

# NOI C.M.A.E.

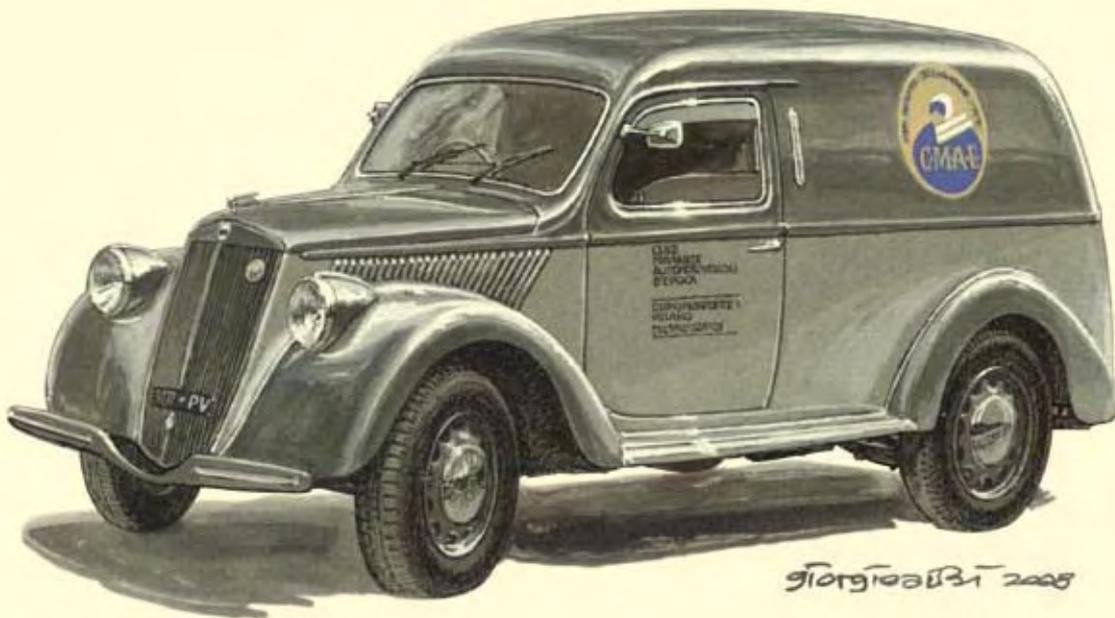
Anno XIII - Num. 74 - Dicembre 2009

INFORMAZIONI E NOTIZIE PER I SOCI C.M.A.E.



- 3° Trofeo Milano
- Normative per veicoli storici
  - Revisioni
  - Bollo di circolazione
- Campionato Sociale 2009
  - 3^ Prova - Curno
  - 4^ Prova - Ottobiano
- Moto: "Le piccole in movimento"
- Moto-Auto: "Tour della Sicilia"
- Serate Culturali - Conferenze C.M.A.E.-A.I.S.A.
  - "Mercedes 300 LS"
  - "Mini e A112"
  - "Futurismo: la velocità e l'automobile"
- Squadra corse
- Programma 2010

# Buone Feste



**C.M.A.E.**

# Lettera del Presidente C.M.A.E.



Cari amici,

un altro anno si sta chiudendo ed è quindi giusto e doveroso fare il punto della situazione, guardando indietro, ma soprattutto guardando avanti, all'indirizzo futuro del C.M.A.E. e ai progetti che il Consiglio Direttivo del nostro Club intende affrontare nell'interesse di tutti noi Soci, consapevoli che tutto quello che si farà, si potrà realizzare sempre e solo con l'aiuto di tutti Voi.

L'anno che si chiude, come ben sapete, è stato un anno molto importante per il C.M.A.E., è stato infatti l'anno del nostro "Cinquantesimo".

È iniziato nel migliore dei modi con la grande festa tenutasi al Parco Esposizioni di Novegro, una serata che ci ha permesso di cenare e festeggiare assieme alle nostre "storiche" e passare una serata veramente "particolare".

L'indirizzo che il Consiglio Direttivo ha voluto dare al Club, durante quest'anno, è stato di avvicinare sempre più il C.M.A.E. alla propria città di Milano con Manifestazioni culturali e divulgative della nostra cultura e passione motoristica.

Le nostre auto e moto storiche sono uscite dai nostri garage, non solo per le tradizionali gite o manifestazioni, generalmente organizzate e pensate "per noi", ad uso e consumo di noi "addetti ai lavori".

**Il Consiglio Direttivo del C.M.A.E. ha promosso il significato culturale del proprio operato e l'Amministrazione Pubblica ha raccolto l'offerta.**

Ed è così che il nostro Club è stato invitato a Palazzo Reale per l'inaugurazione della grande Mostra sul Futurismo promossa dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Milano con auto e moto legate al periodo futurista; ha organizzato per le vie del centro una "Sfilata futurista" con veicoli dei primi del '900.

A maggio il C.M.A.E. è stato invitato dalla Regione Lombardia a rappresentare "l'arte del restauro dei veicoli storici", in uno Stand appositamente dedicato all'interno della Mostra sull'artigianato lombardo che si è tenuta in Piazza del Cannone (Arco della Pace).

Sempre il Comune di Milano ha concesso il proprio patrocinio al nostro "Trofeo Visconteo" e all'ormai famoso "Trofeo Milano" che è stato definito dall'Assessore ai Grandi Eventi del Comune di Milano, Giovanni Terzi, "una Manifestazione di auto d'epoca di cui Milano deve essere fiera" tanto che ha inviato una lettera di ringraziamento ufficiale che pubblichiamo con un pizzico di orgoglio.

Il concerto d'Organo in Duomo ha raccolto poi vari consensi, soprattutto per il suo significato di coesione con i cittadini e dimostrato il forte legame che il nostro Club ha con la propria Città.

A conferma del proprio indirizzo "culturale", il C.M.A.E. ha inoltre organizzato con A.I.S.A. varie conferenze su argomenti particolarmente interessanti e legati al nostro mondo.

Prestigiose le sedi scelte per le conferenze, dall'avveniristico Mercedes Benz Center per la "300 SL" alla Triennale di Milano per il "Futurismo".

**Ma il 2010 si apre con una grande sfida che il Consiglio Direttivo del C.M.A.E., con gli amici di Alfa Blue Team, ha accettato con entusiasmo e orgoglio: organizzare una grande Mostra per festeggiare e ricordare i 100 anni Alfa Romeo!**

**100 per 100 – Cento Alfa per cento anni** - questo sarà il titolo della Mostra che si svolgerà presso il Parco Esposizioni di Novegro dal 19 al 27 giugno 2010.

Saranno presenti cento vetture di particolare importanza storica, a testimonianza dell'eccellenza milanese rappresentata dalla Casa di Arese.

Ho spesso definito il C.M.A.E. "un contenitore di iniziative".

Ogni Socio deve sentirsi stimolato a portare al proprio Club quelle proposte e quelle iniziative che ritiene di poter poi sviluppare all'interno del Club.

Il Consiglio Direttivo ha il dovere di valutare tutte le iniziative proposte e favorire la realizzazione di quelle che ritiene meritevoli in base agli aspetti culturali ed economici.

Così è avvenuto con la creazione e la gestione della Squadra Corse C.M.A.E. e più recentemente con l'organizzazione delle Conferenze e Serate Culturali, progetti portati avanti da Soci meritevoli che hanno quindi trovato all'interno del Club modo di esprimere e coltivare la loro passione ma anche dato un valido contributo alla crescita del C.M.A.E.

Un Club "cresce", non solo quando il numero dei Soci aumenta, ma quando aumenta il numero dei soci che partecipano attivamente alla vita del Club e quando migliora il livello culturale delle proprie attività.

Il Club è fatto "dai" Soci "per" i Soci e tutte le iniziative che il Club intende intraprendere non possono esulare da questo concetto.

L'augurio che faccio a tutti Voi è che sentiate sempre di più il C.M.A.E. come una "Vostra" realtà e che partecipiate sempre di più a delinearne le linee di crescita.

Con affetto,

Marco Galassi  
Presidente C.M.A.E.

# MILANO e PAVIA unite dal



VENERANDA FABBRICA DEL DUOMO DI MILANO • IL DIRETTORE

Milano, 02 LUG 2009  
e-mail : [uf@duomomilano.it](mailto:uf@duomomilano.it)  
B.M.V.C.-Prot.n. 151/u.l.

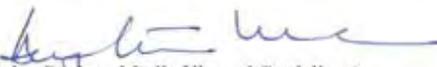
Egregio Signor  
**arch. MARCO GALASSI**  
**Presidente C.M.A.E.**  
corso Monforte 41  
20122 MILANO

***Oggetto : 3° Trofeo Milano – Manifestazione di Auto d'Epoca  
3 ottobre 2009***

Con riferimento alla Vostra iniziativa, esprimo il più vivo compiacimento e sono lieto di comunicare che il Duomo di Milano aprirà le porte straordinariamente per Voi e per i cittadini milanesi che lo vorranno, la sera del 3 ottobre p.v. per il concerto d'organo che Volete organizzare.

Tale avvenimento, condiviso dalla Veneranda Fabbrica e dalla Parrocchia di S.Tecla, riconosce ancora una volta il Duomo come centro identitario cittadino e privilegiato punto di incontro di molteplici attività culturali.

Rimanendo a disposizione, con l'occasione invio i migliori saluti.

  
(dr.ing. Benigno Mörlin Visconti Castiglione)

Via Arcivescovado, 1 - 20122 Milano - tel + 39 02 72022656 - fax + 39 02 72022439  
Registro delle Persone Giuridiche Prefettura di Milano n. 115 - CF e P.IVA 01909950157  
<http://www.duomomilano.it>



Il cortile dell'Università di Pavia invaso dalle "storiche"

# 3° TROFEO MILANO

Assessore  
Attività Produttive, Politiche del Lavoro e dell'Occupazione



Spettabile  
C.M.A.E.  
Corso Manforte, 41  
20122 MILANO (MI)

1 ottobre 2009

Alla Cortese Attenzione del Presidente C.M.A.E. arch. MARCO GALASSI

*Il Comune di Milano è grato al Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca che, con il Trofeo Milano, dà voce a una grande vocazione della nostra città, la creatività.*

*La storia dell'industria automobilistica e in particolar modo la creatività del design italiano sono qui rappresentate dalle splendide vetture partecipanti al 3° Trofeo Milano, manifestazione che il Comune di Milano è lieta di patrocinare.*

*La partecipazione alla sfilata di un rarissimo modello di "815" Ferrari fa capire come il design italiano sia considerato un'eccellenza in tutto il mondo.*

*Questa terza edizione del Trofeo Milano celebra un appuntamento molto importante per il C.M.A.E, il suo 50° anniversario.*

*Un evento storico che, ancora di più, sarà un'occasione di festa per tutta la città con la tradizionale sfilata di auto ma anche di momenti d'incontro e divertimento per tutto il pubblico presente.*

*La Città di Milano ringrazia il C.M.A.E. e l'Automobile Club di Milano per il concerto d'organo che si terrà all'interno della navata principale del Duomo, offerto gratuitamente a tutti i cittadini a conferma del forte legame che queste storiche Associazioni hanno con la Città.*

  
Giovanni Terzi  
Assessore Eventi, Moda Design

Via Larga, 12 - 20122 Milano  
tel. 02884.53000/53002/60099 - fax 02884.53004  
assessore.terzi@comune.milano.it



## Presentazione del Trofeo Milano a Palazzo Marino

da sinistra: Marco Galassi presidente CMAE; Pierlorenzo Zanchi presidente ACI Milano; Alessandro Cattaneo Sindaco di Pavia; Antonio Bobbio Pallavicini Assessore allo Sport di Pavia; Sergio Coronelli consigliere CMAE; On. Santo Versace (al volante) e Giovanni Terzi Assessore ai Grandi Eventi del Comune di Milano.





# 3° Trofeo Milano 2009

## Cento "Storiche" sotto la Madonnina

### Milano 3 ottobre 2009

Foto di Giovanni Catone

di Marco Galassi

Sabato 3 Ottobre si è tenuta la terza edizione del Trofeo Milano, Manifestazione di auto d'epoca che sulle ali del grande successo delle passate edizioni ha rinnovato anche quest'anno l'attesissimo appuntamento.

La manifestazione ha unito la passione di nonni e nipoti, padri e figlie, che in questa giornata si sono trovati a gareggiare tra di loro ma anche e

soprattutto con gli amici del "C.M.A.E.", il Club che ha reso possibile questa festa dei motori.

Il raduno delle auto è cominciato alle ore 8.00 di sabato 3 ottobre, suscitando la curiosità dei passanti che in poco più di due ore è diventata un vero e proprio tifo che ha accompagnato la partenza delle vetture da Piazza del Duomo a Milano, tenutasi alle 10.00 e attraversando la







Piazza del Duomo "invasa" dalle storiche



campagna lombarda ha raggiunto Pavia.

**A dare il via alla manifestazione un graditissimo ospite, l'Assessore ai Grandi Eventi, Moda Design del Comune di Milano Giovanni Terzi.**

La Manifestazione, iscritta a calendario ASI, si è svolta con il Patrocinio del Comune di Milano, Comune di Pavia, Automobile Club di Milano ed ha richiamato numerose e splendide auto prodotte dai primi del '900 al 1975.

Un centinaio le vetture presenti, tutte di grandissimo valore storico: dalla mitica 815 Auto Avio Costruzioni, ex Ascari, riportata a Milano dopo 60 anni appositamente per il Trofeo Milano da Mario Righini; la Lancia Theta del 1914 di Giulio Caimi; l'Alfa Romeo 1750 Carrozzeria Castagna del 1931, Horch 853 cabriolet del 1937, Alfa Ro-

meo 6C SS Touring solo per citarne alcune.

Ma tra le vetture presenti vi erano anche molte "piccole" auto che anno fatto la storia della motorizzazione in Italia e che non si sono lasciate per nulla intimorire dalla folla presente.

Hanno sfilato con orgoglio in Piazza Vittoria a Pavia e in Piazza del Duomo a Milano suscitando entusiasmo tra il pubblico, alcune intramontabili Balilla, proposte nelle varie versioni, una delle prime Fiat 500, una Fiat Multipla, una impeccabile Bianchina Cabriolet, un pulmino Samba VW 23 vetrini del '60.

Il percorso, scelto accuratamente dall'amico Sergio Coronelli, si è snodato lungo piccole strade di campagna tra Milano e Pavia ed ha messo a dura prova i partecipanti, che appena superata la linea di partenza hanno cominciato a sentire e vivere la tensione della sfida.

Di "sfida" infatti si deve parlare, non di gara. Per

Quasi coetanee ma così diverse! Solo un anno di differenza tra la Fiat 1100 TV GT di Ezio Ronzoni del '54 (a sinistra) e la Riley RMF del '53 di Marco Mirone (a destra)





tutta la giornata ha prevalso sempre lo spirito festoso e allegro tra i partecipanti.

La formula di questa riuscita Manifestazione, ideata e studiata appositamente dal C.M.A.E., ha permesso sia a bambini che a mogli (alcune non particolarmente esperte con i cronometri) di gareggiare e competere tra loro.

**Nota di merito: tra i 16 equipaggi premiati ben 7 avevano come navigatori bambini tra i 7 e i 15 anni !!**

Infatti i partecipanti sono stati messi a dura prova non solo alla guida, con le classiche prove di regolarità, ma sono state anche testate altre abilità tra le quali la conoscenza del mondo dei motori, lo spirito di osservazione, la prontezza di riflessi e il sangue freddo.



*L'amico avv. Eric Maggiar, sembra che stia pensando "tutto questo è anche responsabilità mia! Quando 50 anni fa, con alcuni amici, abbiamo costituito il CMAE, non avrei certo immaginato che avremmo riempito Piazza Duomo di auto storiche!*



3 anni di differenza tra la 815 Auto Avio Costruzioni del '40 di Mario Righini (a sinistra) e la Horch 853 A cabriolet del '37. Tre anni che sembrano un secolo!



Ultimi preparativi per Federica Adamoli al volante della OSCA Maserati 750 S del '57

Una "caccia al tesoro fotografica" unita ad altre prove di abilità predisposte lungo il percorso hanno contribuito a creare lo spirito "competitivo" e soprattutto "goliardico" che contraddistingue questa Manifestazione ormai giunta alla sua terza edizione.

**Solo la somma di queste doti ha fatto in modo che Francesco Adamoli con la sua Alfa Romeo 1750 del 1931 vincessse il Trofeo Milano 2009 con un totale di 328 penalità (somma delle penalità Regolarità + Abilità).**

Dopo un pomeriggio all'insegna della cultura e delle prove tecniche cronometrate, gli equipaggi sono partiti per la seconda parte del percorso, che li ha riportati in Piazza Duomo a Milano per l'esposizione delle vetture sino alle 23.00.



Andrea Caimi con la Lancia Theta del 1914

Una "piccola" ma grande auto: l'ammiratissima Bianchina Cabriolet del '61 di Emanuele Gioacchini



La Ferrari Dino di Stefano Rolla e la Jaguar XJ6 di Paolo Volpati pronte al via





Presenti alla Manifestazione il presidente della Commissione Manifestazioni ASI, avv. Pietro Piacquadio e l'Assessore ai Grani Eventi del Comune di Milano Arch. Giovanni Terzi

A Milano l'attesa febbrile dell'arrivo delle auto coinvolgeva un'incredibile quantità di spettatori, coppie giovani e meno giovani, bambini accompagnati dai loro nonni, che hanno letteralmente invaso Piazza del Duomo e creato un cordone lungo oltre 500 metri per poter ammirare ed accogliere tra gli applausi le auto partecipanti al Trofeo Milano.

Un "red carpet" ha accolto tutte le vetture al loro ingresso in Piazza del Duomo, mentre uno speaker illustrava le caratteristiche tecniche e storiche di ogni singola vettura, dalle blasonate "anteguerra" alle "piccole" che hanno stimolato applausi tra il pubblico.

**Alle ore 19,00 poi è arrivato il momento**

**"clou" della Manifestazione: il Duomo di Milano ha aperto le proprie porte per un Concerto di Organo con musiche di Bach e Beethoven, offerto dal C.M.A.E e dall'Automobile Club di Milano alla Città di Milano, in collaborazione con la Veneranda Fabbrica del Duomo. Il C.M.A.E. può andare giustamente orgoglioso di un evento unico nella storia delle Manifestazioni di Auto Storiche: l'eccellenza della meccanica e dell'ingegno umano rappresentato dalle auto presenti al Trofeo Milano e l'emozione di riunirsi tutti all'interno della Cattedrale di Milano ed ascoltare un concerto di uno dei più grandi e importanti organi a canne oggi presenti in Europa.**

Questa grande prova di cultura e sensibilità che il



Gerardo Nardiello su Porsche 356 A Speedster del '56



Ultimi preparativi per la Giulia Super 1600 del '69 di Stefano Bergamasco



C.M.A.E. ha dimostrato, è frutto della credibilità e della serietà del proprio operato e dell'ottimo rapporto che ha saputo costruire ed intrattenere negli ultimi anni con l'Amministrazione Pubblica Milanese.

*rico che, ancora di più, sarà un'occasione di festa per tutta la città con la tradizionale sfilata di auto ma anche di momenti di incontro e divertimento per tutto il pubblico presente".*

*"Quest'anno – ha commentato l'assessore ai Grandi Eventi del Comune di Milano Giovanni Terzi – la terza edizione del Trofeo Milano celebra un appuntamento molto importante per il C.M.A.E, il suo 50° anniversario. Un evento sto-*



Massimo Surace su MG TF del '54



Sergio Palpella pronto alla partenza su Alfa Romeo Spider del 74

Enrico Cantaluppi su Porsche 356 del '59





Andrea Lavezzoli con gli amici della Steam Train Band impegnati nella ricerca della retromarcia !! Su VW Samba del '61



Sabrina Mirone su Triumph TR3 A del '59



La Studebaker Sky Hawk del '56 di Marco Bernocchi

Roberto e Anna Orlandi su Mercedes 190 SL del '55



Marco Coldani su Alfa Romeo Giulietta Sprint veloce del '60



M

G3 144

DeniCar CMAI  
TROPED MILANO



Ore 10,00 – L'Assessore ai Grandi Eventi del Comune di Milano Giovanni Terzi e il Presidente ACI Milano Dott. Pierlorenzo Zanchi danno via alla prima auto del 3° Trofeo Milano: la Lancia Theta del 1914 di Andrea Caimi



L'autrice dell'articolo: Barbara Adamoli su Giulietta Spider del '61



Federica Adamoli su OSCA Maserati del '57

## Tutti insieme ... appassionatamente

di Barbara Adamoli

Le auto d'epoca sono davvero un "affare di famiglia", soprattutto per la mia, non solo ne siamo tutti appassionati, ma spesso ci troviamo a coinvolgere amici e parenti, rischiando così di diffondere ulteriormente il virus e .. quale occasione migliore del Trofeo Milano?

Questa volta niente è stato lasciato al caso, persino il colore delle macchine iscritte richiamava il tricolore: Alfa Romeo 1750 in verde per papà con Giuseppe, Giulietta Spider in bianco per me e Lucia, OSCA 750 barchetta in rosso per Federica ed Alessandro.

I navigatori sono stati scelti tra amici, cugine e fidanzato; subdolamente coinvolti promettendo una sfilata in città, con partenza e arrivo in Piazza del Duomo (tacendo inizialmente l'orario di ritrovo: 8,30 del mattino!!), svago e divertimento con qualche piccola, innocua, prova di abilità.



L'Alfa Romeo 1750 Carrozzeria Castagna del '31 di papà Francesco Adamoli – vincitore del 3° Trofeo Milano



Gigi Guffanti controlla il Road Book. Tranquillo non hai sbagliato !

La rossa Ford Mustang di Louise Gilet



Già alle verifiche abbiamo abbracciato amici di lunga data e svelato ai navigatori il loro destino; da subito è apparso chiarissimo che l'unico equipaggio davvero pronto a lanciare la sfida era quello composto da papà e Giuseppe, concentrati e preparati.

Inutile scendere nei dettagli dei disastri che ci sono capitati strada facendo, dei cronometri che non sono partiti, degli errori di percorso o delle risate che li hanno accompagnati.

A complicare il tutto l'inventiva di Marco Galassi, che ha incluso diavolerie come la caccia fotografica o il cruciverba sui marchi di auto e moto ... avete mai provato a guidare, possibilmente senza perdervi, mentre il vostro navigatore scruta l'orizzonte cercando delle "bifore con mattoni incrociati" o una "fontana a tre livelli"?

Beh, io sono stata ampiamente redarguita per

La Balilla Carrozzeria Castagna di Benedetto Simi De Burgis si riposa all'ombra delle torri medioevali di Pavia.



L'equipaggio rosa della Porsche 356 B del '90, e Carolina e Luisa Di Fuccia.



Ornella e Gigi, non si fidano e continuano a controllare il Road Book





Roberto Porta su Lancia Appia Zagato del '61

non averli trovati, del resto "mentre guidi stai già guardando la strada", no?!

Il cruciverba ci ha messo ancor più alla prova, quasi impossibile compilarlo mentre tornavamo da Pavia verso Milano, soprattutto per le lacrime agli occhi causate da dubbi del tipo "ma ITG non ti suona proprio come un marchio automobilistico??"

Come squadra non abbiamo raggiunto i risultati sperati ma abbiamo democraticamente deciso di gloriarcisi del successo dell'equipaggio Adamoli-Rende su Alfa Romeo 1750 Castagna rubando un angolino del podio ... non dicevamo all'inizio che

sono "affari di famiglia"?!

E' stata una bellissima giornata, anche solo il trovarsi a pranzo e a cena a confrontare risultati, commentare prove, ma soprattutto ad insultare il Presidente per la perfidia con cui ci ha ingannato nella caccia alle fotografie.

E se anche solo una frase vi ha strappato un sorriso, fareste bene a prenotarvi per il Trofeo Milano 2010, noi ci saremo!



Vittorio Femminella con la sua Alfa Romeo Giulia Spider del '63



La Balilla 3 marce del '33 di Mario Ronzoni all'uscita dall'Università di Pavia



Nicola Capelli con la piccola Anita (una delle più giovani navigatrici del Trofeo Milano)



Triumph TR3 A di Giuseppe Barilli



Riposo nel Cortile dell'Università



Francesca Dal Pont sfreccia a bordo della piccola 500 del '61



Chiara Tenconi su Fiat Osca del '62 seguita dalla Giulia di Vittorio Femminella e dalla Porsche 356 di Enrico Cantaluppi



Caterina Leva (6 anni) con mamma Elena

Riccardo Leva  
(9 anni) con  
papà Marco



# Una giornata particolare: Il Trofeo Milano

di Marco Leva

Anche quest'anno ci siamo iscritti al Trofeo Milano e abbiamo deciso di fare il ... salto di qualità! Mentre l'anno scorso eravamo in quattro in macchina, quest'anno ci siamo divisi ed abbiamo dato vita alla classica lotta in famiglia: "maschi contro femmine"!

Confidando nell'impostazione tranquilla della giornata abbiamo così composto i due equipaggi: papà con Riccardo (9 anni) su una Giulietta Spider del 1956, al debutto dopo il lungo restauro, e mamma con Caterina (6 anni) su Porsche 356 del 1958.

La vigilia è stata vissuta con molta agitazione da parte dei più piccolini, ai quali è stato impartito dalla mamma (ottima navigatrice) un corso

accelerato di lettura di Road Book (concluso con punteggi pieno e lode sulle rotonde).

L'ingresso in Piazza del Duomo è stato emozionante ed abbiamo provveduto alle formalità delle verifiche in un baleno dopodichè ci siamo divisi, e chiusi in auto abbiamo iniziato a prepararci per la gara.

Per fortuna l'assegnazione dei numeri di partenza ha fatto sì che fossimo nel gruppo degli amici della ns. Squadra Corse CMAE così che il timore di perdersi nelle campagne pavese è subito scomparso.

Ma che emozione passare sotto la bandiera a scacchi!

L'emozione della premiazione per il piccolo ma "grande" Riccardo Leva



Stessa grinta per Edoardo Bisconcini e papà Gabriele



Andrea Ronzoni seguendo le indicazioni del Road-Book ha portato a Pavia mamma e papà

A parte qualche nota errata del tipo: "tra cinquemila chilometri devi svoltare a destra" (erano cinquecento metri) siamo usciti da Milano e la navigazione si è fatta un po' più semplice così che abbiamo potuto rilassarci e dedicarci anche alla ricerca delle inquadrature oggetto della caccia fotografica (bellissima idea!)

Ero piuttosto scettico circa l'effettiva capacità di mio figlio di leggere e soprattutto interpretare il road book ma ho dovuto ricredermi quando mi ha indicato una svolta a sinistra che la macchina davanti a noi aveva saltato allegramente. Io stavo per seguirli, fidandomi di loro, ma sono stato aspramente ripreso: *"papà, io sono il navigatore e ti dico che devi girare a sinistra perchè qui c'è la svolta e il tripmaster segna i km corrispondenti!"*.

Ho seguito l'indicazione poco convinto ma quando le note successive coincidevano sono rimasto sbalordito e non ho più fatto obiezioni. Non abbiamo mai sbagliato strada!

Abbiamo fatto le nostre prove sui pressostati ed abbiamo aspettato "le femmine" in un parcheggio all'uscita del paese insieme agli altri amici della Squadra Corse.

Pensavamo si fossero perse ed invece sono arrivate quasi subito, con mia moglie che guidava sbirciando il Road book che Caterina teneva (alla pagina giusta), mentre con l'altra mano "faceva bip", cioè schiacciava il pulsante del tripmaster, seduta come in trono su due cuscini, perchè la "linea di cintura" alta della 356 non aiuta certo la visibilità per i più piccoli (inclusa mia moglie....).

Due parole e siamo ripartiti per Pavia. Ottimo pranzo nella sede dell'Università ed interessantissima visita ai monumenti della città che non conoscevamo. Anche questo intermezzo culturale è stato molto apprezzato. Il rientro a Milano è stato fatto "in carovana"

Riccardo Bertoni con papà Giovanni



Anita Capelli con papà Nicola





Filippo Kunzi (10 anni) con papà Andrea e mamma Michela



uno dietro l'altro, senza paura di perderci. L'arrivo poi in Piazza Duomo a Milano, tra due ali di folla che applaudiva è stata una grande emozione per me e mia moglie...figuriamoci per i nostri figli!.

La gara era finita ma non ancora le emozioni perché abbiamo assistito al bellissimo concerto d'organo in Duomo, concerto che ha attirato l'attenzione di molti turisti oltre che di tutti noi partecipanti al Trofeo Milano.

Dopo l'ottima cena ci sono state le premiazioni e qui abbiamo avuto la gradita sorpresa di scoprire che ci eravamo classificati secondi di raggruppamento nella prova cronometrata: cosa da non credere!

Anche le nostre donne, che si sono piazzate qualche postazione dietro di noi, hanno però fatto meglio di molti altri equipaggi femminili, grazie alla navigazione da parte di Caterina,

emozionantissima ma felice di essere al centro dell'attenzione del pubblico numerosissimo all'arrivo a Milano...

Al ritiro del Premio ad essere emozionato ero io, invece, perché mai avrei pensato di fare un buon risultato visto lo spirito da "scampagnata" con il quale avevo affrontato la gara.

Insomma, nella giornata, abbiamo condensato cultura (anche automobilistica, con il puzzle di parole in cui cercare marche di auto e moto), il piacere di guidare le nostre auto su strade di campagna accuratamente selezionate dagli amici del C.M.A.E. e anche un arrivo un po' "glamour" transitando sul red carpet tra la folla in piazza Duomo, il tutto insieme ad una piccola sfida sportiva.

A proposito di sfida, quest'anno le "femmine" hanno perso, l'anno prossimo la rivincita!.

Il cortile dell'Università di Pavia invaso dalle storiche



Emilio Doneà a bordo della Porsche 356 Speedster del '55



Luigi Barsottelli con la Porsche 911 Targa del '70



L'entrata trionfale della Horch 853 del '37



L'Alfa Romeo Giulietta Spider del '64 di Gnechi

La Porsche 911 S di Emilio Orsi



Giampaolo Marini su Ford Mustang del '66



Chrysler Town and Country del '49



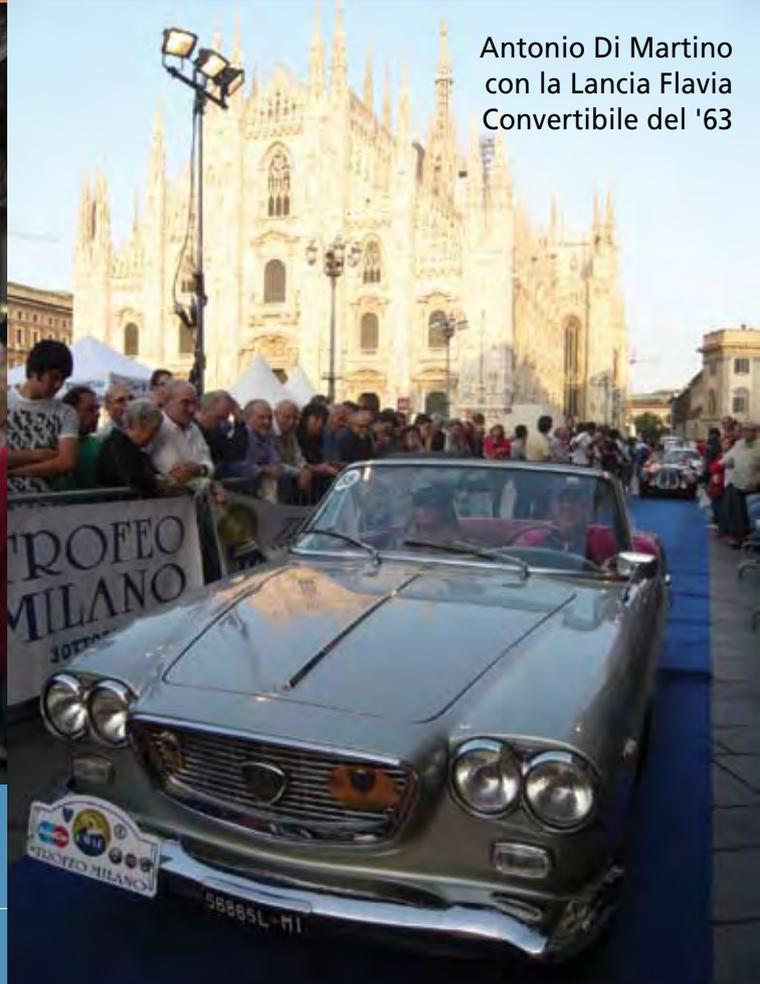
Fiat 8V del '54 di Pietro Tenconi



Fiat Balilla 508 S Aerodinamica del '35 di Alberto Gargioni



Uberto Pietra su Lancia Aurelia B20 del '57



Antonio Di Martino con la Lancia Flavia Convertibile del '63



Anna Airaghi su Giulietta Spider del '57



Brindisi all'arrivo del Trofeo Milano con i vini offerti da Cascina Drezza di Pontida (Bg): Marco Galassi e Pierlorenzo Zanchi



Porsche 356 del '57 di Umberto Re



Triumph TR3 A di Nereo Cerutti



L'arrivo della Giulia Spider 1600 di Giorgio Tamone



Pierluigi Mugnani con la Porsche 911 Targa del '71

# CLASSIFICHE TROFEO MILANO 2009



**L'auto vincitrice  
ALFA ROMEO 1750  
del 1931**

## Vincitore Assoluto del 3° Trofeo Milano 2009

(Determinato dalla classifica combinata delle prove di Regolarità e delle prove di Abilità)

**Alfa Romeo 1750 - Carrozzeria Castagna del 1931 di Francesco Adamoli**

<b>Regolarità</b>	<b>118</b>
<b>Abilità</b>	<b>210</b>
<b>Totale</b>	<b>328</b>

### Classifica delle prove di Regolarità

#### Vetture appartenenti alla classe B Veteran fino al 1918 Penalità

1. Andrea Caimi su Lancia Tetha del 1914	1.051
--	-------

#### Vetture appartenenti alla classe D Post Vintage dal 1931 al 1945

1. Francesco Adamoli su Alfa Romeo 1750 Cabriolet Castagna del 1931	118
2. Carlo Montorfano su Rolls Royce 25-30 del 1936	993
3. Michela Caimi Kunzi su Horch Y 35 A Cabriolet del 1937	1.032
4. Franco Sabbadini su Fiat 508 4 M del 1935	1.240
5. Alberto Gargioni su Fiat 508 S MM del 1935	1.282
6. Ewan Gallie su Bentley 3 1/2 del 1935	1.610

#### Vetture appartenenti alla classe E Classic dal 1946 al 1960

1. Gerardo Nardiello su Porsche 356 Speedster del 1956	103
2. Marco Leva su Alfa Romeo Giulietta Spider del 1956	166
3. Salvatore Carbone su Alfa Romeo 2000 Spider del 1958	189
4. Roberto Orlandi su Mercedes 190 SL del 1955	349
5. Francesca Dal Pont su Fiat Nuova 500 del 1960	364
6. Alexia Giugni su Porsche 356 A del 1958	447

#### Vetture appartenenti alla classe F Post Classic dal 1961 al 1970

1. Giorgio Porta su Triumph TR 6 del 1969	97
2. Giovanni Catone su Mercedes 250 CE del 1969	313
3. Chiara Tenconi su Fiat Osca 1600 del 1962	405
4. Antonio Di Martino su Lancia Flavia Convertibile del 1963	416
5. Pietro Luigi Barsottelli su Porsche 911 E del 1970	524
6. Barbara Adamoli Alfa Romeo Giulietta Spider del 1961	604

#### Vetture appartenenti alla classe G dal 1971 al 1975

1. Paolo Scialino su Fiat 850 Sport Coupè del 1971	62
2. Luigi Maria Guffanti su Innocenti Mini 1001 del 1972	160
3. Giovanni Bretoni su Alpine Renault 1600 S del 1973	669
4. Emilio Orsi su Porsche 911 S del 1972	687
5. Sergio Palpella su Alfa Romeo Spider del 1974	1.023
6. Paolo Giacomelli su Fiat Dino 2.4 del 1971	1.094

#### Classifica delle prove di abilità - Caccia Fotografica e Prova Quiz

Il punteggio combinato delle due prove ha dato la seguente classifica:

1. Adamoli Francesco	210
2. Montorfano Carlo	260
3. Caimi Andrea	280

# PREMIO *Annabella*



Premio: "l'auto più Fashion"

**Alfa Romeo 2500 SS del 1947 di Claudio Giorgetti**

*"Per l'eleganza e la raffinatezza delle linee, l'abbinamento cromatico carrozzeria e interni, l'ottimo livello di restauro"*



Premio: "l'auto più Smart"

**Bianchina cabriolet del 1961 di Emanuele Gioacchini**

*"Per la simpatia che ispira, vettura ironica e divertente, ottimamente conservata"*



Premio: "l'auto dei ricordi"

**Ford Mustang convertibile del 1966 di Gianpaolo Marini**

*"Per la presenza costante nei vari film e telefilm d'azione USA della nostra giovinezza"*



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



# La regina del 3° Trofeo Milano

## Auto Avio Costruzioni 514 del 1940

di Marco Galassi

Regina incontrastata del 3° Trofeo Milano è stata senza dubbio la 815 Auto Avio Costruzioni del 1940, portata oggi in gara dall'amico Mario Righini.

Vettura importantissima, in quanto si tratta del primo modello costruito in proprio da Enzo Ferrari nel 1940, dopo aver lasciato la direzione della Squadra Corse dell'Alfa Romeo. Vincoli contrattuali gli impedivano di usare il proprio nome come marchio, di qui la ragione commerciale di costituire l'Auto Avio Costruzioni.

Ne furono costruiti due esemplari; il primo, destinato al Marchese Lotario Rangoni Macchiavelli è andato distrutto, mentre il secondo, l'esemplare presente al 3° Trofeo Milano, venne realizzato per Alberto Ascari ed è quindi l'unico esistente oggi al mondo.

Molto si è scritto su questa importantissima vettura e molto si scriverà, ma ritengo più "interessante" riportare integralmente un articolo dell'epoca, apparso su "Auto Italiana" nel maggio del 1940.

L'articolo non parla specificatamente della 815 ma descrive perfettamente qual'era il panorama sportivo automobilistico di quel periodo (legato soprattutto alla Mille Miglia) e come, in quella realtà, sia sarebbe inserita la nuova 815.

*"all'indomani della Mille Miglia si è molto parlato della profonda differenza d'impostazione tra la vincitrice B.M.W. e la nostra Alfa Romeo. La prima, si è detto, è una vettura creata appositamente per l'uso sportivo nel più alto senso dell'espressione, mentre la seconda altro non è che una vettura normale da turismo leggermente truccata e modificata per adattarla alle esigenze sportive.*

*Stabilita questa differenza fondamentale tra i due modelli a giustificazione della sconfitta subita dalle vetture italiane, non è mancato chi ha quasi incolpato la grande Casa milanese di non aver provveduto per tempo a creare la vettura esclusivamente sportiva e di essersi così lasciata precedere sul traguardo della massima prova italiana per vetture sport da una macchina non solo straniera, ma di cilindrata nettamente inferiore.*

*In qualche cosa si può avere anche ragione ma non bisogna poi infierire contro questa nostra gloriosa Alfa Romeo, la grande marca che ha dominato per lunghissimi anni sui campi di gara del mondo intero, dando tanto lustro all'industria automobilistica italiana. In fin dei conti abbiamo visto che in ogni ramo di attività velocistica automobilistica è sempre all'Alfa Romeo che si grida il "crucifige".*

*Usciamo battuti dalle prove dalle vetture formula; di chi è la colpa? Dell'Alfa!*

*Evitiamo il rinnovarsi di questa di questi incontri e la F.A.S.I. trasforma le prove internazionali in gare riservate alle 1500 e la perfetta preparazione tedesca riesce a trionfare contro le nostre vetture nella memorabile giornata tripolina del 1939; (nota: Il mondo automobilistico italiano, stanco dal dominio delle automobili tedesche, mise un limite alla cilindrata massima, che fu di 1.500 cc.. Nonostante queste restrizioni, nel 1939, vinse nuovamente la Mercedes W 165 di Hermann Lang) ed è ancora contro l'Alfa che si scaglia l'opinione del pubblico e della stampa. Succede quello che è successo alle Mille Miglia di poche settimane or sono: ed è sempre l'Alfa che paga le spese della sconfitta.*

*Ma in fin dei conti, ci domandiamo, non esistono forse tre case costruttrici di autoveicoli in Italia, oltre all'Alfa e alla Maserati, che al momento è fuori questione? E perché si ritiene lecita la completa astensione di queste tre case dall'attività velocistica e si addossa ogni colpa alle Officine del Portello, che dimostrano di fare tutto il possibile per mantenere da sole in*

*vita il nome dell'automobilismo da corsa italiano e che per di più commercialmente parlando, sono quelle che in complesso hanno la produzione normale numericamente assai inferiore a quella delle altre marche nazionali?*

*Guardiamo un po' cosa avviene in questo stesso campo nella vicina Germania, ove il numero di marche in regolare attività è di gran lunga superiore alle nostre, per non fare poi un confronto con la produzione e lo smercio di vetture documentato dalle sbalorditive cifre statistiche sulla circolazione automobilistica tedesca.*

*Ebbene, in campo velocistico assoluto, l'onore del Paese è affidato a due colossali organismi quali la Mercedes-Benz ed il consorzio Auto Union, ed a nessuno di questi complessi appartiene però la vincitrice di Brescia, la B.M.W., che si costruisce a Monaco presso i grandiosi stabilimenti della Bayerische Motoren Werke, da cui escono vetture da turismo di vario tipo e motociclette che attualmente assieme a quelle italiane dominano sulla produzione mondiale da corsa. Totalmente indipendente, dunque, dalle Case impegnate nella produzione delle vetture da corsa, la B.M.W. ha creato un modello sport appositamente rispondente ai requisiti richiesti da questo genere di prove, e non si vede, dunque, il motivo per cui da noi tutto il peso dell'onere sportivo della nazione, di qualsiasi specialità si tratti, debba pesare sulle spalle di un'unica organizzazione industriale. Mentre i frutti del traffico automobilistico di pace e di guerra finiscono in diverse altre casse.*

*Il Gran Premio di Brescia delle Mille Miglia ci ha però dimostrato che qualcuno da noi – senz'attendere i risultati delle Mille Miglia si è messo nella strada battuta dai tedeschi, ed i primi risultati conseguiti sono più che soddisfacenti danno ogni affidamento per l'avvenire.*

*Il Comm. Enzo Ferrari ha presentato alla partenza una nuova vettura che alla prova ha sorpreso anche i tecnici e i competenti del ramo.*



Enzo Ferrari ha elaborato nel gennaio scorso il progetto di una vettura dalle caratteristiche essenzialmente sportive e alla fine di aprile ha partecipato con due sue nuove vetture alla grande prova bresciana, coi risultati che ben si conoscono e che sono sorprendenti in quanto se di una cosa hanno difettato le macchine modenesi questa è stata la meticolosa messa a punto ed il complesso di prove. Questi due capisaldi per il conseguimento di risultati d'eccezione sono stati saltati a piè pari per assoluta mancanza di tempo e si può dire che i primi giri questi motori li hanno compiuti all'inizio della prova bresciana, ma questo non ha impedito che le due vetture prendessero il comando della loro classe, non solo, ma come è visibile dalla tabella delle posizioni assolute da noi pubblicata sul fascicolo scorso, si prendessero il lusso di rivaleggiare con le vetture di cilindrata ben maggiore.

Abbiamo, dunque, anche in Italia la vettura essenzialmente sportiva, creata appositamente per le prove di questa categoria, e solo ci duole che la sua cilindrata ridotta non le consentirà di cimentarsi a parità di condizioni con le vetture che mirano alle vittorie assolute. Qualora la coraggiosa iniziativa di Enzo Ferrari potesse prendere quello sviluppo che noi auspichiamo, non sarà da escludersi che nelle ben attrezzate officine modenesi si pensi anche alla costruzione di un secondo modello di maggiore cilindrata.

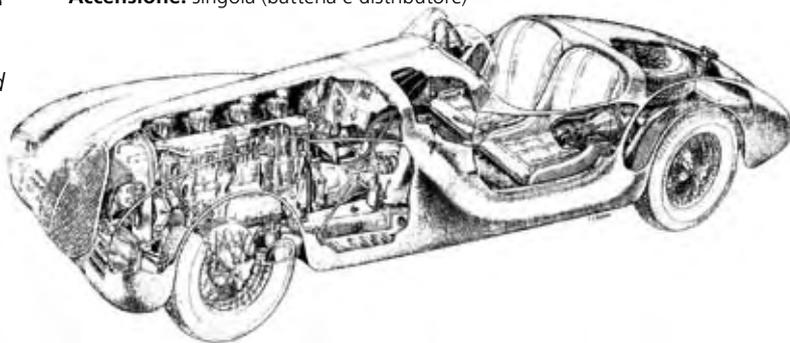
Di questa vettura, che il suo costruttore ha battezzato "815" siamo lieti di poterne offrire oggi il chiaro disegno semi-sezione dovuto all'ottimo Cavara, a completamento delle numerose fotografie da noi pubblicate per primi nel fascicolo del 20 marzo scorso e dei dati tecnici che pubblichiamo sin dal 10 marzo. Il debutto bresciano è stato, come abbiamo già detto, dei più promettenti, e siamo certi che le prossime gare daranno esatta la nozione delle possibilità della interessante vettura.

#### SCHEDA TECNICA DELLA Auto Avio Costruzioni 815

##### MOTORE

**Posizione:** anteriore longitudinale  
**Cilindri:** 8 verticali in linea  
**Alesaggio e corsa:** mm. 63 x 60  
**Cilindrata totale:** cm<sup>3</sup> 1496  
**Potenza:** CV 72 a 5500 giri/1'  
**Basamento:** fusione unica in lega leggera, canne smontabili  
**Distribuzione:** 1 albero a camme nel basamento  
**Valvole:** 2 per cilindro in testa  
**Lubrificazione:** forzata con 2 pompe di mandata (capacità lubrificante L. 9)

**Alimentazione:** atmosferica  
**Carburatori:** 4 Weber 30 DR 2  
**Accensione:** singola (batteria e distributore)



##### AUTOTELAIO

**Telaio:** 2 longheroni con traverse in profilati di acciaio (derivazione Fiat 1100)  
**Passo:** mm. 2420  
**Carreggiata anteriore e posteriore:** mm. 1240  
**Frizione:** monodisco a secco  
**Cambio:** a 4 marce (derivazione Fiat 1100)  
**Ponte posteriore:** rigido (derivazione Fiat 1100)  
**Riduzione finale:** 11/42 oppure 11/43  
**Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici (derivazione Fiat 1100)  
**Sospensioni posteriori:** molle a balestra, ammortizzatori idraulici (derivazione Fiat 1100)  
**Posizione della guida:** a destra  
**Impianto elettrico:** Bosch a 12 Volt

##### RUOTE E PNEUMATICI

**Cerchi:** a raggi Borrani 3.25 - 15  
**Pneumatici:** Pirelli Stella Bianca 5.50 - 15

##### FRENI

**A mano:** meccanico (derivazione Fiat 1100)  
**A pedale:** idraulico a tamburo (derivazione Fiat 1100)

##### PESI E PRESTAZIONI

**Peso dell'autotelaio con ruota di scorta:** kg. 535  
**Peso a vuoto della vettura completa:** kg. 625  
**Posti:** 2  
**Capacità serbatoio carburante:** l. 108  
**Consumo carburante per 100 km:** l. 13/15  
**Velocità massima:** km/h 170



# NORMATIVE VEICOLI STORICI



Molto si è detto, scritto e anche... promesso in proposito.

Per prima cosa va sottolineato che è in via di approvazione un Decreto emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede alcune sostanziali modifiche delle norme del Codice della Strada che riguardano i Veicoli di interesse storico e collezionistico, quelli compresi nell'ormai famoso Art. 60. in particolare:

- norme per "la rimissione alla circolazione per i veicoli di interesse storico e collezionistico precedentemente cessati dalla circolazione (ovvero demoliti volontariamente) o di origine sconosciuta.
- nuove norme per le revisioni dei veicoli di interesse storico che avranno validità biennale per tutti i veicoli
- per quelli fabbricati prima del 1° gennaio 1960, le revisioni dovranno essere effettuate esclusivamente presso i centri della Motorizzazione oppure con "sedute di revisione" organizzate dai vari Club in sedi adeguate (Officine private attrezzate). A queste "sedute di revisione" dovrà essere presente un Ingegnere della Motorizzazione.

È chiarito che in questi casi i metodi di revisione saranno quelli conformi al periodo di costruzione. (ad esempio la frenata non avverrà più sui rulli ma sarà valutata a discrezione dell'Ingegnere presente).

In ogni caso fino all'approvazione del Decreto e alla sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, cosa di cui Vi daremo immediata comunicazione, valgono le norme attualmente in vigore.

Tra le varie domande che arrivano sempre più spesso in Segreteria ne abbiamo scelte due che "affliggono" particolarmente i nostri Soci:

- **Ogni quanto sottoporre i veicoli storici (auto e moto) a revisione?**
- **Il bollo forfetario di circolazione va pagato?**

Abbiamo rivolto queste due domande rispettivamente a

- **Ing. Domenico Minniti** (Responsabile U.R.P. Tecnico della Motorizzazione Civile – Via Cilea 119 - Milano)

- **Dr. Gabriele Liotta** (Ufficio Presidenza – Entrate Regionali e federalismo Fiscale Regione Lombardia – Via F. Filzi 22 – Milano).

Riportiamo di seguito una sintesi delle normative attuali effettuata dalla Segreteria C.M.A.E., il quesito posto e la risposta ottenuta dai dirigenti interpellati

## REVISIONE VEICOLI STORICI

Secondo l'A.S.I. i veicoli iscritti nei registri storici devono essere sottoposti annualmente a revisione.

Per contro, riportiamo integralmente la comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Motorizzazione di Vicenza, datata 21 aprile 2009 a firma del Direttore Ing. Calogero Cali e del Funzionario Responsabile Area 1 Settore V°, Ing. Lucio Pannone, che recita :

**"Per ciò che attiene i veicoli di interesse storico e collezionistico, si ritiene che debbano essere revisionati annualmente solo quei veicoli la cui carta di circolazione riporta l'annotazione "veicolo di interesse storico e collezionistico". Trattasi cioè di quei veicoli radiati d'ufficio dal PRA e poi reinscritti nello stesso registro oppure radiati per demolizione e poi reinscritti a seguito di collaudo presso questi uffici.** (aggiungiamo noi: oppure reimmatricolati perché importati dall'estero).

**È utile a tal fine consultare la circolare 4437/m360 del 26/11/2003 di questo Ministero".**

Anche l'Ing. Domenico Minniti (Motorizzazione Civile di Milano) con comunicazione pervenuta in data 18 novembre 2009 presso la segreteria C.M.A.E. ha confermato lo stesso principio: "Spett.

*Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca,*

*Vi trasmetto il punto 10 della circolare in oggetto, dove si riscontra l'obbligo di revisione annuale per i veicoli di interesse storico e collezionistico; giova far presente che i veicoli demoliti, stante la normativa vigente, non possono essere sottoposti a visita e*



*prova per essere reimmatricolati.*

*La circolare indicata in oggetto fa riferimento ai veicoli radiati d'ufficio e per i quali l'inserimento nel Sistema Informatico avviene con n di iscrizione ai registri di cui all'art 60 del C.D.S. Resta in ogni caso ferma la necessità che il veicolo di interesse storico e collezionistico, per poter circolare su strada, debba essere in regola con gli obblighi di revisione annuale, stante il combinato disposto di cui agli artt. 80, comma 4, e 60, comma 1, c.d.s. ...."*

**In sintesi è stato chiarito: i veicoli che riportano sulla carta di circolazione "veicolo di interesse storico e collezionistico" devono sottoporsi a revisione annuale mentre per tutti gli altri, iscritti o non iscritti nei registri storici, la revisione è biennale.**

Ma con le revisioni non è finita qui ...

Recentemente è sorto poi il problema delle revisioni dei veicoli più "anziani" i cui dati tecnici non compaiono nell'Archivio della Motorizzazione.

Infatti la Motorizzazione Civile, il 17 agosto scorso, ha trasferito automaticamente tutti i dati presenti nel proprio archivio informatico in un nuovo sistema di gestione dati che purtroppo, ragionando da Computer in modo automatico (ovvero scemo!) non ha riconosciuto quegli automezzi i cui dati archiviati nel vecchio sistema non erano completi, rifiutandone l'archiviazione nel nuovo.

Da settembre infatti, molti Soci non sono stati in grado di effettuare la revisione in quanto, terminate le prove sui rulli, il sistema collegato in remoto al database della Motorizzazione diceva "veicolo inesistente, recarsi alla Motorizzazione"

Per chiarire la questione ci siamo recati in Motorizzazione, siamo stati ricevuti dall'Ing. Mantovani, che a Milano ha il compito di inserire nell'Archivio centrale della Motorizzazione i dati dei mezzi storici non presenti, operazione che, alla faccia dell'informatica, viene fatta rigorosamente a mano!

La spiegazione che ci è stata data è la seguente:

"Chiarito che il problema è stato generato dal trasferimento dati da un archivio all'altro, al momento non resta altra soluzione che inserire manualmente i dati nell'Archivio Centrale e tale operazione può essere effettuata solo dalla Motorizzazione Civile.

I casi tipici sono due:

**Primo caso** - veicolo nella cui carta di circolazione è indicato il N° di Omologazione o N° IGM (vedi esempio fotografato): recarsi presso l'ufficio della Motorizzazione più vicino - non occorre portare il veicolo (per Milano Via Cilea 119 - sportello 50) e consegnare :

- Fotocopia completa della Carta di Circolazione dove sia indicato il N° Omologazione o N° IGM.

- Fotocopia della carta d'Identità del Proprietario
  - Fotocopia del Codice Fiscale del Proprietario
- Attendere circa 10 giorni (per l'inserimento manuale dei dati) dopodiché ci si potrà rivolgere ad una qualunque Officina autorizzata per effettuare la revisione.

**Secondo caso** - veicolo nella cui carta di Circolazione non compare il N° Omologazione o N° IGM (veicoli prima del 1960 circa) o che nei documenti sia riportato un dato incompleto o inesatto in questo caso vi sono due soluzioni:

- portare il veicolo presso la Motorizzazione ed verificare i dati mancanti facendoli rilevare direttamente sul veicolo (ad es. la misura della carreggiata anteriore, peso, interasse ecc...)
- nel caso in cui il Socio sia in possesso della Scheda delle Caratteristiche Tecniche ASI, non occorre portare il veicolo alla Motorizzazione, è sufficiente consegnare, la Scheda ASI oltre a quanto già previsto per il primo caso.

Non recarsi alla Motorizzazione prima della scadenza naturale della revisione perché la pratica verrebbe rifiutata.

## IL BOLLO FORFETTARIO DI CIRCOLAZIONE VA PAGATO?

La **Legge n. 342 del 21/11/2000 art. 63** recita:

Comma 1) "sono esenti dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione."

Comma 2) "L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa ai veicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a vent'anni."

La **Legge 214 del 1° agosto 2003** (modifica Codice della Strada) specifica:

"rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, italiano Fiat, italiano Alfa Romeo, Storico FMI."

La **Legge Regionale n. 10 del 14 luglio 2003** - Art. 8 recita: "Veicoli ultraventennali, veicoli storici e d'epoca, riduzioni ed esenzioni.

- 1. Sono tenuti al pagamento della tassa automobilistica regionale di circolazione, in misura fissa, i soggetti individuati all'articolo 38, comma 1, per i motoveicoli e per gli autoveicoli, ad uso privato destinati esclusivamente al trasporto di persone, a decorrere dall'anno in cui si compie il ventesimo anno dalla loro costruzione, purché sottoposte alla verifica delle emissioni dei gas di scarico. .

La tassa automobilistica regionale di circolazione è dovuta nella misura fissa di 30,00 euro per le autovetture e di 20,00 euro per i motoveicoli. Sono esclusi da tale agevolazione i veicoli adibiti ad uso professionale e, cioè, utilizzati nell'esercizio di attività d'impresa o di arti e professioni.

**Se ne deduce che i veicoli dai 20 ai 30 anni in Lombardia, se circolanti, sono tenuti al pagamento della tassa forfetaria di circolazione sopra menzionata ma se iscritti nei registri storici sono totalmente esenti, anche se circolanti.**



Per maggiore sicurezza abbiamo posto il quesito al Dr. Gabriele Liotta della Regione Lombardia - questa è la risposta :

"Gentile Arch. Galassi,  
Le confermo l'esattezza dei riferimenti normativi statali e delle condizioni di maggior certezza stabilite dalla L.R. 10/2003 per i residenti in regione Lombardia.  
La tassa di circolazione per tali veicoli va pagata se il veicolo circola sulla pubblica strada ma, gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico, iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, FMI sono totalmente esenti dal pagamento della tassa automobilistica (di proprietà o di circolazione), purché il proprietario sia in regola con il rinnovo annuale dell'iscrizione. E' preferibile che il conducente porti con sé tale documentazione poiché è prevista la verifica su strada e, pertanto, la condizione di esenzione dal pagamento della tassa dovrà essere dimostrata agli organi preposti al controllo stradale."

Cordialmente  
Gabriele Liotta  
Presidenza  
DC Programmazione Integrata  
UO Entrate Regionali e Federalismo Fiscale  
Via Fabio Filzi, 22 - 20124 MILANO



Enrico Moscatelli su Alfa Romeo GT Junior

Paolo Ferrini in versione "cattivo" con la sua intramontabile Peugeot



## 4° Prova Campionato Sociale C.M.A.E. 2009 Kartodromo di Curno (BG) - 6 giugno 2009

di Sergio Coronelli

È la pista del Kartodromo di Curno in provincia di Bergamo la sede della 4° prova del Campionato Sociale 2009, una pista ormai ben conosciuta dai partecipanti al campionato del Club.

La giornata bella ma molto ventosa, ha costretto a fissare a terra i cartelli segnalatori dei pressostati di rilevamento dei tempi!

Dopo l'espletamento delle formalità di rito ed un breve briefing per illustrare la prova con le raccomandazioni di prudenza e lealtà nella competizione, ha inizio la prova sferzata da un vento che non intende diminuire.

Continua il momento no di Pino Galluzzi con un'altra prestazione solo un poco più convincente rispetto alla prova di Rozzano che lo vede relegato al secondo posto, lui che del primo posto è sempre stato l'assoluto detentore.

Anche questa volta, per soli 5 centesimi di secondo, è stato superato da Mario Aglione che ha eseguito una prova brillante accumulando in totale 51 centesimi di secondo nell'intera prova.

Al terzo posto si è classificato Luigi Maria Guffanti,

ormai un veterano del podio, con solo 11 centesimi di secondo in più di penalità rispetto al vincitore.

La Classifica prosegue poi con Giovanni Catone, Roberto Asperti, Gabriele Bisconcini, Daniele Vittozzi, Francesco Lippi Boncampi e Salvatore Carbone, che hanno mantenuto distacchi, rispetto ai primi tre, entro i due secondi di penalità a dimostrazione di come, rispetto alle prove dello scorso anno, abbiano sensibilmente migliorato le loro prestazioni.

Questo significa che l'impegno profuso dagli organizzatori del campionato, non è stato vano ma ha permesso a tanti partecipanti ad affinarsi nelle prove di regolarità con le loro vetture d'epoca.

Un buon risultato che fa ben sperare nel prosieguo del Campionato Sociale, come scuola di divertimento ed apprendimento nel corretto uso della vettura e del cronometro nelle gare di regolarità.

Emanuele D'Alessandro con la sua Fiat 124 del '72



Posa "plastica" per Pino Galluzzi



Luciano Barsottelli con Romeo Bottini su Porsche 911

Mario Aglione e Franco Pampuri



## CLASSIFICA GENERALE

		PENALITÀ
1	Aglione Mario	51
2	Galluzzi Pino	56
3	Guffanti Luigi M.	62
4	Catone Giovanni	128
5	Asperti Roberto	143
6	Bisconcini Gabriele	166
7	Vittozzi Daniele	176
8	Lippi Boncampi F.	188
9	Carbone Salvatore	189
10	Moscatelli Enrico	289
11	Barsottelli Luciano	316
12	Guarrella Franco	357
13	Catone Enrica	393
14	Ronzoni Ezio	450
15	Bottini Romeo	486
16	Ferrini Paolo	566
17	Betteto Lella	684
18	Jacopetti Francesco	801
19	Casaleggio Paolo	955
20	Lomacci Antonio	989
21	D'Alessandro E.	3138

## CLASSIFICHE DI RAGGRUPPAMENTO

		PENALITÀ
Raggrup. 2	1° Ronzoni Ezio	430
Raggrup. 3	1° Bisconcini Gabriele	166
Raggrup. 4	1° Aperti Roberto	143
	2° Lippi Boncampi F.	188
	3° Carbone Salvatore	189
	4° Moscatelli Enrico	289
	5° Barsottelli Luciano	316
Raggrup. 5	1° Galluzzi Pino	56
	2° Guffanti Luigi M.	62
	3° Catone Giovanni	128
	4° Catone Enrica	393
	5° Bottini Romeo	486
	6° Ferrini Paolo	566
	7° Betteto Lella	684
	8° D'Alessandro E.	3138
Raggrup. 6	1° Aglione Mario	51
	2° Vittozzi Daniele	176
	3° Guarrella Franco	357
	4° Jacopetti Francesco	801
	5° Casaleggio Paolo	955
	6° Lomacci Antonio	989

Grinta da vendere per i due "Bisconcini" papà Gabriele e il piccolo Edoardo



Salvatore Carbone ...ovviamente su Alfa Romeo

Lancia Augusta del '33 di Giovanni Femminella  
e la Giulietta Sprint di Antonio Di Martino



Ezio Ronzoni in piega con la sua sportivissima  
Fiat 1100 TV del '56



## 5° Prova Campionato Sociale C.M.A.E. 2009

### Kartodromo di Ottobiano (PV) - 4 luglio 2009

di Sergio Coronelli

La scelta del nuovo Kartodromo di Ottobiano in sostituzione di quello di Nizza Monferrato per lo svolgimento della 5° prova del campionato, è stata sicuramente una buona scelta per due ragioni principali:

- la minore distanza da Milano al circuito, ridotta di circa la metà, ha permesso un notevole risparmio di tempo per raggiungere il luogo della prova.
- la maggior lunghezza del circuito circa 1200 metri contro i 1000 metri dell'altro, hanno permesso di suddividere l'anello in più settori dando modo di diversificare maggiormente i tempi delle prove, rendendo più interessante la gara.

Dopo una sonora strigliata da parte del Direttore di Gara, per far allineare correttamente a tre a tre i concorrenti per l'entrata in pista, ha avuto inizio la prova. Subito si è scatenata la battaglia serrata tra i big della regolarità ed i nuovi equipaggi emergenti che cominciano a fremere perché anche loro iniziano a reclamare un posto al sole.

Bisogna infatti arrivare oltre il decimo posto in classifica generale, per trovare penalità superiore ai 2 secondi, calcolate sull'intera prova che era composta da ben 9 rilevamenti.

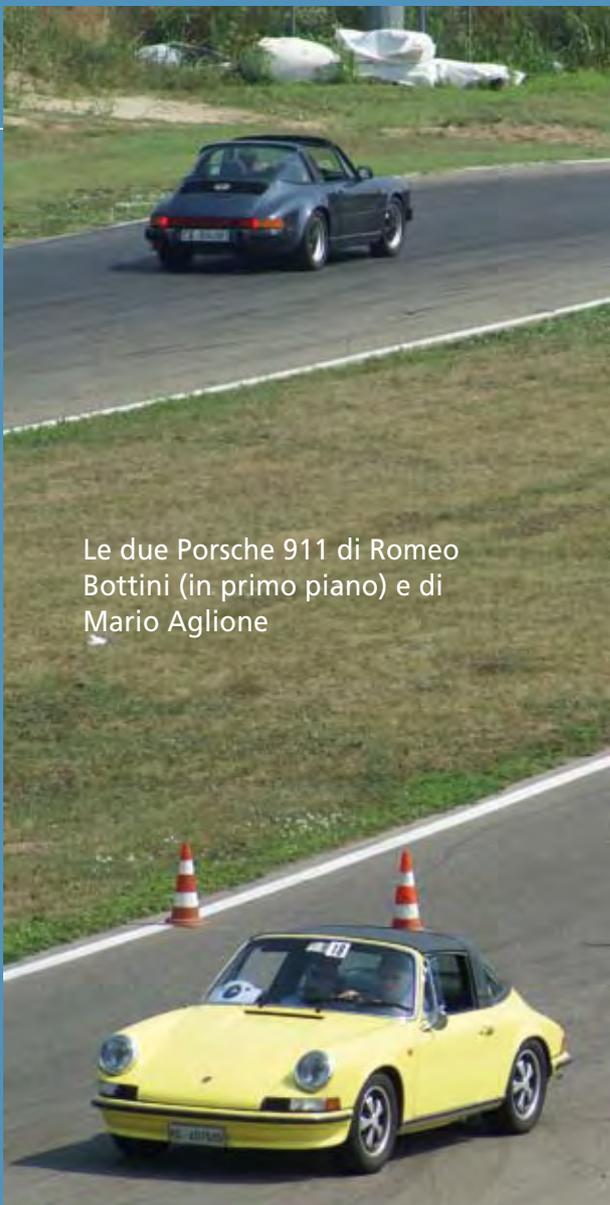
Finalmente Pino Galluzzi, dopo due prove non esaltanti, termina la prova al primo posto assoluto con 60 centesimi di penalità, mentre al secondo posto si classifica Mauro Clerici con quattro centesimi di penalità in più rispetto a Pino.

Al terzo posto si classifica Francesco Adamoli che ottiene solo 55 centesimi di penalità in più rispetto al vincitore.

Va sottolineato che Francesco era alla guida di una "nonnetta" di quasi 80 anni!

Mauro Clerici con la sua inseparabile Porsche 356  
del '65





Le due Porsche 911 di Romeo Bottini (in primo piano) e di Mario Aglione



"guarda come ti salto sui cordoli!" pensa Salvatore Carbone



Daniele Vittozzi su Porsche 911 del '83



Paolo Ferrini in piega sulla Peugeot 504 del '74



Direttamente collegato con cuffia al Centro Spaziale di Cape Kennedy, lo Shuttle in decollo di Gigi Guffanti



La 1750 del '31 di Francesco Adamoli



Sergio Mariani una volta tanto non è in sella ad una moto ma alla guida della Fiat 124 Sport Spider



Luciano Barsottelli su Alfa Romeo GT 1300 Junior



Roberto Asperti su Alfa Romeo GT 1300 Junior

Seguono con ottime prestazioni Roberto Asperti, Luciano Amato, Giovanni Catone, Angelo Bernardi e Antonio Limacci, tutti con penalità entro i due secondi a dimostrazione della loro migliorata bravura nell'uso dei cronometri.

Grande delusione invece per Gigi Guffanti a bordo dell'inseparabile Mini blu che a causa di un problema ad un passaggio nel quarto settore, ha accumulato una pesante penalità che gli ha precluso la parte alta della Classifica Generale, passando dal 6° al 17° posto.

Per la prima volta in una prova di Campionato auto si è cimentato anche un vero motociclista DOC, Sergio Mariani, accompagnato dalla moglie a bordo di una bella vettura, una FIAT 124 Sport Spider del 1971.

Forse che si stia convertendo alle 4 ruote per partecipare al Campionato Sociale C.M.A.E.?

Malgrado le sue mani siano più abituate al manubrio che al volante, ha ottenuto una buona prestazione, superando diversi concorrenti veterani delle partecipazioni alle prove di campionato.

Gran finale poi con le premiazioni!

Con un colpo da maestro, sono riuscito a mettere insieme un'allegria ed entusiasta brigata di giovanissimi scapestrati, desiderosi di farsi in quattro per darmi una mano nell'effettuare le premiazioni dei vincitori nei vari



Gabriele e Edoardo Bisconcini su Lotus

Alexia Giugni con il piccolo Riccardo su Porsche 356



Antonio Lomacci su Porsche 944 del '85

raggruppamenti.

Ed ecco che Edoardo, Roberto, Riccardo, Filippo, Andrea e la piccola e furbetta Caterina a turno mi hanno aiutato a consegnare le coppe ai vincitori, tra gli applausi divertiti di tutti i partecipanti, oltre che delle loro mamme e papà. Ho provato una grande e sincera soddisfazione nel vedere tanti bambini seguire i loro genitori nelle varie prove del Campionato Sociale C.M.A.E. .

Sono sicuro che il prossimo anno saranno ancora più numerosi e auguro a tutti loro di diventare dei Gentlemen Drivers di vetture d'epoca!

Ovviamente .....sotto la bandiera del C.M.A.E.!



"navigatore solitario" Luciano Amato su VW-Porsche 914

### CLASSIFICA GENERALE

1	GALLUZZI - PINO	PORSCHE 356 A	1980	00:00:00.60
2	CLERICI - MAURO	PORSCHE 356 SC	1965	00:00:00.64
3	ADAMOLI - FRANCO	A.R. 1750	1931	00:00:01.15
4	ASPERTI - ROBERTO	A.R. GT JUNIOR	1967	00:00:01.19
5	AMATO - LUCIANO	VW PORSCHE 914/4	1970	00:00:01.22
6	CATONE - GIOVANNI	FIAT 124 SPIDER	1973	00:00:01.26
7	BERNARDI - ANGELO	PORSCHE CARRERA	1988	00:00:01.35
8	LOMACCI - ANTONIO	PORSCHE 944	1985	00:00:01.76
9	SALERNI - NICOLA	PORSCHE W SPEEDSTER	1957	00:00:02.26
10	CARBONE - SALVATORE	A.R GIULIETTA SPIDER	1956	00:00:02.76
11	BARSOTTELLI - LUCIANO	A.R. GT 1300 J	1971	00:00:03.32
12	VITTOZZI - DANIELE	PORSCHE 911 SC CABRI	1983	00:00:03.40
13	DEL BO - ROBERTO	LAMBORGHINI	1973	00:00:03.44
14	AGLIONE - MARIO	PORSCHE 911 SC TARGA	1981	00:00:03.82
15	FEMMINELLA - GIOVANNI	LANCIA AUGUSTA	1933	00:00:04.19
16	GUFFANTI - LUIGI MARIA	INNOCENTI MINI 1001	1972	00:00:04.25
17	BOTTINI - ROMEO	PORSCHE 911 EE	1972	00:00:04.51
18	BISCONCINI - GABRIELE	LOTUS SEVEN	1958	00:00:04.53
19	PAMPURI - FRANCO	LANCIA FULVIA	1972	00:00:05.34
20	RONZONI - EZIO	FIAT 1100 TV	1956	00:00:06.31
21	DI MARTINO - ANTONIO	A.R GIULIETTA SPRINT	1960	00:00:06.59
22	GIUGNI - ALEXIA	PORSCHE 356 A	1958	00:00:06.71
23	CASALEGGIO - PAOLO	A.R. SPIDER	1986	00:00:08.11
24	FERRINI - PAOLO	PEUGEOT 504	1974	00:00:10.26
25	JACOPETTI - FRANCESCO	MERCEDES 420 SE	1986	00:00:11.83
26	MARIANI - SERGIO	FIAT 124 SPORT SPIDE	1971	00:00:14.28
27	LIPPO BONCAMPI - FRANCESCO	A.R. GT VELOCE	1966	00:00:15.38
28	COLOMBO - DIEGO	MERCEDES 380 SL	1985	00:00:16.09
29	LEVA - MARCO	LANCIO FULVIA HF	1971	00:00:27.00



Sergio Coronelli circondato da Edoardo, Roberto, Riccardo, Filippo, Andrea e Caterina

L'Alfa GT Veloce di Francesco Lippi Boncampi



Nicola Salerni su Porsche 356 Speedster





# MOTO - Le Piccole in Movimento

Visita al Museo della FRERA di Tradate - 11 luglio 2009

di Sergio Coronelli

Seguendo il motto "Pochi ma buoni!" una dozzina di piccole motoleggere, entro i 200 c.c. di cilindrata, si sono presentate di buon'ora al punto di ritrovo in P.za Santa Maria Nascente in Milano per partecipare al raduno "Le piccole in Movimento" che per motivi organizzativi non si era potuto effettuare lo scorso anno.

Guidati dalla mitica Ardea tipo 800 furgone del Club con alla guida l'esperto Franco Pampuri coadiuvato, in qualità radarman, dal sottoscritto che faceva da apripista, i temerari a bordo dei loro, potenti si fa per dire, mezzi si sono messi in marcia.

Subito in partenza, qualcuno ha pensato bene di prendersi qualche divagazione di troppo nel percorso, imboccando l'autostrada anziché la strada statale per Varese, creando un po' di problemi agli altri partecipanti ma il tutto si è poi risolto con una telefonata ed un arrivederci alla meta e .....all'inevitabile Tapiro di giornata!

Il tragitto si è svolto quasi completamente lungo le tranquille stradine immerse nel verde e la dolce frescura del Parco Regionale delle Groane tra Bollate a Lazzate prima e successivamente, dopo Appiano Gentile, attraverso il Parco Regionale della pineta di Appiano Gentile sino a Tradate, meta del raduno.

Dopo il ritrovamento degli scomparsi, avvenuto immediatamente dopo la puntata televisiva di "Chi l'ha visto" dedicata ai Soci C.M.A.E. ci siamo ricongiunti e siamo arrivati a Tradate, dove è iniziata la visita al " Museo della motocicletta FRERA ".

In questo Museo, sono racchiuse moltissime motociclette prodotte negli oltre cinquant'anni di vita dalla Casa di Tradate.





Un'importante testimonianza di quale fosse il livello tecnico raggiunto da quelle moto che possiamo senz'altro definire d'avanguardia per quei tempi. Tutti modelli in perfetto stato di conservazione grazie alla passione di tante persone che, così facendo, hanno saputo valorizzare il lavoro dei tanti progettisti ed operai che nel secolo scorso si sono prodigati nella loro costruzione.

Una visita interessante e culturalmente appagante per la conoscenza di un Costruttore che ha servito e dato lustro al prestigio dell'Italia nel campo del motorismo.

A testimonianza della bella ed interessante visita abbiamo donato al responsabile del Museo, Sig. Alessio, una targa ricordo con il medaglione del CMAE. che da oggi troneggia all'interno di una vetrina posta nella sala del Museo.

Meritano di essere citati per la loro presenza:

Luigi Maria Guffanti	su MV Lberty S	del 1956
Catone Giovanni	su Vespa 160 GS	del 1962
Malfasi Olivano	su Guzzi Stronello 125	del 1961
Lippi Boncampi F.	su Motom 48 SS	del 1960
Cristallo Marco	su Guzzi Galletto 192	del 1966
Gatti Guido	su Fantic Caballero	del 1976
Beneduci Roberto	su Vespa 150	del 1959
Sardi Noris	su Lambretta 150 L	del 1964
Maldi Fabio	su Vespa 125	del 1979
Caimi Giulio	su Lambretta 125	del 1951
Boris Giuseppe	su Gilera Turismo 125	del 1953
Boris Sergio	su Gilera Sport 125	del 1952





# Moto/Auto - Tour della Sicilia

12 / 20 giugno 2009

di Emanuela Turconi

Il 12/06/09 ha visto la partenza di un gruppo di 13 moto e 8 autovetture dal porto di Genova alla volta della Trinacria.

Il viaggio di andata è stato accompagnato da un mare calmo e la traversata è avvenuta nella più completa tranquillità.

Allo sbarco, dopo qualche piccolo travaglio (ci siamo persi nel caotico traffico di Palermo) ci troviamo felicemente accomodati nell'hotel di Custonaci, patria dei più bei marmi siciliani.

La mattina seguente inizia l'avventura degli amici del CMAE, chi a cavallo della propria motocicletta, chi comodamente seduto a bordo della propria vettura. I panorami della Sicilia si snodano davanti ai nostri occhi lasciandoci stupiti per la loro bellezza, ci si immagina che, essendo per buona parte al di sotto dell'Africa, vi si debba trovare un ambiente semidesertico o comunque una natura povera e secca formata solo da ulivi e cactus, invece.... la vegetazione è rigogliosa e ricca di varietà di piante meravigliose e di colori molto belli.

Per non parlare poi del mare!!!!

Le tonalità che passano dal blu cobalto al verde smeraldo, la trasparenza di quell'acqua ti fa venire voglia di parcheggiare l'auto e di tuffarti immediatamente, complici anche le giornate splendide ed il clima caldo.

E' veramente impensabile poter visitare questa splendida isola in una settimana, ci vorrebbe almeno un mese per farsi un'idea un po' più precisa delle sue bellezze, quindi avendo a disposizione solamente sette giorni gli amici a due e quattro ruote hanno dovuto galoppare alla grande per poter vedere alcune delle bellezze che la Sicilia ci offre.

Per i buongustai c'è solo l'imbarazzo della scelta, ci troviamo subito il primo giorno sul mare di Mazara del Vallo alle prese con una monumentale abbuffata di cozze..... un vero spettacolo per il palato e per lo stomaco.

Le città si snodano sotto le nostre ruote da Erice a Mazara del Vallo, da Marsala ad Agrigento dove la magnifica valle dei templi ti lascia senza fiato e, per chi come me era presente, ti fa ricordare con nostalgia l'Acropoli di Atene.





A metà della settimana, mentre un gruppo di "infaticabili" partiva alla volta di Canicatti, un altro gruppo ha optato per una mattinata di relax al mare, in una località il cui nome non ispirava granchè: "Pisciotta Mollarella" ma che di fatto si è rivelata molto carina. E poi via per Modica, Donnafugata con il suo castello, una rapida occhiata alla casa del commissario Montalbano e finalmente l'arrivo alle falde di "sua maestà l'Etna" a Zafferana Etnea.

La breve passeggiata fatta ai crateri silvestri, ci ha fatto ben vedere i resti dell'ultima grande eruzione, giunta a pochi metri dal Rifugio Sapienza. Guardando quel panorama apocalittico, ci siamo resi conto di quale inferno si possa scatenare da una montagna dall'apparenza innocua che ora si limita a sbuffare un po' di vapore.

Nella serata, dopo aver fatto una tappa a Naso, paese natale del nostro socio Pippo Franchina, dove abbiamo degustato un'ottima granita alla siciliana ospiti del nipote, ci siamo trasferiti sulla costa nord dell'isola per affrontare l'ultima giornata di vacanza. Una costa splendida con una vegetazione molto rigogliosa e un mare veramente meraviglioso. Purtroppo il tempo tiranno non ci ha permesso di visitare molte delle città "lambite" dal nostro itinerario, Noto, Cefalù, Siracusa e altre, dovremo visitarle bene la prossima volta ...

Rimane il fatto che comunque io mi sono divertita molto, e come al solito in queste occasioni ho avuto modo di approfondire la conoscenza di "vecchi" compagni di viaggio e di trovarne di nuovi altrettan-

to simpatici e divertenti. Penso che il fine ultimo di queste passeggiate sia anche questo, non solo far sgranchire le gambette delle nostre macchine e delle nostre moto, ma anche quello di aprire la porta a nuove amicizie. Alla prossima .....



# Benvenuti in Spagna!

## 3° Rally International de Clasicos Deportivos Hospederias de Aragon

30 aprile - 3 maggio 2009

di Barbara Adamoli

Genova. Per una volta ci imbarchiamo con destinazione occidentale, verso la terra di Aragona.

Un itinerario che si discosta dalle nostre solite passeggiate "fuori porta", ben lontano dalle rotte consuete. Spinti dalla curiosità verso nuove terre, da un gentile invito e dalla voglia di scoprire le vetture e le collezioni di questi appassionati oltre i Pirenei.

Approdiamo a Barcellona ma l'appuntamento è a Teruel, il percorso si dipana in uno scenario che ci accompagnerà per tutta la durata del rally, tra le rocce grigie il giallo delle ginestre e le violaciocche selvatiche esplodono in pennellate di colore, in lontananza vallate verdi, ordinate file di mandorli, vigneti neonati, ulivi rigogliosi in un'assenza quasi totale di automezzi e di persone lungo le strade.

Teruel ci accoglie con i nostri Ospiti, schierati nella piazza centrale intorno alla colonna sormontata dal celebre toro, in vigile difesa delle mura cittadine.

Mi aggiro fra gli equipaggi, tra sorrisi e benvenuti, anche se riconosco solo gli amici italiani arrivati dalla Sicilia con una Maserati Indi; la nostra piccola barchetta OSCA 750 è ammiratissima e ci fa guadagnare ampi consensi e tante domande. Sembra quasi un giocattolo, una macchinina a pedali al fianco di una meravigliosa Alfa Romeo 2300B Mille Miglia (1938) rosso scuro o della regale Hispano Suiza Boulogne (1922) o alla gialla e scintillante Jaguar E spider, per tacer della Bugatti Tipo 37 (1928), dell'altra Alfa Romeo, 1750 GS carrozzata Castagna o della Ferrari preferita di mia figlia la 275 GTB4, lei l'avrebbe preferita in giallo!

### Il motore della Pegaso



Il percorso del rally si dipana verso Zaragoza, attraversiamo la Valle dell'Ebro, tocchiamo Allepuz e Illueca, visitiamo il Monastero di Rueda facciamo tappa a Huesca per finire a San Juan de la Pena.

Abbiamo percorso più di 700 chilometri con poco traffico e su strade decisamente ben tenute.

L'intento degli organizzatori è duplice: far scoprire agli spagnoli alcune delle più belle macchine sportive al mondo e, ai partecipanti arrivati da Italia, Francia, Belgio e Svizzera, il meglio d'Aragona.



La piccola 750cc e la mostruosa Hispano 7000 cc



Il cruscotto della Pegaso



Ad Alcaniz, nel circuito di kart Motorland, piloti e vetture si sono sfidati per la gioia del pubblico, era la prima volta che incontravo una Pegaso e segretamente tifavo per lei ...peccato non potesse contare sulla potenza del mitico cavallo alato, l'hanno penalizzata gli otto carburatori che non riuscivano a lavorare in sincrono.

L'atmosfera è stata gioiosa e gaudente, con deliziosi spuntini a base di prosciutto e vino offerto dagli sponsor, la comitiva era cordiale, coinvolgente e attenta, compresa la Guardia Civil de Trafico che ci ha scortato e vegliato su di noi.

Dopo quattro giorni insieme la compagnia si scioglie tra grandi abbracci e promesse di nuovi incontri, ci vediamo in Italia ..... o magari il 1 Maggio 2010 in Spagna, per la quarta edizione!

Per informazioni:

AACD – Asociacion Aragones Clasicos Deportivos  
 Presidente: José Manuel Bernard Alvarez de Eulata  
 Paseo Sagasta, 43 – 50007 Zaragoza  
 Tel: 976 3862 12 – Fax: 976 2500 78  
 Email: aacd@importautoaragon.com  
 Internet: www.aacd.es

## Premi e riconoscimenti assegnati

Vettura più rappresentativa: Bugatti tipo 37 di Joan Andrés Berenguer  
 Sportiva: OSCA 750s barchetta di Vilma Bonavita Adamoli  
 La "più bella": Alfa Romeo 1750 GS Castagna di Juan Pablo Lecocq  
 Miglior restauro: Ferrari 275 GTB4 di Pietro Navone  
 Miglior conservazione: Mercedes 230 SL Pagoda  
 Spettacolare: Hispano Suiza Boulogne di Francisco Solé  
 Esclusiva: Pegaso Z-102 di José María Bregante  
 Elegante: Alfa Romeo 2300B Mille Miglia di Alain Lecocq  
 Un equipaggio "tribolato": Cipriano Villoslada e Montserrat Aizpun su Mercedes 300SL Roadster  
 Miglior prestazione in circuito: Giovanni Spina su Maserati Indy

## Premi speciali:

OSCA barchetta di Vives Didier  
 Porsche 356B Carrera 2 cabrio di Walter Ankli



**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.**

# VW - Samba Summit

Berceto, 10/11 ottobre 2009

di Beppe Cagnani

Le strade dell'Emilia, tra il 10 e l'11 di ottobre scorso, sono state colorate da una carovana di Samba, Trasporter e Maggiolini, tutti orgogliosi del marchio Volkswagen, in bella vista, sul cofano.

Tutte auto in perfetto stato di conservazione, presenti nei più diversi allestimenti, provenienti da tutta Italia.

La Manifestazione denominata: **"V° Samba Summit & Veteran Volkswagen Show"**, è stata organizzata dal Club Volkswagen Italia, guidato dal suo presidente Marzio Cavazzuti.

La sede logistica era Berceto, dove i partecipanti si sono dati appuntamento, e dopo l'accreditamento, i mezzi sono stati sistemati nelle due piazze principali della località emiliana.

Nel primo pomeriggio il gruppo è partito per il primo giro panoramico con destinazione Monte Cassio, per poi raggiungere il ristorante Veronica per un piccolo spuntino di benvenuto a base di prodotti locali.

Dopo le foto di rito ci si è diretti in direzione Berceto, dove si è svolta la cena presso un locale molto caratteristico e storico, in un'atmosfera particolarmente festosa perché la data coincideva con il compleanno di uno dei partecipanti.

Nella notte un transporter e un "samba bus 23 vetrini" hanno raggiunto in solitaria il passo della Cisa, da dove i proprietari hanno potuto ammirare un meraviglioso cielo stellato.

Domenica, sono aggiunti al gruppo alcuni equipaggi con auto molto speciali, una Schwimmwagen, una Kubelwagen e la Kommandeurwagen, tutte vetture costruite durante la seconda Guerra Mondiale, perfettamente funzionanti e conservate.

Il grande gruppo di VW, dopo un percorso panoramico si è poi trasferito sul passo della Cisa, dove è stato accolto dalle amministrazioni comunali.

Dopo il discorso di benvenuto gli equipaggi hanno potuto visitare, accompagnati da un aviere, il noto Centro Meteorologico dell'Aeronautica Militare e ammirare la chiesa adiacente godendosi lo splendido panorama che si vede dal passo.

Dopo il pranzo a base di specialità locali, siamo rientrati a Berceto dove ci attendeva una folla festante che ha accolto le vetture tra applausi e fotografie di rito per le premiazioni.

"Best in Show" è risultato proprio il Samba Bus 23 vetrini del 1961 che mi era stato prestato dall'amico Marco Galassi, presidente del C.M.A.E.

Appuntamento alla prossima edizione, per una nuova tavolozza di colori Volkswagen.





# Veterano del volante

29 aprile 2009

L'Automobile Club di Milano ha premiato il nostro Socio Beniamino Pomes, quale **"Veterano del volante"**, in quanto ha conseguito la patente di guida nel lontano 1946 !

Oltre 60 anni di guida e perfettamente in forma !

Il premio è stato consegnato il 29 aprile, dal presidente dell'ACI Milano, dott. Pierlorenzo Zanchi durante una serata dedicata ai Veterani del volante.

Tutto il C.M.A.E. applaude l'amico Pomes per il traguardo raggiunto ! Bravo!



Beniamino Pomes

# Il C.M.A.E. ad "Artigiana 2009"

29-30 maggio 2009

di Marco Galassi

Anche quest'anno la Regione Lombardia e la Camera di Commercio di Milano hanno organizzato "Artigiana 2009", una importante Mostra che è stata allestita presso un padiglione avveniristico realizzato in Piazza del Cannone, intorno all'Arco della Pace.

L'intento della Mostra è stato quello di valorizzare il settore dell'artigianato milanese con allestimenti specifici che hanno toccato i vari settori dell'eccellenza artigiana sia milanese che lombarda.

L'Assessore all'Artigianato e Servizi della Regione Lombardia, dott. Domenico Zambetti, ha interpellato il C.M.A.E. per organizzare uno specifico settore dedicato all'artigianato del restauro specificatamente legato alle moto e auto.

La Lombardia e Milano in particolare sono storicamente legati alla produzione meccanica e alla costruzione di automobili e di motociclette, basti pensare a marchi quali Alfa Romeo, Isotta Fraschini, moto Gilera, Frera, Bianchi, senza poi dimenticare i più importanti Carrozzeri mondiali quali Tourig, Zagato, ecc...

Le mani lombarde che hanno saputo produrre tali gioielli hanno poi saputo specializzarsi nel restauro di tali capolavori sia per quanto riguarda la meccanica che per quanto riguarda le carrozzerie e lo stile.



**Arrivo trionfale dell'Assessore regionale Domenico Zambetti a bordo della fiammante Giulia Spider di Vittorio Femminella**

Il titolo "I percorsi dell'eccellenza" ha indicato perfettamente questo percorso storico, un circuito dinamico dove la produzione artigiana riceve energia dalla sperimentazione più avanzata e autonoma della ricerca indipendente e, viceversa, quest'ultima si alimenta in un contesto produttivo che prevede anche il prototipo fuori serie e il pezzo unico.

Il percorso "precisione" è stato specificatamente dedicato al mondo dell'artigianato legato ai motori, inteso sia come motori d'epoca che come restauro e componentistica.

**Chi meglio del C.M.A.E. poteva cimentarsi in un allestimento così specifico?**

Lo spazio espositivo, dedicato al restauro delle motociclette, ha avuto un risultato particolarmente scenografico grazie soprattutto all'aiuto dell'amico Massimo Monsignori e alla officina di restauro "Nonsolomoto".

Un muro bianco su cui è stata scomposta una motocicletta in tutte le sue parti; due motociclette poi esposte al centro, una restaurata e una ancora da restaurare con immagini video proiettate sul muro che riprendono il lavoro degli artigiani nel restaurare e produrre i componenti necessari per queste moto.

La Mostra è stata inaugurata dall'Assessore della Regione Lombardia Domenico Zambetti che è arrivato a bordo di una rossa Alfa Romeo Giulietta Spider guidata dal nostro amico Vittorio Femminella, a cui va il nostro ringraziamento.



**L'Assessore della Regione Lombardia Domenico Zambetti in visita allo stand CMAE-Nonsolomoto**



## Speciale opportunità per i soci del "C.M.A.E." Ruote Ruggenti, la polizza assicurativa per appassionati e collezionisti di veicoli d'epoca.

L'Agenzia Fondiaria-Sai "Voghera-Cavour" è nata per assicurare e dedicare la massima attenzione ad autovetture e motocicli d'epoca. Stipulando la polizza Ruote Ruggenti avrete incredibili vantaggi, pensati da appassionati come voi, che conoscono il valore dei vostri veicoli storici.

Nella nostra Agenzia non è richiesta l'iscrizione A.S.I. – F.M.I. – A.C.I., ma è sufficiente essere soci di circoli di veicoli di interesse storico e collezionistico regolarmente costituiti di tutta Italia.

Inoltre le garanzie opzionali possono essere inserite liberamente su uno, più o tutti i veicoli della propria collezione e con un'apposita polizza, stipulata a parte, potrete estendere la garanzia Incendio e Furto, assicurando il valore commerciale o collezionistico del veicolo. Ecco nei dettagli le caratteristiche di Ruote Ruggenti:

### GARANZIA BASE RCA\*

CARATTERISTICHE DELLA GARANZIA	CONDIZIONI DI ASSICURAZIONE	PREMI ANNUI LORDI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono assicurabili solo autovetture e motocicli che possono essere inseriti cumulativamente in un'unica polizza</li> <li>• Circolazione libera, compresi raduni e sfilate</li> <li>• Ammesse tutte le marche e modelli di veicoli</li> <li>• Fino a 4 conducenti autorizzati (compreso il contraente) modificabili in qualsiasi momento della durata del contratto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RCA massimale € 3.615.198,29</b></li> <li>• <b>Franchigia fissa € 80</b></li> </ul>	<p><b>Fino a 3 veicoli € 150,00</b></p> <p><b>Da 4 a 5 veicoli € 200,00</b></p> <p><b>Da 6 a 10 veicoli € 240,00</b></p> <p><b>Da 11 a 20 veicoli € 310,00</b></p> <p><b>Da 21 a 30 veicoli € 370,00</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sovrappremi per garanzia RCA</b></li> </ul>	Conducenti di età compresa tra i 21 e i 25 anni	<b>Per conducente € 55,00</b>
	Fino a 5 veicoli di età compresa tra i 20 e i 30 anni	<b>Premio unico € 80,00</b>
	Oltre i 5 veicoli di età compresa tra i 20 e i 30 anni	<b>Premio unico € 105,00</b>

\* La Garanzia RCA prevede anche che la Compagnia non possa rivalersi sull'Assicurato nell'ipotesi di sinistro per i seguenti casi: guida in stato di ebbrezza, guida con patente scaduta, mancata revisione del veicolo.

### GARANZIE OPZIONALI

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incendio "a primo rischio assoluto" e Rimborso spese per il Traino</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massimale Incendio € 10.000,00 per sinistro</li> <li>• Massimale Ricorso Terzi da Incendio € 300.000,00 per sinistro</li> <li>• Massimale Traino € 500,00 per sinistro</li> <li>• Nessuna franchigia o scoperto</li> <li>• Nessuna limitazione per sinistri o per importi liquidati annualmente</li> </ul>	<p><b>PREMIO ANNUO LORDO € 15,00 per veicolo</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vip Cristalli (garanzia subordinata all'acquisto delle garanzie Incendio "a primo rischio assoluto" e Rimborso spese per il Traino)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massimale € 550,00 per sinistro</li> <li>• Nessuna franchigia o scoperto</li> <li>• Nessuna limitazione per sinistri o per importi liquidati annualmente</li> </ul>	<p><b>PREMIO ANNUO LORDO € 20,00 per veicolo</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infortuni del conducente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massimale per morte e invalidità permanente € 104.000,00</li> </ul>	<p><b>PREMIO ANNUO LORDO € 25,00</b></p>

I premi annui lordi sono riferiti alla polizza Ruote Ruggenti cod. 0310 - ed. 1/2009

#### Fondiaria-Sai Divisione Fondiaria

##### Agenzia Generale "Voghera-Cavour"

Via Covini, 13 - 27058 Voghera (PV)

Tel. 0383.640556 - Fax 0383.360339

Cell. 340.2181066 - 339.311295

E-mail: fondiaria.voghera704@gmail.com

Agente: Massimo Castoldi

LE CONFERENZE C.M.A.E. - A.I.S.A.

# "Mercedes Benz 300 SL in Italia: tecnica, competizione e storia"

Milano - Mercedes Benz Center - 17 ottobre 2009

di Giovanni Catone

Proseguendo nel programma culturale che ormai da qualche tempo caratterizza l'attività del nostro Club, con la determinante collaborazione dell'AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile e del 300 SL Club Italia, il 17 ottobre si è svolta la conferenza dal titolo **"Mercedes Benz 300 SL: tecnica, competizione e storia"**.

La regina della giornata è stata quindi la 300 SL, uno dei maggiori miti in campo automobilistico, famosa, oltre che per le versioni da competizione, anche per le versioni coupè (Gullwing) e Roadster.

Per alcuni, e anche secondo un sondaggio di Quattro ruote di qualche anno fa, la vettura più bella di ogni tempo nell'immaginario collettivo. L'occasione è stata favorevole anche per celebrare la ricorrenza del centenario della prima comparsa del marchio della stella a tre punte sui radiatori delle vetture Daimler.

Eccezionale l'ambientazione in cui l'evento ha avuto luogo: il futuristico Auditorium interno alla sede del Mercedes Benz Center di Milano; all'ingresso i partecipanti hanno potuto ammirare nell'area museale, al cui centro fa mostra di sé una copia fedele del "Triciclo di Benz", accanto ad uno splendido esemplare di Gullwing, il prototipo della 300 SL Roadster del 1955 - ovvero la vettura derivata dal telaio di un precedente esemplare da competizione, utilizzata per il primo sviluppo del modello scoperto che sostituì, nel 1957, il coupè "ali di gabbiano" – nonché un altro splendido esemplare di Roadster, quest'ultimo di serie.

Accanto ad essi un gruppo motore – cambio della vettura, grazie al quale il pubblico ha potuto apprezzare direttamente la tecnica costruttiva di questo innovativo



propulsore, che adottò per primo, mutuandolo dalle esperienze aeronautiche, l'iniezione diretta (naturalmente meccanica).

Di altissimo valore scientifico, secondo lo *standard* caratteristico dell'AISA, le relazioni, aperte dal Dott. Aldo Zana, che ha introdotto l'argomento tracciando un quadro complessivo molto ricco ed approfondito della ripresa dell'attività produttiva e sportiva della Daimler Benz nel secondo dopoguerra.

Gli argomenti più prettamente tecnici sono stati invece affrontati dal Prof. Andrea Curami con grandi capacità di sintesi e chiarezza espositiva, sì che anche i meno tecnicamente preparati hanno potuto perfettamente comprendere i segreti del telaio tubolare a traliccio, del motore a iniezione diretta e dello schema delle sospen-



## SERATE CULTURALI

sioni, grazie anche alla gran quantità di immagini e disegni da cui la relazione era corredata. La relazione di chiusura del Presidente dell'AISA Ing. Lorenzo Boscarelli da una parte ha ripercorso ampiamente la carriera sportiva della vettura in Italia, dal 1954 al 1965, esaminandola dettagliatamente e sottolineando come la vettura sia rimasta ancora competitiva per vari anni dopo la fine della produzione; dall'altro, ha analizzato i risultati delle prove su strada dell'epoca effettuate dalle più importanti riviste specializzate europee ed americane, nonché i dati delle immatricolazioni della 300 SL nel nostro Paese, ricostruendo i successivi flussi di esportazione e di importazione delle vetture. La relazione è stata impreziosita dalla proiezione di numerose fotografie originali dell'epoca ritraenti vetture e piloti che hanno corso in Italia negli anni Cinquanta, che sono state gentilmente messe a disposizione dal Presidente del 300 SL Club Italia. I numerosi Soci di tale Club, presenti alla Conferenza, hanno poi fatto vari interventi, raccontando la loro storia e narrando le loro esperienze personali, dando un prezioso contributo al successo dell'evento, che ha riscosso un generale apprezzamento anche da parte dei più esperti conoscitori del modello. Il nostro ringraziamento va quindi alla Mercedes Benz Milano, per la grande disponibilità manifestata nel metterci a disposizione una sede così prestigiosa, il suo personale tecnico e non ultimo, un *buffet* conclusivo straordinario per qualità ed abbondanza, che si è



aggiunto all'iniziale *cocktail* di benvenuto; al 300 SL Club Italia ed in particolare al Suo Presidente Dott. Alberto Cefis per aver messo a disposizione il materiale documentario e fotografico e le straordinarie vetture che sono state protagoniste della manifestazione; all'AISA che ha curato interamente la parte scientifica della conferenza, ed al nostro socio Beppe Cagnani per l'indispensabile opera di coordinamento, senza la quale la conferenza non sarebbe stata realizzabile. Il successo dell'evento sarà di sicuro incoraggiamento per il Consiglio Direttivo nel proseguire sulla strada dello sviluppo delle iniziative culturali e delle relazioni con l'AISA e con i Club di marca.



**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](mailto:promostar@promostar.org)

POSSIBILITÀ DI PRODURRE ANCHE QUANTITÀ LIMITATE PER CLUB E REGISTRI STORICI

# "A112 e Mini: sviluppo, storia e confronto di due piccole grandi auto"

Milano - 18 novembre 2009

di Giovanni Catone

La vera passione si è manifestata il 18 novembre presso la nostra sede, in occasione della serata a tema dedicata ad **Autobianchi A112 E Mini**: due piccole grandi auto a confronto.

Quasi due tifoserie contrapposte hanno infatti manifestato il loro entusiasmo per l'una o per l'altra vettura, a seconda di quella posseduta o amata negli "anni verdi", a conferma ancora una volta che nella nostra passione c'è anche un pezzo di storia della nostra vita.

A suscitare tanto interesse, la conferenza tenuta dai due esperti dell'AISA, Angelo Piva e Alessandro Colombo.

Il primo, già dipendente Autobianchi "per tradizione familiare", e nato a due passi dallo stabilimento di Desio (ma, vista la sua conoscenza di particolari anche minimi della sua storia, si sospetta all'interno!) ed attualmente tecnico Fiat; il secondo invece Ingegnere progettista dell'Innocenti nel periodo in cui la Mini fu in produzione a Lambrate.

L'evoluzione del progetto della A112 è stata esaminata con la chiave di lettura della sperimentazione della trazione anteriore da parte della Fiat, e perciò è andata congiunta con l'esame della vettura parallelamente sviluppata nella categoria superiore, ovvero la A111. E' stata messa in evidenza, a tal proposito, la grande esitazione dei dirigenti torinesi nel passaggio alla trazione anteriore su vetture col marchio Fiat, che ha condotto a utilizzare i modelli Autobianchi come "cavie" per saggiare la reazione del mercato, tenendo al riparo da temute "brutte figure" il nome principale.

E' emerso fra l'altro come tale incertezza si sia sviluppata nell'arco di ben quattro decenni, dato che le prime ipotesi di vetture Fiat a trazione anteriore risalivano addirittura ai progetti preliminari della Topolino. I timori dei vertici del Lingotto sono stati tuttavia fugati dall'enorme successo della A112, vettura dal carattere sportivo anche nelle versioni di base.

La relazione ha comunque messo in luce una tormentata gestazione del modello, grazie alla proiezione di numerose immagini d'archivio di una lunga serie di prototipi sperimentali di stile "sovietico", cioè di aspetto molto simile a certe vetture di derivazione Fiat che in seguito vennero fabbricate nei Paesi dell'ex blocco comunista.

Ha inoltre indagato vicende poco note legate all'inizio della produzione, evidenziando come dal travaglio non sia stato esente neppure il modello definitivo.

Infatti, i primi esemplari destinati alla presentazione al pubblico in occasione del Salone di Torino, a causa di agitazioni all'interno dello stabilimento di Desio, furono portati fuori dalla fabbrica "a braccia" per essere poi assemblati presso la Carrozzeria Touring, allora già in amministrazione controllata.

La relazione dell'Ing. Colombo invece ha sottolineato principalmente la novità assoluta del progetto della Mini (concettualmente progenitrice di tutte le moderne vetture utilitarie e di classe media), pur con l'impiego di un propulsore già in uso su vecchi modelli e convertito alla trazione anteriore con la sostituzione del basamento



e - assoluta novità - l'integrazione in esso del cambio e del differenziale. Il tutto per realizzare l'obiettivo di contenere la meccanica nel 20% del volume del veicolo, lasciando all'abitabilità il restante 80%, proporzione fino ad allora impensabile. La presenza del principale protagonista della progettazione dell'Innocenti negli anni Sessanta ha reso inevitabile il confronto qualitativo tra il prodotto italiano e quello inglese.

Infatti l'Ing. Colombo ha avuto esperienza diretta in quegli anni, avendo curato personalmente l'impianto della produzione presso l'Innocenti e alla luce di numerosi soggiorni alla Morris (all'epoca degli accordi di licenza), durante i quali fece la conoscenza diretta dello stesso Issigonis.

Sono così emersi in modo inequivocabile la superiore qualità costruttiva e il miglior grado di finitura ed affidabilità del prodotto italiano, necessaria per soddisfare il cliente italiano, sicuramente più esigente di quello inglese che invece era molto più tollerante nei confronti di vetture che presentavano qualche difetto di funzionamento.

Il cliente inglese, infatti non si scandalizzava se, per mantenere in efficienza la propria Mini, era costretto a dotarsi di cacciavite e "sbloccare" periodicamente lo spillo del carburatore.

Ultimo tema di confronto tra i due modelli (ma primo nella produzione di adrenalina negli appassionati), la sportività; la vittoria è andata alla Mini che, nonostante le prestazioni inferiori (ad eccezione naturalmente della versione Cooper), rendeva tuttavia un'impressione di maggiore reattività per la sua maggiore rigidità. Forse proprio per questo, nel complesso, essa ha suscitato maggiori entusiasmi; e anche il plebiscito finale tra i presenti ha sancito un vantaggio di preferenze, seppure di misura, della Mini, che fra le due è risultata la vettura posseduta o almeno guidata dalla maggior parte dei Soci presenti.



"Cinquant'anni tra e due foto ... sempre Mini e il Duomo di Milano"



# Il Futurismo: la Velocità e l'Automobile

Palazzo della Triennale - sabato 21 novembre 2009

di Enrica Di Siro

Quando ci siamo iscritti al CMAE, non avremmo mai pensato che il Club potesse costituire l'occasione per partecipare ad eventi culturali di grande livello, quale quello del 21 novembre u.s..

Se è pur vero, infatti che molti Club, fra le proprie attività, organizzano anche manifestazioni culturali, è però altrettanto vero che tali eventi rivestono quasi sempre un ruolo secondario, per così dire "accessorio".

L'attuale Consiglio Direttivo del CMAE invece, in attuazione di uno degli scopi statutari, ha inteso dare grande rilevanza anche a tali eventi, mirando a conseguire un livello culturale e divulgativo sempre più alto.

Ricorrendo quest'anno il centenario del Manifesto del Movimento Futurista, si è nuovamente celebrato tale importante anniversario (la prima manifestazione infatti era stata la sfilata serale di vetture anni '20 e '30 del 25 febbraio) con una conferenza che ha affrontato il tema: **"Il Futurismo: la velocità e l'automobile"** in una sede davvero straordinaria: la Triennale di Milano!

Anche i Relatori sono stati d'eccezione: il Prof. Maurizio Scudiero, storico dell'arte moderna di fama internazionale, curatore di mostre in tutto il globo, consulente per il Futurismo della Yale University e critico d'arte per il quotidiano Il Giornale; il Dott. Giorgio Marzolla, storico dell'automobile, uno dei precursori del collezionismo di veicoli storici, e fra i promotori del motorismo storico nazionale.

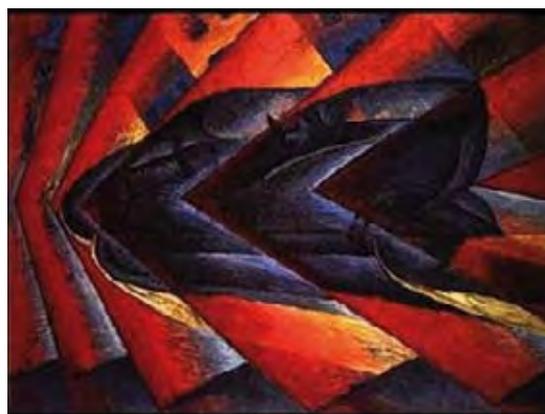


Gerardo Dottori "motociclista" 1914

Le relazioni sono state introdotte dall'Ing. Lorenzo Boscarelli, Presidente dell'AISA, Associazione che ancora una volta ha collaborato con il CMAE nell'organizzazione dell'evento, nell'ambito di un rapporto che si sta sempre più consolidando. Il Prof. Scudiero, con straordinaria chiarezza espositiva, ha compiuto un excursus generale sullo sviluppo della pittura futurista, premettendo comunque che l'espressione pittorica costituisce la risultante di un vastissimo processo di sedimentazione intellettuale, che riguarda tutti i campi della cultura.

Nel caso del movimento Futurista la scienza e la tecnologia hanno costituito una vera e propria fonte di ispirazione per gli artisti; gli studi stroboscopici - derivati dalla neonata

cinematografia - e la teoria della relatività, divulgata proprio negli anni immediatamente precedenti, in particolare, hanno costituito i principi di base mediante i quali trovano spiegazione le opere pittoriche dei Futuristi, che hanno rappresentato una decisa svolta rispetto alla pittura, alla scultura ed alla letteratura precedenti.



Luigi Russolo "dinamismo di un'automobile" 1912

Se fino ad allora infatti l'immagine era unitariamente statica (cioè i soggetti e gli sfondi erano ritratti come in un'istantanea), la novità Futurista è stata quella di ritrarre i soggetti in modo dinamico, cioè di riprodurre il movimento, attraverso la moltiplicazione della raffigurazione del medesimo soggetto da un lato, come se fosse visto in più istanti successivi, e attraverso la fusione di più prospettive nella stessa visuale: quella dell'osservatore e quella dello stesso soggetto in movimento.

Qualcosa di simile avviene anche nella letteratura, con certe poesie di **Tommaso Marinetti** in cui il verso fuoriesce dalla tradizionale riga orizzontale per schiudersi quasi a ventaglio sulla pagina, e arricchirsi della trascrizione dei suoni.

L'idea stessa di questa raffigurazione trova nell'automobile, nella motocicletta e nel treno, e più tardi nell'aereo, il mezzo che la rende possibile. Lo stesso Marinetti era un automobilista, e la maturazione dei concetti espressi dai Futuristi è stata resa possibile proprio dalla sopravvenuta disponibilità di questi (allora nuovissimi) mezzi di trasporto, che, introducendo la possibilità di attraversare la realtà con una velocità, fino ad allora sconosciuta, hanno letteralmente cambiato la visione del mondo, rendendola diversa dal passato anche nelle opere d'arte.

Si spiega così la produzione pittorica di artisti come **Luigi Russolo**, che nell'opera "Velocità e penetrazione" rappresenta le modifiche dello spazio circostante provocate dal movimento dell'oggetto; come **Giacomo Balla**, che nel quadro "Velocità astratta + rumore" tratteggia la linea epicicloidale del movimento della ruota dell'automobile che avanza, o come **Achille Funi** che nell'opera "Il motociclista + città" (esempio particolarmente indicativo di "simultanei-

tà") rappresenta contemporaneamente il motociclista nella visuale dell'osservatore esterno, e le case della città viste dallo stesso motociclista con la coda dell'occhio mentre avanza a tutta velocità, ossia deformate e quasi piegate all'indietro.

**Fortunato Depero** poi, il più statico dei Futuristi, nel "*ciclista moltiplicato*" raffigura più immagini consecutive di un ciclista come in fotogrammi quasi sovrapposti, che rendono l'idea dell'immagine che rimane impressa sulla retina dell'occhio dell'osservatore che lo vede sfrecciare davanti al proprio sguardo.

**Ivanhoe Gambini** (appartenente alla terza generazione di Futuristi), che addirittura per rendere ancora meglio l'idea della velocità utilizza l'aerografo invece del pennello.

La relazione del Dott. Marzolla, invece, intitolata "*L'automobile nell'arte*", ha affrontato l'argomento in una prospettiva temporale più ampia, che aveva inizio dai primordi dell'automobile (ancora chiamata "*carrozza auto - mobile*"), per concludersi negli anni Cinquanta, sottolineando le tre fasi della visione dell'automobile e dell'automobilista da parte degli artisti: la prima, ironica, che comprende per lo più immagini caricaturali riferite a mezzi ancora molto precari; la seconda, di esaltazione dell'automobile; la terza, malinconica.

Il Relatore ha effettuato un'approfondita analisi del celebre passo del Manifesto del Futurismo che recita: "..... **Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile 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.....**"

La bellezza di un'automobile ruggente in corsa con i suoi tubi ritorti, supera quindi il fascino dalla *Vittoria di Samotracia*, la scultura che rappresenta il massimo esempio della bellezza classica.

Interessante il riferimento al "*correre sulla mitraglia*" che deriva dal fatto che le auto di quei tempi scoppiettavano come una mitragliatrice.

Anche il Dott. Marzolla si è soffermato in particolare sulla produzione pittorica di Carrà e di Balla, mettendo in evidenza, con particolare riferimento a quest'ultimo artista, la capacità di rappresentare non più oggetti, ma concetti, anticipando così l'astrattismo.



Giacomo Balla "*velocità astratta + rumore*" 1913



Fortunato Depero "*ciclista moltiplicato*" 1922

In particolare, suddividendo nelle proprie opere con linee verticali lo spazio all'interno del quale si muove l'automobile in istanti consecutivi, e le linee di movimento delle ruote del veicolo, l'artista traduce in immagine i concetti di spazio, tempo e velocità, raffigurando la relazione che li lega. Tale rappresentazione di concetti assurge ad uno dei massimi livelli con il quadro "*Velocità di automobile*" nel quale viene resa l'idea dell'accelerazione, e del quadro "*Ritmo, rumore, velocità di automobile*" nel quale l'artista arriva persino a dare forma al ritmico rumore prodotto dall'automobile.



Fortunato Depero "*il treno nato dal sole*"

Numerosi anche gli interventi del pubblico, tra cui, per restare in ambito artistico, si segnalava la presenza del Maestro Giorgio Alisi, che possiamo considerare il migliore interprete contemporaneo della velocità e della dinamica dell'automobile nella pittura, oltre che un consolidato amico del nostro Club.

Giorgio Alisi ha mostrato grande interesse per un argomento non strettamente motoristico, e ha apprezzato le iniziative culturali che C.M.A.E. ha saputo proporre ai propri Soci.

Apprezzamento che si è manifestato con l'augurio che altre iniziative analoghe vengano inserite nei programmi futuri del Club.

# Circuito di SPA-Francorchamps (Belgio)

### Concorso d'Eleganza 13-14 giugno 2009

Grande successo per tre splendide auto di nostri Soci C.M.A.E.!

Best in Show per l'Isotta Fraschini 8° SS del 1931 di Corrado Lo Presto

Premiate anche la Balilla Carrozzeria Castagna di Benedetto Simi de Burgis e la Fiat 1100 Giardinetta Carrozzeria Castagna del 1948.



Red Carpet per la Fiat 1100 Giardinetta del '48 e la Balilla Carrozzeria Castagna del '48



Isotta Fraschini 8A SS del 1931



## C.M.A.E. SQUADRA CORSE

# VII Cronoscalata Schignano - Val d'Intelvi

14 giugno 2009

di Pino Galluzzi

Mentre alcuni di voi sicuramente stavano sonnecchiando, quattro equipaggi del CMAE erano già sul posto dalle ore 8,30 per le solite verifiche sportive.

La gara è stata organizzata dal Club Autostoriche Lainate, dall' amico Giampiero Barbieri che, come tutti gli anni, si prodiga affinché tutto sia perfetto.

Alla partenza una cinquantina di vetture di tutto rispetto, da Amilcar a Singer a Healey fino alle più recenti.

Io, orfano della Lella, parto con il n. 1 a seguire Nardiello con Luciano, poi via via Guffanti e, udite.. udite il Belotti !. Semplice ma intensa la gara con 7 passaggi sui tubi passando da Cerano, Casasco, S.Fedele, Lanzo, Ramponio per terminare al Crotto Dogana che sovrasta Campione d' Italia....panorama stupendo e tempo splendido.

Pranzo a base di polente e grigliata di ogni genere....poi premiazioni.

Risultato dello squadrone CMAE:

1° Ass. Pino Galluzzi ( senza Lella ) con la Turbo 2 Renault, con navigatrice improvvisata.

4° Ass. Gigi Guffanti e Ornella con la mitica Mini e 2° del 5° ragg.

6° Ass. Dino-Luciano con la Triumph TR 2 e 1° del 2° ragg.

9° Ass. Belotti Michele con il genero Simon come navigatore

**Abbiamo vinto anche la Coppa come 1° classificati di scuderia.....ovviamente CMAE!**



# PROGRAMMA MANIFESTAZIONI 2010

## Marzo

MILANO/BRESCIA  
13 marzo

AUTO

Visita al Museo Mille Miglia – per scoprire la storia, le immagini e i grandi miti della corsa più bella del mondo, la Mille Miglia

MILANO/ROZZANO  
27 marzo

AUTO – CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E.

1^ Prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla pista del Kartodromo di Rozzano

## Aprile

COMO  
17 aprile

MOTO - AUTO

Gita in giornata Lago di Como – Val Taleggio - Pontida

## Maggio

MILANO/Parco Novegro  
1 maggio

GRANDE FESTA CAMPESTRE che si terrà, in occasione della

Mostra Ruote Collection, all'interno del Parco di Novegro riservato ai soci C.M.A.E. che potranno arrivare a bordo delle loro auto

SARDEGNA  
8/16 maggio

MOTO – iscritta a Calendario ASI

Una settimana in Sardegna, tra mare e monti, spiagge e boschi alla scoperta degli angoli più suggestivi di una terra ricca di storia e di tradizioni

CURNO (BG)  
22 maggio

AUTO – CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E.

2^ Prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla pista del circuito di Curno (Bg)

COSTA AZZURRA  
29/30/31 e 1 giugno

AUTO e MOTO

Viaggio in PROVENZA E COSTA AZZURRA

## Giugno

OTTOBIANO  
12 giugno  
MILANO (Parco Novegro)  
19/27 giugno

AUTO – CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E.

3^ Prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla pista del circuito di Ottobiano

100 per 100 – Cento Alfa per cento anni

Grande Mostra organizzata dal CMAE e Alfa Blue Team per festeggiare i 100 anni Alfa Romeo.

Si terrà presso il Parco Esposizioni di Novegro.

Saranno esposte 100 auto che hanno fatto la storia e creato il mito Alfa Romeo.

Durante il periodo di Mostra si terrà la conferenza CMAE AISA sulla storia dell'Alfa Romeo

## Luglio

VALLE D'AOSTA  
2/3/4 luglio  
MILANO  
17 luglio

AUTO - I CASTELLI DELLA VALLE D'AOSTA

Tre giorni tra castelli medioevali e valli incantate

MOTO – LE PICCOLE IN MOVIMENTO

Giornata riservata a tutte le moto, ciclomotori e scooter ecc.. entro i 200 c.c.

## Settembre

LIGURIA  
11/12 settembre

LA VIA DEL SALE - MOTO E AUTO DA FUORISTRADA

Partendo da Ventimiglia seguiremo l'antica via del sale che collegava la Liguria alla Pianura Padana – sul crinale dei monti con vista panoramiche mozzafiato

TRUCAZZANO  
26 settembre

AUTO – CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E.

4^ Prova del Campionato Sociale

## Ottobre

MILANO  
2 ottobre

4° TROFEO MILANO - AUTO

Manifestazione Turistica con Prove di abilità per auto prodotte entro il 1975

(Manifestazione iscritta a calendario ASI)

## EVENTI E PARTECIPAZIONI 2010

### NOVEGRO

19-21 febbraio - MOSTRA SCAMBIO

30 aprile – 2 maggio RUOTE COLLECTION

### ASI MOTO SHOW

Autodromo di Varano de' Melegari (Pr)

14-15-16 maggio

### SEDUTE DI OMOLOGAZIONE AUTO - A.S.I.

Milano

13 Marzo

13 Novembre

**I programmi dettagliati saranno inviati a tutti i Soci prima di ogni manifestazione; le località e le date potranno subire variazioni.**

Festeggia con noi l'inizio della Stagione 2010!  
Siete tutti invitati alla

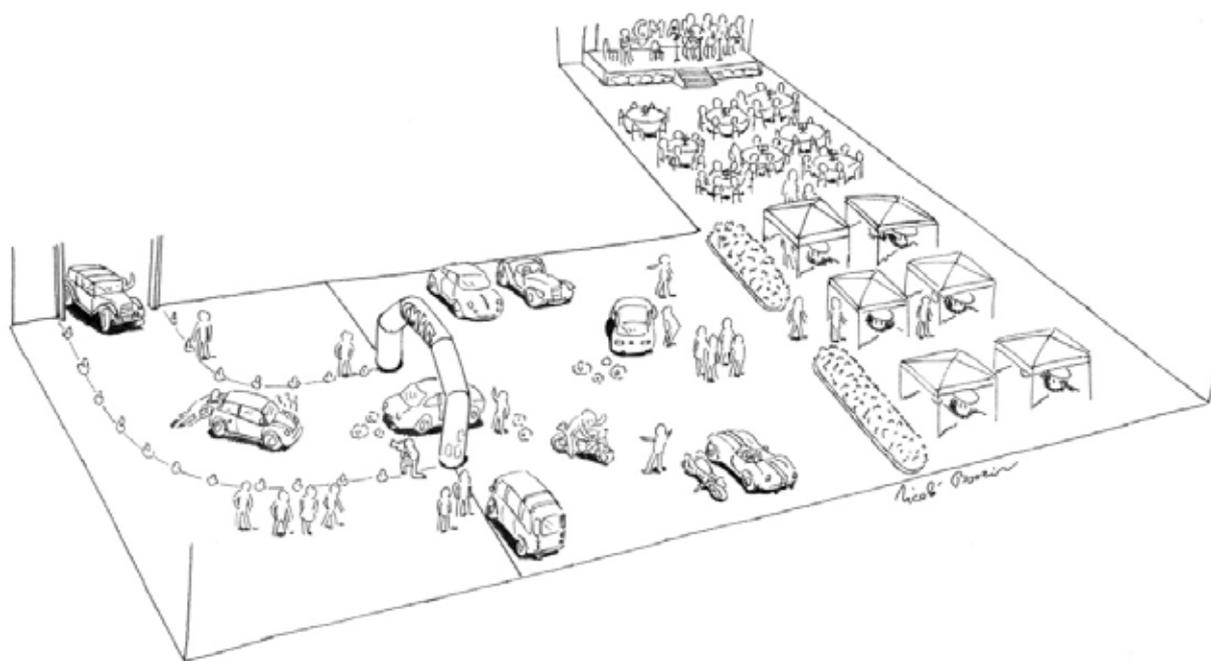
## **Grande Cena Sociale**

***Mercoledì 3 febbraio 2010 – ore 19,30  
presso il Parco Esposizioni di Novegro (Segrate)***

per una serata indimenticabile.

Vieni a bordo della tua auto o moto storica,  
parcheggerai all'interno del padiglione principale.

Ceneremo in mezzo alle nostre "Storiche" che  
saranno le vere protagoniste della serata!



Per permetterci di programmare meglio la serata, compila il modulo  
allegato e invialo via fax al n° 02-76008888

Segreteria C.M.A.E.

## VENDO/COMPRO/SCAMBIO - Mercatino dell'usato

- **VENDO VESPA 125 PX** - 1981 - perfettamente funzionante - tassa circolazione moto d'epoca - documenti originali - sempre in box - € 1.000 - Alessandro Zanirato - cell. 334-6074329 349-5114576
  - **VENDO BMW R45 - 1979** - iscritta ASI - verde metallizzato - buone condizioni generali - € 2.000 - Filippo - cell. 338-6165612
  - **VENDO Porsche 356 B - Super 90** - auto molto bella - italiana da sempre - targa attuale 2<sup>a</sup> immatricolazione MI....già 1964 - omologata ASI - revisionata fino al 31/12/2009 - libretto di circolazione vecchio MI con annotazione "Auto di interesse storico etc..- € 50.000 - Franco Bergonzoni - uff. 0733-967773 cell. 337-638360
  - **VENDO**
    - **Indian Powerplus 997 c.c.** - con sidecar - 1916 - senza documenti
    - **Frera 500 c.c.** - 1926 - con documenti
    - **BMW R11 750 c.c.** - 1929
    - **Moto Guzzi Motoleggera 65 c.c.** - 1945 con documenti
    - **Moto Guzzi Falcone S 500 c.c.** - 1950 con documenti
    - **Balilla Fiat 508 - 3 marce** - 1933 con documenti
- Rivolgersi all'av. Giovanna Gambardella - cell. 339-8385700
- **VENDO Alfa Romeo GT 1300 Junior** - 1969 - ASI - targa originale VR... - restauro completo - ottime condizioni - Telefonare ore pasti 045-7612288 cell. 347-4788848
  - **VENDO 4 ruote a raggi Borrani con gallettoni** - misure 15x5J - RW 3942 Record - 1965 per Giulietta, Giulia SS Spider/Cuopè - prezzo affare - cell. 335-6203701
  - **VENDO Volkswagen Maggiolino** - 1970 - colore bianco - prezzo trattabile - Rino 02-9836373 - Ernesto

- 333-6531920
- **VENDO Moto Guzzi Aironè** - Sport 250 - 1951 Rino - 02-9836373 - Ernesto - 333-6531920
  - **VENDO Fiat 500** - 1970 - funzionante - iscritta ASI - colore avorio - libretto originale - solo 2 proprietari Salvatore cell. 335-246926
  - **VENDO Innocenti MINI MK2** - 1972 - cell. 347-5167744
  - **VENDO Fiat 500** - 1972 - cell. 3475167744
  - **VENDO Fiat 600** - 1959 - iscritta ASI - buone condizioni generali - € 3.500 - Filippo cell. 338-6165612
  - **VENDO Ferrari Testarossa** - 1988 - Iscritta ASI - restaurata da officina Ferrari - visibile a Milano - € 58.000 Roberto Lissoni cell. 3402718243
  - **VENDO Detomaso Deauville** - 1984 - colore rubino metallizzato - interni pelle bianca - come nuova - una delle 6 più rare costruite su un totale di 241 esemplari - dedicati ampi articoli su riviste specializzate - visibile in provincia di Bergamo - € 19.000 - Roberto Lissoni cell. 3402718243
  - **VENDO Jeep Willis MB** - 1945 - iscritta ASI - ceduta dal Ministero della Difesa Esercito, già in circolazione alla data del 1 luglio 1959 - perfetto stato di conservazione - qualsiasi prova - visibile in provincia di Pavia su appuntamento - Telefonare 0382-66477
  - **VENDO accessori originale per Porsche 911-912**
    - 2 fari antinebbia circolari Lucas (profondità - diffusa)
    - autoradio anni '70 - Autovox Mod. 191 A - Onde Medie - L - FM
    - 2 rostri cromati per il paraurti
- Clelia cell. 338-5017395



**NOI C.M.A.E.**

Anno XIII

Numero 74 - Dicembre 2009

Redazione a cura di

**MARCO GALASSI**

Hanno collaborato:

**Barbara Adamoli**

**Federica Adamoli**

**Beppe Cagnani**

**Giovanni Catone**

**Sergio Coronelli**

**Enrica Di Siro**

**Marco Leva**

**Emanuela Turconi**

### 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

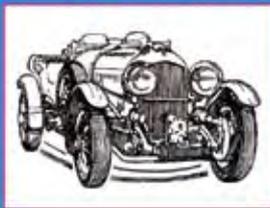
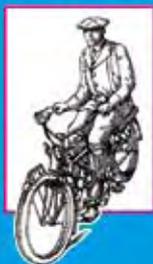
**IBAN IT57 0 05048 01602 00000 0000570**

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

# MOSTRA SCAMBIO

GRANDE FIERA

AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA



**19-21 febbraio 2010**

**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 BAGUETTERIA 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 Felicina (5<sup>a</sup> 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 Felicina (5<sup>a</sup> 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 periferia di tre linee metri) • Servizio autobus di linea n.73/ ogni 20 minuti; acquisto biglietti presso metro San Babila.



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