

1959

2009

50 ANNI

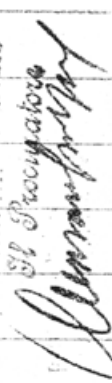


CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

...il futuro del...
passato

- Cena del "CINQUANTESIMO"
- Il C.M.A.E. e i futuristi
- Novegro:
 - Alto Antiquariato
 - Mostra Scambio
 - Ruote Collection
- Rozzano - 1ª Prova del Campionato
- Gita "Parma e il mondo di Don Camillo"
- Gita "I formaggi della Valsassina
- Cortili Aperti
- Trofeo Visconteo - 2ª Prova del Campionato
- Squadra Corse
 - Coppa Dalla Favera
 - 1ª Corso di Regolarità
- Dai nostri Soci
 - 100 Miglia del Prosecco
- Serate Culturali C.M.A.E.
- ASI Moto show
- Festa Campestre del "CINQUANTESIMO"

5 FEBBRAIO 1959 - Nasce il C.M.A.E.

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA ARCHIVIO NOTARILE DISTRETUALE DI MILANO	 7233 D. Copia 527 N. 3275 di Rep. N. 299 Progr. Atto di Deposito Repubblica Italiana L'anno 1959 millesimo centocinquantanove addì 5- cinque - del mese di febbraio In Milano, nella casa in Piazza Paolo Ferrari N.8 Avanti a me Dottor Giovanni Palmegiani Notaio residente in Monza, iscritto presso il Collegio Notarile di Milano e personalmente comparso i signori Conte Luigi Castelbarco nato a Milano il 15 aprile 1909, domiciliato a Milano, Via Certà 44, industriale; Angelo Tito Anselmi, nato a Milano, 3 della cui identità personale io Notaio sono certo, i quali, fatta espressa rinuncia, meco d'accordo alla assistenza dei testimoni, mi richiede di depositare nei miei atti la scrittura privata portante lo sta- tuto del Club Milanese Automoto- veicoli d'Epoca con sede in Mila- no -	Registrato a Monza addì 13 FEB. 1959 al N. 4554 Mod. T. Esatte L. quattromilatrecentoventi. di cui L. Vol. 87 Notariato Il Procuratore  
--	---	---

Lettera del Presidente C.M.A.E.



Cari amici,

sono ormai trascorsi 50 anni da quel fatidico 5 febbraio 1959, quando il Conte Giovanni Caproni di Taliedo, il Conte Luigi Castelbarco e Angelo Tito Anselmi depositarono la Scrittura Privata e lo Statuto del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, dando vita ad uno dei più importanti Club Italiani.

A dire il vero, l'attività del C.M.A.E. era già iniziata da qualche anno, un po' sulla scia di quanto stava succedendo nel resto dell'Europa, con raduni "pionieristici" basati sul "passa parola" di amici accomunati dalla passione per le "vecchie auto".

Da quel giorno, il C.M.A.E. è cresciuto ed è diventato una realtà importantissima nel panorama del motorismo storico italiano.

Per festeggiare in un modo indimenticabile i 50 anni di attività, il C.M.A.E. ha organizzato per i propri Soci due serate molto particolari presso il Parco Esposizioni di Novegro: la "Cena del Cinquantesimo" e la "Festa Campestre", due eventi che hanno registrato un altissimo gradimento da parte di tutti i nostri Soci.

Oltre 320 presenze per la Cena del 5 febbraio e circa 250 per la Festa Campestre del 23 maggio!

Due momenti di festa e di aggregazione tra Soci che hanno segnato un nuovo modo di vivere la passione in comune e che, dato il successo, cercheremo di ripetere in futuro.

Ritengo importante anche sottolineare che, come avevo anticipato nel discorso tenuto in occasione della Cena del Cinquantesimo, in questi primi mesi dell'anno, il Consiglio Direttivo ha posto grande attenzione ed impegno nel promuovere il C.M.A.E. verso la Pubblica Amministrazione e favorire una lettura più "culturale" del ruolo che il nostro Club deve avere nella nostra Città oltre che nel contesto nazionale.

Ed è proprio per aver trasmesso questo nuovo "ruolo culturale" del nostro Club, che l'Assessore alla Cultura del Comune di Milano, Massimiliano Finazzer Flory, ha chiesto l'aiuto del C.M.A.E. per portare a Palazzo Reale alcuni mezzi storici a completamento della grande mostra sul "Futurismo" che si è inaugurata il 5 febbraio 2009.

Sempre il C.M.A.E., su richiesta personale dell'Assessore, ha poi organizzato il 25 febbraio, una "sfilata futurista" con auto e moto prodotte tra il 1909 e il 1930, che partendo da Villa Reale, ha attraversato le vie del quadrilatero della moda tra Via Montenapoleone e Via della Spiga.

In quell'occasione l'Assessore è stato tutta la sera con noi, salendo a bordo delle nostre auto e ha molto apprezzato l'impegno e la disponibilità dimostrata dal C.M.A.E..

Altra Manifestazione di grande rilevanza culturale è stata "Cortili Aperti 2009", organizzata il 10 maggio in gemellaggio con l'Associazione Dimore Storiche Italiane.

Il C.M.A.E. ha selezionato dodici auto di particolare rilevanza storica che sono state esposte al pubblico all'interno di altrettanti cortili di Palazzi Storici Milanese, tra Via del Gesù, Via Borgospesso e Brera.

Proprio la presenza delle nostre auto, ha permesso agli oltre 12 mila visitatori, di fare un "Viaggio nel tempo" e avere una percezione nuova, forse più "umana" e normale del manufatto architettonico che stavano visitando.

Un grazie sincero a tutti i nostri Soci che, mettendo a disposizione i loro mezzi storici, hanno permesso al C.M.A.E. di essere sempre presente a questi eventi.

Questa è la strada che continueremo a percorrere.

Ora, i riflettori vengono però puntati sul **"3° Trofeo Milano"** che è in programma per sabato 3 ottobre prossimo. Questa, sarà un'edizione molto particolare e con grandi novità.....ma attendiamo a svelarle.

Sono orgoglioso di essere il presidente del C.M.A.E., e ogni Socio deve unirsi a me in questo sentimento di appartenenza. Il nostro è un Club "storico", che rappresenta un prezioso punto di riferimento per tutti coloro che desiderano avvicinarsi al mondo delle auto e moto storiche e desiderano coltivare la stessa passione che ha permesso agli oltre 2000 Soci di raggiungere un traguardo così importante.

Molto è stato fatto in questi anni, ma resta ancora tanta strada da percorrere soprattutto per ottenere il riconoscimento del "valore culturale" che il C.M.A.E. pretende di avere agli occhi dell'opinione pubblica.

Ciò sarà possibile in futuro solo se potremo contare sull'aiuto di tutti i nostri Soci.

Non a caso sotto il classico marchio del Club, da oggi comparirà la scritta:

C.M.A.E. ...il futuro ...del passato!

Non resta che augurare al C.M.A.E. altri 50 anni di passione e di ...emozioni!

Marco Galassi
Presidente C.M.A.E.







L'amico
Armando Vagliati
al momento
del taglio
della torta



L'"acrobatico"
Paolo Maggi

Cena del "Cinquantesimo"

Parco Esposizioni di Novegro - 5 febbraio 2009

di Alvise Seno

La passione per l'auto d'epoca e il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca possono essere considerate due facce della stessa medaglia. Se si può dare il merito al Conte Biscaretti di Ruffia, di aver fatto un primo "pazzo" tentativo, negli anni 30, di dare alle automobili quel gusto dell'antico che ancora nei primi decenni del secolo XX° parve il più straordinario dei paradossi, fu grazie all'euforia degli anni '50 se oggi il collezionismo di vetture fa parte del tessuto sociale. Parte di questo merito, del resto, è del C.M.A.E.

La nascita del C.M.A.E.

Nel 1955, grazie alla Fiat 600, gli italiani si misero tutti in automobile mentre il consumismo imperante stava producendo una miriade di nuovi

beni di consumo, facendo emergere improvvisamente come "vecchi" gli onesti oggetti con più di qualche anno sulle spalle. La stessa triste sorte toccò anche alle auto. Eppure proprio questa sarebbe stata la loro fortuna: è di questo periodo il primo raduno di veicoli antichi sul circuito di Monza e la nascita dell'Associazione Amatori Automobili Antiche e del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca.

Queste due Associazioni, nel dicembre del 1958 confluirono in un unico sodalizio, che assunse la denominazione ufficiale di **C.M.A.E., Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca.**

Il 5 febbraio 1959 con Atto di repertorio 3275 venne depositato presso il Notaio Palmegiano in Monza la scrittura privata e lo Statuto del Club



L'Avv. Eric Maggiar (a sinistra)
e l'Avv. Roberto Loi (al centro)



Il Presidente ASI
l'Avv. Roberto Loi



Il Presidente ACI Milano,
il Dott.
Pier Lorenzo Zanchi
(a sinistra) e
il Presidente C.M.A.E.
Arch. Marco Galassi

Milanese Automotoveicoli d'Epoca con sede a Milano.

Il C.M.A.E. era ufficialmente nato!

L'Atto fu depositato dal Conte Giovanni Caproni di Taliedo, dal Conte Luigi Castelbarco e da Angelo Tito Anselmi.

Il primo Consiglio Direttivo fu così composto :
Presidente Luigi Castelbarco Pindemonte; Vice presidente e Segretario Angelo Tito Anselmi;
Consigliere e Tesoriere Federico Bellini; consiglieri Massimo Leto di Priolo, Alberto Procovio, Giovanni Caproni di Taliedo.

La prima sede fu stabilita in uno storico palazzo del Centro di Milano, Palazzo Visconti di Via Cerva al civico n. 44.

I soci, proprietari di vetture e motociclette con almeno trent'anni di onorata carriera, vollero essere da subito non solo un gruppo di persone accomunate dalla stessa passione ma una squadra organizzata e motivata nel divertirsi e nel promuovere questa nuova forma di hobby. A loro va il merito di aver organizzato il primo

raduno italiano di vetture Fiat (Monza 1958) e la prima gara di velocità italiana per vetture sportive d'epoca, la Coppa Monza.

Fin dall'inizio, inoltre, in uno spirito di grande lungimiranza, si aprirono all'estero e ad altre realtà: al Fiat Register inglese, al Montagu Motor Museum inglese, al Club de Automoviles Clasicos y Veteranos de Espana e ad altri club Tedeschi e Svizzeri.

La nascita della F.I.A.M.E.

Nel frattempo nell'Italia intera nascevano nuovi focolai d'interesse verso l'auto d'epoca e un po' dovunque, nuovi collezionisti si riunivano costituendo nuove Associazioni di auto d'epoca.

Un fermento che fece emergere l'esigenza di un organismo di coordinamento su scala nazionale che li rappresentasse tutti.

L'idea, nata in seno al C.M.A.E., si concretizzò il 13 Febbraio 1960 con la fondazione, a Milano, della F.I.A.M.E. (Federazione Italiana Auto Moto d'Epoca). Oltre al C.M.A.E., in pochi mesi vi aderirono il Circolo Romano Automotoveicoli d'Epoca,



Il padiglione di Novegro ripieno di gioielli

L'arrivo dell'Avv. Loi a bordo della Horch 853 del 1937 di Giulio Caimi





Circolo Veneto Auto d'Epoca, Circolo Romagnolo Auto d'Epoca, Circolo Amatori Automobili d'Epoca Piacenza, Scuderia Ambrosiana, Scuderia Trentina e i Registri Italiani dei marchi Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Questi ultimi furono essi stessi fondati in seguito a un'iniziativa interna del C.M.A.E., che presi i contatti con i rappresentanti delle Case automobilistiche, ottennero immediato consenso e riscontro di aderenti.

La nascita dell'A.S.I.

Nel '66, la F.I.A.M.E. stessa, fondendosi con Veteran Car Club d'Italia (V.C.C.I.) diede origine all'Automoto Club Storico Italiano (A.S.I.), alla cui federazione ovviamente aderì anche il C.M.A.E..

La storia del CMAE

Poche ma significative, le date da ricordare: nel 1964 le dimissioni di Angelo Tito Anselmi, fondatore e mente vulcanica del club, e la nomina a segretario di Angelo Dacomo Annoni, che rimase in carica fino al 1987. Nel 1977 quelle del Presidente Pindemonte dopo 17 anni ininterrotti

alla guida del C.M.A.E., e l'ingresso in carica di Ferdinando Cetti Serbelloni. Nel 1980 la nomina di Francesco Ogliari, uomo di straordinaria cultura, scrittore, ideatore del "concorso di restauro e conservazione", uno dei primi organizzati in Italia, e creatore del Museo Europeo dei Trasporti. Lo sostituì nel 1987 Ernesto Fantozzi, fautore della ripresa della pubblicazione di un notiziario semestrale, dell'istituzione del Campionato Sociale e del nuovo emblema del club. Nel 1990, con 363 soci all'attivo, il C.M.A.E. diede quindi mandato a Sergio Coronelli.

Sono anni in cui il C.M.A.E. modificò la propria impostazione nella direzione di un'associazione moderna al passo con i tempi e profondamente motivata a coinvolgere i propri associati nella vita del Club: riunioni del Direttivo aperte a tutti i soci, conduzione non più verticistica, ma una più collegiale, a più voci ecc.

Nel 2008 è stato eletto Presidente l'Arch. Marco Galassi, che con l'aiuto di un nuovo Consiglio Direttivo si propone di proiettare il C.M.A.E. verso



L'intervento dell'amico Eric Maggiar (a sinistra) e Edoardo Tenconi (a destra)





L'amico Mario Righini



ambiziosi traguardi, primo fra tutti: la costante presenza di un "dialogo propositivo" con la Pubblica Amministrazione, sia Milanese che Lombarda, che porti a riconoscere al C.M.A.E. il ruolo di "conservatore" di un patrimonio motoristico inestimabile a testimonianza del genio umano e dell'evoluzione tecnologica del XX secolo. Nel discorso di celebrazione del cinquantesimo del C.M.A.E. il Presidente Marco Galassi, ha precisato che il Motorismo Storico deve oggi entrare nella così detta "Terza Fase".

La Prima Fase "pionieristica" è stata quella che ha visto l'aggregazione e il coagularsi di vari gruppi di appassionati che hanno fatto nascere i Club e creato il tessuto di relazioni e legami tra essi.

La Seconda Fase è stata quella del "ritrovamento" e la catalogazione dei mezzi storici; questa fase, che è il periodo delle "scoperte nei fienili" è ormai pressoché terminata, resta da catalogare e conservare solo le vetture che in futuro "diventeranno storiche".

La Terza Fase, che deve iniziare al più presto, è quella dell'apertura totale verso la Pubblica Am-

ministrazione e i cittadini; "finchè i nostri mezzi (ha precisato il Presidente) resteranno chiusi all'interno delle collezioni private ed utilizzati solo per soddisfare il nostro divertimento (gare di regolarità, raduni di Club o di Marca, gite sociali, musei privati ecc.) non possiamo sperare di trovare degli "alleati" disposti ad aiutarci a difendere i nostri interessi. E' proprio nel cittadino comune che dobbiamo trovare il principale alleato nella nostra battaglia culturale."

L'attività del C.M.A.E.

Numerose, in cinquant'anni di carriera, le manifestazioni organizzate dal C.M.A.E. tutte con il duplice scopo di favorire la socialità e il divertimento ma anche di promuovere la passione per le auto d'epoca come un valore per la nostra storia: il Rally di Corno Giovine disputatosi ininterrottamente dal 1965 all'83 e dal '91 al '95, il Raduno Città di Caprino Bergamasco, il Raduno Città di San Pellegrino Terme, Raduno Castelli di Lombardia, Trofeo Brianteo, Trofeo Val Vezzeno e il Trofeo Milano.



L'immane
"taglio della torta"

Dall'album dei ricordi del C.M.A.E....



Riproponiamo un articolo di Giovanni Canestrini, apparso su "AUTORAMA" del 1963, edito in occasione della "V Coppa Monza" organizzata dal Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca nel 1963. Dalle pagine ormai ingiallite, emerge un quadro semplice e chiaro delle difficoltà che incontrarono i nostri "Pionieri" nel creare le fondamenta del motorismo storico italiano.

Supplemento al N. 7 di «AUTORAMA»

LA 5^A COPPA MONZA-BP

SI IGNORA TROPPO NELLA STORIA



DELL'AUTOMOBILISMO

di
GIOVANNI
CANESTRINI

Nel quadro della 5^a Coppa Monza-BP classica manifestazione delle macchine d'epoca, Giovanni Canestrini, sommo critico italiano e cultore della storia dell'automobile, fa il punto sulla situazione e sulle origini dell'automobile nel nostro Paese.

SEGUE

67



Io sono solamente un raccoglitore di libri rari di tecnica e posso capire i sentimenti e gli atteggiamenti di un collezionista. Ritengo però che ve ne siano pochi così esclusivisti, passionali, intransigenti, tenaci, come i collezionisti di vecchie automobili. Da qualche anno ne abbiamo parecchi anche in Italia; non molti; diciamo, un centinaio. Come in Inghilterra, dove questo hobby nacque, e in Francia, anche in Italia i collezionisti costituiscono dei clubs e poi una loro federazione. C'era in loro la buona volontà, ed anche il piacere, di trovarsi, di discutere, di parlare delle loro macchine e delle loro scoperte, ma non c'era e non c'è lo spirito associativo che sembra invece esistere negli altri paesi.

Il Museo dell'Automobile di Torino, uno dei più belli che vi siano, invece di raggrupparli, di unirli, li ha praticamente divisi, e non si sa bene perché. Fatto sta che proprio da Torino, dove tutto ciò che è « automobile », è condensato e riunito, è partita la scintilla dello scissionismo.

Due anni di sforzi pazienti non sono riusciti a raggruppare in una sola associazione (o federazione che dir si voglia), i collezionisti di vecchie vetture che ci sono in Italia. I quali vanno avanti facendosi dispettucci, ripicchi, scortesie. Perché? non ve lo saprebbero dire neppure loro, anche se non è difficile, alla fine, identificare questa buffa, più che antipatica, situazione, in qualche fatto personale.

Malgrado questo perfetto disaccordo tra i collezionisti italiani di vecchie vetture, la passione va egualmente conquistando nuovi seguaci e, quello che più conta, formando nuove collezioni e nuovi interessanti e preziosi reperti di ma-



teriale automobilistico, che altrimenti potrebbe andare distrutto o disperso. E' proprio questa, in fondo, la funzione delle collezioni e dei collezionisti ed è molto importante nel caso del materiale automobilistico, specialmente nel nostro Paese, che fino a qualche anno fa poteva citarsi come il Paese che aveva distrutto, e distrugge, tutto ciò che ha attinenza alla storia dell'automobilismo italiano. Senza la collezione di Carlo Biscaretti, che sta alla base del Museo di Torino, in Italia non avremmo praticamente, nessun esemplare dei modelli fondamentali creati dalla tecnica italiana, né i superbi esemplari da corsa che dettero vita e gloria alle nostre case più celebri.

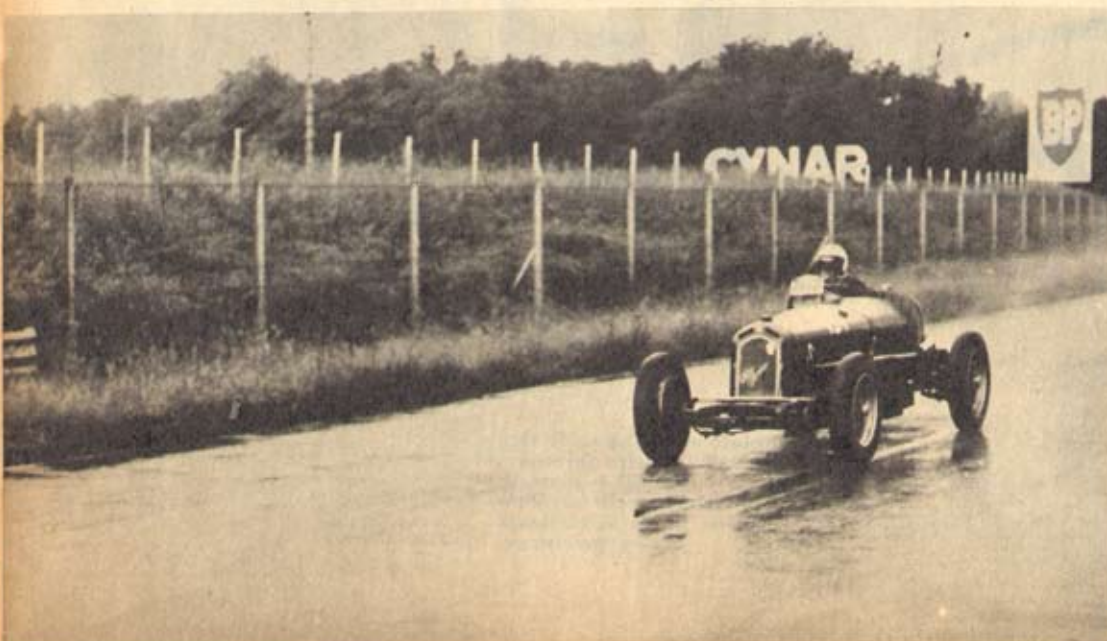
La storia si fa attraverso i cimeli ed i documenti e quella dell'automobile soprattutto, attra-



La rara Alfa Romeo «RL SS» di Marcello Zanotelli, è stata una delle vetture più ammirate della Casa del Portello alla manifestazione di Monza.

Uno scorcio dell'imponente massa di concorrenti partecipanti alla Quinta Coppa Monza - Secondo Trofeo BP, in attesa di compiere una delle prove di qualificazione.

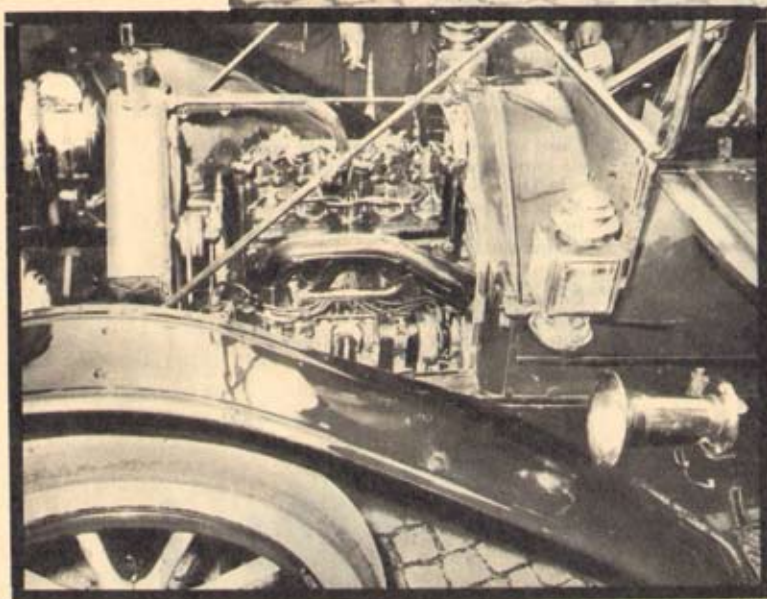
Carlo Leto di Priolo ritratto in piena velocità con la sua potente Alfa Romeo «2300 8C» del 1932.



SEGUE
69



La bellissima
Chalmers-Detroit
del concorrente
statunitense
Fred E. Haller,
presentata alla
riunione monzese
in perfette
condizioni.



Il motore della Chalmers-Detroit
era anch'esso lucido
e smagliante come d'altronde
ogni minima parte
di questa interessante
vettura del 1909.

L'Alfa Romeo « 1500 SS » del 1928
con la quale il nostro Direttore
si è piazzato
al primo posto assoluto
nella prova di efficienza
e precisione.



verso gli esemplari delle macchine realizzate, ed attraverso i brevetti o le privative industriali. Fino a qualche anno fa le case italiane hanno brillato per la loro sollecitudine nel distruggere quello che avevano fatto; disegni compresi, e gli italiani hanno pressochè ignorato la storia dell'automobile ed in particolare la storia dell'automobile italiana.

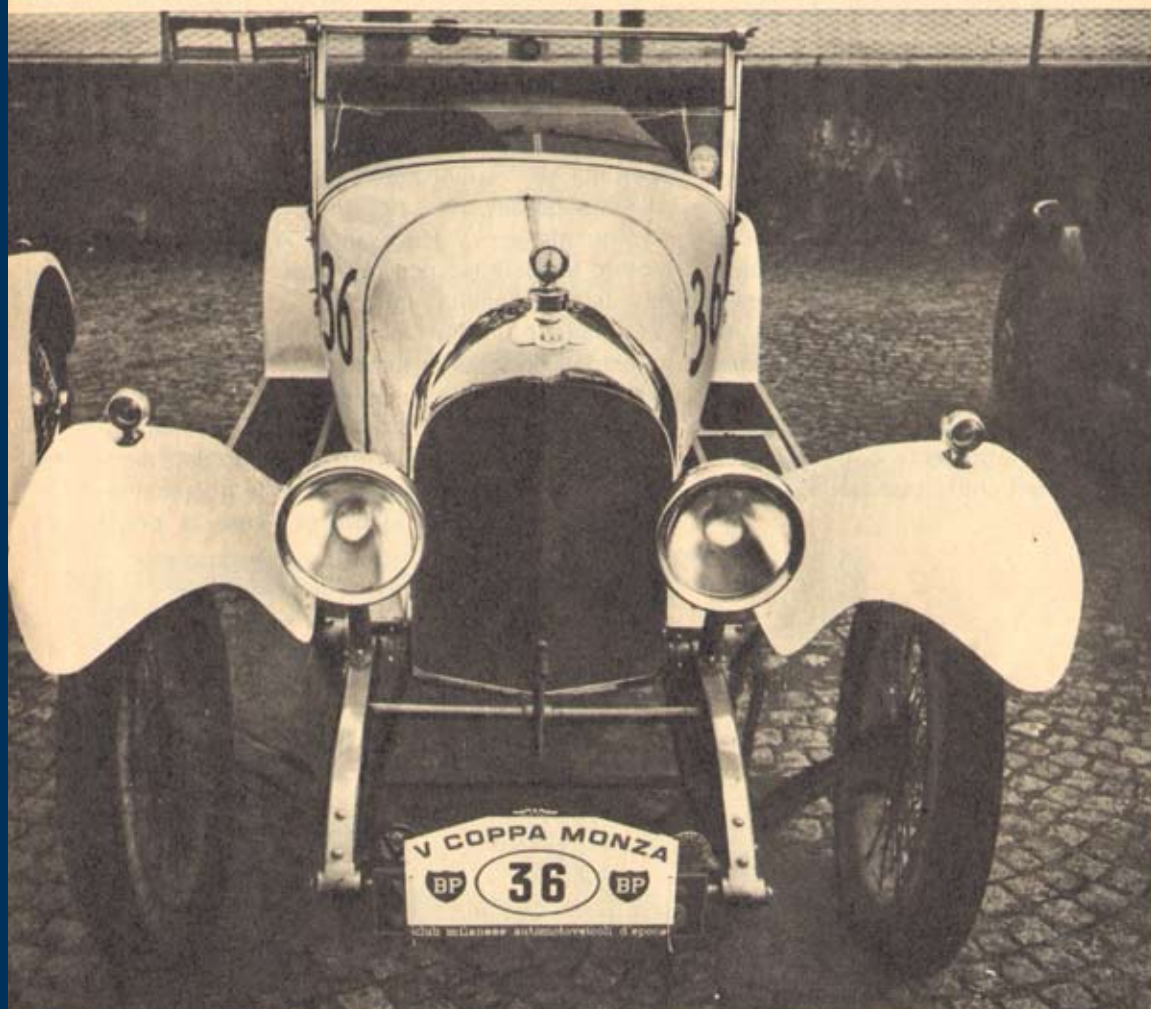
Mentre in Francia, in Germania, in Austria, in Inghilterra e perfino nel Belgio ed in Svizzera si rivendicavano priorità e brevetti, non di rado, addirittura, la invenzione dell'automobile, — come se l'automobile potesse considerarsi la invenzione di uno solo e non « dell'uomo »; — in Italia si ignorava addirittura l'argomento e tutt'al più si accettavano le versioni che provenivano dagli altri paesi.

Per scoprire e poi valorizzare l'opera di Eugenio Barsanti e di Felice Matteucci, ci volle l'opera di due valorosi tecnici e storici tedeschi: il Guldner e lo Schöttler; di Enrico Bernardi ci accorgemmo dopo il Congresso del Motore di Padova del 1927, e per merito di Antonio Capetti e di Armando Levi-Cases, il quale ultimo svelò anche quanto aveva fatto Luigi De Cristoforis, (il motore atmosferico con vapori di nafta nel 1841), all'estero pressochè ignorato.

Sfogliando uno ad uno i certificati di privative industriali rilasciati in Italia tra il 1850 ed il 1895, non soltanto si ritrovò un materiale prezioso, comprovante il notevole contributo della tecnica italiana all'avvento ed al perfezionamento del veicolo a motore, ma si rinvenne anche la documentazione per rivendicare al nostro Paese la prima



SEGUE
71



La candida Bentley « 3 litri » del 1922 portata al secondo Trofeo BP dal concorrente inglese Cyril Wadsworth.

applicazione del motore a combustione al velocipede. Essa spetta all'ingegnere bergamasco Giuseppe Murnigotti, il quale ottenne il brevetto relativo nel 1879, 6 anni prima cioè di Daimler, al quale comunemente essa si fa risalire. Tutto questo è da tempo pubblicato ed accettato anche da autorevoli autori stranieri, e fa anche parte del capitolo « Macchine Termiche », compilato dal pro-

fessor Anastasio Anastasi, per l'opera in sei volumi « un Secolo di Progresso Scientifico Italiano », pubblicata dalla Società Italiana per il Progresso delle Scienze; ma gli Italiani lo ignorano.

Anche molti di coloro che collezionano vetture antiche, i quali un po' di storia dei loro pezzi di collezione dovrebbero pure conoscere, se non altro per apprezzarne il valore e la rarità.



1962 - IV Coppa Monza

1962 - IV Coppa Monza
Il Comm. Gianni Mazzocchi
su De Dion Buton del 1904



1962 - IV Coppa Monza
Il "Conte" Giovanni Lurani su A.R. 1500 MM



2002 - IV Coppa Monza 40 anni dopo, la stessa vettura
(A.R. 1500 MM) portata sulla stessa pista per la Coppa

La splendida Bugatti T37A del 1926
all'ingresso di Palazzo Reale



Il C.M.A.E. pronto per la sfilata futurista a Villa Reale

Le auto e le moto dei Futuristi

Il C.M.A.E. a Palazzo Reale con sfilata in Montenapoleone per una "serata Futurista"

di Marco Galassi

Il C.M.A.E. ha aderito con entusiasmo alla richiesta del Comune di Milano, pervenuta direttamente tramite l'Assessore alla Cultura, Massimiliano Finazzer Flory a partecipare a due eventi importanti nell'ambito delle manifestazioni legate al centenario della Pubblicazione del Manifesto Futurista.

Il 5 febbraio, proprio in coincidenza con il nostro "cinquantenario", il C.M.A.E. era

presente, all'interno di Palazzo Reale per l'inaugurazione della Mostra sul "Futurismo" con due mezzi di particolare interesse storico e legati al periodo "Futurista"

Sotto il nostro gazebo con le insegne C.M.A.E., illuminato a giorno, una splendida Bugatti T37A del 1926 e una Motocicletta FN 3 HP del 1916 attiravano l'attenzione dei visitatori, proprio all'ingresso della Mostra.

I Futuristi hanno fatto dell'Automobile uno dei loro miti considerandola un'opera d'arte che, come scrive Filippo Tommaso Marinetti nel Manifesto del Futurismo del 1909, supera la bellezza della Vittoria di Samotracia:

"...Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automo-

Gruppo dei soci C.M.A.E.
davanti a Villa Reale



La moto FN 3HP del 1926 a Palazzo Reale





L'Assessore Finazzer Flory al centro tra i Soci C.M.A.E.



bile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia.

...Noi viviamo già nell'assoluto, poiché abbiamo già creato l'eterna velocità onnipresente..."

Le automobili e le motociclette dei primi decenni del '900, hanno introdotto una nuova visione del mondo, un mondo attratto e vorticoso attorno al mito della velocità e della forza meccanica.

Fino all'800 il parametro di riferimento per la velocità era data dall'uomo a cavallo. Con il nuovo secolo tutto cambia, i motori danno all'uomo la possibilità di affrancarsi da vincoli scomodi e dona una nuova libertà di movimento. Una nuova percezione quindi del rapporto uomo/natura, un rapporto che oggi forse possiamo anche criticare, ma se caliamo la nostra analisi in quel periodo storico, possiamo certamente comprendere. La nuova tecnologia da all'uomo lo strumento della velocità permettendogli di superare i limiti naturali del corpo umano.

Il 25 febbraio poi, una grande "Sfilata Futurista" ha contribuito a ravvivare il "quadrilatero della Moda" nell'ambito del "Progetto Montenapoleona" organizzato in occasione dell'inaugurazione della Settimana della Moda.

L'Assessore Finazzer Flory ci ha accompagnato per tutta la sfilata ed è rimasto sbalordito dalla bellezza dei nostri mezzi storici, confermando la collaborazione, già in atto, tra il Comune di Milano e il C.M.A.E.



La Guzzi "Norge" dell'amico Maurizio Quaglia





L'imponente Isotta Fraschini 8A SS del 1930

Mostra dell'Alto Antiquariato a Novegro

25-26 gennaio 2009

Il C.M.A.E., nell'ambito della collaborazione con il Parco Esposizioni di Novegro, ha esposto alla mostra Alto Antiquariato, che si è tenuta il 25 e il 26 gennaio scorso 4 veri gioielli a quattro ruote:

- **LANCIA** Astura IV Serie – Berlina- Carrozzeria Pininfarina del 1938
- **ISOTTA FRASCHINI** 8 A S S - Torpedo – Carrozzeria Castagna del 1930 (Coppa d'oro Villa d Este 2006 , Best in show alla Gran Parade dei Musei di Mulhouse)
- **HORCH** 853/A – cabriolet del 1937
- **BUGATTI** T23 del 1925

Un grazie sincero ai nostri Soci che gentilmente hanno messo a disposizione del C.M.A.E. i loro gioielli.



La Horch 853/A del 1937



Bugatti T23 del 1925



Lancia Astura IV del 1938





Mostra Scambio a Novegro

22-24 febbraio 2009

Un "pienone" di auto e Soci presso il tradizionale spazio C.M.A.E. allestito, come di consueto, in occasione della Mostra Scambio di Novegro che si è tenuta il 21 e 22 febbraio.

La bella giornata soleggiata ha permesso anche a qualche temerario di arrivare all'appuntamento con l'auto scoperta, ma soprattutto si sono viste molte auto particolarmente interessanti che hanno attirato l'attenzione dei moltissimi visitatori.

Appuntamento quindi a tutti i Soci, sempre presso lo "Spazio C.M.A.E.", per la prossima Mostra Scambio in programma dal 13 al 15 novembre.





Così si guida un'Alfa! Franco Adamoli su 1750 GT del 1931

1^a Prova Campionato Sociale C.M.A.E. 2009

Rozzano - 28 marzo 2009

di Sergio Coronelli

Grande numero di partecipanti alla prima prova del Campionato Sociale 2009.

Ben 45 vetture si sono presentate al via sulla pista del Kartodromo di Rozzano sabato 28 marzo in una fredda e ventosa giornata di inizio primavera, che non ha impedito però ai tanti appassionati a bordo delle loro "veteran car" di cimentarsi con i cronometri, cominciando nel migliore dei modi il 2009.

Quest'anno il campionato si articola su ben sei prove anziché le solite quattro e presenta anche alcune importanti novità come:

- la suddivisione in più raggruppamenti delle vetture partecipanti per essere meglio distribuite nei vari scaglioni di anzianità passando da quattro a sei,
- la suddivisione delle classifiche, una riservata ai soci CMAE e l'altra ai componenti della Squadra Corse CMAE,
- una maggior difficoltà nello svolgimento della gara con prove più lunghe, impegnative e con più rilevamenti dei tempi.

Con queste premesse, tanti si sono presentati per iniziare degnamente la nuova stagione di impegni sportivi e con un forte spirito di emulazione e leale battaglia come si conviene tra gentiluomini del volante.

E' mancata la Lella a cronometrare ed il buon Pino Galluzzi è finito miseramente al terzo posto, una vera *débâcle*, a dimostrazione di quanto importante e soprattutto deter-

minante sia l'apporto della Lella nelle prestazioni ottenute da Pino.

Migliore piazzamento, anche se di poco, è andata a Mauro Clerici, finito al 2° posto assoluto con una prestazione molto regolare nei passaggi sul pressostato che ha messo in evidenza ancora una volta la capacità e la bravura di Mauro.

La migliore prestazione è stata quella di Gianmaria Leva, catapultato al 1° posto assoluto con una prestazione superlativa dimostrando una regolarità impressionante nel passaggio sui presso stati, accumulando nei 6 passaggi un totale di 34 centesimi di secondo di penalità con una media di 5,6 centesimi a passaggio, veramente bravo!

Ottima anche la prestazione di Luigi Maria Guffanti, con una prestazione di grande rilievo e perizia che lo ha portato ai vertici alti della Classifica Generale, per lui un meritato 5° posto assoluto ed il 1° posto di gruppo.

Da rimarcare la prova dell'inossidabile Franco Adamoli, 4° nella Classifica Assoluta e 1° di gruppo, di Mario Aglione e Giovanni Catone rispettivamente 6° e 7° nella Assoluta e 2° nel rispettivo raggruppamento.

In leggera ombra la prova di Antonio Di Martino, Roberto Asperti, Antonio Lomacci e Fabio Ongari, (da segnalare la perdita della ruota dell'auto all'uscita della pista !!).

Tutti avranno comunque modo di riabilitarsi nelle prossime prove del Campionato Sociale.

Alexia Giugni su Porsche 356 del 1958



Fabio Ongari con la sua Triumph TR5 del 1971 (ancora con tutte le quattro ruote!)



Come mirare il pressostato!
La Porsche 356 di Mauro Clerici





Come ti imbarco l'Americana! Mattia Bellaviti su Ford Mustang del 1971



Enrico Bassani su Alfa Romeo Giulietta Spyder del 1961

CLASSIFICA GENERALE

pos.	pos. ass.	pos. gr.	num. concorrente	Auto	Anno	ragg.	penalità GIRO 1 A>B + B>A	penalità GIRO 2 A>B + B>A	penalità GIRO 3 A>B + B>A	altre penalità	totale penalità
1.	1.	17	Leva Gianmaria	Austin Mini Cooper	1971	4	9	10	15	0	34
2.	2.	8	Clerici Mauro	Porsche 356	1965	4	21	22	12	0	55
3.	1.	33	Galluzzi Pino	Renault 5 Turbo 2	1982	6	20	25	10	0	55
4.	1.	1	Adamoli Francesco	A.R. C GT 1750 Castagna	1931	2	18	8	30	0	56
5.	1.	19	Guffanti Luigi Maria	Innocenti Mini 1001	1972	5	21	17	57	0	95
6.	2.	30	Aglioni Mario	Porsche 911 SC Targa	1981	6	47	48	19	0	114
7.	2.	24	Catone Giovanni	Fiat 124 Sport Spider	1973	5	72	2	101	0	175
8.	1.	6	Bassani Enrico	A.R. Giulietta Spider	1961	3	68	76	52	0	196
9.	2.	40	Di Martino Antonio	Lancia Flavia Convertibile	1963	3	35	124	48	0	207
10.	3.	15	Ongari Fabio	Triumph TR5	1971	4	16	203	9	0	228
11.	4.	11	Asperti Roberto	A.R. GT Junior	1967	4	59	79	96	0	234
12.	3.	34	Vittozzi Daniele	Porsche 911 SC	1983	6	73	79	96	0	248
13.	4.	39	Guarrella Franco	Ferrari 328 GTS	1987	6	81	88	91	0	260
14.	5.	35	Lomacci Antonio	Porsche 944	1985	6	162	27	73	0	262
15.	3.	27	Salerni Nicola	Karmann Ghia 134	1974	5	36	112	125	0	273
16.	4.	4	Carbone Salvatore	A.R. Montreal	1956	5	118	107	82	0	307
17.	5.	51	Adamoli Barbara	Triumph TR5	1971	4	228	78	14	0	320
18.	6.	43	Moscattelli Enrico	A.R. GT Veloce	1967	4	44	115	167	0	326
19.	7.	10	Lippi Boncampi F.	A.R. Giulia GT Veloce	1966	4	162	142	90	0	394
20.	5.	22	Leva Marco	Lancia Fulvia	1972	5	103	149	158	0	410
21.	8.	18	Bellaviti Mattia	Ford Mustang Mac 1	1971	4	91	252	117	0	460
22.	9.	16	Barsottelli Luciano	A.R. GT Junior	1971	4	232	115	129	0	476
23.	6.	23	Del Bo Roberto	Lamborghini Urraco	1973	5	142	77	280	0	499
24.	10.	14	Nardiello Edoardo	Innocenti Mini Minor MK3	1970	4	273	144	84	0	501
25.	11.	12	Bisconcini Gabriele	Morris Cooper S	1969	4	267	87	165	0	519
26.	7.	20	Bottini Romeo	Porsche 911 Targa	1972	5	185	194	166	0	545
27.	6.	37	Casaleggio Paolo	Alfa Romeo	1986	6	254	211	145	0	610
28.	2.	2	Femminella Gianni	Lancia Augusta	1933	2	163	316	140	0	619
29.	3.	7	Boris Giuseppe	Porsche 356	1964	3	72	376	195	0	643
30.	8.	26	Bertoni Giovanni	Alpine Renault A 110	1973	5	89	432	184	0	705
31.	7.	38	Jacopetti Francesco	Mercedes 420 SE	1986	6	147	276	361	0	784
32.	9.	41	Ferrini Paolo	Peugeot 504	1974	5	246	199	581	0	1.026
33.	8.	31	Gigli Rolando	Ferrari 308	1981	6	312	430	354	0	1.096
34.	4.	5	Giugni Alexia	Porsche 356	1958	3	600	383	114	0	1.097
35.	9.	32	Barattieri Roberto	Renault 5 Alpine Turbo	1982	6	600	187	435	0	1.222
36.	10.	36	Colombo Diego	Ferrari 412	1985	6	305	563	373	0	1.241
37.	10.	25	Mantegazza Gianni	Fiat 128 Rally	1973	5	443	448	559	0	1.450
38.	3.	3	Pampuri Franco	MG TD	1953	2	600	600	600	0	1.800
39.	11.	29	Pironi Nicolò	Ferrari 308 GTS	1980	5	600	600	600	0	1.800
40.	12.	9	Marini Giampaolo	Ford Mustang	1966	4	0	0	0	0	N.P.
41.	12.	28	Palumbo Andrea	Lancia Fulvia Montecarlo	1975	5	0	0	0	0	N.P.
42.	13.	21	Nardiello Gerardo	Porsche 911 T	1972	5	33	600	0	0	RIT.

Salvatore Carbone su Alfa Romeo Montreal del 1976



Gianni Femminella su Lancia Augusta del 1933



Il bel "didietro" della R5 turbo di Pino Galluzzi





Le nostre auto di fronte alla Rocca San Vitale a Fontanellato



Parma e il mondo di Don Camillo e Peppone

Gita in Emilia

4-5 aprile 2009

di Marco Galassi

Una quarantina di equipaggi tra auto e moto, si sono presentati alla partenza da Milano sabato mattina, per una gita che ci ha portato a visitare Parma e la parte dell'Emilia legata allo scrittore Giovannino Guareschi e in particolar modo al suo Don Camillo con l'inseparabile Peppone.

Partiti sotto un bel sole, siamo stati accolti a Fontanellato da un muro d'acqua quasi invernale.

Lo scoramento, che ci ha accompagnato durante la visita alla Rocca Sanvitale di Fontanellato, è svanito miracolosamente una volta seduti a tavola, dove la coppa affettata e i vari piatti di salumi nostrani hanno cancellato d'un colpo ogni rammarico, lasciando il posto a uno spirito "goliardico che ci ha accompagnato per tutta la Gita.

Una nota particolare merita la Rocca di Sanvitale, la cui parte più antica è del XIII secolo, che custodisce autentiche meraviglie fra le quali alcuni affreschi del

Parmigianino.

Nel pomeriggio ci siamo trasferiti a Parma dove, scortati dalle pattuglie della Vigilanza Urbana, neanche si trattasse della Mille Miglia, siamo arrivati direttamente nel cuore della Città, in Piazza Duomo. Qui la cultura ha avuto il sopravvento e ci ha accompagnato a visitare il Duomo ed il Battistero, la Chiesa di San Giovanni e il Teatro Farnese.

Verso sera, la cultura ha lasciato il posto alla buona cucina emiliana che ci ha deliziato con i suoi piatti tipici alla Trattoria Corrieri, antica posteria parmense. Il giorno dopo, finalmente una bella giornata di sole ha permesso alle moto di viaggiare asciutti e alle auto di aprire il tetto per viaggiare scoperti da Parma a Brescello.



Gian Croci e Agostino Como





Visita alla borsa del Culatello



Nella Piazza di Brescello, di fronte alla chiesa, ci aspetta-
va un aperitivo con un insolito Don Camillo in carne ed
ossa.

Sembrava di rivivere una delle scene dei film che hanno
segnato la nostra gioventù, la lotta continua tra Don Ca-
millo e Peppone, i dispetti e le ripicche dei due protago-
nisti in un'Italia del dopoguerra magistralmente dipinta
da Giovannino Guareschi.



Fontanellato



L'Amico Croci in un momento di relax ...
no comment !



Sosta a Brescello



Brescello, foto ricordo davanti alla statua di Don Camillo



I Formaggi della Valsassina

Gita in moto e auto

9 maggio 2009

di Marco Galassi

Uno splendido sole primaverile ha accompagnato per tutto il giorno le moto e le auto dei numerosissimi Soci che hanno partecipato alla manifestazione programmata per sabato 9 maggio.

Le richieste di iscrizioni anno superato di gran lunga le effettive disponibilità di posti, tanto che la nostra segreteria ha dovuto purtroppo rifiutare tutte le richieste pervenute dopo la chiusura delle iscrizioni, di questo ci scusiamo con i Soci coinvolti.

Dopo la partenza da Milano, il primo ritrovo è stato nella centralissima piazza di Barzio, che è stata letteralmente invasa dalle nostre auto e moto.

Come da programma, alle 11,00 ci siamo trasferiti a Pasturo, a pochi chilometri da Barzio, presso la sede storica del caseificio Mauri, dove siamo stati ricevuti dal Dott. Franco Vizzardi, uno dei soci proprietari dell'Azienda.

La visita allo stabilimento e alle grotte di stagionatura dei formaggi, è stata particolarmente interessante.

Ci siamo resi conto che per produrre un ottimo formaggio, come il taleggio Mauri, non è sufficiente avere uno stabilimento modernissimo e progettato secondo le più recenti e innovative tecniche di produzione.

È necessaria un'integrazione perfetta tra sistemi produttivi moderni e tecniche di stagionatura antiche, con processi tramandati da generazioni e con l'utilizzo delle grotte naturali.

All'uscita dalle grotte di stagionatura ci attendeva, attorno alla baita storica Mauri, un pranzo campestre basato su salumi nostrani e polenta "taragna", servita in un grande paiolo di rame.

Alla Mauri S.p.a. e all'amico Franco Vizzardi, un ringraziamento caloroso a nome di tutto il C.M.A.E. per l'ospitalità dimostrata.

La giornata si è poi chiusa a Varenna, sul lago di Como, dove siamo giunti percorrendo alcune strade panoramiche con l'immane foto ricordo.

Il "gruppo" nella Piazza del Leone a Barzio





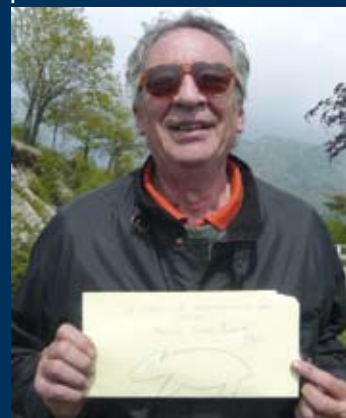
In coda per la polenta taragna



La stagionatura del Taleggio



Un Tapiro meritato per Marco Vincenti



L'immane foto di gruppo



Franco Vizzardi illustra il ciclo di lavorazione del Taleggio





Foto di gruppo con l'amico Milo Orsi a cui va il nostro grazie per l'organizzazione



Via Bisceglie, 92 - 20152 Milano - Tel. 02/483381





Isotta Fraschini Tipo8 Carrozzeria Castagna del 1923

Manifestazione "Cortili aperti 2009"

10 maggio 2009

Un gemellaggio all'insegna della Cultura tra il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca e l'Associazione Dimore Storiche Italiane (ADSI)

di Marco Galassi

E' normale che ogni cittadino ami la propria Città, ma è ancora più bello quando è la Città che si "apre" ai suoi cittadini, permettendo a tutti di scoprire i tesori celati all'interno dei propri Palazzi Storici. Questo è il tema della Manifestazione "Cortili Aperti" che il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca e l'Associazione Dimore Storiche Italiane ha organizzato a Milano domenica 10 maggio.

Poter accedere liberamente all'interno dei più rinomati palazzi storici milanesi, presenti tra Montenapoleone, Via Borgonuovo e Via Brera, passando tranquillamente a piedi da un portone all'altro, scoprire poco alla volta i numerosi giardini e le corti con i loro porticati normalmente nascosti alla vista comune, è stata un'esperienza emozionante.

E mentre Milano offriva al visitatore i suoi tesori, all'interno dei vari cortili, il C.M.A.E. aveva esposto alcuni dei suoi gioielli più preziosi. Ed è così che all'interno di Palazzo Bagatti-Valsecchi troneggiava un'imponente Isotta Fraschini mod. 8, realizzata fuoriserie dalla Carrozzeria Castagna nel 1923, mentre una FIAT 525 - carrozzeria Stabilimenti Farina del 1929 sostava all'interno del Palazzo confinante.

Una BMW 327 Sport Cabriolet del 1939 faceva gli onori di casa a Palazzo Landriani in Via Borgonuovo 25 ora sede dell'Istituto Lombardo Accademia di



Le Fiat 514 Torpedo del 1929 e la 509 Delfino

La Fiat 500 Topolino A del 1939



Mercedes 190 SL del 1957



BMW 327 Sport
Kabriolet del 1939



Scienze e Lettere, mentre una "piccola" ma "grande" Fiat, la 500 "A" accoglieva i visitatori in Via Brera 9. Altre due Fiat, una 509 del '26 e una 514 Torpedo del '29 si facevano fotografare sotto i portici di Palazzo Bigli.

Poco più in là, una coppia di vetture Sport anni '30 (Fiat Balilla Berlinetta Mille Miglia e Coppa d'Oro) sembrava che attendessero da un momento all'altro i loro proprietari per portarli a scorrazzare sulle strade sterrate.

Ed è proprio questo che ha reso eccezionale l'evento, aver dato un senso di naturalità alle corti e ai palazzi storici, visti non più come soli monumenti architettonici, "distanti" dal visitatore, ma resi "normali residenze" rendendo il rapporto monumento-uomo più umano con l'unica differenza che dove sostavano un tempo le carrozze, ora si trovavano le stesse auto che probabilmente hanno sostato un tempo al loro interno.

Il Visitatore ha potuto così ripercorrere un viaggio nel tempo e rivivere i vari periodi storici che hanno segnato lo sviluppo di Milano, dai primi del '900 fino agli anni '60

Le note di una pianoforte a coda poi, posto all'interno del porticato di casa Bigli in Via Borgonuovo 20 e suonato proprio dal nipote di Giovanni Lurani, che ben 50 anni fa, fu nostro Socio Fondatore, si sono diffuse tra il silenzio delle corti e ha contribuito ad aumentare l'attenzione del Visitatore.

Non ho scritto a caso Visitatore con la "V" maiuscola, l'ho fatto per rispetto e ammirazione proprio per coloro che così numerosi hanno contribuito al successo della Manifestazione.

La cultura dell'eccellenza dà solo ottimi frutti.

Si sono visti infatti molte persone di cultura, studiosi ma anche moltissime famiglie e giovani coppie, nonni con nipoti e tanti, tanti giovani.

Questo "gemellaggio" tra due grandi Associazioni culturali ha raccolto il sostegno e plauso dell'Amministrazione Pubblica.

"Cortili Aperti" si è svolta con il patrocinio del Comune di Milano, della regione Lombardia e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Il C.M.A.E. ha dedicato questa Manifestazione alla nostra città che da sempre ha rappresentato un punto di riferimento nel panorama motoristico nazionale e ha visto la nascita di marchi quali Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Bianchi, OM; senza dimenticare le splendide forme delle carrozzerie create da Castagna, Zagato, Sala, Carrozzeria Touring, per citare solo i più conosciuti.

Un grazie sincero va a tutti i nostri Soci che con la loro disponibilità hanno contribuito al pieno successo della manifestazione.



Fiat 508 CS berlinetta MM del 1934 e
Coppa d'Oro del 1934





La Bugatti tipo 13 di Aldo Majno



La Fiat Siata Sport di Angelo Bernardi

Trofeo Visconteo

2° Prova del Campionato Sociale C.M.A.E.

19 aprile 2009

Spunta Beppe Galluzzi tra le mura del Trofeo Visconteo
Ottima prova del pilota della Squadra C.M.A.E. che precede Ercolani e D'Antinone

di Fulvio Negrini

Per quelli di Lombardia, Milano è un po' il centro del mondo.

La "Milano da bere" dei mitici anni ottanta.

La "grand Milan" degli anni sessanta.

La storica Milano dei Visconti e degli Sforza.

La Milano delle cinque giornate.

Milano.

Semplicemente Milano.

Un passato millenario di fatti, avvenimenti, vita, morte, urla, guerre, dialetto, felicità, tristezza.

Una storia che si perde nel tempo da quando attorno al VI secolo a.c. la popolazione celtica degli Insubri, diede vita ad un piccolo villaggio che man mano nel tempo, attraverso anni, decenni, secoli, divenne sempre più grande, vasta, enorme, importante. Divenne Milano.

Certo la giornata non è stata delle migliori visto la continua pioggia di questa primavera decisamente umida e bagnata ma davanti al Castello Sforzesco, in una Milano festiva, tranquilla e silenziosa, il folto gruppo delle "storiche" si è trovato compatto di buon mattino.

Il 1° Trofeo Visconteo, gara all'esordio assoluto nel panorama della regolarità turistica sotto la bandiera del CMAE, ha subito

messo in campo le proprie potenzialità.

Una settantina gli equipaggi al via che, incuranti della giornata infame, si sono allegramente ritrovati sotto il tendone del sodalizio milanese, pronti per affrontare un bellissimo percorso lungo il naviglio di Bereguardo e la Lomellina con sosta pranzo nella splendida Vigevano.

Il Trofeo Visconteo aveva un sapore di antico, quasi di cavalleresco, con i novelli cavalieri pronti a sfidare draghi e mostri lungo le quindici prove speciali disseminate nel percorso, decisi come i propri avi a combattere fino all'ultimo per un trofeo, una coppa, un riconoscimento, da mettere tra i ricordi di una vita fatta di passione e di sportività.

Tutti, secondo le proprie possibilità agonistiche, sono venuti a Milano per onorare la gara, per cercare di far bene con il cronometro, contro il proprio limite per dimostrare, nella capitale del lavoro, che anche con lo sport si può primeggiare, si può essere soddisfatti come i grandi Signori di Milano che dalle torri e dal merli del castello, forse, ormai persi nei secoli, si sono affacciati per "dare un occhio" a questi cavalieri del secondo millennio.

Le macchine presenti rappresentavano quasi un secolo di





La Austin Healey MK3 di Contini-Contini

motore, dalla vetusta Bugatti 13 del 1920 di Aldo Majno alle più recenti Alfa Romeo Giulietta datata 1982 di Curone ed alla Opel Manta GTE del rallyista Cino Bernini a dimostrazione di un progresso veloce e straordinario che ha coinvolto il secolo appena passato.

Questa manifestazione è inclusa nelle quattro del Challenge della Solidarietà, un modo nuovo e bello per dare una mano a chi nella vita è stato meno fortunato di altri. Questo Challenge nasce dalla collaborazione tra il CMAE di Milano, la Scuderia GMT di Piacenza, il Veteran Car Carducci Voghera e l'Auto Moto Storiche Varese.

"Una mano all'uomo. Tutti i giorni" è lo slogan dell'Opera San Francesco per i Poveri di cui il Challenge 2009 sarà promotore con le sue quattro gare, la Verese-Campo dei Fiori, il Giro Notturno dell'Oltrepò, il Trofeo Val Tidone e questo Trofeo Visconteo, gara d'apertura.

Una iniziativa che fa onore a questi organizzatori ed a tutti quegli equipaggi che partecipano a questo campionato. A Milano la maggioranza era presente per gustare il ricco "piatto" che il CMAE aveva messo sul tavolo ma già prima del via si potevano contare a "vista" gli equipaggi scesi in riva ai navigli per centrare la vittoria.

Su tutti Gianmario Fontanella ed Alessandro Malta della scuderia piacentina GMT sulla Porsche 356 del 1955 dati per super favoriti. Pronti ad intralciare il loro intento lo sparuto gruppo degli "esperti" guidati dal monzese d'adozione Tonino D'Antonone su Porsche 911, navigato dalla moglie Amalia, i "centodiecisti" di Voghera, Stefano e Marco Ercolani, i pavesi Scarbelli-Negrini con la Fulvia 2C e Carini-Carini con la Porsche 911, i vincitori del Challenge 2008, Cerri-Dalmini su Fulvia HF portacolori della scuderia GMT ed i bravissimi Torti, Ongari, Galluzzi e Massara che chiudevano il cerchio dei papabili vincitori. Dietro una lunga fila di outsider, sempre pronti a



La Mercedes 300 SL di Prevosti



La Porsche 356 di Mario ed Edvige Crugnola - prima dell'incidente



Anna Lucia Airaghi con la sua inseparabile Giulietta Spider

cercare la giornata fortunata per dare la zampata vincente. La cronaca si apre alle 10 in punto quando la carovana si mette in movimento attraverso Milano verso l'alto pavese. Piove e piove ma fino al santuario di Morimondo è solo un lungo trasferimento. Davanti all'Abbazia, la cui storia inizia il 4 ottobre del 1134 quando un gruppo di monaci francesi provenienti dalla casa madre di Morimond, decisero che questo luogo era l'ideale per edificare una abbazia cistercense che prese forma concreta però solo nel 1182, è posto il primo controllo orario. Davanti a tanta storia prende avvio anche la prima serie di prove della giornata attraverso Bereguardo e il suo ponte di barche sul Ticino per proseguire poi verso Gropello Cairoli, Dorno, Scaldasole, Alagna e Borgo San Siro dove si chiude il primo gruppo di rilevamenti.

Breve corsa fino a Vigevano dove la sosta pranzo è prevista all'angolo della splendida piazza Ducale. Il questa prima parte di gara succede un po' di tutto, dall'uscita di strada della Porsche di Mario Crugnola appena dopo il ponte sul Ticino, alla corsa da lepre di Fontanella-Malta che prendono il largo verso Dorno inseguiti da Torti, Ercolani e Fattori. Dietro Claudio Cerri accusa problemi alla frizione della sua Fulvia HF mentre D'Antinone e Scarabelli viaggiano un po' timorosi sotto alla pioggia. Leva, Galluzzi e Contini, seguono.

La partenza da Vigevano dopo la sosta, troppo "stretta" per tutti, crea un certo "disastro" causa l'imperfezione del radar che manda la maggioranza dei concorrenti nel cuore della capitale della cittadina con conseguente annullo del rilevamento di Borgo San Siro, seconda prova annullata della giornata. Dopo la speciale di Dorno, Fontanella è sempre primo con Torti incollato dietro. Ercolani e Galluzzi sono a pari merito mentre D'Antinone precede sempre Scarabelli.

In giornata poco felice sono invece Ongari, Massara e Carini che non riescono ad uscire dal gruppo dove, sotto la continua

pioggia, è Aldo Majno con la Bugatti 13 a dare spettacolo con una guida veloce e "saltellante".

Cerri tira i remi in barca cercando di salvare la "frizione" della Fulvia ormai allo stremo. I colpi di scena non sono finiti ed il passaggio ferroviario di Gropello mette fuori gioco Gianmario Fontanella. Le ultime prove sono un crescendo di Giuseppe Galluzzi con la Porsche 911SC del 1980 che spara le ultime cartucce a Morimondo centrando la vittoria davanti a Stefano Ercolani su A112 Abarth e a Tonino D'antinone sulla verde Porsche 911T del 1969. Quarto chiude Scarabelli con la Fulvia 2C davanti a Torti, Cappellini, Ongari, Cerri e Massara.

All'arrivo al castello Visconteo, grossa gioia per Beppe Galluzzi e Lella Bettegato, tornati alle gare con il solito piglio da grandi combattenti.

Un po' delusi Fontanella che avrebbe vinto a mani basse e Scarabelli che nelle prove annullate aveva "staccato" un centesimo di errore in entrambe.

Grande rammarico per la pioggia ed il tempo uggioso ma tanta soddisfazione per tutti alla fine di questo Trofeo Visconteo che ha peccato di un radar approssimativo e di una tempistica per la sosta pranzo improponibile. Errori di gioventù che serviranno per l'anno venturo nell'obiettivo di creare un appuntamento fisso nel panorama della regolarità turistica.

Bravi comunque gli organizzatori; la passione poi alla fine paga e questa gara è partita con lo spirito giusto.

Lassù dai merli del Castello Visconteo alla fine i Signori di Milano si sono ritirati nei propri alloggi, chiudendosi in quella patina di tempo secolare che per una domenica li ha visti guardare fuori dalle mura non la solita città caotica ma un folto gruppo di vecchie glorie del motore che hanno percorso nuovamente, come tanti anni fa, le strade di una Milano antica, di una Milano silenziosa, di una Milano ormai parte della storia del tempo che fu.



L'Alfa Romeo 1750 di Francesco Adamoli





Trofeo Visconteo – Le prime 10 posizioni della Classifica Generale

1 GALLUZZI - BETTETO	PORSCHE 305 C TARGA	1980	00:00:00.62
2 ERCOLANI - ERCOLANI	A.112 1050	1979	00:00:00.64
3 D'ANTINONE - DE BIASE	PORSCHE 911 T 2.2	1969	00:00:00.66
4 SCARABELLI - NEGRINI	LANCIA FULVIA	1965	00:00:00.68
5 TORTI - RUGGERI	LANCIA FULVIA M.CARL	1974	00:00:00.72
6 CAPPELLINI - VOLTA PUPILLI	LANCIA FULVIA C. 1.3	1972	00:00:01.03
7 ONGARI - ADAMOLI	TRIUMPH TR 6	1971	00:00:01.04
8 CERRI - DELMINI	LANCIA FULVIA HF 1.6	1971	00:00:01.16
9 MASSARA - SCHIRA	A.R.GIULIETTA S. 1.2	1957	00:00:01.18
10 FATTORI - QUAGLIOTTI	FIAT OSCA 1.6 CABRIO	1964	00:00:01.25

CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E 2009 DOPO LA 2ª PROVA

Classifiche di raggruppamento

Raggruppamento	1° PROVA ROZZANO	2° PROVA VISCONTEO	PUNTEGGIO TOTALE
Raggruppamento 1			
1 Adamoli Francesco	550	450	1000
2 Femminella Gianni	230		230
3 Bernardi Angelo		50	50
Raggruppamento 2			
1 Airaghi Anna Lucia		50	50
Raggruppamento 3			
1 Boris Giuseppe	220		220
Raggruppamento 4			
1 Di Martino Antonio	450		450
2 Asperti Roberto	425		425
3 Moscatelli Enrico	310		310
4 Lippi Boncampi F.	300		300
5 Bellaviti Mattia	290		290
6 Barsottelli Luciano	280		280
7 Del Bo Roberto	270		270
8 Bisconcini Gabriele	260		260
9 Penagini Roberto		50	50
Raggruppamento 5			
1 Guffanti Luigi Maria	500	550	1050
2 Catone Giovanni	475		475
3 Salerni Nicola	330		330
4 Bottini Romeo	250		250
5 Bertoni Giovanni	210		210
6 Mantegazza Gianni	162	50	212
7 Ferrini Paolo	194		194
8 Pampuri Franco	154		154
9 Pironi Nicolò	146		146
Raggruppamento 6			
1 Lomacci Antonio	350	500	850
2 Vittozzi Daniele	400		400
3 Guarrella Franco	375		375
4 Casaleggio Paolo	240		240
5 Jacopetti Francesco	202		202
6 Gigli Rolando	186		186
7 Barattieri Roberto	178		178
8 Colombo Diego	170		170

Classifica Generale

	PUNTEGGIO 1° PROVA	PUNTEGGIO 2° PROVA	PUNTEGGIO TOTALE FINALE
1 Guffanti Luigi Maria	500	550	1050
2 Adamoli Francesco	550	450	1000
3 Lomacci Antonio	350	500	850
4 Catone Giovanni	475		475
5 Di Martino Antonio	450		450
6 Asperti Roberto	425	425	
7 Vittozzi Daniele	400	400	
8 Guarrella Franco	375		375
9 Salerni Nicola	330	330	
10 Moscatelli Enrico	310		310
11 Lippi Boncampi F.	300		300
13 Bellaviti Mattia	290	290	
14 Barsottelli Luciano	280		280
15 Del Bo Roberto	270	270	
16 Bisconcini Gabriele	260		260
17 Bottini Romeo	250	250	
18 Casaleggio Paolo	240		240
19 Femminella Gianni	230		230
20 Boris Giuseppe	220	220	
21 Bertoni Giovanni	210		210
22 Jacopetti Francesco	202		202
23 Ferrini Paolo	194	194	
24 Gigli Rolando	186	186	
25 Barattieri Roberto	178		178
26 Colombo Diego	170	170	
27 Mantegazza Gianni	162		162
28 Pampuri Franco	154	154	
29 Pironi Nicolò	146	146	
30 Penagini Roberto		50	50
31 Bernardi Angelo		50	50
32 Airaghi Anna Lucia		50	50

Coppa "Dalla Favera"

13-14 febbraio 2009

di Giacomo Leva

Il mondo dei regolaristi è diviso...tra chi ha fatto la Dalla Favera 2009 e chi ha fatto la Dalla Favera. Questa voce circolava tra gli equipaggi superstiti della gara di regolarità svoltasi quest'anno il 13 - 14 febbraio.

Effettivamente dei 102 equipaggi partiti solo 74 hanno concluso la gara e solo 4 hanno percorso tutte le prove previste anche se alcune erano state annullate.

L'eccezionale quantità di neve caduta, anche pochi giorni prima della gara, ha fatto sì che addirittura a gara già iniziata, l'organizzazione fosse costretta ad introdurre una variante di percorso perché il Passo Rolle era stato improvvisamente chiuso a causa di slavine.

Anche le bellissime prove sul monte Grappa, previste per il sabato mattina, sono state annullate e sostituite con la ripetizione delle prove di Arina, Cavalea, Celado e Col Perre già svolte nella notte di venerdì.

Quest'anno il CMAE si è presentato al via con tre equipaggi:

Nardiello Aglione con Porche 356 del 1958

Leva Giugni con Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1960.

Clerici Restelli con Porche 356 cabrio del 1964.

Le verifiche come al solito si sono svolte presso la sede della Serramenti Base a Bassano del Grappa e



La Porsche 356 di Nardiello - Aglione



La notte ci attende ...

la partenza era prevista alle 21,00 dal Ponte degli Alpini.

Ovviamente, visto la quantità di neve era d'obbligo la partenza con le chiodate montate e nessuno si è azzardato a partire con le termiche per effettuare un cambio "in corsa".

La ns. gara è stata subito in salita perché la mia navigatrice, complice un tè caldo poco prima del via, ha subito accusato problemi di stomaco sulle tortuose strade che portavano verso le prime PC in Valstagna.

Nella migliore tradizione rallystica anni '70 non ci siamo fermati e la mia stoica compagna di avventura a "risolto" il problema al finestrino.

Questo "sacrificio" ha fatto sì che potessimo completare la prima serie di PC ed arrivare al primo CO nei tempi imposti.

Va detto che grazie all'arrivo in anticipo al CO, ho potuto effettuare il necessario intervento di "lavaggio carrozzeria" aiutato da un gentile barista che mi ha messo a disposizione l'acqua necessaria.

Recuperato a pieno il contributo della mia navigatrice abbiamo proseguito verso la seconda serie di PC e qui abbiamo cominciato a trovare la neve ed il ghiaccio (temperatura esterna: -14° !!).

Come l'anno scorso la navigazione era molto impegnativa e non permetteva errori, in più la guida doveva essere estremamente attenta perché seppure

con le chiodate, la macchina non ne voleva sapere di stare dritta.

In particolare abbiamo affrontato una lunga discesa su fondo totalmente innevato molto ripida che ha fatto sì che il gruppo si compattasse per cui oltre a stare attento a non tamponare chi ci precedeva, era obbligatorio continuare a buttare un occhio allo specchietto per controllare cosa succedeva dietro. L'aver corso di notte ha fatto ha permesso di non incontrare traffico e questo ha sicuramente facilitato le cose, specie in alcuni passaggi veramente "estremi".

Dopo pochi tornanti un passaggio particolarmente ghiacciato ha bloccato il gruppo che è stato obbligato a tornare sui suoi passi, noi siamo passati al terzo tentativo con i chiodi che graffiavano il ghiaccio e la macchina che, tutta di traverso, si arrampicava per la salita traditrice.

Siamo stati quindi tra i fortunati che sono riusciti a passare così abbiamo goduto del passaggio in un "canale" con muri di neve alti tre metri a bordo strada!

Il resto del gruppo ha effettuato di una lunga pausa che noi invece abbiamo saltato perché appena ricongiunti siamo dovuti ripartire verso la terza

sezione di PC.

La tensione e l'attenzione richiesta era tanta e tale che il sonno non si è minimamente sentito.

Noi, c'eravamo preparati, e avevamo portato la famosa "bevanda che ti mette le ali" ma devo dire che onestamente non so se sia servita.

Per certo su di me ha avuto un'effetto diuretico perché mi sono fermato, non esagero, almeno 10 volte per fare "plin plin" ed in un'occasione per poco non la combino grossa!

Sulla strada che porta al Passo Broncon infatti decido di fermarmi prima di iniziare la salita e, a scanso di equivoci, lascio il motore acceso perché eravamo anche leggermente in salita.

Va detto che eravamo completamente soli in quanto ormai i concorrenti erano sgranati (o dispersi...) lungo il percorso.

Insomma, completate le operazioni salto in macchina, tolgo il freno a mano e puff: la macchina si spegne...!

Mia moglie mi guarda con sguardo d'acciaio ma io sono tranquillo perché da quando ho cambiato la bobina, la macchina è sempre partita al primo colpo.

Ostentando sicurezza giro la chiave ma non succe-



L'autore del servizio, Giacomo Leva con la sua Giulietta Sprint del 1960

de nulla... panico.

Spengo tutte le luci riprovo ma niente, solo un debole lamento dal motorino.

So che non può essere la batteria perché è nuova e la dinamo caricava a perfezione quindi il problema è nel motorino stesso che, probabilmente surriscaldato, grippa.

Siamo in salita e non posso girare la macchina quindi non mi resta che aspettare l'arrivo di un equipaggio cui chiedere aiuto.

Dopo qualche minuto, sento un rombo nella valle e, dato che mia moglie aveva terminato di inveire contro di me, deduco che doveva essere qualcuno che stava arrivando.

Effettivamente dopo poco vediamo le luci e ci sbracciamo per segnalare la nostra presenza.

È il ns. amico Pippo Berti che, a bordo della sua Alfa Romeo 2000 GT sta arrivando a palla, ci supera ma poi inchioda.

Gentilissimi, saltano giù dalla loro auto e aiutano la mia navigatrice a spingere: in un attimo la Giulietta riparte e riprendiamo la corsa verso le salite del Broncon.

Man mano che saliamo la carreggiata si restringe ed i muri di neve diventano sempre più alti tanto che sembra di essere dentro una pista di bob. Il poco vantaggio acquisito, fa sì che veniamo in breve raggiunti dagli altri equipaggi. Anche volendo non posso dare strada per mancanza di spazio e qui mi esalto in una guida al limite, fatta di continue controsterzate sapendo che alla peggio mi appoggerò contro la neve perché cadere nel burrone è impossibile.

Arriviamo in cima al passo e scopro che Pippo non c'è.

Saprò poi che è capitato a lui quello che è capitato a me (i motorini di avviamento delle Alfa Romeo...)

e che si è quindi innescata una specie di catena di Sant'Antonio alla base del Passo.

La chiusura del Passo Rolle impone una modifica al Road Book che viene prontamente segnalata dai commissari presenti lungo il percorso.

Secondo noi la segnalazione è chiara e tempestiva ma all'arrivo sapremo invece che diversi equipaggi si sono persi proprio a causa di questa variante.

In un trasferimento incrociamo un gruppo di auto che procede in direzione esattamente contraria alla nostra, tra cui riconosco il ns. amico Dino con Mario e la sua lampadina da minatore in fronte.

Abbiamo il dubbio di aver sbagliato ma le note corrispondono alla prefazione quindi proseguiamo.

Durante un trasferimento una nota poco chiara ci ha mandato a destra sulla strada sbagliata.

Ce ne accorgiamo quasi subito perché la strada è



Nardiello-Aglione

a sfondo cieco nel bosco e mentre torno sui miei passi incrocio Mauro Clerici che ha commesso lo stesso errore.

Neanche il tempo di pensare come fare per farlo passare che lui ingrana la retromarcia e parte come un missile percorrendo la strada, un viottolo di montagna, a ritroso fino all'immissione con la via principale (qualche centinaio di metri): un mago perché la visibilità posteriore di una 356 cabrio non è certo il massimo!

Il resto della gara prosegue tra prove bellissime e difficili per via del fondo innevato fino alla sosta di due ore che ci attende a Feltre.

Qui ci rendiamo conto di essere rimasti veramente in pochi perché quando tocca a noi ripartire ancora devono arrivare molti equipaggi (era previsto un riordino che invece non c'è stato).

Con il sole limpido, che nel frattempo è sorto,



L'equipaggio C.M.A.E. Clerici-Restelli su Porsche 356 del '64

affrontiamo le prove del mattino tra cui la bellissima Arina e Cavalea: la famosa PC5 che l'anno scorso non ho completato nel tempo imposto.

Questa volta ci metto il massimo impegno e concludo i tre passaggi, migliorando sempre, nonostante quest'anno sia nettamente più difficoltosa per via della neve che poi si è trasformata in fango nei passaggi successivi.

Questa gara a migliorare i propri tempi, si diffonde tra gli equipaggi e così in parecchi si scontrano con la dura realtà e la durezza della neve ghiacciata. Lo notiamo nel ripercorrere le varie prove costellate di pezzi di fanalini sparpagliati nella neve.

Saranno in molti ad arrivare con il muso acciaccato causa un appoggio "al limite" (la neve è dura come il cemento) e noi ne siamo usciti indenni per miracolo.

Ormai siamo alla fine delle prove e scendiamo verso Bassano dove ci aspetta un'ultima difficoltà perché dei lavori stradali non riportati, o forse un cartello spostato, ci mandano in confusione quindi non riusciamo ad arrivare al Ponte degli Alpini o meglio ci arriviamo... ma dalla parte opposta!

Quindi in maniera poco onorevole ma efficace entriamo sul ponte in retromarcia per occupare la nostra posizione e passare al CO nel tempo.

Poco dopo anche Clerici appare in retromarcia (si vede che ci ha preso gusto) e si posiziona per il CO finale.

Alle 12,04 consegnamo la nostra tabella oraria e ci fiondiamo in albergo per qualche ora di sonno.

Alla sera, durante la cena, c'è la sorpresa della presenza del grande Sandro Munari al quale non posso non chiedere un autografo ed una foto (è stato il mio mito quando correva con la Fulvia).



Gli equipaggi C.M.A.E.



L'arrivo dell'equipaggio C.M.A.E. Nardiello-Aglione

Dobbiamo però ancora scaricare tutta l'adrenalina accumulata e ognuno allora racconta all'altro la propria gara con i vari episodi e le impressioni.

La domenica mattina, al Museo Bonfanti ci sono le premiazioni che per quanto ci riguarda si riassumono così:

Clerici Restelli: 8° in Classifica assoluta, primo di Gruppo 4 e primo nel Trofeo 356

Leva Giugni: 20° in Classifica assoluta e secondi di gruppo 3

Nardiello Aglione: 34° in Classifica assoluta e secondi di Gruppo 2

Ma il risultato più eclatante e che ci riempie di gioia è che il primo premio scuderie se lo aggiudica il CMAE con il miglior punteggio avendo portato al traguardo tre equipaggi e superando anche qualche team che partiva con quattro macchine!.

Il nostro giudizio sulla gara è ancora positivo a patto che si metta in conto di correre e non fare una passeggiata, in più la variante introdotta quest'anno di correre tutta la notte, se da una parte ha risolto il problema del traffico, dall'altra ha richiesto uno sforzo fisico non indifferente.

Comunque l'anno prossimo ci saremo ancora e con una novità in più.

Sono stato contagiato dal Drago (Munari) ed ho recentemente sostituito, subendo i rimproveri degli amici della squadra corse, il mio "fido Giuliettin" con una Lancia Fulvia II Serie "Montecarlo" con la quale parteciperemo sicuramente alla prossima "Dalla Favera" e forse al Montecarlo Historic (obiettivo più impegnativo).

Ciao a tutti e... alla prossima gara.

1° Corso di Regolarità organizzato dalla Squadra Corse C.M.A.E.

Milano 16 maggio

Grande successo di partecipanti al 1° Corso di Regolarità organizzato dalla Squadra Corse CMAE.

Chi poteva salire in cattedra se non il nostro Pino Galluzzi e la mitica Lella ??.

Pino e Lella si sono prodigati per trasferire agli studenti presenti (tutti Soci per altro molto attenti) tutta la loro esperienza, acquisita in anni di gare e "passaggi sul tubo" il tutto con schemi illustrati ed esempi pratici.

Nella Regolarità s'inizia sempre per gioco, ma poi se si vuole ottenere dei buoni risultati, si deve cominciare a fare sul serio con molta tecnica e tanto, tanto allenamento.

Una quindicina di partecipanti hanno seguito il primo corso con grande interesse e Lella, si è prodigata anche in consigli utili, oltre che per le gare, anche per risolvere i

vari problemi burocratici inerenti l' ASI e la CSAI.

Due ore di teoria poi break: pranzo a base di vitello tonnato, salumi, formaggi, focacce e pizzette...vino, caffè e bevande varie, il tutto condito con amicizia e simpatia.

Nel primo pomeriggio, prova pratica sul piazzale adiacente con i pressostati e dopo alcune dimostrazioni, si sono avvicendati i vari driver che, freschi di suggerimenti, hanno dimostrato tutti un netto miglioramento.

Un ringraziamento a Giancarlo Damia che ha coadiuvato, con la sua grande esperienza, nella prova pratica.

Grande soddisfazione a fine giornata per i risultati ottenuti e tra uno sfottò e l'altro, si sono dati tutti appuntamento per il:

Prossimo Corso di Regolarità 20 giugno 2009



Si torna a scuola per la teoria del Corso di Regolarità



Dopo la teoria è il momento della pratica



per informazioni:

Pino Galluzzi: zionopi@fastwebnet.it
tel. 335-6070140

C.M.A.E.: cmae@cmae.it

Cento Miglia del Prosecco

un nuovo punto di vista

di Federica Adamoli

Il mio pilota mi ha chiesto di scrivere qualcosa sulle 100 miglia del prosecco... è che di articoli su questi eventi ne ho già scritti tanti e per quanto ogni gara, come ogni modello, abbia una propria identità, avevo paura di ripetermi, descrivendo quelle emozioni ormai a me familiari.

Ma il pilota che questa volta mi sono scelta accuratamente, mi ha regalato un taccuino e così... eccomi qui, a dedicare a lui questo pezzo e a descrivere la SUA prima volta con le macchine d'epoca.

Eravamo l'equipaggio numero 30, con una Maserati Merak dell'80. Comincio col dire che Giorgio sciorinava la scheda tecnica della MIA macchina meglio di un venditore Maserati dell'epoca, quale gioia per le orecchie del mio papà, un pò meno contento che notasse anche difetti sulla messa a punto del nuovo gioiello di casa Adamoli.

Ma la cosa più divertente è stato spiegare, a qualcuno che i secondi di solito cerca di guadagnarli e che i centesimi cerca di rosicarli, che qui doveva invece "spaccarli".



L'OSCA del 1957 di Adamoli

Né prima né dopo, né in anticipo né in ritardo, il tempo è imposto, dieci, nove, otto... tre, due, uno... TOP !!

Finalmente io, allieva da sempre di corsi sulla neve piuttosto che in pista, curiosa di telemetria e motori a iniezione diretta stratificata, privi, SEMBRA, di carburatore, confusa dalle parole di ingegneri e piloti iper tecnici, potevo spiegare e insegnare qualcosa, con la mia esperienza addirittura prescolare. Crea un mirino, cerca la linea immaginaria del pressostato, tieni la testa nella stessa posizione, non fermare le ruote dopo il cartello giallo, cerca di passare veloce, non accelerare bruscamente sulla ghiaia... e POI!?!?

Prova, riprova e prova ancora. Alla fine della giornata aveva capito che non era una questione di media il passare al meglio e che avremmo dovuto provare almeno tutto il pomeriggio prima. È stato un crescendo, un migliorarsi prova dopo prova, è stato divertente vedere la concentrazione per questa nuova esperienza, il nervoso per i primi passaggi sbagliati, l'illuminazione nell'aver compreso come funziona il gioco. Assaggi di sempre ottimo prosecco, l'amicizia e la simpatia degli altri "aficionados", strade e paesaggi incantevoli sono stati la ciliegina sulla torta. Penso.

Il dodicesimo posto, a soli 8 centesimi dal 9° e quindi dalla classifica degli assoluti, è una sfida per l'anno prossimo e una promessa di rivalsa.



La Maserati Merak dell'80



Barbara Adamoli e il papà Francesco



Strumenti rigorosamente d'epoca - Crono Lemanica del '60

Rimessaggio Auto d'Epoca

Rimessaggio Auto d'Epoca - riservato per soci CMAE in nuovo capannone a Peschiera Borromeo a pochi chilometri da Milano - Luogo sicuro e allarmato
Per informazioni contattare il socio Paolo Maggi al numero 335-5242243 oppure info@maggiemaggi.com
- SCONTO Extra per i soci CMAE e ASI



CONFERENZA C.M.A.E. - A.I.S.A.

Gli inizi del collezionismo e dell'associazionismo storico dell'automobile

22 Aprile 2009

di Enrica Di Siro

Secondo quella che ormai possiamo definire una consuetudine molto apprezzata ed interessante, mercoledì 22 aprile nella sede del nostro club si è tenuta, in collaborazione con l'AISA, una conferenza che ha visto - per dirla con le parole introduttive del nostro Presidente - *"tante persone storicamente e culturalmente legate al Club, riunite per andare ad esplorare la nostra storia e le origini della nostra comune passione"*.

Il tema, "GLI INIZI DEL COLLEZIONISMO E DELL'ASSOCIAZIONISMO STORICO DELL'AUTOMOBILE", ovviamente non è stato scelto casualmente, ma si è collocato nel più complessivo ambito delle manifestazioni celebrative del 50° anniversario del nostro Club, e quale premessa alla prossima pubblicazione del libro sulla storia del CMAE.

Di eccezionale rilievo, nell'ambito del collezionismo nazionale, i Relatori, nell'ordine d'intervento: Eric Maggiar, uno dei fondatori del CMAE e autore del suo primo statuto; Giorgio Marzolla, cofondatore del Circolo La Manovella di Roma, uno dei primi club costituiti in Italia; Edoardo Tenconi, socio C.M.A.E. dal tempo della sua fondazione; considerando poi l'intervento finale di Gigi Lazzaroni, altro fondatore del CMAE e secondo Presidente dell'ente federale (la FIAME) che precedette la costituzione dell'ASI, si può affermare che la sera del 22 aprile la nostra sede abbia visto riunita una parte determinante della storia del motorismo storico italiano. Il ruolo di moderatore non poteva quindi che essere affidato a Lorenzo Boscarelli, Presidente dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile.

Dalle relazioni è emerso che l'origine del collezionismo di veicoli storici può rinvenirsi nella necessità, nell'immediato dopoguerra, di potersi spostare - a scopo inizialmente solo di lavoro e di commercio, in seguito anche di diporto - con mezzi del minor costo possibile, ma comunque efficienti.

Questa necessità, unita alla difficoltà di acquistare i veicoli nuovi dato il prezzo proibitivo, portò al recupero e alla salvaguardia di molti veicoli anteguerra reperiti nei modi più disparati.

Con il migliorare delle condizioni economiche, mano a mano cominciarono ad arrivare le automobili nuove, e quelle vecchie ad andare in demolizione.

A questo punto, l'esperienza milanese iniziò ad atteggiarsi diversamente da quella romana, stante soprattutto le diverse condizioni "ambientali" che caratterizzavano le due città.

Innanzitutto, a Milano i veicoli d'anteguerra erano andati per la maggior parte distrutti nel periodo bellico, anche per la necessità, nel 1943, di "dare ferro alla Patria"; i proprietari dei pochi veicoli rimasti e non ancora convertiti all'uso commerciale, iniziarono a frequentarsi per scambiarsi informazioni tecniche e ricambi e a organizzare i primi raduni (il primo sotto la torre del Parco, con sfilata finale fino all'Alemagna di Largo Augusto).



In un secondo momento, col crescere dei partecipanti per la progressiva riscoperta di mezzi "dimenticati", il semplice gruppo di amici si diede una veste formale ed uno statuto.

Il 5 febbraio 1959 viene costituito formalmente il C.M.A.E.

A Roma, invece, la situazione sin dall'origine era diversa; vi era disponibilità di un maggior numero di vetture di grande prestigio, grazie alla presenza dei Ministeri, del Vaticano (che proprio in quegli anni rinnovò il proprio parco-auto risalente agli anni 20-30), delle ambasciate (sia presso lo Stato che presso lo stesso Vaticano), e dell'industria cinematografica.

Molte persone allora cominciarono a pensare: *"queste macchine non possono andare demolite!"* e cominciarono a raccoglierle sistematicamente nelle autorimesse recuperandole spesso dai demolitori.

Fu così che questo primo gruppo di persone si riunì nel Circolo Romano "La Manovella", che venne poi costituito formalmente nel 1961.

Contemporaneamente il barone Franchetti, uomo di cultura e collezionista d'arte moderna, che ebbe la sensibilità di capire la bellezza delle linee e delle forme di certe automobili (afferma che *"una bella automobile è un oggetto d'arte"*), formò un altro movimento, che raccoglieva artisti che parlavano dell'automobile da un punto di vista estetico - approccio tuttora condiviso dal pubblico femminile -, sempre comunque con l'obiettivo concreto di salvare le automobili altrimenti destinate alla demolizione.

Una situazione che curiosamente si ripropone ai giorni nostri con le campagne di rottamazione dei mezzi "inquinanti", che rischiano di far scomparire intere generazioni di veicoli, e con essi, la testimonianza concreta di tutta una fase dell'evoluzione tecnica.



Giorgio Marzolla
durante
il suo intervento



L'Avv. Eric Maggiar
nostro
Socio Fondatore

SERATE CULTURALI

In conclusione, ieri come oggi, l'anima del collezionismo può individuarsi in una sintesi di amore per la storia e la tecnologia, e di passione per la bellezza. Il messaggio finale consegnatoci dai Relatori, anche in prospettiva futura, è stato quindi che bisogna cercare di educarsi al bello, anche attraverso l'automobile, che è ormai una componente del panorama della nostra vita, da non considerarsi quindi come un semplice bene di consumo.

Con le parole di Giorgio Marzolla, *"dobbiamo quindi pensare a comprare automobili moderne belle, perché se riusciamo a contornarci di cose belle noi miglioriamo la nostra sensibilità, noi diventiamo migliori"*.



Eduardo Tenconi (a sinistra)
e Lorenzo Boscarelli



Luigi Lazzaroni



L'A.I.S.A.

L'A.I.S.A. - "ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE"

attiva sin dal 1987, ha come scopi principali la promozione degli studi di storia dei mezzi di trasporto (autoveicoli, motoveicoli) e della storia delle industrie relative, lo stimolo alla ricerca dei documenti afferenti e al loro conferimento per conservazione presso sedi idonee accessibili alla comunità internazionale, lo scambio delle informazioni sulle ricerche in corso fra i Soci e con analoghe Associazioni.

Tra i soci dell'A.I.S.A. si annoverano tecnici progettisti in campo automobilistico e motociclistico - basti pensare che il primo Presidente fu Dante Giocosa -, studiosi dei mezzi di trasporto in generale sotto il profilo sia tecnico che storico-evolutivo, studiosi di storia delle competizioni, nonché Case Automobilistiche, aziende la cui attività è legata al mondo dell'automobile, e alcuni Club che radunano appassionati di veicoli storici, tra i quali il C.M.A.E.

L'A.I.S.A. organizza periodicamente conferenze e tavole rotonde nelle quali protagonisti, studiosi, esperti presentano relazioni e testimonianze, generalmente accompagnate da audiovisivi e immagini anche d'epoca, legati a momenti, prodotti, uomini che hanno segnato la storia e l'evoluzione dell'auto e della moto in Italia.

Tutte le Conferenze - che vengono sempre registrate e pubblicate in fascicoli monografici - si contraddistinguono per l'elevato livello di approfondimento sia tecnico che storico, consenti-

to dall'altissimo grado di competenza dei Relatori, che sovente sono i protagonisti stessi delle vicende trattate. Si ricordino, a titolo meramente esemplificativo, la prima Conferenza, tenutasi il 9 luglio 1987 presso il Museo dell'Automobile "Biscaretti di Ruffia" di Torino, che vide come Relatore l'ingegner Dante Giocosa; oppure quella di Milano del 13 giugno 1991 sulla nascita dell'Alfasud, cui parteciparono Rudolf Hruska, Domenico Chirico e Giuseppe Luraghi; oppure la tavola rotonda tenutasi al Politecnico di Milano il 24 settembre 1996 sui motori degli anni d'oro Ferrari, che vide la partecipazione dell'Ing. Mauro Forghieri. Solo per brevità ci limitiamo a rammentare le tavole rotonde che videro come protagonisti personaggi del calibro di Giorgetto Giugiaro, Tom Tjaarda, Gianpaolo Dallara e Giacomo Agostini.

In poco più di un ventennio, dalla sua costituzione ad oggi, l'A.I.S.A. ha pubblicato 86 monografie, tutte di estremo interesse per gli appassionati di motorismo storico, esplorando i più vari aspetti legati al mondo dei motori: dai prodotti all'industria, dallo sport all'arte.

È quindi motivo di grande soddisfazione per il nostro Club, aderire all'A.I.S.A. e poter contare sulla sua collaborazione anche per la realizzazione dei propri programmi culturali.



Ruote Ruggenti, la polizza assicurativa per appassionati e collezionisti di autovetture e motoveicoli d'epoca.

GARANZIA BASE RCA (per autovetture e motoveicoli)*

Numero di veicoli da assicurare	Per collezioni di veicoli di età superiore a 30 anni	Per collezioni comprendenti fino a 5 veicoli di età tra i 20 e i 30 anni
fino a 3	€ 150,00	€ 230,00
da 4 a 5	€ 200,00	€ 280,00
da 6 a 10	€ 240,00	€ 320,00

*La Garanzia RCA prevede anche che la Compagnia non possa rivalersi su di te in caso di sinistro per guida in stato di ebbrezza, guida con patente scaduta o mancata revisione del veicolo

E con le GARANZIE OPZIONALI, applicabili su uno o più veicoli, avrai la Garanzia Rimborso spese per il Traino insieme all'Incendio "a primo rischio assoluto", e potrai aggiungere anche le Garanzie Vip Cristalli e Infortuni del conducente. Per viaggiare con la massima tranquillità.

Ruote Ruggenti. Ecco tutti i vantaggi da collezionare:

- puoi stipulare la polizza per tutte le marche e i modelli di autovetture e motoveicoli
- non è richiesta l'iscrizione ad A.S.I., F.M.I. o A.C.I.
- non hai limitazioni alla circolazione (puoi transitare anche durante sfilate e raduni)
- puoi includere nel contratto fino a 4 conducenti autorizzati alla guida del tuo veicolo d'epoca, nominativi che potrai modificare in qualsiasi momento

GRUPPO
FONDIARIA SAI

Fonditalia-Sai Divisione Fonditalia
Agenzia Generale "Voghera-Cavour"
Via Covini, 13 - 207058 Voghera (PV)
Tel. 0383.640556 - Fax 0383.360339
Cell. 339.3112955
E-mail: fonditalia.voghera704@gmail.it
Agente: Massimo Castoldi

GRUPPO
SAI
FONDIARIA
divisione
FONDIARIA



Luca Cadalora tra i Soci C.M.A.E.

Il nostro Grande Palmiro Poli
l'organizzatore dell'evento



8° ASIMOTOSHOW 2009

Autodromo di Varano de' Melegari

15-17 Maggio 2009

Molto apprezzata dal pubblico la presenza del C.M.A.E.

Le cifre che hanno caratterizzato l'8° edizione dell'ASIMOTOSHOW sono lo specchio del successo di questa manifestazione che a livello europeo ha assunto primaria risonanza.

Sono state circa 1.000 le motociclette schierate nel paddock dell'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari in provincia di Parma.

Di queste moto e sidecar, almeno 550 sono scesi in pista nelle 4 sessioni di test, che tra venerdì sabato e domenica hanno visto impegnati 400 conduttori tra i quali 140 stranieri e 20 pilotesse.

Le moto presenti appartenevano al periodo che va dai primordi al 1988. Le più antiche erano delle pluriruote, due tricicli del 1898 e 1900 e un quadriciclo del 1901 firmato Peugeot, oltre a questi strani veicoli.

Le moto costruite entro il 1917 erano 26 (di queste ben 4 erano del C.M.A.E.) con grande prevalenza di marchi britannici Triumph, Sunbeam, Ariel e alcune americane firmate Indian e Harley Davidson.

Proseguendo negli anni, sono ben 170 le moto

ante 2° guerra mondiale, nel periodo si leggono marche italiane Gilera, Della Ferrera, Guzzi, Benelli, ancora inglesi Rudge, Norton, Velocette, le tedesche DKW, BMW, le svizzere Motosacoche e di tanti altri marchi che è impossibile elencare.

Insomma un vero salone della moto d'epoca a cielo aperto, quello che gli spettatori hanno potuto ammirare.

Parlando degli spettatori, le tribune di Varano erano colme di pubblico, che ha potuto ammirare nelle diverse batterie, l'essenza vera della storia del motociclismo da turismo e da competizione.

Il culmine dello spettacolo si è realizzato con le Parate dei Campioni, che più che un Parata è stato un efficace dimostrazione della validità dei mezzi impiegati. C'è stato impegno da parte dei campioni, che hanno dimostrato, anche malgrado l'età che avanza, che la voglia di "smanettare" è rimasta la stessa.

Grande interesse per la presenza del C.M.A.E. che quest'anno era presente con una serie di 10 BMW



Andrea Caimi vigila sui gioielli di famiglia

Il Presidente ASI Roberto Loi in visita al C.M.A.E.





Il Presidente LOI in tenuta anti-sommossa per la visita ai CLUB

Il nostro Palmino Poli alla partenza dei Campioni



dal 1927 al 1960 oltre che con una rappresentanza di moto legate al periodo "futurista" : una Puch 250 PE del 1930, una Indian Scout 600 del 1924, una Triumph Junior del 1914 e una rarissima FN 250 del 1922.

Il C.M.A.E. ha strabiato tutti, giornalisti e pubblico, portando in pista il sidecar cinque volte Campione Italiano, dal '87 al '91 di Paolo Arlati; telaio LCR, motore Krauser 4 cilindri 500 c.c.

Un grazie sincero e doveroso per la tutta la famiglia Caimi che si è prodigata per il C.M.A.E., sia mettendo a disposizione molte moto della propria collezione sia coordinando le varie fasi della presenza C.M.A.E. alla Manifestazione.

Un grande rammarico per il settore "moto" del C.M.A.E. : il Club era presente, le moto (splendide) erano presenti, mancava solo la presenza dei

motociclisti C.M.A.E.!

Certo, ASI Moto Show non ha l'attrattiva di una gita in campagna, o una mangiata tra amici, ma resta un grande momento di aggregazione e di cultura motoristica alla quale il C.M.A.E. non può mancare.

Chi ha orecchie per intendere intenda.



Il mostruoso sidecar campione italiano dall'87 all'91



Le moto del C.M.A.E.



La complessa messa in moto



Vista laterale

PROMO STAR
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



Panoramica delle Balilla C.M.A.E.

Ruote Collection e grande festa campestre del "Cinquantesimo"

Parco Esposizioni di Novegro

23 Maggio 2009

di Giovanni Catone

Da qualche anno la manifestazione "Ruote Collection" che si svolge presso il Parco Esposizioni di Novegro sta prendendo quota, grazie anche al contributo del nostro Club che, nell'area centrale del padiglione principale, organizza un'esposizione tematica di vetture.

Quest'anno il tema prescelto è stato la "Balilla", presentata in ben otto versioni e varianti, dalla più consueta berlina quattro marce del 1934 alle sportivissime Coppa d'Oro e 508 Siatra entrambe del 1934 e alla Berlinetta Mille Miglia del 1935, passando per autentiche fuoriserie quali la tre marce coupé Ghia del 1932 e la 4 marce cabriolet Castagna del 1935, senza dimenticare la tre marce spider di serie del 1932 e il prezioso camioncino con cassone in legno del 1934.

Una rassegna quindi di altissimo livello, sia per la varietà che per le condizioni delle vetture esposte, che hanno concentrato l'interesse dei visitatori attorno al nostro Club.

Al termine della giornata di sabato 23 maggio, chiusi i padiglioni della mostra e defluito il pubblico, i Soci del C.M.A.E. presenti oltre a molti altri giunti per l'occasione, si sono ritrovati in un'area appositamente riservata del Parco per la Grande Festa Campestre del Cinquantesimo che si è protratta fino a tarda sera.

Nell'area prescelta il C.M.A.E. ha ospitato in esclusiva i propri Soci che, accompagnati dalle melodie rigorosamente anni '60 e '70 della Steam Train Band, (una band di amici....anche loro

rigorosamente d'epoca) hanno nuovamente festeggiato i 50 anni del Club danzando e chiacchierando tra una gigantesca griglia dove arrostavano porchette e salsicce, e lo schieramento di un settantina delle nostre amate vetture oltre ad alcune moto, tra le quali troneggiava, su un piccolo rilievo, il furgone Lancia Ardea del nostro Club.

Indubbio il successo della serata, sia per la folta partecipazione dei Soci, sia soprattutto per avere suscitato l'interesse di molti "volti nuovi", cioè di Soci che normalmente non prendono parte alle manifestazioni più tradizionali del Club, come le gare di regolarità o le gite turistico-culturali sviluppate su più giornate.

Un successo che fornisce anche preziose indicazioni sul gradimento riscosso in generale dalle manifestazioni contenute entro l'arco di una giornata (analoga partecipazione ha avuto infatti anche la recente gita in Valsassina), e che ci auguriamo possa far diventare la "Festa Campestre" un appuntamento fisso nel calendario annuale del C.M.A.E.

Berlinetta Mille Miglia del 1935



Cabriolet Castagna del 1935



Furgoncino legno del 1934



Coupè Ghia del 1932



Il nostro furgoncino Lancia
"dominava" la serata

La Steam Train Band con il Pulmino
Samba anni '60



VENDO/COMPRO/SCAMBIO - Mercatino dell'usato

- **VENDO Fiat 500 C Topolino, 1952** - colore grigio scuro, carrozzeria discreta, interno in ottimo stato, motore da revisionare, radiata ma con documenti e targhe nere € 4,200 - Visibile a Busseto (Pr)
Cell. 338-4945094
- **VENDO Lancia Fulvia zagato 1600** - ottime condizioni, riviste meccanica e carrozzeria + motore 1600 HF completo con cambio + cambio per Dino Spider 2000
Cell. 340-2864045
- **VENDO Alfa 90 - 2000**, motore nuovo con gancio traino, iscritta ASI, tenuta sempre in garage, € 10,000 trattabili
Ore serali Tel 0331-541988
- **VENDO A 112 Abarth 70 HP, 1981**, unico proprietario, colore grigio canna di fucile metallizzato, sempre in box, completamente originale, targhe originali MI,
Tel 335-276872
- **VENDO JAGUAR XK 150 coupé**,
Tel 347-7503352 / 02-89692731 Aliviero Martini
- **VENDO FERRARI Dino 208 GT4**, omologata ASI, anno 1978, quotazioni Ruote Classiche
Tel 348-2649819 Giuseppe Zuppini
- **VENDO FIAT Vignale Caupè anno**

- 1963**, bianca interni rossi, esente bollo, ottimo stato, € 15.000
Tel 335-6760183
- **VENDO JAGUAR XJ6, 1981**, cambio automatico, bianca interni pelle neri, ara condizionata, imp. stereo, tetto apribile, vetri elettrici, cerchi in lega, fendinebbia, chiusura centralizzata, servosterzo, volante in radica, uniproprietario, € 7.000
Tel 335-230019 Uff. 02-6693105
- **VENDO PORSCHE 911 SC cabrio 1983**, originale, perfette condizioni, Km 130.000, iscritta e omologata ASI
Tel 339-1147440 (ore 19-20)
- **VENDO FORD Granata 2800 Ghia, 1982**, cambio automatico, uniproprietario, in perfette condizioni, iscritta ASI, visibile a Milano, € 7.500
Tel. 335-8270177
- **VENDO MOTO TRIUMPH Trident 1976**, perfette condizioni, vincitrice Best Post 1973 al Triumph 1st. International Rally 1983 Concours
Tel. Ricci 335-6509202
- **VENDO BMW R45 1979**, omologata ASI, tutta originale, € 2.200
Tel. 338-6165612 Filippo



NOI C.M.A.E.

Anno XIII

Numero 73 - Giugno 2009

Redazione a cura di
MARCO GALASSI

Hanno collaborato:
Federica Adamoli
Giovanni Catone
Sergio Coronelli
Enrica Di Siro
Giacomo Leva
Fulvio Negrini
Alvise Seno

AVVISO A TUTTI I SOCI

PER I PAGAMENTI IN SEDE, È IN FUNZIONE
DA ORA IL SERVIZIO CON CARTA DI CREDITO

PER BONIFICI BANCARI A FAVORE DEL C.M.A.E.
Intestare a:

C.M.A.E. - Milano

Banca Popolare Commercio Industria
Filiale 2002

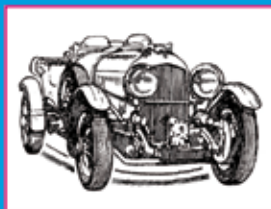
IBAN IT57 0 05048 01602 00000 0000570

Banca Popolare di Milano - Sede
IBAN IT46 L 05584 01600 00000 0064674

MOSTRA SCAMBIO

GRANDE FIERA

AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA



13-15 novembre 2009

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO LINATE/AEROPORTO ➔

ORARIO PUBBLICO : Venerdì 14,00 - 18,00 - Sabato 8,30 - 18,00
Domenica 8,30 - 17,00



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 metrol) • Servizio autobus di linea n.73/ ogni 20 minuti; acquisto biglietti presso metro San Babila.



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