

IL NOSTRO MERCATINO

COMPRO-VENDO-SCAMBIO

AERMACCHI modello CHIMERO cerco avantreno completo (oppure anche pezzi singoli) composto da: forcella anteriore, parafrangente anteriore, mozzo con freno, faro con carenatura, manubrio, in qualsiasi condizione oppure rottami per ricambi. Telefonare Donadoni Marzio 035.247415 ore serali.

ALFA ROMEO - ALFASUD SPRINT 1.5 Quadrifoglio Verde 105 CV del 1983 - Colore: grigio metallizzato, assicurazione storica circa € 110 annui, bollo € 30 annui. Revisione valida fino a Dicembre 2006. Km 135.000, carrozzeria discreto stato, gomme 70%, frizione appena rifatta, ammortizzatori revisionati, scarico sostituito recentemente.

Per contattarmi: Tel. 347.2961081 Pietro.
ALFA ROMEO - ALFETTA GTV 2000 del 1977 - argento metallizzato, revisionata, Km 82.000, uniproprietario, conservata box, perfetto stato meccanica e carrozzeria privato vende. € 3000. Tel. 02.4695609.

AUSTIN TEN del 1930 - rosso Carmine/nero, selleria pelle color panna, totalmente "restaurata" a nuovo motore, sempre in box salvo movimentazione normale, omologata ASI. Visibile a Milano 2 Segrate.

Telefonare a Gianni Riboldi 335.6605274.
BMW R 100 1000 c.c. del 1983 - colore Blu petrolio metallizzato con filetti bianco e rosso - Moto impeccabile per appassionato - Storia completa tutta documentata - € 4.500 - Marco Bernardi: 335.5632856.

FERRARI 308 GTB QUATTROVALVOLE del 1985 - Km 59.500 - splendido conservato! - Tutta completamente originale, in corso di omologazione, targa ASI. € 33.000 trattabili (poco). Per qualsiasi informazione e prova, Alberto: 335.297690.

FIAT 1900 del 1953 - uniprop. - col. bleu - motore, freni, avantreno, giunto idraulico, frizione: rifatti. Gomm. ok. ASI. No perd. ore serali. € 12.000. Tel. 02.89531217 - 02.90780397.

FIAT 500 L del 1969 - blu, targhe originali PV, perfette condizioni, sempre in garage, a vero amatore, visibile a Sesto Calende (VA), € 6.000. Edoardo 328.8873479.

FIAT 500 L del 1970 - targa originale MI M - perfettamente funzionante e revisionata, colore bianca. Cell. 338.3429028 Alessandro.

FIAT 500 L del 1970 in buono stato, funzionante in regola. € 2.000. Tel. 347.7670682.

FIAT 850 Spyder del 1970 - colore rosso capottina nera e (top nero) - ottimo motore - carrozzeria originale buona. Milena 338.1546074.

FIAT 135 BS DINO 2,4 I spider del 1971 - Km 75.000 immatricolata a Ginevra, € 29.000. Io posso essere contattato tramite E-mail: cwidmer@geneva-link.ch

FIAT 128 Berlina 1100 C di famiglia del 1977 - verde brillante, Km 103000 originali, sempre in garage, motore revisionato, ottime condizioni. E 2.500. Edoardo 328.8873479.

JAGUAR MK2 2,4 del 1968 - Targa MI E 88115 - monoproprietario, ASI, cream, interno pelle rossa, meccanica perfetta, ruote non a raggi (originale) paraurti americana. Sempre in garage, visibile, provabile.

Tel. abitaz. 02.4815912 - cell. 348.4514257

MGA del 1957 vedesi. Mario Aglione 348.2585160. Gerardo Nardiello 348.2240780.

PATERSON 6-45 Touring del 1916 - W.A. Paterson and Sons Car Co. - Flint, MICHIGAN (U.S.A.). Bellissima, in perfette condizioni e perfettamente funzionante. € 39.000 franco destinazione, trasporto incluso. Per qualsiasi altra Vs. informazione, su la rivista LA MANOVELLA - Dicembre 2003 vi è un intero redazionale dedicato a questo esemplare; se poi foste interessati all'acquisto contattate il nr. 335.7109552.

Ricambi per GIULIA 1300, 1600, 1750, 2000. Vendo motori,

NOI C.M.A.E.
Anno X - N° 59 - Marzo 2006
Responsabile Redazionale:
FRANCO FERRARESI
Hanno collaborato:
**Federico Adamoli
Wilma Adamoli
Luciano Amato
Fabio Ongari
Beppe Montagna**

testate, cambi, carburatori, parti elettriche e parti interne per le autovetture.

Per informazioni: Ermanno 347.9740321.

VW MAGGIOLONE CABRIOLET del 1974 - ottime condizioni. Prezzo da concordare dopo visione auto. Dario Bulgari Tel. 02.3495145 (ore pasti). Cell. 335.1292312.

VW MAGGIOLINO CABRIO 1300 del 1974 - nero, interno pelle bianca, motore nuovo, vettura conservata, targa nera originale. Prezzo interessante. Cristina 335.6136734.

TRIUMPH SPITFIRE Mk 4 Spyder del 1974 Km 38000, con hardtop, visibile a Lugano. Prezzo € 8.500. Io posso essere contattato tramite E-mail: cwidmer@geneva-link.ch.

MONTECARLO HISTORIQUE 2006

LE NOSTRE MONTAGNE RUSSE

di Fabio Ongari e Luciano Amato

Che si sarebbe trattato di una gara tutta "in salita" lo abbiamo capito ben presto.

E dire che il nostro secondo Monte Carlo sembrava iniziato sotto i migliori auspici: l'anno scorso, con il numero di gara 51, eravamo arrivati al 53° posto assoluto; quest'anno, quando ci sia -

minuti, e questo si rivelerà una difficoltà in più, visto che il pilota ufficiale è lui. I tumi di guida notturni dovranno prevedere anche questa imprevista novità.

A Torino le verifiche e la successiva partenza avranno luogo un po' sotto tono: invece che dalla consueta piazza Castello o dal me-



mo visti assegnare il numero 4, abbiamo pensato che...chissà, avremmo potuto aspirare ad un piazzamento molto vicino al podio. E invece... invece abbiamo fatto una gara non in salita, ma "sulle montagne russe", sempre su e un attimo dopo giù, spinti tra la soddisfazione di un risultato importante e la tremenda delusione per un risultato non giusto, e poi ancora su ed infine giù come non avremmo mai immaginato. Vogliamo provare a raccontare che cosa è successo durante una gara straordinaria, in-

credibile e ricca di colpi di scena come il Rallye Monte Carlo Historique 2006, dove non tutto è filato liscio come sarebbe stato lecito aspettarsi. Dopo settimane febbrili di preparazione, partiamo da Milano venerdì 27 gennaio. Sono le 10 e il traffico procede a rilento, dato che nevica da più di dodici ore e le strade sono ricoperte da una spessa coltre di neve; Fabio, la cui società ha in appalto il servizio di spalatura per parte del territorio comunale, ha lavorato tutta la notte, dormendo solo venti

rabile Lingotto dello scorso anno, la gara partirà dal Museo dell'Automobile, una struttura piuttosto triste e precocemente invecchiata, che pare dimenticata dai torinesi e che sembra si trovi lì solo perché a Torino è nata la Fiat...il resto è malinconia! Alle 19.11, un minuto dopo i vincitori dello scorso anno, prendiamo finalmente il via. Le strade sono inizialmente abbastanza pulite, poi via via diventano sempre più imbiancate; primo controllo timbro ad Asti, poi altro controllo di passaggio a Saluzzo, con grande

segue a pag. 2

INFORMAZIONE PER TUTTI I SOCI

Informiamo tutti gli iscritti al nostro Club ed all'A.S.I. che questo numero di NOI C.M.A.E. è l'ultimo che verrà inviato a tutti i soci. Verrà anche sospeso l'inizio di tutte le pubblicazioni e informazioni C.M.A.E., ivi compresa La Manovella, a chi non risulterà in regola con i versamenti delle quote associative alla data del 31 marzo.

KSI - CASCHI PER MOTO



L'importanza che riveste il casco per la sicurezza del motociclista è evidenziata da tutti gli studi e ricerche di questi ultimi anni; la General Impex, attenta a questo problema ha prodotto una serie di caschi che rispettano tutti i requisiti per la sicurezza e per il confort; sicuri e leggeri con calotta in Fiberglass, confortevoli con interno in tessuto traspirante e prese d'aria anteriori e posteriori, elegante design con colori diversi.

**SPECIALI CONDIZIONI
SUI PREZZI DI LISTINO
SARANNO RISERVATE
AI SOCI C.M.A.E.**

GENERAL Impex srl

29010 Castelvetro Piacentino (PC) - Quartiere/Longo, 10
Tel. 0523.823423 - Fax 0523.817629
E-mail: info@generalimpex.net - Internet: www.generalimpex.net

Urban Lifestyle



segue da pag. 1

partecipazione di pubblico, quindi Cavour e poi Pinerolo. Proseguiamo sotto una debole nevicata ma con strade ancora percorribilissime e da ottima media oraria. Da Pinerolo si imbecca la statale 23 del Sestriere e qui ... lo scenario muta velocemente: la nevicata diventa fitta, la strada è stupenda e la fedele Alfa GT 1750 si arrampica a meraviglia, tanto che arriviamo al controllo orario con un notevole anticipo: rabbocco di benzina, un caffè, un riposino, mentre fuori la neve turbinata e ricopre lentamente la macchina ... realizziamo che ci aspetta una lunga notte con moltissimi chilometri di strade fortemente innevate, su cui fare sfoggio di guida "nordica".

Poco dopo mezzanotte, in perfetto orario, passiamo il C.O. e iniziamo la discesa verso Cesana e il Monginevro: abbiamo deciso di non montare le gomme chiodate e di proseguire con le termiche, ma non mancano le difficoltà, controsterzi e sbandate controllate, salite a tutto gas e discese prudenti per stare nella media imposta, vicina ai 50 km/h: non è facilissimo.

Ad Embrun la prima sorpresa: al controllo timbro non troviamo nessuno ad attenderci, l'organizzazione non sembra perfetta come al solito. Veloce telefonata in francese alla direzione corsa e risposta tranquillizzante: "proseguite". La carovana si rimette in marcia sotto una nevicata sempre più fitta; la guida veloce con circa venti centimetri di neve fresca diventa davvero impegnativa, la macchina sembra volersi mettere sempre di traverso, si seguono le altre vetture finché è possibile, mentre il coequipier cerca di riposare un po'.

Si arriva così al controllo orario di Serres, dove ci rendiamo conto che sulla Francia orientale è in corso una vera bufera di neve, che le autorità stentano a fronteggiare. Si avanza su strade coperte da quasi trenta centimetri di neve, solchi profondi si aprono davanti a noi, la vettura "ara" continuamente il fondo stradale, la fatica aumenta. I tempi di percorrenza si allungano e il timore di non "stare nel tempo" si accresce di minuto in minuto. Improvvisamente, proprio pochi centimetri dopo un passaggio a livello, la macchina ammutolisce: per fortuna il pilota sa esattamente cosa fare, la neve entrata nel cofano motore ha staccato un filo dell'alternatore, il problema è presto risolto; per recuperare il ritardo accumulato compiamo un piccolo miracolo (le infrazioni stradali si chiamano così?), ma è tutto inutile, la gara non può proseguire, troppe strade sono del tutto bloccate. A Pont St. Esprit la tappa di avvicinamento viene sospesa: ci informano di convergere su St. Etienne seguendo la strada che preferiamo, eventualmente anche l'autostrada. Ci vorranno più di tre ore per farlo, date le condizioni del tempo: per fortuna la neve è soffice e riusciamo a spostarla con il paraurti anteriore.

Arriviamo finalmente a St. Etienne, sono ormai quasi le undici del mattino del sabato, ma non possiamo ancora andare a dormire: dobbiamo attendere il furgone di assistenza (bloccato dalla neve a sua volta) per il cambio delle gomme (l'indomani le chiodate saranno indispensabili), prima di portare la macchina nel parco chiuso e cercare di riposare un po': siamo sfiniti.

La domenica mattina sveglia alle cinque, dobbiamo essere in macchina per le sette

per la partenza della prima tappa di classificazione, che prevede quattro prove speciali con media imposta uguale per tutti. L'incertezza regna sovrana: non sappiamo in che stato troveremo le strade e per giunta veniamo a sapere che il giorno prima la gran parte delle vetture partite da Barcellona è stata fermata per ordine di un prefetto francese e non è arrivata in tempo. E' dunque possibile che le prime prove non vengano disputate oppure vengano neutralizzate.

Alle 7.32 ci viene dato il via in un clima piuttosto confuso, ma troviamo strade molto

più pulite di quanto ci aspettassimo, complice un certo rialzo della temperatura e un gran lavoro degli spalaneve. La prima prova speciale si rivela difficilissima, come avevamo previsto: ghiaccio e neve causano diverse uscite di strada, rovinose non per gli equipaggi ma per le macchine e soprattutto per la classifica. Noi procediamo con prudenza e ci classifichiamo quindicesimi. Tutto bene alla seconda prova e così alla terza e poi alla quarta...o almeno così ci sembra. All'arrivo a

Valence, sotto il famoso chiosco metallico immortalato da Peynet, comincia l'altalena dei risultati. Dapprima riceviamo i parziali delle nostre prove e scopriamo di essere ...terzi assoluti: avevamo avuto la sensazione di essere andati bene, ma così bene quasi non osavamo sperarlo.

Dopo poche ore, colpo di scena: siamo ventinovesimi, nella sola terza prova abbiamo accumulato 850 penalità contro le 151 totalizzate nelle altre tre. Ci sembra impossibile, non ce ne facciamo una ragione finché alle 23 non vengono affisse le classifiche ufficiali di tappa. Le esaminiamo con calma e scopriamo un incredibile errore di cronometraggio: confrontando i risultati dell'equipaggio n. 8, partito subito prima di noi, ci accorgiamo che a noi sono stati attribuiti tre passaggi con circa 30" di ritardo e agli altri gli stessi passaggi con circa 30" di anticipo! In pratica la nostra partenza è stata rilevata 30" prima del passaggio reale. Siamo più sereni, le nostre sensazioni erano giuste, dovremo "solo" convincere i commissari di gara di quanto è successo per riavere il nostro reale piazzamento. La mattina dopo, solo Dio sa come, ci riusciamo e partiamo rasserrenati e convinti per la seconda tappa.

Al Monte Carlo, per le prove speciali, bisogna optare tra una media "bassa" e una "alta": a differenza di quanto avevamo fatto l'anno scorso, scegliamo la prima (che in realtà è bassa per modo di dire...) considerato che la nostra trazione posteriore è sfavorita con un fondo stradale innevato.

La seconda tappa, da Valence a Gap, è lunghissima ed impegnativa (quasi undici ore di guida consecutiva): ci aspettano altre quattro prove speciali, la prima delle quali con l'ormai mitico Col de l'Echarasson, una strada forestale su cui non passano mai gli spalaneve. Quest'anno partiamo bene e manteniamo la calma anche quando siamo

in ritardo sulla media, l'importante è non commettere alcun errore: anche qui molte macchine scivolano fuori strada, ad un certo punto vediamo una Porsche 911 appoggiata contro un albero due metri sotto la carreggiata (nessun danno all'equipaggio, per fortuna, e neppure alla macchina, che rivedremo al controllo orario di arrivo, ma che spavento devono aver preso!). Siamo tranquilli, ci sembra di aver fatto bene anche queste prove.

Arriviamo dunque a Gap, cittadina di montagna i cui abitanti hanno la passione del



rallye nel sangue: troviamo ad attenderci un'atmosfera festosa, nonostante il freddo pungente, ci offrono anche delle frittelle calde, buonissime. I risultati delle nostre prove (la classifica sarà diffusa solo quasi a mezzanotte) sono ottimi: abbiamo un errore medio molto piccolo, dovremmo essere in buona posizione. Per di più veniamo a sapere che la nostra richiesta di verifica cronometrica è stata accolta: ci sembra di sognare! Vorremmo riposarci, ma l'adrenalina ci tiene svegli, qualcuno ci dice che dovremmo essere nei primi cinque posti assoluti. Poco dopo mezzanotte la classifica provvisoria invece ci colloca al terzo posto, come ci confermano gli sms degli amici che ci seguono dall'Italia, restando davanti al PC fino alle ore piccole... Lunedì mattina partiamo per la penultima tappa, Gap-Monaco, con sole due prove speciali; la prima di queste, la PS 9, sarà terribile, già nelle ricognizioni ci è sembrata durissima, soprattutto nella parte centrale, nove chilometri di strada forestale in ripida salita e poi in altrettanto ripida discesa. Viste le nevicature dei giorni precedenti non sappiamo che cosa troveremo, ma ci tranquillizzano, forse la prova sarà annullata, forse il percorso sarà deviato. Nulla di tutto questo: la prova inizia regolarmente, al primo rilevamento cronometrico siamo in media, iniziamo la parte più difficile e la macchina procede abbastanza bene, fin quando cominciamo a vedere auto ferme sui lati, una Mercedes in una cunetta laterale, altre vetture messe di traverso sulla salita... Non c'è nulla da fare, siamo in un ingorgo, dobbiamo fermarci, la strada è completamente bloccata. Dopo circa dieci interminabili minuti riusciamo finalmente a sbloccarci, veniamo ancora fermati da una Mini di traverso, ripartiamo e cerchiamo di recuperare; in cuor nostro speriamo che la prova venga annullata, sono troppe le macchine bloccate per eventi esterni imprevedi-

bili...ma la paura serpeggia e in macchina scende il silenzio.

Verremo poi a sapere che nelle nostre condizioni si sono venuti a trovare oltre 200 concorrenti su 330, che ben 128 equipaggi (tra cui noi) hanno accumulato 20.000 penalità, cioè il massimo, che altri cento hanno superato 10.000 penalità, che i pochi che sono riusciti a trovare un fortunoso varco hanno accumulato "solo" 3/4.000 penalità. Eppure agli organizzatori tutto questo sembra normale. Praticamente nessuno dei primi cinquanta della classifica provvisoria è passato indenne: ai primi posti si ritrovano, senza neanche sapere perché, equipaggi fino a quel momento classificati tra l'ottantesimo e il centesimo posto.

Cerchiamo di fare bene la prova successiva, anch'essa assai lunga e difficile e, in un'altalena di dubbi e speranze, ci dirigiamo verso Monaco. Gli amici dall'Italia ci chiamano increduli, dal terzo posto siamo passati addirittura al 119°, ma ci rincuorano, "vedrete che non può finire così". Con il morale...sotto le ruote dell'Alfa arriviamo a Monaco: la tentazione di rinunciare si affaccia, ma prevale il buon senso e soprattutto lo spirito sportivo: la gara va portata a termine, gli organizzatori sapranno adoperare il buon senso. Alle 22 circa partiamo dunque per la "notte del Turini", le ultime tre prove speciali, non molto lunghe, ma assai tecniche e difficili: sarà arduo stare nei tempi imposti, troveremo ghiaccio in ogni curva, bisognerà solo tener duro e non farsi prendere dal panico da ritardo, andare veloci senza rischiare. Nella prova 11 ci sembra di aver compromesso nuovamente ogni cosa, il ritardo con cui transitiamo al rilevamento ci sembra abissale: invece siamo andati molto bene considerate le condizioni della prova, gli altri fanno peggio di noi e veniamo accreditati del 12° posto. Nella prova 12 recuperiamo la calma e con una prova eccellente ci piazziamo al 7° posto. Il nostro capolavoro, però, lo realizziamo nella magica prova 13 del Col du Turini, ghiacciata e insidiosa sia in salita, fino al colle dove veniamo accolti da centinaia di persone che ci incitano e ci applaudono, sia soprattutto in discesa, quando in condizioni quasi impossibili superiamo una decina di auto partite prima di noi; riusciamo a stare nei tempi, l'Alfa da il massimo, a dispetto della trazione posteriore tiene benissimo la strada. Il motore canta una musica piena ed allegra, sembra che la nostra macchina abbia capito il nostro sconforto e voglia dar corpo alla nostra voglia di rivincita. Concludiamo la prova al 5° posto e compiamo un piccolo miracolo: nelle ultime tre PS abbiamo risalito la classifica di quasi 60 posti, dal 119° al 60° finale.

La prova del Turini e la speciale coppa messa in palio vengono vinte da un grande equipaggio italiano al suo esordio al Monte Carlo, i top driver bresciani Albuzza e Colpani, che avrebbero anch'essi meritato un piazzamento di rilievo e sono incappati anche loro nell'ingorgo della prova 9.

Il martedì mattina, a rally finito, Monte Carlo si sveglia sotto un sole tiepido, ma le notizie che riceviamo non sono confortanti: la prova 9 è ancora sub iudice ma sembra che l'Automobile Club di Monaco non se la senta di annullarla, nonostante le tante richieste in tal senso, e nonostante una esplicita norma del Regolamento internazionale della F.I.A.

che consiglia l'annullamento in casi come quello verificatosi. A mezzogiorno la classifica è ufficiale, primi e terzi due equipaggi francesi, secondi a sorpresa ma con pieno merito gli esordienti italiani Zavanella e Casavola, tredicesimi i nostri amici Novo e Barbero, risaliti con puntiglio dopo aver trovato un ostacolo durante la prima prova. La Scuderia dei Rododendri di Torino, i cui componenti sono stati quasi tutti "falcidiati" dalla prova 9, non è riuscita a ripetere l'exploit degli scorsi anni, quando aveva vinto la Coppa per Scuderie.

Quanto a noi, il nostro sogno si è infranto ai piedi del podio: se avessero annullato la prova saremmo infatti arrivati secondi assoluti.

La nostra grande occasione è sfumata, nessun ragionamento riesce a smuovere Fabio dal proposito di abbandonare la magnifica suite che ci è stata assegnata all'Hotel Hermitage e rinunciare alla cena di gala allo Sporting Club. Gli smoking vengono rimessi in valigia e in serata rientriamo a Milano.

Inutile negarlo: ci siamo sentiti defraudati.

E' vero, la nostra gara possiamo dire di averla vinta lo stesso: non ci siamo trovati tra i primi per caso, ma solo dopo una lunga e meticolosa preparazione, dopo una condotta di gara attenta e prudente, dopo aver raggiunto un grande affiatamento. Però in una gara così lunga, con tante variabili, l'unica che non dovrebbe esistere è quella determinata dai giochi degli organizzatori, che si sono in fondo dimostrati privi di buon senso, più legati al mito della "loro" gara che alle ansie, agli sforzi, all'impegno di "noi" concorrenti. Allo stesso Monte Carlo, dove spesso in passato le classifiche sono state falsate da episodi sconcertanti, vi erano precedenti che avrebbero suggerito una scelta più coraggiosa; per di più, gli organizzatori avrebbero potuto "salvare" la prova incriminata, tenendo buono solo il primo rilevamen-



to, avvenuto in condizioni "normali", ed eliminando solo i tre successivi, piazzati con una certa dose di cattiveria subito dopo

l'impennata dove si è verificato l'ingorgo dei concorrenti. Un ingorgo ampiamente previsto e in pratica "voluto" dagli organizzatori, che ha praticamente azzerato la parte sportiva della competizione, affidandola ad un prestigiatore che ha tirato fuori dal suo cilindro alcuni nomi scelti a caso, collocandoli sul podio della gara.

Al di là della macchina organizzativa, certamente complessa e costosa (ma lo è anche l'iscrizione alla gara), cioè che un concorrente si aspetta da un organizzatore di un evento come il Monte Carlo è il coraggio di assumere decisioni anche difficili e la capacità di gestire situazioni metereologiche anche eccezionali. Se questo non fosse possibile, sarebbero



auspicabili almeno delle spiegazioni o delle scuse. Al contrario, abbiamo notizia che durante la cena di gala il "patron" della gara ha manifestato ironia e fastidio verso "concorrenti che non sanno fare altro che lamentarsi".

Questo non è giusto: è del tutto comprensibile che chi si sia impegnato per mesi nella preparazione di una gara così difficile, effettuando ricognizioni, affrontando così non indifferenti e rischiando poi la macchina (e forse la pelle) per ben figurare, abbia poi legittime aspirazioni ad un risultato conquistato sul campo di gara, e non a tavolino. E se protesta, civilmente, merita attenzione e non risposte frettolose come quella che

abbiamo ricevuto noi dall'Automobile Club de Monaco ("Je regrette que vous puissiez tenir de tels propos démontrant votre non connaissance de l'esprit de ce type de compétition où le classement à mes yeux est sans grande importance" il che vuol dire "Mi dispiace che lei manifesti propositi di tal genere (quello di non partecipare più alla competizione), perchè ciò dimostra la non conoscenza dello spirito di questo tipo di competizione, nel quale la classifica, secondo me, non ha grande importanza").

Per questo il nostro secondo Monte Carlo potrebbe essere anche l'ultimo.



RENAULT
CREATORI DI AUTOMOBILI



RENAULT, LA MARCA PIÙ PREMIATA IN SICUREZZA*

E SE PER VINCERE BASTASSE CHIAMARSI RENAULT?



Renault Formula 1.
Campione del Mondo 2005.**



New Clio.
Auto dell'anno 2006.

È normale farsi certe domande quando si sta vincendo tutto. Quest'anno abbiamo vinto il Campionato del Mondo di Formula 1, Costruttori e Piloti. E poi siamo arrivati primi anche con Clio che è l'unica auto al mondo ad aver ottenuto per la seconda volta il prestigioso riconoscimento "Auto dell'anno". Aggiungeteci anche le 5 stelle Euro NCAP di Clio, che fanno di noi la marca più premiata in tema di sicurezza e capirete perché siamo più orgogliosi che mai di chiamarci Renault.

*Fonte Euro NCAP. **FIA Formula Uno 2005 Campioni del Mondo Piloti - Campioni del Mondo Costruttori. Renault Clio Emissioni CO2: da 117 g/km a 158 g/km. Consumi (ciclo misto): da 4,4 l/100 km a 6,6 l/100 km.



RENAULT FILIALE DI MILANO

V.le Certosa, 144 - Milano - Tel. 02 300351

V.le Papiniano, 53/55 - Milano - Tel. 02 83103901

Via Pascoli, 1 (Ss. Sempione) - Pogliano Milanese - Tel. 02 93548780

www.renaultfilialedimilano.it

AUTO CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E 2006

REGOLAMENTO - TROFEO RENAULT

Art. 1 - Partecipanti

Il Campionato Sociale C.M.A.E. è riservato ai soli soci automobilisti del Club in regola con il pagamento della quota sociale per l'anno in corso. Essi concorreranno per il "Trofeo RENAULT Filiale di Milano" con vetture costruite sino al 1986.

Art. 2 - Iscrizioni

L'iscrizione al Campionato Sociale C.M.A.E. è gratuita e avverrà automaticamente con la partecipazione ad una delle gare valide per il Campionato organizzate dal C.M.A.E. e da altri Club e che verranno indicate dal C.M.A.E. anno per anno.

Art. 3 - Vetture ammesse e classificazione

Tutte le vetture ammesse al Campionato dovranno essere omologate o omologabili A.S.I. e saranno suddivise nei seguenti gruppi:

Gruppi di Appartenenza

- Gruppo A Vetture costruite fino al 1950
- Gruppo B Vetture costruite dal 1951 al 1960
- Gruppo C Vetture costruite dal 1961 al 1970
- Gruppo D Vetture costruite dal 1971 al 1986

I gruppi che al via non raggiungeranno almeno il numero di tre partecipanti saranno inseriti nel gruppo successivo più vicino.

Art. 4 - Punteggi

Concorreranno alla determinazione della Classifica finale sia Assoluta che per Gruppo i punti di merito di ogni singola gara più i punti di partecipazione.

Ad ogni concorrente verrà attribuito per ogni gara a cui partecipa un punteggio di partecipazione pari a 50 punti, qualunque sia la sua posizione nella classifica della gara.

In relazione alla posizione di classifica acquisita, alla fine di ogni singola gara, ai concorrenti verranno attribuiti i seguenti punti di merito:

1°	Classificato	500	punti
2°	Classificato	450	punti
3°	Classificato	425	punti
4°	Classificato	400	punti
5°	Classificato	375	punti
6°	Classificato	350	punti
7°	Classificato	325	punti
8°	Classificato	300	punti
9°	Classificato	280	punti
10°	Classificato	260	punti
11°	Classificato	250	punti
12°	Classificato	240	punti
13°	Classificato	230	punti
14°	Classificato	220	punti
15°	Classificato	210	punti
16°	Classificato	200	punti

17°	Classificato	190	punti
18°	Classificato	180	punti
19°	Classificato	170	punti
20°	Classificato	160	punti
21°	Classificato	152	punti
22°	Classificato	144	punti
23°	Classificato	136	punti
24°	Classificato	128	punti
25°	Classificato	120	punti
26°	Classificato	112	punti
27°	Classificato	104	punti
28°	Classificato	96	punti
29°	Classificato	88	punti
30°	Classificato	75	punti

I classificati oltre il 30° posto non avranno punti di merito.

I punteggi della Classifica Assoluta e i punteggi della Classifica per Gruppi non sono cumulabili tra loro.

Al termine della stagione concorreranno alla formazione della Classifica i risultati ottenuti nel totale delle prove a disposizione più la totalità dei punti di partecipazione.

Dopo tale operazione, la somma di punteggio più alta determinerà i Vincitori di Gruppo ed il Vincitore Assoluto del Campionato Sociale C.M.A.E.

A parità di punteggio anche dopo lo scarto:

- Farà testo la vettura più anziana a condizione che essa abbia partecipato ad almeno il 51% delle manifestazioni portate in classifica da ciascun concorrente.

- Se ancora esisterà una situazione di parità, saranno validi i migliori piazzamenti ottenuti nelle Classifiche Assolute e poi in quelle di Gruppo.

Dopo ulteriori parità saranno entrambi proclamati vincitori ex-aequo.

- Per le gare organizzate da altri Club e facenti parte del Campionato Sociale, verrà stilata una Classifica per Soci del C.M.A.E., qualunque sia la loro posizione nella Classifica della manifestazione stessa.

Art. 5 - Premiazioni

Verranno premiati al termine di tutte le prove di Campionato :

- Il vincitore assoluto
- I primi tre di ogni gruppo
- La vincitrice della Coppa Dame
- Il vincitore della Coppa Giovani

a) Non sono previste cumulazioni dei premi, per cui il vincitore assoluto del Trofeo "RENAULT Filiale di Milano" sarà premiato con il Trofeo che varrà anche come vincitore di gruppo oppure come 2° o 3° classificato, le tre coppe di gruppo saranno assegnate ai successivi tre concorrenti meglio classificati.

b) I concorrenti alla **Coppa Dame** e alla **Coppa Giovani** saranno premiati solo con la relativa Coppa, venendo così esclusi dalla premiazione del gruppo di appartenenza, mentre possono essere vincitori assoluti del Trofeo Renault Filiale di Milano.



CENTRO ASSICURATIVO PAVESE srl
Via Bernardo da Pavia 4 - 27100 Pavia • tel. 038222052 - fax 038221277
e-mail: info@centroassicurativopavese.it



**Assicurazioni
spese legali
e peritali**

LE NOSTRE SPECIALIZZAZIONI

Siamo specializzati in polizze oggetti d'arte (per mostre, per collezionisti e gallerie d'arte), con possibilità di stima accettata e copertura delle spese di restauro in caso di danni parziali.

Siamo in grado di assicurare la responsabilità civile terzi dei medici e degli operatori sanitari a condizioni di assoluta competitività.

Offriamo assicurazioni per rimborso spese da ricovero valide in tutto il mondo, in clinica pubblica e privata, con possibilità di durata vitalizia senza possibilità di disdetta per sinistro.

Per le vostre aziende assicuriamo le spese legali e peritali, ivi compresa la migliore soluzione per assicurare le patenti dello staff operativo, offrendo una diaria per il ritiro della patente ed un'indennità per il rifacimento della stessa.

PRIMAVERA IN RIVIERA ...

SANREMO 2005

di Federico Adamoli

Meno dieci... tre, due uno.. semaforo verde!!! A questo punto ci dovrebbe essere un TOP, e invece no. Attimo di smarrimento, l'Alpine parte sgommando, sono paralizzata. Ora mi ricordo cosa devo fare, le note! Devo leggere le note. Facile. Non devo sdoppiare mentre conto alla rovescia e guardo in tralice il pressostato, non sono costretta a programmare computerini diabolici, devo solo seguire le note. Semplice. Ma se andassi troppo piano? E se sbagliassi a girare pagina? E se l'interfono non funzionasse e se.. o mio Dio, siamo alla prima curva. Destra tre, sinistra due in destra uno, attenzione!! Vista, dosso in sinistra tre! Seguo le scritte con le dita, la mia voce trema, ma forse dall'interfono non si può capire. Menomale. Guardo un attimo avanti, ecco il dosso, riporto l'attenzione su quelle pagine stampate che tracciano il nostro percorso. Bisogna fidarsi, delle note intendo, le abbiamo controllate. Bisogna fidarsi, del pilota, ma lui si fiderà di me? Speriamo. Devo restare concentrata, dai, la prossima nota!

Cosa diavolo sono quei simboli? DX3? SX in DX2? Messaggio in codice? Ma cosa ci faccio



Federica Adamoli, Antonio Bigatti e Barbara Adamoli con Michele Bigatti accanto alle splendide Alpine.

qui? Perché mai indosso una tuta ignifuga, scarpe ignifughe, sotto tuta ignifuga, casco e

sotto casco ignifugo? Sarà pericoloso?! Forse mi hanno costretta.

Poi, qualcosa scatta dentro. I geroglifici diventano Bibbia, il cuore accelera. La voce è ferma, l'adrenalina è entrata in circolo. Le curve si snodano davanti a noi, ma noi già le conosciamo, le precediamo, le sfidiamo. Le scandisco a una a una, senza fretta, non ho più paura. Trattengo il fiato, sento la macchina, più veloce, avanti, il cuore è in gola, ma non ho più paura. E' bellissimo, percepisci tutto come amplificato. Forse sto per avere un infarto. Ed ecco la linea bianca.. noo, il traguardo! Rifacciamolo! Devo essere più precisa, dobbiamo partire meglio, dobbiamo andare più veloce, dobbiamo vincere.

Siamo arrivati ventesimi, secondi di classe. Neanche una coppa. Difficile stare dall'altra parte della barricata, regolaristi, rallysti. Centesimi da spaccare, centesimi da rubare. Ci sono rimasta così male che il terzo assoluto mi ha regalato la sua. Grazie. Ma la prossima volta vinciamo noi.

... AUTUNNO IN SICILIA

RALLYE DELL'ETNA 2005

di Wilma Adamoli

Siamo partiti, non da Quarto ma da Genova, non eravamo in Mille ma quasi, non siamo arrivati a Marsala ma a Palermo, non per conquistare ma per scoprire come ogni anno questa Sicilia dinamica e innovativa, curiosi di vedere quali nuovi gioielli, scelti per noi dagli amici della Scuderia del Mediterraneo, la Sicilia ci avrebbe svelato.

E di certo la Sicilia ha sorpreso tutti noi, includendovi i siciliani, con lampi, tuoni, acqua sferzante, nubi corruciate sul mare screziato di sole....

Il vento pettinava le palme, faceva vibrare le pale dei mulini e si rincorreva in mille increspature sulla scacchiera delle saline di Trapani.

Mozia sfumata nei colori, volgeva gli occhi a Favignana.

Abbiamo imboccato la strada delle terre di occidente, siamo passati fra vigneti e mare e, con una bottiglia di nettare avuto in omaggio a Marsala, abbiamo inseguito gli Dei della Magna Grecia fino alla Valle dei Templi. Nel frattempo i tubi dei pressostati angosciavano gli equipaggi che, con ogni sorta di marchingegni per la misura dei tempi si battevano, concentratissimi, per la vittoria finale. Le auto s'inerpicavano tra mille sfumature di verde in un paesaggio lucente di lava sulle falde dell'Etna incappucciata e poi giù di nuovo verso Taormina, che tutti conosciamo, ma che

ogni anno riscopriamo.

I giochi animano le serate gaudenti, si allacciano nuove amicizie si trova ogni pretesto per innalzare i calici e brindare e, prima di andare a dormire, un'occhiata alla classifica del giorno con la speranza di essere menzionati nella prima pagina, una riga più su degli amici più cari. Competizione nella competizione. Ma la gioia di essere insieme, di giocare e divertirsi in questa magnifica cavalcata di oltre mille chilometri, in questa splendida terra che è anche nostra, placa gli animi dei più. E improvvisamente siamo sulla nave, di sera, con mille coriandoli di luce che si allontanano. Addio Sicilia o meglio arrivederci!

AZIENDA AGRICOLA



BERTAGNA

Produzione e vendita
vini doc • spumanti • vini tipici

di Gianfranco Bertagna
via Madonna della Porta, 14 - 46040 Cavriana (Mantova)
Tel. e Fax: +39 0376 82211
www.cantinabertagna.it - info@cantinabertagna.it



Il gruppo C.M.A.E.: Andrea Curami, Mussy Leva, Franco Damerio, Wilma Adamoli, Giovanna Maria Damerio, Leonardo Frery, Franco e Lucia Montorfano, Franco Adamoli, Gianmaria Leva, Giovanni Spina.

RINASCONO LE MITICHE *RUOTE BORRANI*

Durante l'ultima Fiera di Padova, che si è tenuta nel mese di novembre, Ruote Borrani, il marchio mitico delle ruote a raggi di cui è licenziataria RuoteMilano, ha presentato tutta la gamma di ruote a raggi, accessori per auto storiche da turismo e competizione e la completa serie di componenti in plexiglass Tecniflex.

Un anno dopo il debutto a Padova, RuoteMilano ha consolidato e ampliato la produzione delle Ruote Borrani per le auto storiche in misure e con caratteristiche adatte a vetture, da corsa o turismo, che le montavano di prima dotazione o come trasformazione: la gamma odierna comprende oltre 300 modelli con cerchi in alluminio, attacco Rudge originale, a colonnette o con adattatore (falso mozzo) da fissare direttamente sul tamburo della vettura.

Negli anni Cinquanta e Sessanta, le Fiat 500 venivano "elaborate" e rese più belle con ruote a raggi di produzione Borrani: oggi, con il revival della 500 quale veicolo sofisticato per il traffico urbano, tornano le Ruote Borrani nelle misure giuste per rafforzare ulteriormente la personalità e l'immagine della vettura e di chi la guida.

Le ruote per la Fiat 500 (misure: 4.00x12) riprendono forme e caratteristiche di 40 anni fa, utilizzano gli stessi metodi costruttivi, ma con materiali moderni e altamente affidabili. Non richiedono modifiche al mozzo per il montaggio, hanno la stessa qualità di quelle per una Ferrari o Aston Martin con un prezzo a portata di chi si limita ad affrontare restauro e messa a punto della 500: la dotazione di quattro ruote è in vendita, dal dicembre 2005, a € 1.250 +Iva in Italia. Sono adatte alla gamma Bianchina e a tutti i modelli della 500.

Le Ruote Borrani, nuove o revisionate a richiesta del proprietario, garantiscono la massima qualità grazie alla competenza degli



specialisti che le producono e controllano, a macchinari originali, materiali moderni e affidabili, processi costruttivi estremamente curati, in cui manualità ed esperienza rimangono gli elementi fondamentali.

Con il marchio Tecniflex, recentemente acquisito da RuoteMilano, vengono presentati in prima mondiale particolari e componenti in plexiglass per le auto da competizione e modelli di serie a fari carenati: per esempio, Alfa Romeo SZ, TZ, Junior Zagato, Duetto prima serie oppure Lancia Flaminia e Lancia Sport Zagato, Aston Martin Zagato. Per alleggerire i modelli da corsa sono disponibili vetri laterali e lunotti in plexiglass. A richiesta, è possibile riprodurre in questo materiale qualunque finestratura laterale o posteriore.

Gli accessori e le parti di ricambio Borrani

comprendono mozzi, falsi mozzi, tamburi, raggi, nipples, dadi di serraggio, gallettoni a due, tre alette o ottagonali, oltre al martello e allo scovolino per la pulizia dei raggi. L'archivio di RuoteMilano possiede i disegni originali per tutte le auto di serie o speciali che, nel passato, sono state equipaggiate con Ruote Borrani: ciò permette di rispondere con esattezza storica ed estetica alle esigenze di restauratori e collezionisti.

Per informazioni:

- **Uberto Pietra, RuoteMilano,**
via Trebbia 29, 20089 Rozzano MI,
tel 02 8240151, fax 02 8259320,
e-mail: info@ruoteborrani.com
- www.ruoteborrani.com

COSE BUONE



Cacioteca, salumeria & vinoteca

COSE BUONE

Cacioteca, Salumeria & Vinoteca.
Prodotti tipici e Cassette Regalo.

Piazza G. Mazzini 13 - Polesine di Pegognaga (Mn)
Tel. & Fax: 0376 - 52 52 70 e-mail: cosebuone@tin.it
Web: www.cosebuoneweb.com

Spediamo ovunque le nostre specialità,
anche con corriere refrigerato.

Lavoriamo per meritarti come Cliente.

CALENDARIO MANIFESTAZIONI 2006

CASTELLETTO DI BRANDUZZO (PV) - 1 aprile 2006 AUTO - CAMPIONATO C.M.A.E.

2ª prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla pista dell'Autodromo di Castelletto di Branduzzo.

GARDA - 7 - 8 - 9 aprile 2006

MOTO - LAGO E MONTI DEL GARDA

Da Milano al "Garda" per tre giorni di cultura con la visita al Museo Nicolis a Villafranca e tanto divertimento sulle strade sia di montagna o lungo le rive di uno dei più bei laghi italiani.

POLESINE - 28 - 29 - 30 aprile 1 maggio 2006

AUTO - POLESINE

da Milano a Ferrara e Ravenna per una visita ai famosi monumenti cittadini, verso il Polesine ed il Delta del Po. Non mancheranno escursioni fluviali per ammirare paesaggi naturali tra i più suggestivi del nostro paese e per gustare i famosi piatti della cucina locale.

MILANO - GROANE - 21 maggio 2006

AUTO - MILANO GROANE

Con il Rotary Club Garbagnate Groane viene organizzata con scopi benefici a favore dell'Associazione per il controllo della diffusione dell'AIDS in Africa, una visita alle famose ville di Arese, Lainate e Senato con giochi di abilità da svolgersi in auto.

SLOVENIA - CROAZIA - 3 - 10 giugno 2006

MOTO - SLOVENIA e CROAZIA

Da Trieste in Slovenia, paese di grande fascino con paesaggi variopinti, foreste, castelli; Croazia: natura e arte in città medioevali, spiagge incontaminate e isole con limpide acque. Tutto ciò avremo modo di ammirarlo alla guida delle nostre amatissime due ruote.

SALICE TERME - 24 giugno 2006

AUTO - CAMPIONATO C.M.A.E.

3ª prova del Campionato Sociale che si svolgerà su un percorso stradale a Salice Terme.

VALSASSINA - 8 luglio 2006

MOTO IN SCAMPAGNATA

Attraverso la verde Brianza si raggiunge Lecco e si prosegue per la Valsassina attraverso boschi e strade adatte per una guida di sicuro divertimento.

LANGHE - 8-9-10 Settembre 2006

MOTO

Nel periodo della vendemmia in moto percorrendo le bellissime strade delle Langhe con panorami incantevoli e storici castelli a testimonianza di un glorioso passato; non ultimo famosi ristoranti dove degustare e assaporare vini e cucina locale.

REGGIO EMILIA - MODENA - 29 - 30 settembre 1 ottobre 2006

AUTO

Tre giorni in Emilia per la visita a particolari Musei: a Bagnolo in Piano, oltre a moto e auto, c'è una rara e vasta gamma di macchine agricole, trattori, trebbiatrici ecc; a Castelfranco Emilia il famoso Museo Panini e l'interessante Museo Righini; da non sottovalutare la cucina emiliana ricca di gustosi cibi.

TRECATE (NO) - Ottobre 2006

AUTO e MOTO

In accordo con il Lions Club locale sarà organizzata una giornata con visite, prove di abilità e giochi con premiazioni ai più abili. L'incasso sarà devoluto per scopi benefici.

COPPA MALPENSA - Novembre 2006

AUTO - CAMPIONATO C.M.A.E.

4ª prova del Campionato Sociale che si svolgerà alla pista Pirelli.

EVENTI E PARTECIPAZIONI

NOVEGRO - MOSTRA SCAMBIO

6 - 7 maggio 2006

18 - 19 novembre 2006

MILANO - EICMA

Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo Accessori

14 - 19 novembre 2006

MODELLISMO AMATORIALE A RODANO (MI)

Il 25 e il 26 marzo 2006, presso il Museo dello Scooter e della Lambretta di Rodano Via Turati, si terrà l'annuale Mostra del Modellismo. Si tratta di una manifestazione a carattere amatoriale organizzata da un gruppo di appassionati costruttori che hanno prodotto un'incredibile varietà di modellini con alcuni pezzi di grande pregio e unicità.

Anche due nostri soci, Attilio Mari e Mario Grossi, saranno presenti con i loro lavori, locomotive e motociclette, realizzati personalmente. Per gli appassionati è un'occasione da non perdere anche perché si potrà, con l'occasione, visitare il Museo dello Scooter e della Lambretta, situato nella nuova sede inaugurata in gennaio. L'ingresso è gratuito e l'orario di apertura è, sia per il sabato che la domenica, dalle 9,30 alle 18,30.

Maxottica
dal 1961

**CENTRO SPECIALISTA VARILUX
LENTI A CONTATTO
SVILUPPO E STAMPA CON RULLINO IN OMAGGIO**

**Sconto 30% su qualsiasi occhiale da vista per i soci C.M.A.E. e loro parenti
presentando tessera C.M.A.E. o copia del notiziario NOI C.M.A.E.**

20141 MILANO - VIA VOLVINIO, 4 - TEL. 02.89504139

MOTO

TROFEO KSI - CASCHI PER MOTO

REGOLAMENTO

Art. 1 - Partecipanti

Il Trofeo è riservato a soci motociclisti CMAE in regola con il pagamento della quota sociale per l'anno in corso.

L'iscrizione al Trofeo è gratuita ed avverrà automaticamente con la partecipazione alle manifestazioni per le moto organizzate dal Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca.

Art. 1/a

E' prevista anche la partecipazione al Trofeo di motociclisti non iscritti al CMAE che concorreranno allo stesso con le medesime modalità dei soci CMAE con una riduzione di 5 punti in meno per ogni singola partecipazione.

Art. 2 - Motoveicoli ammessi

Sono ammesse al Trofeo tutte le moto, motocarrozze, scooter ecc., omologati o omologabili ASI e saranno suddivise nelle seguenti categorie:

Categoria A - Motoveicoli costruiti fino al 1955
Categoria B - Motoveicoli costruiti dal 1956 al 1986

Art. 3 - Punteggi

Concorreranno alla determinazione dei punteggi quelli raccolti

dal concorrente ad ogni singola partecipazione alle manifestazioni.

Ad ogni singola partecipazione verrà attribuito un punteggio di 50 punti. Quindi:

Partecipazione ad una sola manifestazione in totale	50	punti
Partecipazione a due manifestazioni in totale	100	punti
Partecipazione a tre manifestazioni in totale	150	punti
Partecipazione a quattro manifestazioni in totale	200	punti
Punteggio massimo realizzabile	200	punti

Art. 4 - Classifiche

Per la determinazione dei punti di merito per la classifica finale di categoria, si opererà nel seguente modo:

Il massimo dei punti di partecipazione, vale a dire 200 ottenibili, sarà diviso per l'anno di costruzione del motoveicolo, il risultato così ottenuto sarà poi moltiplicato per i punti ottenuti del singolo partecipante. Il risultato sarà il punteggio finale di merito per la classifica.

Dopo tale operazione, il punteggio più alto determinerà il vincitore di categoria. A parità di punteggio farà testo il motoveicolo più anziano di mese e giorno.

Dopo ulteriore parità sarà data preferenza alla condizione di originalità del motoveicolo ad insindacabile giudizio del Presidente e Vice Presidente del C.M.A.E.

MOSTRA SCAMBIO

GRANDE FIERA

AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA



6-7 MAGGIO 2006

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

MILANO LINATE/AEROPORTO →

ORARIO PUBBLICO : Sabato 8,30 - 18,00 - Domenica 8,30 - 17,00

con il patrocinio di: **RUOTECLASSICHE**



PRESENTANDO LA TESSERA SOCIO C.M.A.E.
 ALLA BIGLIETTERIA DELLA MOSTRA
 AVRAI UN BIGLIETTO RIDOTTO A € 5,00

COME RAGGIUNGERE IL PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

• IN AUTO
 Da tutte le arterie confluenti su Milano: svincolo Tangenziale Est (uscita n. 6 Aeroporto Linate)

IN AEREO + MEZZI PUBBLICI
 Dall'Aeroporto MALPENSA all'Aeroporto LINATE (distanza 70 km): • Servizio SHUTTLE. Acquisto biglietti allo sportello arrivi. • Servizio taxi.
 Dall'Aeroporto LINATE al PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO (distanza km 1,300): • Servizio autobus di linea n.73 per San Felicino (5ª fermata), ogni 20 minuti; acquisto biglietti presso edicola giornali Aeroporto. • Servizio taxi.

• IN TRENO + MEZZI PUBBLICI
 Dalla stazione CENTRALE all'Aeroporto LINATE (distanza km 8): • Servizio autobus STAR FLY. Acquisto biglietti su autobus.
 Dall'Aeroporto LINATE al PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO (distanza km 1,300): • Servizio autobus di linea n.73 per San Felicino (5ª fermata), ogni 20 minuti; acquisto biglietti presso edicola giornali Aeroporto. • Servizio taxi.

• CON I MEZZI PUBBLICI
 Dal Centro di MILANO al PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO: (Corso Europa-San Babila alla confluenza di tre linee metrò) • Servizio autobus di linea n.73 ogni 20 minuti; acquisto biglietti presso metrò San Babila.

COMIS Lombardia: c/o Parco Esposizioni Novogro
 Via Novogro - 20090 SEGRATE (MI)
 Tel. 02.70200022 - Fax 02.7561050
 www.parcoesposizioninovogro.it
 e-mail: mostrascambio@parcoesposizioninovogro.it

LA CENA ANNUALE DELLA SQUADRA CORSE

di Beppe Montagna

Giovedì 19 gennaio 2006, nella serata gelida ci dirigiamo verso Monza per adempiere al rito della cena annuale, con sentimenti che oscillano tra di piacere di trovarsi con qualche amico e la noia del déjà vu. Chi di noi non ha fatto parte di circoli (non viziosi!), club, associazioni, gruppi e gruppetti di lavoro o di svago, tutti con l'immane cena di chiusura della stagione? Questa sera tocca alla Squadra Corse del C.M.A.E., questa figlia un po' sbarazzina che non è ancora riuscita a farsi capire e, conseguentemente, accettare con i suoi pregi (tanti) e i suoi difetti (tanti anche loro, ma meno dei pregi!). La Squadra viene infatti da un lungo e a volte aspro dibattito interno sul suo ruolo nel CMAE e sui rapporti con il Consiglio Direttivo, dibattito nato dall'apparente disinteresse nei nostri confronti, nonostante il successo di immagine che ci siamo costruiti sui campi di gara con il nostro comportamento da veri gentiluomini del volante, che gareggiano quando riescono a strappare una giornata al lavoro. Forse i risultati sportivi non sono di valore assoluto, ma ci battiamo contro dei veri professionisti; e catturiamo l'attenzione di tutti per essere un gruppo sempre unito e sempre allegro...che a fine giornata si porta anche a casa un numero di coppe e trofei prestigiosi da far invidia a molti. Masticavamo amaramente questi pensieri negli ultimi giorni, poi il bell'articolo di Franco Ferraresi sulla "partecipazione" ha dato a tutti il segnale distensivo tanto atteso.

Così, alla spicciolata, siamo arrivati nello splendido salone dell'Hotel de la Ville, sotto gli sguardi ora attoniti ed ora corrucciati dei Reali d'Italia ritratti nei grandi medaglioni sul soffitto. Chi arrivava percepiva immediatamente un'atmosfera di festosa allegria come raramente è dato di trovare in queste occasioni e la cena, sobria, ma di ottima qualità e in un ambiente prestigioso, ha sicuramente fatto la sua parte nel rasserenare gli animi. Perfettamente inseriti nella sfarzosa cornice, erano presenti anche il nostro presidente ed il nostro vicepresidente, fatto che è stato molto apprezzato da tutti i componenti della Squadra Corse, che avanti a tutto mettono l'attaccamento e la fedeltà ai colori sociali.

Questa cena di Natale un po' ritardata è iniziata con una straordinaria dimostrazione di tempismo di Luciano Amato, il quale è riuscito a bruciare allo sprint il maitre che voleva cominciare a servire la cena: non sapeva, il tapino, di avere come avversario uno spacca-il-centesimo-di-secondo!! Conquistata la parola, Luciano, rivolgendosi un breve saluto ai presenti, ha confermato che tutti i malintesi erano stati chiariti, come meglio sarebbe apparso al momento delle premiazioni, che sarebbero state eccezionali. Tutti i convenuti fremevano, ma solo perché aspettavano con ansia gli antipasti, per calmare i morsi della fame.

Contrariamente a quanto normalmente accade, il menu era stato preparato con grande semplicità, senza nomi strampalati sotto cui nascondere formai abusato baccalà, mentre ad aver beneficiato d'ogni attenzione sono state le vivande, preparate da una mano dotata di grande professionalità, ma anche di grande amore per il suo mestiere. Il primo risultato dell'incontro, quello gastronomico, è stato veramente di notevole valore, a gloria di Giorgio Porta che aveva organizzato il tutto. Il tempo trascorreva piacevolmente, nelle pause tra le portate ci scambiavamo le impressioni



della stagione passata e i progetti per quella appena iniziata, quando il presidente Coronelli ha lasciato la tavola e i commensali, portandosi al centro del salone. Eravamo arrivati al clou della serata! Finalmente si alzava il sipario sul futuro della Squadra Corse! Tutti eravamo curiosi ed eccitati, si faceva il solito "baccano da bisbigliare diffuso" e Sergio Coronelli non riusciva a parlare, fino a che l'addetto ai microfoni non ha alzato il volume dei diffusori e tutti si sono zittiti di botto.

Anche molti di voi soci, lettori di Noi CMAE, mi conoscono almeno di nome: sono il più scadente dei drivers della Squadra Corse, se guardiamo le classifiche, ma godo di una serie di attenuanti generiche dal momento che da cinque lustri mi porto dietro il morbo di Parkinson, e ciò nonostante cerchi di continuare a fare regolarità classica con la mia Alfa. Sergio Coronelli ha voluto cogliere questa occasione conviviale per consegnarmi a nome del Consiglio Direttivo e della scuderia una targa ricordo, con una bellissima motivazione:

A Beppe Montagna gentiluomo del volante, che ha fatto della modestia e della saggezza uno stile di vita e con caparbia volontà partecipa alle manifestazioni sportive con la sua mitica Alfa Romeo GT per combattere il grave male che lo perseguita. Il C.M.A.E. e la Squadra Corse C.M.A.E.

con amicizia e riconoscenza dedicano.

Il più sbalordito di tutti ero proprio io, che non mi aspettavo nulla di tutto questo e me ne stavo lì in piedi, con la targa fra le mani senza saper bene che farne. Poi tra gli applausi di tutti, ho tracciato una rapida storia del sodalizio con la Squadra Corse, iniziato nel 2001 a Cremona con un incontro del tutto fortuito con Ruggero Riva e la famiglia Adamoli. Unitomi al gruppo, nel tempo ho ricevuto un tale supporto, per superare gli inevitabili momenti di sconforto, che la targa dovevo piuttosto essere io a donarla al Club, e non viceversa.

Si è quindi aggiunto agli oratori, dopo l'intervento di Francesco Falorni, organizzatore-driver da sempre componente della scuderia, anche Franco Ferraresi, e si è potuto constatare che finalmente erano stati rimossi tutti i malintesi e dubbi che avevano reso a volte precario il rapporto tra il Consiglio Direttivo del C.M.A.E. e la Squadra Corse. Ora si può ripartire tutti insieme e in armonia, tenendo conto che ci sono differenze ben marcate tra le due anime del Club (automobilisti e motociclisti), che dovranno essere rispettate, pur cercando di attenuarle. La pace raggiunta è stata solennizzata con un ricordo della serata distribuito a tutti, una fiaschetta tascabile per i signori ed un prezioso portagioie da viaggio per le gentili signore. Hanno come sempre creato difficoltà i soliti ingegneri Riva e Montagna, per i quali si è dovuto provvedere con una bussola digitale multifunzione, che gli stessi sono stati sfidati a mettere in funzione. Infine Luciano Amato ha riassunto l'attività svolta nel 2005, in base alla quale i drivers hanno ricevuto dalle mani di Cesare Cernuschi dei buoni benzina a titolo di contributo spese.

Dopo tante discussioni abbiamo capito tutti quanti (almeno noi presenti, speriamo qualcuno di più) che chi ama la moto ama anche vivere nella natura e apprezza la compagnia, meglio se burlona e rumorosa: altrimenti non avrebbe scelto un mezzo privo di ripari che proietta verso il mondo e verso gli altri. L'automobilista viaggia più chiuso, significa che gli interessi prioritari sono diversi. Ben venga la diversità, in un tempo di asfissiante piattezza e di uguaglianza proclamata!!

Diversità che non deve essere motivo di sopruso, ma garanzia di libertà, e come tale deve essere rispettata. Ci siamo quindi lasciati in un clima disteso, con la promessa da parte nostra di una maggior partecipazione alla vita sociale, e da parte di Sergio Coronelli e Franco Ferraresi, a nome del Consiglio Direttivo, di dare il giusto valore all'impegno posto dalla Squadra Corse per tenere alto il buon nome del C.M.A.E.

PROMOSTAR

OGGETTISTICA ★ GADGET ★ ABBIGLIAMENTO

CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA AZIENDA

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: v. torricelli, 8 - 20136 milano

sede legale: v. dell'annunciata, 31 - 20121 milano - telefono 02/83241820 - fax 02/83249563

e-mail: promostar@promostar.org

POSSIBILITÀ DI PRODURRE ANCHE QUANTITÀ LIMITATE PER CLUB E REGISTRI STORICI