

- 4° Trofeo Milano
- "100x100 cento alfa per cent'anni"
- Campionato Sociale 2010
- Festa campestre Novegro
- Cortili aperti
- Goodwood 2010
- Gita in Val d'Aosta

- Eventi Culturali
 - "Museo Agusta"
 - "Museo Alfa Romeo e Zagato"
 - "Museo Mille Miglia"
 - "Museo del Volo"
- CMAE Squadra Corse
- Programma Manifestazioni 2011
- Elezioni nuovo Consiglio Direttivo C.M.A.E. 2011/2013

MILANO e CREMA "abbracciano"



VENERANDA FABBRICA DEL DUOMO DI MILANO . IL DIRETTORE

Milano, 10 settembre 2010 e-mail: utivoluomornilano.it B.M.V.C.-Prot.n. 264/u.t.

Egregio Signor Arch. Marco Galassi Presidente C.M.A.E. Corso Monforte 41 20122 Milano

Oggetto: 4º Trofeo Milano – Manifestazione di Auto d'Epoca 2 ottobre 2010

Con riferimento alla Vostra iniziativa, 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 2 ottobre p.v. per il concerto di canti Gospel che verrà eseguito dai SanPa Singers, il Coro di San Patrignano.

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 d'incontro di molteplici attività culturali.

Un ringraziamento particolare al C.M.A.E. e al Trofeo Milano per l'impegno a raccogliere fondi a sostegno del restauro della guglia principale del Duomo, un gesto che dimostra l'attaccamento del Vostro Club alla nostra Cattedrale.

Per quanto riguarda la sosta delle vostre auto storiche nella porzione denominata Campo Santo (dietro l'abside del Duomo), visto la positiva esperienza degli anni passati e sentito il parere di Monsignor Manganini, per quanto di nostra competenza, diamo il nostro Nulla Osta.

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

Buylin huce (dr.ing. Benigno Mörlin Visconti Castiglione)

via Archiescrivado, 1 - 20122 Ablaini - Int - 19 02 72022/56 - Jax + 19 02 72022/319 Rigistro delle Penniere Guaridi. Be Pentitura di Alliano II. 115 - CF e PAVA (1198995013) Bitto livioni di Automorphiano II.

L'imponente Hudson Super Six di Carlo Montorfano





il 4° Trofeo Milano

Il Sindaco



8 ottobre 2010

Egregio Presidente Galassi,

ho ricevuto la lettera con la quale esprime la Sua gratitudine per la concessione degli spazi adiacenti a Piazza del Duomo per il Trofeo Milano e mi invia il volume "C.M.A.E. - Dal 1959 cinquant'anni d'amore per auto e moto d'epoca a Milano".

Desidero ringraziarLa per il pensiero, per le Sue belle parole e per l'interessante pubblicazione che ricostruisce una storia importante: quella delle auto d'epoca. Questi "gioielli" sono così amati dalla nostra Città perché rappresentano insostituibili testimonianze di cultura, creatività e progresso sociale.

Ci tengo inoltre a complimentarmi per la passione con cui si è prodigato per questa manifestazione che ha allietato i cittadini favorendo in maniera brillante e coinvolgente la crescita civile della comunità. Infatti, grazie al concerto benefico del coro SanPa Singers, sarà possibile contribuire al restauro della Guglia principale del Duomo, simbolo dell'identità milanese.

Con i miei più cordiali saluti che La prego di estendere ai Soci del Club.

Letizia Mbratti

Signor Arch. Marco Galassi Presidente C.M.A.E. Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca Corso Monforte, 41 20122 Milano

Palazzo Marino Piazza della Scala, 2 - 20121 Milano tel. +39 02864 50000 - fax +39 02884 50591



La Bentley del 1950 di Alessandro Ruini all'arrivo a Milano



Luciano Novati alla partenza con la MG TC del '47



Benedetto Simi De Burgis ... ovviamente su Balilla Coupé Ghia del 1932

TROFEO MILANO

4° Trofeo Milano 2 ottobre 2010

"Tutti in Piazza!"

di Marco Galassi

Sabato 2 Ottobre si è tenuta la quarta edizione del Trofeo Milano, manifestazione di auto d'epoca iscritta a Calendario A.S.I., che sulle ali del grande successo delle passate edizioni ha rinnovato anche quest'anno l'attesissimo appuntamento.

La Manifestazione si è svolta con il Patrocinio della Provincia di Milano, del Comune di Milano e della Veneranda Fabbrica di Duomo, a conferma del forte legame culturale che il C.M.A.E. ha saputo intrattenere con la Pubblica Amministrazione Lombarda e Milanese in particolare.

Fin dalle prime ore del mattino le auto storiche hanno letteralmente "invaso" Piazza del Duomo suscitando, come sempre, la curiosità dei passanti che hanno accompagnato la partenza delle vetture.

Come nelle edizioni passate, le auto, hanno poi percorso strade secondarie e attraversato le campagne lombarde con le sue cascine e i suoi campi coltivati, raggiungendo il centro di **Crema**, dove sono state esposte al pubblico in **Piazza del Duomo** e Via XX Settembre fino alle 16,00 per poi fare ritorno a **Milano**.

A dare il via alla manifestazione un graditissimo ospite, l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Milano, Giovanni De Nicola che ha reso possibile il transito

delle auto all'interno del Parco dell'Idroscalo di Milano, dove gli equipaggi si sono confrontati con varie prove di regolarità.

La formula della Manifestazione (regolarità con prove di abilità) ha, negli anni passati, riscosso molti consensi tanto da essere premiata nel 2009 con l'ambito riconoscimento "Manovella d'Oro" assegnato dall'A.S.I. al "Trofeo Milano", come migliore manifestazione dell'anno.

Lungo il percorso, oltre alle prove di regolarità, è stata prevista anche una "caccia fotografica" e alcune prove di abilità che hanno messo in difficoltà non solo i piloti ma anche i navigatori, non solo mogli ma anche moltissimi giovani.

Solo la somma di queste doti ha fatto in modo che Chiara Tenconi con Fiat 508C Siata MilleMiglia del 1940 vincesse questa quarta edizione del Trofeo Milano.

Dopo un pomeriggio all'insegna della cultura, con le visite guidate ai gioielli architettonici di Crema 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.

Nell'anno del Centenario, non potevano mancare numerose Alfa Romeo. Qui il "musetto" aggressivo della Giulia SS del '63 di Anna Airaghi





Grande interesse per le Maserati Barchetta anni '50





Molte le "rosse" presenti al Trofeo Milano

A Milano l'attesa febbrile dell'arrivo delle auto coinvolgeva un'incredibile quantità di spettatori che hanno letteralmente invaso Piazza del Duomo per accogliere e poter ammirare le auto e gli equipaggi partecipanti (un centinaio) al 4° Trofeo

Sulla passerella di Corso Vittorio Emanuele, ogni "storica" ha sfilato in pedana tra gli applausi del pubblico ed è stata presentata da uno Speaker d'eccezione, l'amico Marco Turinetto che ha illustrato le caratteristiche tecniche e stilistiche di ogni singola vettura. Parterre d'eccezione sotto lo striscione del C.M.A.E.: il Presidente della Provincia di Milano, On. Guido Podestà, coadiuvato dall'Assessore al Commercio della Regione Lombardia Stefano Maullu, ha accolto personalmente tutte le auto all'arrivo in Corso Vittorio Emanuele.

"La storia industriale del Milanese e di Milano è indissolubilmente legata a quella di importanti case automobilistiche come Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Iso Rivolta, Innocenti e Autobianchi" ha dichiarato il presidente della Provincia di Milano, Guido Podestà, "per questa ragione - ha concluso Podestà - l'ente che ho l'onore di presiedere intende collaborare con il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, il Club che ha organizzato questo importante Trofeo, per difendere, in tutte le sedi, le agevolazioni concesse ai proprietari di auto d'epoca in materia di circolazione, passaggio di proprietà, assicurazione e tassa di possesso".

Quest'anno, in particolare, il C.M.A.E., grazie alla stretta collaborazione con la **Veneranda Fabbrica del Duomo**, ha offerto alla città di Milano ed a tutti i milanesi uno splendido concerto gospel con la partecipazione dei **SanPaSingers** (il coro di San Patrignano) il cui ricavato è stato poi devoluto alla Veneranda Fabbrica del Duomo per il restauro della guglia principale della Cattedrale.

Graditissima la presenza anche del **Sindaco di Mila- no, Letizia Moratti,** che prima del concerto ha dato il benvenuto ai soci del C.M.A.E. e ha dichiarato: "È una giornata di festa dedicata a tutti gli appassionati di auto d'epoca, ma anche un momento per mostrare alla città veri gioielli della storia dell'auto. Milano, che in Italia vanta il maggior numero di veicoli d'epoca, non può che essere orgogliosa di ospitare la quarta edizione di questo importante Trofeo. Accanto alle auto anche la musica, intesa come socialità responsabile, come trasposizione in ambito musicale di quelli che sono i principi fondanti del percorso di recupero promosso da San Patrignano, con un grande concerto gospel all'interno dell'emozionante cornice

del Duomo".

Il C.M.A.E ha scelto come filosofia, per il quarto anno consecutivo, di regalare a tutta la comunità milanese un momento di aggregazione a carattere culturale, sportivo e sociale.

Il Trofeo Milano è stato particolarmente gradito e la presenza della Pubblica Amministrazione e gli applausi del pubblico ... lo hanno pienamente dimostrato. Appuntamento per sabato 8 ottobre 2011!

Arrivo "trionfale" per Luisa Di Fuccia su Porsche 356 del '63



La Piazza del Duomo di Crema gremita di auto





Vito Nuzzi su TR3"A" del '61



Equipaggio al completo per la Ford Mustang del '67 di Jean-Louis Gillet



La Lancia Theta del 1914 di Andrea Caimi all'arrivo con un "parterre d'eccezione": da sinistra Antonio Agazzi, Presidente Consiglio Comunale di Crema - Stefano Maullu, Assessore al Turismo Regione Lombardia - On. Guido Podestà, Presidente Provincia di Milano

- Giovanni De Nicola, Assessore Trasporti Provincia di Milano - Marco Galassi,

Presidente CMAE.





Mario Righini su Alfa Romeo 6C 2500 S Touring del '40





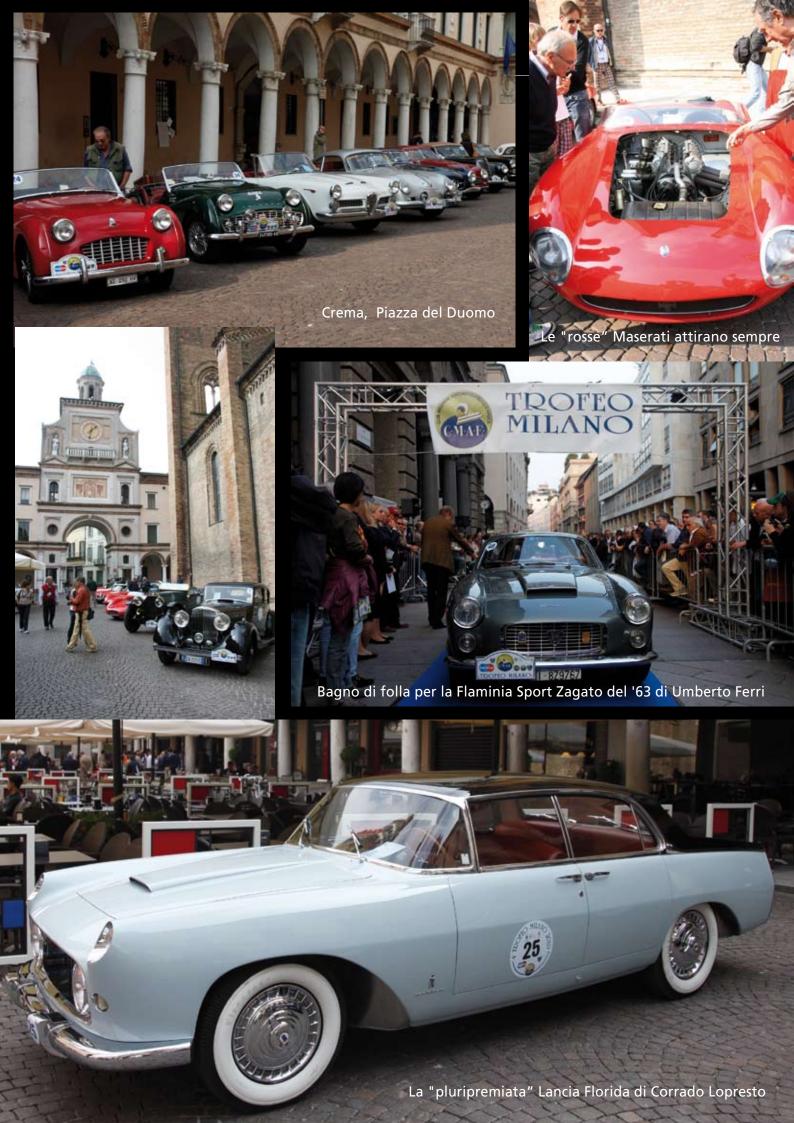
La "pestifera" Renault Alpine A110 di Giovanni Bertoni



Alfa Romeo Giulia del '74 in livrea Polizia Stradale



















TROFEO MILANO





L'ammiratissima Ferrari 250 Europa di Alessandro Ciapparelli





Mercedes 190 SL del '58 di Mario Aglione





Andrea Lottero su Volvo 1800E del '72

Gerardo Nardiello all'arrivo su Fiat 1100 Stanguellini del '47





TROFEO MILANO











Molti stili, ma un unico scopo, ... fare canestro!



Vettura Vincitrice del 4º Trofeo Milano 2010

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

Fiat 508 CS SIATA Mille Miglia del 1940 di Chiara Tenconi



Classifica per Categorie delle prove di Regolarità IDROSCALO

Classifica delle prove di Regolarità

Vetture appartenenti alla classe "Vintage" fino al 1930	Penalità
1. Carlo Montorfano su Hudson Super Six del 1928 2. Micaela Caimi Kunzi su Ford A Special Roadster del 1929 3. Edoardo Tenconi su Fiat 524 del 1930	501 889 1.703
Vetture appartenenti alla classe D "Post Vintage" dal 1931 al 1945	
1. Franco Sabbadini su Fiat 508 del 1935 4. Ewan Gallie su Bentley 3 ½ 5. Mario Righini su Alfa Romeo 6C 2500 Carr. Touring del 1940	1.148 1.256 1.467
Vetture appartenenti alla classe E "Classic" dal 1946 al 1960	
 Gerardo Nardiello su Fiat 1100 Carr. Monviso "Stella Alpina" del 1948 Guido Lamperti su Lancia B24 S convertibile 1957 Marco Leva su Porsche 356 A del 1958 	210 234 612
Vetture appartenenti alla classe F "Post Classic" dal 1961 al 1970	
 Vito Nuzzi su Triumph TR 3 A del 1961 Salvatore Carbone su Alfa Romeo 2000 Touring del 1958 Luisa Di Fuccia su Porsche 356 B90 del 1963 	75 80 104
Vetture appartenenti alla classe G "Modern" dal 1971 al 1975	
1. Matteo Frigerio su Jaguar E-Type del 1972 2. Luigi Maria Guffanti su Innocenti Mini 1001 del 1972 3. Giovanni Bertoni su Alpine Renault A110 del 1973	114 141 228



CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA AZIENDA

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: v. torricelli, 8- 20136 milano

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

e-mail: promostar@promostar.org

POSSIBILITÀ DI PRODURRE ANCHE QUANTITÀ LIMITATE PER CLUB E REGISTRI STORICI

Dietro le quinte

Parco di Novegro - 19-27 giugno 2010

-di Marco Galassi

Dal 19 al 27 giugno si è svolta presso il Parco Esposizioni di Novegro la mostra "100x100 cento Alfa per cent'anni" dedicata ai primi cento anni della Casa del Biscione.

La Mostra, che è stata organizzata dal C.M.A.E., da Alfa Blue Team e A.S.I. con la preziosa collaborazione del Parco Esposizioni di Novegro, si è svolta sotto il Patrocinio della Regione Lombardia.

Come potete immaginare da oltre un anno il mondo degli appassionati Alfa era in fermento: "il 24 giugno 2010 - si leggeva su tutti i siti web dedicati alla Casa di Arese - Afa Romeo compirà cento anni, dobbiamo organizzare grandi festeggiamenti e sicuramente l'Alfa Romeo realizzerà qualcosa di incredibile! Dobbiamo sicuramente partecipare".

Purtroppo poi, col passare dei mesi, ci siamo resi conto che Alfa Romeo, o meglio il Gruppo FIAT, non aveva posto il "Centenario Alfa" tra gli impegni prioritari e che quindi sarebbe toccato a noi appassionati portare a termine tale impegno.

Per quanto riguarda il nostro Club, tutto è iniziato verso la fine del 2009 con una telefonata dell'amico (e Socio C.M.A.E.) **Gippo Salvetti.**





Gippo è il presidente dell'**Alfa Blue Team,** un Club fondato nel 1972 che raccoglie un gruppo di veri estimatori della Casa del Portello; "perché non uniamo le nostre forze: Alfa Blue Team e C.M.A.E. – ha proposto Gippo - e cerchiamo di organizzare un evento per festeggiare degnamente l'Alfa Romeo e i suoi cento anni?"

È stato come accendere un fiammifero all'interno di un serbatoio di benzina!

L'entusiasmo ci ha investiti e ci siamo messi immediatamente al lavoro.

La prima decisione è stata quella di definire l'oggetto dell'evento: "organizzare una mostra con 100 Alfa Romeo di tutte le età e che rappresentassero in maniera il più possibile completa il panorama produttivo Alfa".

La seconda: scegliere il nome.



A questo ci ha pensato l'amico Gippo, sentenziando: "100x100 cento Alfa per cent'anni"!!. Perfetto!! Occorreva a questo punto un "logo" un "marchio" per identificare la mostra.

È intervenuto in nostro aiuto l'amico *Giorgio Alisi* (il più noto e apprezzato ritrattista di automobili italiano): "che ne dite di questo acquarello? Rappresenta una ventina di Alfa di tutte le epoche e tutte rigorosamente rosse?

Amore a prima vista! Avevamo la locandina! **Grazie Giorgio!** E per la sede della Mostra ??? Tappa obbligata al Parco Esposizioni di Novegro dove un nostro "storico" amico e appassionato di auto, l'Arch. Gabriele Pagliuzzi (presidente della COMIS-Parco di Novegro) accoglie con entusiasmo la nostra proposta e diventa nostro Partner mettendo a disposizione dell'iniziativa l'intera struttura espositiva.

Grazie anche a te Gabriele!

Con l'adesione poi anche dell'**A.S.I.** al nostro progetto, il cerchio era chiuso.

A questo punto è iniziata la parte più bella e significativa: il reperimento e la selezione delle auto.

L'entusiasmo dei collezionisti Alfa è stato incredibile! Tutti





hanno accettato la nostra proposta, nessuno si è tirato indietro e hanno immediatamente messo a disposizione le proprie Alfa Romeo!

Dalla 24 HP alla 1750, dalla 6C 2500 alla Giulia passando per la 1900 e la Giulietta, esposte nelle varie versioni. Con la P2 e la 159, messe gentilmente a disposizione dal Museo Alfa di Arese, per arrivare infine alla Mito e alla 8C Competizione portate dagli amici della DENICAR.

Non mancavano neppure i mezzi militari e camion; uno spazio era dedicato ai motoscafi (rigorosamente motorizzati Alfa) e perfino alle auto a pedali, anche loro ...ovviamente Alfa!.

Che spettacolo!

Entrare nel padiglione principale di Novegro e vedere in un solo colpo d'occhio 100 anni di storia era, a dir poco, esaltante.

Poter percepire con lo sguardo quell'evoluzione tecnologica che per molti anni è stata il sinonimo di Alfa Romeo e che ha rappresentato per decenni un traguardo insuperabile per le molte case automobilistiche che si sfidavano sulle piste di tutto il mondo, ci riempiva di orgoglio.



CIM





Nella foto alcuni dei promotori di questo evento fotografati a fianco del "Disco Volante" terminata la conferenza dedicata al design. Da sinistra: Uberto Pietra (Consigliere CMAE), Franco Ronchi (Presidente Registro Touring), Marco Galassi (Presidente CMAE), Gippo Salvetti (Presidente Alfa Blue Team), Giovanni Bianchi Anderloni (Conservatore Registro Touring), Sergio Coronelli (ex Presidente CMAE) e Edoardo Tenconi (CMAE).

Alfa 1900 in pista (1953)



"100x100 cento alfa per cent'anni"

La Mostra

di Gippo Salvetti

Alfa Romeo è senza alcun dubbio uno dei marchi automobilistici più importanti al mondo e che ha attraversato il secolo scorso, affacciandosi all'attuale millennio che vede il gruppo Fiat occupato in una grande opera di ristrutturazione.

La storia dell'Alfa, tutti lo sanno, è trapuntata di allori, di grande prestigio, di importanti traguardi e anche grandi e cicliche cadute.

Ma Alfa Romeo non vuol dire solo automobili ma anche autocarri, raffinata tecnica aeronautica e allori mondiali sull'acqua grazie a motoscafi motorizzati Alfa Romeo.

Ecco quindi lo spunto che, grazie all'Alfa Blue Team e al CMAE di Milano è servito per realizzare la mostra "100X100: cento alfa per cent'anni" che ha avuto luogo a Novegro dal 19 al 27 giugno in una raffinata cornice che ha permesso di apprezzare oltre cento esemplari marchiati dal Portello, disposti con cura e con la possibilità di essere ammirati nella loro interezza.

Nei musei e nelle esposizioni infatti spesso proprio a

causa degli spazi più ristretti, è difficile poter cogliere tanti particolari degli oggetti esposti e poterne quindi così ammirare la loro eleganza o criticare eventuali dissonanze.

La mostra è stata suddivisa per "isole" per permettere al visitatore una migliore comprensione del percorso storico di grande rilievo che l'Alfa Romeo ha realizzato nei suoi cento anni di storia.







Le "origini" raccoglievano i primi esemplari della Marca, la "affermazione" gli anni '30 e '40 nei quali sono scaturiti prodotti di eccellenza, lo "sviluppo" gli anni '50 – '60 in cui l'Alfa Romeo ha fatto il salto a grande industria automobilistica. La "modernità" e il "XXI secolo" hanno proposto invece i modelli più vicini al presente fino alla splendida 8C Competizione.

Nell'isola "bandiera a scacchi" si sono potute ammirare vetture da corsa che dai tempi di Nuvolari fino alle Sport e Formula 1 hanno colto i successi sportivi che tutti conoscono.

Curiosi ed interessanti anche il settore "autocarri" e "istituzioni" dove facevano bella mostra di sé dei rari mezzi pesanti Alfa Romeo e le Pantere e le Gazzelle della Polizia e dei Carabinieri, che sono da







sempre identificate nell'immaginario collettivo con il marchio Alfa Romeo.

Anche lo spazio dedicato ai motori di aviazione e alla nautica ha rappresentato un giusto supporto per ricordare questi settori in cui l'Alfa, con grande ingegno di uomini e capacità tecniche, ha saputo portare un contributo alla storia meccanica.

Nell'isola i "carrozzieri" alcuni esemplari di grande prestigio vestiti da Touring, Zagato, Bertone, Castagna, Ghia, Farina e il meraviglioso esemplare unico della 2600 coupé di Pininfarina.

All'interno di questi lunghi nove giorni (l'orario si protraeva anche fino a tarda sera) si sono svolti numerosi convegni riguardanti il design, la tecnica, l'aeronautica, gli autocarri; conferenze che hanno contribuito, proprio nello spirito fortemente voluto dall'Alfa Blue Team e dal CMAE, a connotare quella importante valenza culturale che il centenario Alfa Romeo meritava. Anche l'ASI, con il presidente Loi e l'ing. Maserati, ha dato entusiastico supporto a questo evento.

Oltre 10.000 presenze di italiani ma soprattutto stranieri provenienti da oltre 20 Paesi di tutto il mondo, hanno lasciato sul guest book in uscita dell'esposizione le loro entusiastiche impressioni a dimostrazione, ancora una volta se mai ce ne fosse bisogno, che il mondo degli appassionati Alfa Romeo è vivo ma ancora in attesa della sua stella cometa.





Motoscafo Celli motorizzato Alfa











Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, sottopone a vincolo la struttura del Museo Alfa Romeo di Arese e l'intera collezione di auto in esso contenute!

di Marco Galassi

Da troppo tempo circolavano voci sul possibile "smembramento" e vendita da parte di FIAT Auto dell'intera collezione di preziosissime Alfa Romeo storiche giacenti presso la sede del

Alla fine del 2009, infatti era stata segnalata la presenza ad Arese (come al museo Lancia a Torino) di alcuni dei principali esperti di Case d'Aste mondiali, ufficialmente per visitare i musei ma ... sotto sotto il vero motivo poteva solo essere un altro! Nessuno di noi ha intenzione di giudicare le strategie aziendali del gruppo FIAT, ma era incredibile pensare che un patrimonio così importante per la nostra storia automobilistica italiana fosse disperso e finisse nei garage di collezionisti di mezzo mondo! Molti dei collezionisti e amanti dell'Alfa si erano ormai in parte rassegnati a questo scempio.

Molti ma ... non tutti!

Con una azione "a tenaglia" da parte dei Sindaci delle due Città di Arese e Garbagnate, supportati da segnalazioni e richieste inviate al Ministero per i Beni Culturali da vari gruppi di appassionati, primo fra tutti lo stesso C.M.A.E. (che in data 29 gennaio 2010 ha inviato una richiesta circostanziata tramite la Regione Lombardia al Ministro Sandro Bondi) siamo riusciti a sensibilizzare l'Amministrazione Pubblica, tanto che in data 29 giugno 2010 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha comunicato a FIAT Auto l'avvio del procedimento di dichiarazione d'interesse culturale per l'intera struttura del Museo Alfa di Arese, nonché per tutti i beni contenuti all'interno di esso!

Ce l'avevamo fatta! Le auto erano salve! Un grande risultato per Milano, per la Lombardia e per tutti noi!







Perchè collezionare un'Alfa Romeo?

di Gippo Salvetti

Molte sono le forme di collezionismo e molti sono i collezioni-

C'è chi si inebria nel guardare con attenzione e stupore la raffinata stampa di alcuni francobolli, chi, potendo permetterselo, allinea nel suo salotto un Fattori, un Induno e un Telemaco Signorini. Chi preferisce i Picasso, magari del periodo blu, soddisfando il suo ego e il portafoglio del suo assicuratore. C'è chi da ogni viaggio ritorna con valige piene di oggetti che sono destinati, spesso, a fare irritare le mogli e contenti i falegnami chiamati all'ampliamento degli armadi. C'è chi conosce tutte le edizioni in 78 giri di Beniamino Gigli, ma non ricorda il nome del Presidente della Repubblica in carica, ci sono quelli che sanno tutto sui titoli cartacei (e hanno un nome "scripofili", a dire il vero non molto presentabile) ma non saprebbero usare un bancomat.

Insomma la categoria dei collezionisti è alquanto varia e trasversale, non tanto nell'impegno economico (collezionare lattine di Coca-cola non fa staccare assegni con gli stessi zeri per delle uova Fabergé) quanto nello spirito che anima il "collezionista". Tutti, o quasi, sono però uniti dall'essenza del colligere, nel senso vero latino, cioè "scegliere e mettere insieme". Che poi lo si faccia per lucro o per passione questo è altro punto e qui, penso solo alla seconda ipotesi, quella della passione che se pure è la più rischiosa, ha l'indubbio vantaggio di esser la più divertente. Ed è anche quella che conosco meglio e posso, forse, avere l'immodestia di poter dare qualche consiglio a chi si avvicina a questo mondo.

Quale? Quello dei collezionisti di automobili, of course! I francobolli possono essere delle opere d'arte, gli orologi dei capolavori di meccanica fine, i dischi in vinile evocano melodie dimenticate, ma un'automobile può essere tutto questo. Se qualcuno decide di iniziare una collezione di automobili deve innanzi tutto prefiggersi di arrivare a tre. Se uno possiede una sola vettura, per importante che sia, è un semplice appassionato. Se ne possiede due è un appassionato vero. Con tre si inizia a diventare "collezionista".

La scelta è ampia e spesso dettata dal cuore, da ricordi di gioventù, da una linea, un dettaglio che abbiamo custodito nel nostro profondo o da un colpo di fulmine. Italiane, inglesi, tedesche, americane, francesi, ogni terra del mondo cosìdetto "occidentale", può vantare una storia automobilistica dalla quale trarre comunque qualcosa di buono e le eccellenze non sono esclusivamente targate Modena e dintorni. L'appassionato





che apre il suo garage a una Citroen Traction, a un Maggiolino 6Volt, a una Fiat 500C sa che la storia del progresso dell'automobile è passato più attraverso la strada che la pista. La pista ha dato magari lo slancio, ma la quotidiana catena di produzione ha permesso all'auto di divenire l'oggetto irrinunciabile dell'era moderna.

Non mancano quindi le possibili scelte, per ogni gusto e per ogni tasca e se uno ha sempre sognato da guando aveva otto anni la Porsche 911, la Jaquar MKII o la Citroen DS perché dovrebbe comprare un'Alfa Romeo? La risposta è di una semplicità disarmante: perché l'Alfa Romeo è la marca di automobili con il più grande patrimonio di storia. Affermazione esagerata?

Sicuramente "alfaziosa", ma se vi soffermate più di un momento sulla storia di un marchio che dal 1910 ad oggi ha spaziato dalle eccelse vetture da gran premio agli autocarri, dalle vetture di grandissimo lusso alle sportive estreme, dalla meccanica fine aeronautica alle vetture di grande massa, un marchio che ha assaporato il profumo di tanti allori e l'odore della polvere, capirete perché ogni Alfa Romeo ha dentro di sé un patrimonio genetico, un DNA che nessun, nessun marchio al mondo può annoverare. Punto.

Ecco partire con un'Alfa Romeo da collezione, vuol dire partire col piede giusto anche perché all'interno delle scelte Alfa potrete trovare sempre il modello adatto alle vostre aspirazioni e alle vostre tasche. Alle vostre tasche, esatto.

Con 5.000, 10.000, 20.000 euro fino ai milioni, esiste sempre un'Alfa che vi farà gustare quel sottile piacere, estetico, tecnico, di guida che è il fondante motivo per cui uno decide di sostituire delle banconote con una automobile.

Piccoli esempi? Con 5000 euro un'Alfetta GT, il doppio per una Giulietta TI che ha fatto breccia in tanti cuori dei nostri padri o nonni; con 20.000 una 1600Z per una vettura ormai rara ed esclusiva, con 40.000, o poco più, potrete ricordare le ultime Mille Miglia grazie ad una Giulietta Sprint Veloce, se raddoppiate arrivate a toccare la GTA padrona delle piste negli anni

Ancora il doppio? Magari ben spesi in una 6C 2500 cabriolet. Ma se siete a guesto livello, non avete certo bisogno miei consigli: nel vostro garage ci sono già altre automobili...

Se così non fosse e la 6C 2500 fosse la prima vostra vettura da collezione, allora un consiglio ve lo do: fate una fesseria. Anche se il vostro direttore di banca vi accoglie con grandi sorrisi quando entrate, il vero "collezionista" inizia con le piccole

Chi parte già dal grande, in genere, farà grandi errori.

Campionato Sociale 2010





1ª Prova a Rozzano (MI)

27 Marzo 2010

di Sergio Coronelli

"Sono contento perché ciò dimostra che Fiorella ed io non siamo ancora sulla via del tramonto con una buona media di 5,66 centesimi! Comunque complimenti per l'ottima organizzazione."

Questo il commento del vincitore Ruggero Riva della prima prova del campionato sociale 2010 che ha avuto il suo epilogo sulla pista del Kartodromo di Rozzano lo scorso 27 Marzo.

Il ruggito del vecchio leone non si è fatto mancare tra i tanti nuovi emergenti, quali pretendenti alla vittoria nel campionato, che ai suoi esordi alla fine degli anni '80 vedeva Ruggero incontrastato vincitore.

Peccato che questa sia, forse, l'unica apparizione di Ruggero al campionato 2010, altrimenti ci sarebbe una bella lotta tra grandi big come Pino Galluzzi, Francesco Adamoli, Roberto Asperti, Luigi Maria Guffanti, Antonio Lomacci ed Ezio Ronzoni. Su suggerimento di Pino Galluzzi, che ha proposto di sostituire i giri liberi in pista dopo la fine della prova, con una seconda manche, ritenuto il suggerimento molto interessante nella mia veste di direttore di gara, ho preso la decisione di provare a dividere la gara di due manche, mantenendo per l'occasione la seconda manche non influente ai fini delle classifiche, anche per non mettere in difficoltà il lavoro dei cronometristi.

Devo riconoscere che il risultato è stato più che soddisfacente, per cui le successive tre prove del campionato saranno basate sulle due manche, con somma dei tempi per le classifiche.

Hanno effettuato una buona prova Pino Galluzzi che si è classificato al 2° posto a soli 3 centesimi da Ruggero e Francesco Adamoli, Luigi Maria Guffanti,





$N \mid C \mid A$



Roberto Asperti, Enrico Moscatelli, Ezio Ronzoni e Giovanni Bertoni che hanno contenuto i distacchi entro il secondo e mezzo dal vincitore.

Una menzione va fatta a Sergio Mariani che, al suo secondo cimento nelle prove di campionato, ha portato la sua bella Fiat 124 Spider al dodicesimo posto in classifica assoluta con una prestazione di tutto rispetto per un neofita del cronometro.

Per le premiazioni mi hanno dato con entusiastico slancio il loro aiuto i giovanissimi cronomen presenti Edoardo, Andrea, Filippo e Riccardo per distribuire le coppe ai vincitori dei vari raggruppamenti.



Grinta da vendere per Sergio Mariani su Fiat 124 Spider del '71



Antonio Lomacci su Porsche 944





Curva su tre ruote per Francesco Adamoli

Ezio Ronzoni su Fiat 1100 TV del '56





Il "mitico" Paolo Ferrini in una piega "esagerata" con la sua Peugeot 504

Alcuni dei nostri "Eroi di Curno"





Gabriele ed Edoardo **Bisconcini**

Antonio Di Martino

2ª Prova sul Kartodromo Orobico di Curno 22 Maggio 2010

di Sergio Coronelli _

La seconda prova del nostro Campionato Sociale 2010 "Trofeo DENICAR" si è tenuta sulla pista del Kartodromo di Curno (BG) sabato 22 maggio.

Una novità assoluta ha accolto i partecipanti al secondo round del campionato, una prova di abilità da disputarsi in due manche anziché nella consueta prova in unica manche.

La novità è stata subito accettata di buon grado da tutti gli equipaggi, soprattutto perché permetteva di rimediare eventuali errori commessi nella prima prova.

Al termine delle due manche tutti i partecipanti si sono dichiarati entusiasti dello svolgimento della prova ed hanno fatto immediata richiesta affinchè le altre prove di campionato che si svolgono nei kartodromi vengano effettuate con lo stesso criterio.

Erano presenti anche due equipaggi della nostra Squadra Corse CMAE, che per regolamento concorrono con classifica a parte.

Dato che la classe non è acqua, si sono piazzati ai primi posti della Classifica Assoluta: Angelo Bernardi con un totale di 164 penalità e Gigi Guffanti con 209 penalità nelle dodici prove cronometrate.

Escludendo i due equipaggi della Squadra Corse, il vincitore assoluto della prova è stato Roberto Asperti con una prestazione maiuscola, cronometrato dal giovanissimo figlio Riccardo ed ha ottenuto un eccellente risultato complessivo realizzando un totale di 260 penalità. Un po' di delusione per, Francesco Adamoli, piazzandosi al 2° posto della classifica generale con 311 penalità, un posto che raramente gli compete stante le sue ben note capacità nell'uso del cronometro con eccellenti passaggi sui pressostati.

Hanno invece offerto una buona prestazione Giovanni Catone e Ezio Ronzoni che migliorano di prova in prova occupando rispettivamente il 3° e 4° posto in classifica. Sono certo che con un po' più di confidenza con il cronometro potranno presto ambire a posizioni migliori in classifica.

Bene anche per Giovanni Bertoni, Romeo Bottini, Enrica Catone, Luciano Barsottelli e Sergio Mariani che sono riusciti a contenere il distacco entro limiti accettabili dai primi occupando così i primi dieci posti della classifica generale.





Bruno Cavallotti

Angelo Bernardi

Sergio Mariani





Gigi Guffanti

La bella giornata, in una primavera un po' in ritardo, ha consentito di effettuare le premiazioni dei vincitori dei vari raggruppamenti in cui erano suddivisi i partecipanti nel giardino del ristorante con una stupenda vista sul fiume Adda e del Castello di Brivio.

Un grazie di cuore ai miei piccoli aiutanti che mi hanno sup-portato durante le premiazioni: Andrea, Edoardo, Riccardo e Roberto che hanno dimostrato una gran disinvoltura anche davanti all'obbiettivo del fotografo durante le consegne delle coppe ai vincitori, concludendo così una bella giornata di sport e di piacere alla guida delle nostre amate veteran car. Il responso del cronometro ha dato i seguenti risultati.

Со	ncorrente	Auto	Anno	Penalità
1	Asperti Roberto	Giulia GT Junior	1967	260
2	Adamoli Francesco	Maserati Merak 3000	1981	311
3	Catone Giovanni	Fiat 124 Sport SP.	1973	328
4	Ronzoni Ezio	Fiat 1100 103 TV	1956	343
5	Bertoni Giovanni	Renault Alpine	1973	517
6	Bottini Romeo	Porsche 911 Targa E	1972	626
7	Catone Enrica	Fiat 124 Sport Sp.	1973	661
8	Di Martino Antonio	Alfa Romeo G. Sprint	1960	721
9	Barsottelli Luciano	Giulia GT Junior	1971	770
10	Mariani Sergio	Fiat 124 Spider	1971	794
11	Femminella Giovanni	Lancia Augusta	1933	814
12	Lippi Boncampi F.	Giulia Sprint GTV	1966	823
13	Ferrini Paolo	Peugeot 504 T	1974	1121
14	Femminella Vittorio	Alfa Romeo G. spider	1963	1130
15	Jacopetti Francesco	Mercedes Benz 420 SE	1986	1387
16	Penagini Roberto	Mini Minor MK II	1969	1635
17	Bisconcini Gabriele	Lotus Seven	1958	1811
18	Guarrella Franco	Ferrari 328 GTS	1987	1888
19	Palpella Sergio	Alfa Romeo Spider	1974	1965
20	Cavallotti Bruno	Fiat 1100 103 H	1960	2953





Giovanni Bertoni





Romeo Bottini

Roberto Asperti





Lele Gioacchini "sfreccia" sulla sua Bianchina

3ª Prova sul Kartodromo di Ottobiano 12 Giugno 2010

di Sergio Coronelli

Con una prestazione esaltante da vero Top Driver Ruggero Riva coadiuvato dalla sempre brava Fiorella ha sbaragliato, con una disarmante facilità, il campo dei partecipanti alla 3° prova del Campionato Sociale CMAE "Trofeo DENICAR" che ha avuto il suo epilogo il 12 Giugno scorso sulla pista del Kartodromo di Otto-

Una trentina di equipaggi hanno dato vita alla terza prova del campionato sociale disputando la prova di abilità cronometrica prevista in due manche, al termine delle quali il responso del cronometro ha messo sul più alto gradino della classifica generale e di raggruppamento Ruggero Riva totalizzando nelle diciotto prove solo 170 penalità con una media di 94 centesimi di secondo per prova.

Al secondo posto in classifica generale e primo di raggruppamento Francesco Adamoli che ha saputo tener testa degnamente al vincitore realizzando un'eccellente prestazione a dimostrazione di essere sempre tra i migliori interpreti delle prove contro il cronometro totalizzando 292 penalità.

Al terzo posto in classifica generale e secondo nella classifica di raggruppamento si è rivisto Antonio Lomacci, che dopo una prestazione deludente nella prima prova di Rozzano ed una mancata partecipazione alla

seconda prova di Curno per un incidente meccanico occorso alla sua Porsche 944 qualche giorno prima della prova, con una bella prestazione all'altezza delle sue capacità ha dimostrato di essere sempre un autorevole interprete delle prove contro il tempo totalizzando 304 penalità.

Sempre nelle prime posizioni delle classifiche con buone prestazioni, sono Roberto Asperti e Ezio Ronzoni che sapientemente cronometrati dai rispettivi figli Leonardo ed Andrea veleggiano nella parte alta della classifica generale e di raggruppamento rispettivamente hanno totalizzato 345 e 346 penalità.

La sorpresa della giornata è stato Daniele Vittozzi che quest'anno non aveva ancora partecipato alle prove di campionato sociale, ottenendo un meritato sesto posto in classifica generale totalizzando nelle 18 prove 465

Sempre bravi ma con prestazioni un po' altalenanti Enrico Moscatelli, Giovanni Catone, Daniele Mariani, Emanuele Gioacchini e Carlo Fossati, tutti ormai pronti a fare il balzo verso le vette delle classifiche.

Il grande Gigi Guffanti invece questa volta ci ha tradito con a prestazione assolutamente negativa.

Gigi, da tempo entrato nella categoria dei Top Driver, forse è stato tradito dalla stanchezza per le numerosis-



Carlo Fossati sul Lancia Delta Integrale

Il podio dei partecipanti





sime presenze sui vari campi di gara che lo hanno logorato.

Per la cronaca: l'allenamento di Ottobiano è servito a Gigi e alla bravissima Ornella per conquistare una bella vittoria nella manifestazione di Vellezzo Bellini che lo riscatta della cattiva prova del Campionato Sociale, bravi !!.

Meritevoli di nota anche Paolo Casaleggio, Enrica Catone, Rita Galbiati, Romeo Bottini, Giovanni Bertoni, Gianni Femminella e Gabriele Bisconcini che sono riusciti a rimanere entro le mille penalità con prestazioni che migliorano di volta in volta e sicuramente con un po' più di allenamento sapranno raggiungere traguardi migliori.

Le premiazioni dei vincitori di raggruppamento, contrariamente a quanto avveniva nelle altre prove, sono state effettuate sul podio del Kartodromo con entusiastica accoglienza da parte dei premiati che si vedevano consegnare le coppe sui tre gradini del podio; naturalmente i più felici erano Andrea ed Edoardo che con orgoglio e consumata esperienza consegnavano le coppe ai premiati dopo averli chiamati sul podio con il microfono.

Una menzione particolare merita Paolo Ferrini che coadiuvato dalla navigatrice Enrica Di Siro comincia a scalare le classifiche raggiungendo il 19° posto, grazie all'impegno e grande volontà di emergere, bravo Paolo!!.

Concorrente	Auto	Anno	Penalità
1 Riva Ruggero	Alfa Romeo Giulia GT	1966	01.70
2 Adamoli Francesco	Maserati Merak 3000	1981	02.92
3 Lomacci Antonio	Porsche 944	1985	03.04
4 Asperti Roberto	Alfa Romeo Giulia GT	1967	03.45
5 Ronzoni Ezio	Fiat 1100 103 TV	1956	03.46
6 Vittozzi Daniele	Porsche 911	1983	04.65
7 Moscatelli Enrico	Alfa Romeo Giulia JU	1966	04.70
8 Guffanti Gigi	Innocenti Mini 1001	1972	05.15
9 Catone Giovanni	Fiat 124 Sport Spider	1973	05.16
10 Gioacchini Emanuele	Bianchina Giadinetta	1975	05.62
11 Fossati Carlo	Lancia Delta	1986	05.73
12 Casaleggio Paolo	Alfa Romeo Spider	1986	06.26
13 Catone Enrica	Fiat 124 Sport Spider	1973	06.76
14 Galbiati Rita	Porsche 944	1985	08.68
15 Bottini Romeo	Porsche 911 Targa E	1972	08.75
16 Bertoni Giovanni	Alpine Renault A 11	1973	09.39
17 Femminella Gianni	Lancia Augusta	1933	09.68
18 Bisconcini Gabriele	Lotus Seven	1958	09.70
19 Palpella Sergio	Alfa Romeo Spider	1974	10.00
20 Mariani Sergio	Fiat 124 Spider	1971	11.19
21 Ferrini Paolo	Pegeout 504 TI	1974	11.54
22 Lippi Boncampi F.	Alfa Romeo Giulia SP	1966	12.21
23 Femminella Vittorio	Alfa Romeo Giulia S	1963	13.14
24 Barsottelli Luciano	Alfa Romeo Giulia GT	1971	18.35
25 Jacopetti Francesco	Mercedes Benz 420 S	1986	20.75

Il "Grande" Sergio Coronelli in veste di Direttore di Gara







4ª Prova a Truccazzano 26 Settembre 2010

di Sergio Coronelli

E siamo all'ultima prova!

Innanzi tutto un grazie sincero all'amico Lele Gioacchini che da tempo mi aiuta nell'organizzazione delle prove di campionato.

La prova di Truccazzano è stata una prova un po' anomala rispetto alla tre prove precedenti che si sono svolte su piste di Kart.

Questa quarta ed ultima prova si è svolta lungo un percorso cittadino che ha presentato alcune difficoltà.

In particolare nel quinto ed ultimo settore in cui è stato diviso il percorso, i concorrenti hanno dovuto percorrere una curva abbastanza impegnativa con pavimentazione in porfido e posta in leggera contropendenza che certamente ha creato qualche problema ai piloti.

I più bravi l'hanno affrontata con una leggera derapata delle ruote posteriori, catalizzando l'interesse dei numerosi spettatori per le nostre auto presenti in gara.

Questa curva è stata chiamata "curva della chiesa" e viene subito classificata come il punto più interessante, impegnativo e spettacolare della prova.

La presenza di alcuni top driver ha dato modo di assistere ad un serrato duello per la conquista della prima posizione in classifica.

Prima posizione che è stata conquistata da Pino Galluzzi (ricomparso dopo una lunga assenza alle prove di campionato), relegando al secondo posto Ruggero Riva, meritevole di un'ottima prestazione coadiuvato dalla sempre brava Fiorella.

Gigi Guffanti, questa volta orfano della brava Ornella, alla guida della fida Innocenti Mini 1001 tiene bene il passo dei migliori conquistando il terzo posto assoluto.

Buone le prestazioni di Giovanni Bertoni, Vittorio Femminella, Enrico Moscatelli che hanno realizzato dei buoni passaggi sui pressostati permettendo loro di occupare rispettivamente il 4°- 5°- 6° posto assoluto della classifica generale.

Una menzione meritano Romeo Bottini e Paolo Casaleggio che hanno saputo fare una buona prova realizzando passaggi interessanti che lasciano presagire prestazioni ancora migliori in futuro.



Foto di gruppo per la nostra Squadra Corse



Padre e figlio Bertoni con la loro Renault Alpine A110





Terminata la prova, prima delle premiazioni, ho invitato alcuni partecipanti a mettere a disposizione del folto pubblico presente per alcuni giri di prova lungo il percorso di gara, le loro veteran car riscuotendo un grande interesse da parte dei giovani e del pubblico femminile.

Un particolare ringraziamento a Angelo Bernardi, Giovanni Bertoni, Vittorio Femminella, Pino Galluzzi, Gigi Guffanti, Gabriele Bisconcini, Ezio Ronzoni e Franco Guarrella che gentilmente si sono prestati a mettere a disposizione del pubblico le loro vetture.

Sono seguite le premiazioni per i primi tre nella classifica generale, le cui coppe sono state offerte dalla Pro Loco di Truccazzano e consegnate ai premiati dal Sindaco di Truccazzano Sig. Vittorio Sartirana, mentre le coppe per la premiazione dei primi tre classificati dei vari raggruppamenti sono state consegnate ai premiati dai funzionari della Pro Loco.

Nota rilevante: i piloti che hanno conquistato "faticosamente" le ultime tre posizioni in Classifica Generale, sono stati premiati dando loro del "salame" di vero suino offerto per l'occasione dalla Famiglia Invernizzi, titolari della "Cascina Cortenova" dove abbiamo fatto tappa nella mattinata e degustato i loro prodotti biologici. Per l'occasione abbiamo ammirato una decina di trattori messi in parata, perfettamente restaurati e funzionanti tutti mono o bicilindrici tra i quali facevano bella figura un Landini 25 testa calda, un OTO Melara ed un bellissimo Porsche Junior, che hanno fatto da degna cornice alle belle veteran car e meravigliato tutti i presenti. Il responso del cronometro ha dato i seguenti

risultati:

2	Riva Ruggero
3	Guffanti Luigi Maria
4 5 6 7	Bertoni Giovanni
5	Femminella Vittorio
6	Moscatelli Enrico
7	Gioacchini Emanuele
8	Bottini Romeo
9	Casaleggio Paolo
10	Lomacci Antonio
11	Fossati Carlo
12	Asperti Roberto
13	Galbiati Rita
14	Carbone Salvatore
15	Nardiello Gerardo
16	Bernardi Angelo
17	Ronzoni Ezio
18	Lippi Boncampi F.
19	Aglione Mario
20	Praga Mauro
21	Catone Giovanni
22	Palpella Sergio
23	Pampuri Franco
24	Bisconcini Gabriele
25	Di Martino Antonio
26	Ferrini Paolo
27	Barattieri Roberto
28	Mariani Sergio
29	Guarrella Franco
30	Penagini Roberto
31	Jacopetti Francesco
32	Di Bitetto Franco
33	Grossi Mario
34	Catone Enrica
35	Brambilla Carlo

36 Prati Francangelo

Concorrente

Galluzzi Pino

Auto	Anno	Penalità
Porsche 356	1965	99
Alfa Romeo 1600 Spider	1966	183
Innocenti Mini 1001	1972	236
Renault Alpine A 110 S	1973	321
Alfa Romeo Giulia Spider	1963	331
Alfa Romeo GT Veloce	1967	409
Fiat Autobianchi Giardiniera	1975	481
Porsche 911 Targa E	1972	496
Porsche 964	1986	509
Porsche 944	1985	545
Lancia Fulvia 1.6	1976	571
Alfa Romeo Giulia GT Junior	1967	588
Porsche 944	1985	598
Alfa Romeo 2000 Spider	1958	600
Triumph TR2	1954	624
Porsche Speedster 911	1989	638
Fiat 1100 103 TV	1956	718
A.R. Giulia Sprint GT Veloce	1966	864
Mercedes 230 SL	1967	883
Fiat 1100 103 TV	1955	933
Fiat 124 Sport Spider	1973	980
Alfa Romero Spider	1974	1071
Daimler SP 250	1963	1332
Lotus Seven S1	1958	1394
Alfa Romeo Giulietta Sprint	1960	1571
Pegeout 504 T	1974	1586
Renault 5 Alpine T	1982	1641
Fiat 124 Spider	1971	1847
Ferrari 328 GTS	1987	2252
Innocenti Mini Minor MKII	1969	2329
Mercedes Benz 420 SE	1986	2574
MGB 1800 Spider	1973	2654
Alfa Romeo 2000 Spider	1990	2859
Fiat 124 Sport Spider	1973	2971
Alfa Romeo Giulietta SS	1961	3407
Alfa Romeo Giulia Sprint GT	1964	3689







Festa Campestre al Parco di Novegro 26 giugno 2010

di Marco Galassi

Se non fosse stato che sul palco, al posto di Jimi Hendrix e Carlos Santana c'era un'orchestra che suonava musiche di Glenn Miller, che nell'aria, al posto delle nuvole di Marijuana c'era la più "sana" (si fa per dire) nuvola di olio bruciato dei nostri vecchi motori, che al posto di hamburger c'erano le piadine del mitico Luciano, il Parco di Novegro si sarebbe potuto scambiare per il Parco di Woodstock nella mitica estate del '69.

Parcheggiate sul prato tutto intorno, decine di auto e moto di tutte le epoche e di tutte le marche, il mitico Luciano che sfornava piadine e salsicce annaffiate da boccali di birra, tutto questo è stata la nostra Festa campestre 2010.

Non potevano mancare moltissime Alfa Romeo di

tutte le epoche, (in fondo la mostra "100x100" che si teneva nei padiglioni interni era dedicata a loro). Sono stati graditissimi ospiti del C.M.A.E. i soci del Registro 6C 2500 che si sono presentati con una serie ineguagliabile di gioielli a quattro ruote provenienti, oltre che dall'Italia, anche da Svizzera e Germania.

Un grazie sincero da tutti noi, al nostro socio e "patron" del Parco Esposizioni di Novegro, l'Arch. Gabriele Pagliuzzi che ha messo a disposizione del C.M.A.E. l'intera area esterna della struttura espositiva, permettendo a tutti di trascorrere una serata in compagnia delle nostre amate auto e moto d'epoca.











Le auto del Registro 6C 2500



CORTILI APERTI

Cortili Aperti, 16 Maggio 2010

di Marco Galassi



tendo a tutti di scoprire i tesori celati all'interno dei propri Palazzi Storici.

Questo è lo spirito della Manifestazione "Cortili Aperti" che anche per quest'anno vede il C.M.A.E. (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca) affiancare con entusiasmo l'Associazione Dimore Storiche Italiane nell'organizzazione di tale evento.

Quest'anno il tema prescelto è legato ad una delle maggiori case automobilistiche italiane, che proprio nel 2010, compie cent'anni: l'Alfa Romeo.

Prima della Milano della moda e del design, molto prima della Milano da bere, quando ancora era la città famosa per l'operosità dei suoi cittadini e per l'incrollabile fiducia nelle proprie capacità, Milano divenne terra di motori, capace di dar vita ai sogni sportivi degli italiani.

È per rendere onore a queste profonde radici meneghine che il C.M.A.E., grazie alla disponibilità dei propri Soci, ha esposto all'interno dei Palazzi storici milanesi alcune rare vetture storiche Alfa Romeo, nell'intento di stimolare il visitatore a provare lo stesso orgoglio e meraviglia che questo marchio ha saputo regalare alla nostra Milano.

Le auto, provenienti sia da collezioni private del C.M.A.E. che dallo stesso Museo Storico Alfa Romeo di Arese, sono state

esposte all'interno dei cortili in modo "naturale", senza particolari allestimenti, proprio per rendere il tutto più "reale"; immaginate che le auto stiano aspettando da un momento all'altro i loro proprietari per portarli nei loro viaggi, percorrendo le strade d'un tempo, senza traffico e magari anche sterrate.

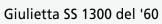
A nostro giudizio è proprio questo fatto che ha reso eccezionale l'evento, la presenza delle auto ha dato un senso di naturalità alle corti e ai palazzi storici, visti non più come soli monumenti architettonici, "distanti" dal visitatore, ma resi "normali residenze", rendendo il rapporto monumento-uomo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

Paradossalmente è stata proprio la presenza delle auto a rendere la scenografia più "umana" !!





Giulia 1600 Spider del '63







Alfa 8C 2300 Spider MilleMiglia del '32







GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED - UN VIAGGIO

di Massimo Fila

Sin dai lontani tempi dell'Università, quando comprai la mia prima Aurelia B 20, (50.000 lire alla mitica concessionaria Lancia di Franco Bocca a Biella) avevo desiderato farmi una passeggiata in Inghilterra al volante di quella stupenda vettura. Forse speravo di fermarmi ad un passaggio zebrato di Abbey Road per lasciare attraversare i fantastici Beatles!! Gli anni sono però passati inesorabili, senza che io abbia potuto realizzare quel sogno giovanile.

L'interesse per le auto "datate" e l'amore per tutto ciò che riguarda il mondo Lancia, in compenso, non mi hanno mai abbandonato.

Così, poche settimane fa, con la scusa di riaccompagnare mio figlio all'Università dove "casualmente" era convocato per un colloquio, il giorno precedente l'inizio della kermesse di Goodwood, ho pensato ad un segno del destino e mi sono deciso a partire.

Cambio d'olio e filtro, controllo ai freni, scrupoloso check al tergicristallo, pieno di benzina e la mia "Aurelietta" era pronta per il via.

"Consigli ai naviganti."

L'evento è stato di una tale portata emozionale e qualitativa, che mi permetto di darvi alcune informazioni nel caso voleste bissare la mia avventura. Credetemi, ne vale assolutamente la pena.

Partiamo da Milano, martedì pomeriggio inoltrato, con la B20 stracarica di valige del figliolo che, dovendosi fermare lassù fino al giugno prossimo, non ha lesinato su nulla. Attraversiamo la Svizzera ed arriviamo a Basilea, via Gottardo in un soffio.

Sono le 9 esatte di sera quando entriamo a Moulhouse alla ricerca dell'Hotel du Park (centrale, carino, con ristorante e garage, ve lo suggerisco). Ci fermiamo davanti ad un cinema e chiediamo indicazioni. Un signore gentile si informa se abbiamo il navigatore, rispondo di no quasi arrossendo, e lui dice che non importa, perché, in compenso, abbiamo una stupenda vettura! Detto fatto, lascia gli amici stupiti sul marciapiede, prende la sua vettura e ci "guida" in un dedalo di strade fino all'hotel, scende, si complimenta ancora per la B20 e se ne va sorridendo.

Mio figlio Giovanni mi chiede a questo punto perché io debba sempre parlar male dei francesi (soprattutto degli uomini).

Il takimetro ci dice che abbiamo percorso i nostri primi 370 Km.

La mattina di mercoledì partenza alle 9, ci aspettano poco più di 700 Km per arrivare al ferry di Calais.

Apro una parentesi economico-tecnica. Il ferry costa per un'andata e ritorno circa 90 Euro.

Impiega 1 ora e 30 minuti per portarvi sulle bianche scogliere di Dover.

Se siete disposti a spendere tre volte tanto, non siete claustrofobici e avete fretta, caricate la vostra auto sul treno che viaggia sotto la manica e buon viaggio.

Dopo Moulhouse lasciamo una bellissima e deserta strada a doppio senso, per arrampicarci sulle colline dell'Alsazia, tra vigneti e paesetti stupendi.



Mio figlio comincia ad angosciarmi per il nostro ritardo sulla tabella di marcia e sulla mia mania per le strade secondarie.

Ma non posso sopportare di guidare le amate "storiche" in mezzo a camion e furgoni che viaggiano sempre sopra i 100 km orari!

Comunque la nostra B 20 ci porta super puntuali al traghetto delle 18,50 e, poco meno di due ore dopo (ma con l'ora di Greenwich se ne guadagna una) sto già affrontando con un pizzico di panico le prime rotatorie in senso contrario a guello a me abituale!

Ancora 200 km e arriviamo a nord di Londra dove ci aspetta un bed and breakfast squalliduccio, ma siamo stanchi e non ci formalizziamo troppo.

Il giovedì ed il venerdì mattina ve li risparmio, essendo dedicati all'istruzione del pupo, eccetto per una piccola digressione ad Oxford dove la B 20 si "pavoneggia" nel centro storico (rigorosamente vietato ai mezzi privati) Lasciando Oxford, sempre in strade secondarie, (caratterizzate dalla sigla E) incontriamo un anziano signore con una bella B 20 VI serie.

Sfanalata d'obbligo e, da parte mia, grande emozione. Ma non so ancora cosa mi aspetta a Goodwood in quanto ad emozioni!!

Arriviamo in quel "tempio" nel pomeriggio di venerdì, quando l'evento è cominciato già dalla prima mattina. La proprietà di Lord March nel West Sussex, ospita, oltre all'enorme castello, un campo da golf ed una zona dedicata alle corse dei cavalli, dove si svolgono manifestazioni di portata internazionale.

Un po' staccato, tra le colline, è sorto nel 1948 un circuito di Km 3,8 che si estende attorno ad un vecchio campo d'aviazione utilizzato dai caccia della RAF durante la II guerra mondiale, per proteggere l'isola dai voli dei bombardieri tedeschi. L'aeroporto è rigorosamente in erba, come tutto quanto circonda il circuito. Dire erba è riduttivo. Infatti ho visto ettari di green mantenuti da fare invidia a qualsiasi golfista. Nel circuito si svolgono due manifestazioni all'anno, dedicate ad auto che vi hanno gareggiato tra il 1948 e 1966. In giugno il Goodwood Festival of Speed, ed in settembre il Goodwood Revival.

Seguendo le indicazioni per i visitatori arriviamo al luogo riservato agli ospiti a bordo di auto pre 1973. Parcheggio gratuito ovviamente.

Non ho mai immaginato di poter vedere una così grande quantità di automobili storiche concentrate in un solo posto per un evento.

NEL TEMPO, UN'AVVENTURA AFFASCINANTE



Mi hanno parlato di 3.000 auto ma si è esagerato per difetto e la qualità di ciò che c'era su quel green immacolato mi ha lasciato senza parole.

Da ogni tipo di Mini a Ferrari del calibro di 250 SWB e 275 GTB2, dalle Bentley pre e post guerra, alle Midget, dalle Austin alle Maserati, incluse parecchie d'oltre oceano. Penso che tutta la produzione automobilistica mondiale dal 1930 al 1970 fosse lì rappresentata.



La nostra Aurelia con il suo low profile tutto piemontese, si accomoda sul green, non lontana da una B24 spyder verde acqua marina, il cui proprietario, che sta banchettando dietro di lei, subito viene a complimentarsi per la originalità e l'amore con cui il sottoscritto la mantiene!



Ma entriamo in questo "circuit" dove vivremo due giorni di vera emozione mista ad adrenalina.

Ancora un avviso tecnico. I biglietti normali li potete comprare anche sul sito www.goodwood.uk.com al costo di £ 50 al giorno, con diritto all'entrata ed accesso a due tribune dalla parte opposta ai box.

Con un extra costo di £ 52 giornaliere potrete invece sedervi nella tribuna davanti ai box ed in quella a fianco (Secondo me non ne vale la pena).

Sempre con lo stesso biglietto, passerete nel tunnel sotto la pista ed avrete accesso all'interno del circuito, nell'area attorno ai paddoks dove sono parcheggiate le auto che partecipano alle competizioni. Senza un pass speciale non potrete però entrare all'interno dei paddoks e stare tra le auto come meccanici e corridori.

lo ho avuto questi pass da un amico del luogo, di cui parlerò in seguito, ma non so come poterseli procurare. Sempre con lo stesso biglietto da £ 50, all'interno del circuito, avrete accesso all'area espositiva degli aerei, ed anche qui c'è da rimanere senza fiato per l'importanza dei modelli, il livello di restauro e la consapevolezza che sono arrivati tutti lì con le loro eliche e le loro ali!

Mi faccio fotografare sotto a un biplano de Havilland Dragon proprio come quello con cui volava negli anni 30 il conte Carlo Felice Trossi, primo Presidente della Scuderia Ferrari!



Ma parliamo un poco di corse! Veniamo accolti dall'urlo di ben quattro Ferrari GTO, quattro SWB, una Drogo (e chi se la ricordava più?) ed una 330 LMB!

Poi a seguire tre Aston Martin DB4, sei AC Cobra ed un mare di Jaguar E Type ... che stanno contendendosi la pool position per il RAC TT Celebration che si correrà sabato mattina.



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED - UN VIAGGIO

Finiscono le qualificazioni e subito uno Spitfire MH434 ed un Mustang cominciano le loro evoluzioni sul campo. Salgono in verticale, fanno un loop completo e si buttano su di noi per poi dividersi e ricongiungersi per un secondo loop.



Questi "antenati" delle nostre Frecce Tricolori, lasciano ancora più attoniti quando, atterrati, si tolgono il caschetto in cuoio e appaiono per quello che sono: dei nonnetti della cloche!!!!

Incredibile!

Il sabato si comincia alle 7.30 del mattino. Il Mustang è già lì che ci vola sulla testa per lasciare poi spazio alla banda della Royal Marine. Il circuito viene aperto alle 9.30 da una sfilata di auto della polizia seguite da Vespe e Lambrette "plurifanalate" quidate da reperti di Mods e Rockers.



Poi è la volta del baronetto Sir Stirling Moss che si esibisce in tre giri del circuito. Comincia così la seguela di ben otto Trofei, sempre intervallati da voli acrobatici culminati con diversi passaggi di un bombardiere quadrimotore scortato da due caccia a rievocare la famosa battaglia d'Inghilterra.



Verso la una, facciamo un break.

L'invito che mi fa John Brigden, organizzatore di rally per auto d'epoca, oltre che munifico dispensatore di pass, è per un pic-nik a fianco della sua Rolls Royce del 1922 con carrozzeria in legno.



Raggiungiamo l'auto mentre decine e decine di gruppi banchettano elegantemente dietro alle loro auto Bauli aperti che diventano bar e cucine, sedie pieghevoli tutte intorno, dei salotti fantastici il cui epicentro è l'amata auto.



Tornando a noi, sul tavolino pieghevole ci sono in bella mostra salatini e tramezzini, mentre le bottiglie di rosso e di bianco sono in fila sul predellino della Rolls, assieme ai bicchieri, rigorosamente di cristallo!

Vicino c'è un altro amico con una Bentley coupè del 1961, in un'elegante livrea verde chiaro e scuro, e, udite udite, una roulotte coeva al seguito, con la stessa colorazione. Class is not water!



NEL TEMPO, UN'AVVENTURA AFFASCINANTE

Prima di tornare alle gare ci soffermiamo a sentire un pò di musica, ovviamente anni 40 e 50, suonata da ben tre orchestre disseminate in luoghi diversi del circuito. Molti ballano e sembra di scorrere le immagini di un film

del dopoguerra. Uomini e donne, sono vestiti con abiti civili e divise militari degli anni 40 e 50.

Signore con gonne in seta a metà polpaccio, cappellino con veletta, stola di pelliccia sulle spalle, occhiali improbabili alle Rita Hayworth.

Uomini in divisa da Generale Montgomery, o da ammiragli della Royal Navy, altri con giacche in tweed e pantaloni fermati sotto al ginocchio ... un salto nel passato che un regista cinematografico non potrebbe fare meglio.



Tra una gara ed un'altra, il circuito ospita sfilate di mezzi commerciali con camion a vapore con le insegne delle ditte per le quali prestarono il loro onorevole servizio, il furgoncino del lattaio, il vecchio Austin del cambiavalute che "compra oro vecchio a prezzi interessanti", auto della polizia inglese dal primo dopoguerra agli anni 70 con i policemens in divisa e tanto di manganello, mezzi militari inglesi ed americani in quantità esagerata su cui si spostano soldati ed ufficiali di ogni grado, proprio come per le grandi manovre.

Anche la zona dello shopping non è stata trascurata. Nelle circa 100 bancarelle si trova di tutto. Dal restauratore, al venditore di gadgets, dall'antiquario al libraio. Se stanchi ci si può riposare su comode poltrone in vecchio cuoio, magari bevendosi uno scotch, oppure si può indulgere ad una partitina a criket.



Domenica l'appuntamento è per le 10,40. Si corre la massima formula, motore davanti, nel Richmond Trophy. Ci sono le fantastiche D50 nella livrea Lancia del 1954, e col cavallino rampante della stagione 1956. Corrono poi due Maserati A6 GCM, una delle quali guidata da una rappresentante del gentil sesso, e tre 250 F, una affidata a Tom Price. Due Ferrari Dino 246 ed una 500/625. Gli Inglesi sfoggiano BRM Type 25, Aston Martin DBR 4, Cooper Bristol, e Connaught.



Vince uno scatenato Gary Pearson su BRM, mentre la Ferrari Dino 246, guidata da Richard Attwood è terza davanti ad una Scarab Offhenauser, che ci ha appassionati con dei testa coda da brivido. Il sogno volge ahimè al termine, ed il distacco è durissimo. Ci dilunghiamo ancora a fotografare le auto appena battute all' asta di Bonham, quasi non riuscissimo ad abbandonare questa indescrivibile atmosfera. Devo accompagnare Giovanni al treno che lo riporterà vicino a Londra, ed io e la B 20 abbiamo un traghetto alle 6 per Calais. Al di là della Manica due B24 ci aspettano per il rientro trionfale a Milano, attraverso la Francia.

Visita al Museo MilleMiglia

13 Marzo 2010 (Galleria fotografica)

Una serie di scatti fotografici a ricordo di una gita all'insegna del motorismo storico



Visita al Museo Storico Alfa Romeo di Arese e all'Atelier Zagato

di Paolo Ferini



Parlare dei 100 anni dell'Alfa Romeo da parte di un socio CMAE che da 50 anni viaggia in Peugeot, non è consueto.

Tra l'altro la società Peugeot Frères proprio in quest'anno, il 2010, festeggia i 200 anni dalla fondazione. Anche i 100 anni dell'Alfa Romeo, però, sono un traguardo di assoluto rilievo, di grande orgoglio, di soddisfazione a livello mondiale.

Grazie Alfa!

Per noi milanesi, poi, due volte grazie.

Finalmente siamo riusciti noi del CMAE a visitare il grandioso Museo Storico della Casa ad Arese. Appena in tempo, prima che trovino conferma le voci di corridoio secondo le quali qualche mattacchione sta meditando di spostarlo in altra sede meno prestigiosa o addirittura di smantellarlo. Che fine farebbero la storia, le tradizioni, i ricordi, le sensazioni, i sentimenti legati al prestigioso marchio? E il patrimonio automobilistico di più di 200 esemplari esposti (valutato in svariati milioni di Euro) andrebbe disperso? Noi appassionati di auto storiche e di storia dell'auto ci opporremmo fermamente. Non si possono elencare le auto esposte, vero orgoglio nazionale: bisogna ammirarle di persona per subirne



nazionale da ripercorrere secondo l'indole personale. La visita al Museo Storico dell'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) inaugurato nel 1976, riveste un significato celebrativo particolare per essere stata effettuata proprio nella ricorrenza del centenario. Vi sono riunite le più prestigiose realizzazioni dei prototipi rimasti tali (non abbiamo visto i motori avio e gli aerei che avrebbero dovuto essere esposti in una sezione apposita), inestimabile patrimonio nel panorama industriale italiano. È palpabile il fascino dei prodotti di grandi progettisti, a testimonianza dell'ingegno, del lavoro, della professionalità, dell'abnegazione di tutti coloro che vi si sono dedicati durante 100 anni.

Con la visita al Museo Storico, infatti, si può ricostruire dalle origini ai giorni nostri la storia della Casa del Biscione, vanto della tecnica e dello sport automobilistico, successo indiscusso forse un poco appannato negli ultimi tempi.



TZ2 del '66

Particolare della 2900 B "Le Mans"

trazione anteriore



Un'ultima annotazione: la Giorgio Nada Editore s.r.l. ha stampato il libro ufficiale del centenario, 200 pagine, e dizione limitata e numerata di 999 copie.

Ed ora alcune considerazioni sull'Atelier Zagato, carrozzeria di risonanza mondiale: altre sensazioni emozionanti. Questa carrozzeria è chiamata "Atelier" perché "veste" auto su misura a richiesta dei singoli clienti. Non per niente la nostra guida, appassionato, competente e riservato ha più volte paragonato la loro attività a quella di una sartoria: identica abilità e personalizzazione pur nei campi specifici profondamente diversi. Clienti facoltosi, in prevalenza americani e asiatici, acquistano auto di grande prestigio e chiedono all'Atelier "la cortesia" di modificarne la carrozzeria secondo i propri desideri e/o quelli degli stilisti stessi della Zagato. Tempi di esecuzione: circa un anno e mezzo; costo della trasformazione: circa 3 volte il prezzo dell'auto. Una preziosità: in caso di elaborazione di uno o due soli esemplari, l'auto viene identificata con il nome del proprietario stesso unito al nome della Zagato. Niente male questo lusso per personaggi leggermente megalomani!

Purtroppo non ho assistito ad alcuna prenotazione da

Prototipo carrozzeria Zagato per **Ferrari**





parte di appartenenti al nostro gruppo di visitatori, che pure erano tantissimi! Sicuramente perché l'Atelier non aveva possibilità di esaudire altre richieste a causa di precedenti impegni!

La Carrozzeria Zagato ha modificato la propria struttura aziendale degli inizi e attualmente lavora per una nicchia di clienti privilegiati. Decisione felicemente azzeccata: anche in periodi di crisi come l'attuale, infatti, la possibilità di esaudire le richieste di personaggi selezionatissimi che ignorano il significato delle parole "crisi", "difficoltà"o "recessione" risulta sempre vincente. Ancora una considerazione: l'Atelier Zagato è forse tra le migliori carrozzerie al mondo capaci di tali realizzazioni. Complimenti vivissimi: il portare alto nel mondo il "made in Italy" è motivo di orgoglio per gli artefici e di grande soddisfazione per tutti noi.

Auguri Zagato e ancora sincere congratulazioni.





Visita al Museo Agusta

17 Luglio 2010 (Galleria fotografica)















Visita al Museo del Volo -(Volandia) Aeroporto Malpensa

6 Novembre 2010

di Paolo Ferini

"Attenti a quei due!" – Anzi a questi due: Enrica e Giovanni Catone.

Ne hanno, infatti, azzeccata un'altra, meglio altre due... no, tre!

Il Signor Fabio Morlacchi, relatore sui motori aerei Alfa Romeo. Un signore gentile, garbato, appassionato, molto competente, entusiasta, discendente da una famiglia dedicata all'aviazione, ancora poco noto (in rapporto alla sua bravura) al grande pubblico.

Peccato, bisognerà convincerlo delle sue innate doti di oratore. E se dovesse veramente scrivere un libro sull'argomento, non dovremo lasciarci sfuggire l'occasione di acquistarlo per inorgoglirci di essere italiani. Almeno per il nostro passato, anche quello recente. Per il presente e per il futuro, incrociamo le dita.

Il Signor Morlacchi è una enciclopedia vivente: conosce fatti, avvenimenti, nomi, luoghi, dati, numeri, caratteristiche, particolari, aneddoti, con una lucidità straordina-

Una conoscenza affascinante. La sa lunga e la sa anche raccontare. Grazie mille!

Poi tutti al Museo del Volo, Volandia, a Malpensa. Un

complesso fantastico, ristrutturato e riaperto al pubblico solo da pochi mesi; siamo stati tra i primi gruppi a visitarlo, ricco di straordinari cimeli, provenienti da tutto il mondo, dagli albori dell'aviazione ai tempi nostri. Di eccezionale interesse. Si sviluppa nell'area molto estesa delle ex Officine Caproni, prima ditta aeronautica del '900, accanto all'aeroporto di Malpensa, con capannoni di vecchie strutture rigorosamente conservate con tutto il loro fascino, la loro storia, i loro sogni e speranze. È gestito in modo discreto, con grande spirito di ospitalità e supportato da un gruppo di guide, solo volontarie, preparate, gentili e cordiali. Visita da ripetere e completare quanto prima, data la quantità degli aerei esposti. Mi limiterò a citare l'unico esemplare originale del biplano Caproni CA1 che effettuò cento anni fa il primo volo sulla brughiera di Malpensa. Attenzione a parte meriterebbero le bacheche contenenti circa 1200 modelli in scala dei velivoli più celebri di ogni tipo e periodo, tutti pezzi unici di fabbricazione artigianale di notevole accuratezza. Si tratta della esposizione della collezione Piazzai.

La terza "chicca": il trasporto dei soci dal Museo Storico





















Gita in Val d'Aosta 2/4 luglio 2010

di Giovanna Catone

Attraversiamo la pianura infuocata di questo pomeriggio d'inizio luglio per raggiungere a Saint Vincent il gruppo, già partito al mattino.

Ogni camion che sorpassiamo ci riscalda ancora un po', fino ad lvrea, dove di chilometro in chilometro s'inizia a sentire l'aria fresca delle montagne.

Il forte di Bard, incastonato in un piccolo monte che sembra un gigantesco masso rotolato per sbarrare il cammino ai viandanti, chiude letteralmente l'accesso alla Valle.

Peccato che siamo giunti troppo tardi per poterlo visitare: ce lo faremo descrivere dai soci che già ci aspettano a Saint Vincent.

Al nostro arrivo ci accoglie invece la notizia di un fatto impensabile: i nostri soci Emanuela e Mario, organizzatori della gita, dopo la visita al Forte, sono stati aggrediti e feriti da un cane randagio che aveva assalito il loro barboncino Miki, venuto insieme a loro al raduno. Dopo qualche ora di trepidazione, in serata eccoli finalmente di ritorno dal Pronto Soccorso un po' cuciti e incerottati, ma ancora pronti a prendere il comando del reparto.

Tutte le attenzioni, da allora, sono per il piccolo Miki, che diventa subito la mascotte del gruppo.

Il mattino seguente ci attende il celebre castello di Fenis; il corteo delle nostre storiche si snoda quindi tra i prati e i frutteti della vallata fino a giungere in vista della sua doppia cinta di mura e della sue corona di torri. Grazie alla bravura e alla passione della nostra guida, ci caliamo nell'atmosfera trecentesca dei tempi in cui il castello svolgeva la funzione di controllo del transito nella Valle, punto obbligato per riscuotere le gabelle. Dopo il necessario passaggio in distilleria per il rifornimento di grappe e marmellate, il pomeriggio è dedicato alla natura, con la visita al Parc Animalier di Introd, dove possiamo osservare da vicino diversi esemplari di varie specie della fauna montana locale, che lì vivono in uno stato di libertà più o meno ampia. I più ammirati: il tenerissimo cucciolo di marmotta, e un vecchio stambecco che dal tetto di un fienile, immobile come una statua di

Peccato soltanto che nel frattempo il tempo si sia guastato (il rischio della montagna), e la visita avvenga sotto una pioggia intermittente, che diviene poi torrenziale quando, lasciato il Parco naturalistico, risaliamo la Val di Rhemes verso i primi contrafforti del Gran Paradiso, che ci rimangono quindi celati da una spessa coltre di nubi; esse lasciano intravedere soltanto alte pareti rocciose dalle quali qua e là prorompono i violenti getti di altissime cascate.

bronzo, tiene d'occhio i visitatori.







"la grolla"



Il ritorno al fondovalle ci riporta al bel tempo, che accompagna poi l'intera giornata della domenica. La mattinata si apre con la visita al castello di Sarre, residenza dei Savoia utilizzata come base per le grandi partite di caccia ottocentesche, delle quali rimane memoria nell'impressionante decorazione di corna di stambecco che orna diverse sale dal soffitto al pavimento.

Dopo un'oretta di passeggio per le vie centrali di Courmayeur saliamo in Val Ferret costeggiando le pendici del Monte Bianco, le cui cime occhieggiano dalle nuvole, come il sole.

Attraversiamo, tra battaglioni di escursionisti che si perdono su su tra canaloni e pietraie, verdissimi prati e boschetti di abeti, seguendo il corso di un torrente che ci scorre vivace ora a destra ora a sinistra, fino a giungere alla baita dove conquistiamo finalmente la

meritata fonduta.

Dopo gli ultimi grappini, consigliati (ai passeggeri, soprattutto delle auto scoperte) dall'aria frizzante dei 1700 metri, ci scambiamo l'augurio di rivederci presto a un altro raduno in luoghi tanto affascinanti, e così sapientemente organizzato, e levando un encomio alla capacità e allo spirito di abnegazione di Emanuela e Mario, che pur tanto provati anche nel fisico dalla brutta esperienza del venerdì pomeriggio, hanno voluto e saputo continuare a guidare il gruppo evitando ogni intoppo o ritardo, mettendosi al servizio dei soci con approccio addirittura professionale. Grazie Emanuela e grazie Mario!

T00888-MI



C.M.A.E. SQAUDRA CORSE

"La nostra prima volta ... nella Squadra Corse!!!"

di Gigi Guffanti



Questo è il breve racconto di una grande emozione che mi piace poter condividere con gli Amici del C.M.A.E. perché ... la prima volta non si scorda mai!!!

Dopo 2 anni di appartenza al Club, a dicembre, mi sono deciso ed ho comunicato ad Ornella: "Farò domanda per entrare nella Squadra Corse nel 2010 e tu mi navigherai! Sei felice?"

La risposta, non proprio molto veritieria, non si è fatta attendere " ... Sono felicissima!!!"

Ed eccoci dunque a Lodi il 14 marzo al "Trofeo Castellotti "insieme al resto della Squadra pronti per la nostra prima gara ufficiale: lo scorso anno abbiamo partecipato anche a diverse gare extra Campionato Sociale ma, con l'investitura ufficiale, vi assicuro, è un'altra storia!

È vero il tutto va preso come un "gioco" ma ora è un "gioco" in cui bisogna ottenere risultati non più solo per la propria personale soddisfazione ma anche e soprattutto per il Club.

La gara era facile, non c' è dubbio, ma la ricerca dei tempi di passaggio è sempre uguale e nelle orecchie mi suona sempre , insieme al timer del Blizz, il monito del mio "maestro" Pino Galluzzi: "concentrazione massima e passa sul pressostato sempre sotto la soglia di 10 centesimi di secondo di errore ... !!! "

La mia Mini è perfettamente pronta al via munita finalmente anche del Trip Master, con la frizione rifatta e con la slitta para coppa dell'olio montata (in novembre ad "Aspettando la Neve" ci siamo fermati e quindi ritirati per poter verificare un gran colpo sentito sotto in un passaggio tra i pantani delle Cascine ... l'integrità della mia Mini vale per me certamente di più della gara!).



Ornella prima della partenza scherza con Lella (... il piede è quello di Pino !!!)



Questa atmosfera distesa mi fa da subito ben sperare!!!

Ornella però non si fa troppo distrarre e ripassa il Radar ... che "naviga" eccezionale ho!!! Bella e brava: naturalmente in quel momento mi interessava solo la seconda qualità!



Che sogno essere quindi condotto da una navigatrice come lei soprattutto ora che utilizziamo il Trip ... l'avvicinamento alle Prove Cronometrate avviene finalmente senza ansie e possiamo anche, di tanto in tanto, ammirare il paesaggio ...

Il passaggio delle prime 4 concatenate prevedeva (optional) anche un percorso all'interno di birilli ma ... chi li ha visti!!! Forse gareggiando noi con il n° 53 i birilli erano stati "asfaltati" dai concorrenti precedenti: mistero! Il mio "Capitano" Dino Nardiello mi chiama poi al cellulare menzionandomeli e rimane sconcertato dalla mia risposta : "ma quali birilli ..."

I secondi passaggi concatenati vengono fatti ripetere a tutti gli 81 equipaggi in quanto non segnalati ... meglio così, non mi sembrava di esserci passato benissimo !!! ... e come spesso accade in auto la discussione pilota / "naviga " si stava animosamente accendendo ...

"... (omissis) ..."

Eccoci a pranzo a tavola con la Squadra in attesa del verdetto ... Pino sorride ... chissà? Lui sa sempre tutto in anticipo ... !!! Molto incuriosito vado in Sala Cronometristi e chiedo: ... ? Mi rispondono con molta gentilezza : "... non vogliamo toglierle la sorpresa ... ???"

Ecco la classifica finale: <u>2° Assoluti</u> a soli 12 centesimi dal mio " maestro" ... rimango assolutamente senza parole ...!!!

Ci viene consegnato l'ambito Premio: naturalmente è quello sullo sfondo ... ciò che si vede sul tetto della Mini è una semplice antenna ...!!!



Felici e sorridenti io ed Ornella posiamo poi per la foto di rito dello Squadrone C.M.A.E. aggiungendo la "nostra" alle altre 4 Coppe vinte rispettivamente da Pino Galluzzi, Dino Nardiello, Carlo Fossati e Luciano Candian: ... 5 equipaggi nei primi 10 !!! Sono certo ... anzi certissimo ... "questa nostra prima volta" io ed Ornella non la scorderemo mai !!!



C.M.A.E. SQAUDRA CORSE

Montecarlo Historique 2010

28 gennaio – 3 febbraio 2010 Lancia Fulvia 1.6 HF - 1971, Equipaggio 191

di Marco Leva & Alexia Giugni

Fare il Monte è stato realizzare un sogno che inseguivo sin da ragazzo quando, a furia di derapate, facevo scoppiare le gomme alla bicicletta sognando di essere Munari sulla Strato's (il motorino non l'ho mai avuto). Il meccanismo si è messo in moto lo scorso anno alla Coppa Dalla Favera quando parlando con Fabio Ongari, che di Monte ne ha fatti più di uno, ho avuto qualche informazione più diretta sulla gara e sulle sue modalità. Mia moglie Alexia, che condivide con me questa passione per le gare ed auto d'epoca, mi ha appoggiato sin da subito e quindi l'idea di concretizzare questo sogno pian piano ha preso forma.

Ho fatto i numeri per trovare la macchina giusta (la mia HF l'ho presa a luglio 2009), per ottenere il lasciapassare FIA in tempo e finalmente a settembre ho mandato l'iscrizione dopo essermi accordato con un gruppo di amici che si stavano già organizzando per gestire un assistenza in comune.

I mesi di preparazione sono trascorsi in un baleno ma c'era ancora la fatidica data del 27 Novembre quando avrebbero pubblicato l'elenco iscritti che mi frenava nel completare le operazioni soprattutto sulla macchina.

Ci avrebbero preso?

Il 27 ricevo una mail con oggetto: "lista iscritti al Montecarlo 2010", la apro e leggo riga per riga lentamente come un giocatore di poker che scopre le sue carte.... ci siamo anche noi!

Abbiamo il n. 191, neanche male penso: appena sopra la metà

Oltretutto noi cinque che condividiamo la stessa assistenza abbiamo numeri abbastanza vicini e questo faciliterà la logistica delle soste da prevedere lungo il percorso. Il tempo di esultare ed è già ora di partire.

I giorni volano: io in box tutte le sere a preparare la macchina per smontare il sedile posteriore e creare vani porta oggetti, trovare la giusta sistemazione degli attrezzi, installare un legginote degno di questo nome, montare fari supplementari, preparare i ricambi, recuperare i cerchi per le chiodate, tarare il tripmaster e mille altre cose suggerite dagli esperti mentre Alexia si dedica alla stesura del Road Book.

Non potendo fare le ricognizioni (rischiavamo la denuncia



per abbandono di minori...) decidiamo di prepararci il ns. Road book con Google Map mentre per le PS ci affideremo alle note del RB preparato da un ns compagno di avventura che avrebbe fatto le ricognizioni durante le vacanze di Natale..

A posteriori posso dire che questa combinazione è riuscita con successo.

Arriva il giorno "zero" e finalmente siamo schierati in via Roma a Torino.

L'atmosfera che si respira è fantastica: da Rally vero; ero solo io che continuavo a pensare si trattasse di una gara di regolarità un po' più lunga del normale.

Quando ci chiamano sulla pedana sono come Fantozzi: salivazione azzerata, lingua felpata e mani sudatissime. All'intervista di rito biascico qualcosa di insensato e partiamo.

Seguo da subito il consiglio che i veterani mi hanno ripetuto fin dall'inizio come un mantra: "ricordati che al Montecarlo sei sempre in ritardo quindi, quando puoi, corri al massimo!"

Detto fatto saliamo veloci al Monginevro e già comincia a nevicare.

Sul versante francese è bufera con vento forte e neve abbondante.

Fosse per me avrei gia montato le chiodate, le catene e forse mi sarei anche fermato in un albergo ma, seguo il piano della ns impeccabile organizzazione e procedo con le termiche spronato dalla mia navigatrice che mi ripete in continuazione . "cosa vuoi che siano quattro fiocchi di neve, vai!"

Effettivamente sulla neve fresca la macchina fila come un treno e, nonostante non l'abbia mai provata in queste condizioni, prendo confidenza e comincio ad osare. Sul Col de Lautaret mi aggancio a Fabio e Francesco, con cui condividiamo l'assistenza, e decido di non mollarli perché nel frattempo il mio infallibile navigatore aveva già calcolato che eravamo in ritardo sul C.O. di Grenoble. Passiamo il Colle in una bufera di neve ed io sono tesissimo per l'impegno della guida.



È una corsa folle ma paghiamo solo un minuto di ritardo a

Questo mi da fiducia e quido più sciolto, riesco anche a mangiare e bere qualcosa mentre corriamo verso Chambe-

La neve è sempre più fitta, il gruppo si è sgranato e spesso siamo soli nella notte: è uno spettacolo incredibile. Ancora più incredibile è trovare gente alle quattro del mattino su strade sperdute in mezzo alle montagne sotto una neve intensa, a -8 °C, che aspetta di veder passare "il Monte".

A Saint Andre des Alpes abbiamo la prima assistenza: Giovanni e Luca in un attimo mi montano le chiodate, rabboccano la benzina, lavano vetri e fari e ci fanno anche un caffe: che coppia!

E' tutto come nei Rally veri ed io ne sono così entusiasta da non accusare la minima stanchezza, respiro quest'aria "da gara" a pieni polmoni.

È già giorno quando affrontiamo la prima PS per il Turini. Il mio mito: sto per affrontare il Col del Turini con una Lancia Fulva HF.... sono commosso ed ho di nuovo l'effetto Fantozzi!

Il meccanismo delle gare a media è per noi nuovo e cerchiamo di non complicarci eccessivamente la vita con calcoli pazzeschi quindi decidiamo di trascurare l'errore introdotto con i tagli dei tornanti e ci accontentiamo di verificare i riferimenti del RB con il mediometro in macchina. Oualcosa sbaglieremo ma non siamo qui per vincere. La media non è neanche esagerata ed all'inizio mi sembra anche fin troppo facile ma poi arrivano i tornanti e le salite e li capisco subito qual è la difficoltà.

lo non mi tiro indietro, se c'è da correre, e comincio a pestare affinando le traiettorie e cercando di impostare i tornanti in anticipo per non perdere troppo in uscita. Il mio "Computer di bordo" (Alexia) mi scandisce i ritardi e/o gli anticipi con precisione e riesco anche a percorrere diversi tratti con lei che mi dice: "sei flat" (siamo in media). Ovviamente è tutto relativo alle ns ambizioni ma dopo la prima giornata di PS sono soddisfatto di come siamo

Arriviamo a Montecarlo e siamo così presi dalle emozioni vissute che non riusciamo neanche a dormire qualche ora nel pomeriggio pur essendo svegli da 30 ore ed avendo quidato per 18!

La partenza di domenica e sotto la neve sul porto di Monaco, uno spettacolo nello spettacolo, ma presto percorriamo strade bellissime sotto un sole limpido in paesaggi innevati

Arriviamo così alle PS successive e, visto che abbiamo preso confidenza con gli strumenti. Alexia prova a migliorare le indicazioni verificando oltre al mediometro anche le note del RB con il tripmaster in macchina.





Nella prova di Ventavon ce la caviamo bene ma nella successiva del Col de l'Echarasson è tutta un'altra cosa. Arrivo ad essere in ritardo di 1.100 mt. perchè il ghiaccio e la neve non mi permettono di andare più veloce. Il mio obbiettivo è arrivare in fondo alla gara e per questo mi serve la macchina intera, non devo vincere quindi, quando sento che non ce la faccio, mollo. Però appena torniamo sull'asfalto mi ritrovo più sicuro e nell'ultimo tratto di PS tiro come un matto (ho visto la

lancetta sui 120km/h) in una stradina stretta in mezzo al bosco.

C'è un rilevamento poco prima della fine PS e sono a -50 mt., ho recuperato in parte il disastro precedente. Le prove della giornata di Valence sono molto belle e molto impegnative ed intanto comincio a conoscere meglio la macchina, le sue reazioni e guindi ci divertiamo recuperando anche qualche posizione di classifica. Anche Alexia ha preso confidenza con la strumentazione e le note ed è sempre più precisa nel darmi le indicazioni aiutata, va detto, dal RB di Alessandro che è veramente impeccabile.

È una gara sempre tiratissima che ci tiene in tensione dal primo minuto ma in fondo è quello che cercavamo. La gente assiepata nei passaggi più spettacolri ed impegnativi mi spinge ad azzardare anche qualche derapata ma visto le goffe manovre che mi riescono decido di lasciar perdere e perseguire quello che è il ns. obbiettivo ovvero arrivare a Montecarlo con la macchina intera facendo, possibilmente, una decente figura in termini di classifica.

Inoltre cominciamo a veder diverse macchine che portano i segni della battaglia e questo rafforza la nostra

C.M.A.E. SQAUDRA CORSE

convinzione di salvaguardare il mezzo.

Torniamo così a Monaco per la tappa finale percorrendo altre bellissime strade.

Nelle varie PS che si sono susseguite abbiamo cercato di migliorare le ns prestazioni non per velleità di classifica ma per tentare di mettere a punto un metodo che ci consentisse di mantenere la media senza saltare continuamente da +100 a -100 (metri).

Non ci siamo riusciti (o meglio solo in parte) ma ci siamo divertiti un sacco!

Alla partenza di una PS, mentre aspettavo il mio turno, è venuto vicino un ragazzino con carta e penna e mi ha chiesto l'autografo...a me, che non sono nessuno! Non ho avuto cuore di deluderlo (poteva avere l'età di mio figlio) e così abbiamo firmato entrambi con il ns.



numero di gara.

Che emozione!

Lui era raggiante ma io più di lui.

In un'altra P.S., la Opel che partiva un minuto davanti a noi la ritroviamo poco dopo in un tornante dopo che ha sfondato un parapetto in legno e si è piantata nella neve fresca.

Equipaggio incolume e gara compromessa, questo è il Rally di Montecarlo!

Siamo all'ultima notte del Monte: quella che fa la differenza, da sempre, ed io sono agitato anche perché le previsioni danno cielo sereno e ghiaccio o meglio "verre glasses" sulla discesa verso l'Escarene.

Alexia invece si è ripassata tutto il Road Book delle ultime PS per essere sicura di non sbagliare note.

Decido di guardare la classifica con occhio "competitivo" e mi prende un colpo:

Leva Marco 55mo e Bjorn Waldegard 51mo.

Porca miseria stanotte lo prendo, mi sono detto.

Ma subito mi sono anche detto: "non fare lo scemo e pensa a portare a casa la macchina intera!"

Partiamo e subito la prima PS, il Col de la Madone è uno spettacolo.

Strada che definire tortuosa è dire poco, senza parapetti e strettissima con l'ultimo tratto su sterrato ovviamente

ghiacciato.

Alexia mi aiuta usando un navigatore satellitare per cercare di anticiparmi le curve ed i tornanti (ora sono quattro le cose che deve fare contemporaneamente) ma ci riesce egregiamente e il mio ritardo non è mai stato superiore ai 200 mt (stando ai ns rilevamenti, ovviamente)

La difficoltà però è la partenza ai 30 secondi.

In PS è facile trovarsi davanti chi va nettamente più piano e non sempre è possibile passare.

A me capita nel tratto sterrato però per fortuna chi mi precede è consapevole della situazione e appena può si sposta per lasciarmi strada così chiudiamo la PS soddisfatti

Arriviamo alla PS del Turini: nei giorni precedenti aveva nevicato e le strade sono ghiacciate in molti tratti.

Qui è veramente dura ed ancora una volta cerco di essere razionale guidando in maniera prudente perché siamo ad un passo dalla fine ed io "voglio" salire la pedana a Montecarlo più di ogni altra cosa.

Arriviamo ad accumulare 1.600 mt di ritardo ma appena la strada torna accettabile mi lancio nel recupero.

Adrenalina pura, strada bellissima, la macchina che risponde alla perfezione ed Alexia che mi anticipa le curve con note di tipo rallystico (ci siamo anche inventati un ns codice per definire la difficoltà delle curve in base a quello che lei "intuisce" dal satellitare).

Arrivo in cima al Col de Turini che siamo "Flat" e per me è come se avessi vinto la gara.

Inoltre ci sono centinaia di persone assiepate che ci acclamano e per poco non mi viene da piangere.

Mi riprendo subito perché la discesa dal Colle verso La Bolleme – Vesubie è insidiosissima con asfalto lucido di ghiaccio che fa venire i brividi.

Più di una macchina ci rimette lo spigolo destro in un tornante infame.



Sono prudentissimo e riesco a chiudere la PS decentemente ed ad arrivare al CO in tempo per un caffè offerto da Sir John!

Secondo passaggio sul Col de La Madone: questa volta

lo conosco e sono un po' più tranquillo infatti vado bene anzi vado "forte" e mi diverto.

Nel tratto sterrato raggiungo la Ford Escort dell'equipaggio femminile tedesco che è in lizza per la coppa delle Dame: sono in evidente evidente ritardo ma non c'è verso di passarle.

Mi attacco alla loro targa, non spengo neanche i fari di profondità (avrei dovuto, come gesto di cortesia, per non abbagliarle) la mia navigatrice, ormai perfettamente



calata nel ruolo, lancia improperi irripetibili ma, niente, mi vedono e non mi lasciano passare.

Pazienza, arrivo in fondo con almeno 300 mt di ritardo. Va detto che non abbiamo assolutamente idea di dove fossero i rilevamenti quindi forse questo intoppo non ha influito sulla nostra prestazione però un po' mi scoccia. Loro inseguivano la Coppa delle Dame, io Bjiorn Waldegard!

Usciamo dalla P.S. facciamo benzina all'assistenza e qui c'è anche Francesco, che ha dovuto ritirarsi due giorni prima per un problema meccanico, che ha voluto seguirci nell'ultima notte per dare supporto e suggerimenti preziosi, forte della sua esperienza di ex pilota da rally, al resto della squadra rimasta in gara: questo è lo spirito di chi partecipa al Monte.

È lui che mi dice di non mollare e precipitarmi a Montecarlo perché il C.O. è molto tirato.

Ripartiamo subito giù verso il mare

Per fortuna mi aggancio ad una Porsche targata Principato perché è una corsa pazzesca e la navigazione



non è semplicissima (c'è stata una variazione dell'ultimo minuto).

Tra semafori bruciati (tanto sono le due di notte) e precedenze non date, siamo al C.O. con due minuti di anticipo mentre tanti pagano ritardo perché hanno sottovalutato il rientro finale.

Saliamo la pedana e per me l'emozione è all'apice. La classifica finale dice che siamo 53mi: è una grande soddisfazione perché ci eravamo dati l'obbiettivo di arrivare in fondo ad ogni costo ed a prescindere dalla classifica quindi siamo strafelici e, soprattutto, la macchina è intera.

La cena in Smoking è un evento a se e c'è grande soddisfazione per la squadra che ci ha "ospitato", la Scuderia Milano Autostoriche, che si è aggiudicata il titolo a squadre; sono orgoglioso di aver dato il mio piccolo contributo tenendo "lontano" qualche equipaggio concorrente. Abbiamo conosciuto delle persone fantastiche, dei veri amici che non hanno esitato a mettere a disposizione la loro esperienza per aiutarci a godere a pieno questa gara.

Alexia spesso nei giorni durante la gara mi ha chiesto: "ma tu ti stai divertendo? Non parli mai..." ed io neanche le rispondevo.

lo sono stato quattro giorni con un sorriso ebete stampato in faccia, come un bambino davanti ad una montagna di giocattoli.

Il sogno si è realizzato, ora andrà ripetuto...

Per la cronaca Waldegard è arrivato 29mo: la classe non è acqua!



NORMATIVE VEICOLI STORICI

Documenti necessari, revisioni, esenzioni, reimmatricolazioni

di Marco Galassi

Cari amici,

come avevamo previsto l'anno scorso (vedi articolo su NOI C.M.A.E. n° 74 – Normative Veicoli Storici - Pag.30), finalmente il Ministero dei Trasporti in data 17 dicembre 2009 (pubblicato sulla G.U. del 19 marzo 2010) ha emanato l'atteso Decreto Ministeriale, che è stato poi seguito dalla Circolare Prot. 19277/23.25 del 3 marzo 2010, che hanno introdotto alcune importanti novità che ci riquardano da vicino.

Per prima cosa è doveroso segnalare che la circolare menzionata, che doveva avere lo scopo di chiarire alcuni aspetti operativi e dare disposizioni in merito, in realtà non era per nulla chiara, tanto che recentemente, lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato una nuova Circolare - Prot. 79260 del 4 ottobre 2010 (scaricabile dal nostro sito così come il Testo del D.M. 17 dicembre 2009) che annulla e sostituisce quella precedente.

Cerchiamo ora di analizzare sinteticamente i punti di maggior interesse per i nostri Soci (in



Circolare 79260 del Ministero dei Trasporti

LA PRIMA PARTE della Circolare riguarda la gualificazione e l'inquadramento normativo del Veicolo **Storico**

I presupposti necessari per la qualificazione e la successiva classificazione di un veicolo di interesse storico e collezionistico sono: - essere iscritto ad uno dei Registri di cui l'Art. 60 del C.d.S (ASI;

Storico Lancia; Italiano FIAT; Italiano Alfa Romeo e Storico FMI)

- essere ultraventennale

L'iscrizione del veicolo avviene con il rilascio da parte di uno dei Registri dell'Attestato di Storicità.

1) Attestato di Storicità

Che cos'è?

E' il documento ASI contenente la datazione e gli estremi identificativi del veicolo che consente di ottenere:

- il trattamento previsto dagli artt. 60 del Codice della Strada e 215 del suo regolamento
- l'esenzione dal pagamento della tassa di possesso ai sensi dell'art. 5 del DL 30/12/82 convertito in legge 28/2/83 n. 53 e successive modifiche
- il particolare trattamento assicurativo (se richiesto dalle Compagnie di Assicurazione)
- Nota Bene l'Attestato di Storicità è essenziale per poter circolare il Lombardia (vedere in seguito articolo specifico)

Come si fa ad ottenerlo?

Deve essere richiesto all'ASI tramite il CMAE.

E' sufficiente compilare una scheda, che è a disposizione dei Soci in segreteria o in alternativa può essere scaricata dal nostro sito (www.cmae.it) e allegare le foto richieste.

	MOTO		. I.	TALL	ANO
	-00000-000				
5.5	100	5	10	H	10.4
attests the	e il motovei	colo			
Marce	PAGGIO				
Medello	VESPA 12		(\$10) (\$10)	(2.5)	15
Targe	M154789			- 17	
Telaio	VM1T-046	102			
Anna di co	etruzione	1952	Clin	OC 1	25

Viene rilasciato, ai sensi dell'art. 63 commi 2 e 3 della Legge 342/2000, a tutti i veicoli costruiti da oltre venti anni purché

- carrozzeria e/o telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine dal costruttore o compati-
- interni /selleria decorosi

Può essere rilasciato contestualmente al Certificato d'Identità (Omologazione) ed alla Carta d'Identità FIVA, oppure a richiesta, singolarmente.

Quanto costa?

Auto 20 € Moto 10 €

Proseguiamo nell'analisi della Circolare.

Un altro punto importante è che viene regolamentata:

- l'iscrizione al PRA
- -l'immatricolazione
- la reimmatricolazione dei veicoli storici.

Sicuramente saprete che tutti i veicoli "nuovi di fabbrica" escono dallo stabilimento con il Certificato d'Origine rilasciato dalla Casa Costruttrice che attesta che il veicolo, identificato con il telaio n°......è conforme al prototipo omologato ed è dotato delle medesime caratteristiche tecniche del prototipo (cilindrata, potenza, dimensioni, pneumatici, ecc...). In questo caso l'Ufficio della Motorizzazione Civile rilascia le targhe basandosi su tale documento Rilasciato dalla Fabbrica.

Diversa è la questione per i veicoli storici, il Ministero, in questo caso richiede che siano i Registri a rilasciare tale Certificato che si chiama Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica.

2) Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

Che cos'è?

Questo Certificato sostituisce il "certificato delle caratteristiche tecniche" ed è uno degli elementi caratterizzanti le disposizioni contenute nel Decreto.

Comprende tutte le informazioni tecniche sul veicolo che s'intende immatricolare (telaio, cilindrata, potenza, rapporto di compressione, pneumatici ecc...)

Viene richiesto, ai sensi del D.M. 17/12/2009, ed è indispensabile per reimmatricolare i veicoli storici.

Rappresenta l'unico documento, dall'entrata in vigore del Decreto, che qualifica un veicolo di "Interesse Storico e collezionistico" Può essere rilasciato alle seguenti tipologie di veicoli:

- muniti di regolari documenti di circolazione nazionali e mai dimessi dalla circolazione
- non muniti di regolari documenti di circolazione nazionali e/o dimessi dalla circolazione; in particolare di:

o veicoli radiati dal PRA (d'ufficio – ritiro dalla circolazione e custodia in area privata e per demolizione)



- o di origine sconosciuta
- o nuovi e mai immatricolati
- o provenienti dall'estero

Alla domanda di rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica dovranno essere allegate:

- dichiarazione di corretta conservazione del veicolo (art. 4 comma 3 del D.M.) – (bozza disponibile in segreteria)
- dichiarazione di verifica del veicolo e di idoneità alla circolazione (art.4 comma 2 del D.M.) – (bozza disponibile in segreteria) oppure in alternativa
- dichiarazione attestante i lavori eseguiti, rilasciata da imprenditore che abbia eseguito i lavori sul veicolo (bozza disponibile in segreteria)
- bolla doganale e TITLE (documenti esteri) se in possesso, per i veicoli provenienti dall'estero

Resta valida la normativa (art. 18) per i veicoli cancellati d'ufficio dal PRA (per mancato pagamento del bollo) e dei quali si è in possesso di targa e documenti di circolazione. Anche in questo caso tuttavia, è richiesto il Certificato di Rilevanza Storica e non più l'Attestato di Storicità. Se i pneumatici non sono di misure e caratteristiche corrispondenti agli originali o riconosciute equivalenti, la pratica non può essere evasa.

Come si fa ad ottenerlo?

Il Modulo può essere ritirato in Segreteria e deve essere compilato dal Socio in tutte le sue parti.

Devono essere allegate le fotografie come richiesto e la fotocopia dei documenti di circolazione.

La scheda, deve essere vistata dal Commissario Tecnico del CMAE (auto o moto) prima di essere consegnata alla segreteria del CMAE che provvederà ad inviata all'ASI.

Quanto costa?

Auto 105 € Moto 60 €

3) Certificato d'Identità ASI (omologazione)

Che cos'è?

Se l'Attestato di Storicità è come iscrivere un veicolo all'Università, il Certificato d'Identità ASI rappresenta la Laurea.

E' il documento di riconoscimento riguardante i veicoli costruiti da oltre venti anni, contenente la fotografia, la datazione, gli estremi identificativi, la descrizione dello stato di conservazione o dell'avvenuto restauro, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate, secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale FIVA vigente e, se necessario. la sintesi della storia del veicolo.



Viene concesso in uso al tesserato insieme ad una targa metallica corrispondente al documento.

A richiesta, potranno essere rilasciati, contestualmente al Certificato d'Identità (Omologazione) anche la Carta d'Identità FIVA, l'Attestato di datazione e storicità e la Certificazione sostitutiva delle caratteristiche tecniche.

Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI ed il particolare trattamento assicurativo.

Come si fa ad ottenerlo?

Il modulo si ritira presso la segreteria del CMAE.

Deve essere compilato in tutte le sue parti dal Socio che deve allegare le fotografie come indicato nella scheda stessa oltre alle campionature dei colori di carrozzeria, delle finiture e delle tappezzerie, sia interne che esterne.

Nelle fotografie, il soggetto deve essere ripreso in luce diurna e ben visibile.

La scheda completa deve essere consegnata in segreteria ed essere preventivamente vistata dal Commissario Tecnico del CMAE (sia Auto che Moto) e consegnata in segreteria.

Quanto costa?

Auto 105 € (gratuito ante 1918) Moto 60 € (gratuito ante 1918)

NORMATIVE VEICOLI STORICI

LA SECONDA PARTE della Circolare riguarda l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ovvero REVISIONI

La qualificazione e l'iscrizione in uno dei registri costituiscono, come già specificato, i presupposti per la classificazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

La loro circolazione su strada è, invece, subordinata alla verifica della sussistenza dei requisiti di idoneità alla circolazione (leggi REVISIONI).

Viene chiarito che la revisione periodica per i veicoli storici:

- si deve effettuare ogni due anni
- deve essere effettuata nel rispetto delle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dalle norme in vigore alla data di costruzione dei veicoli stessi (ovvero non puoi mettere una Balilla sui rulli e pretendere che inchiodi!)
- per i veicoli costruiti prima del 1º gennaio 1960 la revisione deve essere effettuata esclusivamente dagli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC).

Per questa categoria di veicoli (ante '60), viene chiarito che, al fine di ridurre i disagi generati dall'obbligo di effettuare le visite periodiche presso le sedi UMC, si dispone che i Registri, attraverso i propri Club o propri esaminatori regionali, possano presentare ai competenti uffici UMC richiesta di effettuare le revisioni dei veicoli in una sede attrezzata secondo le modalità disciplinate dalla circolare D.G. 39/98 del 29 aprile 1998.

Nello specifico il C.M.A.E. in accordo con la DENICAR - centro revisioni di Via Bisceglie 92 a Milano, ha inviato nel recente mese di ottobre all'Ufficio della Motorizzazione Civile di Via Cilea la richiesta di poter effettuare le revisioni periodiche per i veicoli ante '60 di proprietà dei soci CMAE presso il centro revisioni DENICAR.

In questo caso i nostri Soci, possessori di veicoli ante '60, potranno prenotare la revisione direttamente alla DENICAR che organizzerà a le sedute di revisione in un giorno dedicato Sarà cura della segreteria del CMAE avvisare immediatamente i propri Soci di guesta grande opportunità non appena avremo formalizzato l'accordo con la Motorizzazione.

LA TERZA PARTE della Circolare riguarda invece la reiscrizione al PRA e la reimmatricolazione dei veicoli storici, analizzando nel dettaglio i vari casi, ovvero:

- veicoli muniti di regolari documenti di circolazione nazionali e mai dimessi dalla circolazione
- veicoli non muniti di regolari documenti di circolazione naziona-

li e/o dimessi dalla circolazione; in particolare di :

- veicoli radiati dal PRA (d'ufficio ritiro dalla circolazione e custodia in area privata e per demolizione)
- di origine sconosciuta
- nuovi e mai immatricolati
- provenienti dall'estero



Per tutti i casi esiste la possibilità di rimettere in circolazione il veicolo che dovrà essere necessariamente munito del Certificato di Rilevanza Storica (vedi punto precedente)

E' importante precisare che si parla di reiscrizione al P.R.A. quando il veicolo è stato radiato d'ufficio; si parla invece di reimmatricolazione quando il veicolo è stato cancellato su richiesta del proprietario.



Per quanto riguarda le targhe, il D.M. prevede che se il veicolo è in possesso delle targhe originali, queste potranno essere mantenute.

In caso contrario, il veicolo potrà essere reimmatricolato ma con targhe nuove.

Dato che i documenti necessari e gli adempimenti formali cambiano caso per caso, si rimanda alla lettura della Circolare 79260 del 4 ottobre 2010 e del DM 17 dicembre 2009 i cui testi ricordiamo possono essere scaricati dal sito CMAE: www.cmae.it

Circolazione dei veicoli Storici in Lombardia

La Regione Lombardia è da sempre in prima linea nel favorire la libera circolazione delle automobili di interesse storico certificate: dopo essere stata la prima Regione Italiana ad avere tolto la tassa di proprietà per tutte le automobili al raggiungimento dei 20 anni di età, senza obblighi associativi, ora, con una delibera della Giunta, nel limitare la circolazione dei veicoli inquinanti, esclude le auto storiche dai limiti di circolazione. In particolare in riferimento alle limitazioni alla circolazione dei veicoli inquinanti, provvedimenti che riguardano il periodo invernale 15 ottobre – 15 aprile, relativamente ai veicoli storici (D.G.R. 7635/08), la Giunta con delibera nº VIII/011048 ha così integrato e modificato il quarto capoverso del punto C) per la definizione dei veicoli storici **esentati** dalla limitazione alla circolazione:

" i veicoli storici, purchè in possesso dell'attestato di storicità o del certificato di identità/omologazione, rilasciato a seguito di iscrizione nei registri storici di cui all'art.60, comma 4, del codice della Strada, d.lgs. n. 285/92, ovvero, ai soli fini dell'esclusione dalle limitazioni alla circolazione di cui al presente punto C), veicoli dotati dei requisiti tecnici previsti dal Regolamento attuativo del Codice della Strada (art. 215 del d.P.R. 495/92), in possesso dell'attestato di storicità o del certificato di identità/omologazione rilasciato dalle Associazioni identificate da Regione Lombardia sulla base dei criteri e delle modalità stabiliti con specifico provvedimento regionale, in conformità alle norme vigenti...".

Questa deroga non ha niente a che vedere con l'ECOPASS che è una tassa comunale sull'inquinamento e che va regolarmente pagata se si vuole entrare nelle zone a traffico limitato (ZTL) pagando secondo le modalità previste per i veicoli "Euro 0".

IN SINTESI: LE NOSTRE AUTO E MOTO, POSSONO REGOLARMENTE CIRCOLARE IN LOMBARDIA, COMPRESO IL PERIODO INVERNALE dal 15 OTTOBRE al 15 APRILE (escluso le zona Ecopass che andrà pagata se circolate in centro) SOLO SE SONO ISCRITTE NEGLI APPOSITI REGISTRI.(ASI, Registro Alfa Romeo, Registro Fiat)



Fari accesi di giorno e veicoli storici

Sono esentati dall'accensione dei fari di giorno fuori dai centri abitati ESCLUSIVAMENTE i veicoli ISCRITTI nei Registri ASI, Storico Lancia, Italiano Alfa Romeo, Italiano Fiat e storico FMI Testo della legge 1 agosto 2003, nº 214: "Fuori dai centri abitati, durante la marcia dei veicoli a motore, ad eccezione dei veicoli iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci della targa e delle luci d'ingombro. Durante la marcia, per i ciclomotori ed i motocicli é obbligatorio l'uso dei predetti dispositivi anche nei centri abitati."



Cinture di sicurezza per i veicoli storici

Le auto d'epoca immatricolate prima del 15 giugno 1976 non hanno l'obbligo di installare le cinture di sicurezza.

Lo ha chiarito la direzione della Polizia stradale con una circolare (n.105/29, del 20/11/2003) inviata con opportune disposizioni ai propri dipartimenti.

La circolare si è resa necessaria dopo le proteste avanzate, attraverso la rivista "Ruoteclassiche", da molti possessori di veicoli storici che erano stati multati per il mancato utilizzo delle

la Polizia stradale, nella circolare, ha chiarito che l'art.72 del codice della strada, prevede che l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sussiste solo per i veicoli provvisti all'origine degli appositi attacchi.

Tale articolo abroga le disposizioni transitorie previste dalla legge 111/88 che indicava genericamente i casi di esenzione delle cinture di sicurezza.

Inoltre anche una circolare della Motorizzazione civile (22/6/200) precisa che l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza vige per tutti i veicoli immatricolati dopo il 15/6/1976 (secondo le disposizioni comunitarie).

Ne deriva che per i possessori di veicoli storici costruiti prima di tale data e privi di attacco all'origine non c'é alcun obbligo di installare le cinture di sicurezza.



Lo svedese Nils Bohlin l'inventore delle cinture di sicurezza

NORMATIVE VEICOLI STORICI

Il bollo forfettario di circolazione va pagato?

(A completamento dell'analisi delle normative per i veicoli storici, riprendiamo l'articolo già comparso su NOI CMAE di dicembre 2009)

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 1º 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

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



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







Una pagina che non avremmo mai voluto scrivere

"Obbligati" dal rispetto e dall'amicizia che ci ha legato per anni agli amici che, nel corso di quest'anno, ci hanno purtroppo lasciato.

Angelo Tito Anselmi

Tito, addio.

"Giovedì 22 luglio è mancato Tito Anselmi.

Reduce da una rovinosa caduta in casa alcuni mesi or sono, sembrava essersi ripreso, ma non è stato così.

Normalmente quando si ricorda una persona scomparsa il tono tende all'agiografico, le virtù sottolineate e i difetti magicamente scompaiono. Non vorrei fare lo stesso per amore di verità anche se certo non con niacere

Tito aveva un carattere difficile e ha disseminato ex-amici in tutto il mondo

mondo.
Amici cui dava molto e che affascinava con il suo talento e il suo sapere, ma ai quali chiedeva troppo spesso una totale adesione al suo pensare. Credo che tutti coloro che lo hanno conosciuto da vicino abbiano provato, sulla loro pelle, i suoi fax notturni in cui, con una prosa secca e filante, andava giù di fioretto, spada e, spesso, di accetta.
Per oltre vent'anni gli sono stato amico e (piccolo) discepolo, poi è arrivato un punto di saturazione che tanti, molti altri, prima e dopo di me, hanno collaudato. E per una decina d'anni "il silenzio stampa". Il rimpianto è che, proprio due giorni prima della scomparsa, grazie all'amico Claudio Giorgetti avevo sottoscritto un biglietto di auguri che mio figlio Stefano, cresciuto alle sue opere, gli aveva mandato accompagnando un suo libro appena realizzato. Non c'è stato tempo.
Ma se di Virgilio, Foscolo, Proust pochi ricordano il carattere e sono le opere che parlano per loro, così di Tito ricorderemo la qualità assolutamente indiscussa di ciò che ha realizzato nel mondo della Storia

dell'Automobile: non solo la letteratura di estremo rigore ma anche le

Andrea Curami

L'"ingegnere"

"Ti ho conosciuto anni fa, durante il mio primo anno di appartenenza al C.M.A.E. e subito abbiamo cominciato a prenderci in giro, io architetto e tu ingegnere, molte le battute e gli sfottò che legano e anche dividono queste due nostre professioni. La cattedra era la tua collocazione ideale, sia nel tuo incarico di docente al Politecnico di Milano, sia come relatore nei numerosi seminari organizzati dal tuo Club, il C.M.A.E., sul tema della meccanica e storia dei mezzi di trasporto.

In "cattedra" ti anno voluto sia la CSAI che l'ASI in qualità di Commissario, incarico che hai ricoperto anche in numerose Mille Miglia

Ma, a differenza di molti altri, da quella "cattedra", eri sempre pronto a scendere per venire a darci una mano, a mettere la tua

Giuseppe Sala

"Pupo" per gli amici, Lancista nel cuore e nell'anima. Allegro e gioviale, sempre presente ai raduni del Lancia Club o in tutte le occasione dove ci fosse lo stemma della marca; per oltre vent'anni Presidente del Lancia Club HiFi (il Club che raggruppa i clienti che hanno acquistato 5 Lancia da nuove) e ultimamente Probiviro del Club Torinese.

Andava fiero, e a ragione, della sua collezione che iniziava con la Lambda e finiva con la Thema Ferrari e la Delta Integrale, tutte rigorosamente Lancia con due divagazioni per Ferrari e Alfa Romeo.



mostre, le conferenze e gli eventi che ha saputo organizzare sempre ad altissimo livello. Ogni sua opera è diventata un caposaldo dell'argomento trattato grazie alla ricerca sempre approfondita, all'iconografia curata,

al testo sempre puntuale e allo stile inconfondibile. Per non dire poi che se esiste il RIAR, il CMAE, l'AISA, il Registro Fiat e l'ASI, la riedizione del Concorso di Villa d'Este, il registro 6c 2500... tutti questi sono scaturiti da una sua intuizione.

Non c'è stato evento di rilievo, negli ultimi cinquant'anni che non lo abbia visto in qualche modo partecipe.

Negli ultimi giorni gli è stato vicino il figlio Carlo e lontano, purtroppo, tanti ex amici.

Così come gli è sempre stato vicino il suo vero nemico: se stesso. Grazie comunque Tito per quello che hai fatto per il nostro sapere di appassionati.

Il tuo punto di vista ci mancherà. Molto."

Gippo Salvetti

esperienza al nostro servizio, con grande umiltà e semplicità; due doti preziose che accompagneranno sempre il tuo ricordo. Ciao Andrea, per me eri e sarai sempre "l'Ingegnere".

Marco Galassi



Al "capannone", come lo chiamava lui, fra le varie auto conser vava anche un grande plastico attorno al quale si sedevano gli amici invitati alle sue cene.

Azionava divertito una locomotiva, che trainava i relativi vagoni, carichi delle varie portate del menù, ognuno poteva servirsi liberamente.

Modo simpatico e ingegnoso per servire gli ospiti lancisti, che come si sa sono anche delle ottime forchette! Ciao Pupo, ci mancherai.

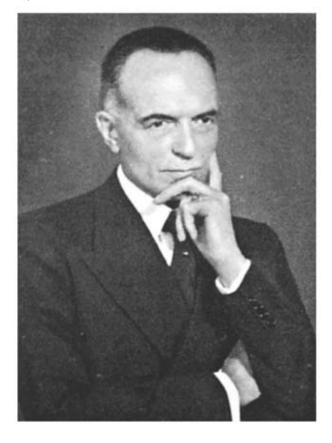
Franco Ronchi



Le prime autostrade lombarde

di Gian Luca Lapini

L'enorme incremento della mobilità personale che si è verificato (in Italia soprattutto nella seconda metà del XX secolo), con l'esplosione del fenomeno della motorizzazione di massa, ha da un lato sollecitato, e dall'altro è stato favorito da un parallelo, enorme sviluppo della rete stradale. L'automobile, con la sua promessa di comodità e velocità, ma con le sue esigenze di regolarità e standardizzazione dei percorsi (prerogative un tempo riservate solo alle ferrovie) ha favorito la nascita di strade a lei riservate, le auto-strade appunto, che in Italia hanno avuto uno straordinario sviluppo soprattutto dopo il 1960, ma che sono state "inventate" ben prima. In particolare Milano vanta un primato mondiale in questo campo, e mi sembra valga quindi la pena di ripercorrere sinteticamente le vicende che portarono alla costruzione delle prime autostrade italiane. L'idea di una strada esclusivamente riservata ai veicoli a motore (niente carri e carretti a cavalli, quindi, niente biciclette o pedoni), dal fondo liscio e regolare, con curve di largo raggio e pendenze contenute, senza incroci, e per tutte queste caratteristiche percorribile pagando un pedaggio, nacque dopo la Prima Guerra Mondiale nella mente di un grande imprenditore milanese, Piero Puricelli [1], che sulle strade aveva costruito il suo successo e la sua fortuna. Egli era infatti il titolare della "Società Anonima Puricelli, Strade e Cave", già a guel tempo solida e ben affermata come una delle maggiori del settore, e dalla quale sarebbe in seguito nata la "Italstrade SpA" (costruttice di molte delle autostrade italiane).



Puricelli era un convinto sostenitore del trasporto automobilistico su strada e ne prevedeva il grande futuro sviluppo, probabilmente guardando a ciò che stava succedendo in altri paesi, in particolare negli Stati Uniti. A onor del vero, infatti, all'inizio degli anni '20 gli automezzi circolanti in Italia erano ancora molto pochi (circa 85.000 nel 1924, saliti a circa 222.000 nel 1929), ma in un'area fittamente popolata come la Lombardia, e su alcune direttrici stradali, il traffico, sia quello commerciale, sia quello turistico, era già abbastanza intenso da far intravedere, ad un imprenditore coraggioso come Puricelli, che fosse economicamente interessante la costruzione di una strada a pedaggio, a loro riservata. Si trattava in effetti di una scommessa, che necessitava di coraggio imprenditoriale per essere giocata, e che Puricelli vinse solo parzialmente; infatti dal punto di vista economico l'impresa si dimostrò perdente perché gli introiti dei pedaggi furono inferiori alle previsioni (e lo Stato dovette intervenire per salvare la situazione), ma dal punto di vista dei consensi, della immagine e dell'indirizzo dato al modo di costruire le strade, l'idea fu un

Così il collegamento di Milano ai laghi prealpini, l'autostrada Milano-Laghi, costituì il primo esempio realizzato al mondo di strada riservata agli autoveicoli. Il sentimento di ammirazione e meraviglia che si destò per quest'opera mi sembra ben espresso da una cronaca di quegli anni, dallo stile un po' pretenzioso, ma efficace:

"... strada ben tipica del ventesimo secolo: uniforme, disadorna, ma levigatissima, che taglia i campi dilungandosi come la guida di un corridoio d'albergo, evitando fino al possibile le curve ed ogni contatto, ogni intimità e ogni emozione, il pittoresco e il romantico; arida e muta come un'asta, precisa come una pagina d'orario, obbediente a una disciplina, la brevità, e a uno scopo,

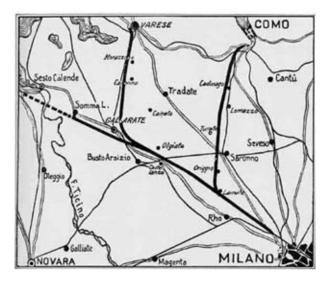
l'utilitarismo. E' strada del ventesimo secolo, in conseguenza, anche per guesto: che ai lati si assiepa e strepita con mille silenziosi richiami, con cento ingegnose trovate di réclame e accosta alla sua frigidità di prodotto di laboratorio la spregiudicata e illusoria festività del lunaparco.

E' un che di mezzo tra la strada comune e la via ferrata, poiché il movimento vi è regolato con segnalazioni: banderuole verdi, arancione, rosse, ad ala fissa o manovrate alla mano, e fanali e fari luminosi di notte; e vi sono caselli e cantoniere: regole severe di marcia, sorveglianza di agenti montati su motocicletta; e si ha un servizio di biglietteria e di abbonamenti..."

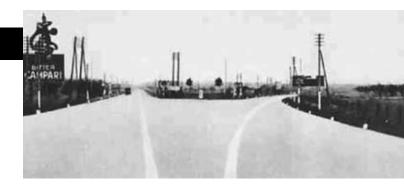


I lavori di costruzione iniziarono ufficialmente nel marzo del 1923, e procedettero assai speditamente, tanto che la prima tratta, la Milano-Varese, fu inaugurata già nel settembre del 1924, mentre l'ultima tratta, da Gallarate a Vergiate fu aperta nel settembre del 1925. L'impresa era in realtà iniziata nel gennaio del 1922 con la pubblicazione di una relazione con la quale l'ing. Puricelli illustrava il suo progetto, che era già sufficientemente dettagliato da consentire di comprendere le caratteristiche ed i costi dell'opera. Esso trovò subito un notevole sostegno negli ambienti milanesi legati all'automobile (Touring Club Italiano e Automobile Club di Milano), che promossero la nascita di un comitato per sostenere l'opera presso il potere pubblico. La salita al potere di Mussolini, desideroso, dopo la marcia su Roma (ottobre 1922) di trovare occasioni per consolidare il consenso al suo Partito, accelerò l'iter degli avvenimenti, così che all'inizio di dicembre il Ministero dei Lavori Pubblici poteva già stipulare con la neo costituita "Società Anonima Autostrade", con sede a Milano, la concessione per la costruzione di una rete stradale "riservata esclusivamente agli autoveicoli con ruote a rivestimento elastico", d'allacciamento fra Milano ed i laghi Maggiore, di Como e di Varese. Nel breve volgere di un anno si era quindi passati dal lancio dell'idea all'inizio dei lavori.

Il tracciato dell'autostrada era quello che essa ancora conserva.



Il modesto casello di ingresso all'autostrada era posto al termine del v.le Certosa, verso Musocco.



Le corsie erano solamente due, una per ciascun senso di marcia, per una larghezza complessiva della carreggiata, fino a Gallarate, di 14 metri, 10 dei quali pavimentati; negli altri tronchi la larghezza si riduceva a 11 metri, di cui 8 pavimentati. Alla strada si accedeva tramite un complesso di 17 caselli e di 100 Km di nuove strade di raccordo. L'autostrada non era sempre aperta, ma seguiva l'orario dalle sei del mattino all'una di notte.



Per la costruzione vennero realizzati 219 manufatti in cemento e movimentati circa due milioni di m3 di terra.



Dopo Lainate il percorso si diramava in un tronco diretto verso Como ed in uno diretto verso Gallarate, dove avveniva una ulteriore biforcazione per Varese e per Sesto Calende.

Il percorso era caratterizzato da lunghissimi rettifili (il più lungo di 18 Km), da poche curve con raggio non inferiore a 400 m e da pendenze non superiori al 3%. La pavimentazione fu realizzata in calcestruzzo ad alta resistenza, con lastre di spessori da 18 a 20 cm. Il confezionamento e la stesura del calcestruzzo

avveniva tramite 5 grosse betoniere, tipo Koehring-Paving, comprate negli Stati Uniti, che potevano produrre 1200 m³ al giorno di conglomerato.



Il pietrisco necessario arrivava dalle cave Puricelli di Bisuschio tramite treni, fino alle stazioni più vicine al percorso, e poi con binari e vagoncini a scartamento ridotto fino ai vari lotti di lavoro. Sul percorso la manodopera impiegata fu sempre numerosa, aggirandosi mediamente sulle 4000 unità al giorno, ma fu cospicuo anche l'utilizzo di macchinari (betoniere, camion, scavatrici, schiacciasassi, ecc).

Il costo complessivo dell'opera fu di circa 90 milioni di lire, circa (solamente, si potrebbe dire!) il 20% in più del costo preventivato. Come si è già accennato la redditività economica dell'impresa non fu buona, nonostante le tariffe di pedaggio fossero piuttosto alte; ciò probabilmente contribuì a mantenere il numero di transiti giornalieri inferiore alle attese (i calcoli facevano affidamento su un traffico iniziale di circa 1000 transiti/giorno, che avrebbero poi dovuto rapidamente aumentare, mentre ancora nel 1928 non si andava oltre i 1500 transiti/giorno). La società di gestione, che era comunque riuscita a sopravvivere nei primi anni, collassò con la crisi economica del '29, così che nel settembre

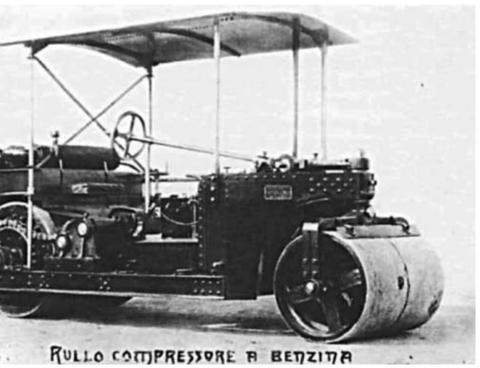
del 1933 l'autostrada fu riscattata dallo Stato e presa in gestione dalla Azienda Autonoma Statale della Strada [2] (AASS, antenata dell'ANAS), che dovette provvedere a cospicui lavori di riassetto, in quanto la società uscente, a corto di risorse, aveva notevolmente trascurato la manutenzione. Nonostante questo l'AASS ridusse notevolmente le tariffe; questo provvedimento trovò una buona risposta negli automobilisti ed il transiti cominciarono finalmente ad aumentare.

Se la Milano-Laghi fu la prima, nel giro di pochi anni altre opere

contribuirono a mantenere a Milano il primato di principale polo autostradale italiano [3]. I lavori di costruzione della Milano-Bergamo, che fu la seconda autostrada realizzata in Lombardia, iniziarono nel giugno del 1925 e il percorso fu aperto al transito nel settembre del 1927. L'opera, che fu costruita dalla "Società anonima bergamasca per la costruzione ed esercizio di autovie", avrebbe dovuto essere il primo tratto della autostrada Pedealpina o Pedemontana, che doveva congiungere Torino a Trieste [4]. La sua costruzione costò 54 milioni di lire; i capitali investiti non ebbero una sorte molto migliore di quelli impiegati nella autostrada dei Laghi, tanto che nel 1938 finì anch'essa per essere rilevata dallo Stato.

La costruzione della Torino-Milano avvenne negli anni 1930-32, per iniziativa della "Società Anonima Autostrada Torino-Milano", nella quale ebbero molta parte il senatore Giovanni Agnelli e la FIAT. Si trattò di un percorso nettamente più lungo dei precedenti (circa 125 Km), e pertanto assai più elevato fu anche il suo costo (circa 110 milioni di lire, per altro inferiore di circa il 20% rispetto al preventivo di progetto); una parte significativa dei capitali impiegati fu però coperto da contributi pubblici, statali e locali. Ciò, assieme ad un maggior traffico di cui l'autostrada poté subito

godere, assicurò alla società promotrice la sopravvivenza e ne consentì l'indipendenza dallo Stato.









Infine, benché il suo percorso non arrivasse fino a Milano, mi sembra importante citare anche la realizzazione della Autocamionale Genova-Valle del Po', che facilitò notevolmente il collega-

mento fra Milano, Genova e le Riviere Liguri. Questa strada fu costruita in un contesto orografico ben più difficile di quello delle opere fin qui citate, realizzando numerosi ponti e gallerie, che sarebbero poi diventati la norma per le autostrade degli anni '60. Essa fu completata in circa tre anni dall'ottobre del 1932, all'ottobre del 1935; a differenza delle altre citate l'onere della costruzione (175 milioni di lire) fu interamente a carico dello Stato, tanto che l'opera veniva definita come "voluta dal Duce". Ma nonostante il suo carattere pubblico e l'affidamento all' AASS, per il transito su di essa si pagava il pedaggio.

l'Ing. Purricelli fu anche senatore del regno ed uno degli iniziatori della Fiera Campionaria di Milano, di cui fu presidente dal 1926 al 1945. Promosse la costituzione dell'"Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano", ed a lui si deve anche l'inizio al Politecnico di Milano di corsi di specializzazione sulla Tecnica Stradale.

Fu molto attivo anche nel campo dell'assistenza e beneficenza, fondando fra l'altro l'Istituto Neurologico (ora intitolato a Carlo Besta)

Riportiamo con piacere l'iniziativa del nostro socio e amico Attilio Mari

Il 12 gennaio 2010 si è ufficialmente costituita l'Associazione D.S.C. con lo scopo di affrontare il problema della documentazione tecnica storica del mondo industriale, che pur facendo parte della nostra storia e dei nostri costumi, non ha ricevuto le stesse attenzioni di quella umanistica, letteraria e artistica, con la conseguenza di non essere adequatamente conosciuta e valorizzata e di subire un progressivo depauperamento.

Promotore dell'iniziativa è stato Attilio Mari che, nella sua lunga esperienza di lavoro come progettista in vari settori industriali, nonché come modellista ferroviario, collezionista e restauratore delle proprie auto d'epoca, ha sperimentato personalmente le difficoltà, via via crescenti negli anni, che si incontrano quando si cerca di rintracciare la documentazione tecnica ormai in disuso e il più delle volte sconosciuta alle nuove maestranze.

A differenza del materiale letterario che è prodotto per essere pubblicato, il materiale tecnico rappresenta un segreto industriale di grande valore e le imprese lo conservano con cura fino a quando è ancora attuale, dopo di che diventa un puro costo e tendono a dimenticarsene o a disfarsene, situazione abbastanza frequente se le aziende cambiano l'assetto proprietario o cessano l'attività.

Parte di guesto patrimonio è andato distrutto sia a causa degli eventi bellici che per disinteresse, oppure si è disperso fra un gran numero di persone, conosciute solo in ambienti molto ristretti. Fortunatamente si tratta quasi sempre di appassionti che lo conservano con cura, e da qui l'idea di fare un censimento generale, sia del materiale disperso che di quello ancora presso le aziende, per poi procedere alla fase di digitalizzazione.



Associazione D. S. C. Documentazione-Storia-Cultura

(Ass. senza scopo di lucro) CF 91572280153 Via Manzoni16 - Rodano 20090 Tel. 02.95840922 - cell. 349.5107687 www.associazionedsc.it info@associazionedsc.it

Trovandoci però di fronte ad una situazione estremamente frammentata, abbiamo individuato come unica possibilità di successo quella di riunire le forze delle numerose Associazioni, Enti, Club, ecc. che, pur operando in settori differenti, hanno una convergenza di interessi, assicurano una completa e capillare copertura del territorio, e sono autosufficienti nella fase iniziale, che è quella più critica, perché possono contare sulla competenza dei loro soci, e sulla disponibilità di materiale spesso introvabile.

Nell'anno 2010 l'Associazione DSC si è dedicata alle attività di sviluppo dei programmi di gestione della documentazione, mirati a realizzare un servizio che renda condivisibile il materiale catalogato a tutti i soci della Federazione. Ora che la fase sperimentale si è conclusa con successo, possiamo iniziare il regolare servizio, fiduciosi della partecipazione di tutti coloro che, avendo a cuore questo problema, metteranno a disposizione il proprio materiale e il proprio tempo.

PROGRAMMA MANIFESTAZIONI 2011

Febbraio

4 febbraio CENA SOCIALE D'INIZIO ANNO E ANNIVERSARIO C.M.A.E.

Marzo

ELEZIONI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO C.M.A.E. Triennio 2011/2013 9 marzo

Assemblea Straordinaria – seguirà invio della convocazione per posta ordinaria.

AUTO - CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E. MILANO/ROZZANO

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

Aprile

GARDONE RIVIERA (Bs) AUTO - MOTO

16/17 aprile Visita al Vittoriale degli Italiani, la cittadella monumentale allestita da Gabriele d'Annunzio tra il

1921 e il 1938 a Gardone Riviera, sulla riva bresciana del Lago di Garda. Visita guidata al Museo

e alle residenze.

AUTO - CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E. CURNO (BG)

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

Maggio

MILANO/Parco Novegro Partecipazione del C.M.A.E. a "Autocollection" (6/8 maggio) la Mostra di auto

7 maggio d'epoca che si terrà presso il Parco di Novegro.

AUTO – CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E. Borgo Ticino (NO)

14 maggio 3^ Prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla Pista Azzurra del circuito di Borgo Ticino

(NO).

AUTO Milano - Varazze

28/29 maggio Raid MILANO-VARAZZE – gita di due giorni con partenza da Milano, attraversamento degli

appennini liguri e arrivo a Varazze – con la partecipazione del Lyons Club di Milano e di Varazze.

Giugno

ITALIA/FRANCIA AUTO/MOTO - LE GOLE DEL VERDON

Gita in Alta Provenza con visita alle Gole del Verdon, il più grande Canyon d'Europa. Seguiremo 2/3/4/5 giugno

la "Route de Cretes" che segue il tratto più impressionante del Canyon, con molti punti panora-

mici di notevole bellezza.

ALZANO LOMBARDO (BG) MOTO - RUMI DAY

Manifestazione di due giorni interamente dedicati alle moto RUMI. 4/5 giugno

Iscritta a Calendario Nazionale Manifestazioni Moto ASI.

OTTOBIANO AUTO - CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E.

18 giugno 4^ Prova del Campionato Sociale che si svolgerà sulla pista del circuito di Ottobiano.

Luglio

MOTO - LE PICCOLE IN MOVIMENTO 9 luglio

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

Settembre

TRUCAZZANO AUTO - CAMPIONATO SOCIALE C.M.A.E. 26 settembre 4[^] Prova del Campionato Sociale.

Ottobre

MILANO 5° TROFEO MILANO - AUTO

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

(Manifestazione iscritta a calendario ASI).

EVENTI E PARTECIPAZIONI 2011

NOVEGRO

18-20 febbraio - MOSTRA SCAMBIO 6-8 maggio AUTOCOLLECTION

ASI MOTO SHOW

Autodromo di Varano de' Melegari (Pr) 13-15 maggio

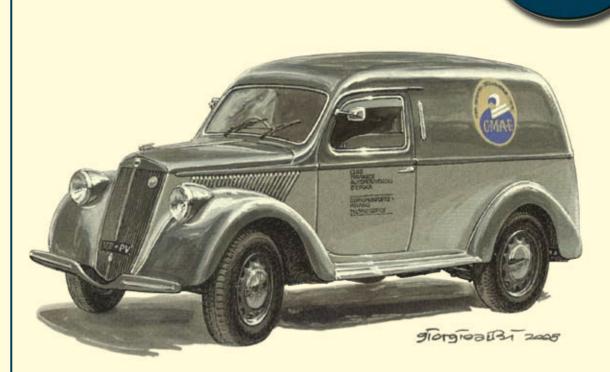
SEDUTE DI OMOLOGAZIONE AUTO - A.S.I.

Milano 12 Marrzo 12 Novembre

I programmi dettagliati saranno inviati via e-mail a tutti i Soci. Un SMS (messaggio sul cellulare) inoltre, ricorderà al Socio ogni singola Manifestazione il cui Programma potrà essere scaricato dal sito www.cmae.it. Le località e le date potranno subire variazioni

Buone





C·M·A·E·

Corso Monforte, 41 - 20122 Milano Tel. 0276000120 - Fax 0276008888 E-mail: cmae@cmae.it - http//www.cmae.it

VENDO/COMPRO/SCAMBIO - Mercatino dell'usato

MOTO VENDO BMW R90/6 – 1973 – in possesso di attestato di storicità e omologata ASI - gomme nuove – 2 borse Krauser - € 7.000 – Mario: cell.348/2585160

NEW IMPERIAL 350 cc - 1927 - ottime condizioni - targa e documenti inglesi - € 9.000 - BMW R 26 - 1960 - documenti inglesi - completamente restaurata con ricevuet - € 5.500 non trattabili

VENDO BMW R 80 ST – 1984 – in ottime condizioni – 2 VENDO BINW R 80 ST = 1984 - III ottline condizion | 2 borse Krauser - € 6.000 - Vittorio: cell.335/7379199

VENDO MOTO GUZZI GALLETTO 160cc - 1952 - colore beige - ottime condizioni - visibile a Trezzano S.N. - € 3000 trattabili - cell.335/5806320

VENDO VESPA PIAGGIO P 200 E - 1979 - iscritta ASI - solo 2 proprietari - Roberto: cell.329/9140242

AUTO
VENDO FERRARI DINO 308 GT4 – 1979 – colore rosso
- interno tutta pelle blu scuro - perfette condizioni - €
35.000 – cell.335/8423021
VENDO FERRARI 348 TS – 1992 – colore giallo – in
perfette condizioni – tagliandata Ferrari - € 35.000 non
trattabili – cell.338/8387597
VENDO FIAT 500 – 1970 – iscritta ASI – colore avorio – libretto originale – solo 2 proprietari - € 4.500 – Salvatore:
cell.335/246926

VENDO FORD THUNDERBIRD – 1955 – auto da collezione pubblicata su "American Drive" – cambio automatico – servosterzo – servofreno - condizioni perfette

- Cell. 339/751/789 VENDO FORD MUSTANG MACH 1 – 1971 – protago-nista di servizio su Ruoteclassiche di Gennaio 2009 – sot-toposta a restauro conservativo nel 2004 – attestato ASI – mail: mattiabellaviti@libero.it

VENDO LANCIA FLAVIA 1.8 COUPE' PININFARINA – 1964 – colore azzurro – riverniciata – manutenzione assidua - € 16.000 - cell.335/282185

WENDO LANCIA HF 4 WD 2000 – 1986 – iscritta ASI – Filippo: cell.340/3931040 oppure tel.02/58318915 VENDO MATRA SIMCA BAGHEERA S – 1978 – colore

rosso - interni nuovi – targa e libretto originali – iscritta

VENDO MERCEDES 190 E - 1985 - iscritta ASI - impian-VENDO MERCEDES 190 E - 1985 - ISCRITTA ASI - IMPIRAT-to GPL - carrozzeria in ottimo stato - unico proprietario - prezzo da concordare - cell.348/3031877 VENDO MINI COOPER 1.3i versione Cabrioni Cabrio De-sign - 1992 - circa 300 esemplari esistenti - KM. 50.400 - cell.338.2671572 VENDO PORSCHE 911 T.E. COUPE' - 1972 - € 20.000

VENDO PORSCHE 911 (964) CARRERA 4 CABRIO – 1990 – pelle e capote nera – Km.95.000 - 1° targa - condizioni perfette - € 30.000 trattabili – cell.335/7307731 VENDO TRIUMPH TR 6 – 1974 – colore bianco – ottime condizioni - € 18.000 – Rag. Maurizio Belloni: cell.335/282462

VENDO VOLKSWAGEN GOLF 21.8 GTI - KM.71.325

originali – cell.348/9553157
VENDO VOLKSWAGEN MAGGIOLONE CABRIO 1303 vendo voltaswagen in addictore Cabrio 1303 – 1975 – uni proprietario - ottimo stato - libretto, targhe, interni,fari antinebbia, portapacchi e capote in tela co-lor ecru, originali e perfetti - Certificato di storicità – € 13.500 – cell.348/6900320

ACCESSORI

VENDO 2 cambi DINO 2000 - € 1.000 - Sig.Torti:

VENDO Baule da tetto per Lancia Artena completo di set due valigie - originale conservato ottimo stato - € 350 non trattabili – Fabrizio: e-mail: <u>ceriseb@ceriseb.it</u>

VENDO farfalle normali e maggiorate per carburatori Weber, Solex – Davide: mail 2791@tiscali.it COMPRO per FORD TRANSIT finestrato 1977 - scritta "FORD" (a lettere separate) sul cofano anterio-

- paraspruzzi delle ruote anteriori
- alette parasole (anche solo la destra) pannello interno (nero) della portiera mediana e del
- ortellone posteriore

 maniglia cromata portiera mediana contattare : avv. Michelangelo Abate cell. 340/1400672



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

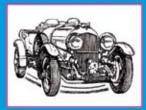
Banca Popolare Commercio Industria Filiale 2002

IBAN IT57 O 05048 01602 00000 0000570

GRANDE FIERA

AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA







18-20 febbraio 2011

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

MILANO LINATE/AEROPORTO +

ORARIO PUBBLICO: Venerdi 14,00 - 18,00 - Sabato 8,30 - 18,00



RESENTANDO: LA TESSERA SOCIO C.M.A.E. ALLA BIGUETTERIA DELLA MOSTRA

COME RAGGIUNGERE IL PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

Da tutte le arterie confluent su Milano, svincolo Tangenziale Est (uscita n. 6 Aeroporto Linate)

IN AEREO + MEZZI PUBBLICI

Dall'Aeroporto MALPENSA all'Aeroporto UNATE (distanza 70 km) * Servizio SHIUTTLE.

Dall'Aeroporto LINATE al PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO (distanza km 1,300): * Servizio autobus di linea n.73/ per San Felicina (5º fermato), agni 20 minuti, acquista biglietti presso

. IN TRENO + MEZZI PUBBLICI

Dalla stazione CENTRALE all'Aeroporto LINATE (distanza km 8). • Servizia autobus STAR FLY.

Dall'Aeroporto LINATE al PARCO ESPOSIZIONII NOVEGRO (distanza km 1,300): * Servizio outobus di linea n.73/ per San Felicino (5º fermato); agni 20 minuti; acquisto biglietti presso edicola giornali Aeroporto. • Servizio toxi.

. CON I MEZZI PUBBLICI

Dal Centro di MILANO al PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO: (Corso Europa-San Babilla alla confluenza di tre linee metrò) • Servizio autobus di linea n.73/ ogni 20 minuti, ocquisto bigliet ti presso metrò San Babila.



COMIS Lombordia: c/e Parca Espasizioni Novegro
Via Navegro - 20090 SEGRATE (M.) 3el :02.70200022 - Fax 02.7561050
www.parcaesposizioninovegra.il
e-mail: mostrascambio@parcaesposizioninovegra.il