

IMOLA MONDIALE

LE RADICI DEL MOTOCROSS ITALIANO

1948-1965



Luciano Costa e Piero Mita
BACCHILEGA EDITORE

Si ringraziano gli autori delle fotografie e i proprietari degli archivi fotografici, per la cortese concessione d'uso delle immagini.

Autori / proprietari delle foto storiche:

Angelo Minarini, Romano Neri, Gianni Sanna, Pippo Terreni, Claudio Landini, Franco Fuochi, Alberto Spada, Sergio Pelliconi, Giancarlo Caroli, Gilberto Negrini, Luciano Costa e Alberto Isola - ISOLAPRESS.

Proprietari degli archivi storici:

Gianni Perrone (foto Novello Gamberini), Gabriella Coltrin/Luca Fornetti/Franco Zagari (foto copyright archivio Franco Villani), Famiglia Pasquali/Cineteca del Comune di Bologna (foto Enrico Pasquali), Edisport Editoriale s.p.a./Rivista "Motociclismo", Gian Pio Ottone, Moto Club Santerno "Checco Costa", Famiglia Francesco Costa, Sten Lundin, Bill Nilsson, Robert Lavér (Classic Bike R&D Media AB), Carlo Caroli, Vincenzo Caroli, Gianni Altafini, Enzo Soletti, Rino Foschi, Giuseppe Moretti, Gabriella Pirazzini, Piero Mita, Luciano Costa, Pier Paolo Krak, Massimo Chierici, Franco Daudo, Vittorio Vighi, Carmen Albertazzi, Peter Rietman, Normanno Ghini, Edda Poletti, Valter Galbiati, Canzio Tosi, Gianni Nucera, Galeazzo Gruzza, Bruno Farolfi, Claudio Ghini, Maurizio Flutti, Alessandro Callegari, Famiglia di Matteo Suppo, Paolo Conti, Anna Maria Falconi, Fabrizio Venieri, Roberto Morara e Giampaolo Franceschini.

Autori / proprietari delle fotografie dell'evento "IMOLA MONDIALE" del 2010:

Saverio Livolsi, Benito Battilani, Angelo Minarini, Francesco Minarini, Franco Giovannini, Massimo Chierici, Paolo Conti, Luigi Mongardi, Tiziano Trerè, Luciano Costa, Mariapia De Marchi, Ferdinando Cassani, Andrea Bassani.

Si ringraziano tutti coloro che hanno fornito testimonianze per la ricostruzione della memoria storica e tecnica:

Gian Pio Ottone, Bill Nilsson, Sten Lundin, Benito Magazzini, Paolo Conti, Massimo Chierici, Carlo Costa, Graziano Valli, Benito Battilani, Bruno Brusa, Bruno Farolfi, Augusto Farneti, Giovanni Fantazzini, Max Regazzi, Gianni Altafini, Carlo Caroli, Vincenzo Caroli, Emilio Ostorero, Severino Ostorero, Aldo Carnevale, Lanfranco Angelini, Piero Coscia, Vittorio Reviglio, Raimondo di Sambuy, Albert Courajod, Jean Paul Mingels, Romano Jaffei, Giuseppe Cavallero, Enzo Valentini, Michelangelo Pochettino, Gianni Mongardi, Giuseppe Ravagli, Giampaolo Franceschini, Bruno Bonora, Alberto Donati, Rino Foschi, Nello Alpi, Giuseppe Moretti, Gianfranco Moro, Ruggero Upiglio, Orfeo Broglio, Hans Rudolf Hurek, Mario Guidetti, Anna e Joseph Carême, Franco Malanchini, Flavio Soldà, Giuseppe Ghilardini, Severino Ghilardini, Marco Conti, Giulio Vezzoli, Graziano Candidori, Valter Galbiati, Carmen Albertazzi, Giuliano Aureoli, Luigi Rivola, Massimo Rigoldi, Gabriella Pirazzini, Alba Rossini, Angelo Minarini, Pietro Giovannini, Pier Paolo Krak, Franco Minganti, Erio Suzzi e Massimo Ortalli.

ISBN 978-88-96328-40-8

© 2011 Bacchilega Editore - via Emilia, 25 - Imola (tel. 0542 31208 - fax 0542 31240)

www.bacchilegaeditore.it; e-mail: info@bacchilegaeditore.it - libri@bacchilegaeditore.it

Stampato in Italia da Galeati Industrie Grafiche Srl (Imola, novembre 2011)

Tutti i diritti riservati.

Idea, progetto e testi: Luciano Costa e Piero Mita.

Supervisione del testo: Gian Pio Ottone, Nino Villa, Gabriella Ronchi e Davide Battilani.

Consulenze tecniche e storiche: Sten Lundin, Bill Nilsson, Gian Pio Ottone, Paolo Conti, Michelangelo Pochettino, Benito Magazzini e Massimo Chierici.

Progetto grafico: Elena Quadalti.

Foto di copertina di Gianni Sanna: Rolf Tibblin su Husqvarna 500 - Imola, 1962.

L'Editore rimane a disposizione degli eventuali aventi diritto che non sia stato possibile rintracciare.

La traduzione in lingua inglese di questa edizione è stata limitata alla sola parte generale introduttiva per dedicare ampio spazio alla parte iconografica.

Le difformità di alcune sigle e acronimi rispondono a criteri di scelta stilistica di rispetto della tradizione storico giornalistica.

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.

Con il sostegno di



SOMMARIO

PRESENTAZIONE di Roberto Loi, Presidente dell'ASI	Pag.	6
PRESENTAZIONE di Bruno Brusa, Presidente del CRAME	Pag.	7
"QUEL GIORNO DEL '48..." di Carlo Costa, Presidente del Moto Club Santerno "Checco Costa"	Pag.	8
RICORDANDO IMOLA di Sten Lundin	Pag.	10
IMOLA MONDIALE – Introduzione degli autori	Pag.	12
LE RADICI	Pag.	15
FRANCESCO "CHECCO" COSTA	Pag.	18
IL PARCO DELLE ACQUE MINERALI e l'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari"	Pag.	20
IL PERCORSO DEL MOTOCROSS E LA SUA EVOLUZIONE	Pag.	24
FOLLE IDEA – Gli albori del motocross italiano	Pag.	32
PENSIERI E OPINIONI IN LIBERTÀ – Il parere della stampa dell'epoca sul Motocross di Imola	Pag.	36
LE PRIME GARE INTERNAZIONALI E NAZIONALI	Pag.	39
PRONTI VIA! – 1° Motocross Internazionale – Premio FMI – Imola, 23 maggio 1948	Pag.	42
TUTTI A SCUOLA! – 2° Motocross Internazionale – 3 ottobre 1948	Pag.	50
TUONI, FULMINI E FANGO – Harold Lines su Ariel 500 vince il 1° Gran Premio d'Italia Internazionale – 12 giugno 1949	Pag.	56
FACCIAMO IL PUNTO – Italo Milani tre volte vincitore nel Motocross Nazionale di Imola – 18 settembre 1949	Pag.	62
GOMME E BULLONI – La vittoria di Bill Nicholson su BSA nel 2° Gran Premio d'Italia Internazionale – 2 luglio 1950	Pag.	66
SENZA RIVALI – Luigi Albertazzi si impone con netta superiorità nella Gara Nazionale Trofeo FMI – 3 settembre 1950	Pag.	74
MARCEL MEUNIER! – L'apoteosi del campione belga nel 3° Gran Premio d'Italia Internazionale – 3 giugno 1951	Pag.	76
I GRAN PREMI DI CAMPIONATO EUROPEO	Pag.	81
IL 1° GRAN PREMIO EUROPEO – Il brillante successo del belga Auguste Mingels su Matchless 500 al 4° Gran Premio d'Italia – 1° giugno 1952	Pag.	84
LA SCALATA DI AUGUSTE nel 5° Gran Premio d'Italia – 14 giugno 1953	Pag.	94
GIGANTE! – Il belga Mingels stravinca il 6° Gran Premio d'Italia – 6 giugno 1954	Pag.	106
L'EPOPEA SVEDESE – La sorprendente vittoria di Sten Lundin nel 7° Gran Premio d'Italia – 5 giugno 1955	Pag.	112
BUFFALO BILL! – Allo svedese Bill Nilsson l'8° Gran Premio d'Italia Trofeo Shell Costruttori – 3 giugno 1956	Pag.	122
I GRAN PREMI DI CAMPIONATO MONDIALE	Pag.	131
IL MOTOCROSS È MONDIALE – Ancora a Bill Nilsson il 9° Gran Premio d'Italia – 9 giugno 1957	Pag.	134
STORKEN! – La seconda vittoria di Sten Lundin nel 10° Gran Premio d'Italia – Trofeo Shell – 22 giugno 1958	Pag.	146
INAFFERRABILE CICOGNA! – Il dominio incontrastato di Sten Lundin nell'11° Gran Premio d'Italia – Trofeo Shell – 14 giugno 1959	Pag.	158
IL TRIONFO SVEDESE CON STEN LUNDIN nel 12° Gran Premio d'Italia – 12 giugno 1960	Pag.	164
LA RIVINCITA DI "BUFFALO BILL" nel 13° Gran Premio d'Italia – 11 giugno 1961	Pag.	172
IRON MAN! Rolf Tibblin mette il bastone tra le ruote di Lundin e Nilsson nel 14° Gran Premio d'Italia – 10 giugno 1962	Pag.	178
IL BIS DI ROLF TIBBLIN – "Iron Man" primo assoluto nel 15° Gran Premio d'Italia – 9 giugno 1963	Pag.	192
DUECENTOCINQUANTA! – Il campione mondiale Torsten Hallman garante della tradizione svedese nel 16° Gran Premio d'Italia Classe 250 cc – 2 giugno 1964	Pag.	200
MOTOCROSS GOLDEN ERA ULTIMO ATTO – La valanga Rolf Tibblin vince il 17° Gran Premio d'Italia – 11 luglio 1965	Pag.	216
APPENDICI	Pag.	227
L'ALBO D'ORO – Gran Premi Europei e Mondiali di Motocross – Imola	Pag.	228
CLASSIFICHE DI ARRIVO – Gare Internazionali, Nazionali, di Campionato Europeo e Mondiale di Motocross – Imola, 1948-1965	Pag.	229
GARE NAZIONALI – Categorie Cadetti e Juniores – Classe 250 cc	Pag.	242
I PILOTI DI IMOLA – Campioni Europei, Mondiali e Italiani	Pag.	246
LE MOTO DI IMOLA	Pag.	260
"IMOLA MONDIALE" – Evento rievocativo dei Campionati Europei e Mondiali di Motocross di Imola – Imola, 23 maggio 1948 - 23 maggio 2010	Pag.	288
LE MOTO DI "IMOLA MONDIALE" – 46 motociclette storiche da cross esposte nell'evento "IMOLA MONDIALE" di maggio 2010	Pag.	292
Bibliografia	Pag.	304

... Motocross: sport per acrobati che abbiano la pelle dura. Spettacolo per tutti, se si conviene che non è di tutti i giorni vedere macchine del calibro delle gigantesche FN o BSA buttarsi a valanga giù per pendii e avvallamenti, saltare sotto i bruschi impulsi delle cunette, scavare nelle curve la terra friabile fino a disseminarla per l'aria a raggiera, attraversare i corsi d'acqua, sfidare le leggi dell'equilibrio sui ghiaioni, inerpicarsi per sentieri da capre.

Giulio C. Turrini – "Stadio"
16 giugno 1953



Presentazione di Roberto Loi

Presidente dell'ASI

Mi è stato chiesto di scrivere una prefazione a questo libro che racchiude la storia di diciassette anni di un circuito e di una specialità che, negli anni dopo la guerra e fino alla chiusura avvenuta nel 1965, hanno rappresentato il motocross italiano nell'ambito internazionale.

Sono onorato di poter dare il mio contributo, e quello dell'ASI (Automotoclub Storico Italiano), di cui sono Presidente, al ricordo di uomini, fatti e veicoli che non si possono, né si devono dimenticare. Che cosa abbia rappresentato in quegli anni il motociclismo crossistico, lo possiamo capire attraverso quanto hanno scritto i campioni di quel periodo e tutti coloro che l'hanno vissuto e apprezzato per quello che simili avvenimenti rappresentarono ogni anno per una città come Imola, per una nazione come l'Italia che risorgeva dalle rovine della guerra e per i campioni che si cimentavano in imprese sportive di primordine e che venivano al circuito sul Monte Castellaccio per confrontarsi in epiche battaglie.

Questo libro ci narra le origini di una specialità nata in altre nazioni europee, che ha faticato a partire, perché pochi ci credevano in quel periodo in cui le corse di velocità sui circuiti cittadini e non, erano in grande voga, le motociclette da cross erano per noi sconosciute e pertanto mancava la fiducia nel successo e vi era grande difficoltà ad avvicinarsi a una specialità nuova per tutti, in cui si poteva fare più facilmente brutta figura piuttosto che ottenere un risultato. E ciò valeva per organizzatori e partecipanti. Per fortuna qualche soggetto lungimirante, dalle più ampie vedute, come Checco Costa, c'era anche in Italia e pertanto, in poco tempo, il motocross si è affermato grazie anche al circuito imolese.

La storia di tale periodo e dei fatti imolesi è ben tracciata, anche attraverso numerose testimonianze dei protagonisti e gli originali documenti fotografici dell'epoca.

Può apparire anche questo un libro di nicchia, come la maggior parte di quelli editi da ASI Service, ma sicuramente è un'opera

che narra compiutamente tale periodo e colma una lacuna che non poteva rimanere tale più a lungo. Attraverso la lettura di questo volume non solo ricordiamo fatti e uomini di quell'epoca, ma cogliamo anche gli aspetti quotidiani e sociali di un periodo in cui, uscendo da un'immensa catastrofe, quale è stata la seconda guerra mondiale, si sentiva un grande desiderio di vivere e recuperare il tempo perduto.

Per noi italiani, che più di altri avevamo vissuto le vicende di un'occupazione straniera e di una guerra civile, questo desiderio di recuperare il tempo perduto era più intenso. Di qui nascevano fatti e uomini ricordati in questo volume che merita di essere letto.

It has been asked me to write a preface to this book concerning the 17 years long history of a circuit, and a motor specialty, that from the years following the Second World War up to its closing in 1965, they both had represented the Italian motocross in the International network. It is an honor to provide my contribution, as that of the ASI (Automotoclub Storico Italiano) as well, of which I am President, to men's, facts, and vehicles that we could not, and we should not forget.

Though the words written down in this volume by the champions of that period, and people who lived every year those events, we can understand what the motocross motorcycling has represented for a city as Imola, for a nation as Italy which was erasing from the ruins of the war, and for the champions which undertook special performance, and that they came to the circuit on the Mount Castellaccio to compare each other in epic battles. This book talks about the origins of a specialty that was born in other European countries and had encountered difficulties in developing, because in that period few people believed in it, when speeds racing in city-circuits or dedicated-circuits were popular. For all of us the cross motorcycles were unfamiliar, we were missing confidence in success, and

so there was some fear in approaching a new specialty, where a bad performance was much more likely than a good result. This was true for both participants and organizers.

By change also in Italy some far-sighted and open minded individual, as Checco Costa, was present. Furthermore in few time motocross developed and spread out also by the Imola's circuit.

The history of that period and Imola's facts is well traced, also by numerous memories of the protagonists and the original photographic documents of the epoch.

As the greater part of books edited by ASI Service, this one also could appear a niche product, but surely it is a volume that carefully tells such period and fills a gap which could not last for a longer time. Through the reading of this volume we not only remember facts and men of that epoch, but we also gather the daily and social aspects of a period in which, going out of an immense catastrophe, what the Second World War has been, people had a great wish to live and recover the lost time was feeling.

For Italians, which more than others we had lived a foreign occupation and a civil war, the wish to recover the lost time was maybe more intense. From this wish were born facts and men remembered in this volume, that deserves to be read.

Presentazione di Bruno Brusa

Presidente del CRAME

È con grande soddisfazione che il CRAME (Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca) ha dato vita al progetto "IMOLA MONDIALE" promosso dal Gruppo Ex Motocrossisti Imolesi a rievocazione dei Campionati Mondiali di Motocross.

La mostra di apertura, organizzata nel centro della città nell'ottobre 2009, e il successivo importante evento rievocativo del 22 e 23 maggio 2010 hanno avuto il merito di riaprire, con gli onori che meritava, un'epica pagina di storia del motorismo sportivo imolese. Giunta da diverse località europee e italiane, una folta schiera di campioni del motocross Golden Era e più di cinquanta moto da cross – conservate e restaurate – che calcarono la pista del Monte Castellaccio, hanno riaperto tra la popolazione della città e tra gli stessi protagonisti quelle intense emozioni che si spensero più di quarantacinque anni fa, quando fu soppresso un ciclo di manifestazioni che avevano inaugurato il motorismo sportivo imolese prima ancora che nascesse l'autodromo.

Nomi gloriosi come Sten Lundin e Bill Nilsson, pluricampioni iridati e vincitori di sette Gran Premi a Imola, Emilio Ostorero e Lanfranco Angelini, pluricampioni italiani, assieme a molti altri piloti che fecero grande la storia del motocross e a più di venti collezionisti italiani ed europei, sono stati i protagonisti delle iniziative rievocative. A loro rivolgiamo un sentito ringraziamento a nome nostro e della Città di Imola.

Una storia come quella del motocross imolese non poteva essere lasciata cadere nel dimenticatoio e questa importante pubblicazione rappresenta un insostituibile contributo alla salvaguardia della memoria storica del motorismo internazionale.

Coerentemente alle sue funzioni di sostegno e tutela degli interessi generali della motorizzazione storica italiana, e di valorizzazione della sua importanza culturale e sociale, il CRAME è orgoglioso di proporsi come veicolo di presentazione e diffusione di questo documento di grande valore iconografico, tecnico e storico.

Con un occhio particolare rivolto verso le giovani generazioni di motociclisti romagnoli, ci impegnamo a far sì che esso riscuota il loro interesse, consapevoli dell'importanza della conservazione della memoria e delle tradizioni sportive più genuine.

Questo prezioso volume non rappresenta un atto conclusivo, ma una tappa importante del progetto "IMOLA MONDIALE", in vista di ulteriori iniziative che sapranno ancora scrivere altre entusiasmanti pagine di questa gloriosa storia.

Ringraziando gli autori, auguriamo a loro, e a tutti coloro che sapranno apprezzare questo libro, una buona e partecipata continuazione.

It is with great satisfaction that the CRAME has given life to the Project "IMOLA MONDIALE" promoted by the Group Imola's Ex-Motocrosser to memorial of the World Championships of Motocross.

The opening exhibition, organized in the center of the city in the October 2009, and the following important evocating event on the 22nd and the 23rd of May 2010, they both have had the worth to reopen an epic page of history of the Imola's motor sports, with the honors that it deserved.

Coming from different European and Italian places, a thick formation of Golden Era motocross champions and more than fifty cross motorbikes – preserved and restored – which they trod the Mount Castellaccio circuit, they have switched on again among the population of the city, and among the same protagonists, those intense emotions that were extinguished more than fortyfive years ago, when a cycle of events, that had inaugurated the Imola's motor sports before the born of autodrome, were suppressed. Glorious names as Sten Lundin and Bill Nilsson, World Champions and winning of seven Imola's Gran Prix, Emilio Ostorero and Lanfranco Angelini, Italian Champions, together with many other pilots that did great the history of the motocross, and more than twenty Italian and European collectors, all of them have been

the protagonists of the evocating events. To those people our thankfulness, and the thankfulness of the City of Imola.

A history like that of the Imola's Motocross could not be allowed to fall in the oblivion, and this important publication represents an unique contribution to the safeguard of the historical memory of the international motor sports.

According to his functions of support and guardianship of the general interests of the Italian historical motorization, and of improvement of its cultural and social importance, the CRAME is proud to be a tool of presentation and diffusion of this document of great iconographic, technical and historical value.

With particular attention toward to young generation of Romagna's bikers, our effort in order to catch their interest, aware of the importance of memory maintenance and the more genuine sporting traditions.

This precious volume it does not represent a conclusive action, instead one important step of the project "IMOLA MONDIALE", waiting for further initiatives that will still allow us to write other enthusiastic pages of this glorious history. Thanking the authors, we wish them, and we wish to all those people who will appreciate this book, a good and participated continuation.

“QUEL GIORNO DEL '48...”

di Carlo Costa, Presidente del Moto Club Santerno “Checco Costa”

Questo libro sulla storia del motocross di Imola rappresenta un omaggio al motociclismo italiano e internazionale. Facendomi partecipe dello sforzo compiuto dagli autori nell'opera di ricostruzione della memoria storica di quegli straordinari eventi sportivi, ripropongo con piacere alcuni passi di un mio articolo giornalistico che fu pubblicato nel gennaio del 1979 sulla rivista “MotoSprint”. In quel periodo, a quattordici anni di distanza dall'ultimo Gran Premio di Imola e dopo la lunga esperienza maturata nell'impianto di Casalfiumanese, nelle sedi dei club imolesi crescevano nuovi fermenti tesi a riconsegnare alla disciplina del motocross la dignità che meritava. E fu in questa direzione che intesi contribuire alla difesa di una tradizione storica che andava in tutti i modi conservata e rivitalizzata.

“... ‘Pernici, sempre pernici’ brontolava quel famoso cardinale reclamando dal suo cuoco qualche piatto più alla buona, magari un piatto di fagioli.

‘Circuiti, sempre circuiti’, lamentava lo sportivo italiano nel lontano '48, in un certo senso annoiato dal ripetersi delle corse di velocità sul solito anello stradale ricavato per lo più intorno al campanile di una cittadina romagnola. Ecco allora il ‘piatto’ prelibato ma semplice, saporoso, di facile digestione, d'un nuovo sapore: il moto-cross.

Non sarà subito un trionfo, ma a lungo andare e dopo tante fatiche, anche per i motociclisti il moto-cross diventerà il ‘piatto del giorno’, come lo fu per inglesi, olandesi e belgi. Ma subito, in tutti i settori interessati, compresa la FMI, sorsero critiche ed ostruzioni.

Varie le ragioni messe sulla bilancia del no: si disse che il moto-cross non avrebbe attecchito in Italia perché le macchine costavano care e nessuno se la sentiva di fracassarle, costringendole ai salti da stambecco e a quelle ‘diavolerie’ che formano gli ingredienti di prammatica nelle gare. Altri sostenevano che non avevamo corridori specialisti, che erano gare di scarsa cassetta e che nessuno se la sentiva di organizzarle. Tutti pregiudizi e luoghi comuni che rischiavano di ritardare di molti anni l'ingresso di questa spettacolare specialità nel mondo del motociclismo agonistico. È anche vero però, che per emergere nel moto-cross, le nostre velocità, raffinate, ma anche costosissime moto da

circuito non erano le più adatte. Occorrevano invece moto più alla buona, magari di seconda o terza mano, purché irrobustite nei telai e nelle sospensioni, e con motori di serie opportunamente preparati. D'altronde i nostri bravi artigiani non avrebbero tardato a specializzarsi anche nel fuoristrada, beninteso quando il gioco valesse la candela. Vale a dire che di moto-cross se ne facessero molti e moltissimi fossero i corridori specializzati.

Insomma tutto stava nel cominciare e soprattutto nell'insistere, creare dei proseliti, stimolare lo spirito di emulazione nei confronti degli inglesi e dei belgi. C'erano tanti Moto Club, specialmente di provincia che, non riuscendo a organizzare le solite corse di velocità (o per le strade non adatte a essere trasformate in un circuito o perché non riuscivano a reperire i fondi), avrebbero potuto organizzare le prime gare di cross: e invece niente. E dire che per il cross non occorre strade asfaltate, non si seccavano le autorità con permessi di chiusura. Anzi meno strade c'erano, meglio era. E qual era quella città di provincia che non aveva alle sue porte un terreno incolto magari con collinette e fiumicelli di facile guado?

Occorreva dunque iniziativa, coraggio e spirito innovatore. Fortunatamente tutti questi ingredienti riuscì a trovarli il Moto Club Imola (denominazione originaria), che nel 1948 lanciò il suo primo moto-cross. Fu un fiasco: pochissimo anche il pubblico soprattutto a causa della pioggia, ma anche per l'inesperienza degli organizzatori, nonché dei nostri corridori, che di fronte agli specialisti stranieri fecero ben magra figura. E la stampa sportiva, la FMI, gli sportivi stessi, furono tutt'altro che teneri con i promotori imolesi, i quali però incassarono il colpo in silenzio e si misero, a dispetto di tutti, subito all'opera per il loro secondo esperimento.

Riuscì perfettamente non solo perché c'era un bel sole, ma perché pur con le delusioni della prima volta, nel pubblico era rimasta l'impressione che in questo tanto disprezzato moto-cross c'era qualcosa che interessava e avvinceva.

I nostri però qualcosa avevano nel frattempo imparato e in seguito seppero difendersi molto meglio. Dopo di allora, silenzio e inerzia.

Più tardi la ‘bomba’: la FMI istituì il primo Gran Premio d'Italia di moto-cross e ne affidò l'organizzazione al Moto Club Imola. Il 12 giugno 1949 il moto-cross, più spettacolare espressione del motociclismo da fuoristrada, entra

ufficialmente nell'Olimpo della moto. Lo spettacolo di alto livello, unito a un contenuto tecnico di grande importanza, fu la leva che faceva del cross una parte integrante del motociclismo italiano ...

... Imola tenne dunque a battesimo il cross in Italia, ma al successo contribuì anche la felicissima scelta del percorso. Un percorso ideale, ‘sull'uscio di casa’, per questo genere di gare: predisposto attorno al recinto del magnifico Parco delle Acque Minerali, caratterizzato da una collina che si chiama, forse un po' pomposamente, ‘Castellaccio’ e il fiume (ormai storico per le vicende belliche che si svolsero dall'autunno del '44 alla primavera del '45), il Santerno, a movimentare ancora di più il tracciato ...

... Questo percorso, definito all'unanimità il più completo, il più suggestivo e il più ‘trascinante’, è stato però abolito per problemi di ordine ecologico. Autorità politiche e sportive – non certo il Moto Club Santerno (n.d.r.: denominazione dal 1954) – furono stranamente d'accordo. Sarebbe però bastato un pizzico di quella buona volontà, che purtroppo è sempre meno di moda, per rimuovere gli ostinati provincialismi di qualche amante della natura ‘a senso unico’ e i problemi sarebbero stati risolti.

Nel fuoco incrociato degli interessi contrastanti, il Moto Club suggeriva idee e vie d'uscita per amore di una specialità difesa con la tenacia di un innamorato. Ma non ci fu niente da fare: il Moto Club Santerno, strenuo e disinteressato, spesso sofferente propugnatore della necessità di abbinare alla velocità il cross anche per propaganda al motociclismo stesso, dovette soccombere di fronte a esigenze certamente di non assoluta validità.”

È con senso di orgoglio, che oggi possiamo festeggiare la rivincita sulle amare vicissitudini passate, brindando alle vittorie iridate di campioni come Michele Rinaldi, Alessio Chiodi, Andrea Bartolini, Alessandro Puzar, David Philippaerts e Antonio Cairoli. Grazie alla loro dedizione e al loro impegno, la tradizione motocrossistica italiana è stata ancora una volta posta in salvo.

A pagina 9: Imola, 2 luglio 1950. Il mitico campione belga Marcel Meunier su Sarolea 500. (Archivio Gianni Perrone)

"That day of '48..." by Carlo Costa

This book on the history of the motocross of Imola represents a homage to the Italian and International motorcycling. Taking part in effort of authors on the rebuilding the historical memory of that extraordinary sporting events, I am glad to suggest some pieces of one of mine journalistic article, published on the magazine "MotoSprint" in January 1979. In that period, fourteen years later the last Gran Prix of Imola and after the long experience matured in the circuit of Casalfiumanese, in the Imola motorbike clubs was growing up new ferments devoted to give back to motocross the dignity that deserved. It was in this direction that I intended to give a contribute in the defense of a historical tradition which had should been preserved and revived.

"... 'Partridges, always partridges' grumbled that famous cardinal complaining from his cook some simpler meals, a beans plate too.

'Circuits, always circuits', the Italian sportsman in the distant 1948 was complaining, fair bored by speed races performed on usual rings drawn around the bell tower of a little Romagna's village. In here the meal! Dainty but simple, tasty, of easy digestion, new flavor: the motocross. It immediately won't be a triumph, but in the long run and after so many efforts, also for bikers the motocross will become the 'meal of the day', as it was for English, Dutch and Belgians. At once, in all interested sectors, the FMI included, criticisms and obstructions arose. Many reasons on the no balance plate: it was said that the motocross would not have taken place in Italy because motorbikes cost was high and anybody was in the mood to destroy them, forcing them by 'rock goat jumps' and those 'witchcrafts' which form ingredients of pragmatic in the competitions. Others sustained that we were missing expert riders, that organization incoming was pretty low and so anybody was very motivated in being involved in. Prejudices and banalities which risked to delay for many years the entry of this spectacular specialty in the world of the competitive motorcycling. However it was true that ours fast, refined, but also expensive race motorbikes were not the most proper in order to emerge on the motocross. We instead needed more genuine bikes, even of second or third hand, provided with looms and where suspensions were strengthened. A series of motors were opportunely prepared. Ours good artisans also would not have delayed to specialize themselves in the off-road motors, of course when the game was worth the candle. In other worlds

many motocross events and many motocross riders. In short, everything was just in the beginning and especially in persisting, to create far and triggering the emulation of English and Belgians motorcyclist. There were so many Moto Clubs, especially in province, they were not succeeding in organizing the usual speed races (because the roads wer not suited for sbeing turned into a circuit, or they didn't succeed in achieving funds), that they would have been able to organize the first competitions of motocross: instead nothing. Furthermore asphalted roads were not needed, the authorities were not bored with permissions of closing street, for motocross races. Less



roads there were, better it was. Finally which village did not have around an uncultivated fields crossing hills and little rivers easy to ford? Then initiative, courage and innovating spirit was needed. By chance the Moto Club Imola succeeded in finding all these ingredients, and in the 1948 it launched its first motocross event. It was a flop: a little public maybe because of the rain, but also for the inexperience of the organizers, as well as of our riders, who showed very poor performance in comparison to foreign experts. The sporting press, the FMI, sportsmen as well, they were been else than tender with the Imola's promoting team, which however took a blow in silence and they put on, in spite of all, immediately to the work for their second experiment. The second one perfectly

succeeded because a beautiful sun, but because in the public, in spite of the disappointment of the first time, still remained the impression that in this very despised motocross there was something of interest and fascinating. 'Ours' however something had learned in the meantime, and so they knew how to defend themselves better than before. After which silence and inactivity. Later the 'bomb': the FIM founded the first motocross Gran Prix of Italy and it submitted the organization to the Moto Club of Imola. June the 12th 1949 the motocross, the more spectacular expression of off-road motorcycling, officially enters the Olympus of the motorbike. The high-level show,

united to a technical content of great importance, it was the lever that made motocross an integral part of the Italian motorcycling ...

... Therefore Imola held to baptism the Motocross in Italy, but the smart choice of the trace also contributed to the success. An ideal circuit 'in the backyard' for such kind of contests: predisposed around the enclosure of the wonderful Park of the Mineral Waters (Parco delle Acque Minerali), characterized from a hill named, perhaps pompously, 'Castellaccio', and to enliven even more the race the Santerno River (actually an historical river since the war stories that had been take place from autumn of the 1944 to the spring of 1945) ...

... This circuit, unanimity defined as the more suitable, the most suggestive and the more 'engaging', it has been however abolished for problems of ecological order. Political and sporting authorities (not off course the Moto Club) they oddly agreed. Just a pinch of that good wish would have been enough, unfortunately not so fashion, to remove the obstinate provincialisms of some 'one-way' wildlife lover, and problems would have been resolved. In the cross fire of conflicting affairs, the Moto Club Imola suggested ideas and

different ways for solving problems in the passionate effort to defend the motorcycling specialty. But there was anything to do: the Moto Club, brave and disinterested, suffering supporter for the necessity to combine cross to the speed for propaganda to the motorcycling itself, it had often succumbed in front of demands of certainly not absolute validity."

It is with pride, that today we can celebrate the revenge on passed bitter vicissitudes, toasting to the World Victories of champions as Michele Rinaldi, Alessio Chiodi, Andrea Bartolini, Alessandro Puzar, David Philippaerts and Antonio Cairoli. Thanks to their devotion and their efforts, the tradition of Italian motocross has been once more rescued.

RICORDANDO IMOLA

di Sten Lundin

È con grande piacere che ho accolto l'invito degli amici di Imola a presentare questo magnifico libro.

Le straordinarie competizioni internazionali che si svolsero nella vostra città rimangono per me un ricordo indelebile. Nella storia del motocross imolese fui l'unico a vincere per ben quattro volte il Gran Premio. Proprio a Imola, nel 1955, conseguii la mia prima vittoria assoluta di Campionato Europeo con la BSA Gold Star. Quella fu anche la prima vittoria di un pilota svedese in un Gran Premio. Poi, successivamente, nel 1958, '59 e '60, vinsi ancora per tre volte con la Monark. Dalla mia prima vittoria a oggi sono trascorsi cinquantacinque anni e il mio ritorno nella vostra città, insieme all'amico Bill Nilsson in occasione dell'evento rievocativo "IMOLA MONDIALE" del 23 maggio 2010, ha rappresentato un emozionante tuffo nel passato. Siamo rimasti piacevolmente sorpresi dal fatto che ancora oggi molti imolesi ci ricordano per le nostre imprese. Nel corso delle iniziative organizzate in città e al Parco delle Acque Minerali, ho potuto apprezzare l'efficienza degli organizzatori, che avevano predisposto ogni dettaglio perché l'evento si trasformasse in una vera e propria festa del motocross. Con grande piacere ho ricevuto onori, targhe e doni dalla Città di Imola, ho incontrato vecchi compagni di gara e rivisto le moto da corsa dell'epoca in perfetto stato. Ho avuto anche l'opportunità di partecipare a una memorabile sfilata in sella a una Lito, come quella usata da me negli anni Sessanta, e di ripercorrere a piedi il vecchio percorso del motocross sul Monte Castellaccio: due momenti che mi hanno ridato gioia e mi hanno "rimesso in pista" con lo spirito.

Il 22 e il 23 maggio 2010 sono state due splendide giornate di sole estivo: un clima che ricordavo molto bene e che incontravamo ogni anno a Imola nel caldo e azzurro mese di giugno. Anche il profumo dei tigli e la buona cucina non sono cambiati e oggi, come allora, il soggiorno è stato molto gradevole.

Sono sempre venuto in Italia con grande piacere. Negli anni Sessanta fui invitato dalla Federazione Motociclistica Italiana a tenere un corso di motocross per i piloti italiani, e il 23 maggio ho avuto modo di

incontrare diversi miei ex allievi. Venni a Gallarate, ad Avigliana e a Bra, dove provai a insegnare tutto ciò che sapevo sul motocross: come stare in sella, come utilizzare poco la frizione e come impennare la moto nei salti per cadere con la ruota posteriore. Quindi invitavo gli allievi, prima di montare in sella, a percorrere a piedi il tracciato per familiarizzare col terreno e studiare la traiettoria migliore.

A Imola qualcuno mi ha chiesto se mi ricordavo il percorso. La mia risposta è stata affermativa. Ricordo per filo e per segno ogni salto, i guadi, le salite, le curve e le discese. Oggi il Parco delle Acque Minerali non è cambiato molto, ma sono rimaste poche tracce della pista di motocross. Con l'aiuto degli amici italiani sono andato alla loro ricerca e ho ricostruito con grande emozione il tracciato. Il percorso di Imola oggi non esiste più, ma nella storia rimane, assieme a Namur e ad Hawkstone Park, uno dei templi del motocross della Golden Era.

Nel dopoguerra, le gare di motocross erano dominate dagli inglesi. Pochi anni dopo i belgi divennero i migliori e a metà degli anni Cinquanta qualche pilota svedese iniziò ad andare all'estero per partecipare alle gare internazionali, in Olanda, in Belgio e in Francia. Io e Bill eravamo due dei migliori piloti e segnammo l'inizio del periodo svedese. Nel 1955 giungemmo a Imola consapevoli della possibilità di ben figurare alla guida delle BSA ufficiali. Era una delle nostre prime esperienze crossistiche internazionali. Bill si era già messo in evidenza in occasione del Motocross delle Nazioni svoltosi in Svezia a Skillingaryd, mentre io ero desideroso di migliorare e magari vincere la mia prima gara. Durante le prove ufficiali di Imola non spinsi al massimo. Cercai piuttosto di memorizzare bene il percorso risparmiando motore, freni e sospensioni. I nostri avversari erano molto determinati, soprattutto i belgi e gli inglesi, ma quella volta mi andò bene, e nella finale riuscii a partire tra i primi. Dopo pochi giri mi ritrovai al comando che mantenni fino al traguardo, non senza prima avere combattuto con campioni come Stonebridge, Jansen e altri. In quella gara, Bill fu molto sfortunato e cadde nel tratto del fiume Santerno. Dall'ultima posizione riuscì a risalire

al settimo posto dietro Baeten e Mingels. Non potrò mai dimenticare quella giornata perché fu la mia prima vittoria in un Gran Premio. In quello stesso anno portai la Svezia alla sua prima vittoria nel Motocross delle Nazioni in Danimarca, assieme a Nilsson, Johansson e Lundell; poi vinsi anche il Gran Premio di Olanda a Norg e infine giunsi terzo nel Mondiale della classe 500, dietro all'inglese Draper e a Nilsson.

Il 1958, '59 e '60 rappresentano il mio tritico italiano. Ricordo soprattutto la vittoria del 1959 che ottenni con decisione aggiudicandomi ambedue le manche davanti ai fratelli Rickman. Quello fu un grande anno per me, dato che conquistai anche il mio primo titolo mondiale.

Quando nel 1965 seppi che il motocross di Imola era destinato a finire fui molto dispiaciuto non solo perché il circuito mi era congeniale, ma anche perché si interrompeva una tradizione che per me era durata ben undici lunghi anni. Non avrei più rivisto la città di Imola e il suo meraviglioso pubblico e non avrei più ricevuto la sua calorosa ospitalità. Quella storia non poteva finire così e il 23 maggio del 2010 il miracolo si è avverato ancora.

Ringrazio infinitamente gli autori di questo libro per il loro difficile sforzo compiuto nel ricostruire una storia lunga e complessa con notevole ricchezza di dettagli e di splendide immagini.

Ringrazio inoltre in particolar modo l'ASI e il CRAME per il generoso supporto fornito al recupero della memoria di pagine gloriose della storia del motocross internazionale.

Grazie Imola!

Sten Lundin, Hjortvagen, Sweden

A pagina 11: Imola, 6 giugno 1955. Sten Lundin (a sinistra) e Bill Nilsson (a destra) assieme a una loro ammiratrice e alla BSA Gold Star con la quale Lundin vinse il Gran Premio. (Archivio Bill Nilsson)

Remembering Imola by Sten Lundin

It is with great pleasure that I have welcomed the request of Imola's friends to introduce this wonderful book. The extraordinary international competitions that took place in your city still are an indelible remember. In the history of the Imola's Motocross I've been the only one four times Gran Prix winner. Just in Imola, in 1955, I've gotten my first absolute victory of European Championship with the BSA Gold Star. It was also the first victory of a Swedish rider in a Gran Prix. Then in 1958, '59 and '60, I won again three times with the Monark. Fifty-five years have elapsed since my first victory, attending the "IMOLA MONDIALE" Memorial the 23rd of May 2010 with my friend Bill Nilsson, has been an exciting dive in the past. We were surprised about how many Imola's people still remember us and our performance. During the events organized in the city and in the Park of the Mineral Waters (Parco delle Acque Minerali), I appreciate the efficient way by which organizers predisposed every detail in order to turn the event into a real motocross day. With great pleasure I have received honors, rewards, and presents from the City of Imola, I met old competition mates, and I saw original motorbikes still in perfect state.

I had the opportunity to participate in a memorable parade riding a Lito, as that one I used in the sixties, and I had also the opportunity to run the circuit through again by walking ross on the Mount Castellaccio: two moments that both made me happy and "put me again in the track" with my spirit.

May the 22nd 23rd 2010 were two marvelous summer days, a nice weather I remembered very well, and I found every year in Imola, in the warm and sky-blue month of June. The perfume of lindens and the good kitchen are also still the same today, the stay was very pleasant. I always come in Italy with great pleasure. In the sixties where I had been invited by the Italian Motorcycle Federation to hold a course of motocross for the Italian riders, and May the 23rd, I had the opportunity of meeting many of my ex-students. I came to Gallarate, to Avigliana and Bra, where I tried to teach all I knew about motocross: as to stay in saddle, as to use few the friction and as to feather the motorbike in the jumps to fall with the back wheel. Then I used

to invite students, before climbing on in saddle, to cross the track in order to get familiar with it by walking, and so to studying the best trajectory. In Imola someone has asked me if I was able to remember the track. My answer has been affirmative. I remember perfectly every jump, the fords, the slopes, the curves and the down-hills. Today the Park of Mineral Waters has not changed a lot, but few traces of the motocross track are still evident. With the help of the Ita-



lian friends I went looking for them, and with a strong emotion I re-drawn the circuit. The circuit of Imola does not exist anymore, but in the history it remains, together with Namur and Hawkstone Park, one of the temples of the motocross of the Golden Era. In the postwar period, the competitions of motocross were dominated by English. Few years after the Belgians became the best and to halves the fifties Swedish riders began to go foreign countries to attend international competitions, in Holland, in Belgium and in France. Bill and I were two of the best pilots and we marked the beginning of the Swedish period. In 1955 we reached Imola aware of the possibility to have a good performance riding the official BSA. It was one of our first motocross

international experiences. Bill had already put in evidence on the occasion of the motocross of the Nations that took place in Sweden, in Skillingaryd, while I was desirous to improve and maybe to win my first competition. During the official tests in Imola I didn't push at most, rather I looked for well memorize the track, saving motor, brakes and suspensions. Our adversaries were very determined, especially the Belgians and the English, but that time I was lucky, and in the

final trials I succeeded in starting among the first ones. After few turns I found me to the head, that I maintained up to the finishing line, not without first to had fought with champions as Stonebridge, Jansen and others. In that competition, Bill was very unlucky and fell-down in the river Santerno part. From the last position he succeeded in catching going up until the seventh place behind Baeten and Mingels. I could never forget that day because it was my first victory in a Gran Prix. In the same year I brought Sweden to its first victory in the Motocross of the Nations in Denmark, together with Nilsson, Johansson and Lundell; then I also won the Gran Prix of Holland in Norg and I finally was third in the World Championship of the class 500, behind the English Draper and Nilsson. The 1958, 1959 and 1960 represent my Italian triptych. Above all I remember the 1959. The victory I got with decision awarding me both manches in front of Rickman brothers. Since I also won my first world title that one was a great year for me. When in 1965 I knew that the motocross of Imola was destined to end, I was very sorry, not only sorry because the circuit was me congenial, but also because a tradition that for me lasted eleven years was interrupted. I would not have seen anymore the city of Imola and its marvelous public again, and I would not have received its warm hospitality anymore. That history could not end in this way, and so May the 23rd 2010 the miracle has still come true. I infinitely thank the authors of this book for their great effort in reassembling, with notable wealth of details and fine images, a long and complex history. I also thank in a particular way the ASI and the CRAME for the generous support furnished to the recovery of the memory of glorious pages of the history of the international motocross.

Thanks Imola!

Sten Lundin, Hjortvagen, Sweden



