporto solido di fiducia e stima reciproca, hanno visto lungo i sindaci che si sono avvicendati nel tempo, da Amedeo Tabanelli, il primo a ritenere possibile la realizzazione di un impianto permanente dedicato a gare di auto, moto e bici, a Veraldo Vespignani, cui toccò l'onore di inaugurare il circuito, il 19 ottobre 1952, e di tenere a battesimo la prima gara, il 25 aprile 1953, per passare poi ai successori. Molto ha voluto dire, inoltre, la forza di una passione che portò il Moto Club imolese, nei primi anni Cinquanta, a contare oltre 4000 soci e che ha registrato un crescendo di interesse per le manifestazioni organizzate in autodromo, alcune inventate di sana pianta da Checco Costa, altre importate, sempre con grande successo di pubblico.

In quasi 60 anni di vita, l'autodromo è stato ed è tuttora l'orgoglio degli imolesi e, malgrado tutte le difficoltà, oggi ci sentiamo di dire che la creatura di Checco Costa è quanto mai vitale nella sua vocazione ad ospitare eventi internazionali di primissimo piano nel campo del motorismo (Superbike, Gp2) come in quello musicale (Sonisphere Festival), manifestazioni sportive di varia natura (Giro dei Tre Monti, Settimana Tricolore), mostre, prove di guida sicura, giornate fieristiche, percorsi museali legati alla storia dei motori.

Sull'autodromo scommettiamo ancora, oggi più di ieri, non solo perché lo consideriamo un veicolo vincente dell'immagine di Imola nel mondo, ma per le concrete ricadute che le attività in programma nel circuito assicurano immancabilmente al nostro distretto economico. Faremo il possibile per dare corpo e futuro a questo sogno, saldando sempre più l'*Enzo e Dino Ferrari* con la città e i suoi cittadini e adoperandoci per migliorare la convivenza del circuito con le esigenze dei residenti.

Onore a Checco Costa, imolese vero, e grazie a Claudio Ghini e Angelo Dal Pozzo i quali, con questo libro, ne hanno voluto tramandare la memoria.

Daniele Manca
sindaco della Città di Imola

Pensieri su Checco

Ci sono uomini che hanno fatto la storia del nostro paese: ma che non figurano sui libri di storia.

Eppure molto spesso questi uomini sono nei nostri cuori più di quanto non ci siano coloro che vengono considerati maestri o eroi. Allo stesso tempo, ci sono anni che profumano di destino e che proprio per questo - a volte - sembrano scelti per generare fiori irrinunciabili. Il 1911 per esempio - così lontano eppur così vicino per una ricorrenza tanto attuale e tanto richiamata in questi giorni - fu l'anno in cui si festeggiavano i primi cinquant'anni dell'Unità d'Italia. E proprio il 1911 venne evidentemente scelto dal Signore per recapitarci un uomo che è andato ben oltre l'Unità d'Italia, perché, nel nome di un ideale tutto suo, ha affratellato l'Italia all'Europa e l'Europa al Mondo!

Sapeva vedere lontano Checco: forse perché figlio dei campi, aveva il senso di un orizzonte che non finisce mai. E soprattutto sapeva vedere "avanti", molto avanti! Perché abbinava le sue passioni alla genialità; le sue speranze alla concretezza; la sua apparente, lucida follia alla più disarmante facilità nel trasformarla in fatti reali. E sarebbe nulla se, nel suo ineguagliabile percorso di vita e di lavoro, non avesse abbinato tutto questo a un candore e a un entusiasmo quasi infantili, a un'onestà e un rigore praticamente inimitabili.

Checco era un bambino coi baffi da adulto; un cucciolo saggio e responsabile; un Peter Pan che aveva trasformato l'Isola che non c'è in un Castello che solo lui poteva immaginare.

"You may say I am a dreamer" avrebbe scritto un giorno John Lennon nella sua poesia più bella. E forse non sapeva che esisteva Checco il Sognatore.

Quando il motociclismo era fatto di tute nere, di tendine canadesi e di piloti anonimi, portò il colore e la luce. E la Romagna, la sua Romagna, la nostra Romagna, si fece Florida. Al punto che - parola di testimone! - a un certo punto invece che di "Daytona d'Europa" riferita alla "Duecento Miglia", sarebbe diventato più corretto parlare di "Imola d'America". Perché tutto quello che aveva fatto Checco in termini di modernità, di efficienza, di visibilità e di successo, "loro" non se lo sarebbero mai sognato! Io credo che chi ha detto "è sparito dalla nostra vista, ma non è mai sparito dalla nostra vita" parlasse di Checco!

Ripeto ciò che ho detto all'inizio di questo breve pensiero. Ci sono uomini che hanno fatto la storia, la nostra storia: che forse non sono nei libri come i maestri e gli eroi, ma che non possono non essere nei nostri cuori. Proprio come i Maestri e come gli Eroi.

Marino Bartoletti

Mio padre: il sogno

Il sogno. Nessuno ce lo può rubare, solo noi. La bellezza del sogno vissuta come la realtà della vita, anche se squallida, può promettere un cenno di felicità, anche se i sentieri dei nostri sogni conducono alle montagne dell'angoscia. Ci lasciano, tremanti di freddo, su quelle vertiginose vette, avvolti da una gelida tristezza, soli nella nostra fantasia, dove vaneggiamo di dimenticare noi stessi e quello che avremmo potuto essere.

Tutti i cavalli sono cavalli alati di sogno non appena abbiamo la forza di sognarli. Non ci stancheremo mai di sognare. Anche se ci risveglieremo, continueremo a sognare da svegli, perché nei sogni conquistiamo tutto. Faremo tutto questo quando al mattino il sole, levandosi dall'orizzonte, illumina la metà delle cose del mondo.

Senza sogni amputiamo la nostra anima, uccidere i sogni è uccidere noi stessi. Solo il sogno è realmente nostro.

Chi non si è mai calato nelle orme già stampate, chi non si è mai nascosto dietro alla vigliaccheria della geometria delle cose, chi ha sempre trovato la corrispondenza tra le orme lasciate sul suo cammino e lo specchio della sua anima: questo è quanto mi ha insegnato mio padre e con passione questa verità l'ho portata nel cuore della clinica mobile. Checco, come tutti lo chiamavano affettuosamente, sapeva benissimo che la geometria non spiega tutto e che ricalcare le orme degli altri è una nuda vigliaccheria che non protegge, un calore che non riscalda, un conforto che non consola.

Questo è mio padre. Questo è Checco il sognatore.

Questa verità l'ho portata nella Clinica Mobile dove con commozione ricordo quanti piloti non abbiamo *lasciato morire in nessun morire*, a quanti piloti abbiamo donato un sospiro di vita e un battito a un cuore che, attonito, aveva smesso di pulsare, e a quanti piloti abbiamo curato con amore le ferite dell'anima.

Con viva commozione ravviso i volti, pronuncio e scrivo i nomi:

Franco Uncini, Virginio Ferrari, Johnny Cecotto, Roberto Locatelli, Mick Doohan, Philippe Coulon, Carlos Checa, Graziano Rossi, Loris Reggiani, Corrado Catalano, Gianfranco Bonera, Vinicio Salmi, Randy Krummenacher, Giancarlo Falappa, Patrick Fernandez, Loris Capirossi e l'anima per tutte: quella immensa di Alessandro Zanardi.

Questo è mio padre. Questo è Checco il sognatore.

Claudio Marcello Costa

Checco Costa: l'organizzatore al passo con i tempi

E venne la televisione: e così il fantastico mondo delle due ruote ebbe anch'esso la sua naturale evoluzione.

Il tarlo consumistico, fagocitato dalla pubblicità, fece il suo trionfale ingresso anche nel Continental Circus, trasformandone tutti i settori e perfino i suoi esaltanti eroi.

Se un tempo infatti, un pilota di moto poteva richiamare alla memoria quel cavaliere di tanti secoli fa che albergava in petto assieme a un cumulo di intenzioni nobili quanto imperscrutabili (e forse irrealizzate) una certa misura di grandezza e d'istintiva dignità: ora non più.

Quando anni prima i vari Hailwood, Hocking, Redman, Pasolini, Saarinen e lo stesso Agostini scatenavano le loro moto sui tracciati di tutto il mondo, erano vestiti di una semplice tuta nera e solo nel casco poteva esserci il simbolo pubblicitario dell'industria che metteva a loro disposizione e la moto e un reparto corse che li assisteva.

Poi l'inevitabile metamorfosi.

A questo punto interviene ancora una volta la genialità di Checco Costa, considerato la "madre" del motociclismo: infatti, l'ha tenuto in grembo, allattato, sfamato per anni e anni, ha difeso la sua "Creatura" (anche se gli è costata anni di soli sacrifici, di debiti, di responsabilità, di preoccupazioni) perché l'ama con l'attenzione e l'attaccamento di una madre o di un Savonarola.

E così crea, in un momento di grandissima crisi del motociclismo, la 200 Miglia.

Inserì nel regolamento particolare della gara l'obbligo per i piloti di indossare una tuta colorata con l'indicazione del nome ed eventuale sponsor.

E fu così che i piloti cominciarono a indossare sgargianti e colorate tute che riempivano immancabilmente di adesivi pubblicitari: alla vecchia e "pulita" tuta nera si sostituiva una divisa colorata e coreografica sullo stile americano.

Obbligò gli addetti ai vari servizi a indossare giacche a vento colorate a seconda delle funzioni. Obbligò il servizio medico, paramedici e commissari di pista a indossare divise colorate ben visibili. Creò un marasma di slogan, di stickers, di adesivi, depliant, usando una quadricromia da far invidia a un pittore fiammingo del Cinquecento.

Lo stesso metro lo usò per i pass di servizio e i biglietti d'ingresso che risultarono talmente d'effetto che l'eventuale possessore li teneva come gradito ricordo.

Inventò le "veline", giovani e appariscenti ragazze che facevano da cornice all'evento indossando vestiti con i colori degli sponsor.

Poi la Victory Lane, recinto dove si celebrava il rito del podio, con i piloti, le loro moto, i loro ingegneri e il momento toccante della bandiera a scacchi sul cupolino della moto del vincitore.

La sua geniale inventiva lo portò a creare quell'istituzione, ora molto di moda, del processo del dopo gara, mettendo a disposizione dei giornalisti i piloti e i tecnici nella sala della Direzione Gara per un dibattito sulle vicende della gara appena conclusa.

Checco Costa fece tutto questo per programmare al motociclismo un futuro roseo, promettente, suggerendo idee nuove, motivazioni nuove, un diverso e

attuale modo di organizzare, programmare, impostare per la costruttiva e positiva evoluzione dello sport del motore salvaguardando sempre e comunque la perfezione della parte tecnica e sportiva e di conseguenza anche agonistica.

Così l'inevitabile metamorfosi di questo sport fu completa: l'importante era far capire a tutti e specialmente agli sponsor che la moto non è solo una tigre ruggente d'acciaio che mangia denaro, ma anche e soprattutto la depositaria di un affetto corale. L'affetto di tutti coloro che vivono direttamente o indirettamente nell'ambito del motociclismo.

Checco Costa raccomandava quindi di dare spazio vitale al progresso, alle novità, all'evoluzione; al tempo stesso insegnava di dare spazio anche a chi potesse fare da scudo, da lorica, alle naturali esuberanze e agli eccessi di questo modo di interpretare le esigenze dello sport.

E la consacrazione di tutto questo fu quando al termine della prima edizione della 200 Miglia, il grande organizzatore Rudolf Ludeman, direttore del mitico circuito tedesco del Nürburgring, si avvicinò a Checco Costa, lo abbracciò e gli disse in un italiano teutonico: "Grazie maestro".

Carlo Costa

L'uomo delle "corse"

L'uomo che non diventò Bernie Ecclestone, e per fortuna, almeno nostra, perché questa sarebbe diventata una storia di soldi, e non più di passione, aveva un nome che tutt'Imola conosceva ed evocava, al tempo in cui la città era un borgo e noi i suoi bambini, in braghe rigorosamente corte. Seconda metà degli anni Cinquanta, sono stinti ricordi domenicali i polveroni alzati sul Castellaccio dalle infernali moto da cross, ed erano solo racconti di una giovane mamma la visita alla camera mortuaria, dove giaceva un centauro morto in pista: Ray Amm, faceva di nome, oggi Wikipedia lo dà nato in Zimbabwe, ma io rammentavo Rhodesia, ed era, allora, lo stesso pezzo d'Africa colonizzata dai bianchi.

Le "corse", come le chiamavano gli imolesi, le aveva portate Checco Costa. E ci aveva, è storia di questo libro, costruito intorno un autodromo, e un mito. Di Checco, in città, si tramandavano frasi fatte e luoghi comuni. Che il giorno delle corse pioveva sempre. Certo, capitava spesso: magari perché si correva, quasi sempre, in primavera, che è quella stagione lì. Si ripeteva che Checco s'era impegnato i mobili per pagare i piloti e, se pioveva, per lui sarebbe stata la malora. Certo, devono aver tremato le casse, in qualche vigilia, ma non risulta abbia mai dormito per terra. Ancora: stavolta, prima delle corse, Ighina impieptrirà tutto il consiglio comunale. Ighina, scienziato che aveva casa e base dentro il circuito, detestava i motori per scomodo vicinato. Dicevano minacciasse. E inviasse sostanze letali nella casa comunale. Forse è pure quella leggenda.

Checco Costa organizzava e piombava in pista, all'arrivo, come un'antica creatura mitologica, sventolando la bandiera a scacchi davanti al vincitore. Di più, le gare le inventava. La 200 Miglia, detta pure Daytona, a metà anni Settanta, era fantastica. Americani ed europei, piloti nuovi, sfide mai viste. Si raccoglievano, a bordo pista, i centomila. Dentro, personaggi veri. Ci parlavi ai box, al paddock, incrociandoli. La parola "security" non esisteva, forse, nemmeno sul dizionario. Li vedevi perfino di sera, in giro per la città. Talvolta, a tarda ora, impresentabili. Poi però, la mattina dopo, si presentavano in pista.

Checco dirigeva il circo, i figli gli erano al fianco. Claudio, il medico, s'inventò la Clinica mobile, ancor oggi in onorato servizio: non c'è ospedale che con la stessa rapidità rimetta in piedi, efficienti e straconvinti d'esserlo, i matti più veloci del mondo. Carlo, l'avvocato, faceva lo speaker. Immaginario e barocco, gli altoparlanti ne doppiavano sul percorso la cronache di corsa e non c'era ragazzo di scuola media che non sapesse imitarlo. "Sono in un fazzolettooooo!", sibilavamo in classe, quando dalle finestre aperte, alle ultime lezioni dell'anno, rimbombavano in aula i suoni della pista, dove esplodevano le prove. E la domenica andavamo alle corse. O il sabato notte, accampati alla Tosa o alla Rivazza. Accendevamo meno la tv, mai il computer, più spesso le prime, proibitissime Marlboro. Se Checco era a casa a scrutare il cielo, o a sfogliare cambiali, vegliava anche su di noi.

Walter Fuochi

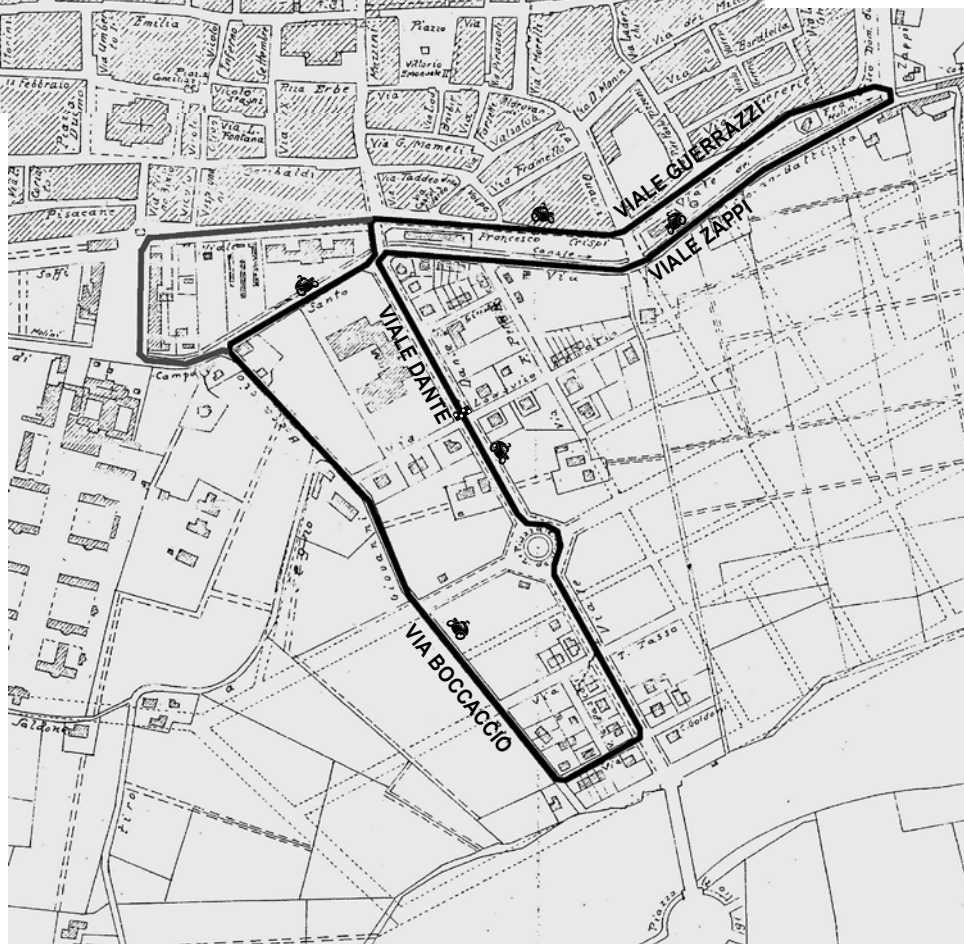
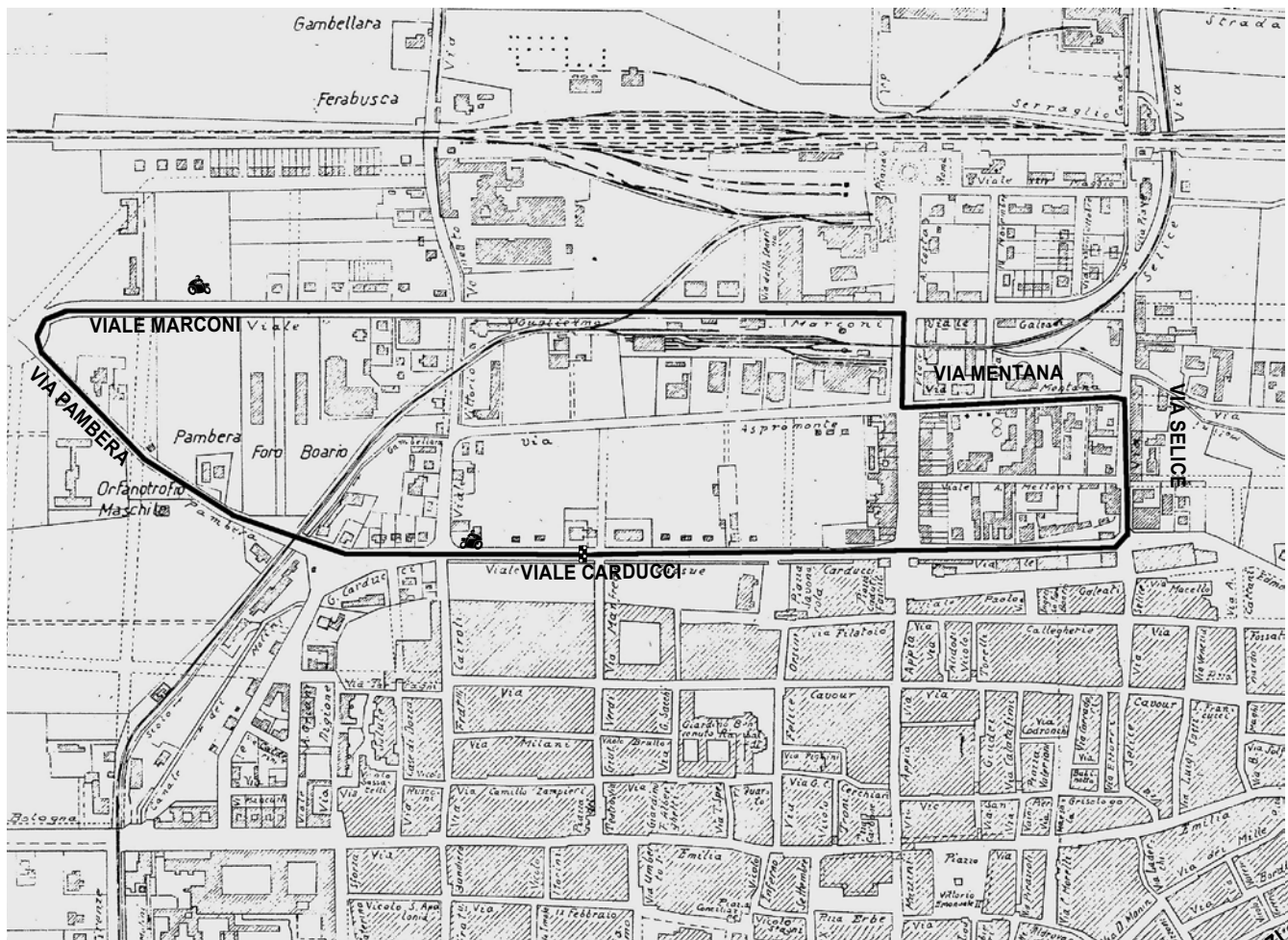


Una vita per le moto

Francesco Maria Costa nasce a Imola il 7 aprile 1911. È il primogenito dell'unione fra i coniugi Cleto e Maria Ferri, e i suoi primi vagiti risuonano nella dependance dell'ex convento dei Frati Cappuccini in via Della Nave 10, che sarà la sua dimora per tutta la vita, e che ribattezzerà il 'Feudino'. In quella casa ricca di storia e fascino Checco, così soprannominato come allora accadeva alla maggior parte di coloro che si chiamavano Francesco, visse fino alla sera di sabato 30 luglio 1988 quando, dopo due giorni di coma in seguito a una rovinosa caduta in bicicletta avvenuta la mattina di venerdì 29 luglio, morì all'ospedale Bellaria di Bologna senza avere ripreso conoscenza. Un banale incidente a poche centinaia di metri da casa, provocato, ironia della sorte, dall'urto con un giovane motociclista all'incrocio fra via Villa Clelia e via Lolli. Così si spense la vita di un uomo che per la città era un'istituzione, oltre a un testimonial universale, come ha sottolineato il sindaco di Imola Daniele Manca al teatro Ebe Stignani durante la conferenza celebrativa del centenario della nascita di Costa.

Protagonista assoluto del motorismo imolese e del suo sviluppo, diede un forte impulso anche alla crescita del motociclismo nazionale e internazionale. Tanto che nel 1986 venne insignito al Quirinale dall'allora Presidente della Repubblica Francesco Cossiga, e poi a Ginevra dalla Federazione Internazionale Motoci-

*Imola, estate 1929 sui
Tre Monti; il giovane
pilota Checco Costa su
una Guzzi.
[arc. fam. Costa]*



Sopra, la pianta del primo circuito cittadino di Imola del 1946.
 A destra, 1947, la pianta del secondo circuito cittadino, dove si correrà fino al 1950.
 [Ufficio Tecnico del Comune di Imola]

Hanno detto di lui...

CARLO UBBIALI (pilota, 9 titoli mondiali): "Era una persona molto seria. Ospitale ed estremamente disponibile con noi piloti. Ci accontentava sempre. Con me rimase in eccellenti rapporti anche quando smisi di correre; ricordo che continuò a mandarmi a casa le mele. Era molto tenace e pure convincente. Dopo la morte di Amm la MV non voleva più tornare a Imola, ma lui venne tante volte al reparto corse a parlare coi capi, finché non riuscì a recuperarla".

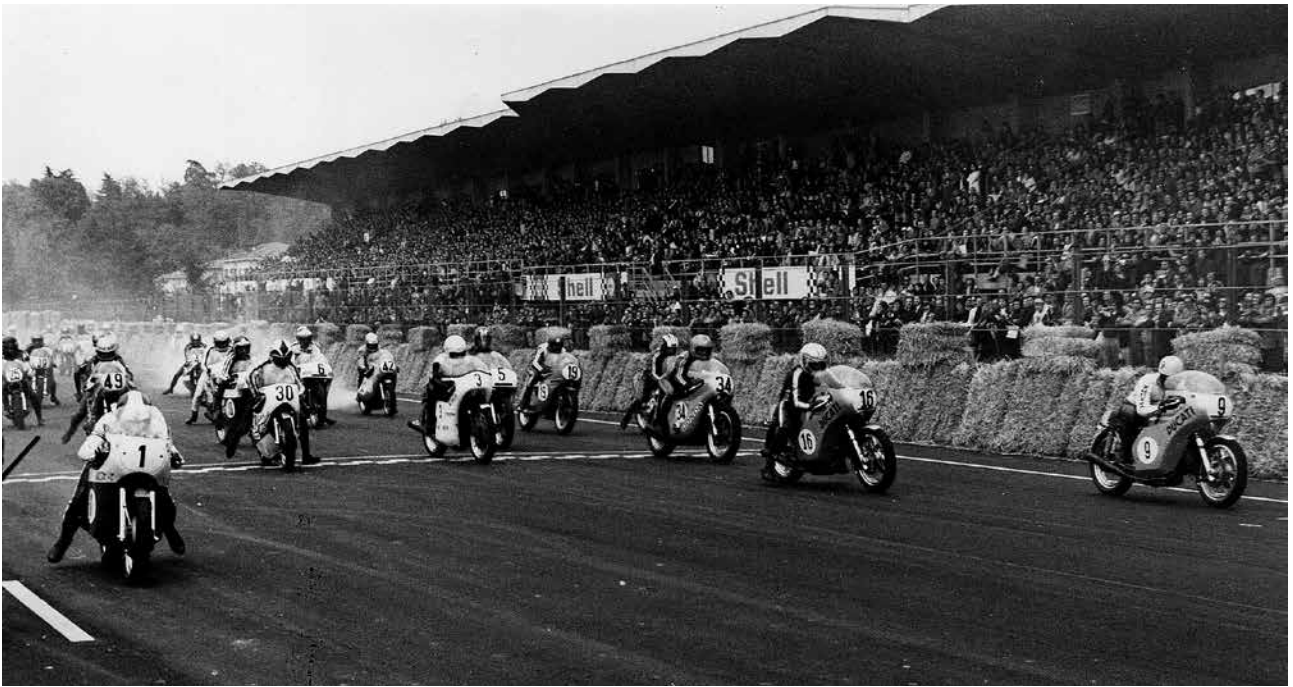
*Imola, 22 aprile 1957;
Coppa d'Oro Shell cl.
250 cc: n. 58 Ubbiali
(MV), 49 Provini
Mondial, 57 Colombo
(MV) affrontano
compatti la curva della
Rivazza in una gara
esasperata
dal tatticismo.
[fotocopyright Franco
Villani]*



Occasione immediata di rivincita per la Guzzi nella 500 cc, dove deve rinunciare per forza di cose all'apporto di Lomas, ma può contare sul valore indiscusso di Dale e Colnago, in sella alla Guzzi 8 cilindri, nonché Campbell sulla mono. Risposta Gilera affidata a Duke, Liberati, McIntyre, Milani, sulle 4 cilindri. Sull'unica 'baffuta' MV, il ripescato Masetti, visto che il campione del mondo in carica, Surtees, è bloccato per infortunio. Chiudono la griglia, la BMW di Zeller e le solite, meravigliose Norton. L'assoluto silenzio degli oltre 120 mila, è squarciato dal boato delle moto alla partenza, mentre cresce l'attesa del pubblico accalcato nei punti strategici. Alla curva Tosa Mc Intyre precede Masetti, Liberati, Duke e Milani; attardati Dale e il resto delle Guzzi, con Colnago fuori gara per caduta. È solo il 2° giro quando, all'uscita dalle Minerali, Duke perde il controllo, tenta di recuperare, ma inevitabilmente finisce per la seconda volta a terra, collezionando l'ennesimo ritiro. Situazione invariata fino al 5° giro, con Masetti che non molla la ruota dello 'Scozzese Volante', e con Dale, sulla Guzzi 8 cilindri in chiara rimonta, purtroppo fuori gara Liberati per guasto meccanico. All'8° giro il ritmo di Mc Intyre diventa insostenibile per Masetti, ma al 10° giro anche la terza Gilera deve abbandonare. A questo punto Masetti ha la gara in mano, mantiene la testa, rispondendo ai giri veloci di Dale, pur mancando di continuità nella sua azione. Inevitabilmente, a tre quarti di gara, sul rampino dopo le Acque Minerali, Dale supera Masetti, che tenta in ogni modo di resistere ma, fatalmente, incappa in una paurosa uscita di strada alla velocissima curva del Tamburello. Corsa finita, la vittoria arride all'aquila di Mandello, la 8 cilindri di Dale vola verso il 2° traguardo (il 1° era stato a Siracusa), imponendosi all'attenzione di tutti. Al termine delle gare, divampa la polemica sulla pericolosità delle carenature a 'campana', ree di avere causato le cadute di piloti del calibro di Venturi, Taveri, Lomas, Duke, Colnago, Masetti e si chiede di tornare a condizioni di maggiore sicurezza.

7 APRILE 1958

Il 1958 segna una svolta epocale nel motociclismo, non solo sportivo. Molti sono gli eventi che lo caratterizzano, e che di lì a poco modificheranno lo scenario mondiale. Tra questi, dopo molte polemiche, vi è l'abolizione delle carenature a 'campana' e il patto d'astensione dalle competizioni di velocità (siglato a fine 1957) tra Guzzi, Gilera e Mondial. Tutto ciò cancella in un solo colpo la Mondial bialbero 125/250, le Gilera 350-500 4 cilindri, compresa la nuova 500 a 16



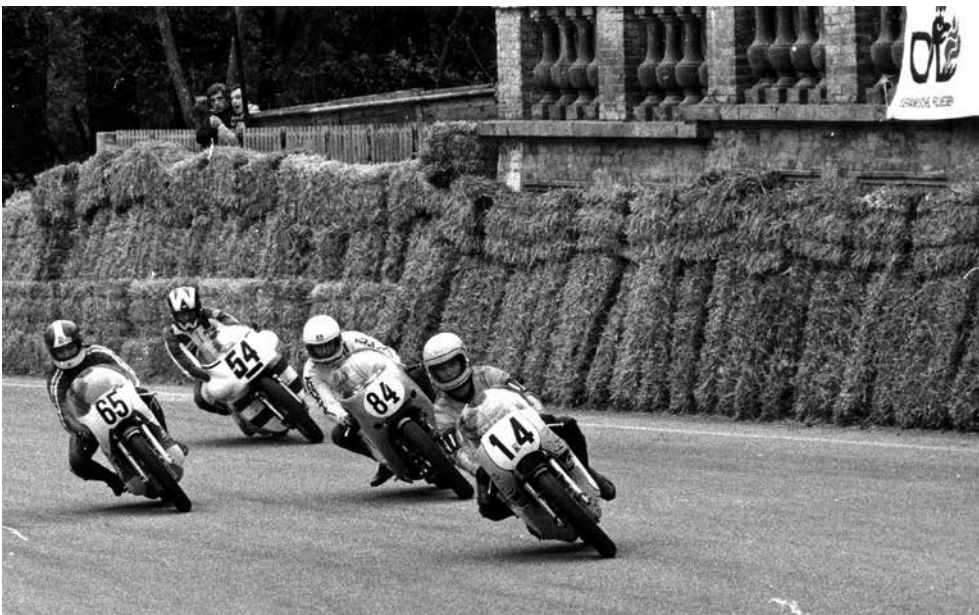
La 200 Miglia, Daytona d'Europa

Checco Costa ci pensava già da qualche anno alla corsa più famosa d'America, i cui echi rimbalzavano in Europa accendendo la fantasia degli appassionati. Alla fine degli anni '60, la 200 Miglia di Daytona, che apriva come ora la stagione agonistica internazionale ai primi di marzo, esaltava l'immaginario dei motociclisti; anche grazie agli spazi sempre più ampi che le riservavano le riviste specializzate. Reportage che esibivano foto di motociclette da corsa mai viste sui nostri circuiti, come i piloti, che indossavano tute multicolori, e non solo nere come in Europa. Ad affascinare era la diversità rispetto alle gare tradizionali alle quali eravamo abituati. Se nel vecchio continente erano le moto da Gran Premio a fare la storia, con la 500 cilindrata massima, là nel sontuoso e monumentale autodromo di Daytona, lo spettacolo era delegato alle derivate dalla serie fino a 750 cc.

Anche Costa ne percepisce il fascino, ed essendo un organizzatore affermato, con l'esperienza di 20 anni di corse realizzate e gestite personalmente all'autodromo, decide di rompere gli indugi e di provare a portare a Imola quelle moto e quei piloti. Comincia a muoversi e a lavorare con la tenacia e l'abnegazione che lo contraddistinguono, per creare finalmente un evento capace di legarsi indissolubilmente al nome della 'sua' pista, attirando campioni di tutte le latitudini e di conseguenza le folle di appassionati.

"L'idea mi è venuta partendo dal presupposto che facendo correre le moto derivate dalla serie, cioè quelle che si stanno diffondendo sul mercato, l'avvenimento possa attirare un gran numero di spettatori - spiegò Checco -. E poi ho voluto provare ad anteporre la marca al conduttore, pur cercando di avere di entrambi i settori il meglio."

La spettacolare partenza della 200 Miglia 1972, la prima della storia: si riconoscono il n. 1 Agostini (MV Agusta), il 30 Simmonds (Kawasaki), il 49 Grassetti (Honda), il 6 Jefferies (Triumph), il 42 Isnardi (Kawasaki), il 3 Villa (Triumph), il 5 Cooper (BSA), il 19 V. Brambilla (Guzzi), il 34 Gallina (Honda), il 16 Smart (Ducati), il 9 Spaggiari su Ducati. [foto Bozio arc. Giovanni Fantazzini]

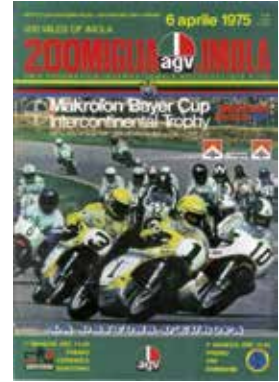


200 Miglia 1973.
Impegnati alla Tosa,
col n. 8 Walter Villa su
Kawasaki.
[foto Gamberini - arc.
Gianni Perrone]

Col 62 l'irriducibile
Helmut Dahne su
BMW, moto che il
tedesco ha continuato
a presentare al via
della Daytona di Imola
anche quando le moto
a due tempi avevano
preso decisamente il
sopravvento.
[arc. Claudio Ghini]

Alla Tosa, il n. 2 è
l'amatissimo Renzo
Pasolini su Harley
Davidson.
[arc. fam. Costa]

Un gruppo di piloti alle
Acque Minerali: n. 14
Gary Fisher (Yamaha),
n. 84 Bruno Spaggiari
(Ducati), n. 65 Tony
Rutter (Yamaha), n.
54 Peter Williams su
Norton.
[arc. fam. Costa]



Johnny Alberto Cecotto
alla Tosa.
[foto Daniele Amaduzzi]

200 MIGLIA AGV, Imola 6 aprile 1975

Classifica generale (64 giri km 322,560)

1 Cecotto Johnny Alberto	Yamaha	Venezuela 64 giri in ore 2.10'28" media kmh 148,335
2 Pons Patrick	Yamaha	Francia 64 giri 2.12'03"
3 Baker Steve	Yamaha	USA 63 giri 2.10'45"
4 Potter Dave	Yamaha	Gran Bretagna 63 giri 2.13'25"
5 Findlay Jack	Yamaha	Australia 63 giri 2.13'63"
6 Mortimer Chas	Yamaha	Inghilterra 62 giri 2.12'37"
7 Mc Donald Phil	Yamaha	USA 62 giri 2.12'46"
8 Cazzaniga Mimmo	Kawasaki	Italia 62 giri 2.12'55"
9 Sciaresa Abbondio	Suzuki	Italia 62 giri 2.12'57"
10 Boinet Jean Paul	Yamaha	Francia 62 giri 2.13'22"
11 George Alex	Yamaha	Inghilterra 61 giri 2.11'31"
12 Williams John	Yamaha	Inghilterra 60 giri 2.10'05"
13 Giansanti Fosco	Yamaha	Italia 60 giri 2.11'11"
14 Uncini Franco	Ducati	Italia 60 giri 2.12'09"
15 Newbold John	Suzuki	Inghilterra 60 giri 2.13'00"
16 Orban Jean Phil	Yamaha	Belgio 60 giri 2.13'43"
17 Ballington Kork	Kawasaki	Sudafrica 59 giri 2.14'12"

Non classificati: Ditchburn (Kawasaki-Inghilterra), Lansivuori (Suzuki-Finlandia), Salmi (Yamaha-Italia), Torelli (Yamaha-Italia), Gallina (Suzuki-Italia), Grant (Kawasaki-Inghilterra), Proni (Yamaha-Italia), Cleek (Yamaha-USA), Agostini (Yamaha-Italia), Smart (Ducati-Inghilterra), Daehne (BMW-Germania), Kanaya (Yamaha-Giappone), Woods (Suzuki-Inghilterra), Tordi (Bimota-Yamaha-Italia), Roberts (Yamaha-USA), Duhamel (Kawasaki-Canada), Palatiello (Yamaha-Italia), Bourgeois (Yamaha-Francia), Ricchetti (Harley-Davidson-Italia), Smith (Yamaha-Inghilterra), Evans (Kawasaki-USA), Drapal (Yamaha-Ungheria), Battistini (Yamaha-Venezuela); Giro più veloce: il 20° di Agostini - Yamaha in 1'58"2 media kmh 153,502 (1ª manche).

Sommario

- 11 Una vita per le moto
- 33 Le origini del motociclismo a Imola
- 39 Il dopoguerra dal 1946 al 1952
- 58 Anni ruggenti, la Coppa d'Oro Shell *(di Iader Noferini)*
- 141 La 200 Miglia, Daytona d'Europa
- 213 Motomondiali a Imola
- 259 Coppa delle Nazioni
- 277 Il Bol d'Or
- 287 Checco Costa e il motocross *(di Luciano Costa)*

In allegato gratuito a questa pubblicazione il Dvd:

IL PRINCIPE DEL MOTOCICLISMO **La storia di Francesco "Checco" Costa**

Italia, 2011, documentario, 60 min.

Produzione **LAB FILM**

Regia Mauro Bartoli

Ideazione Claudio Ghini

Montaggio Lorenzo K Stanzani

Fotografia Marco Ferri

Musiche: Johnny Burning, Marco Carroli, Accademia Pianistica

Internazionale "Incontri col Maestro" di Imola

Organizzazione tecnica Marco Carroli

Foto di scena e II camera Gabriele Chiapparini

Assistente operatore Andrea Grasselli

Segretaria di produzione Federica Contoli Produzione esecutiva Mauro Bartoli per LAB FILM

Distribuzione editoriale Bacchilega editore

Responsabile progetto editoriale Valerio Zanotti Coordinamento pubblicazione Fabrizio Tampieri

Con la partecipazione di: Carlo Costa, Claudio Costa, Giacomo Agostini, Loris Capirossi, Jhonny Cecotto, Luciano Costa, Angelo Dal Pozzo, Virginio Ferrari, Paolo Flamini, Fausto Gresini, Mario Lega, Marco Lucchinelli, Emilio Osterero, Kenny Roberts, Graziano Rossi, Bruno Solaroli, Carlo Ubbiali, Franco Uncini.

Sinossi

La storia di Francesco "Checco" Costa, promotore della costruzione dell'Autodromo di Imola e ideatore di competizioni memorabili, premiato dalla Federazione Motociclistica Internazionale come il più grande organizzatore. Il documentario racconta la storia di Francesco Costa e delle sue gare, attraverso le parole dei figli Carlo e Claudio Costa, dei piloti, di giornalisti ed esperti di motociclismo. Grazie a straordinarie immagini di repertorio e ai filmati messi a disposizione dalla FMI – Federazione Motociclistica Italiana, il film consente di rivivere le straordinarie emozioni delle gare di Checco Costa, eventi che hanno cambiato la storia del motociclismo internazionale.



Angelo Dal Pozzo, nato a Massa Lombarda nel 1954, è sposato con Flavia D'Alfonso e di professione fa l'insegnante-educatore. Dal 1980 è giornalista pubblicista, specializzato in calcio e motorismo, e ha collaborato con varie testate, tra le quali il settimanale imolese *sabato sera*, col quale collabora tuttora, ed emittenti televisive come *Tele Imola* e *Video Regione*.

Claudio Ghini, nato a Imola nel 1961, è sposato con Roberta Morini e ha due figli, Andrea e Lorenzo. Parrucchiere di professione a Imola, grande appassionato di storia del motociclismo e tesserato del Motoclub Santerno Checco Costa, ha desiderato realizzare un'opera storica sul personaggio imolese Francesco Maria Costa e delle sue gare di motociclismo a Imola, riportando alla luce le sue straordinarie idee e le imprese che tanto hanno dato alla città di Imola sotto tutti i profili, un uomo che ha ammirato fin da bambino e che ha regalato alla città e agli appassionati sogni ed emozioni straordinarie.

Nella stessa collana:

Fabrizio Tampieri - Angela Marcheselli - Lara Alpi **LA SAPIENZA NELLE MANI - Botteghe artigiane tra l'Emilia e la Romagna dal Dopoguerra al Boom economico** € 18,00 (2005)

A cura di Paolo Bernardi e Àlen Loreti **COMPAGNI IN FESTA - Dai Festival de l'Unità alla Festa del Lungofiume. Sessant'anni di politica, ricordi, immagini, persone e storie a Imola e nel circondario** € 16,00 (2006)

Emilio Prantoni **GIUGNOLA, IL CORPO E L'ANIMA - Immagini, prosa, poesia, tragedia, leggende e ritagli di varia umanità di un singolare paese dell'Appennino Tosco-Romagnolo** € 18,00 (2007)

Giovanni Ballardini **IL BORGHETTO... E ALTRE STORIE - Ricordi di un alfonsinese** € 16,00 (2008)

Venerio Montevecchi **ANDAR PER MULINI - Venti itinerari lungo il Santerno dalla montagna alla pianura** € 22,00 (2008)

Renzo Bartolotti **MILLELUCI - Il mitico locale di Alfonsine e il suo corpo di ballo** € 16,00 (2009)

Roberta Giacometti **IMOLA DA RACCONTARE - Sguardi e ritratti ricordi** € 18,00 (2009)

Angelo Emiliani **BRACCIO D'ATLETA - Il gioco del pallone a Faenza** € 25,00 (2010)

Tiziano Fusella **QUANDO LA POLKA SI BALLAVA CHINATA - Bologna e il suo "liscio"** € 20,00 (2010)

Giuseppe Annese, Marco Serena, Giovanni Talli **NEL REGNO DI AYRTON la F1 ai tempi di Senna** € 25,00 (2011)

Diego Bracci **BAGNACAVALLO GENTE E LAVORO** € 20,00 (2011)

www.bacchilegaeditore.it

info@bacchilegaeditore.it

Per acquistare on-line:

www.bacchilegaeditore.it

www.ibs.it

www.viadeilibri.it