

NOI C.M.A.E.

N° 76

Passione&Motori - Anno I - Numero 1 - Luglio 2011 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



IL C.M.A.E. FESTEGGIA LA "E"

[la **Jaguar E** a Novegro]

festeggiati i 50 anni della "E"
con una conferenza

[ruote in **pista**]

il campionato sociale
prosegue con grande entusiasmo

[eventi **C.M.A.E.**]

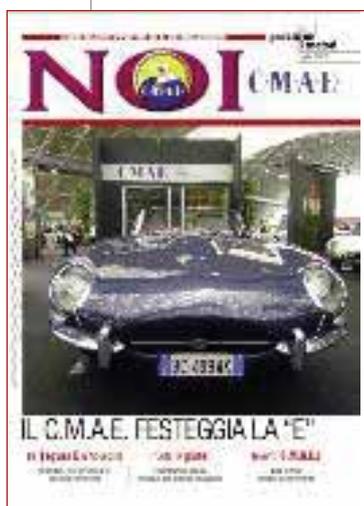
auto e moto
sempre in movimento



IL NUOVO CONSIGLIO C.M.A.E. PER IL FUTURO

Cari amici,

questo numero di NOI C.M.A.E. vi giunge in un formato “doppio” rispetto al previsto, perché sono molte le attività che il C.M.A.E. ha svolto con Voi e per Voi in questi ultimi sei mesi.



Il 9 marzo scorso l'Assemblea dei Soci ha eletto il nuovo Consiglio Direttivo che avrà il compito di guidare il C.M.A.E. per i prossimi tre anni. Gran parte dei Consiglieri uscenti sono stati riconfermati; questo è senz'altro un segno positivo che permette continuità con il passato. Desidero quindi ringraziare i Consiglieri uscenti, Andrea Caimi e Palmino Poli, che tanto si sono prodigati per il Club e dare il benvenuto a Enrica Di Siro, Marco Leva e Carlo Achini; a Francesco Adamoli, nuovo Revisore dei Conti e ai nuovi membri del Collegio dei Probiviri Emanuele Gioacchini, Gigi Lazzaroni e Benedetto Simi de Burgis. Con l'inserimento dei nuovi eletti, si è completata la squadra per il prossimo triennio, che indirizzerà con entusiasmo il Club verso nuove mete e, ne sono certo, tutti sapran-

no dare un contributo positivo alle varie attività.

E sono proprio la qualità e le caratteristiche delle attività svolte che identificano un Club e lo fanno crescere, coinvolgendo un numero sempre maggiore di Soci. Proprio per questo motivo abbiamo, negli ultimi anni, favorito la crescita di alcune specifiche proposte, in particolare le Attività Culturali, ottimamente curate da Enrica di Siro (e Giovanni Catone) e la Squadra Corse, capitanata da Dino Nardiello. Queste due attività, pur diverse tra loro, hanno permesso a un numero sempre maggiore di Soci di coltivare la propria passione, creando legami sempre più stretti, sia tra socio e socio, sia tra Club e Istituzioni. Mi riferisco in particolare alle varie Conferenze che hanno permesso ai Soci di “conoscersi” e “far conoscere il Club” all'esterno, come pure la Squadra Corse, che ha stretto legami sempre più forti, relazionandosi con altri sodalizi, con uno scambio culturale che può solo far crescere il nostro C.M.A.E.. Inoltre, grazie al nuovo Consigliere Carlo Achini, il settore moto sta vivendo una nuova primavera, con attività in crescita e un gruppo compatto, intenzionato a riconquistare il giusto ruolo con l'importanza che gli compete.

E di questo, come Presidente, non posso che essere orgoglioso.

Un Club nasce come un “contenitore” nel quale i soci generalmente desiderano “accorparsi”, e troppo spesso, anche a “chiudersi” dentro i suoi confini per svolgere le proprie attività. Questo modo di vivere il Club non è più condivisibile, dobbiamo indirizzarci verso una nuova fase, molto più “aperta”, che favorisca relazioni con altre Associazioni e che permetta di allargare, reciprocamente, il campo di azione.

Non siamo “aziende” in concorrenza tra loro ma gruppi di appassionati che hanno sostanzialmente lo stesso scopo: quello di vivere la propria passione nella maniera più ampia e coinvolgente possibile.

Questa è la strada giusta da percorrere e, nei prossimi tre anni, l'attuale Consiglio Direttivo si adopererà affinché il C.M.A.E. continui a svilupparsi in questa direzione.

Un caro saluto a tutti.



PISA OROLOGERIA
ROLEX FLAGSHIP STORE

NICORA
OROLOGI & GIOIELLI
RIVENDITORE AUTORIZZATO

ROLEX

GVA Redilco

Partenza da Piazza Duomo.
Arrivo e sfilata in Montenapoleone.
Manifestazione di regolarità con strumentazione classica.

DentiCar **RUOTECLASSICHE**

CON IL PATROCINIO DI

Milano Comune di Milano Delta
Regione Lombardia
Automobile Club Milano
Provincia di Milano

VINCITORE “MANOVELLA D’ORO” 2009-2010
C.M.A.E.
CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D’EPOCA
Corso Monforte, 41 - 20122 Milano
Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

**SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO DI ISCRIZIONE
DAL SITO <http://www.cmae.it>**

5° TROFEO MILANO
TROFEO ZANON

14-15 OTTOBRE 2011





Conferenza 1900 vs Aurelia

Una rara 1900 Sprint (Corto Gara) a fianco della "concorrente" Aurelia B20. Chi vincerà?



Il 29 gennaio, presso la sede dell'Alfa Blue Team, uno scontro ai vertici: l'Alfa 1900 "contro" la Lancia Aurelia.

Due modelli di grandissima importanza nel panorama dell'automobilismo italiano del primo dopoguerra. Mentre quasi tutti pedalavano ancora in bicicletta, altri si muovevano in moto e i più fortunati avevano a disposizione la Topolino o la Fiat 1100, solo una piccola schiera di "eletti" poteva permettersi la 1900 o l'Aurelia. Sono stati forse questi i due modelli che hanno più diviso le schiere degli appassionati tra alfisti e lancisti. I primi più attenti alle prestazioni e al rombo del motore, i secondi più inclini al silenzio di un interno in panno e di un motore dolce e progressivo. A portare l'acqua ai due mulini (milanese e torinese) due competenti appassionati: Guido

Lamperti, antiquario, da sempre uno dei più grandi esperti in Italia del mondo Lancia; Emanuele Morteo, giovane ingegnere, con sangue alfista che riversa anche in pista partecipando da tempo alle competizioni per auto d'epoca. A fronte di un pubblico molto interessato e stipato sulla "terrazza conferenze", ambedue i collezionisti hanno approfondito i temi tecnici e storici delle due vetture, rispondendo a molte curiosità dei presenti.

Alla fine, una votazione degli oltre sessanta intervenuti, ha decretato la "vittoria" dell'Alfa 1900. Ma simpaticamente i lancisti hanno fatto opposizione adducendo il fatto che il pubblico era stato "plagiato" dall'ambiente dell'Alfa Blue Team fortemente connotato verso le auto del Portello. Così il gruppo dei lancisti capeggiati da Sergio Coronelli

Da sinistra: il super competente lancista Guido Lamperti dibatte con Emanuele Morteo sulle caratteristiche dell'Aurelia. Un gruppo di partecipanti alla conferenza. Emanuele Morteo sostiene l'Alfa 1900.



I sottoscritti (che siamo noi) lancisti rappresentati difesi ed assistiti dal lancista principe Sergio Coronelli premesso che: (virgola, punto e virgola)

- 1) le operazioni di voto si sono svolte all'interno del Museo Alfa Blue Team, che suscita emozioni tali da deviare la volontà dei votanti
- 2) che le operazioni di spoglio non sono state condotte in assenza dei rappresentanti lancisti; che le schede per le elezioni sono state predisposte da personale appassionato all'Alfa e come tale assolutamente "FAZIOSO" tutto ciò premesso: alla luce delle sopra estese considerazioni

Si chiede l'annullamento delle operazioni di voto e di spoglio in quanto nulle, illegittime, inefficaci per vizio del consenso dei votanti (che siamo noi)

Ovviamente si chiede altresì la rinnovazione delle operazioni di voto in ambiente asettico con predisposizione di schede elettorali e assistenza alle operazioni di spoglio da parte delle rappresentanze Lanciste.

(che siamo noi)

Firmato
U. Pietra
F. Ronchi
S. Coronelli

ha proposto all'assemblea il ricorso qui allegato, che ha ricevuto il plauso unanime di tutti. Fuorchè degli incalliti alfisti, che hanno ritenuto la votazione assolutamente equa. Tutto, come potete ben immaginare, si è risolto con un comune brindisi all'iniziativa. Ecco il testo a firma di Uberto Pietra, Franco Ronchi e Sergio Coronelli.

I sottoscritti (che siamo noi) lancisti rappresentati difesi ed assistiti dal lancista principe Sergio Coronelli premesso che: (virgola, punto e virgola)

- 1) le operazioni di voto si sono svolte all'interno del Museo Alfa Blue Team, che suscita emozioni tali da deviare la volontà dei votanti
- 2) che le operazioni di spoglio sono state condotte in assenza dei rappresentanti lan-

cisti; che le schede per le elezioni sono state predisposte da personale appassionato alfista e come tale assolutamente "FAZIOSO" tutto ciò premesso:

alla luce delle sopra estese considerazioni si chiede l'annullamento delle operazioni di voto e di spoglio in quanto nulle, illegittime, inefficaci per vizio del consenso dei votanti (che siamo noi). Ovviamente si chiede altresì la rinnovazione delle operazioni di voto in ambiente asettico con predisposizione di schede elettorali e assistenza alle operazioni di spoglio da parte delle rappresentanze lanciste (che siamo noi).

Firmato

Uberto Pietra, Franco Ronchi, Sergio Coronelli

L'originale del documento del simpatico ricorso da parte dei lancisti capeggiati da Coronelli contro la "vittoria" dell'Alfa 1900.





Gita al Vittoriale



Trenta equipaggi del C.M.A.E. in visita al “Vittoriale degli Italiani”, la casa-museo di Gabriele D’Annunzio.

Una splendida giornata di sole ha accompagnato una trentina di equipaggi del C.M.A.E. a visitare l’ultima residenza del “Vate”, Gabriele D’Annunzio, a Gardone Riviera, sulla riva bresciana del Lago di Garda.

Il Vittoriale degli Italiani, così definì il poeta la Casa - Museo che l’avrebbe ospitato negli ultimi anni della sua esistenza, non è semplicemente una dimora ma un vero e proprio museo in cui sono contenute reliquie, ricordi, cimeli e tracce del suo vivere inimitabile.

D’Annunzio, che fino al ’20 era perseguitato dai creditori, riuscì a costruire attorno a sé una città museo dove poter esaltare le proprie imprese valorose ed ardite e vivere nell’agiatezza del lusso più sfrenato.

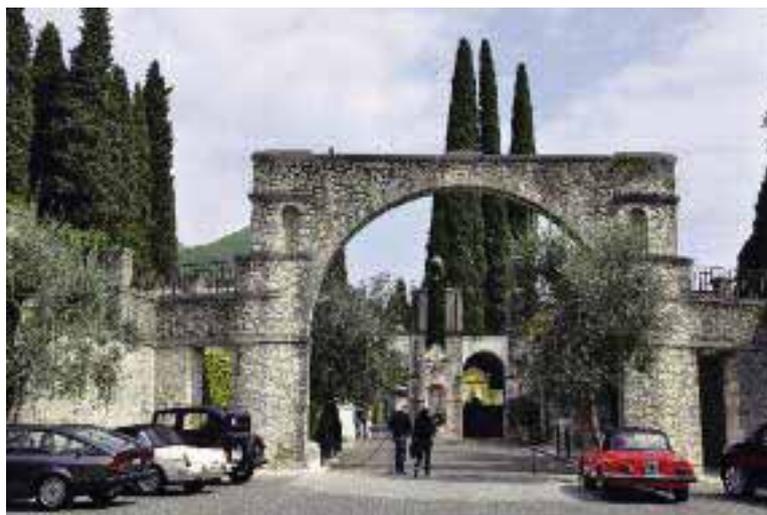
Successivamente all’impresa fiumana “O Italia o morte!” lo stesso Mussolini “seguace” del suo ispiratore D’Annunzio pronunciò questa frase: “Gabriele D’Annunzio è come un dente marcio o lo si estirpa o lo si ricopre d’oro...io preferisco ricoprirlo d’oro”.

Questa frase rappresentò la fortuna del Vate, il quale avendo dimostrato, in parte, adesione al pensiero fascista, si ritrovò a poter costruire il Vittoriale a spese del regime, in cambio però si impegnò a donarlo allo Stato dopo la propria morte. Da qui il nome “Vittoriale degli Italiani” e la massima che si trova alle soglie del Vittoriale: “Io ho quel che ho donato”.

Nella casa-museo del Vittoriale abbiamo potuto ammirare l’aereo SVA (quello del

Foto di “famiglia in un esterno”: sorridenti i nostri soci all’arrivo a Gardone Riviera.





Sopra, da sinistra:
beato tra le auto?
Il nostro socio Paolo
Ferrini circondato quasi
da un'aureola ,
animatore della bella
gita sul Garda.
A fianco: l'ingresso
monumentale
del Vittoriale.

volo su Vienna), il MAS 96 (Motoscafo Silurante Armato utilizzato da D'Annunzio per le azioni militari contro la flotta austriaca), il Mausoleo e la Nave Puglia, "incastonata" nella collina in una posizione certamente insolita ma molto scenografica.

Hanno destato grande interesse anche l'Isotta Fraschini del poeta e la FIAT 4 a bordo della quale, nella notte fra l'11 e il 12 settembre 1919, D'Annunzio partì alla volta della città di Fiume.

La visita è stata molto interessante e ha permesso di percepire la reale portata del "sogno" di un uomo mosso dalla passione, corroso dal fervore letterario e malato di poesia. "La passione in tutto. Desidero le più lievi cose perdutamente, come le più grandi. Non ho mai tregua...".

Così scriveva negli ultimi giorni della sua vita, rinchiuso nella sua prigione dorata e nella penombra sepolcrale della sua Villa incantata.

Cosa rimane della vita d'un artista mosso dalla passione, travolto dalla fiumana della voluttà, sospinto dalla scintilla di genio battagliero?

Qualche pagina in un'antologia scolastica, dei siti internet sparsi per la rete, un film dal titolo D'Annunzio e tanta poesia, tanta veemenza, fervore, entusiasmo, trasporto, tripudio per l'inclinazione smisurata di quel genio che fece della sua vita ciò che si fa d'un'opera d'arte.

Sotto da sinistra:
cimeli, ricordi, auto,
mezzi militari (come il
motoscafo MAS visibile
al centro), tutte
"reliquie" del Vate.





[due ruote]

di Carlo Achini

Gutturnio & Bonarda



Gran voglia di moto al C.M.A.E. con un bel raduno sui colli dell'Oltrepo pavese.

Una rara Velocette del 1939 affronta con slancio le prime colline guidata dal suo proprietario, Andrea Corbetta.

Domenica 17 Aprile, all'appuntamento in via Ripamonti veder arrivare puntuali 68 motociclette, su 70 iscritte, è stato veramente emozionante per tutti.

Da tempo non si vedeva una così massiccia partecipazione unita all'entusiasmo generale di passare una giornata in compagnia, favoriti dal bel tempo.

Sbrigate le pratiche d'iscrizione con Claudio, Ciro e Pippo, il serpentone delle moto si è snodato direzione Castel San Giovanni, attraversato con l'aiuto delle staffette in gruppo senza perdersi.

Alla prima sosta per il caffè a Borgonovo V.T. mancava solo il furgone scopa e Pippo che chiudeva la fila; proprio sul piazzale antistante il bar mi sono reso conto della qualità dei mezzi conservati e restaurati, e quantità dei marchi che partecipavano.

Erano presenti: MAS, Sertum, Velocette, Ariel, BMW, Mazzilli, Ducati, Guzzi, Gilera, Zundapp (guidato da un giovane 23enne!), Vespe e Lambrette e una forse





Sopra da sinistra: pronti alla partenza, si iniziano ad attaccare i cartelli della manifestazione: Vittorio Pasini e la sua Guzzi Falcone. Il più giovane ed entusiasta partecipante, Paolo Perini, orgoglioso della fiammante Zundap 125 del 1974. Pausa di chiacchiere in attesa di ripartire. A fianco: la lunga teoria di moto che si snoda tra le dolci colline.

più unica che rara Arnaldi.

Ripresa la marcia per l'aperitivo alla diga di Molato, ci aspettava un ricco buffet dove tutti hanno approfittato abbondantemente complice l'aria frizzante. Finito l'aperitivo, via per Fortunago! Bei tornanti con strada panoramica e raggruppamento per rifornimento benzina. Prima del ristorante, tappa al salumificio "Magrotti" di Monteseale per acquistare veri salami "Doc Varzi".

Al ristorante "Braglia" ci hanno raggiunto tre amici arrivati da Genova (bravi!!) con moto anni '30, premiati semplicemente...con un salame.

Durante il pranzo, ricco e di buona qualità, nel ritirare un ricordo Maurizio Quaglia ha espresso il suo compiacimento nel rivedere tutti insieme tanti volti di

amici che ha conosciuto e frequentato in tanti precedenti raduni.

Il percorso del rientro è continuato su nuove strade panoramiche fino a Broni. Quindi da Broni a Milano-Ripamonti su strade secondarie e poco trafficate; il rientro è avvenuto con un ritardo di 40 minuti sulla tabella di marcia per una moto MAS fermatasi a un chilometro dall'arrivo, prontamente recuperata.

Carlo, Claudio, Ciro, Pippo e Sergio Coronelli a nome del C.M.A.E. ringraziano tutti i partecipanti che con il loro prezioso contributo hanno fatto sì che il raduno "tra Gutturnio e Barbera" sia stato un successo! Vi aspetto tutti al prossimo raduno di due giorni del 25-26 luglio, in Valle d'Aosta. ●

Da sinistra: pausa in cima per godere una bella vista e si discute se "destra o sinistra?". Nessun riferimento politico.

Due vere rarità: una Arnaldi del '33 e una Mas degli anni '30 in attesa di riprendere il cammino.

Carlo Achini (a sinistra) premia Daniela Motta.

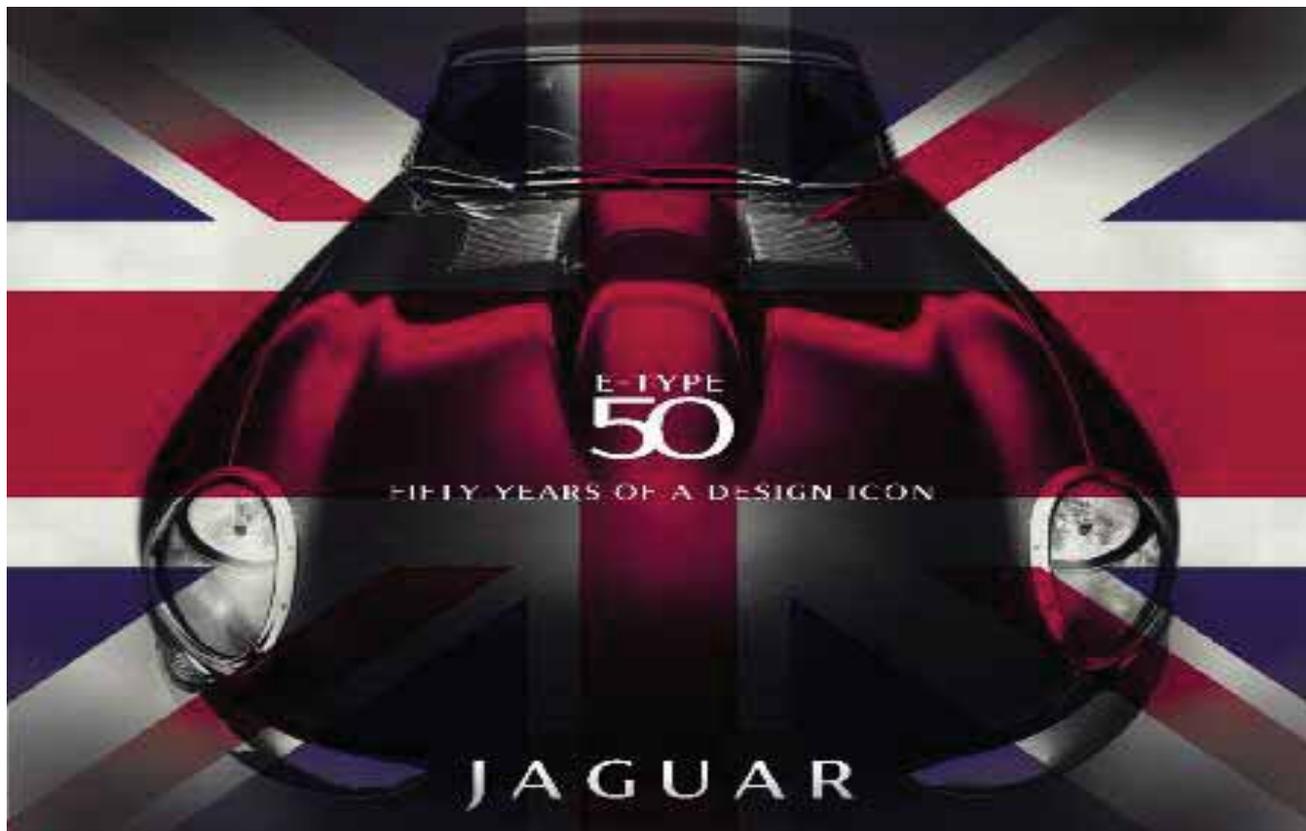




[in copertina]

di **Alvise-Marco Seno** (foto Archivio Jaguar Cars)

Princess of Coventry



La Jaguar E-Type nasceva 50 anni fa. Dal 1961 al '74 fu prodotta in tre serie per un totale di oltre 70.000 esemplari e divenne un mito tra le Gran turismo.

L'auto che Enzo Ferrari definì "la più bella auto mai costruita", che il Daily Telegraph nel 2008 incoronò primatista nel suo elenco delle 100 auto più belle di tutti i tempi, che la rivista Sports Car International piazzò al primo posto della sua classifica delle auto più seducenti degli Anni 60, che il MOMA di New York volle per la sua mostra permanente sul design mondiale.

La genesi della E-Type

Dopo la folgorante carriera sportiva delle Jaguar C-Type e D-Type vittoriose a Le Mans nel '51, '53 e '55, i tragici eventi della 24 Ore del '55 convinsero la Casa ad abbandonare ufficialmente le corse, attivamente seguite dai privati, in particolare dall'Écurie Ecosse di David Murray (che vinse sulla Sarthe ancora nel '56 e nel '57). Alla fine degli Anni '50, il

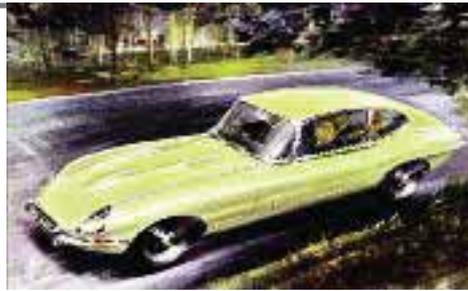
nuovo obiettivo della Casa di Coventry divenne la creazione del modello successore dell'ormai matura XK 150 e che fosse, in gara, una degna erede della D-Type nelle corse.

La prima fase si perfezionò con la creazione di due prototipi fortemente rassomiglianti, siglati E1A del 1957 (oggi non più esistente), ed E2A del 1960 (venduta all'asta nel 2008 a quasi 5 milioni di dollari), vere e proprie anticipazioni dei contenuti tecnico-stilistici dell'auto definitiva.

La prima serie (1961 - '67)

Al Salone di Ginevra del 1961 la nuova Jaguar E Type (nota anche come XK E), nuova GT inglese antagonista della Ferrari 250 GT, della Lancia Flaminia Sport Zagato e dell'Aston Martin DB4 faceva il suo pieno di pubblico iniziando un nuovo ciclo tra le





Sopra da sinistra: alcuni bozzetti della XKE e protagonista sul set per una campagna pubblicitaria. A fianco Sir William Lyons (secondo da destra) davanti alla sua splendida "creatura" il giorno del lancio al Salone di Ginevra del 1961: tutti gli occhi erano per lei.

sportive europee. Due le versioni disponibili da subito: *Open two-seater* (OTS) e *fixed-head coupe* (FHC).

Telaio in acciaio, carrozzeria in acciaio, motore 6 cilindri in linea da 3,8 litri (ex XK150S) con tre carburatori doppio corpo SU, 4 freni a disco (posteriori entroborde), sospensioni a ruote indipendenti con barre di torsione anteriori e molle posteriori, cambio Moss a 4 marce (senza sincronizzatori sulla prima).

Un design talmente personale da potersi considerare "folle": muso lungo, anzi lunghissimo, abitacolo molto arretrato, coda molto compatta; un layout perfetto per un'auto sportiva, una perfetta figlia del suo tempo. Grazie alla notevole potenza, 265 Cv, era in grado di scattare da 0 a 100 in circa 7" e raggiungere 150 miglia orarie

(oltre 240 km/h) prestazioni che ne fecero immediatamente un punto di riferimento, anche economico se si considera che una Ferrari aveva un prezzo triplo.

Nel 1964 la prima importante modifica: il motore 6 cilindri crebbe fino a 4.2 litri e furono apportati numerosi miglioramenti, come il cambio completamente sincronizzato, servofreno, sedili più comodi, impianto elettrico migliorato.

Esternamente si poteva riconoscere per la targhetta di identificazione: "Jaguar 4.2 Litre E-Type", laddove la 3.8 opponeva una discreta e minimalista targhetta "Jaguar".

Sulla scia della Porsche 911, nel 1967 Jaguar portò al debutto la E-Type 2+2. Il passo, allungato di 9 pollici (23 centimetri) consentì il montaggio dei sedili posteriori. ➡

Da sinistra: la "E" nella sua versione forse più elegante: la spider. Il rosso prerogativa delle sportive italiane dona ugualmente aggressività a questo splendido felino, ma il classico *British racing green* le conferisce quel tocco di eleganza senza tempo.



Esteticamente, inoltre, si poteva riconoscere per la diversa forma del tetto (più alto) e il parabrezza più verticale. Tra gli optional a catalogo, Jaguar proponeva anche il cambio automatico a tre marce.

Serie “prima-quasi-seconda” (1967 – ’68)

Sul finire della produzione della E Type MK1 la Jaguar iniziò a introdurre graduali modifiche che avrebbero contraddistinto la seconda serie. Considerato che il corpo vettura fu sempre quello della MK1, non ufficialmente queste auto furono considerate una sorta di “serie 1 e ½”, un modello di transizione verso l’evoluzione: assenza dei coprifari in vetro, coperchi delle testate di colore nero, e altre piccole novità di dettaglio.

La seconda serie (1968 – ’71)

Influenzata dalle richieste del mercato americano, particolarmente severo in tema di omologazione, la seconda serie fu introdotta nel 1968.

L’E-Type MK2 proponeva fari anteriori senza coperture di vetro, luci di posizione e indicatori di direzione riposizionati sotto il paraurti (maggiorati), “bocca” anteriore più larga e doppia ventola per migliorare il raffreddamento del motore (meno potente per rispettare le norme anti pollution d’Oltre oceano), fari posteriori ridisegnati (e posti sotto il paraurti) interruttori a bascula invece che a leva sulla plancia (disposti ora in un nuovo modo “asimmetrico”) sedili più con-

fortevoli. A richiesta, era possibile avere l’aria condizionata e il servosterzo.

La terza serie (1971 – ’74)

L’ultima serie fu contraddistinta da due novità principali: l’adozione di un motore 12 cilindri a V di 60° da 5,3 litri di cilindrata e 272 Cv, ottenuto unendo due 6 cilindri in linea, e il pensionamento della versione con passo accorciato.

L’ultimo modello, apparso nel 1971, fu quindi disponibile solo con passo lungo in configurazione coupé 2+2 e spider 2 posti. Anche in questo caso la Casa apportò svariate novità: impianto freni evoluto (con dischi anteriori auto ventilanti), carreggiate allargate, servosterzo di serie, grande griglia anteriore per il raffreddamento.

Con questo nuovo layout, la E-Type aveva guadagnato in prestazioni ma il carattere era diventato più affine a una GT moderna, meno frizzante rispetto al modello primigenio.

Nell’avvicinarsi alla fine della produzione, nel 1973 la E-Type Coupé 2+2 uscì di listino per lasciare alla sola versione scoperta il compito di concludere il ciclo di vita di questa storica sportiva.

In particolare, le ultime 50 unità prodotte furono tutte verniciate di nero e con una placca commemorativa.

A conclusione della sua lunga carriera, si contarono oltre 70.000 esemplari di cui il 75% venduti in America. ●

Jaguar XKE	Guida sx	Guida dx	Totale
Serie 1 (3.8 e 4.2)	25.536	6.157	31.693
3.8	12.758	2.740	15.498
Fixed Head Coupe	5.872	1.798	7.670
Open Two Seater	6.886	942	7.828
4.2	12.778	3.417	16.195
Fixed Head Coupe	4.248	1.582	5.830
Open Two Seater	5.887	862	6.749
Two Plus Two	2.643	973	3.616
Serie 1.5 (4.2)	5.624	1.102	6.726
Fixed Head Coupe	1.566	376	1.942
Open Two Seater	2.480	321	2.801
Two Plus Two	1.578	405	1.983
Serie 2 (4.2)	15.924	2.885	18.809
Fixed Head Coupe	3.785	1.070	4.855
Open Two Seater	7.853	775	8.628
Two Plus Two	4.286	1.040	5.326
Serie 3 (5.3)	11.301	3.986	15.287
Open Two Seater	6.119	1.871	7.990
Two Plus Two	5.182	2.115	7.297
Totale	58.385	14.130	72.515
Fixed Head Coupe	15.471	4.826	20.297
Open Two Seater	29.225	4.771	33.996
Two Plus Two	13.689	4.533	18.222

Dati di produzione della Jaguar E-Type.
(Fonte sito www.xkedata.com)





AutoCollection: 50° della "E"



A NOVEGRO LA CONFERENZA JAGUAR E: UNA SPENDIDA CINQUANTENNE.

Ancora qualche posto libero (che va presto a riempirsi) per la conferenza sulla Jaguar E tenuta dal socio Marco Makaus, super esperto di vetture inglesi.

Erede di una tradizione quasi trentennale "AutoCollection" 2011 (7-8 maggio), la rassegna specificatamente dedicata alle vetture storiche, ha riscosso un immediato successo nei tanti appassionati che l'hanno visitata, contenti di ritrovare nelle sue forme tradizionali un evento atteso da anni. Il calendario infatti del Centro espositivo comprendeva fino a oggi due edizioni del famosissimo "mercato" dei pezzi di ricambio e un'occasione primaverile in cui questo settore era accompagnato da una contenuta esposizione di autovetture. Da quest'anno le cose si sono riequilibrate, con la più viva soddisfazione del pubblico, perché "AutoCollection" ha allineato ben duecento esemplari di auto nei vari padiglioni mantenendo comunque all'esterno una sezione di ricambistica e automobilia. L'automobile, quindi, al centro di un evento che ha visto ritornare, accanto alle molteplici proposte commerciali, aziende di restauro ormai mitiche come la "Autocostruzioni Salvatore Diomante" a cui si deve la presenza di due magnifiche automobili: una Mercedes 300 SL Roadster del 1957 e una rarissima 8V Fiat degli anni '50. L'esposizione era corredata di una bella serie di pannelli fotografici che evidenziavano alcuni passaggi particolarmente significativi della carriera di questo maestro del restauro automobilistico.

La cultura dell'automobile era inoltre ben risaltata dalla splendida passerella dei soggetti dipinti dall'abilissima mano di Giorgio Alisi, noto disegnatore, creatore della stessa immagine del manifesto della Mostra.

Curiosando fra gli stand di AutoCollection si potevano ammirare vetture molto interessanti e contrattarne il loro acquisto. Questa valenza commerciale, d'altronde, è stata uno degli elementi di caratterizzazione della manifestazione che non ha uno scopo museale pur diventando nel suo complesso oggetto di attrazione visiva di storia ed estetica.

In linea con la tradizione, le bellissime Aurelia presentate da Maximilian Kappa, così come la serie di Triumph esposte da Autovigano. Anche Luzzago era presente con modelli di alta gamma, mentre gettonatissime nello stand Viola e Berton le 595 e 695 Abarth. Quello dell'auto sportiva o da turismo è stato un *leit motiv* abbastanza diffuso nella manifestazione sicuramente legato alla stagione ma anche ai gusti emergenti del pubblico.

Ne è stata una prova in più il successo riportato dallo stand del C.M.A.E., storico sponsor di Novegro, che in omaggio al "cinquantenario" della Jaguar E ne ha esposto vari modelli in edizione spider. Fra questi la mitica protagonista di Diabolik incastonata in una simpatica "scenografia" fumettistica.

Lo spazio C.M.A.E. è stato anche al centro dell'attenzione dei visitatori per l'interessante conferenza del socio Marco Makaus, dal titolo emblematico: "Jaguar E type, una splendida cinquantenne", svoltosi nella giornata di sabato, e per la mostra collaterale di riproduzioni, modelli in scala, documenti ed altro, curati con passione e precisione professionale dal sodalizio milanese.



Bruno Giacomelli

Il campione Bruno Giacomelli si è raccontato al C.M.A.E. in una densa serata di ricordi orchestrata dal giornalista Luca Delli Carri.



Il campione bresciano in compagnia di Sergio Coronelli.

Nella sera dell'11 maggio abbiamo avuto il piacere dell'incontro con un campione di Formula 1 targato Alfa Romeo.

L'amico giornalista Luca Delli Carri, competente scrittore di motorismo e non solo, ha fatto da spalla al simpatico Bruno Giacomelli che, come dice Luca "basta mettergli un gettone in bocca e comincia a parlare senza smettere mai...".

Giacomelli, bresciano, classe 1952, è uno

...non bastava andare forte, ma contava soprattutto mettere a punto l'auto

dei giovani allievi della scuola di pilotaggio di Herry Morrogh a Monza.

Dopo la gavetta nelle classi minori, approda in Formula 3 con grande rilievo in Inghilterra, dove si era trasferito. Passa Poi alla Formula 2 e, nel 1977, debutta in Formula 1 con la McLaren ufficiale.

Nel 1979 approda all'Alfa Romeo, della quale difende i colori con grande tenacia. Per lui ci sono avversari del livello di Prost, Jones, Piquet, Reutemann, Villeneuve, Lauda, Rosberg...

Giacomelli ha vissuto con passione quegli anni di Formula 1, quando ancora il pilota poteva dire la sua e tutto il mondo che ruotava intorno al *circus* non era quello così sofisticato e "meno umano" di oggi.

Sessantanove gran premi disputati, è vero senza grandi risultati (i migliori li ha conquistati in Formula 2 e Formula 3) anche perchè, purtroppo, la Casa del Portello non disponeva di vetture sufficientemente competitive. Proseguì le sue esperienze nel biennio '84-'85 nella Formula Indy e azzeccò alcune belle gare di durata con le Porsche 962.

Nel 1990 il ritorno in Formula 1 con la Life, subito conclusosi.

Un pilota di grandi capacità tecniche, caparbietà e stile di guida, che avrebbe potuto essere, come lo ha definito Luca Delli Carri, "un moderno Jack Brabham". Purtroppo è solo rimasto un sogno...

Come sempre accade in queste serate "sportivo-culturali" partecipata l'affluenza dei soci e di alcuni amici esterni, che hanno potuto ascoltare dalla diretta voce

del protagonista fatti e misfatti di quell'epoca di cui ormai si è perso un po' il ricordo.

Ma la missione di un club di auto d'epoca come il nostro è anche quella di far rivivere questi ricordi e di tenere viva la memoria. ●



Villa d'Este: Carutti 9+

Il nostro socio Efsio Carutti ha vinto un meritato premio al Concorso di Villa d'Este con la sua splendida Lancia Aurelia B24S



Il certificato del premio ed alcuni momenti di vita della bella Aurelia.

(quindi il famoso e ben più raro modello “America”) del nostro socio Efsio Carutti ha colto un meritato successo con la menzione d'onore della Giuria di Villa d'Este, evento che richiama migliaia di appassionati da tutto il mondo e che si è ormai conquistato la fama di uno dei concorsi di eleganza per auto d'epoca di maggior spicco internazionale.

La splendida Spider di Carutti, nel suo delicato colore azzurro, ha quindi ben meritato questo premio, non solo per il modello in sé, ma anche per l'accurato restauro.

Ci possiamo solo augurare che nell'eventualità di un remake del film, il nostro Carutti si guardi bene dal prestare la sua vettura anche se poi, nel finale del film quando l'auto precipita in un burrone, hanno usato una “controfigura”.

Una Fiat 1200 Spider?

Forse, ma era comunque una bella auto anche a quei tempi. ●

Si dice “Lancia Aurelia B24” e si pensa al film “Il sorpasso”.

Mai vettura, nell'immaginario collettivo, fu così abbinata a uno dei film più famosi del dopoguerra, capolavoro di Dino Risi nel quale una B24, a dire il vero alquanto trasandata, accompagnava Vittorio Gassman e Jean Louis Trintignant lungo le spiagge italiane e ne seguiva le avventure.

Non solo non “trasandata” ma, anzi assolutamente perfetta la Lancia B24S del 1955





Raid Milano-Varazze



Per ricordare i sessant'anni dei Lions in Italia, una bella escursione da Milano a Varazze, attraverso strade poco battute dal traffico.

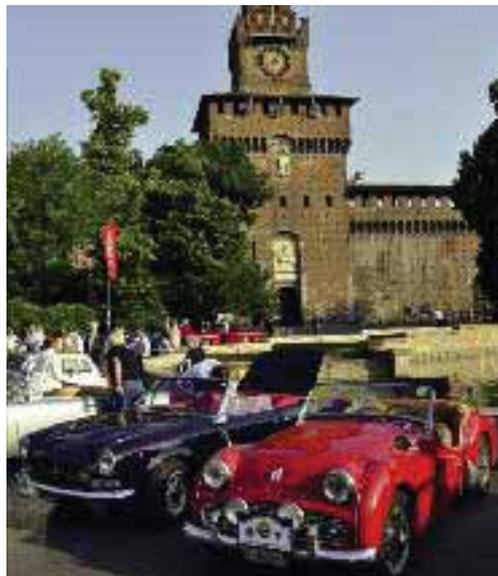
Un Raid all'insegna della solidarietà nella ricorrenza dei sessantanni anni di Lionismo in Italia.

Nato dalla collaborazione con i Lions Club "Milano Galleria" e "Varazze Celle Ligure", il C.M.A.E. ha partecipato, con una ventina di veteran car dal 1958 al 1989, al raid per ricordare l'evento di questa importante ricorrenza della presenza dei Lions in Italia e sostenere una particolare finalità benefica: la raccolta di fondi per il recupero dell'archivio storico della città di Varazze, seriamente danneggiato dall'alluvione del 4 ottobre 2010.

Varazze ha accolto festosamente le vetture provenienti da Milano dopo una bella e soleggiata giornata di trasferimento dal capoluogo lombardo alla cittadina ligure. 

Il gruppo dei partecipanti davanti alla piazza della "Bollente" di Acqui Terme.





In senso orario:
la Mercedes 230 SL dei
coniugi Aglione tra le
risaie della Lomellina.
Alcuni partecipanti del
Lions Club Milano-
Galleria in relax
all'ombra per ristorarsi.
Coppia di spider italiana
e inglese davanti al
Castello Sforzesco.
La Triumph TR3 A dei
coniugi Malinverno,
sorridenti mentre
applicano la loro targa.

Trasferimento che si è snodato attraverso una lunga serie di percorsi alternativi, adatti alle nostre “vecchiette” nate proprio su queste poco trafficate strade provinciali piuttosto che sulle odierne e noiose autostrade.

Prima la quieta pianura della Lomellina, immersa in sconfinite risaie verdeggianti, per salire poi lungo i crinali degli Appennini liguri.

Non senza prima aver fatto tappa nella cittadina di Acqui Terme, famoso centro termale fin dai tempi dei conquistatori Romani.

Una doverosa sosta nella bella piazza della “Bollente” dove sgorga perennemente una calda (non proprio “bollente” ma vi assicuro bella calda!) acqua termale che richiama numerosi abitanti dal vicinato per riempire canestri e bottiglioni da portare a casa per le cure “fai da te”.

Riaccesi i motori via verso il Parco della Beigua, un monte che sovrasta questo versante ligure, in un alternarsi di percorsi dal sapore agreste e collinare assai coinvolgenti per una passeggiata dal sapore antico.

Passeggiata che tutti i partecipanti hanno condiviso in allegria e con le vetture che

hanno superato con slancio le piacevoli strade che ha regalato il percorso.

Grande festa e amicizia li ha accolti nella ridente cittadina della riviera, salutandoli con un arrivederci. ●

Una ventina di veteran car tra il 1958 e il 1989



**Vendo Ferrari 348 TS del 1992**

ottime condizioni generali,
tagliandata Ferrari.
Colore giallo.
Euro 35.000,00 non trattabili.
Cell. 338.83.87.597

Vendo Fiat 500L del 1971

Ottimo stato.
Tel. 349.60.53.290 Sig.ra Giunta

Vendo Fiat 500 di 40 anni!!!

Immatricolata 1970, funzionante,
iscritta ASI, libretto originale. Solo
due proprietari. Colore avorio.
Euro 4.500,00
Cell. 335.24.69.26 Salvatore

Vendo Fiat 1100R del 1968

Revisione del 03/05/99.
Euro 5.500,00
Tel. 02.92.14.08.72
Cell. 348.93.50.071

**Vendo Ford Granada Ghia 2800
originale del 1982**

Cambio automatico. In perfette
condizioni. Monoproprietario.
Iscritta ASI. Euro 7.000,00
Cell. 335.82.70.177

**Vendo Ford Mustang Mach 1 del
1971**

Importata in Italia giugno '07.
Restauro conservativo '04.
Immatricolata in Italia marzo '08.
Servizio su Ruoteclassiche gennaio
'09. Iscritta ASI.
mattiabellaviti@libero.it

Vendo Ford Thunderbird

Auto da collezione. Pubblicata su
American Drive. Matching number,
Motore V8 292 CID, cambio
automatico, Hard Top, servosterzo,
servofreno. Perfetta. Euro 45.000,00
Cell. 339.75.17.589

**Vendo moto Guzzi Airone del
1951, Sport 250**

Per informazioni
Tel. 02.98.36.373 Rino
Cell. 333.65.31.920 Ernesto

**Vendo Jaguar XK 140 Drop Head
Coupé**

Cilindrata 3.442 cc, sei cilindri.
Ottimo stato. Revisionata dicembre
'10. Iscritta ASI.
Cell. 335.60.07.328

**Vendo Lancia Fulvia Coupé Rally
1.3 S del 1970**

Immatricolata e revisionata.
Guida a destra. Meccanica perfetta.
Carrozzeria grigia, interni in pelle
rossa.
Vendo per mancato utilizzo.
Euro 10.000,00
Cell. 335.62.46.196

**Vendo Matra-Simca Bagheera S del
1978**

Targa e libretti originali.
Revisionata. Iscritta ASI.
Colore rosso. Interni nuovi.
Cell. 328.47.82.050

Vendo Mercedes 190E del 1985

Targa MI45134X. Carrozzeria in
ottimo stato, impianto GPL ottobre
'07. Km effettivi 138.768. Unico
proprietario. Omologata ASI
Cell. 335.61.90.451

Vendo MGA 1600 del 1960

Completa di capote e porta pacchi.
Interni in pelle rossa. Assista
Borghi. Iscritta ASI.
Euro 35.000,00 trattabili
Cell. 339.27.95.821 Gabriele

Vendo Porsche Carrera 3.2 del 1984

Iscritta ASI/ AAVS (CSAI)
Cell. 333.97.15.029 Giancarlo

**Vendo Rolls-Royce 20/25 Hooper
Lim., del 1933**

Cilindrata 3.699 cc, sei cilindri,
quattro marce, servofreno meccanico.
Immatricolata e revisionata.
Possibile permuta con vettura sportiva
d'epoca. Euro 45.000,00
Cell. 338.93.51.748

Vendo Triumph TR3 A del 1961

Carrozzeria perfetta, Tonneau. Targa
originale. Meccanica revisionata '10.
cnereo@tiscali.it
Cell. 335.24.78.85

Vendo Triumph TR6 del 1974

Ottime condizioni, frizione e pompa
distribuzione nuove. Freni
controllati, gomme nuove. Colore
bianco. Sempre in garage.
Prezzo Ruoteclassiche Euro 18.000,00
Cell. 335.28.24.62 Rag. M. Belloni

**Vendo Volkswagen 1200 6 volt.
del 1963**

Targhe originali, certificato di
proprietà e libretto regolari. Due
proprietari. Motore ottimo,
carrozzeria discreta. Batteria, candele
e freni nuovi. Sedili da rivedere.
Euro 4.000,00 non trattabili
Cell. 333.32.58.378 Guido B.

**Vendo Volkswagen Maggiolino
del 1970**

Colore bianco.
Tel. 02.98.36.373 Rino
Cell. 333.65.31.920 Ernesto

**Vendo Volkswagen Maggiolone
cabriolet Karmann del 1973**

Iscritto ASI
Euro 8.500,00
Tel. 02.92.14.08.72
Cell. 348.93.50.071

[focus]

ultimo minuto

CONFERENZA C.M.A.E. AISA & ALFA BLUE TEAM 25-6

Sabato 25 giugno, di fronte un attento pubblico di intervenuti, si è svolta presso l'Alfa Blue Team una conferenza patrocinata dal nostro sodalizio, dall'AISA e dal club alfista milanese. L'ing Renato Sconfienza, per molti anni attivo in Pininfarina e in Italdesign, ha trattato l'argomento "Progettare e costruire un'auto di serie".

Argomento molto vasto e di grande interesse che il bravo relatore ha saputo condensare nei punti più rilevanti. Molte le domande degli intervenuti che hanno avuto modo di approfondire le problematiche di chi al presente come in passato, si è trovato davanti al fatidico "foglio bianco" dal quale poi hanno preso forma quelle automobili che tutti conosciamo. Ancora una volta queste tre associazioni hanno dimostrato l'attenzione verso la cultura del nostro mondo.

Post Scriptum

Viste le continue interruzioni dell'esuberante socio Attilio Mari, sempre attento a puntualizzare e sottolineare aspetti e considerazioni inerenti (o meno) il tema della Conferenza, nel pranzo conviviale che ne è seguito alcuni dei presenti hanno stilato la "legge" qui riportata a fianco...



[l'angolo della legge?]

di Ennio Marone

"DELLA RAGIONEVOLE DURATA DELLA CONFERENZA"
Chiunque (virgola, punto e virgola, due punti, aperta la parentesi – da intendersi quali segni di punteggiatura – chiusa la parentesi, la parentesi la mettiamo o no?), **in modo alfatendenzioso e faziosamente rilevante, durante una conferenza, proponga continue domande, generando clamorose reazioni a catena** (non di montaggio, ma di botta e risposta) **che ne prolunghino i tempi oltre il limite dell'ora di pranzo** (virgola, due punti, punto di domanda), **verrà punito con sanzioni esemplari** (Punto a capo, ma dove?). **Nella fattispecie, per un tempo di sei mesi decorrenti dalla data della commessa violazione, verrà adibito personalmente all'esecuzione di rieducativa attività di servizio, che consisterà nello spingere, senza l'ausilio di alcun mezzo meccanico, vetture che siano rimaste ferme e che rifiutino ostinatamente di partire** (virgola, due punti e un punto esclamativo), **al fine di determinarne la messa in moto. Durante le operazioni di spinta, il trasgressore dovrà altresì rendere al cospetto del pubblico la dichiarazione di impegno e di penitenza "la prossima volta dovrò essere più conciso", fino all'esaurimento del fiato, per insufficienza di capacità polmonare. Si intende che, al fine dell'applicazione delle sanzioni, troverà applicazione la regola del cumulo** (di patate). **L'aggravante della reiterazione e della abitudine comporterà l'ulteriore sanzione dello smontaggio, della riparazione e del rimontaggio del catorcio, a marchio Alfa Romeo.**

Così deciso in Alfa Blue Team.

addì giorno 25 del mese di giugno anno domini 2011.

Il Guardasigilli di Premenugo di Settala

F.to Gippo Salvetti

assistito dall'Autorità Garante delle comunicazioni culturali.

F.to Sergio Coronelli

La presente norma sarà efficace trascorsi i regolamentari quindi giorni dall'affissione nei locali FAZIOSI di Alfa Blue Team e nei locali neutri del C.M.A.E. (punto, due punti, ma niente punto e virgola e punto esclamativo, Abbundandum abundandis.....)

[focus]

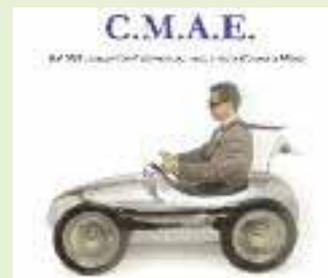
per la vostra libreria

FUCINA

IL "NOSTRO" LIBRO PER I CINQUANT'ANNI DEL C.M.A.E.

Il C.M.A.E. è certo cresciuto. Non siamo più le poche decine di soci che negli anni '60-'70 hanno dato vita a un movimento che ha fatto nascere l'associazionismo italiano nel campo delle auto e delle

moto d'epoca. Oggi il C.M.A.E. è una realtà di quasi duemila soci, molti attivi altri, purtroppo, un po' defilati e interessati soprattutto ai vantaggi associativi. Tutti però "dovrebbero" avere il "nostro" libro. Per capire di più e partecipare. Richiedetelo alla nostra segreteria!





Campionato Sociale: 1^a prova

Rozzano (MI) 26 marzo 2011.

Una partenza con il Botto: non è solo un modo di dire, ma la grande prestazione offerta da Luciano Botto che ha piazzato al secondo posto assoluto la sua fida veteran car, una Triumph TR 6 del 1980.

È cominciato sotto i migliori auspici il Campionato Sociale C.M.A.E. 2011 con la prova sul Kartodromo di Rozzano, diventata ormai ricorrenza fissa per l'inizio del Campionato Sociale; una prova che ha entusiasmato tutti i partecipanti, organizzata con la nuova formula delle due *manche* che ha saputo tenere alta la concentrazione dei concorrenti, che hanno dimostrato passione e sportività, dando vita a un interessante e leale confronto. Erano presenti anche due equipaggi provenienti dal VAMS di Varese, Luciano Botto e Gianfranco Crippa (che naturalmente non possono partecipare alla classifica del Campionato C.M.A.E., riservato esclusivamente ai nostri soci). Si sono dichiarati entusiasti dell'organiz-

zazione e dello svolgimento della prova ottenendo ottimi piazzamenti: 2° Botto e 7° Crippa, che hanno dichiarato di proseguire nelle prove di Campionato C.M.A.E.. Ha vinto Gerardo Nardiello (Porsche 356 A del 1955) con 175 penalità nelle 18 prove, alla piazza d'onore Antonio Lomacci con 247 penalità, dimostrando di partire quest'anno con il piede giusto dopo la scorsa annata costellata da tante traversie. Al quarto posto il sempre bravo Francesco Adamoli che, con la sua fida Alfa Romeo 6C1750 Castagna: un *habituè* delle parti alti della classifica. Più staccati seguono alcuni "grandi" come Gigi Guffanti, Roberto Asperti, Carlo Fossati e Enrico Moscatelli che si sono un po' persi ai primi tepori della sopraggiunta primavera da pochi giorni.

La scheda tecnica

Pista BIG KART di Rozzano
Chilometri totali della prova 4,230
con 18 rilevamenti dei tempi

Da sinistra:

Antonio Lomacci
in piega su
Porche 944 del '85.
Romeo Bottini
su Porche 911 E Targa
del '72.
Giovanni Femminella
su Lancia Augusta
del '33 .

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Gerardo Nardiello	Porsche 356	1955	175	14) Emanuele Gioacchini	Fiat 600 D	1963	958
2) Luciano Botto	Triumph TR 7 Spider	1980	191	15) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven S1	1958	988
3) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	247	16) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	1000
4) Francesco Adamoli	AR 6C 1750 Castagna	1931	255	17) Rita Galbiati	Porsche 944	1985	1135
5) Luigi M. Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	373	18) Vittorio Femminella	AR Giulia Spider 1600	1963	1168
6) Roberto Asperti	AR Giulia GT Junior	1967	398	19) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A 110	1973	1188
7) Gianfranco Crippa	Triumph TR 3	1958	542	20) Franco Pampuri	AR Spider	1978	1393
8) Carlo Fossati	Lancia Fulvia Coupé	1976	641	21) Vincenzo Invernizzi	AR Giulietta	1961	1580
9) Mario Frigerio	AR Spider	1974	669	22) Luciano Barsottelli	AR Giulia GT Junior	1971	1848
10) Enrico Moscatelli	AR GTV	1967	714	23) Roberto Barattieri	Renault 5 Turbo	1982	2503
11) Sergio Palpella	AR Spider 1600	1974	766	24) Marco Fossati	AR Alfasud Sprint	1980	2810
12) Francesco Lippi	AR Giulia Sprint GTV	1966	803	25) Schieppati	MGA 1600	1959	n.p.
13) Romeo Bottini	Porsche 911 E Targa	1972	832				





Campionato Sociale: 2^a prova

Codogno (LO) 30 aprile 2011.

Se ne era avvertita la loro mancanza alla 1^a prova di Rozzano: sto parlando di Ruggero e Fiorella Riva, che non hanno mancato la 2^a prova di Codogno dove, con una prestazione magistrale, hanno lasciato la loro impronta piazzandosi al primo posto.

Un solo centesimo di secondo ha portato l'equipaggio Riva-Gambini in testa, relegando al 2° posto Botto-Giammarino che hanno lottato sino alla fine per il podio più alto.

Ritornato nelle parti alte della classifica che giustamente gli compete, dopo una prestazione poco esaltante a Rozzano, Luigi Maria Guffanti a soli 11 centesimi di secondo dal vincitore. Vera sorpresa la prestazione di Carlo Fossati che, coadiuvato dal bravo Pino Galluzzi come cronometrista, lo ha portato al quarto posto, staccato di soli 43 centesimi di secondo dal 1° classificato.

Nessuna sorpresa, invece, per l'equipaggio Roberto e Filippo Asperti, che ha occupato il

quinto posto assoluto con il bravo e giovanissimo Filippo che ha saputo scandire a meraviglia i tempi al papà, facendogli ottenere prestazioni sempre più rimarchevoli.

Un po' in ombra la prestazione di Pino Galluzzi, forse dovuta all'ubriacatura dei tanti giri fatti in pista per le innumerevoli volte che ha fatto da cronometrista ai tanti partecipanti che gli chiedevano la collaborazione: una dimostrazione di vero altruismo e di aiuto per i meno capaci.

Bene anche Francesco Lippi Boncampi (che aveva come cronometrista il sempre presente Pino Galluzzi) e Antonio Lomacci che, cronometrato dal giovanissimo figlio Leonardo, hanno ottenuto rispettivamente il settimo e l'ottavo posto in classifica generale.

La scheda tecnica

Pista G. PREMOLI di Codogno
Chilometri totali della prova 3,600
con 18 rilevamenti dei tempi.

Da sinistra:
Roberto Violini
impegna in curva la
sua Giulia Nuova
Super del '77.
Luigi Guffanti svetta
su tutti, sorridenti con
i loro trofei tra le
mani.
Vittorio Femminella su
Alfa Romeo Giulia
Spider del '63.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Ruggero Riva	Fiat 127	1978	138	14) Vincenzo Invernizzi	Porsche 911	1972	807
2) Luciano Botto	Triumph TR6 Spider	1981	139	15) Francesco Adamoli	AR 6C 1750 Castagna	1931	852
3) Luigi M. Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	149	16) Daniele Fossati	AR Alfasud Sprint	1980	852
4) Carlo Fossati	Lancia Fulvia Rally	1976	181	17) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A 110 S	1973	947
5) Roberto Asperti	AR Giulia GT Junior	1971	193	18) Alberto Gaslini	Renault Alpine Turbo	1980	969
6) Pino Galluzzi	Porsche 911	1980	193	19) Romeo Bottini	Porsche 911 Targa	1972	971
7) Francesco Lippi	AR Giulia GTV	1966	206	20) Roberto Barattieri	Renault Alpine Turbo	1980	1068
8) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	270	21) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	1109
9) Carlo A. Rossi	Fiat 124 Spider	1971	396	22) Uberto Pietra	Fiat Abarth 750	1960	1134
10) Pavesi	Triumph Spitfire MKII	1964	448	23) Luciano Barsottelli	AR Giulia GT Junior	1971	1494
11) Sergio Palpella	AR Spider	1974	486	24) Michele Mazza	Volkswagen cabrio	1972	1740
12) Vittorio Femminella	AR Giulia Spider	1963	545	25) Enrico Pilani	Fiat 850 Coupé	1966	6870
13) Andrea Giorgi	Lancia Fulvia Coupé	1974	686	FG Roberto Violini	AR Giulia	1977	244





Campionato Sociale: 3^a prova



L'aggressiva Alpine Renault A110 S di Giovanni Bertoni.

Induno Olona (VA) 14 aprile 2011. La prima volta in un Kartodromo dalle caratteristiche un po' particolari, molto tortuoso con saliscendi, pista molto stretta e un tornante che ha impegnato oltre misura i concorrenti, in particolare chi ha portato in pista auto non proprio adatte come una Mercedes 450 SE.

La pista di Induno Olona è situata in una delle tante verdissime vallate della provincia di Varese, la Val Ceresio, in un ambiente quasi idilliaco dove le nostre veteran car si sono ben inserite nel contesto facendo assaporare un'aria di tempi lontani, ricchi di fascino.

Da qualche tempo partecipano alle nostre gare di campionato alcuni equipaggi provenienti da altre associazioni, come il VAMS (Varese Auto Moto Storiche) ed il GFRT (Gigifriends Racing Team), che hanno apprezzato la nostra formula di gara ritenen-

dola molto interessante soprattutto per come vengono proposte ed eseguite le prove, che destano molto interesse e tengono impegnati gli equipaggi.

Non solo questi i motivi di questa costante presenza ma, soprattutto, un modo di socializzare tra Club vicini con uno scambio di partecipazioni a manifestazioni organizzate dai propri club.

Veniamo alla prova di campionato di Induno Olona che ha visto una trentina di partecipanti duellare su questo particolare kartodromo; una prova esaltante è stata quella fornita da Ezio Salviato, portacolori del VAMS di Varese, che nelle 15 prove a rilevamento dei tempi ha totalizzato complessivamente 52 penalità per una media di 3,46 centesimi di secondo, una media che solo un grande campione del cronometro sa realizzare.

Al secondo posto della classifica generale si è piazzato Pino Galluzzi, un altro grande



delle prove contro il cronometro che offre sempre prestazioni maiuscole e si esalta quando la lotta si fa dura, offrendo il meglio di sé. Al terzo posto troviamo Ruggero Riva, con la brava Fiorella, che ha saputo offrire ancora un'ottima prestazione che fino alla penultima prova della terza manche lo vedeva ancora saldo al secondo posto della classifica generale.

Al quarto posto assoluto si è classificato Luciano Botto con il bravo Giammarino che nelle precedenti due prove del campionato si erano sempre piazzati secondi, una prestazione questa volta un po' opaca e meno incisiva del solito.

Un buon risultato l'hanno ottenuto Andrea Palumbo del VAMS, Luigi Maria Guffanti, sempre privo della brava Ornella, Francesco Lippi Boncampi, che migliora di prova in prova occupando quest'anno sempre più i quartieri alti delle classifiche, inseguito da vicino da Giovanni Bertoni che desta sempre ammirazione e grande interesse quando gira con la sua stupenda Renault Alpine A 110.

In decima posizione si è piazzato Emanuele Gioacchini con la sua fida Fiat 600D finalmente equilibrata nelle sue sospensioni posteriori, un po' al di sotto della loro bravura Antonio Lomacci, Sergio Palpella e Roberto Asperti dai quali era lecito aspettarsi una prestazione migliore come è comunemente nelle loro possibilità.

La scheda tecnica

Pista Verde di Induno Olona (VA)
Chilometri della prova 2,250
con 15 rilevamento dei tempi.

Da sinistra:
Gabriele Bisconcini
su Lotus Seven S1
del '58.
Enrico Moscatelli su
Alfa Romeo GT Veloce
del '67.
Franco Lippi sempre
su Alfa Romeo GT
Veloce del '66.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Ezio Salviato	Autobianchi Abarth A 112	1982	00,52	14) Roberto Asperti	AR Giulia GT Junior	1967	03,88
2) Pino Galluzzi	Porsche 356 C	1962	00,89	15) Carlo Rossi	Autobianchi Abarth A 112	1975	04,78
3) Ruggero Riva	Fiat 127 Sport	1978	01,01	16) Pier Guenzi	Volkswagen Maggiolino	1969	05,33
4) Luciano Botto	Triumph TR 7 Spider	1980	01,27	17) Roberto Barattieri	Renault Alpine 5 Turbo	1982	05,50
5) Andrea Palumbo	AR Giulia GT 1600	1971	01,33	18) Vittorio Femminella	AR Giulia Spider	1963	05,92
6) Luigi M. Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	01,33	19) Romeo Bottini	Porsche 911 E Targa	1972	06,63
7) Francesco Lippi	AR Giulia Sprint GTV	1966	01,56	20) Luciano Barsottelli	AR Giulia GT Junior	1971	10,22
8) Marco Biroli	Lancia Fulvia 1.3 S	1972	01,93	21) Marco Fossati	Alfasud Sprint Veloce	1980	10,51
9) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A 110 S	1973	02,12	22) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven S1	1958	10,59
10) Emanuele Gioacchini	Fiat 600 D	1963	02,41	23) Alberto Gaslini	Renault Alpine 5 Turbo	1982	12,73
11) Roberto Boracco	Autobianchi Abarth A 112	1982	02,60	24) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	16,35
12) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	03,03	25) Francesco Jacopetti	Mercedes 420 SE	1986	17,50
13) Sergio Palpella	AR Spider	1974	03,09	26) Enrico Moscatelli	AR GT Sprint Veloce	1967	29,17





Calendario eventi 2011

Anche quest'anno molti sono gli incontri e le manifestazioni che vedranno impegnati i soci e gli amici che vorranno seguirci.

- 23-24 luglio** **Moto - Il Gran Paradiso e Valle d'Aosta**
Due giorni in sella, tra i tornanti e i ghiacciai del Gran Paradiso e della Valle d'Aosta
- 11 settembre** **Moto - Le motociclette del '900 - MILANO**
Le più importanti moto del '900 in mostra in piazza Duomo, con visita al Museo del '900
- 25 settembre** **Auto - 5^a prova Campionato Sociale C.M.A.E. - TRUCAZZANO**
Regolarità classica su strada aperta al pubblico
- 15 ottobre** **Auto - 5^a Trofeo Milano - Calendario ASI - Trofeo Zanon**
Manifestazione turistica con prove di abilità per auto prodotte entro il 1975
- 29 ottobre** **Auto - Grand Prix C.M.A.E. / Ruoteclassiche**
Regolarità sulla pista di Vairano - Challenge della Solidarietà

Altri eventi e partecipazioni 2011

- 12 novembre** **Seduta di omologazione ASI auto - c/o Denicar - via Bisceglie, 92 (MI)**
- 18-20 novembre** **Mostra scambio - Parco Esposizioni di Novegro**

[Il programma delle conferenze è pubblicato sul nostro sito www.CMAE.it]

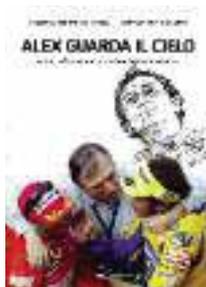
Alcuni eventi già realizzati nel corso dell'anno

23 febbraio, presso la sede del C.M.A.E.: “i propulsori per autotrazione e l'ambiente”. Relatore l'ing. Alessandro Piccone, progettista Alfa Romeo e Fiat Auto, nonché professore incaricato al Politecnico di Milano.

5 marzo, visita all'officina della Scuderia Dywa Racing a Canegrate: una giornata dedicata alle auto da corsa e ai piloti, proseguita con la visita al Museo Achille Varzi a Galliate.

6 aprile, presso la sede del C.M.A.E.: “eleganza ed eccellenza tra Belle Epoque e Attualità”. Incontro e approfondimento su Rolls-Royce e Bentley del prof. Guido Broich.





Fucina Editore propone...

Giannino Marzotto, una vita densa di avventure, ricordi aneddoti di un uomo che ha visto la vita a 360 gradi...

Nella sua autobiografia "Così è o mi parve", Marzotto racconta se stesso con un *humour* degno dei migliori scrittori.

Non solo automobili, gare e vittorie, ma anche politica, famiglia, affari e racconti sempre interessanti che prendono per mano il lettore e lo accompagnano attraverso l'Italia degli ultimi cinquant'anni.

Un'opera gustosa in cui Giannino si toglie il "doppiopetto" con cui ha vinto la Mille Miglia e si racconta ai lettori in tanti di quelli che sono i suoi modi di vedere la vita, non ultimo l'interessante capitolo dedicato alla cucina in cui lui, come in tanti altri campi, può veramente insegnarci qualcosa.

Pagine 272, 48 foto in b/n e colore
Prezzo 18,00 €

Alex guarda il cielo

Una bella coppia il simpatico Alex Zanardi e il vulcanico "dottorcosta"! Insieme per spiegare ai giovani (e ai meno giovani) le loro favole e il loro modo di affrontare la vita. Sprazzi di "filosofia per tutti" in cui i due autori si rivaleggiano ora in sintonia ora in contrasto tra di loro per un vivace duetto che certo incuriosirà il lettore.

Pagine 384
Prezzo 24,00 €

Dei ex machina

Un libro assolutamente da non perdere per gli appassionati delle corse dei favolosi anni '50/'60, quando i piloti erano veri piloti (e non robot telecomandati) e quando gli ordini si "sbracciavano" dai box e non via radio.

Ecco la storia inedita del grande Mimmo



Dei, vero *deus ex machina* della Scuderia Centro-Sud, fucina di talenti.

Pagine 96, foto in b/n e colore 24
Prezzo 15,00 €

Benzina e cammina

I piloti italiani degli anni d'oro delle corse in pista e su strada, che, sollecitati dal grande

In alto
il mitico dottorcosta
in "Alex guarda il
cielo".

La storia di Mimmo Dei
in "Dei ex machina".
Tanti piloti, tante storie
e molte emozioni in
"Benzina e cammina".

Fucina S.r.l. via Emilio 8, Milano www.fucinaeditore.it info@fucinaeditore.it

Luca Delli Carri, danno vita a un affresco di quell'epoca davvero imperdibile! Campioni famosi e meno famosi, ma tutti con qualcosa da raccontare.

Pagine 608, foto 64
Prezzo 28,00 €





Cortili Aperti



Sempre grande successo dei nostri mezzi storici all'interno dei cortili delle più belle dimore del centro di Milano.

La tradizionale annuale manifestazione dei "Cortili Aperti" delle residenze patrie di Milano, alla visita dei milanesi, ha visto nuovamente coinvolto il C.M.A.E. nella collaborazione con l'Associazione Dimore Storiche Italiane per contribuire a rendere più interessante la manifestazione con alcuni mezzi d'epoca posti all'interno di questi cortili.

Le corti segrete delle più belle e artistiche dimore storiche milanesi sono state offerte alla vista del pubblico per trasportarlo, come in sorta di "macchina del tempo", in un'altra dimensione, più umana, lontana dalla frenesia della città.

Per completare la scenografia di questo "viaggio nel tempo" il C.M.A.E. ha messo a disposizione dei visitatori milanesi alcune

delle più significative e importanti motociclette storiche, che, come queste preziose dimore, di solito rimangono chiuse in garage privati.

Le moto sono state esposte all'interno dei cortili in modo "naturale", senza particolari allestimenti, tranne in un caso, proprio per rendere il tutto più reale, come stessero ad aspettare che da un momento all'altro i loro proprietari vi montassero sopra per partire per un viaggio fuori città.

Così il visitatore si è trovato ad ammirare nel cortile di Palazzo Archinto di Via Olmetto 6 una ISO Thermos Scooter del 1954 e una Lambretta C del 1954; nel cortile di Palazzo Brivio di Via Olmetto 17 una Indian Power Plus del 1917; nella Casa Pozzobonelli Isimbardi di Via Piatti 4 una Moto Guzzi

La bella Indian Power Plus del 1917 del nostro socio **Ciro Nisi**.





Sopra da sinistra:
una Brough Superior
del 1938.
Una fiammante Guzzi
Airone del 1939.
Una Gilera Saturno
del 1949.
A fianco: una vista
di un regale cortile
con due belle moto
in posa.

GTC del 1937 e una Moto Guzzi GTV del 1939; nel Palazzo Durini di Via Santa Maria Valle 2 una Brough Superior del 1938; nel Palazzo Pusterla Brivio di Piazza Sant'Alessandro 2 una Moto Guzzi Airone del 1939 e una Moto Guzzi S del 1937; nel Palazzo Trivulzio di Piazza Sant'Alessandro 6 una Moto Guzzi Falcone del 1954 e una Moto Gilera Saturno del 1949; nel Palazzo Annoni di Corso di Porta Romana 6 una Moto Guzzi Sport 14 del 1930 e una Moto Guzzi Sport 15 del 1934.

Tutte le motociclette sono state messe alla ammirazione dei visitatori dai soci del C.M.A.E. in particolare da Pippo Franchina, Carlo Achini, Ciro Nisi, Claudio Bonalberti, Maurizio Quaglia e Carlo Casiraghi, ai quali va un particolare e sincero ringraziamento da parte del Club e dall'Associazione ADSI sezione Lombardia. ●



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









VERNASCA !



La Vernasca Silver Flag 2011 ha celebrato oltre duecento auto, in maggioranza da corsa, e le più belle Ferrari di tutti i tempi. Il C.M.A.E. ha fatto un'autentica incetta di premi.



il C.M.A.E. fa tris

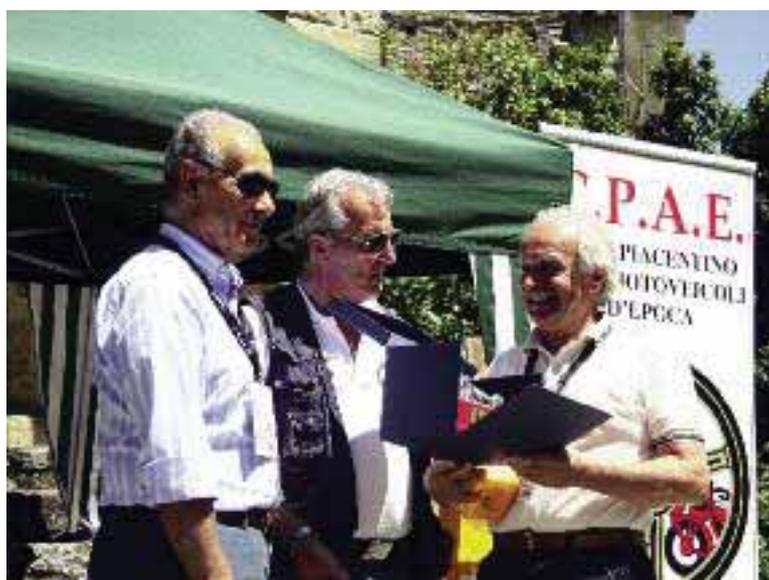
L'Inghilterra ha il Festival of Speed ma anche l'Italia ha la sua "piccola Goodwood", un evento dedicato alle auto storiche con una preponderante predilezione per le auto da corsa, quelle che hanno fatto la grande storia delle competizioni.

Tutte ansiose di salire su per una collina dimenticandosi di essere, per qualche minuto, solo auto da collezione e vestire i panni di veloci ed estreme auto da corsa. Anche quest'anno, all'ombra delle torri di Castell'Arquato, grazie all'organizzazione guidata da Achille Gerla, presidente C.P.A.E., è andata in scena la celebrazione della velocità declinata secondo i canoni che i migliori strumenti automobilistici siano stati in grado di esperire: dalle Bugatti e Alfa Romeo degli anni '20, ai prototipi del Gruppo C degli anni '80 passando per le più belle, veloci e indavolate vetture che hanno solcato i tracciati delle più competizioni della storia, non solo la Vernasca stessa.

Il classico percorso collinare che da Castell'Arquato si "fionda" a Lugagnano lungo veloci rettilinei e poi si arrampica verso Vernasca è un invito alla velocità e un inno al divertimento: di auto e piloti. Ma la competizione non c'entra.

Niente tempi che premiano il più veloce ma tanti premi all'auto più bella, al miglior restauro e all'auto meglio conservata, al collezionista giunto da più lontano e così via.

Sembra una gara dove si combatte a colpi di doppietta (con il cambio!), in realtà è un weekend di tante emozioni ma con un'atmosfera speciale. *Friendly* è il giudizio sulla bocca di qualsiasi partecipante: americano, inglese, tedesco, svizzero o italiano.



Ed è probabilmente questo il segreto del suo successo.

Tali e tante le vetture presenti (il C.P.A.E. si tiene scrupolosamente nei dintorni dei 200 iscritti per non renderlo un evento ridondante oltre i limiti imposti dalla logistica) che ogni anno l'organizzazione ha la possibilità di lanciare un "tema caldo", un evento nell'evento, la celebrazione di un marchio costruttore che amplifichi ulteriormente la qualità del parco auto presente.

Sopra da sinistra: il magnifico tris del C.M.A.E.: Paolo Casella con la Ferrari 166 MM del '50, Uberto Pietra con la sua barchetta Giar 750 BT del '50 e Franco Adamoli con la sua 6C 1750 GTC del '31. Uberto Pietra sorridente per il premio conquistato.

I tre partecipanti del C.M.A.E. hanno tutti vinto premi importanti.

Dopo Abarth e Maserati, protagonisti degli ultimi anni, la rievocazione storica della Vernasca Silver Flag 2011 ha acceso i riflettori sul marchio Ferrari.

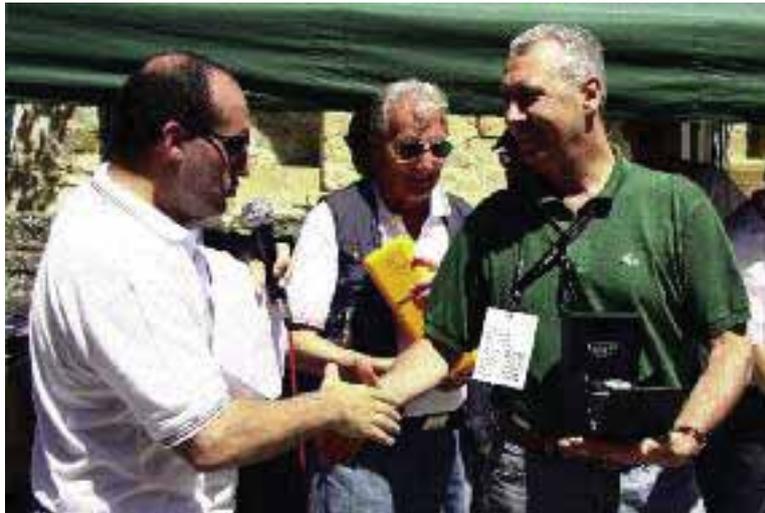
Alla chiamata hanno risposto alcuni gioielli di valore storico-collezionistico incalcolabile: una 250 Le Mans ex

Nella pagina a sinistra, Franco Adamoli, ormai da tempo abituato a podii e premi.





Sopra da sinistra: la Ferrari 166 impegnata in curva, Uberto Pietra sul rettilineo alla guida della piccola barchetta, "l'andante con brio" della maestosa Alfa 1750 di Adamoli. A fianco: Paolo Casella sorridente ha un nuovo cronometro con cui misurarsi.



Scuderia Filipinetti (telaio 5899, vincitrice della Coppa Intereuropa del 1964 con Nino Vaccarella), una 512 M (telaio 1002, seconda assoluta alla Mille Chilometri di Monthl ry del 1970), la B3 Spazzaneve inventata da Mauro Forghieri, la 126 C4 del 1984, la Dino 246 F1, una 275 GTB/C, una 250 GT Competizione "Ex-De Portago", una 365 GTB/4 Daytona e una 512 BBB, solo per citare quelle che, fuori da un circuito, si possono vedere solo nella cornice mistica della Vernasca Silver Flag.

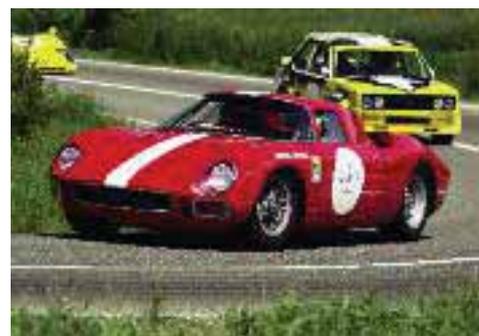
Da sinistra: Abarth e Giannini pronte al via. Il cruscotto della Ferrari 126 C4. La Ferrari 250 LM del 1963.

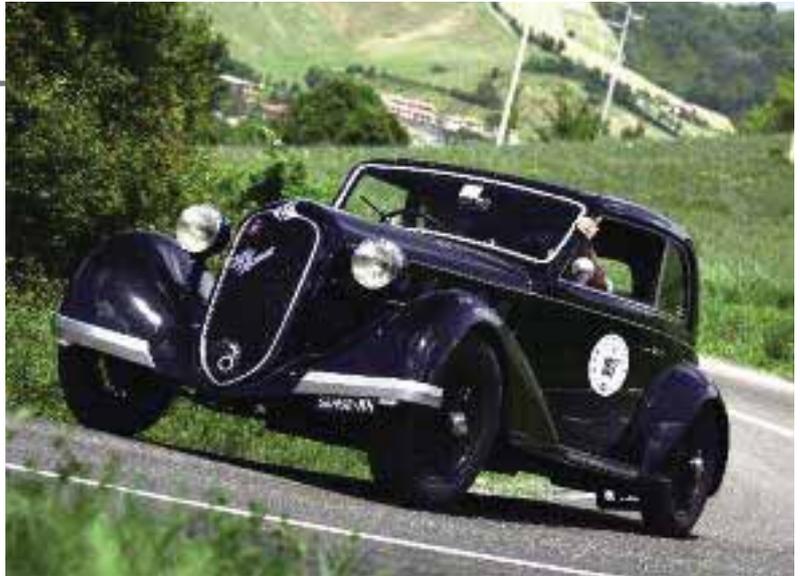
La Casa di Maranello era ufficialmente presente con la ricostruzione della prima 125S del '47, nata negli anni '90 per omaggiare i 50 anni del Cavallino e oggi conservata alla Galleria Ferrari.

Un *parterre* quindi di grande spessore che ha entusiasmato tutto il pubblico presente che, come al solito, si   diluito sui tornanti della salita a Vernasca.

Tre premi per il C.M.A.E.

Il Club Milanese, nella totale cornice "non competitiva" della manifestazione, ha potuto vantare quest'anno tre soci premiati, un modo come un altro per testimoniare, "conti alla mano", che i collezionisti milanesi hanno passione da vendere. Gli unici tre partecipanti del C.M.A.E. hanno tutti vinto premi importanti: Francesco Adamoli (Alfa Romeo 6C 1750 GT cabriolet Castagna del 1931) ha vinto il Best of Show per le vetture anteguerra. Paolo Casella, in gara con una Ferrari 166





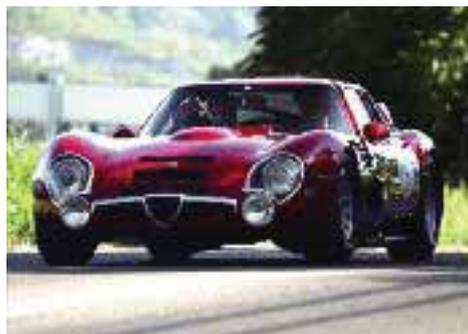
Non sono forse i 101 anni dell'Alfa Romeo? Ecco, in senso orario, una bella sequenza di grintose vetture del Portello:
 la Giulia GTA,
 la 6C 2300 B
 "Pescara",
 la 1900 SSZ
 e la Giulietta SZ (coda tronca).

MM barchetta Touring del 1950, ha vinto il premio Tag Heuer "premio speciale della Giuria".

Infine, Uberto Pietra alla prima uscita ufficiale con la piccola Giaur 750 BT del 1950 (un lungo ed estenuante restauro iniziato tanti anni fa e, finalmente, portato a felice conclusione) ha portato a casa il Trofeo Vetture Sport.

Suggello alle premiazioni, una bottiglia di Veuve Clicquot offerta a tutti i vincitori dal socio Nicola Fortuna (su Lancia Fulvia Sport Zagato Sport Competizione) e dal figlio Sebastien (alla guida di una fiammante Ferrari F355 F1). ●

Da sinistra:
 Porsche 956.
 Alfa Romeo TZ2.
 Un momento di relax prima della partenza da Castell'Arquato.





Le Voloire: presentat...Alf!



Domenica 12 giugno, alla Caserma Santa Barbara di Milano, grande evento “Cavalli e motori a Milano” per sposare due grandi realtà milanesi: l’Alfa Romeo e il Reggimento Artiglieria a Cavallo.

L’Alfa Romeo 33 TT12 Campione del Mondo, ha entusiasmato con il suo rombo i presenti e quasi...superato quello del cannone.

Giornata un po’ particolare alla “Perrucchetti” (chiamata anche “Le Voloire”) per noi appassionati di auto storiche.

Ha avuto luogo la manifestazione “Cavalli e Motori a Milano” organizzata dal Reggimento Artiglieria a Cavallo con il patrocinio del Museo Storico Alfa Romeo, del Museo di Quattroruote, del C.M.A.E. e dell’Alfa Blue Team.

Ci siamo dimenticati di road book, cronometri e pressostati per rilassarci in un ambiente abbastanza insolito per la maggior parte dei partecipanti. Non per me perché sono molto legato alla Caserma Santa Barbara, confidenzialmente chiamata dai milanesi “Perrucchetti”, per motivi personali e familiari: al maneggio dell’Artiglieria ho imparato ad accudire i cavalli e a montare all’età di 16 anni; molti anni dopo mio padre, ufficiale di carriera, è stato comandante del Reggimento Genio Trasmissioni che tuttora ha sede nella stessa caserma; ho partecipato





negli anni scorsi insieme a mia figlia a concorsi ippici organizzati dalla Caserma sul bellissimo campo ostacoli in erba e sono stato presente in molte occasioni per ricorrenze e festeggiamenti vari.

Mettendo da parte questi sentimenti e ricordi personali, la manifestazione è iniziata nel migliore dei modi perché, dopo giorni di furibondi temporali, finalmente il sole ci ha riscaldati splendendo in un bel cielo che ci ha permesso di scoprire le spider.

Nel benvenuto datoci dal comandante, colonnello De Simone, si è evidenziata la particolarità dell'incontro tra due eccellenze milanesi: i cavalli dell'Artiglieria a Cavallo e quelli dei motori Alfa Romeo.

Il Museo di Arese ha partecipato con quattro splendide vetture: la P2, vincitrice del campionato mondiale 1925, la 8C 2300 del 1931, la C52 "Disco Volante" del 1952 e la 33 TT 12 del 1975 con cui l'Alfa Romeo ha trionfato nel Campionato Mondiale Sport Prototipo. Il Museo Quattroruote (capitanato dal nostro socio Robutti) ha portato una bellissima Bugatti e una Lancia Lambda Torpedo, uniche "mosche bianche" in un *parterre* di Alfa Romeo.

Le auto provenienti dal nord Italia e dalla Svizzera erano numerose (quasi un centinaio!) e di grande interesse. Sono state schierate nell'enorme piazzale dove erano allineati anche alcuni pezzi di artiglieria e alcuni mezzi militari di varie epoche, con un colpo d'occhio straordinario.

Dopo l'alzabandiera un drappello di cavalieri in uniforme d'epoca ha trasportato nel

piazzale un cannone da cui è stato sparato un colpo a salve per dare inizio alla manifestazione. È così iniziata la sfilata di ogni vettura con la presentazione, sul tappeto verde appositamente allestito, del competente commento di Marco Fazio, Responsabile Centro Documentazione Automobilismo Storico Alfa Romeo.

Abbiamo potuto vedere modelli rari e altri meno rari, tutti perfettamente conservati o restaurati con passione: 1900, Giuliette nelle sue varie versioni, 2000 Spider, Giulia Berlina, tanti "Duetto" e poi GT, GTC, GTV, Giulia dei Carabinieri con sirena e lampeggiante, Matta, Alfette rare e meno rare... Veramente un'ampia panoramica del mondo Alfa Romeo.

A ogni partecipante è stato consegnato un piccolo gadget, ricordo della giornata.

Terminata la presentazione delle vetture, abbiamo avuto l'emozione di assistere alla messa in moto della 33 TT 12, il cui rombo del motore da 500 CV, è stato simile al colpo di cannone che aveva aperto la sfilata.

Il collaudatore/pilota ci ha offerto lo spettacolo di alcuni passaggi con accelerazioni entusiasmanti.

Risaliti in macchina, per il giro d'onore di tutte le vetture nel piazzale della Caserma che ha segnato la fine dell'esibizione, ci ha accolto un raffinato pranzo negli eleganti locali del Circolo Ufficiali.

Da sinistra: Vittorio Femminella con la sua Giulia Spider e alcune vedute della Caserma con i mezzi schierati in parata.

Da sinistra: non è il red carpet ma sfilano ugualmente grandi star: la 6C 2500 "Villa d'Este", l'intramontabile Giulia Super dei Carabinieri e una splendida Giulietta Sprint Prima serie.





Saperi & Sapori del Salento



Cinque equipaggi della nostra Squadra Corse in una lunga cavalcata fino alle bellezze (bagnate!) del Salento per il Trofeo Zanon.

Nella foto, da sinistra in piedi: Alexia Leva, Daniela Bernardi, Angelo Bernardi, Salvatore Carbone, Manuela Nardiello, Franco Pampuri e Marco Leva; accosciati i piccoli ma grandi: Caterina e Riccardo Leva, Gerardo Nardiello ed Emanuele Gioacchini.

Il 29 aprile, cinque equipaggi della Squadra Corse del C.M.A.E., con la gradita partecipazione di due “grandi” navigatori, Caterina e Riccardo Leva, si sono ritrovati all’aeroporto di Linate con destinazione Brindisi e poi Lecce, dove le nostre amate “vecchiette” ci stavano aspettando.

In questo periodo si svolge una manifestazione della durata di tre giorni “Saperi e Sapori del Salento - Trofeo Zanon”.

Se siete amanti delle sfide e della competizione, non è una gara che fa per voi.

Le prove cronometrate sono poche e piuttosto semplici ma da quest’anno, tutte le manifestazioni del “Trofeo Zanon” prevedono l’uso esclusivo di cronometri mecca-

nici. Essendo ormai troppo abituati alla tecnologia, questa scelta ha trasformato la gara in una prova di abilità.

Non dimentichiamo che il nostro “Trofeo Milano” fa parte anch’esso del “Trofeo Zanon” e quindi anche in quella occasione si potranno utilizzare solo cronometri meccanici. Dunque, un consiglio: allenatevi!!! Al momento delle verifiche siamo stati accolti da un diluvio e purtroppo il maltempo ci ha accompagnato per quasi tutti i tre giorni, creando disagi e diminuendo la possibilità di visitare e ammirare questi luoghi. Il primo giorno ci siamo recati all’Aeroporto Militare di Galatina dove abbiamo potuto vedere i velivoli d’epoca restaurati dal 10° RVM del 61° Stormo.





In posa, da sinistra:
 Franco Pampuri,
 Emanuele Gioacchini,
 Alexia Leva, Salvatore
 Carbone, Caterina
 Leva, Angelo Bernardi,
 Daniela Bernardi,
 Gerardo Nardiello,
 Manuela Nardiello,
 Marco Leva con
 Riccardo.

Interessante associazione di vetture e velivoli d'epoca, con le nostre auto parcheggiate vicino ai "caccia".

Nel loro stemma ci ha colpito la presenza di un pinguino e ci è stato spiegato che rappresente le reclute, che ancora non sanno volare ma che arriveranno a farlo alla fine dell'addestramento.

La cena ci è stata offerta nel loro circolo ufficiali e, in uscita dall'aeroporto si è svolta la prima prova cronometrata in notturna.

Il secondo giorno abbiamo raggiunto Gallipoli. Tempo orribile, trasferimenti interni e non litoranei hanno reso la giornata non particolarmente piacevole.

Per gli appassionati del buon cibo invece, è stata degna di nota la sosta alle dieci del mattino presso l'Azienda vinicola Santi Dimitri, con relativa mescita e abbondante libagione di prodotti del territorio.

Al rientro a Lecce c'era la possibilità di fare una visita guidata al centro storico, a seguire la cena di gala con esposizione classifiche parziali.

La domenica, ultimo giorno, trasferimento e visita a Corigliano d'Otranto e rappresentazione folkloristica.

Rientro poi a Lecce, al Complesso Monumentale "Torre del Parco" per pranzo e premiazione.

Eravamo accomodati tutti insieme in un bel tavolo rotondo che, alla fine, era pieno di premi: un ricco bottino!

Nonostante il tempo inclemente, resta una piacevole manifestazione che unisce cultura ed enogastronomia al piacere di portare

a "spasso" delle vecchie glorie.

La nota dolente è stato il rientro, ancora sotto diluvio e un'organizzazione non appropriata che ci ha costretti a lasciare le vetture all'aperto, con pioggia insistente e senza la possibilità di assistere alla loro sistemazione sulla bisarca. Qualche pro-

Purtroppo un tempo da lupi ci ha accompagnato per quasi tutti i tre giorni...

blema c'era già stato nel trasporto all'andata e, ancora di più al ritorno con danni alle vetture.

È probabile che anche il prossimo anno riusciremo a formare un bel gruppo in partenza per Lecce, sicuramente però non affideremo più il trasferimento delle vetture all'organizzazione ma ce ne occuperemo personalmente.

Per finire, un sincero ringraziamento va al dottor Massimo Carozzo presidente del Messapia club e i suoi collaboratori che ci hanno ospitato.





[tecnica]

di Gippo Salvetti

2000 Spider o 2600?



Una difficile scelta tra due Alfa Romeo di grande fascino e classe.

La 2600 Spider è mossa da un bel 6 cilindri in linea che la spinge a quasi 200 all'ora. Con il vento nei capelli.

Molti sono i dubbi di chi si trova a dover fare una scelta su un prossimo acquisto e certamente molti hanno le idee chiare: hanno sempre desiderato o sognato “quel” modello, si sono mobilitati e hanno girato mezza penisola per trovare ciò che cercavano.

Chi vuol ritrovare la Giulietta TI dello stesso colore che aveva il nonno o la Montreal che gli aveva tolto il respiro, sistemata sotto i riflettori di qualche concessionario...

Le motivazioni di chi ha le idee chiare sono sempre nitide e scolpite nella volontà di giungere all'obiettivo e di solito, chi chiede consigli, desidera più che consigli, conferme alle proprie idee. Differente è il caso quando ti viene proposto un modello cui non avevi mai dato tanto interesse ma l'occasione fa l'uomo... ladro di nuove emozioni.

Allora ti trovi più impreparato, il confronto con varianti dello stesso modello non ti è così chiaro, il dubbio su quanto sia un “affa-



re” comincia a fare breccia nell’orecchio, ecco allora che non vai in cerca di conferme ma di consigli da chi, supponi, abbia già avuto modo di affrontare il dilemma.

Così tra i dubbi che invadono gli amanti del Biscione, non di rado mi sono sentito chiedere come la pensavo tra due splendide (per me) creature della Touring: la 2000 e la 2600 Spider. Bel dilemma.

Certo un dubbio che non crea insonnie e procura ansiolitici come a chi, a notte fonda, pensa all’indomani come far fronte al mutuo o a che porta bussare per trovare un lavoro. No, sono dubbi eminentemente “filosofici”, di quelli che si possono discutere con un bicchiere di Porto in mano e spesso si allungano a notte fonda senza una risposta chiara e inequivocabile. Molte delle scelte in questa nostra passione sono soggettive, il mio primo consiglio quindi è di comprarle tutte e due. Non ve ne pentirete (...ma non chiedete in prestito i soldi a me).

Detta la forzata banalità che sarebbe meglio avere sempre tutto, per poter poi decidere con calma, ricordo i tempi in cui con l’amico Claudio Bonfioli, quando avevamo qualche dubbio se acquistare o meno una certa Alfa, ci dicevamo “Beh, cominciamo a portarla al sicuro poi, con calma, decideremo se abbiamo fatto bene o meno...”

Vi confesso però che erano tempi in cui per strappare dal fondo di un garage una onorevole Giulietta bastavano centomilalire, diciamo mille e rotti euro di adesso...

L’elegante 2000 spider, quindi o la potente 2600?

Questo sì, è il dilemma.

E, a mio modo di vedere, sta tutto in quei due aggettivi: elegante e potente.

La 2000 indubbiamente sposa a meraviglia i suoi anni di nascita

(la fine degli anni ’50, il ’57 per la precisione); le scintillanti cromature, le

due lievi prese d’aria sul cofano, i doppi profili cromati sulla fiancata, il baule che scende tondeggianti... Se poi, abbinate a una tinta scura, ci sono anche quattro ruote a raggi che fanno ancora un tocco di “retro”, potrebbe esser parcheggiata soltanto davanti all’Hotel de Paris di Montecarlo o in via Montenapoleone davanti alla pasticceria Cova. Sì, l’eleganza della 2000 fa parte di quella scuola di cui Cici Bianchi Anderloni (cioè Touring) era sapiente Maestro.

Poi pronti, via: accensione e scivolare lontano. Scivolare, sì perché alla 2000 non si può chiedere di “sgommare” come una vera Alfa



La 2000 Spider presentata nel 1957 è considerata una delle più belle vetture del dopoguerra della carrozzeria Touring.

Romeo, le si può chiedere di allontanarsi con la studiata lentezza dell’ultimo inglese che lascia Singapore, non con la rapidità del primo Garibaldino che ha varcato Porta Pia. Sì questo è il vero limite della 2000: anche se c’è qualche cavallo in più della sua progenitrice 1900 SS, il peso superiore ne ha spento un po’ l’acume. Ma direte (e diranno i molti possessori di 2000) in fondo è ...una spider. Tra i capelli devi avere il vento, non la tempesta!

Verissima e condivisibile affermazione ma... Se sali poi sulla 2600 e pensi che sotto il cofano è alloggiato un elegante 6-in-linea, già senti un tenue languore al piede, affamato della *souplesse* che il “sei” è in grado di dare. Lasciamo perdere la velocità massima, quel famoso “muro” dei duecento che la 2600 sembra in grado di raggiungere contro i 175 della 2000.

Una spider (o ancor più una cabriolet) non anela al casello-casello da record.

Una spider, vera, non vuole neppure imbor-

L’elegante 2000 o la potente 2600? Questo sì, è il dilemma.

ghersi sulla banale autostrada. Una spider, vera, chiede curve, sole, aria, mare e campagna. E la coppia della 2600 che permette di disegnare in terza curve di montagna, affrontare in quarta (ad andatura da passeggio) la Promenade des Anglais, viaggiare con un filo di gas in quinta per ascoltare Lucio Battisti, ecco la differenza.

E allora? Quale scelta? Non ve lo dico ma, a voce bassa, pistola alla tempia, costretto a scegliere...





Visita al Museo Guzzi

Una bella giornata di sole in riva al lago, per ammirare il Museo di una delle più importanti marche di motociclette, invidiata da tutto il mondo.



In primo piano alcuni esemplari di Moto Guzzi Lodola.

Da sinistra: un bel esemplare di Moto Guzzi da corsa. Mario Grossi perplesso: quale mezzo fotografare fra tanti "Galletto"? Un rarissimo modello a tre ruote, che serviva per portare in giro per la fabbrica le personalità in visita alla Moto Guzzi.

Quest'anno ricorre il 90° anniversario della fondazione della Moto Guzzi, costituita nel 1921. E il C.M.A.E. non poteva lasciar trascorrere sotto silenzio l'anniversario della più famosa casa motociclistica nazionale, operante nel territorio del Milanese (inteso nel concetto manzoniano), e tradizionalmente la più rappresentata nei nostri raduni. Non poteva pertanto mancare una visita al Museo Storico di Mandello del Lario, che ha aperto in via straordinaria le sue porte per noi e per gli amici del

Motoclub Corvetto e del Martesana Mutur Classic nella mattinata di domenica 12 giugno (il normale orario di apertura è dal lunedì al venerdì dalle 16.00 alle 17.00; sì, avete letto bene). I nostri soci, giunti abbastanza numerosi nonostante la stagione che ormai invita alle gite, hanno quindi potuto ammirare, oltre alla prima motocicletta costruita da Carlo Guzzi nel 1921 e conservata in una teca ancora con i suoi pneumatici originali, una splendida parata di tutti i modelli prodotti dalla Casa di Mandello, a due e a tre ruote (compreso il Mulo intento a scalare una parete), dei prototipi, e degli esemplari da corsa plurivittoriosi tra le due guerre. I Guzzisti più affezionati hanno potuto deliziare occhi e ricordi, ammirando da ogni lato (qualcuno anche da sotto, sdraiato sul pavimento) l'oggetto dei propri desideri di tempi più o meno lontani. Un rapido passaggio allo spaccio aziendale per una maglietta o un giubbotto con l'aquila, e via per le strade del lungolago e della Valsassina per il pranzo nel fresco clima di Esino Lario e, prima di lasciarsi, un rifornimento di tipici formaggi locali. Le celebrazioni del 90° della Moto Guzzi da parte del C.M.A.E. non sono comunque concluse: in occasione della prossima Mostra Scambio di Novegro, infatti, sabato 19 novembre, si terrà una Conferenza sui 90 anni della Casa dell'Aquila, in collaborazione con l'AISA. ●



AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



PROMO STAR
OGGETTISTICA - GADGET - ABBIGLIAMENTO

**CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA
AZIENDA**

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: via torricelli, 8 - 20136 milano

sede legale: cia dell'annunciata, 31 - 20121 milano

telefono 02/83241820 - fax 02/83249563

e-mail: promostar@promostar.org

POSSIBILITA' DI PRODURRE ANCHE QUANTITA' LIMITATE PER CLUB E REGISTRI STORICI



Calzoleria Rivolta via della Spiga, 17 - Milano

**passione
& motori**

periodico di Fucina editore
via Ennio 8, 20137 Milano
tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29
info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it

Direttore Responsabile Alvisè-Marco Seno
Direttore Editoriale Gianfilippo Salvetti
Segretaria di Redazione Cristina Papanice
Responsabile Amministrativo Alessandro Sormani
Realizzazione Grafica Grafic House di M. D'Onofrio
Stampa Galli Thierry Stampa S.r.l., Milano



LIVE FOR GREATNESS

OGNI OROLOGIO ROLEX È SPECIALE. IL COSMOGRAPH DAYTONA, PRESENTATO NEL 1963, È STATO CREATO PER RISPONDERE ALLE ESIGENZE DEI PIÙ DILI (DALLE CORSE) AUTOMOBILISTICHE. È IN QUEL TEMPO È DIVENTATO UN SIMBOLO. IL MOVIMENTO CRONOGRARO BREVETTATO E LA LUNETTA CON SCALA TACHIMETRICA CONSENTONO L'ESATTA MISURAZIONE DI UN GIRO DI PISTA ED IL CALCOLO DELLA VELOCITÀ MEDIA. IL COSMOGRAPH DAYTONA È QUI RAFFIGURATO IN VERSIONE ORO BIANCO 18 CT.

COSMOGRAPH DAYTONA



ROLEX