

NOI C.M.A.E.

N° 77

Passione&Motori - Anno 1 - Numero 3 - Dicembre 2011 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



TROFEO MILANO 2011

[evento **Fraizzoli**]

quando l'autista era lo chaffeur,
la divisa era Fraizzoli

[la motocicletta **del '900**]

due ruote d'antan
in piazza del Duomo

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

auto e moto
sempre in movimento



IL 5° TROFEO MILANO



SI È SVOLTO IL
14-15 OTTOBRE 2011

con il patrocinio di



Automobile Club Milano

UN GRAZIE AI NOSTRI SPONSOR



ROLEX FLAGSHIP STORE



ROLEX

NICORA

OROLOGI & GIOIELLI

RIVENDITORE AUTORIZZATO



DeniCar

Milano



ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

RUOTECLASSICHE

nuncas



TENUTE CISA ASINARI DEI MARCHESI
DI GRESY

DeLonghi
Better Everyday



BISOL
VITICOLTORI
IN VALDOBBIADENE



C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
Corso Monforte, 41 - 20122 Milano - Tel. 0276000120 - Fax 0276008888
E-mail: cmae@cmae.it - <http://www.cmae.it>



CARI AMICI...

Cari amici,

ecco a Voi il nuovo numero di “Noi C.M.A.E.”.

Non è stato facile sintetizzare in queste pagine tutte le varie attività che il C.M.A.E. ha svolto in questi ultimi sei mesi. Mi auguro che, leggendo questo numero, rivi-

vrete quei momenti con piacere: dagli Eventi Culturali, sempre seguitissimi e apprezzati, alle manifestazioni sportive legate al Campionato Sociale e alle varie attività della nostra Squadra Corse, dalle manifestazioni auto a quelle dedicate alle moto. Ed è proprio a queste ultime che va un plauso particolare. Ritengo giusto segnalare la crescita entusiastica del settore moto, ottimamente guidata dall'amico Carlo Achini, che ha saputo organizzare manifestazioni ed eventi che hanno portato il C.M.A.E. in prima fila nel mondo delle due ruote d'epoca.

Con la mostra “La Motocicletta del Novecento”, tenutasi a settembre, il C.M.A.E., con l'aiuto anche del nostro socio e amico Massimo Zavaglia, ha letteralmente invaso piazza Duomo con oltre 100 motoci-

clette rarissime, costruite dai primi del '900 agli anni '70; moto che hanno fatto la storia del motociclismo mondiale. Monsignor Manganini, l'Arciprete del Duomo di Milano, uscendo dalla Cattedrale, si è personalmente complimentato con il C.M.A.E. e con i motociclisti presenti per aver fatto vivere a Milano e alla sua piazza del Duomo una giornata di grande interesse, soprattutto perché dedicata ad un mezzo di trasporto così storicamente legato allo sviluppo di Milano.

“La moto – ha commentato il Monsignore – è stata non solo un mezzo da competizione o da passeggio, ma anche uno strumento di lavoro, economico e particolarmente prezioso nel dopoguerra per l'agilità con cui permetteva a tutti noi di percorrere le strade dissestate dai bombardamenti. Anche se negli anni '50 temporaneamente accantonata per il fatidico e sognato “passaggio all'automobile” (leggasi Fiat 500 C - Topolino), la motocicletta è stata e sempre resterà, nei sogni di tutti noi (includeva ovviamente anche se stesso), quale simbolo di libertà e di gioventù. Ringrazio il C.M.A.E. per aver permesso a tutti i milanesi di poter ammirare questi gioielli a due ruote”.



E questo discorso ci deve fare riflettere: se le nostre moto o auto restassero rinchiusi in un museo, per quanto ricco e scenografico possa essere, resterebbero probabilmente sacrificate in un “contenitore” non adatto.

I nostri mezzi devono rappresentare un museo in movimento, sono nati per le strade e li devono continuare a vivere la loro vecchiaia.

Ovviamente con un uso più “culturale” e meno spregiudicato di quando erano giovani... In ogni cultura e civiltà il ruolo degli “anziani del villaggio” è sempre stato quello di insegnare ai giovani...e in questo caso le nostre moto o auto hanno molto da insegnare alle giovani leve!

Durante il 2011 inoltre, abbiamo assistito ad una sempre più stretta collaborazione fra Club. Primo fra tutti il VAMS (Varese Auto Moto Storiche) con il quale abbiamo definito per il 2012 un proficuo “gemellaggio” di attività sociali (creiamo sia il primo esempio in Italia).

Sempre al VAMS va il nostro sincero ringraziamento per il prezioso aiuto dato al C.M.A.E. nell’organizzazione del 5° Trofeo Milano.

Il Trofeo, di cui troverete nelle pagine seguenti un ampio resoconto, è giunto quest’anno alla sua quinta edizione e ha visto sfilare per Milano e Varese oltre 100 vetture, tutte splendide e di grandissimo valore storico. Oltre 150 le richieste d’iscrizione su 100 posti disponibili, e questo ha comportato l’ingrato compito della selezione. Questa è stata certamente l’incombenza più spiacevole del 2011 per chi, come tutti noi del Consiglio Direttivo, si adopera per aggregare e far partecipare i soci alla vita di Club. Approfitto di queste righe per scusarmi con gli esclusi, garantendo loro fin d’ora un posto assicurato per l’anno prossimo. Comunque un altro anno pieno di impegni ci attende e l’augurio che faccio a tutti Voi è che sentiate sempre di più il C.M.A.E. come una “Vostra” realtà e che partecipiate sempre di più a delinearne le linee di crescita.

Con affetto,



(Marco Galassi)



Targa Florio 2011

Nella stupenda cornice dell'isola siciliana si è volta la prima edizione della Targa Florio sotto l'egida degli organizzatori della ultime Mille Miglia; il gruppo MAC Events che si prefigge di portare questa rievocazione ai livelli di quella bresciana.

Oltre 100 equipaggi di varie nazioni (tra cui Germania, Gran Bretagna, Olanda, Giappone, Argentina, Irlanda, Russia e Sud Africa).

La Targa Florio ha acceso i motori nel lontano 1906 ed è stata corsa consecutivamente fino ad oggi, in tre diverse formule: 61 edizioni di velocità (dal 1906 al '77, con 10 anni di pausa dal '15 al '18 e dal '41 al '47), due edizioni di regolarità e 32 nella versione Rally.

Nel 2006 la Fondazione Targa Florio ha lanciato la *Eco Targa Florio Green Prix*, prova valida per il Campionato del Mondo FIA Energies Alternative Cup, che rispecchia lo spirito d'avanguardia che animò Florio.

La gara nelle prime tre edizioni ha riscosso un successo crescente per la straordinaria valenza di laboratorio di sviluppo innovativo.

Tra i partecipanti alcune leggende della Targa Florio: Vaccarella (Ferrari California del 2010), Hezemans (A.R. Junior Z) e Merzario (A.R. Giulia-Scuderia del Portello).

Fra i modelli più interessanti: la Diatto 20 S del 1925, vettura più antica presente (dell'immane Corrado Lopresto), una MG J2 del 1933 e la SS100 del 1938. La Porsche era rappresentata, tra le altre, da una 550/1500 RS del 1954, una 911S 2.2 Targa e una RS Carrera del 1973. Al seguito, come "staff", alcune Panamera Hybrid per sottolineare l'ecologicità della manifestazione. La coppia Liverani/ Strada ha vinto l'*Eco Targa Florio Green Prix* e Massara/Schira l'*Eco Targa Florio Classic*



(Fulvia HF), mentre il *Ferrari Tribute to Targa Florio* è andato all'equipaggio Verghini/Fuso su 512 TR. I soci C.M.A.E. Efisio Carutti su Lancia Flaminia 2500 3C e Franco Ronchi su Ferrari Dino 246 GTS si sono classificati 9° e 14°.

Il percorso di oltre 800 km ricalcava gran parte il vecchio tracciato della Targa: i CO abbondanti hanno permesso di ammirare lo splendido scenario delle Madonie, la barocca città di Noto, Ragusa, Catania e la sua Università.

Particolarmente emozionante il passaggio sull'Etna, visibilmente in attività, tanto che fino all'ultimo è stato in forse il transito a oltre 1700 m. Purtroppo il pubblico, ad eccezione dell'arrivo a Palermo, era stato poco informato di questa gara, e quindi poco presente durante i vari passaggi. Quaranta prove cronometrate tra luoghi bellissimi e indimenticabili senza l'ansia dei CO come dovrebbe essere sempre per le gare di regolarità con uno spirito disteso dei vari equipaggi. ●

UNA GARA TRA CANNOLI SICILIANI E FIUMI DI LAVA...

Sopra: Efisio Carutti sulla Lancia

Flaminia 2500 3C.

Sotto, da sinistra: la Ferrari 250

Tour de France con al volante Antonio Ghini, past P.R. della Ferrari; il percorso della gara;

l'Aurelia B20 del creatore di moda Stefano Ricci.





[due ruote]

di Carlo Achini e Sergio Coronelli

Con le moto...in Paradiso



Il gruppo dei partecipanti, con le loro moto, al cospetto delle cime del Levanna.

Diario di un'emozionante...due-giorni-su-due-ruote.

1° Giorno. Milano, 23 luglio, 6 del mattino. Cielo plumbeo e nubi minacciose che non promettono nulla di buono; la pioggia sembra in agguato e il pensiero corre subito ai 35 motociclisti partecipanti al raduno che tra meno di due ore dovranno affrontare un viaggio di oltre 220 chilometri per raggiungere il Colle del Nivolet (quota 2300 metri) ai piedi del ghiacciaio del Gran Paradiso.

Con questo pensiero parto per raggiungere Viverone, sull'omonimo lago, in provincia di Biella, e la comitiva delle moto d'epoca che dovranno intraprendere il lungo viaggio. Quando entro in autostrada per Torino noto con sorpresa che, all'orizzonte, il cielo è piuttosto luminoso e l'animo si rasserena un poco. Verso le sette e trenta giungo a Viverone: il tempo è bello, il cielo sgombero da nuvole e la giornata promette molto bene. Trovo Carlo, Claudio, Ciro e Pippo intenti nella distribuzione del programma della due giorni e della polo-ricordo della manifestazione a tutti i partecipanti, intenti a controllare per l'ultima volta le loro arzille motociclette pronte per l'avventuroso viaggio. All'ora prefissata, il duplice trillo del mio fischiello dà il via alla lunga colonna di moto, che inizia il suo avvicinamento alla meta, prima attraversando vecchi borghi e ameni paesaggi del Canavese nella frescura

del mattino e poi, dopo una prima sosta a Sparone per un buon caffè (il buono e veramente d'obbligo), si riparte cominciando una lenta ma inesorabile scalata verso quote sempre più alte; la strada è ampia e poco trafficata. Sono quasi le undici, una seconda sosta a Ceresole Reale è quanto mai ben gradita per un corroborante aperitivo con tanti assaggi di prodotti locali per frenare i primi morsi della fame che cominciano a farsi sentire.

Peccato prima la rottura della Guzzi di Franchina (!), poi quella della René Gillet di Oldini in una lunga galleria, recuperata con la grande capacità di Franchina.

Si riparte per affrontare gli ultimi 18 km, dove il panorama fa da padrone: tornanti mozzafiato, invasi idrici, laghi alpini, cime innevate e ghiacciai sono stati la stupenda cornice per giungere al Colle del Nivolet.

Dopo un pranzo ristoratore al rifugio Savoia a base di prodotti della montagna e un meritato breve riposo per ammirare lo spettacolo che ci circonda, a malincuore si riparte lasciando alle spalle quel meraviglioso scenario. Non essendovi alternative, ripercorriamo la medesima strada e in breve ci ritroviamo di nuovo a valle.

Prima di raggiungere la meta del ritorno è d'obbligo una visita al castello di Agliè che fu residenza da giovane della regina Margherita di Savoia; peccato che il vasto castello sia visitabile solo in minima parte. Si riparte in direzione di Viverone dove, depositate le moto, ha inizio una piacevole gita con aperitivo in battello per ammirare i punti più interessanti di questo lago ricco di storia e bellezze naturali.

La cena di gala all'Hotel Marina ha avuto anche la partecipazione del sindaco di Viverone che, scambiando una targa ricordo della manifestazione con Coronelli, ringraziava i partecipanti per aver scelto Viverone e le sue strutture.

Ha così termine una splendida, impegnativa e gratificante giornata.

2° Giorno. Viverone, 8 del mattino dopo una notte ritemprante delle fatiche della trascorsa giornata. Il piazzale dell'Hotel che ci ospita è un garage a cielo aperto, tutti sono intenti al controllo delle moto in attesa della



Da sinistra in senso orario: i nostri Bertino, Bonalberti e La Porta infreddoliti, al Rifugio Savoia; un gruppo in partenza dal Rifugio Savoia; Ciro Nisi affronta i tornanti del Gran Paradiso con la sua BMW R42 del 1927, la moto più vecchia partecipante al raduno; il sindaco di Viverone consegna una targa ricordo per il C.M.A.E. a Sergio Coronelli.

partenza per la seconda tappa.

Questa volta ci attende un lungo giro di circa 160 chilometri nel Biellese con un'escursione lungo la Panoramica Zegna, che da modo ai motociclisti di ammirare dall'alto, in un'altra splendida giornata, la vasta pianura sottostante con la vista che spazia sino a Vercelli e il Monferrato.

A Bielmonte è prevista una breve sosta per ammirare con tranquillità la pianura sottostante e per prendere un buon caffè. La nota località sciistica invernale ha un aspetto un po' dimesso malgrado la notevole presenza di motociclisti e ciclisti di ogni genere che in questa giornata la frequentano.

Alcuni dei nostri centauri, i più avventurosi, si azzardano a salire in seggiovia sul Monte Marca, da dove discenderanno su un bob a ruote lungo una pista in cemento che ricalca quella invernale in ghiaccio, provando così l'ebbrezza di una discesa mozzafiato.

Si riparte per affrontare una lunga discesa che porterà la carovana delle belle moto d'epoca a raggiungere la Serra, lunga collina morenica che corre come una dorsale da Nord a Sud per oltre venti chilometri, dove ci attende un improvvisato rinfresco in

mezzo a un prato verdeggianti.

Al tavolo di un caratteristico ristorante del luogo termina la bella avventura di due giornate passate in compagnia di amici con la stessa passione, per aver visitato luoghi

Dalla Panoramica Zegna una vista splendida sul Monferrato

meravigliosi con il beneplacito del bel tempo, vissuti però in sella a moto d'epoca. Un ringraziamento va rivolto in particolare a Pippo Franchina, Ciro Nisi e Claudio Bonalberti, e a tutte quelle persone che hanno operato perché la manifestazione riuscisse nel migliore dei modi, nonché a tutti i partecipanti indistintamente, che sono stati l'anima vera della manifestazione e che potranno ricordare e raccontare ciò che hanno vissuto di quelle giornate agli amici.





[due ruote]

di Massimo Zavaglia

La motocicletta del '900



Un evento all'ombra della Madonnina, paragonabile alla mostra del 1998 al museo Guggenheim di New York.

Quando una manifestazione ha come base piazza del Duomo, il successo dell'evento appare quasi scontato. La cornice è senza dubbio unica e vale il superare le difficoltà per conquistare questo spazio nel cuore di Milano. Nel caso specifico, l'esposizione "Motocicletta del Novecento" ha richiesto notevole impegno per riunire oltre cento modelli tra i più rappresentativi di un secolo di storia, più precisamente "il Secolo". Dal 1900 al 1999, infatti, le due ruote a motore sono passate da affascinanti oggetti da pionieri a veicoli estremamente sofisticati, attraverso un'evoluzione resa possibile soltanto dalla grande passione di chi ha creduto in questo mezzo di trasporto. Ma oltre alla difficile scelta, ristretta a esemplari perfettamente restaurati o accuratamente conservati, uno degli aspetti più complessi è stato il problema logistico, legato prevalentemente all'identificazione delle aree più idonee a raccogliere furgoni e carrelli in un centro città avaro di spazi.



Sopra: tutte schierate, in posa per i fotografi, le moto partecipanti alla manifestazione. Accanto: la locandina della manifestazione.



Da sinistra, in senso orario: Roberto Donati con la sua Vespa 98 del 1946; Gianfranco Croci col nipotino e la sua Laverda 750; Claudio Bonalberti, Carlo Achini e Marco Galassi davanti al Duomo con la FN 500 4 cilindri del 1910; Oldini Franchina e il proprietario della bella Ducati 750.

La giornata dell'11 settembre si è però trasformata in un grande successo, che molti non hanno esitato a definire un trionfo. L'iniziativa, fortemente voluta dal C.M.A.E. in collaborazione con il "Gruppo Motociclistico Lavanderie di Segrate" e l'associazione onlus "Le Vele" è riuscita nell'intento di riunire oggetti di grande pregio storico e di attirare il pubblico delle grandi occasioni.

Con la complicità di una giornata meteorologicamente ideale, l'area antistante l'Arengario è stata letteralmente presa d'assalto da migliaia di passanti. Il successo è da attribuire in particolare alla tipologia eterogenea dei visitatori. Accanto agli appassionati di sempre, che non si sono lasciati scappare l'occasione per assistere a un evento dalla portata paragonabile a quella mostra del 1998 al museo Guggenheim di New York, non sono mancati giovani, famiglie e semplici curiosi. Ognuno di loro è stato trasportato in un eccezionale viaggio nel tempo, grazie a oggetti che per molti hanno rappresentato un sogno inarrivabile e per altri hanno riportato alla mente momenti lontani: il primo scooter, oppure la moto "di famiglia", quella del nonno, dello zio o del papà...

Un'invasione pacifica in piazza del Duomo per un secolo di Storia

Ed era esattamente questo l'obiettivo di "Motocicletta del Novecento", ovvero ribadire che le manifestazioni dedicate ai veicoli storici non devono essere un semplice affare interno a uso e consumo dei fortunati

possessori di questi pezzi pregiati, ma svolgere un ruolo culturale e sociale. Non poteva esserci occasione migliore per ribadire la presenza del C.M.A.E. nel settore motociclistico, oltre a quello sempre attivo e di altissimo livello delle auto. Un forte segnale che il gruppo degli appassionati di moto, che si sta rafforzando sempre più, non mancherà di stupire in futuro. Perché se per molti arrivare a piazza del Duomo è un punto di arrivo, per noi è una solida base di partenza per il futuro. ●





Sopra, in senso orario:
un gruppo di giovani leve vicino ai loro destrieri;
il Duomo specchiato sul serbatoio di una Miller;
il presidente Galassi e Coronelli in compagnia di
Monsignor Manganini (il Monsignore è quello al centro!);
un bollo di circolazione con più di settanta primavere;
il sapere e l'esperienza tramandati alle nuove generazioni;
un bello scorcio di ruote anteriori quando ancora non
esistevano i freni a disco.





Sopra, in senso orario:
Pietro Oldini in sella alla Moto Guzzi 500 Sport del 1926;
la più milanese di tutte: la "Moto Porpora", unico esemplare
esistente della moto costruita artigianalmente a Milano
in via Porpora (da cui il nome);
particolare dell'incredibile motore stellare rotante a 5
cilindri della Mengola, motocicletta "a trazione anteriore"
costruita in Germania negli anni '20;
sotto il sole di piazza Duomo, domande, risposte e curiosità
del pubblico presente si sono protratte fino a tardi...





[due ruote]

di Sergio Coronelli

Piccole in movimento



Foto di gruppo dei partecipanti, davanti al Castello di Corneliano Bertario.

“Ti porterò sul Cucciolo” negli anni '50 era diventata una divertente e brillante canzoncina a ritmo di valzer che un innamorato dedicava alla sua bella che sognava di avere in regalo un potente motore a otto cilindri, ma lui non era in grado di accontentarla e la invitava a salire sul Cucciolo, l'unico motore che poteva regalare, comunque in grado di trasportarla per monti e città, regalando felicità e amore.

Sabato 9 luglio ritrovo dell'ormai consueto raduno delle “piccole in movimento” organizzato dal C.M.A.E.: si è presentato Renato Canessa a bordo di un ciclomotore Ducati Cucciolo del 1946 di 39 cm cubici di cilindrata, un rarissimo esemplare di ciclomotore in perfetto stato di efficienza e conservazione che ha destato non poca invidia e ammirazione tra i partecipanti.

Canessa ha avuto il suo bel da fare per dare delucidazioni sul suo stupendo mezzo per le tante domande che gli venivano rivolte per meglio comprendere un simile mezzo, ai più completamente sconosciuto.

Anche quest'anno non ha voluto mancare l'avvocato Eric Maggiar, personaggio importante in quanto tra i fondatori del Club Milanese nel lontano 1959, che dall'alto della sua veneranda età (82 anni compiuti) si è presentato a bordo di uno scooter Josunda 110 del 1990, che ha guidato con perizia e maestria per le strette stradine del Parco

Agricolo Nord Milano.

Il programma della manifestazione prevedeva la visita al museo dello “Scooter e della Lambretta” a Rodano (MI) voluto e gestito con tanta passione da Vittorio Tessera, dove abbiamo potuto ammirare tanti magnifici esemplari di scooter, alcuni veramente di grande valore tecnico. Vittorio Tessera ha salvato la documentazione storica più preziosa della Innocenti e raccolto tutta la più prestigiosa produzione mondiale di scooter, dal 1910 al 1970, in cinque sale, mentre una è stata dedicata alla Vespa, e il salone principale alla Lambretta, con più di 70 modelli esposti, prodotti dal 1947 al 1971.

Di grande rilievo il primo scooter in assoluto ideato e costruito in Italia (che non è la Vespa dell'ing. Ascanio), un mezzo che per la sua versatilità d'uso e per la rapidità di trasporto nel caotico traffico cittadino, è diventato panorama comune quotidiano.

Dopo la visita al museo (e una fugace dormitina all'ombra rinfrescante di un albero dell'avvocato Maggiar) la carovana delle piccole si è messa di nuovo in moto per un breve tragitto di una ventina di chilometri nella campagna lombarda attraverso stradine campestri e prati verdeggianti, placidi corsi d'acqua (come il canale Muzza ed il torrente Molgora) e silenziosi borghi di campagna, per fare poi una breve sosta all'ombra delle possenti mura del castello dei conti Borromeo a Corneliano Bertario. Dopo un rinfrescante aperitivo all'Osteria del Castello, la consueta foto di gruppo per immortalare la bella giornata passata in compagnia di tanti amici e delle piccole, ma fide, due ruote cariche d'anni e di fascino.

Hanno partecipato: Giulio Caimi (Pusch 150 del 1930), Renato Canessa (Ducati Cucciolo del 1946), Paolo Parigi (Rumi Scoiattolo del 1952), Marco Mantero (NSU Super Fox del 1958), Francesco Lippi (Motom Super Sport del 1960), Vittorio Pasini (Gilera 175 Regolarità Competizione), Paolo Perini (Zundapp KS 125 Sport del 1974), Gabriele Bisconcini (Piaggio Vespa 50 del 1975), Andrea Caimi (Piaggio Vespa 50 del 1976), Giorgio Pozzi (Gilera 150 del 1978), Eric Maggiar (Josunda 110 del 1990), Francesco Mantero (Piaggio Vespa 4V 150 del 1992). ●





Nürburgring & C.M.A.E.

Borella, Merzario e Pieraccini vincitori di Classe nel Campionato Tedesco 2011 su Abarth 1000 TC ex ufficiale Brescia Corse.

Dopo i risultati ottenuti nell'anno, come la vittoria di Classe durante la "24 Ore Classic" svoltasi al Nürburgring lo scorso 24 giugno con la presenza di Arturo Merzario e la partecipazione, sempre insieme a Merzario, al Goodwood Revival, Mauro Borella (in coppia con Arnaldo Pieraccini) si è presentato all'ultima tappa del Campionato Tedesco, in programma sempre al Nürburgring nel weekend del 23-24 ottobre, per tentare di cogliere ancora un buon risultato.

La gara era il *Westphalen Trophy* ADAC, che si è svolta sul circuito "lungo" del Nürburgring (la *Nordschleife*) unito al moderno GP di Formula Uno per un totale di 24.358 metri e sulla distanza delle due ore.

Il freddo intenso, che durante le prove della mattina aveva causato diversi incidenti per il ghiaccio formatosi sul tracciato, ha tradito anche la vettura di Borella-Pieraccini, la quale è uscita di strada nella celeberrima curva del *Karrussel*, causando danni fortunatamente solo alla carrozzeria.

Durante la pausa tra le prove e la gara, la piccola Abarth, vettura ex ufficiale della Brescia Corse, è stata prontamente riparata. Al via vi erano oltre 120 vetture, tra le quali la Mercedes 220 iscritta direttamente dal Team Mercedes Classic con alla guida il campione tedesco Klaus Ludwig.

Il pomeriggio ha regalato un tiepido sole che ha reso la pista decisamente meno scivolosa della mattina.

Dopo la partenza, Pieraccini ha dato inizio ad una serie di giri veloci che lo hanno riportato nelle posizioni centrali della classi-



Sopra: Arturo Merzario, Stefania Pisa e Mauro Borella in posa davanti alla grintosa Abarth 1000TC.

Sotto: alcune fasi della gara e, al centro, gli ultimi suggerimenti prima della partenza.

fica, superando tra le altre anche la Mercedes di Ludwig.

Al cambio di pilota, dopo un'ora, la Abarth era già sessantesima assoluta e Borella è riuscito ulteriormente a guadagnare posizioni, fino a terminare la gara con un'eccellente 29° posto assoluto e la vittoria di Classe. Questa ha permesso, grazie ai punti già conquistati in precedenza, di vincere anche la Classe nel Campionato Tedesco FHR-ADAC 2011.

La premiazione del Campionato Tedesco si svolgerà presso il Museo Mercedes a Stoccarda il 28 gennaio prossimo. ●





[in **copertina**]

di Marco Galassi

TROFEO MILANO





duemilaundici

“Milan l’è un gran Milan” e piazza Duomo, certamente immensa, sabato 15 ottobre si è svegliata, sotto un cielo terso e un bel sole splendente, invasa dalle splendide auto d’epoca iscritte al 5° Trofeo Milano.

Lo stupore misto a meraviglia e ammirazione, si leggeva chiaramente sui volti dei milanesi che, transitando da piazza Duomo, si sono imbattuti nelle centoventi auto d’epoca partecipanti alla manifestazione. Alcune vetture erano in assetto prevalentemente sportivo e sembravano arrivare direttamente dalla Mille Miglia, costellate di cronometri (rigorosamente a lancette come imposto dal regolamento) e tappezzate di adesivi delle più importanti manifestazioni italiane e non. A bordo piloti in tuta ignifuga sfoggiavano scarpe da guida, occhiali da aviatore e caschi colorati (in tinta con la vettura); immane l’indicazione del gruppo sanguigno dell’equipaggio riportato sulle fiancate del cofano motore. Altre invece, si sono presentate alla partenza con le valige in cuoio legate sul portapacchi posteriori, estremamente *British*. I piloti in cardigan di lana, giacca *tweed* e Church ai piedi, sembravano in procinto di fare una scampagnata fuori porta con colazione al sacco, anzi...nel cestino di vimini! Altre ancora erano cariche di amici e figli sui divani posteriori; equipaggi che coloravano con spirito goliardico la loro partecipazione all’evento, rendendo tutto molto familiare.

Ma torniamo alla cronaca della giornata...

Il Trofeo Milano si è svolto con il patrocinio di Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Milano

(Assessorato alla Cultura) e dell’Automobile Club di Milano, che ha curato l’assistenza tecnica per le auto assieme a Denicar, concessionaria del gruppo Fiat, da sempre vicina al C.M.A.E. e ai suoi soci.

Quest’anno la manifestazione faceva parte del Trofeo Zanon, indetto dall’A.S.I. e molti parteci-



panti si sono quindi presentati al via agguerriti e determinati ad aggiungere punti in classifica.

Centoventi equipaggi provenienti da Milano, dal nord Italia e alcuni da molto più lontano, hanno creato un mix di colori, di marche e di modelli d’auto, in rappresentanza del meglio della storia dell’automobilismo mondiale.

Dalla imponente Lancia Theta del 1914 a una più semplice, ma non per questo meno importante, Fiat 600. Si passava da vetture da competizione anni ’30 e ’40, ammirate per la loro importanza o rarità, a modelli di vetture ben più

In alto da sinistra: al cospetto di un Vigile “d’epoca” sfilano in partenza l’Alfa 6C 1500 SS, la Ford A Roadster e l’Alfa 6C 1750 Castagna. Qui sopra: l’arrivo in via Montenapoleone della bella “Pagoda” di Vittorio Pasini.

Da piazza del Duomo alla splendida Villa Panza di Biumo & ritorno.

diffuse e “umili”, che hanno contribuito però ugualmente all’evoluzione del motorismo mondiale. Alfa Romeo, Fiat, Jaguar, Ferrari, Austin, MG, Bentley, Cord, Rolls-Royce, Lancia...difficile estrapolare un periodo o un marchio importante che non sia stato rappresentato in questo Trofeo Milano.





Sopra da sinistra:
sfilano in movimento
sul tracciato verso
Varese le nostre
"storiche" dotate
di cronometri
rigorosamente manuali:
bandita l'elettronica!
Qui di fianco:
l'onnipresente famiglia
Tenconi alla guida della
Giannini Sport 1950.



Starter d'eccezione, in piazza Duomo, i Vigili Urbani della Scuola di Milano che, per l'occasione, hanno rispolverato le vecchie divise nere degli anni '40 e, dall'alto della pedana rotonda a righe bianco/nere (chi non se la ricorda!), hanno dato il via ad ogni singola auto.

Il percorso si è snodato lungo le strade secondarie della campagna del nord-ovest milanese e attraverso il Parco delle Groane, dove si sono svolte le prime serie di Prove Cronometrate.

Le difficoltà di navigazione non sono certamente mancate, complice qualche variazione di percorso dell'ultimo minuto, dovuta ad imprevisti lavori stradali e dubbi sull'interpretazione del Road Book; qualche equipaggio si è "disperso" nelle campagne lombarde. Ma in fondo, lo scopo non è quello di far muovere un poco i nostri motori? E se poi questo contrattempo accade in

una bella giornata di sole quasi primaverile, può diventare anche un'occasione per fermarsi a prendere un caffè, chiedere indicazioni e fare quattro chiacchiere con gli altri equipaggi.

A Varese il primo meritato premio: Villa Panza di Biumo, che ha accolto le auto nei suoi splendidi giardini "all'italiana" in una cornice unica. La Villa è uno dei fiori all'occhiello del FAI, (Fondo Ambiente Italiano) che, con la sua opera, conserva e valorizza i beni che rappresentano la storia artistica e architettonica italiana. La sosta con l'eccellente buffet ha permesso ai partecipanti anche di ammirare la collezione di Arte Contemporanea esposta nelle sale della Villa, oltre che la produzione di orologi Rolex esposti dalla Oreficeria Nicora di Varese che, con Pisa Orologeria di Milano e Rolex Italia, unitamente a GVA Redilco, hanno sponsorizzato la manife-

Sotto, da sinistra:
la 508 berlinetta MM
di Alberto Gargioni sotto
il controllo, attento,
dei cronometristi;
l'amato all'amata:
un giorno tutto questo
sarà tuo (ma l'auto
la tengo io!);
vere signore al sole del
parco di Villa Panza.





Sopra da sinistra:
l'Alpine Renault in
arrivo a Varese;
l'MG TA al passo sul
pressostato; la Giulia
SS impegnata in curva.
Qui di fianco:
il simpatico motocarro
Lambretta ha la sua
dose di applausi in
via Montenapoleone.

stazione. Dopo la sosta rinfrancante, la ripartenza verso Milano, attraverso strade purtroppo molto trafficate. Un'ultima fatica prima di lasciare Varese, il Trofeo Rolex Precision: una serie di difficili Prove Cronometrate (con partenza in salita!) che ha assegnato l'ambito premio messo in palio da Rolex Italia.

Le luci della sera avvolgevano ormai Milano quando il lungo serpentone di auto ha fatto ingresso in pieno centro. Una lunga sfilata da piazza della Scala, lungo via Manzoni per poi entrare sul *red carpet* di via Montenapoleone, che per l'occasione, è stata chiusa al traffico.

Qui, tra due ali di folla degne del Festival di Cannes, uno *speaker* ha illustrato brevemente le caratteristiche del modello, mentre impazzivano i flash dei fotografi. Parcheggiate poi tutte le vetture in via Montenapoleone, tappezzata da ban-

dieri GVA Redilco, che, assieme a Rolex ha fortemente creduto in questa manifestazione di alto livello, tutti gli equipaggi si sono lentamente avviati verso la centralissima via Gesù per essere accolti nel tranquillo e ovattato clima del Four Seasons per la cena di gala e le premiazioni.

Cosa dire quindi a tutti?

Grazie di aver condiviso con noi una bella giornata all'insegna del motorismo storico, grazie a chi ha supportato questa iniziativa e si è prodigato perché riuscisse al meglio. Grazie al Comune di Milano e a quello di Varese e soprattutto un grazie da parte di tutto il Consiglio Direttivo del C.M.A.E. e agli equipaggi che con il loro senso sportivo e la partecipazione entusiasta hanno saputo apprezzare il nostro sforzo e perdonare qualche lacuna stimolandoci a fare ancora meglio per il Trofeo Milano 2012!

Sotto da sinistra:
un vero "parterre"
d'eccezione: le Alfa 6C
2500 SS e 1900 Zagato
al tiepido sole
di Villa Panza;
la 500 seguita dalla
Rolls-Royce, doppia di
lunghezza e tredici volte
di cilindrata!
un classico inglese:
la Riley Brookland
del 1930





Da sinistra in senso orario:
 la Rolls-Royce 25/30 di Montorfano;
 l'Austin Healey 100 BN2 Le Mans di Colarieti;
 la Fiat 1100/103 TV di Praga;
 l'elegante Alfa Romeo 6C 2500
 Sport Pininfarina di Centanni;
 l'Aurelia B24 S Spider America
 di Stella lungo il tracciato;
 la "aggressiva" Mercedes 300 SL
 di De Sanctis all'uscita del "Piccolo Stelvio";
 la Fiat 508 Balilla di Simi De Burgis
 impegnata in una curva.





Da sinistra in senso orario:
 l'elegantissima Ford A 40B Roadster De Luxe di Dameno;
 la filante Jaguar XK 120 OTS di Brambilla/Ghezzi all'arrivo in via Montenapoleone;
 la rarissima Studebaker Avanti di Bernocchi alla partenza in piazza Duomo;
 l'Alfa Romeo 1500 MM Compressore di Lurani sfilava sul tappeto rosso a Varese;
 la Ford Mustang di Marini sfilava in via Montenapoleone;
 l'imponente Chrysler Airflow Imperial di Maggior.





In alto da sinistra:
 Andrea Caimi
 sorridente alla
 partenza nonostante
 la mancanza del sigaro;
 Jaguar E: "stiamo
 vicino vicino";
 il cielo è sereno ma
 l'aria è frizzante e
 bisogna coprirsi bene;
 la Fiat 600 di Colombo
 e Di Stefano fa
 da capofila.



Class.	Concorrente	Vettura	N°	Anno	Class.	Concorrente	Vettura	N°	Anno
1	Salviato / Salviato	Lancia Aprilia	33	1939	31	Centanni / Mariani	Alfa Romeo 6C Pininfarina Sport	36	1950
2	Pirri / Ciatti	Lancia Fulvia 1.3 Rally	108	1969	32	Sardi	Fiat 524 Limousine	9	1930
3	Cesetti / Veralli	Morris Minor 1000 Saloon	54	1957	33	Airaghi / Dell'Edera	Alfa Romeo Duetto	96	1966
4	Adamoli / Adamoli	Alfa Romeo 6C 1750 GT Castagna	10	1931	34	Cambiè / Bolzoni	Austin Healey 100/4 BN1	39	1954
5	Santarelli / Santarelli	Alfa Romeo Giulia SS	92	1964	35	Di Fuccia	Porsche 356 B 90	90	1963
6	Praga / Cogliati	Fiat 1100/103 TV	52	1956	36	Gargioni / Baucia	Fiat 508 S Berlinetta	21	1935
7	Crippa / Pietropaolo	Triumph TR3	59	1958	37	Orlandi / Orlandi	Jaguar E 3.8 Spider	84	1963
8	Trombetta / Cappella	Mercedes 230 SL	100	1966	38	Bramani	Lancia Fulvia Coupé	118	1975
9	Buccioni / Guerrini	Alfa Romeo Giulietta SS	74	1962	39	Sculco / Bonanomi	Maserati 200 S	53	1956
10	Scaglia / Scotti	Porsche 356 A T2	58	1957	40	Boris / Montoncelli	Porsche 356 SC	86	1964
11	Guffanti / Chiaratti	Fiat 1200 Cabriolet	63	1959	41	Brambilla / Ghezzi	Jaguar XK 120 OTS	38	1953
12	Artom / Artom	Maserati 3500 GT	73	1962	42	Mattioli / Mattioli	Jaguar E FHC	76	1962
13	Attardo / Attardo	Patriarca 750 Sport	35	1950	43	Dameno / Dameno	Ford A 40B Roadster DL	7	1930
14	Gillet / Gillet	Ford Mustang GT 390	101	1967	44	Porta / Cattaneo	Austin Eton Touring	22	1935
15	Brunella / Boccia	Austin Healey 100 BN2	40	1955	45	Capelli / Capelli	Mercedes 220 SE Coupé	79	1963
16	Boris / Soldati	Austin Healey Sprite	62	1959	46	Lamperti / Tavernier	Lancia Aurelia B24 S Spider	45	1955
17	Montorfano / Montorfano	Rolls-Royce 25/30	27	1936	47	De Giorgi	Fiat 1500 Cabriolet	81	1963
18	Lozza / Bottelli	MG A	70	1960	48	Carutti / Carutti	Lancia Lambda VIII serie Torpedo	4	1928
19	Forlani / Pace	Alfa Romeo Giulietta Sprint	69	1960	49	Belotti / Casarotto	Mercedes 280 SL	104	1968
20	Bisconcini / Bisconcini	Austin Healey Sprite	61	1959	50	Giorgetti / Giorgetti	Alfa Romeo Giulietta Sprint	44	1955
21	Barilli / Sozzi	Triumph TR3	60	1959	51	Caimi / Martino	Lancia Theta	1	1914
22	Pacchiarotti / Zerboni	Alfa Romeo Giulietta Spider	51	1956	52	Bertoni / Bertolini	Renault Alpine A110 1.6 S	112	1973
23	Flenghi / Flenghi	Lotus Eleven MKII	55	1957	53	Invernizzi / Argentieri	Austin Healey 3000 MKIII	88	1964
24	Lamperti / Rigotti	Lancia Aurelia B24 S	56	1957	54	Opessi	Alfa Romeo Giulia Spider Veloce	82	1964
25	Bandera / Brena	Lancia Augusta Cabriolet	16	1934	55	Ricci M. / Bellinzona	MG TA	28	1936
26	Digrandi / Digrandi	Alfa Romeo 6C 2500 Touring	34	1949	56	Gritti M. / Antonini	Alfa Romeo RL SS Vanden Plas	3	1927
27	Gallie / Pisoni	Bentley 3 1/2 Derby Park Ward	20	1935	57	Kunzi / Rink	Horch 853 A	30	1937
28	Ferraro / Venuto	Riley Brookland	8	1930	58	Prati / Giromini	Alfa Romeo Giulia Sprint GT	91	1964
29	Stella / De Albertis	Aurelia B24 S Spider	48	1955	59	Brambilla / Albera	Alfa Romeo Giulietta SS	71	1961
30	Ceriani / Meraviglia	Mercedes 190 SL	49	1956	60	Polla / Bucci	Alfa Romeo Giulietta TI	85	1963





Da sinistra:
la Giulietta Sprint di
Giorgetti, i tornanti del
"Piccolo Stelvio",
l'elegante Aurelia B24
S di Lamperti e la più
moderna Fiat 1200
Cabriolet di Guffanti.

Class.	Concorrente	Vettura	N°	Anno	Class.	Concorrente	Vettura	N°	Anno
61	Colombo / Carminati	Jaguar E	75	1962	91	Sculco / Mele	Ford Cobra	94	1965
62	Lurani C. / Gottsche	Alfa Romeo 1500 MM	5	1928	92	Cristallo / Levati	Morgan 4/4	105	1968
63	Cagnola / Nicola	Fiat 1100/103	41	1955	93	Caimi / Fabbri	Cord 812	29	1937
64	Casiraghi / Bottura	Volkswagen TYP 14 Karmann Ghia	80	1963	94	Colombo / Di Stefano	Fiat 600	66	1960
65	Simi De Burgis / Arizzi	Fiat 508 Balilla	15	1933	95	Zammarchi / Molinari	Aston Martin DB 5	95	1965
66	Giudice	Lancia Aprilia Lusso	26	1936	96	Coldani / Eusebio	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce	65	1960
67	Villa / Villa	Porsche 356 B Super 90	77	1962	97	Bezziccheri / Bezziccheri	Ferrari 330 GTC	97	1966
68	Di Bitetto / Aquino	Alfa Romeo 2000 Touring Spider	68	1960	98	Invernizzi / Pasquale	Triumph TR3	50	1956
69	Perucchini	Alfa Romeo 6C 1750 GTC	12	1932	99	Tommasi / Tommasi	Citroen 5 HP Torpedo T2	2	1999
70	Simi De Burgis / Brambilla	Fiat 508 Balilla 4M	25	1935	100	La Russa / Silini	Mercedes 250 SL	102	1967
71	Rivolta / Muller	Fiat 508 S	19	1934	101	Pasini / Biondi	Mercedes 230 SL	99	1966
72	Marietti / Marietti	Alfa Romeo GTA Junior 1.3	113	1974	102	Capellini	Porsche 356 SC	87	1964
73	Giudice	Alfa Romeo 1900 Sprint	11	1952	103	Marini / Marini	Ford Mustang Convertibile	98	1966
74	Sabbadini / Casati	Fiat 508 4M Lusso 2 porte	24	1935	104	Rosnati / Arnold	Rolls-Royce Silver Shadow	103	1967
75	Novati	Jaguar E 3.8	72	1961	105	De Sanctis / Morbiducci	Mercedes 300 SL	43	1955
76	Prandoni / Innocenti	Morris LTD Eight Four Seat T.	23	1935	106	Bernocchi / Eminente	Studebaker Avanti	78	1963
77	Pessina / Tinelli	Renault Alpine A310	114	1974	107	Mai / Marinoni	Jaguar XK 140 OTS SE	46	1955
78	Vittozzi / Vittozzi	Porsche 911 SC Cabrio	115	1983	108	Belloni	Triumph TR6	119	1974
79	Dal Pont	Fiat 500	67	1960	109	Marx / Salvetti	Alfa Romeo 1900 SSZ	47	1955
80	Femminella / Montoncelli	Alfa Romeo Giulia Spider 1600	83	1963	110	Maggiar / Ruini	Chrysler Airflow Imperial	18	1934
81	Tenconi / Bandera	Giannini Sport	37	1950	111	Brameri / Bazzano	Maserati Indy	107	1969
82	Caimi K. / Gennaro	Ford A Roadster	6	1929	112	Redaelli / Salvetti	Alfa Romeo 1900 TI Super	57	1957
83	Lavetti / Facheris	Jaguar E Coupé	106	1968	113	Giacomelli / Giacomelli	Fiat Dino Coupé	109	1971
84	Giommoni / Grassi	Dodge D11 Coupé	32	1939	114	Volpati / Gatti	Jaguar XJ6 4.2	110	1971
85	Crispino / Vacchelli	Lancia Aprilia Trasformabile PF	31	1939	115	Grossi / Colombi	Fiat 124 Coupé	111	1972
86	Colarieti / Colarieti	Austin Healey 100 BN2 Le Mans	42	1955	116	Sanvito / Caparra	Porsche 911/930 Turbo	116	1986
87	Subert / Bertini	Porsche 356 C	93	1964	117	Monetti / Tornamenti	Panther 1.6 Kallista	117	1987
88	Schieppati / Schieppati	Austin Healey Mark I 3.0 BT/	64	1959					
89	Mazzoni / Pugassi	Alfa Romeo Giulia Spider 1600	89	1964					
90	Femminella	Lancia Augusta	14	1933					





In alto da sinistra:
la C.C.C. (Candida Cord
Caimi); la Maserati
200S di Sculco,
vincitrice del
Trofeo Rolex Precision;
non è un'astronave
è la Lotus Eleven MKII
di Flenghi.
Qui di fianco:
il presidente Galassi
in mezzo alla coppia
vincitrice Sculco /
Bonanomi del Trofeo
Rolex Precision.



CLASSIFICA TROFEO ROLEX PRECISION

Concorrente	Vettura	Anno	N° di gara	Penalità totali
1) Sculco / Bonanomi	Maserati 200 S	1956	53	39,00
2) De Giorgi	Fiat 1500 Cabriolet	1963	81	39,12
3) Buccioni / Guerrini	Alfa Romeo Giulietta SS	1962	74	53,46
4) Pirri / Ciatti	Lancia Fulvia 1.3 Rally	1969	108	54,08
5) Salviato / Salviato	Lancia Aprilia	1939	33	58,38
6) Santarelli / Santarelli	Alfa Romeo Giulia SS	1964	92	67,24
7) Cesetti / Veralli	Morris Minor 1000 Saloon	1957	54	87,92
8) Crippa / Pietropaolo	Triumph TR3	1958	59	93,22
9) Cagnola / Nicola	Fiat 1100/103	1955	41	94,55
10) Stella / De Albertis	Aurelia B24 S Spider	1955	48	94,55





Da sinistra:
la vetrina Rolex in
via Montenapoleone;
un tricolore italo-
americano;
sosta (sul marciapiede)
ma a una vecchia signora
è permesso!
coppe e premi per tutti.

CLASSIFICA TROFEO ROLEX PRECISION

Concorrente	Vettura	Anno	N° di gara	Penalità totali
11) Adamoli / Adamoli	Alfa Romeo 6C 1750 GT Castagna	1931	10	106,11
12) Brambilla / Ghezzi	Jaguar XK 120 OTS	1953	38	107,10
13) Praga / Cogliati	Fiat 1100/103 TV	1956	52	109,20
14) Attardo / Attardo	Patriarca 750 Sport	1950	35	114,00
15) Bertoni / Bertolini	Renault Alpine A110 1.6 S	1973	112	121,10
16) Bandera / Brena	Lancia Augusta Cabriolet	1934	16	123,28
17) Colarieti / Colarieti	Austin Healey 100 BN2 Le Mans	1955	42	128,65
18) Barilli / Sozzi	Triumph TR3	1959	60	138,33
19) Carutti / Carutti	Lancia Lambda VIII serie Torpedo	1928	4	144,64
20) Artom / Artom	Maserati 3500 GT Touring	1962	73	145,80





Aprilia...vincente!



La mia Aprilia, la sua storia.

Uscita dalla catena di montaggio degli stabilimenti Lancia il 2 marzo 1939, venne acquistata da un famoso endocrinologo di Torino, il prof. Ernesto Pesci, il 2 maggio dello stesso anno. Alla morte del prof. Pesci (17/3/1951), l'auto venne ereditata dalla moglie Alessandra Banfi, che la vendette il 30 giugno 1951, per 50.000 lire, a Eugenio Pattoni industriale di Torino (fondatore del museo dell'ombrello di Gignese).

Il 9 novembre 1971 l'auto venne venduta per 10.220 lire a Francesco Stola, il secondogenito di Alfredo Stola (grande amico di Vincenzo Lancia), titolare dell'omonimo laboratorio per la produzione di modelli di carrozzeria e fonderia, "Alfredo Stola".

Nel 1978, a 49 anni, Francesco Stola fu vittima di uno dei primi tragici rapimenti mafiosi a scopo di estorsione e da quella esperienza non tornò più.

Il 17 giugno del 2006 venne acquistata da Giuseppe Vaccari (presidente del Club

Florio di Palermo), che la ristrutturò completamente portandola all'attuale splendore. Il 4 ottobre 2010, infine, è entrata in possesso dell'attuale proprietario con lo scopo di utilizzarla nelle più importanti manifestazioni di Auto Storiche. Con la collaborazione dell'officina Lancia dei Fratelli Belucco di Varese, è stato fatto un completo restauro di tutte le parti meccaniche (motore, cambio, differenziale e ingranaggi vari), riportandola alle condizioni originali. L'auto, nel 2011, ha partecipato ad alcune importanti manifestazioni vincendo, oltre al Trofeo Milano, anche il Trofeo Morandi di Castiglione delle Stiviere (riservato alle sole vetture anteguerra), e piazzandosi al secondo posto nel Trofeo Aido di Brescia.

Ecco una breve storia di questo importante modello, caro a tanti lancisti.

Metà anni '30: le vendite dell'Augusta procedono a gonfie vele, rappresentando quasi l'85% del fatturato della Lancia ma

La bella linea aerodinamica dell'Aprilia (prima serie del 1939) del socio Ezio Salviato, vincitore del Trofeo Milano 2011.





Alcune viste della Lancia Aprilia nelle quali emerge la assoluta modernità di questo modello, che ha avvicinato al mondo Lancia migliaia di automobilisti che, venendo da vetture più modeste, l'hanno considerata un punto di arrivo. Magari poi di partenza.

Vincenzo Lancia pensa al futuro e come sostituire questo modello di successo con una vettura più moderna, aerodinamica, capace di fornire prestazioni ancora superiori con potenza e consumi relativamente modesti. Nell'inverno '34/'35 la squadra tecnica (gli ingegneri Racco e Baggi, i tecnici Alghisi, Falchetto, Sola e Verga) ricevono quindi l'imput dal vulcanico Vincenzo Lancia per procedere a questo progetto.

Viene mantenuto il classico schema dei cilindri a "V" stretto, ma con le camere di scoppio emisferiche, con la cilindrata di 1352 cc.

Eroga una potenza di 47 CV, valore elevato per quell'epoca. Quanto alla carrozzeria, grazie alla collaborazione con il Politecnico di Torino, il disegno fortemente aerodinamico porta a un coefficiente di 0,47 Cx, un record per l'epoca, raggiunto solo da vetture di serie in anni ben più recenti.

Le prime prove su strada si protraggono fino al giugno 1936 e dimostrano qualità tecniche (tenuta, velocità, maneggevolezza) veramente sorprendenti per l'epoca; addirittura Vincenzo Lancia vuole limitarne la velocità massima entro 125 km/h.

L'Aprilia, nella veste definitiva, viene pre-

sentata al Salone di Parigi (ottobre 1936) con il nome di *Ardennes* (la catena montuosa che separa la Francia dal Belgio) e il 28 ottobre dello stesso anno, a Milano, con il nome *Aprilia*.

Nel 1936 Vincenzo Lancia stupì tutti con la nuova sua "piccola"

Il pubblico rimane subito un po' sconcertato dalla linea particolare e indubbiamente personale, ma dovrà presto ricredersi, quando comincerà ad apprezzarla su strada e nelle prime corse dove dimostra le sue peculiarità. Nell'agosto 1939, con la seconda serie, la cilindrata passa a 1486 cc, con potenza sostanzialmente invariata, ma con miglioramento della coppia.

Il 22 ottobre 1949 esce l'ultima vettura dalla catena di montaggio, dopo oltre 27.000 esemplari prodotti, compresi gli autotelai fuori serie.





Uniti dalle **divise Fraizzoli**

Alcuni bellissimi bozzetti depoca di divise e uniformi del secolo scorso.



Il punto vendita di Fraizzoli Store di via De Amicis allestito con la collaborazione del C.M.A.E. in occasione della mostra organizzata con il supporto anche del Politecnico di Milano e della Scuola di Design.

Il marchio Manifattura Fraizzoli, fondato nel 1923 come “Fabbrica Italiana di Uniformi Civili”, era all’epoca un progetto innovativo. Con lungimiranza il fondatore Leonardo Fraizzoli aveva dato vita a un’azienda che produceva divise militari, ma anche divise mirate a un uso civile, settore che ufficialmente avrebbe preso piede solo una decina di anni dopo.

Attraverso il sodalizio e la collaborazione tra il gruppo di ricerca “Capitale Creativo-Taste Cube_Moda Contents Tremelloni” del Politecnico di Milano, Scuola del Design, e il marchio Fraizzoli è stato sviluppato un progetto che mira a valorizzare l’importanza dell’archivio storico del *brand*, per la ricerca e per il progetto di moda, rivisitando così un’uniforme da driver degli anni ’30, traducendola in un prodotto di design innovativo.

La mostra, inaugurata il 22 settembre presso il Fraizzoli Store di via De Amicis a Milano, si è svolta alla presenza dei fondatori di progetto di ricerca Taste3 (i docenti Marco Turinetti e Susanne Kreuzer) e l’Amministratore del Gruppo Fraizzoli, Leonardo Caglioni.

All’evento ha preso parte anche Uberto Pietra, consigliere del C.M.A.E., che ha permesso di arricchire la mostra con pezzi d’auto d’epoca e prestando per l’occasione una bellissima Fiat d’antan.

Questa collaborazione tra Scuole del Design e Manifattura Fraizzoli è l’ennesima prova che l’innovazione e la classicità possono coesistere e valorizzarsi a vicenda. ●





Fucina Editore propone...

Alfavelate, l'ultimo libro di Gippo Salvetti, storico collezionista di Alfa da oltre quarant'anni nonché socio C.M.A.E., accompagna il lettore alla scoperta delle vetture che, sotto il Museo di Arese, attendono di essere riportate in vita e alla luce.

Un'opera che, grazie anche alle belle foto di Sandro Bacchi, fa conoscere ai tanti appassionati del Marchio in tutto il mondo, le Alfa che hanno vissuto la storia di un solo giorno o che sono state l'inizio di una fortunata serie.

Il prototipo della Giulia TI, l'Alfa 6 blindata di Giovanni Paolo II, l'innovativa Free Time di Zagato, la misconosciuta 2600 Prototipo...

Un "tesoro" nascosto in attesa di essere restaurato o dormiente sotto una fila di teli rossi; tesoro conosciuto a pochi, del quale l'autore con il contributo dello storico Fabio Morlacchi, illustra storia e caratteristiche. Sicuramente un'importante novità in questo campo, proprio per l'originalità dell'argomento trattato.

Proprio nel momento in cui il Museo di Arese, messo sotto tutela dal Ministero dei Beni Culturali, è chiuso al pubblico per delle straordinarie manutenzioni (che ancora non risultano iniziate), il lungo elenco di veicoli che non hanno mai trovato collocazione alla vista del pubblico, assume ancor di più la valenza storica.

Così dice l'autore in questo libro: "... Il sogno di noi tutti collezionisti è quello di trovare, sotto il classico pagliaio, l'auto della nostra vita. Poter sollevare "un velo" e scoprire qualcosa di cui si aveva perduto memoria è sempre e comunque una grande emozione. Se poi questi "veli" coprono le Alfa



Romeo che, silenziose, riposano sotto il Museo di Arese in attesa di miglior sistemazione, siamo certi che tutti possano condividere questa emozione di sollevarli con noi. Anche solo per vederle, anche solo per sapere che "ci sono", che sono ancora "vive" anche se non si possono comprare. Non sono in vendita perché, da oggi, appartengono a tutti. ..."

In alto la copertina di *alfavelate*, in cui troneggia lo scudo della misconosciuta 2600 Prototipo.

[Fucina S.r.l. via Ennio 8, Milano www.fucinaeditore.it info@fucinaeditore.it]

Titolo: alfavelate
Formato: 28x24 cm
Pagine: 160
Foto: 186, b/n e colori
Lingue: bilingue (italiano / English)
ISBN: 978-88-88269-31-3
Prezzo: 40,00 Euro



**Vendo Ferrari 348 TS del 1992**

ottime condizioni generali,
tagliandata Ferrari.

Colore giallo.

Euro 35.000 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 4.200

Cell. 335.24.69.26 Salvatore

Vendo moto Guzzi Airone Sport

1951, conservato con documenti
originali e ASI.

Visibile Milano

Carlo 349.86.58.599

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

Cambio automatico. In perfette
condizioni. Monoproprietario.

Iscritta ASI. Euro 7.000

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

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

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 230 SL "pagoda",

colore azzurro met., km 83.000

originali, interni conservati, capotte

nuova, omologazione ASI.

Mario 348.25.83.160

Vendo MGA 1600 del 1960

Completa di capote e porta pacchi.

Interni in pelle rossa. Assistita

Borgi. Iscritta ASI.

Euro 35.000 trattabili

Cell. 339.27.95.821 Gabriele

Vendo Porsche Carrera 3.2 del 1984

Ottime condizioni.

Iscritta ASI/ AAVS (CSAI)

Cell. 333.97.15.029 Giancarlo

Vendo Alfa Romeo 1600 Spider

"osso di seppia", 1968, rosso,

interni neri, ASI, ottime condizioni

Euro 15.000

Cell. 392.09.73.401

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

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 non trattabili

Cell. 333.32.58.378 Guido B.

Vendo BMW R80ST 1984,

due borse Krauser, ottime

condizioni, Euro 6.000

Visibile Mi-Fiera

Vittorio 335.71.79.199

Vendo Volkswagen Maggiolone

Cabrio 1976, color avorio,

unico proprietario

Tel 02.46.92.518 - 02.48.19.31.52

Cerco meccanico "saabbista"

per SAAB 900 Cabrio Sport

per revisione generale,

meglio Milano o dintorni.

Bruno 333.72.54.330

[focus]

traino veloce

RECORD DI TRAINO ROULOTTE

Leggendo qua e là, sulla rivista *Autorama* (agosto '66) viene riportato l'allora record mondiale di traino di roulotte. Una fiammante Maserati Quattroporte (allora considerata la berlina più veloce al mondo) aggancia una roulotte Arca sul tratto autostradale del casello di Roma Nord. La velocità certificata di questo record è di 170,940 km/h che supera abbondantemente il precedente, inglese, con 158 km/h di una vettura non precisata. Sarebbe bello che, a distanza di 45 anni, magari con la nuova Maserati Quattroporte, qualcuno si dilettasse a superare il precedente record della sorella più anziana, che ha resistito a lungo, superato nel 1982 con 206 km/h e da poco tempo ad oltre 230 km/h con una Porsche in veste di vettura trainante. Chi riceverà il guanto della sfida?

[focus]

un ringraziamento

Caro Marco, il Trofeo Milano è stato una grandissima dimostrazione che si può ancora gioire con gli amici, divertirsi con le nostre auto, incontrare gente stupenda, sentire Milano che ti applaude, che ama, che dimostra cuore. Di tutto questo volevo ringraziarti insieme con Federico, e ancora per il ricordo a Giovannino Lurani e la mitica Cica, che sentendo queste parole al cellulare dal microfono è rimasta emozionatissima. Sei un grande, davvero. Un abbraccio,
Michele Goettsche

[focus]

per la vostra libreria

FUCINA



anni '60-'70 hanno dato vita a un movimento che ha fatto nascere l'associazionismo italiano nel campo delle auto e delle

[focus]

di Mario Aglione

VIA ALLE REVISIONI ANTE 1960 PER IL 2012

A seguito del Decreto Ministeriale del 17/12/2009 e della successiva Circolare del 19/03/2010, sono cambiate molte cose concernenti i veicoli storici. Molti dei nostri soci e/o "tesserati" (come vengono denominati dal nostro Presidente dell'ASI) lamentano trattamenti non omogenei nelle diverse Motorizzazioni Provinciali, soprattutto in tema di Revisioni periodiche.

Il CMAE sempre molto sensibile ai problemi dei propri soci, dopo più di un anno di incontri e trattative con i responsabili della Motorizzazioni Civile di Milano è riuscito finalmente ad avere l'autorizzazione ad effettuare sedute periodiche programmate di Revisione in un centro da noi segnalato.

Obiettivo molto importante per il nostro club composto da 1.900 soci che sicuramente nel loro parco auto annoverano parecchie vetture ante 1960.

Sul nostro sito e presso la segreteria avremo modo di darvi informazioni più precise in merito alle procedure e ai costi di tale servizio.

Di sicuro verrà pubblicato un calendario annuale con le date mensili nelle quali sarà possibile effettuare le Revisioni.

Per agevolare ulteriormente i nostri Soci la giornata concordata sarà sempre il sabato e le vetture da controllare saranno da un minimo di venti ad un massimo di trenta.

I prezzi saranno comunicati a breve e saranno composti dal costo del Centro Revisioni con suo personale dedicato, quello degli Ingegneri della Motorizzazione disponibili in luogo e dal versamento postale per la Motorizzazione Civile.

Ultima cosa, ma sicuramente non la meno importante, è che il Centro Revisioni che ci permette di proporre questo servizio ai soci è la

CONCESSIONARIA DENICAR di via Bisceglie 92 a Milano

dove già da cinque anni effettuiamo le sedute di Omologazione ASI per le nostre autovetture e moto, con un'ospitalità impeccabile grazie ai titolari Nino e Stefano Odorici. Ora aggiungiamo anche la possibilità della Revisione delle auto ante 1960, che senza il loro aiuto e la loro disponibilità, verrebbero indirizzate direttamente alla Motorizzazione Civile di Milano.

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

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!





Grand Prix C.M.A.E.



29 ottobre 2011. Accolto a Vairano di Vidigulfo da una fitta nebbia che si è alzata solo in tarda mattinata, ha preso il via il Grand Prix C.M.A.E..

L'evento è stato organizzato dalla Squadra Corse sezione sportiva del C.M.A.E., che quest'anno ha voluto svolgere l'evento sul circuito di proprietà della Domus-Quattroruote, particolarmente attrezzato per questo genere di manifestazioni.

Le prove si sono divise sulle due parti del circuito: l'Handling e il Cappio Nord.

Nella prima fase sull'Handling le 36 prove, alcune lente e altre molto veloci, hanno creato quel clima sportivo che tutti stavamo cercando.

La prova intermedia effettuata sulla pista denominata Cappio Nord era invece a eliminazione diretta.

Nel pomeriggio, dopo aver pranzato presso il ristorante all'interno della pista, tutti i piloti si sono confrontati in altre 36 prove effettuate però in senso contrario rispetto a

quelle della mattinata.

Il Grand Prix, quindi, si è concluso con ben 72 "percorsi" effettuati da tutti i partecipanti che, divertiti e anche infreddoliti, hanno avuto però modo di passare una piacevole giornata in compagnia di belle e grintose auto e la presenza di nomi di una certa importanza che caratterizzano la regolarità ne sono la testimonianza.

Vincitori della prova gli equipaggi Fontanella-Malta davanti alla coppia Salviato-Salviato e Aiolfi-Zambianchi.

Per la prova ad eliminazione si è aggiudicato il primo posto e relativo premio, l'equipaggio Senna-Mascheroni.

Il prossimo anno la Squadra Corse sarà impegnata ne "Il Circuito di Milano". ●

Gruppo di "famiglia" in un esterno nebbioso: da sinistra

Roberto Asperti,
Gerardo Nardiello,
Mario Aglione,
Lele Gioacchini,
Luigi Guffanti,
Paolo Casaleggio e
Franco Pampuri.





Sopra, da sinistra:
Mario Aglione
fortunato passeggero
sulla Bugatti T13
di Majno;
il pulmino Volkswagen
"Samba" di
Nardiello-Aglione;
la Mini di Guffanti
precede la Triumph
TR3 di Crippa.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Fontanella / Malta	Simca Rally	1971	00.02.25	29) Torregiani / Muresan	Lancia Fulvia Coupé	1969	00.12.07
2) Salviato / Salviato	Fiat 600	1962	00.02.46	30) Guenzi / Ongarato	Lancia Delta 1500	1981	00.12.11
3) Aiolfi / Zambianchi	Autobianchi A112	1980	00.02.59	31) Carbone / Cantoni	Alfa Romeo GTV 1750	1967	00.13.70
4) Crugnola / Vida	Triumph TR3	1958	00.02.66	32) Vittozzi / Vittozzi	Porsche 911	1983	00.14.45
5) Rapisarda / Galluzzi	Innocenti Mini	1965	00.02.88	33) Magnoni / Vanoni	Lancia Fulvia Coupé	1971	00.14.66
6) Senna / Mascheroni	Autobianchi A112	1981	00.03.20	34) Pegoraro / Bianchini	Lancia Beta Coupé	1975	00.15.06
7) Pighi / Malvisi	Morris Cooper Mini	1968	00.03.26	35) Violini / Galetta	Lancia Fulvia 1.2 Coupé	1966	00.16.42
8) Crugnola / De Vitto	Lancia Fulvia Coupé	1973	00.03.50	36) Bergna / Grassi	Porsche 911	1970	00.17.07
9) Boracco / Bossi	Autobianchi A112	1982	00.04.36	37) Borgonovi / Sedan	Porsche 911	1970	00.17.62
10) Riva / Riva	Fiat 127 Sport	1978	00.05.11	38) Casaleggio / Vaini	Porsche 911 Carrera	1990	00.18.45
11) Bassani / Bassani	Alfa Romeo Giulietta S.	1961	00.05.40	39) Cavanna / Curone	Alfa Romeo Giulietta	1982	00.18.87
12) Scialino / Scabini	Fiat 850 Coupé	1971	00.06.31	40) Piazzoli / Cucciniello	Porsche 944	1982	00.19.13
13) Asperti / Abate	Alfa Romeo Giulia Coupé	1972	00.07.36	41) Mazzalupi / Arresta	Alfa Romeo Duetto	1974	00.21.95
14) Galluzzi	Porsche 356	1958	00.07.44	42) Zelaschi / Ercolani	Lancia Fulvia	1968	00.23.25
15) Nardiello / Aglione	Volkswagen Samba	1966	00.07.74	43) Violini / Palumbo	Alfa Romeo Giulia 1.3	1977	00.24.21
16) Politi / Ruggeri	Triumph TR3	1958	00.07.75	44) Pigozzo / Beltrami	Autobianchi A112	1984	00.27.70
17) Pisa / Laura	Triumph Spitfire	1973	00.07.77	45) Gioacchini	Fiat 600	1963	00.28.45
18) Castelli	Porsche 911T	1970	00.07.93	46) Boris / Soldati	Austin Healey Sprite	1959	00.29.29
19) Cappellini / Molinari	Lancia Fulvia Coupé	1972	00.08.94	47) Calderoni / Casarini	Alfa Romeo GTV Grand Prix	1981	00.30.58
20) Seddio	Ferrari 308 GTB	1978	00.09.27	48) Bisconcini / Bisconcini	Lotus Elan	1964	00.34.26
21) Minussi / Rizzo	VW Maggiolone Cabrio	1974	00.09.30	49) Scabini / Scotti	Lancia Delta Evo	1992	00.37.50
22) Biroli / Guenzani	Lancia Fulvia Coupé	1972	00.10.17	50) Taschin / Negrini	Autobianchi A112	1973	00.38.87
23) Crippa / Pietropaolo	Triumph TR3	1958	00.10.30	51) Serena / Serena	Fiat 500	1969	00.39.07
24) Guffanti / Chiaratti	Innocenti Mini	1972	00.10.48	52) Gamba	Volvo P544 Sport	1964	00.39.51
25) Palumbo	Lancia Fulvia Coupé	1975	00.10.89	53) Bersani / Soresini	Lancia 2000 Coupé	1973	00.53.90
26) Arlenghi / Secondi	Fiat 124 Spider	1979	00.11.12	54) Barattieri / Gaslini	Renault 5 Alpine Turbo	1982	00.54.35
27) Cerri / Dalmini	Lancia Fulvia Coupé	1975	00.11.28	55) Majno	Bugatti T13	1920	01.07.27
28) Dell'Acqua / Raimondi	Fiat 850 Sport	1970	00.11.90	56) Schieppati	MGA 1600	1961	01.39.00





Campionato Sociale: 4^a prova



Qui sopra: Clerici, Salviato e Guatelli, i primi tre classificati, sul podio.

Sotto, da sinistra: Sergio Palpella con la sua bella Alfa Romeo Duetto; il "fornito" cruscotto della Delta di un concorrente; Gianfranco Crippa, del Vams, in attesa della partenza.

Ottobiano (PV) 18 giugno 2011.

La prima volta che una manifestazione di regolarità viene eseguita in tre prove diverse per determinarne la classifica finale. Tutto questo è avvenuto in occasione della quarta prova di Campionato sociale sulla pista del Kartodromo di Ottobiano (PV).

Infatti la prova "Tris di Regolarità", come è stata chiamata, ha avuto svolgimento nel seguente modo: nella mattinata la prova di regolarità cronometrica, organizzata dal C.M.A.E., sulla pista del Kartodromo di Ottobiano in due manche di due giri ciascuna per complessivi chilometri 4,600 con 22 rilevamenti dei tempi, valida quale 4° prova del 23° campionato sociale C.M.A.E.. Nel pomeriggio, organizzata dal HMS - Historic Motors Sport di Mortara, la 1° Coppa della Rana prova di slalom di

regolarità su un breve circuito ricavato nella piazza del mercato di Sartirana (PV) con 16 prove cronometrate, valida quale 4° prova del 1° campionato Historic Piloti Pavese Memorial "Giancarlo Cazzani" e alla sera organizzata dal VAMS - Varese Auto Moto Storiche "Squadra Corse" di Varese, una "gara a media prefissata" su un percorso di circa 10 chilometri lungo l'argine del Po.

I risultati ottenuti dai concorrenti nelle tre prove hanno determinato la classifica finale e di conseguenza le premiazioni per i meglio piazzati. L'idea di mettere insieme tre prove diverse nel loro svolgimento è nata dai top driver Gigi Guffanti del C.M.A.E., Luciano Botto del Vams e Roberto Violini del GFRT a seguito della collaborazione nata tra queste associazioni in atto dall'inizio di quest'anno.

Una collaborazione che merita di essere sviluppata anche in futuro vista la validità e la originalità delle manifestazioni di breve durata che da modo ai partecipanti di passare una giornata diversa ed alternativa, e di esprimersi su prove diverse per contenuto e svolgimento, lasciando però libera la possibilità di partecipare alla prova o alle prove che si ritengono migliori senza il vincolo del Tris. Veniamo alla 4° prova del campionato sociale 2011 del C.M.A.E., la presenza di diversi top driver ha un po' condizionato e relegato in secondo piano le prestazioni dei soci del C.M.A.E. in particolare di quelli che non hanno ambizioni puramente regolaristiche, ma che si divertono con spirito goliardico a sfide tra amici per poi avere argomenti per discutere e sostenere che "io sono più bravo di te".



I primi dieci posti in classifica sono occupati dai top driver e tra questi appartenenti al C.M.A.E. i soli Gigi Guffanti al 6° posto e Lele Gioacchini al 10° posto, mentre al 12° posto troviamo Roberto Asperti, al 15° Sergio Palpella, al 17° Carlo Fossati; tutti questi partecipanti fanno parte della Squadra Corse C.M.A.E., mentre dal ventesimo al trentaquattresimo posto sono occupati dai non professionisti del cronometro.

Con una buona prestazione si sono comportati molto bene Guido Sommaruga, Giovanni Bertoni, Antonio Lomacci, con una prova di buon valore tecnico contenendo le penalità in termini molto accettabili con una media rispettivamente di 23,86 centesimi, di 30,63 centesimi, di 32,13 centesimi di secondo di penalità per ogni rilevamento. Un po' più in ombra le prestazioni di Francesco Lippi Boncampi, Vittorio Femminella, Francesco Jacopetti, Luciano

Barsottelli e Giovanni Femminella che hanno offerto una prova un po' opaca e non all'altezza di loro altre recenti prestazioni.

Il vincitore assoluto della prova è stato il bravissimo Mauro Clerici con 62 centesimi di penalità pari ad una media di 2,81 centesimi di secondo per ogni rilevamento, seguito da Ezio Salviato e Giampiero Guatelli che hanno ottenuto una media rispettivamente di 3,40 e di 4,50 centesimi di secondo di penalità per ogni rilevamento. Sono prestazioni di grande valore che solo bravi professionisti del cronometro possono permettersi di ottenere.

La scheda tecnica

Pista South Milano di Ottobiano (PV)
Chilometri della prova 4,600
con 22 rilevamenti dei tempi.

Sotto, da sinistra:
Roberto Asperti inizia la prova con la sua Alfa Romeo Giulia GT 1300;
Francesco Lippi sul rettilineo con la sua Alfa Romeo Giulia GT Veloce; Giovanni Femminella con la sua Lancia Appia.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Mauro Clerici	Porsche 356 Cabrio	1965	00.00.62	20) Guido Sommaruga	Volvo P1800E	1971	00.05.35
2) Ezio Salviato	Autobianchi A 112	1982	00.00.75	21) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110	1973	00.06.74
3) Giampiero Guatelli	Fiat 128 Rally	1972	00.00.99	22) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	00.07.07
4) Maurizio De Bellis	Triumph TR3	1959	00.01.27	23) Gerardo Nardiello	Triumph TR2	1954	00.07.59
5) Pino Galluzzi	Porsche 356 C	1965	00.02.02	24) Roberto Barattieri	Renault 5 Alpine Turbo	1982	00.07.79
6) Luigi M. Guffanti	Mini Innocenti 1001	1972	00.02.05	25) Luciano Candian	Lancia Fulvia Rally	1967	00.08.75
7) Mauro Arlenghi	Fiat 124 Spider 2.0	1979	00.02.43	26) Paolo Azzi	Toyota Celica 1.6	1975	00.09.68
8) Luciano Cacioli	Autobianchi A 112	1973	00.02.46	27) Mirko Gandola	Autobianchi 112 E	1975	00.13.05
9) Luigi Pegoraro	Lancia Fulvia Coupé	1974	00.02.72	28) Alberto Gaslini	Renault 5 Alpine Turbo	1982	00.14.85
10) Emanuele Gioacchini	Fiat 600 D	1963	00.02.74	29) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GT	1966	00.15.35
11) Marco Lascalea	Innocenti Mini Cooper	1970	00.03.42	30) Vittorio Femminella	Giulia Spider 1600	1963	00.20.49
12) Roberto Asperti	Alfa Romeo GT	1967	00.03.53	31) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420S	1986	00.22.66
13) Matteo Pisa	Triumph Spitfire 1	1973	00.03.67	32) Luciano Barsottelli	Alfa Romeo GT Junior	1971	00.22.95
14) Luciano Botto	Fiat 127	1980	00.04.20	33) Giovanni Femminella	Lancia Appia	1961	00.24.01
15) Sergio Palpella	Alfa Romeo Duetto	1974	00.04.33	34) Uberto Pietra	Abarth Scorpione 850	1961	00.53.15
16) Andrea Palumbo	Alfa Romeo Duetto	1967	00.04.48	N.C.) Remo De Paoli	Singer Junior	1929	escluso
17) Carlo Fossati	Lancia Delta 4 WD	1986	00.04.62	N.C.) Alberto Castelli	Mercedes 190 SL	1960	non partito
18) Gianfranco Crippa	Triumph TR3	1958	00.04.63	N.C.) Giovanni Rossi	Lancia Beta Coupé	1978	non partito
19) Pier Guenzi	Volkswagen Maggiolino	1969	00.05.25	N.C.) Oliviero Cacciatori	Lancia Delta Evo	1991	escluso





Campionato Sociale: 5^a prova



Alcune vetture partecipanti alla manifestazione, in sosta nel cortile della Cascina Cortenova dei signori Invernizzi.

Truccazzano (MI) 25 settembre 2011. La seconda volta di una prova di campionato sociale C.M.A.E. nella cittadina di Truccazzano e ancora l'alto gradimento manifestato dai partecipanti per questa bella manifestazione, che vede coinvolti con tanta partecipazione anche gli abitanti di questa graziosa cittadina situata nella verdeggianti campagna lombarda.

La Pro Loco di Truccazzano, nella persona del Presidente Pietro Pavesi, di Silvio Galbiati Assessore allo Sport e Turismo del Comune di Truccazzano e di Pierangelo Gerli Segretario della Pro-Loce, hanno dato un sincero e fattivo apporto perché la manifestazione riuscisse nel migliore dei modi, come in effetti è avvenuto.

Quest'anno il percorso di gara è stato modificato rispetto lo scorso anno: è stato allungato di quasi un chilometro passando da 900 a 1700 metri, interessando alcuni quartieri della cittadina rimasti esclusi lo scorso anno.

La prova ha mantenuto le stesse caratteristiche, vale a dire due manche di due giri ciascuna per un percorso complessivo di 6600 metri con 30 rilevamenti cronometrici. La prima manche veniva eseguita con tre concorrenti che giravano contemporaneamente, mentre nella seconda man-

che i concorrenti che giravano contemporaneamente erano sei; questa soluzione creava un maggior interesse e partecipazione da parte del pubblico presente per via delle tante vetture sul percorso di gara in un breve lasso di tempo.

Veniamo alla prova di campionato; la presenza di Ruggero Riva, coadiuvato dalla sempre brava Fiorella, ha lasciato poche speranze di vittoria ai partecipanti alla prova di campionato per via delle sempre performanti prestazioni che Ruggero sa eseguire; infatti la classifica generale al termine della prova vede in prima posizione Ruggero con 288 penalità su 30 passaggi cronometrici, una prestazione non eccezionale ma comunque molto valida tenuto conto della difficoltà del percorso di gara.

Al secondo posto si è classificato Gerardo Nardiello, che ha saputo portare ad una buona prestazione la più ingombrante Mercedes 190 SL rispetto la più agile Fiat 127 Sport di Ruggero Riva; infatti Gerardo è rimasto staccato da Ruggero di soli 2 centesimi di secondo, un'inezia se si considerano i 30 rilevamenti cronometrici.

Al terzo posto Emanuele Gioacchini che ha saputo sapientemente pilotare la sua Fiat 600 D maxi dotata di apparecchiature di rilevamento dei tempi da astronave per Marte, con una prestazione assai performante che lo ha visto soccombere di 54 centesimi di secondo da Ruggero Riva e a 52 centesimi da Gerardo Nardiello.

Una buona prestazione hanno offerto anche Roberto Asperti finito al 4° posto in classifica generale con 365 penalità e Gigi Guffanti, 5° con 460 penalità, questa volta coadiuvato dalla brava Ornella, che da alcune gare non era presente al fianco di Gigi.

Una particolare menzione a Giovanni Bertoni che, cronometrato dal sempre più bravo Riccardo di 12 anni, ha offerto una prestazione eccellente piazzandosi al 6° posto con 576 penalità, ma la cosa più interessante per il pubblico era lo spettacolo offerto dalla stupenda Renault Alpine A110 S che lungo il percorso face-



va vibrare le vene degli spettatori presenti, con il possente urlo del suo motore.

Una segnalazione per le buone prestazioni eseguite da Mario Aglione terminato al settimo posto, da Paolo Casaleggio a bordo di una potente quanto bella Porsche 911 Carrera 4 terminato all'ottavo posto, da Sergio Palpella terminato al nono posto e Antonio Lomacci, fresco papà di un bellissimo bambino, al decimo posto in classifica generale con una buona prestazione.

Un bravo a tutti gli altri partecipanti che hanno saputo allietare la giornata con lo spettacolo di aver portato le loro belle vetture d'epoca alla visione di un pubblico assai interessato e che ha gradito con tanto entusiasmo per la possibilità data, con generosità, da tutti partecipanti di far salire a bordo delle proprie auto i cittadini di Truccazzano per un giro per le vie del paese, un successo senza precedenti.

Ancora un particolare ringraziamento alla famiglia Invernizzi della Cascina Cortenova che anche quest'anno ha offerto un rinfresco con assaggi dei prodotti biologici della sua fattoria ai partecipanti

alla manifestazione, oltre da aver dato modo di visitare la loro meravigliosa collezione di trattori agricoli, tra cui uno stupendo Porsche mod. Junior K, e un Allgaier mod. R 22.

La scheda tecnica

Circuito cittadino di Truccazzano (MI)

Chilometri totali della prova 6.600

Con 30 rilevamenti dei tempi ●

Sotto da sinistra:
due sorelle "rosse" ma
non Ferrari, le
scattanti Alpine
Renault;
Sergio Coronelli a suo
agio su un trattore
Allgaier R22 del 1950;
la piccola Nash
Metropolitan
del 1957 di Franco
Pampuri: al volante
una soddisfatta
Ornella Chiaratti.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Ruggero Riva	Fiat 127 Sport	1978	288	14) Vittorio Femminella	Giulia Spider 1600	1963	932
2) Gerardo Nardiello	Mercedes 190 SL	1957	290	15) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GT Veloce	1966	1154
3) Emanuele Gioacchini	Fiat 600D	1963	342	14) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven S1	1958	1256
4) Roberto Asperti	Alfa Romeo GT	1967	365	15) Salvatore Carbone	Alfa Romeo Giulia GTV 1750	1968	1395
5) Luigi M. Guffanti	Mini Innocenti 1001	1972	460	16) Roberto Barattieri	Renault 5 Alpine Turbo	1982	1444
6) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110 1600	1973	576	17) Alberto Gaslini	Renault 5 Alpine Turbo	1982	1693
7) Mario Aglione	Mercedes 230 SL	1967	691	18) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	1758
8) Paolo Casaleggio	Porsche 911 Carrera	1990	703	19) Luciano Barsottelli	Alfa Romeo Giulia GT Junior	1971	2204
9) Sergio Palpella	Alfa Romeo Giulia Spider 1.6	1974	809	20) Antonio Di Martino	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1960	2458
10) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	815	21) Massimo Pessina	Alfa Romeo Duetto 1.6	1974	3801
11) Mauro Praga	Fiat 508C Aerodinamica	1939	902				





Le classifiche del Campionato

CLASSIFICA GENERALE FINALE DOPO LA QUINTA PROVA

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali	Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
1	Antonio Lomacci	550	475	450	475	475	2425	12	Francesco Jacopetti	-	-	310	375	-	685
2	Francesco Lippi	425	500	500	425	400	2250	13	Uberto Pietra	-	290	-	310	-	600
3	Giovanni Bertoni	300	350	475	500	500	2125	14	Guido Sommaruga	-	-	-	550	-	550
4	Vittorio Femminella	310	425	425	400	425	1985	15	Enrico Moscatelli	475	-	50	-	-	525
5	Giovanni Femminella	350	300	330	330	350	1660	16	Mauro Praga	-	-	-	-	450	450
6	Ruggero Riva	-	550	550	-	550	1650	17	Mirko Gandola	-	-	-	450	-	450
7	Luciano Barsottelli	280	280	375	350	330	1615	18	Rita Galbiati	330	-	-	-	-	330
8	Romeo Bottini	400	310	400	500	-	1610	19	Antonio Di Martino	-	-	-	-	310	310
9	Gabriele Bisconcini	375	-	350	-	375	1100	20	Massimo Pessina	-	-	-	-	300	300
10	Francesco Adamoli	500	375	-	-	-	875	21	Marco Fossati	270	-	-	-	-	270
11	Vincenzo Invernizzi	290	400	-	-	-	690	22	Schieppati	260	-	-	-	-	260

CLASSIFICHE FINALI DI RAGGRUPPAMENTO

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 1 fino al 1945</i>							
1	Giovanni Femminella	350	300	330	330	350	1660
2	Francesco Adamoli	500	375	-	-	-	875
3	Mauro Praga	-	-	-	-	450	450

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 2 dal 1946 al 1957</i>							
1	-	-	-	-	-	-	-

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 3 dal 1958 al 1964</i>							
1	Vittorio Femminella	310	425	425	400	425	1985
2	Gabriele Bisconcini	375	-	350	-	375	1100
3	Uberto Pietra	-	290	-	310	-	600
4	Antonio Di Martino	-	-	-	-	310	310
5	Vincenzo Invernizzi	290	-	-	-	-	290
6	Schieppati	260	-	-	-	-	260

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 4 dal 1965 al 1971</i>							
1	Francesco Lippi	425	500	500	425	400	2250
2	Luciano Barsottelli	280	280	375	350	330	1615
3	Guido Sommaruga	-	-	-	550	-	550
4	Enrico Moscatelli	475	-	50	-	-	525

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 5 dal 1972 al 1980</i>							
1	Giovanni Bertoni	300	350	475	500	500	2125
2	Ruggero Riva	-	550	550	-	550	1650
3	Romeo Bottini	400	310	400	500	-	1610
4	Mirko Gandola	-	-	-	450	-	450
5	Vincenzo Invernizzi	-	400	-	-	-	400
6	Massimo Pessina	-	-	-	-	300	300
7	Marco Fossati	270	-	-	-	-	270

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	punti finali
<i>Raggruppamento 6 dal 1981 al 1988</i>							
1	Antonio Lomacci	550	475	450	475	475	2425
2	Francesco Jacopetti	-	-	310	375	-	685
3	Rita Galbiati	330	-	-	-	-	330

N.B. I nomi in grassetto indicano i premiati di ciascun raggruppamento.

In ricordo di cari amici.

Sabato 22 ottobre 2011, improvvisamente, è venuto a mancare Luciano Barsottelli, un caro amico del C.M.A.E., sempre presente alle prove di campionato sociale, in eterna competizione con il fraterno amico Romeo Bottini.

Luciano era persona di grande umanità, sempre pronto a dare un aiuto a chi ne aveva bisogno e sempre disponibile verso chiunque avesse un contrattempo da risolvere.

Alcuni mesi or sono si è spento anche Giulio Praga che, con il figlio Mauro, entrambi soci C.M.A.E., formava una coppia inossidabile e affiatata alle nostre manifestazioni. Sempre gentile e discreto lo univa al figlio una grande passione.

Alla figlia Elena Barsottelli e a Mauro Praga, tutto il C.M.A.E. rinnova sincere condoglianze per la scomparsa dei loro papà.



[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

Calendario **eventi 2012**

Ecco il **calendario provvisorio** degli eventi programmati per i primi mesi del prossimo anno.

Seguiteci sul nostro sito www.cmae.it per verificare gli aggiornamenti!

21 gennaio	Conferenza “La natura alle origini dell’aerodinamica” e visita al Museo della Scienza e Tecnologia di Milano (Sala di Leonardo)
1° febbraio	Grande Cena di inizio anno - seguirà apposito invito
17-19 febbraio	Partecipazione C.M.A.E. a: - Mostra scambio al Parco Esposizioni di Novogro - AutoClassica - importante mostra di auto d’epoca in programma alla Fiera di Rho. In programma, sabato 18 febbraio, la Conferenza “I grandi carrozzieri milanesi”
17 marzo	Conferenza dedicata ad Elio Zagato presso la Zagato
31 marzo	Prima prova del Campionato Sociale (Rozzano)
15 aprile	Motoraduno di una giornata - Bassa Pavese (riservato alle moto ante 1945)
21 aprile	Seconda prova del Campionato Sociale (Codogno)
5/6 maggio	Mostra scambio al Parco Esposizioni di Novogro: - Giardini, Giardiniere e Giardinette: Concorso di eleganza per le vetture del tempo libero - Conferenza dedicata alla Fiat 8V, per la celebrazione del 60° anniversario
13 maggio	Motoraduno di una giornata - in concomitanza con la Sagra dell’asparago a Cilavegna (PV)
19 maggio	Terza prova del Campionato Sociale (Curno)
20 o 27 maggio	Cortili Aperti - mostra dedicata agli ottanta anni della Balilla

Il C.M.A.E. parteciperà
alla prossima edizione di
AutoClassica
(padiglione n. 10)

Vi attendiamo numerosi!



17-18-19 FEBBRAIO 2012

MILANO
AUTOCCLASSICA
Salotto per le Vetture d'Epoca



Il C.M.A.E. sarà presente
 alla Mostra Scambio
 17-19 febbraio 2012
 presso il
 Parco Esposizione di Novogro

Non mancate!

MOSTRA SCAMBIO
 GRANDE FIERA • **BIG EXHIBITION**
 AUTO • MOTO • CICLO D'EPOCA
 CARS • MOTORCYCLES • BIKES • SPARE PARTS

17-19 FEBBRAIO 2012
 17TH-19TH FEBRUARY 2012

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
 MILANO/LINATE AEROPORTO → - MILAN/LINATE AIRPORT →

ORARIO: OPENING HOURS:
 Venerdì dalle 12,00 alle 18,00 Friday from 12 am - 6 pm
 Sabato dalle 8,00 alle 18,00 Saturday from 8,00 am - 6 pm
 Domenica dalle 8,00 alle 17,00 Sunday from 8,00 am - 5 pm

www.parcoesposizioninovegro.it
 mostrascambio@parcoesposizioninovegro.it
 Phone +39 02 70 20 00 22
 Fax +39 02 75 61 050

C.M.A.E. Automotoclub Storico Italiano Federazione Motociclistica Italiana

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

ALFA ROMEO LANCIA FIAT

CLUB MILANESE AUTOMOTOVIBICOLI D'EPOCA
C.M.A.E.

La nostra sede di corso Monforte 41 (Milano) è aperta ai soci e al pubblico:
 - lunedì e mercoledì, dalle 16.00 alle 20.00
 - martedì, dalle 10.00 alle 18.00 (orario continuato)
 tel. 02.76.00.01.20 fax 02.76.00.88.88 e-mail cmae@cmae.it

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
 Autorizzazione del Tribunale di Milano, n. 220 del 21/04/2011

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



Buone

Feste



LIVE FOR GREATNESS

OGNI OROLOGIO ROLEX È SPECIALE. IL COSMOGRAPH DAYTONA, PRESENTATO NEL 1963, È STATO CREATO PER RISPONDERE ALLE ESIGENZE DEI PILOTI DELLE CORSE AUTOMOBILISTICHE ED IN BREVE TEMPO È DIVENTATO UN SIMBOLO. IL MOVIMENTO CRONOGRIFO 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