

NOI C.M.A.E.

N° 78



MILANO AUTOCLASSICA 2012

[L'epopea del **Norge**]

la storica moto Guzzi
in un raduno a lei dedicato

[Isotta Fraschini 8]

un'importante auto italiana
salvata dall'oblio

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

auto e moto
sempre in movimento



EDITORIALE

Cari amici, per prima cosa desidero ringraziare a nome di tutto il Consiglio Direttivo i Soci presenti lo scorso 14 marzo all'Assemblea annuale, convocata presso l'Hotel Four Points a Milano, e che hanno approvato all'unanimità sia il bilancio consuntivo 2011, sia il preventivo 2012. L'Assemblea è, come sempre, un momento molto

importante per tutti i Soci ma, credetemi, lo è ancora di più per tutti noi del Consiglio Direttivo; è il momento nel quale viene chiesto ai Soci di giudicare e approvare il nostro operato e di condividere con noi previsioni e progetti per il futuro. Non sono mancati suggerimenti da parte dei presenti, ma l'approvazione è stata unanime. Il consuntivo 2011 si è chiuso con un avanzo di gestione (attivo) di quasi 15.000 Euro e per il 2012 è previsto un ulteriore avanzo di circa 6.000 Euro.

Un grazie sincero, quindi, a tutti voi per la fiducia confermata.

Durante l'Assemblea una buona notizia per il C.M.A.E., che ora desidero condividere con tutti voi: l'A.S.I. ha assegnato per il terzo anno consecutivo il premio "Manovella d'Oro" al nostro "Trofeo Milano", giudi-

candolo tra le migliori Manifestazioni A.S.I. 2011. Il premio (che ora è eposto nella nostra sede) ci è stato consegnato l'11 marzo scorso, durante la Fiera di Forlì, direttamente dal presidente dell'A.S.I., avv. Roberto Loi. Vincere per tre anni consecutivi questo importante riconoscimento, oltre che riempirci di gioia e ripagarci del grande impegno organizzativo, dimostra che siamo sulla strada giusta.

Come ho più volte affermato, il nostro Club deve impegnarsi soprattutto con attività che trasmettano "all'esterno" la nostra passione e i valori su cui essa è fondata. Manifestazioni e iniziative culturali che non siano "chiuse" e dedicate ai soliti "addetti ai lavori", ma che riescano a trasferire ad altri la carica emotiva che proviamo quando mettiamo in moto le nostre auto e motociclette, quando dedichiamo tempo e denaro per far rinascere i nostri mezzi d'epoca. Grande importanza ricopre quindi la nostra presenza alle varie manifestazioni organizzate presso il **Parco Esposizioni di Novegro**, dove ci sentiamo ormai "di casa" e siamo sempre benvenuti. Da quest'anno, poi, un nuovo appuntamento ha fatto ingresso nel panorama italiano e internazionale: **MilanoAutoClassica**. Si è svolta lo scorso febbraio al polo





fieristico di Milano-Rho e ha richiamato un pubblico molto numeroso, ben più vasto di quello dei “soliti appassionati”. Il C.M.A.E. era presente con i propri Soci e mezzi sia a Novegro che a Rho, nonostante le difficoltà organizzative dettate dalla coincidenza di data che, ci auguriamo, in futuro gli organizzatori riescano a superare. Per MilanoAutoClassica il C.M.A.E. aveva scelto un tema particolarmente legato alla nostra città: “Le grandi auto e le motociclette milanesi”. Il termine “grandi” si riferiva all’importanza storica, infatti accanto all’imponente e altezzosa Isotta Fraschini del ’23 si poteva ammirare l’Isetta, la microcar italiana del ’53 (quasi in un gioco di parole Isotta-Isetta); accanto alle splendide Alfa Romeo 6C 1750 e 1900 (ben tre esemplari con carrozzeria rigorosamente milanese: Zagato, Sala, Castagna) faceva bella mostra di sé la Fiat 600 Multipla taxi del ’56, che ha riscosso enorme successo di pubblico, proprio per quella sua “livrea” verde/nera tipicamente milanese. Molto interessanti e ammiratissime le motociclette esposte, anch’esse lombarde: Guzzi, Gilera, Innocenti.

L’immagine che il C.M.A.E. ha saputo dare in occasione di MilanoAutoClassica e la serietà che il nostro sodalizio gode in seno alle Istituzioni, ha richiamato l’attenzione dell’Ente Fiera, che si è complimentato con il nostro Consiglio e ha portato, pochi giorni fa, a un grande risultato per la nostra Associazione: **la Fondazione Fiera di Milano ha, infatti, deciso di restaurare la propria Fiat 2800 Ministeriale del ’38, di grande rilevanza storica (una delle dodici prodotte su desiderio dello stesso Mussolini), chiedendo ufficialmente al C.M.A.E. di coordinare e seguirne il restauro.** Il C.M.A.E. ha risposto con entusiasmo a tale richiesta e ha assicurato che per questo progetto metterà al servizio dell’Ente Fiera i suoi migliori esperti in materia, in modo che vengano eseguite solo le operazioni necessarie e storicamente “corrette”. Questa è una sfida alla quale il C.M.A.E. non poteva rinunciare. Potrete seguirne il restauro direttamente sul nostro sito www.cmae.it

Ed ora...buona lettura



D.S.C.: salviamo la storia!



Sopra: la locandina dell'Associazione D.S.C. con le finalità che si prefigge.

In basso: i riferimenti per un rapido contatto.

Si è svolta sabato 25 febbraio l'annuale assemblea dei soci dell'Associazione D.S.C., presso il centro culturale "La Elle" di Rodano (MI).

Sono passati meno di due anni dalla sua nascita e l'Associazione sta ottenendo eccellenti risultati sia in termini di nuove adesioni di soci collettivi dislocati sul territorio nazionale, sia di quantità e qualità della documentazione pervenuta e/o acquisita e caricata sul sito internet dell'associazione stessa (www.associazionedsc.it).

Verso la fine del 2011 sono iniziate le prime richieste di materiale da parte dei soci, che si sono complimentati per la documentazione ricevuta, che è stata anche utilizzata per scopi didattici con risultati assai soddisfacenti.

Il presidente Attilio Mari, nella sua relazione, ha rimarcato come, a fronte di questi risultati assai positivi, si pone la necessità di una struttura organizzativa efficiente per far fronte al prevedibile aumento dei soci e al notevole materiale da digitalizzare.

Viene pertanto suggerito ai responsabili del Centro di Documentazione C.M.A.E. di individuare fra i propri soci persone che possono fornire aiuto per le operazioni di digitalizzazione con lo scanner, che richiedono la maggior parte del tempo ed impegno, in modo che il responsabile del Centro di Documentazione debba poi solo effet-

tuare le operazioni di catalogazione ed archiviazione.

Si fa quindi appello affinché qualche socio del C.M.A.E. dia il proprio supporto per lavoro di digitalizzazione, comunicando la propria disponibilità alla nostra assistente, sig.ra Marina.

Inoltre si invitano i soci in possesso di documentazione tecnica quali manuali dei pezzi di ricambio, manuali tecnici, manuali di manutenzione di vetture o motociclette, fotografie etc., se lo ritengono, di fornire questi materiali al Centro di Documentazione che provvederà a digitalizzarli, catalogarli e archivarli sul sito dell'Associazione, e che verranno poi restituiti ai loro possessori. ●

Per contatti:

Associazione D.S.C.

Sede: via Manzoni, 16 20090 Rodano (MI)

Tel. 02.95.84.09.22 - Cell. 349.51.07.687

www.associazionedsc.it info@associazionedsc.it





La “Z” veloce

Detroit, Maranello, Stoccarda... Tutti nomi evocativi che riguardano il mondo dell'automobile.

Appena si cita quei luoghi, l'immaginazione corre subito a distese di auto americane, a rosse Ferrari o a temibili Porsche.

Terrazzano di Rho non è neppure un nome eufonico e, al massimo, potrebbe essere buono per prendere la coincidenza di un bus.

In realtà gli appassionati del nostro mondo sanno che è (praticamente) da sempre la sede della Zagato, firma che non ha certo bisogno di presentazioni e che ha abbinato il suo stile ad alcune tra le più belle automobili che l'ingegno umano ha saputo costruire.

Ecco quindi in una porzione degli storici capannoni perfettamente restaurati e luminosi, che il dott. Paolo Di Taranto, prendendo le veci del padrone di casa, ha fatto da moderatore alla nostra conferenza organizzata sabato 17 marzo, su uno dei nomi più di spicco della famiglia con la “Z”: Elio Zagato.

È stato quindi lui, veloce pilota, costruttore, collaudatore e anima commerciale della seconda generazione Zagato (quella dei “mitici” anni '60) a essere al centro dei ricordi affrescati da alcune persone che ben lo hanno conosciuto.

Per primo, il tratteggio simpatico del figlio Andrea, oggi anima della Zagato del terzo millennio, che ha ricordato i tratti salienti del padre; poi è stata la volta di Michele Marchianò, mente storica del carrozziere milanese, a ricordare i suoi rapporti; poi è toccato a un Gianni Zagato che, con qualche punta di emozione, ha sottolineato la grande unità di affetti e intenti che lo legava al fratello, con cui ha talvolta sì discusso, ma mai litigato.

Lo storico disegnatore Ercole Spada ha rac-



contato della evoluzione stilistica che, a stretto contatto con Elio, ha da giovanissimo *designer* vissuto, con scorribande sull'autostrada Milano-Bergamo, alla ricerca della migliore aerodinamica.

Chiamati sul palco e accompagnati da un lungo applauso, sono intervenuti i noti preparatori Facetti, intimi amici e collaboratori delle avventure Zagato.

Dopo il ricordo di Mario Poltronieri, purtroppo assente e riportato da Michele Marchianò, l'architetto Mittino, ultimo stilista di quell'epoca, ha portato il suo contributo sui tratti di questo personaggio.

Personaggio che, indiscutibilmente, attraverso il ricordo di tutti, è stato carrozziere e pilota, o forse pilota e carrozziere e in tutti questi ambiti ha lasciato comunque la sua impronta di grande qualità e di signorilità. Un vero *gentleman driver*. Ma non solo.

Sopra, da sinistra: Carlo Facetti riceve l'affettuoso saluto dell'ing. Gianni Zagato, complice lo sguardo sorridente di Ercole Spada.

Sotto, l'atelier Zagato gremito di uomini e storia; al microfono Michele Marchianò, seguito dallo sguardo attento e interessato dell'arch. Mittino e da Andrea Zagato, “giovane” della terza generazione della famiglia.



Ercole Spada



Uno stilista che da oltre cinquant'anni ha saputo vestire tra le più belle auto sportive, ma non solo. Le sue realizzazioni possono anche far discutere, ma hanno sempre denotato una grande originalità.

L'Alfa Romeo Junior Z del 1969 è nel cuore di Ercole Spada, che la considera una delle sue più belle realizzazioni per la modernità del disegno a cuneo, l'ampia superficie vetrata e la spiccata personalità del muso.

I nomi sono presagi. I latini, in questo maestri, già lo sostenevano due migliaia di anni fa. E che cosa c'è di più filante e aerodinamico di una spada?

Ercole Spada aveva già nel suo nome il suo destino. Lombardo di nascita (Busto Arsizio, 1938) ormai piemontese di adozione, è entrato giovanissimo alla Zagato e a soli 22 anni (cosa da far tremare le gambe, a pensarci adesso) ha tirato fuori dal cilindro, dopo qualche mese al servizio della "Z", l'evoluzione della Giulietta SZ (la versione coda tronca). Nulla da eccepire, la classe non è acqua e si vede già da subito che Spada è uno che ci sa fare.

Che dire poi della Giulia TZ e della sua evoluzione in TZ2?

Ho sempre reputato quest'ultima una delle tre vetture più belle mai prodotte dall'uomo (le altre due ve le dirò la prossima volta).

Ercole è uno che ha stile e personalità e non si accontenta delle belle linee fluide di un Pininfarina o di quella punta di barocco che c'è in Bertone. Lui è sempre stato dell'opinione





Ercole Spada
e alcune delle sue
personalissime
realizzazioni:
il figurino dell'Alfa
Romeo Giulia TZ
del 1962
e la più recente
"Codatronca", mossa
dall'esuberante
otto cilindri
della Corvette.

che se uno disegna un'auto che piace a tutti, vuol dire che quell'auto veramente non piace a nessuno e la testimonianza di questa linea di pensiero è facilmente individuabile in alcune delle sue realizzazioni "più sconcertanti" come la Lancia Flavia Sport Zagato, in parte anche la Fulvia e l'Alfa Romeo Junior Z.

Proprio parlando con lui ad un raduno molti anni fa, io, da grande estimatore della Junior Z, gli avevo fatto i complimenti per la grande qualità del disegno. Pensoso e riflessivo mi rispose che effettivamente anche lui la sentiva come il "suo capolavoro".

Certo la TZ2 è splendida e più aggressiva, ma è una vettura studiata esclusivamente per le corse; l'Aston Martin, fluida e filante, è bellissima ma ricalca in parte canoni già visti. La piccola Junior Z, con quei robusti passaruota, l'ampia e luminosa finestratura laterale, la coda sapientemente tronca e quello splendido muso che incornicia "in negativo" lo scudetto Alfa Romeo, è qualcosa di spiccata personalità e proprio come tale può piacere o no, ma non lascia indifferenti.

L'esperienza di Spada, dopo la Zagato, percorrere la strada della Ford, poi della BMW e ancora dell'I.D.E.A. INSTITUTE, il cui staff ha collaborato allo stile di molte Case giapponesi ed

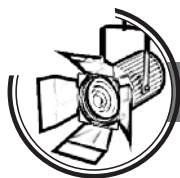
europee (parliamo di Datsun, Toyota, Alfa 155, Dedra, etc.).

Il suo carattere estremamente educato, quasi schivo, che sembra sempre stupirsi dei complimenti che gli vengono rivolti, nasconde in real-

...Se un'auto piace a tutti, significa che non piace veramente a nessuno...

tà un personaggio di grande spessore umano e di qualità e nozioni tecniche tipiche di chi ha fatto veramente la gavetta tirando le linee in scala 1:1 su un foglio bianco. Ma Ercole non ci sta alla pensione. Con il figlio Paolo, anch'esso colpito dal virus delle automobili, ha realizzato un suo piccolo centro stile, la cui ultima realizzazione è la "Codatronca", una Corvette ancora più potenziata che sembra uscita dal fumetto di Batman e anche la "Codatronca", non solo su strada ma anche da ferma, sembra una spada affilata.

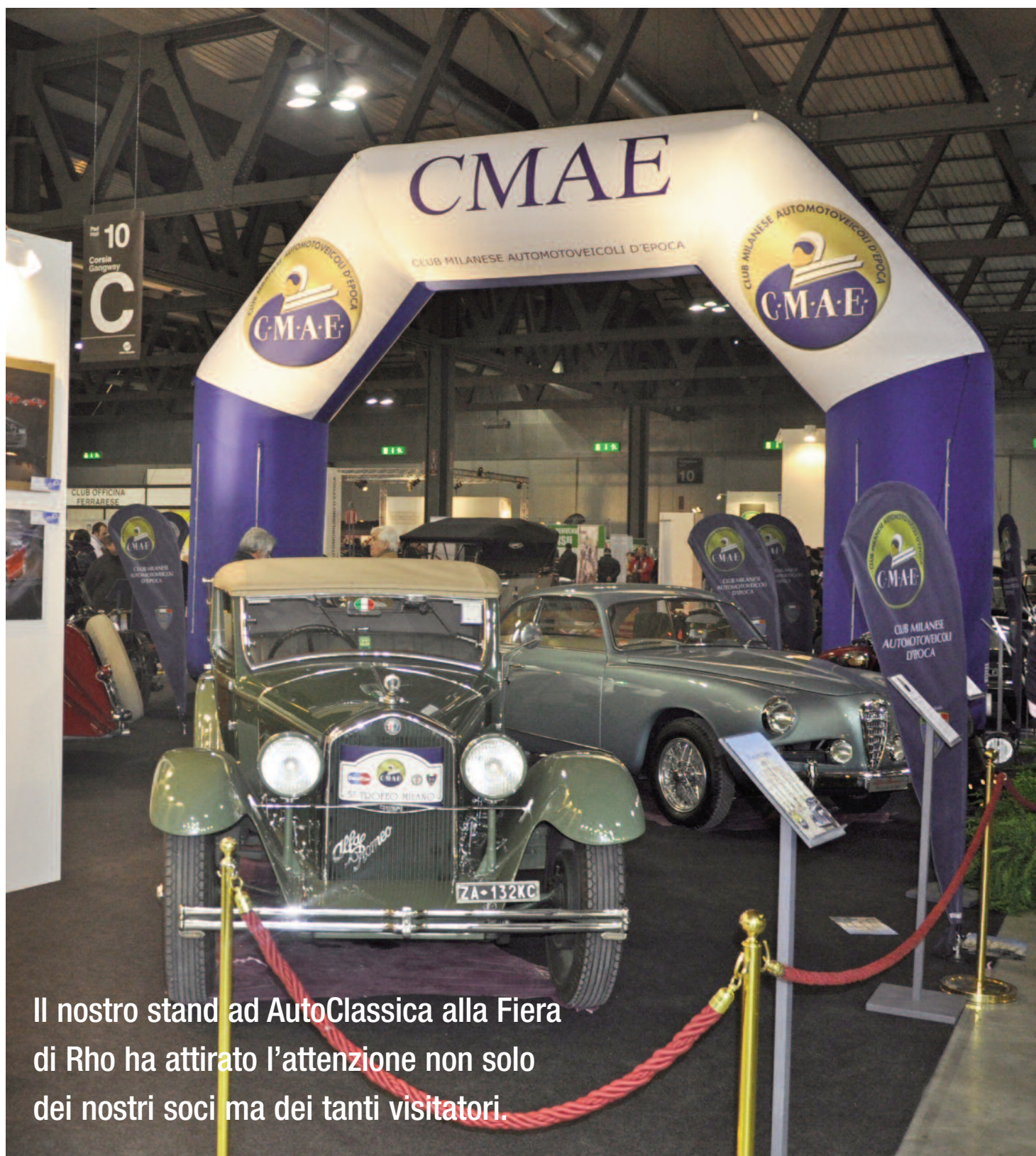




[in **copertina**]

di **Alvise-Marco Seno**

MILANO AUTOCLASSICA



Il nostro stand ad AutoClassica alla Fiera di Rho ha attirato l'attenzione non solo dei nostri soci ma dei tanti visitatori.





In alto da sinistra:
livrea "rosso corsa" per
una bella Balilla Sport;
Enrica Catone e Franco
Ronchi conversano con
il "maestro" Giorgio
Alisi (al centro);
rosso bordeaux invece
per una imponente
Chrysler "Town and
Country".
Qui accanto: una delle
tante conferenze che
hanno tenuto viva
l'attenzione.

La prima edizione di MilanoAutoClassica ha chiuso con un risultato molto soddisfacente: 22.000 spettatori.

La rassegna milanese in scena al polo fieristico Rho-Pero nel weekend del 18-20 febbraio ha portato sotto i riflettori associazioni, rivenditori, ricambisti, venditori di accessori ma, soprattutto, molte automobili e, tra esse, alcuni straordinari pezzi unici che hanno catalizzato l'attenzione del vasto pubblico; pubblico non solo di "addetti ai lavori" ma anche di appassionati che si trascinarono mogli e figli.

Il C.M.A.E. non ha tradito le aspettative dei soci e degli appassionati, portando numerosi gioielli: una Iso Isetta, una Isotta Fraschini, una Fiat 600 Multipla taxi, due esemplari di Alfa Romeo 6C 1750 e una

Alfa Romeo 1900 SS Touring.

Tra le motociclette il socio Carlo Achini, Responsabile Manifestazioni Moto del C.M.A.E., ha radunato presso lo stand sei esemplari per raccontare due filosofie di vita della passione collezionistica: il "restaurato" e il "conservato".

Alla prima schiera appartenevano una Bianchi Freccia Celeste monotubo del 1937, una Guzzi Sport 13 del 1926 con sidecar e una Gilera Saturno Parallelogramma della fine anni '40.

Del secondo gruppo facevano parte una Guzzi Sport 15 500 del 1932, una Bianchi Freccia d'Oro 250 del 1938 e una Lambretta D del 1954.

In uno sguardo ai numerosissimi stand raccolti sotto gli enormi padiglioni, particola-

Lambretta, Isetta e Fiat
Multipla taxi: molto
ammirate all'interno del
nostro stand, hanno
riscosso una grande
attenzione.





La Balilla (o Fiat 508?)
compie ottant'anni.
A distanza di così
tanto tempo, dimostra
la sua indubbia qualità
tecnica, robustezza
e affidabilità.

re attenzione ha meritato quello della Maserati che, presente in veste ufficiale, ha portato una Birdcage del 1961, una 6C 3000 del 1934 (telaio 3025), alla cui guida si è distinto, al tempo, nientemeno che il "mantovano volante": Tazio Nuvolari. Decisamente più moderna e con una linea ancora di grande attualità, faceva bella mostra di sé anche una classica gran turismo dei primi anni '70: la Ghibli. Non meno importante la presenza ufficiale

della, allora concorrente oggi "consorella", Ferrari, che ha schierato una 500 F2 con cui il milanese Alberto Ascari ha portato a Maranello il primo mondiale su monoposto e una 250 GT Competizione Passo Corto, più nota come 250 SWB, che rappresenta probabilmente una delle più belle Ferrari stradali di tutti i tempi.

A poca distanza, un "clamoroso" (perché "intonso", nonostante le decadi sulle giunture) esemplare di Alfa Romeo 6C 1500 Zagato dei tardi anni '20, ancora con la sua vernice originale, proveniente dalla nota collezione Righini.

Altre primizie: un'Alfa Romeo 6C 2500 Pininfarina Coupé Speciale, la Lancia Aurelia B24 Spider (l'esemplare utilizzato nel film *Il Sorpasso* di Dino Risi con





Soci e amici all'interno del nostro stand scherzano, discutono e mettono in bella mostra la *parure* di attrezzi in dotazione...

Vittorio Gassman e Jean Louis Trintignant), una Lancia Astura Cabriolet di Pininfarina, una Lancia Lambda, una poderosa Alfa Romeo 33 TT proveniente dal Museo di Arese, una Alfasud 1.2 Valentino (una versione a tiratura limitata e meglio rifinita della popolare auto di Pomigliano), una rara Asa 1000 Coupé e una rarissima Spider vicino alla GTC, esemplare unico da competizione di questa piccola Casa milanese dalla breve, ma interessante vita. “Sparpagliate” qua e là, un numero vastissimo di auto più o meno speciali, portate soprattutto da venditori specializzati non solo italiani ma anche stranieri.

Si sono così viste Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Ferrari 330 GT 2+2, 308 GTS, Testarossa e F40, Porsche a tutti i livelli (911 Carrera, 930, 964 e 993), Cobra di eterogenea fattura, Jaguar, MG, Triumph, Austin Healey...

Tra le più interessanti: una Lancia Stratos stradale e una Fulvia Sport Zagato Prototipo del 1964 (unico esemplare al mondo), un'Alfa Romeo 33 2 litri 8 cilindri in vendita presso lo stand di una nota casa d'aste internazionale e una Volkswagen T2

trasformata in camper e con piccola roulotte coeva al traino.

Nell'area dedicata al Concorso d'Eleganza “Barone Alberto Franchetti”, vinto da una Aston Martin Le Mans del 1933, una

Le opere esposte di Giorgio Alisi e le 6C 1750: capolavori in mostra

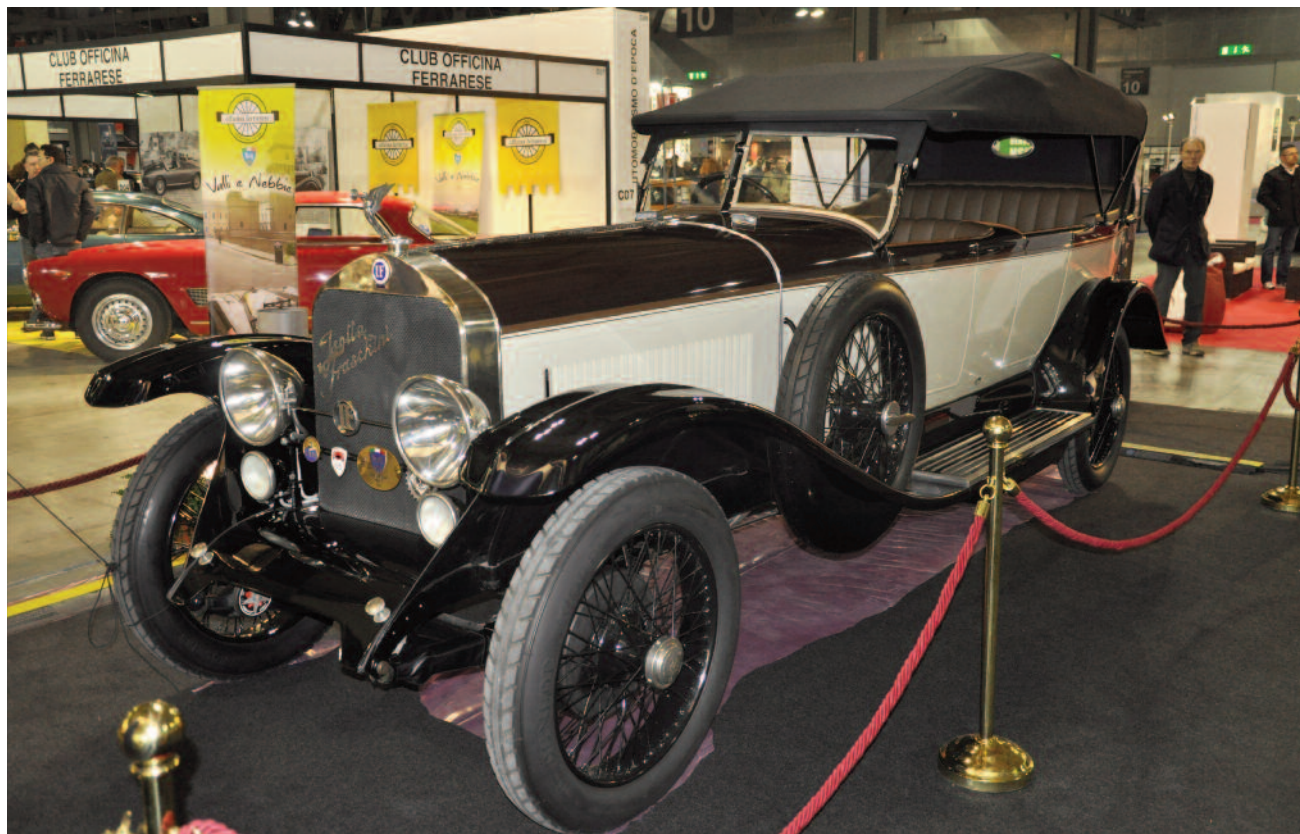
Lancia Lambda VII serie del 1927, vettura che ha partecipato alla prima Mille Miglia dello stesso anno. Stupenda nel suo colore di quando lasciò lo stabilimento e con una vera targa originale: 2 FI.

E mentre il pubblico ammirava tutto questo, fuori, in un mini circuito attrezzato, gli amanti dello stridìo di gomme si alternavano in brevi gare sul filo del gas...e delle balle di paglia.





Isotta Fraschini



L'Isotta Fraschini di queste pagine è stata rinvenuta da Edoardo Magnone, amico e grande collezionista di auto d'epoca, nel 1975 a Lima (Perù) presso un rivenditore di auto usate.

È una Isotta Fraschini tipo 8 Torpedo Sport Castagna del 1923, numero di telaio 341 e numero di motore 341.

In quegli anni, infatti, molte autovetture di questa importanza e maestosità venivano portate anche in Sudamerica (una cinquantina circa) dagli stessi facoltosi proprietari che ne rimanevano incantati durante i loro viaggi di piacere o di lavoro in Europa.

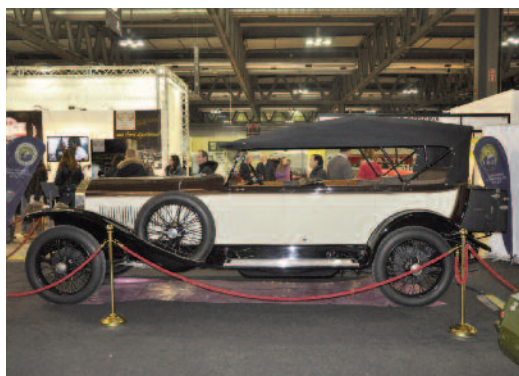
Acquistavano il telaio e il motore direttamente dall'Isotta Fraschini, andavano da un carrozziere famoso (Castagna, Sala, Farina, etc.), si facevano fare la carrozzeria fuoriserie come più piaceva e poi, alla fine, dopo aver sborsato cifre da capogiro (a quei tempi si parla anche di 150.000 Lire) se ne ritornavano "a casa", con la nave e con la loro autovettura di prestigio.

Superba e imponente, l'Isotta Fraschini ha rappresentato, per pochi decenni, uno dei marchi più prestigiosi al mondo.

Questo è quello che era rimasto di una di quelle vetture... Peccato che, sia dagli archivi Isotta Fraschini che da quelli dei famosi carrozzieri di quei tempi, non c'è traccia di questo veicolo. Un po' perché sono andati persi sotto i bombardamenti dell'ultima guerra, un po' perché la stessa Isotta Fraschini ha cominciato a tenere la storia dei proprietari e della destinazione dei suoi autotelai a partire dal modello 8A, cioè dal 1924. Appartenne probabilmente ad un ricco peruviano di quei tempi oppure, cosa forse più plausibile, era stata acquistata da uno degli oltre trenta facoltosi brasiliani che allora si portarono una Isotta Fraschini in Sudamerica e poi venne venduta successivamente al mercato peruviano delle auto usate. A questo punto, una volta ritrovato un così importante esemplare, anche se assai deteriorato ma con parecchie e fondamentali parti originali, fu indispensabile provvedere al suo restauro.

Dal Perù, dopo essere stata depositata per





oltre dieci anni presso il concessionario Fiat di Lima, viene imbarcata ed inviata in Inghilterra presso il famoso restauratore A. Archer di Essex (Londra). Questo grande professionista in tre anni riuscì a smontare e a rifare tutto il motore e a restaurare perfettamente il telaio, la ciclistica e la parte elettrica riportando tutto a come era in origine con grande maestria e competenza, tanto da sembrare come appena uscita dagli stabilimenti dell'Isotta Fraschini di Milano, sessantasette anni prima.

Nel 1989, terminato il lavoro di Archer, fu spedita in Italia per procedere al restauro della carrozzeria.

Dopo il ritrovamento di una carrozzeria Torpedo Sport Castagna tipo 8 e dopo dieci anni di inutili ricerche in varie zone d'Italia e in Francia, nel maggio del 1999 finalmente l'amico Fabio Calligaris, titolare dell'atelier *Fuoriserie*, acconsentì ad assumersi il difficile compito di restaurare la carrozzeria. Qui iniziò l'avventura più gravosa. La scocca assai deteriorata venne ricostruita esattamente come l'originale da un vero esperto scoccaio, Ivano Raniero di Milano.

Tutte le parti in legno, profili, stipetti e mobiletti (fortunatamente, anche se danneg-

giati, erano stati ritrovati alcuni pezzi originali) furono rifatti da un artigiano di Ferrara, l'ebanista Maurizio Martinucci.

In sei/sette mesi vennero ricostruiti come gli originali con lastrature di noce con intarsi in essenze pregiati quali ebano, rosa, etc..

Una volta realizzati, furono lucidati con l'antico sistema della gommalacca applicata a tampone.

Contemporaneamente venne ricostruito, fedelmente all'originale, tutto il resto.

Per portarla al suo splendore di ottantaquattro anni prima ci sono voluti sette lunghi anni! Nel 2007 finalmente "l'opera d'arte" viene completata.

Oggi, dopo quasi novant'anni, è l'indiscusso esemplare di Isotta Fraschini tipo 8 con carrozzeria Castagna più bello, perfettamente restaurato e funzionante esistente al mondo. Al punto che nel 2010 è stata scelta dal Ministero degli Affari Esteri per rappresentare l'eccellenza del *made in Italy* al padiglione dell'Italia all'EXPO di Shanghai.

Alcune viste della "nostra" Isotta all'interno dello stand del C.M.A.E. alla fiera di AutoClassica tenutasi alla fine di febbraio nei padiglioni di Milano-Rho.

Isotta Fraschini: il tempo non scalfisce la sua straordinaria classe

Durante i sei mesi in cui è stata esposta all'ingresso del padiglione, è stata ammirata da quasi settanta milioni di visitatori.

Nel 2011 è stata invitata dall'Emiro del Kuwait a partecipare al concorso annuale d'eleganza per auto d'epoca, dove ha vinto il primo premio, sbaragliando un'altra Isotta Fraschini, sei Rolls-Royce, cinque Bugatti e una Hispano Suiza.





Vendo Mercedes Benz 220 S, 1958, marrone scuro, interni in velluto chiaro, recentemente sottoposta a controlli meccanici e di carrozzeria, in perfette condizioni e iscritta ad ASI e C.M.A.E.
Per informazioni
Gianfranco Sportelli
Tel. 335.67.62.638
Email g.sportelli@alice.it

Vendo Innocenti Mini Cooper 1973, rosso/nero, conservata, ASI, revisionata, bellissima, 65.000 km dall'origine. Euro 8.000
Cell. 335.84.08.745

Vendo Triumph TR3A, ottime condizioni, anno 1960, verde inglese, interni beige, portapacchi posteriore, copriauto con logo, Targa ASI ORO. Euro 30.000
Cell. 348.65.63.400

Vendo sollevatore a due colonne per box. Causa trasferimento, offro ponte elevatore elettrico per box o garage in grado di raddoppiare la capacità del proprio box. Io lo usavo per parcheggiare una Porsche del '61 e un Maggiolone del '75. Le dimensioni del box erano: h. 2,90; lung. 5,40; larg. 2,60.
Cell. 348.69.00.320

Vendo Maggiolino Volkswagen 1983. Iscritto C.M.A.E., modello Winter Bug. Stupendo. Targa e interni originali, 1.2 benzina, 132mila km, revisionato maggio '11, gomme, freni, batteria nuovi. Come auto "storica" paga 103 euro/anno di assicurazione. Euro 4.900
Cell. 335.71.17.082 Daniele

Vendo Innocenti Mini Cooper 1300, 1975. Ottime condizioni,

carrozzeria Pavesi, paraurti di protezione, vetri elettrici, copriauto con logo, fari antinebbia, cruscotto in radica, doppio treno di cerchioni e pneumatici. Euro 7.000
Cell. 348.65.63.400

Vendo Fiat 500 di 42 anni!

Immatricolata 1970. Funzionante, iscritta ASI, colore avorio, libretto originale, solo 2 proprietari. Per veri amanti della mitica 500.
Per visionarla o per informazioni
Cell. 335.24.69.26 Salvatore

Vendo

- **Packard 120 del 1936**, ottima ma non immatricolata

- **Ferrari Testarossa del 1989**, ASI, perfetta

Tel uff. 031.52.40.95 sig.Castelli

Email dcastelli@enter.it

IN RICORDO DI GRANDORI

Nei primi del 2012 si è spento a Milano, a soli 65 anni, Luca Grandori, amico e giornalista di lungo corso, grande appassionato di auto d'epoca e non, e di tanti aspetti della comunicazione che hanno visto la sua carriera attraversare sempre in prima linea belle riviste, non solo patinate ma dai contenuti di spessore.

A tutti noi appassionati di automobili il primo legame che viene in mente collegato al nome di Luca è quello del mensile *AutoCapital*, che rappresentò (siamo nel lontano ormai 1981) un nuovo modo di intendere il giornalismo a quattro ruote, un fascinoso mix di belle auto moderne, istant classic e auto d'epoca.

Corredato da immagini accurate dei più

noti fotografi di allora (e di oggi) *AutoCapital* ha visto firme di successo che hanno saputo ben interpretare quella linea editoriale che Grandori, nella sua lungimiranza, aveva sognato.

Poi *Dove*, *Gulliver*, *Carnet*, l'edizione italiana del britannico *Autocar* e tante altre idee, magari alcune che non hanno visto la luce, ma che hanno sempre portato un'aria di novità nel panorama editoriale. Amante della buona e bella vita, della gastronomia e del viaggiare, scendeva spesso in pista con le sue amate automobili ed è stato uno dei fondatori (se non l'ideatore?) del *Club Italia*, un club che ha portato e porta sui più bei circuiti italiani e nel mondo le più belle e potenti vetture sportive nate sotto il tricolore.

Amante delle belle auto, non poteva che avere, in fondo, una matrice alfistica che, le purtroppo rare volte che ci incontravamo, era fonte di approfondimenti e reciproci pareri.

Quando, dopo averla corteggiata per molti anni, si decise a vendermi l'Alfetta Station Wagon che, come rivista *AutoCapital*, aveva fatto realizzare da Zagato nell'intento di spronare l'Alfa Romeo su questa nicchia, la trattativa è stata lunga e difficile perché, se io molto la desideravo, altrettanto lui non se ne voleva separare. Ma alla fine ha capito che più che nel suo garage, praticamente ormai inutilizzata, sarebbe stata meglio tra le sue sorelle in Alfa Blue Team...

Gippo Salvetti

IN RICORDO DEL "FERRO"

Ci ha lasciati Ferruccio Boffa.

Gli amici lo chiamavano "Ferro" per due motivi: perché era un tenace combattente duro come il ferro e perché aveva fatto parte di una società che trattava metalli ferrosi.

Signore di nascita e di fatto, si è sempre fatto ben volere per la sua cultura automobilistica, per la sua disponibilità e soprattutto per la sua generosità. Aveva modi gentili e amava le Porsche, in particolare la 356 di cui era la memoria storica dei preparatori e di tutti noi, che dopo il lavoro passavamo all'autofficina // *Giaguaro* in viale Cassala ad intrattenerci con lui. Nella sua vita ha guidato anche le Ferrari mitiche partecipando alla 24 Ore di Le Mans in coppia con Maglioli, appunto con la Ferrari Le Mans privata alla quale aveva fatto modificare la frizione. Ci diceva che i motori Ferrari non si rompono mai e lui, con una 275, aveva percorso 100 mila chilometri senza rifare il V12. La sua generosità fu tale che accompagnando in agosto Galtruccio con la 356 ad un raduno in Germania si sentì un calo di motore e, sceso, si accorse di un principio d'incendio dovuto ai tromboncini d'aspirazione. Lui non esitò, pur essendo ospite, a sacrificare la sua giacca di camoscio per spengerlo.

Ci mancherà moltissimo perché era un gran signore, con i suoi tratti gentili, al quale si poteva solo voler bene.

Ciao "Ferro", gli amici del C.M.A.E.



[focus]

di Gippo Salvetti

IN PANNE SULL'AUTOSTRADA?

Sabato 15 ottobre era una bella giornata fresca e soleggiata per la contentezza di tutti i partecipanti al Trofeo Milano.

Alla guida della mia Alfa 1900 TI Super rientro verso Milano in autostrada dovendo riaccompagnare a casa un amico prima della fine della manifestazione. Siamo ancora in piena luce, il traffico sul tratto autostradale di ritorno da Varese è ancora scorrevole ma...dopo un'ampia curva della strada a tre corsie (in quel punto senza corsia di emergenza) scorgo, ferma a lato del guard-rail, l'Alfa 6C 2500 di Stefano Centanni, in panne per un banale problema di accensione. Lo supero e accosto immediatamente anch'io per portare soccorso e rapidamente uno di noi percorre la strada a ritroso per segnalare il pericolo alle vetture che sopraggiungono. Dopo una decina di minuti interviene il carroattrezzi e tutto si risolve senza problemi e senza reale pericolo. Ma se fosse stato di notte? Sotto la pioggia? O in galleria?

Sono domande che dobbiamo sempre porci utilizzando vetture che, giustamente, qualche problemino in più di una vettura nuova e moderna lo possono dare. L'importante è essere almeno mentalmente preparati sul da farsi.

A mio modo di vedere (ed è sempre quello che ho ricordato in famiglia nel malaugurato caso che possa capitare una situazione del genere) è importante che, per prima cosa, gli occupanti che non possono intervenire in alcun modo in aiuto, escano rapidamente dalla vettura e con altrettanta rapidità si allontanino verso l'avanti e non verso l'indietro, anche se per l'eventuale vicinanza di una piazzola o di un'autogrill, potrebbe sembrare la "sicurezza più vicina". Il rischio che le vetture che sopraggiungono in frenata o per evitare l'ostacolo fermo, creino sbandate e tamponamenti a catena, fa subito comprendere come gli eventuali passeggeri sul bordo della strada potrebbero venirne pericolosamente coinvolti. Al contrario, se si sono incamminati in avanti, avranno maggiore probabilità di non incorrere in alcun rischio. Così pure in galleria anche se, dietro, l'uscita è vicina e l'incamminarsi in avanti in mezzo ai fumi di scarico non è cosa piacevole, la ritengo la soluzione da avere sempre presente. Quando poi il traffico o la coda si normalizza e tutto il flusso è ampiamente rallentato, si può valutare con più calma la situazione. Credo che questo sia un abito mentale da avere sempre ben presente e da diffondere anche all'interno dei propri familiari per non avere dubbi quando dovesse capitare simile inconveniente.

[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!

C.M.A.E.

Dal 1959 cinquante anni d'azione per auto e moto d'epoca a Milano



[focus]

di Gippo Salvetti

COMMESSI VIAGGIATORI

La parlantina sciolta, l'abito stirato, la borsa pesante di cataloghi e il blocco commissioni sempre pronto, nella speranza di far "firmare" l'ordine al cliente. Siamo ai primi anni '60, la Castolin Italiana, rappresentante del famoso marchio svizzero di prodotti per la saldatura, è già attiva da oltre dieci anni e sta espandendo la sua crescita su tutto il territorio nazionale.

Con il "Castolin", bene lo sanno meccanici e carrozzieri, si riparano cose che

prima erano destinate solo alla rottamazione (monoblocchi, alberi motore, parti di lamierati, etc.) e tra i clienti, quindi, non solo le grandi industrie attive nella produzione e nella manutenzione, ma anche i meccanici e i carrozzieri che hanno messo in moto l'Italia.

Con una scala gerarchica quasi da esercito mandato a combattere contro la concorrenza, ecco il *delegato tecnico* alla guida della sua lustra Fiat 600, il *capo area* che si merita una più "dignitosa"

Fiat 1100, mentre l'impettito *capo filiale* mostra addirittura una fuoriserie Moretti, probabilmente una 750.

Tutte Fiat (o limitrofe) quando l'Italia viaggiava con la benzina e l'attenzione ai prodotti italiani.

I venditori di oggi, che macinano chilometri con gli ovattati turbodiesel moderni, schierano le loro, generalmente, vetture tedesche...



Castolin Eutectic
Eutectic Castolin



Azienda leader nella produzione e vendita di prodotti e procedimenti per la saldatura, brasatura e rivestimenti antiusura.

Gruppo Finteco - S.P. Rivoltana, 35 20096 Limito di Pioltello (MI) - tel. 02.92.686.1 - www.finteco.it



VITTORIA... DELLA VITTORIA

Fiera Internazionale di Essen 2012. Punto di ritrovo di decine (centinaia?) di migliaia di appassionati da tutta Europa e dal mondo che vengono a lustrarsi gli occhi con centinaia di auto e moto storiche, conferenze, ritrovi di club e concorsi di eleganza.

Il nostro consigliere Uberto Pietra, proprietario del suo sogno realizzato nel 1995, l'Alfa Romeo "Vittoria", ha ottenuto un significativo premio della giuria per la sua aggressiva originalità: il trofeo *Most beautiful Youngtimer*.

Nata sulla base dell'Alfa Romeo 75 V6 3.0, fu presentata al Salone di Ginevra di quell'anno ed è stata carrozzata, tutta in alluminio e carbonio, dalla neo-rinata Carrozzeria Castagna.

Nella foto in alto, il giorno della presentazione al Salone del 1995.



[l'oggetto misterioso]

di Gippo Salvetti

ALLA FIERA DI RHO La prima edizione

Apre il Salone dell'auto classica C'è anche l'Alfa del «Sorpasso»

*Da venerdì a domenica i grandi marchi della tradizione italiana
Gare spettacolari, un concorso di bellezza e un omaggio al cinema*

Inutile dire che tutti noi siamo quotidianamente e sistematicamente bombardati dai media di ogni tipo.

Le notizie rimbalzano dai giornali ad internet, dalla televisione alla radio e ormai è diventato un mondo in cui ciò che accade a Singapore, dopo una frazione di secondo, lo si sa anche a Trofarello.

E non si pensi che Trofarello sia un luogo sperduto tra le montagne.

Tutta questa rapidità, velocità, in cui sarebbe sguazzato lo spirito di Balla e di Marinetti è foriero però spesso, troppo spesso, di superficialità.

Quell'icona del cinema italiano vista e rivista migliaia di volte sui grandi schermi e alla televisione che è stata l'Aurelia del *Sorpasso*, il giornalista frettoloso l'ha fatta diventare un'Alfa Romeo.

Oggetto, quindi, misterioso.

L'Aurelia è stata una stupenda vettura e pur da convinto alfista, mi sarebbe piaciuto che fosse nata al Portello, ma così non è.

Lo sanno tutti.

Tranne un giornalista.



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





Challenge della solidarietà



Un gruppo sorridente che, grazie all'impegno di molti, permetterà di far sorridere bambini e anziani etiopi, grazie alla *Friends of Christian Care Onlus*, cui è stato devoluto il supporto economico raccolto dalla manifestazione.

Qual è l'aspetto più bello del possedere un'auto d'epoca? Se anche la tua risposta è poterla usare su belle strade poco trafficate, in compagnia di amici e compagni di passione, giocando con il cronometro, allora il Challenge della Solidarietà è la tua manifestazione.

Si divide in sei eventi, separati e indipendenti, ma che danno vita ad una classifica comune, organizzati da sei club di auto d'epoca diversi, accomunati dal desiderio di divertirsi con le auto d'epoca e di fare del bene, aiutando chi è meno fortunato. Quest'anno il ricavato è stato devoluto a *Friends of Christian Care Onlus*: un'associazione che nasce ad Addis Abeba, fondata da volontari etiopi per andare in soccorso di bambini e anziani in difficoltà del quartiere di Bole.

La povertà, la fame e le malattie che colpiscono questa comunità hanno spinto un piccolo gruppo di persone a creare l'associazione. Il supporto consiste nel garantire almeno un pasto al giorno a tutti i bambini, sostenere gli orfani e curarli da malattie come l'HIV.

Ho scelto questa Onlus perché si sono presentati a me con grande umiltà, mi hanno ringraziato più volte, ma la cosa che più mi ha fatto piacere sentire è che avrebbero pregato per noi del Challenge della Solidarietà e che non avevano mai sentito così tanto affetto.

Ed è per patrocinare questa causa che i

soci del Veteran Car Club Carducci, del Auto Moto Storiche Varese, del Gentle Motor Team, del Club Orobico, del Gigi Friend Racing Team e del C.M.A.E. hanno unito le loro forze e creato il Challenge.

Questo è parte di quello che abbiamo scritto sul sito appositamente creato per il Challenge della Solidarietà (www.challengesolidarieta.eu).

I sei club, alla fine del Challenge, si sono riuniti a Palazzo Cusani a Milano, luogo di particolare pregio e fascino, per le premiazioni e soprattutto per la causa della Onlus *Friends of Christian Care* e per la consegna della donazione che il Challenge ha contribuito a raccogliere durante l'anno.

In questa stessa serata il Club Orobico ha presentato la Onlus che quest'anno riceverà il nostro contributo: è la Nepios, associazione nata nel 2001 a tutela dell'infanzia e della famiglia.

Come lo scorso anno, a ogni gara i rappresentanti della Onlus saranno presenti alle nostre manifestazioni per solidarietà comune.

Per il secondo anno consecutivo Gianmario Fontanella si è aggiudicato il primo premio del Challenge della Solidarietà.

È stata una grande serata, con campioni del calibro di Ivan Capelli e Marco Coldani, campioni di velocità e sensibili alle nostre iniziative, ma nell'aria il profumo più forte era quello della...solidarietà. ●



Prima uscita, **prima vittoria**



Il 18 marzo è iniziata la stagione agonistica della Squadra Corse C.M.A.E. con una interessante Gara a Semiana (PV) composta sia da prove di regolarità sia da una prova “a media”.

La Squadra Corse festeggia sorridente e soddisfatta.

Al termine di una intensa gara con “difficili” pressostati posizionati anche in una pista di allenamento per cavalli... la Squadra Corse C.M.A.E. si è classificata prima assoluta tra le Scuderie grazie al quinto posto di Dino Nardiello, al settimo di Gigi Guffanti ed all’ottavo di Roby Asperti... tutti e tre sotto i 10 centesimi di media!!!

Completano l’ottimo piazzamento di squadra il decimo posto di Corrado Minussi (new entry della Squadra Corse), il quattordicesimo posto di Sergio Palpella, il ventitreesimo di Salvatore Carbone ed il ventottesimo di Roberto Barattieri.

Purtroppo costretto al ritiro per rottura della dinamo, Lele Gioacchini.

Anche la speciale classifica combinata (regolarità più media) ci ha visto protagonisti con il quarto posto di Gigi Guffanti, il sesto di Roby Asperti ed il diciassettesimo di Salvatore Carbone.





Campionato Sociale: 1^a prova



Alessandro e Cristina Sala su Porsche 356 B90 del 1963 alla loro prima prova sportiva del campionato sociale, mentre tagliano il traguardo.

Rozzano 31 marzo.

In una bella giornata di primavera “inoltrata” (si fa per dire, viste le alte temperature di questi giorni di fine marzo), sulla pista del Kartodromo di Rozzano (MI) si è svolta la prima prova del Campionato Sociale C.M.A.E. 2012, giunto alla sua ventiquattresima edizione.

Ventiquattro anni e non li dimostra visto il fervore dei partecipanti, una manifestazione che ha saputo di anno in anno continuamente rinnovarsi, proponendo gare al passo con i tempi, che tengono alto il gradimento di tutti coloro che amano le sfide al cronometro, che impegnano uomini e mezzi in una giusta disfida di altri tempi. Veniamo alla prima gara.

Anche quest'anno partecipano alle prove di campionato equipaggi di altri club che apprezzano molto le caratteristiche di svolgimento delle gare organizzate dal nostro C.M.A.E..

Infatti il vincitore della prima prova è stato il varesino Roberto Boracco su Autobianchi A112 Abarth del 1982, che sui 24 rilevamenti dei tempi in cui era suddivisa la prova stessa ha totalizzato 116 penalità con una media di 4,83 centesimi di secondo, una prestazione quindi di alto livello e bravura.

Al secondo posto si è classificato il nostro Pino Galluzzi che, per non tradire la sua fama di *top driver*, ha spuntato una presta-

zione di tutto rispetto, totalizzando 163 penalità con una media di 6,79 centesimi di secondo sui 24 passaggi.

Al terzo posto Ruggero Riva, coadiuvato dalla sempre brava Fiorella, non ha mancato di dare la sua zampata con una buona e convincente prestazione, totalizzando 230 penalità con una media di 9,58 centesimi di secondo sempre sui 24 passaggi.

Ruggero Riva è entrato da poco a far parte della nuova Squadra Corse C.M.A.E. apportando da subito il suo fattivo e tangibile contributo alla squadra stessa.

Molto buone anche le prestazioni offerte da altri due membri della Squadra Corse C.M.A.E.: Roberto Asperti, questa volta privo del bravo Filippo, che si è piazzato al quarto posto assoluto totalizzando complessivamente 259 penalità, ed Emanuele Gioacchini che, in solitario con la sua fida Fiat 600, questa volta ben equilibrata nel retrotreno, si è piazzato al quinto posto assoluto totalizzando 275 penalità.

Un po' deludente la prestazione fornita da Francesco Adamoli coadiuvato questa volta dalla brava Federica, certamente penalizzato dal tempo tirato imposto nel primo settore per la sua magnifica veterana Alfa Romeo 6C 1750 Cabriolet Castagna del 1931, vettura di alto lignaggio ma sicuramente non a proprio agio lungo le impegnative piccole curve del Kartodromo di Rozzano.

Di solito Francesco in questo tipo di prove si posiziona nelle parti alte della classifica. Molto opaca, invece, la prestazione di Gigi Guffanti, terminato al nono posto, lui abituato a posizioni decisamente più alte in classifica.

Discreta la prestazione di Giovanni e Riccardo Bertoni piazzati all'undicesimo posto con la magnifica Alpine Renault A110S del 1973: se togliamo i primi cinque classificati, veri *top driver*, la loro è una prestazione di tutto rispetto.

Una particolare menzione all'equipaggio Alessandro e Cristina Sala, due giovanissimi che insieme non fanno quarant'anni e che per la prima volta si sono cimentati in una prova di abilità cronometrica alla guida di una Porsche 356B S90 del 1963, ➡

sottratta alla mamma Luisa che, compiaciuta, li seguiva con amore e trepidazione durante la loro prova.

Hanno fornito una bella prestazione conquistando il quindicesimo posto totalizzando, sui 24 rilevamenti cronometrici, 732 penalità pari ad una media di 30,50 centesimi di secondo: non male per due giovani "principianti" cui sicuramente non è mancato l'entusiasmo e che ci auguriamo di vedere sempre più presenti nelle nostre prove di campionato.

Un po' in sordina le prove degli equipaggi di Antonio e Leonardo Lomacci, di Gabriele ed Edoardo Bisconcini, di Francesco Lippi Boncampi, di Roberto e Daniela Del Bo, dei fratelli Vittorio e Giovanni Femminella, di

Enrico Moscatelli, che per la loro lunga frequentazione alle prove di campionato potrebbero ambire a posizioni più elevate in classifica.

La scheda tecnica

Pista Big Kart di Rozzano
Lunghezza pista metri 705
Lunghezza prova km 5,640
con 24 rilevamenti dei tempi

In basso, da sinistra:
Guido Bossi su Fiat 1100TV coupé in piena azione; particolarmente concentrato, Gabriele Bisconcini con il figlio Edoardo su Lotus Seven S1 del 1958, mentre si preparano alla loro prova; Massimo Pessina e Letizia Tinelli sulla rossa Alpine Renault A310 del 1974.

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Roberto Boracco	Autobianchi A112 Abarth	1982	116	15) Alessandro Sala	Porsche 356B S90	1963	732
2) Pino Galluzzi	Porsche 3.0 SC Targa	1980	163	16) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven S1	1958	897
3) Ruggero Riva	Fiat Uno Turbo IE	1990	230	17) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GT Veloce	1966	940
4) Roberto Asperti	Alfa Romeo Alfetta	1972	259	18) Roberto Del Bo	Alfa Romeo GT 1300Junior	1970	1.043
5) Mauro Bonfanti	Autobianchi A112	1972	271	19) Vittorio Femminella	Alfa Romeo Giulia Spider	1963	1.105
6) Emanuele Gioacchini	Fiat 600 D	1963	275	20) Roberto Barattieri	Renault 5 Alpine Turbo	1982	1.156
7) Francesco Adamoli	Alfa Romeo 6C 1750 Cabrio	1931	286	21) Enrico Moscatelli	Alfa Romeo Giulia GT Veloce	1967	1.157
8) Andrea Palumbo	Lancia Fulvia Montecarlo	1975	358	22) Maurizio Magnoni	Lancia Fulvia 1300 Coupé	1971	1.166
9) Gigi Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	366	23) Franco Santoro	Alfa Romeo GT 1300Junior	1970	1.362
10) Carlo Fossati	Lancia Fulvia Coupé Rally	1976	369	24) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	2.345
11) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110S	1973	384	25) Guido Bossi	Alfa Romeo 1900	1954	2.433
12) Sergio Palpella	Autobianchi A112	1981	397	26) Massimo Pessina	Renault Alpine A310	1974	2.616
13) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	426	27) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420SE	1986	2.942
14) Marco Frigerio	Autobianchi A112	1981	464	28) Renato Schieppati	MG A Coupé	1960	4.377





Bianca 911 e... biancaneve



Cime imbiancate, neve e freddo hanno fatto "gelare" l'equipaggio... e la pompa della benzina. Ripresasi dal momento di *défaillance*, la Porsche 911T ha proseguito la sua strada e recuperato posizioni. La prossima volta andrà sicuramente meglio...

A Ponte di Legno, dopo aver valicato il Passo del Bernina a 2.330 m, il Passo Resia per raggiungere Bolzano, il Passo Mendola e aver effettuato le ultime prove su circuito ghiacciato al Passo del Tonale, abbiamo portato a termine la seconda edizione della Coppa delle Alpi.

La Coppa delle Alpi è l'evento che rievoca le edizioni di una gara organizzata dal 1921 al 1925 dall'U.C.A.M. (Unione Ciclo Auto Moto Milano) di quasi 3.000 km attraverso le Alpi. Gara che realmente mise a dura prova piloti e vetture in un'autentica avventura, tenuto conto dei dislivelli, delle temperature e delle strade di montagna dell'epoca.

Oggi la rievocazione della corsa è organizzata dall'Automobile Club di Brescia in quanto ha ritenuto che questa competizione sia una delle più avventurose e gloriose oltre ad appartenere al periodo pionieristico della storia dell'automobilismo sportivo. L'ACI di Brescia l'ha scelta anche perché le prime cinque edizioni ebbero una connotazione fortemente bresciana, dato che il territorio percorso in gara prevedeva, già nella prima edizione, l'ultima tappa di 401 km da Trento a Milano, il passaggio dal Passo del Tonale, Edolo, Iseo e Brescia.

Alla manifestazione abbiamo trovato un singolare entusiasmo ed una speciale competizione degli equipaggi, che si sono sfidati in un percorso tra scenari naturali mozzafiato e località dal fascino senza uguali, scoprendo sapori e

tradizioni alpine, attraverso la Svizzera e l'Austria grazie soprattutto all'ottima e perfetta macchina organizzativa.

Nonostante il clima molto rigido, con temperature che ci hanno accompagnato dai -7°C della partenza ai -24°C sul Passo del Bernina, l'entusiasmo dei 104 equipaggi provenienti dall'Italia, dall'Olanda, dalla Svizzera, dalla Germania, dal Principato di Monaco, dal Lussemburgo e dal Giappone, è stato condizionato solo marginalmente dagli eventi atmosferici.

Abbiamo scoperto un volto invernale affascinante delle Alpi, ci sono stati offerti scenari meravigliosi a volte ghiacciati, altri con vento siberiano ma anche con il sole.

La classifica finale dopo il ritiro di 13 equipaggi sui 104 partiti trova al 1° posto Cané-Galliani su Lancia Aprilia del 1938 della scuderia Loro Piana Classic, al 2° posto Aiolfi-Zambianchi su Fiat Osca 1500 Coupé del 1960 della scuderia Alterego 14 Academy, ed al 3° posto Fontana-Scarabelli su Fiat 1100 TV del 1957 della scuderia Classic Team Eberhard.

Ma l'equipaggio della Squadra Corse C.M.A.E.!?

Eroici nei risultati tecnici e nelle gesta. Non bisogna mollare mai! Spirito che caratterizzò la gara dal 1921 al 1925. Purtroppo non siamo stati compresi a fondo ed ecco a raccontarvi le giornate i risultati i tempi medi, le penalità e... i rapporti sportivi con la direzione gara.

L'equipaggio: Alberto Castelli e Salvatore Carbone insieme alla prima esperienza.

L'autovettura: bellissima Porsche 911T bianca del 1970 perfetta! Sogno di tutti e, sentire quel *sound* del motore in salita... una sensazione unica, da brividi! Insomma una gara indimenticabile! Ma vediamo perché!

Il primo giorno siamo partiti carichi e, nonostante i tempi non proprio nostri ma su prove ghiacciate, abbiamo totalizzato, su 38 prove, 448 penalità con una media di 11,8 centesimi di secondo. A fine serata la classifica generale recitava 14° Castelli-Carbone con il nostro stupore ed entusiasmo. Eravamo a due passi dai mostri sacri quali Cané, Fontana, Fontanella, Fortin e tanti altri *top driver*.

Il secondo giorno siamo partiti carichissimi per migliorare la posizione (a nostro avviso fattibile, viste le singole prove del primo giorno).



Ebbene ci siamo riusciti: su 26 prove abbiamo totalizzato 226 penalità con una media di 8,7 centesimi di secondo. Ma a metà mattinata nel mezzo di uno sperduto posto a oltre 2000 metri con vento forte da est, senza un raggio di sole e dopo aver chiuso un gruppo di prove, la nostra bellissima auto inciampa nella durezza glaciale della temperatura.

Un colpo duro: a -24°C si blocca la pompa della benzina. In quaranta minuti abbiamo smontato mezza auto per cercare di trovarla per coccolarla, scaldarla... ma niente da fare: irraggiungibile! Dopo qualche scambio oramai flebile di parole (eravamo anche noi ghiacciati!), andiamo giù in paese a motore spento e lì vediamo cosa riusciamo a fare. Riproviamo a smontare prima questo carter in lamiera e poi quello in plastica... ma arriva la condanna.

Si presenta con voce decisa il signore del carro attrezzi: "O la agganciamo o vado via". Noi, terrorizzati di restare lì al freddo, abbiamo accettato con "umiliazione" il traino.

Dopo alcune centinaia di metri ci ha abbandonati a "Zernez" sulla strada principale in un piccolo parcheggio ghiacciato ma al sole. Abbiamo abbandonato l'auto per cercare un bar... C'era solo una pizzeria aperta. Siamo entrati e il pizzaiolo, compreso il nostro stato, quello dell'auto e più in generale della gara, ci ha aiutato con qualche numero di telefono di meccanici della zona i quali, alle 11.00 del sabato, chiudono e pur rispondendo alle telefonate, gentilmente ti dicono che hanno concluso la giornata, ma qualche istante prima ti hanno già chiuso la telefonata. Dopo vari contatti con il direttore di gara, l'Acì per il trasferimento dell'auto a Bolzano e con qualche amico per chiedere consiglio, ci siamo guardati in faccia e abbiamo detto: "Riproviamo a metterla in moto". E la bellissima auto...è ripartita! Abbiamo fatto qualche metro tra il reset del trip-master e il riflettere: "Ci fidiamo ad abbandonare il paese con l'auto!?". "Dopo tutto il freddo patito, non è il caso di fare qualche giro di prova...!?". Abbiamo fatto tutto il necessario e siamo ripartiti! Il tempo perso per queste prove ci ha regalato 12.000 penalità e l'esclusione dalla classifica generale. Per qualche minuto siamo arrivati tardi al CO e quindi fuori gara. Serata mesto-allegria seduti al tavolo raccontando la gara senza i "se". La direzione di



gara, dopo la presentazione di un ricorso scritto ma verbalmente concordato, si è mostrata fiscalmente seria ed inflessibile: siete fuori dalla classifica generale e vi possiamo riammettere alla partenza di domani ma sempre fuori classifica. Abbiamo accettato a malincuore la decisione ferrea e siamo andati a dormire. Il terzo e ultimo giorno siamo partiti "strani". Solitamente si parte concentrati e tesi. Noi siamo partiti col cuore. Faremo vedere a tutti che siamo forti, bravi e che sappiamo accettare con esemplare sportività tutto quello che è accaduto. Il percorso nel cuore delle Alpi è stato affascinante e gli scenari meravigliosamente unici. La gara è andata benissimo avendo totalizzato solo 74 penalità su 7 prove con una media di 10,5 centesimi di secondo.

I tempi sono stati eccezionali in quanto la quasi totalità delle prove l'abbiamo avute sulla pista ghiacciata del Passo del Tonale che era in salita e in discesa tra le piste di sci.

Finita la gara, arriviamo a Ponte di Legno, pranzo e premiazioni. Chiacchiere a tavola con il vincitore 2011 della MM e finalmente i tempi delle singole prove e classifica finale. Confermati gli ottimi tempi delle prove della giornata e solo per curiosità andiamo a leggere la classifica finale – noi eravamo fuori classifica – invece troviamo la sorpresa...83° con 12.745 penalità di cui 12.000 del giorno prima. È vero che chiudere a 745 penalità ci avrebbe permesso di stare tra i primi 20 equipaggi e tra i migliori campioni della regolarità, ma abbiamo anche capito che la nostra 911 ha un'anima e che va rispettata.

Mai ci ha messo in difficoltà prima e dopo il "blocco della pompa della benzina" e ci ha riportati a casa sani e salvi.

Grazie Porsche.

Anche da un "Alfista Vero"!

●





[due ruote]

di Claudio Bonalberti

L'epopea della Guzzi Norge



Alcuni partecipanti davanti l'ingresso della storica fabbrica Guzzi di Mandello del Lario.

Organizzare un raduno di motociclette ante 1940 è oggi sempre più difficoltoso, ma quando, con un semplice giro di telefonate, si riesce a raccogliere l'adesione di ben 15 Guzzi GT (comunemente chiamata Norge), allora l'entusiasmo sale alle stelle.

Questo è successo nel marzo scorso; ma dove? Non poteva essere, come migliore sede, Mandello sul Lario. L'idea è venuta all'amico Carlo Spotti di Garlenda (SV).

Due anni fa è venuto in possesso di una 500 GT, conservata, numero di telaio 08 e, dopo due anni di amorevole restauro conservativo, ha voluto festeggiare l'evento in compagnia di altri amici che possiedono questo raro modello. Contattati i responsabili della Moto Guzzi, viene fissato per l'11 marzo il raduno, in concomitanza con la presentazione del nuovo modello della GT Norge. L'eccezionalità dell'evento (cui hanno partecipato anche tre soci C.M.A.E.: Achini, Quaglia e Bonalberti) è dovuta al fatto che la produzione della Norge (fine anni '20) è stata molto limitata e, probabilmente, mai così tanti esemplari si sono ritrovati insieme presso la Casa madre.

Simpatica e ricca di suggestioni, la passeggia-

ta al pomeriggio sulle rive del Lario, dove tutte queste motociclette hanno dimostrato ancora una volta di non sentire il peso degli anni.

Cos'è la GT 500 lo racconta brevemente il socio Massimo Zavaglia.

“La necessità di costruire un valido telaio elastico (integrale sia anteriormente che posteriormente) per sopperire ai problemi di comfort di guida e delle asperità stradali del tempo (le famose strade bianche in terra battuta), si era sentita da sempre sino dagli albori della storia della motocicletta. Molti tentativi intrapresi dalle maggiori case costruttrici del mondo erano però miseramente falliti a causa della tendenza alla deformazione dei telai, soprattutto nelle traiettorie curvilinee. Un esempio di telaio elastico di produzione italiana fu quello della Della Ferrera di Torino, che forniva ottime prestazioni con il *sidecar*, ma non ‘a solo’. Anche i materiali costruttivi a disposizione non erano adatti alla realizzazione di telai veramente solidi. La genialità dei fratelli Guzzi (Carlo detto *Taj* e Giuseppe detto *Naco*) portò, nella seconda metà anni '20, alla realizzazione della GT con un sistema di molleggio rivoluzionario, che farà scuola per decenni.





Il progetto consisteva in un forcellone oscillante collegato al telaio tramite un grosso perno centrale e connesso ad un gruppo di molle di diverse dimensioni posizionate sotto il motore che, a seconda del carico della moto, entravano in funzione progressivamente; completavano il meccanismo due ammortizzatori a frizione della inglese Bentley & Draper, già produttrice del telaio elastico che equipaggiava la famosa Brough Superior (la moto di Lawrence d'Arabia). La forcella era del nuovo tipo con ammortizzatori laterali e la realizzazione della GT venne affidata alla genialità dell'ingegnere milanese Giuseppe Guzzi.

Carattere schivo e riservato, al contrario del fratello, Giuseppe Guzzi non amava apparire in pubblico, forse a causa della deformità delle mani che non gli consentiva nemmeno di telefonare (si era fatto costruire un apposito ditale, infatti, per potere comporre i numeri sulla ruota del telefono). Soffriva enormemente il caldo e, forse per questo, decise di compiere un raid a Capo Nord nel giugno del '28, per collaudare definitivamente la sua creatura. Esiste un diario di viaggio, pubblicato in tre puntate dalla rivista *Motociclismo*, nel quale Guzzi descrive minuziosamente la sua impresa (copia di questo documento è disponibile presso il C.M.A.E.).

Un piccolo aneddoto di questo viaggio: durante il soggiorno in Svezia, Naco viene

accompagnato, per circa venti chilometri, da un pilota svedese con una 250 Guzzi TT da corsa ufficiale; ebbene, questa moto è ancora integra e funzionante ed è stata acquistata recentemente dall'amico collezionista torinese Valentino Trivero, presente al *Norge day* di Mandello. La GT venne poi prodotta in serie in pochi esemplari. Dai registri storici della Casa ne risultano costruite 318 più 4 telai di ricambio; circa la metà furono vendute al Ministero dell'Interno con alcune riportanti la sigla GTE (Gran Turismo Elastico) e circa 15 furono venduti all'estero.



A sinistra Carlo Achini posa sorridente a fianco della sua Norge; qui sopra, Massimo Zavaglia, che ha intrattenuto i partecipanti al raduno con la sua conferenza su questo raro modello.

La GT non ebbe un grande successo di pubblico a causa dello scetticismo sull'affidabilità del telaio elastico e perché la linea, con il serbatoio sottocanna triangolare, era ormai anacronistica. Grande successo ebbero invece i modelli prodotti successivamente.

La GT venne denominata Norge non a caso: nel 1926 Umberto Nobile raggiunse per primo, per via aerea, il Polo Nord (90 gradi) con il dirigibile da lui stesso progettato e costruito, denominato Norge, in onore dell'aero club norvegese che finanziò l'impresa (il nome originario era N1 ed era di proprietà dell'Esercito Italiano, che lo vendette successivamente ai norvegesi).

Accompagnarono Nobile nella sua avventura, l'eroe norvegese Amundsen e l'americano Ellsworth. La straordinaria, per i tempi, impresa venne descritta nei minimi particolari dallo stesso Nobile, in un libro dal titolo *In volo alla conquista del segreto polare*.

Sulla scorta di queste epiche gesta venne dato il nome Norge alla nostra GT e copia

Solo 318 esemplari prodotti di questa storica motocicletta.

del libro di Nobile e del successivo *L'Italia al Polo Nord*, saranno consultabili, a breve, presso la sede del C.M.A.E..

Sarebbe auspicabile realizzare, a cura del nostro sodalizio, una mostra storica, nella quale approfondire ulteriormente l'epopea della Norge in ricordo di uomini che non si arresero mai, anche di fronte alla morte". ●





Quanto vale la mia “vecchia”?

Uno dei dubbi che preoccupa i collezionisti e gli appassionati di auto e moto d'epoca è il valore attribuibile al proprio oggetto del piacere che, tra l'altro, costituisce anche un impegno economico, con costi certamente rilevanti per conservarlo nel migliore dei modi. Esistono da anni pubblicazioni specializzate che propongono elenchi e listini con i valori dei veicoli da collezione e inoltre, da un po' di tempo, qualificate compagnie di assicurazione stipulano, con condizioni veramente vantaggiose, polizze rischio che considerano l'automobile d'epoca come un'opera d'arte. Se sotto questo aspetto, quanto quello della responsabilità civile nell'uso del veicolo d'epoca, sono stati fatti notevoli passi in avanti, per la salvaguardia di questo nostro bene di interesse storico e culturale, rimane vivo invece il problema del risarcimento di un danno in caso di sinistro causato da terzi. Ogni veicolo di interesse storico o collezionistico è un caso a sé e il suo valore può variare notevolmente tra un esemplare e l'altro per diverse ragioni. Affidandosi ai listini di valutazione pubblicati, non sempre si ha un valore compatibile per coprire i costi di un intervento di riparazione. L'automobile è un mezzo di trasporto che nel corso della sua vita, con tale funzione, è soggetta come ogni bene di consumo, ad una costante svalutazione anche se le sue condizioni sono ottimali. In caso di sinistro vi è la tendenza a valutare la convenienza a effettuare la riparazione per ripristinare la funzionalità del veicolo, oppure a risarcire il valore di mercato per l'acquisto di un altro analogo. Questo parametro certamente non è applicabile ad un veicolo da collezione o di interesse storico. Anche ad alcuni nostri soci sono capitati spiacevoli incidenti causati da terzi, con grossi problemi per vedersi riconosciuto un equo risarcimento da parte delle compagnie assicurative. Per approfondire il delicato argomento abbiamo intervistato il nostro socio Sergio Puttini, storico dell'auto e del costume, nonché perito d'arte per auto, moto e veicoli utilitari d'epoca accreditato dal Tribunale, dalla Camera di Commercio di Milano e dal Collegio Lombardo dei Periti Esperti e Consulenti.

Prima di incominciare la nostra intervista gli chiediamo subito perché si definisce perito d'arte?

R. “Già nel 1985, con questa qualifica, ho inteso far comprendere in varie sedi che l'automobile d'epoca è un oggetto da collezione da considerarsi al pari di quanto è riconosciuto un bene di antiquariato e di modernariato; non è stato facile ma con il passare degli anni la situazione è notevolmente cambiata conquistando in tal senso un suo spazio come oggetto di interesse storico e culturale”.

D. “Nonostante le tua premessa, abbiamo più volte riscontrato varie difficoltà per ottenere un giusto risarcimento in caso di sinistro”.

R. “Sì è vero, ma questo è dovuto al fatto che le valutazioni riportate dalle riviste specializzate sono orientative e devono tenere conto di chi compra e chi vende, dell'effetto moda e della richiesta di mercato; un altro significativo punto di riferimento per valutare un veicolo d'epoca sono invece le aste, peraltro con le dovute cautele di paragone”.

D. “Per ognuno di noi la nostra auto o moto è sempre la più bella!”.

R. “Anche questo è vero, perché ogni proprietario conosce il suo veicolo per filo e per segno e sa benissimo quanto ha speso e quanto spende per mantenerlo sempre efficiente e di bell'aspetto”.

D. “E allora cosa si deve fare?”.

R. “Ritengo che una perizia possa essere la soluzione adeguata e con questo non vorrei prendere una posizione che può sembrare di parte; anche lo Stato, però, in varie situazioni, per determinare alcuni valori attuali, ha preteso una perizia asseverata”.

D. “Nel nostro Club, come ben sai, alcuni soci hanno avuto la vita non facile per ottenere il giusto risarcimento. Con una perizia redatta antecedentemente che cosa si sarebbe certificato e valutato?”.

R. “Purtroppo è vero! In alcune situazioni non è stato facile giungere ad un accordo soddisfacente. Per quanto riguarda la perizia questa avrebbe certificato, con un'adeguata documentazione fotografica e di dati, lo stato di fatto del veicolo e ne avrebbe determinato un valore secondo una scala di



parametri che tengono conto di vari fattori, in quanto ogni veicolo, seppur simile ad altri, sostanzialmente può avere un valore diverso”.

D. “Puoi sinteticamente spiegare i parametri di valutazione?”.

R. “Certamente! Ma prima di dare dei chiarimenti in merito, voglio spendere alcune parole innanzitutto su una possibile suddivisione dei veicoli da collezione, che può non essere condivisa ma che ha un suo logico significato:

- ‘veicolo di interesse storico’: veicolo di oltre cinquant’anni in quanto a tutti gli effetti è un oggetto d’antiquariato e come le opere d’arte dovrebbe esser tutelato,

- ‘veicolo d’epoca’: veicolo di oltre vent’anni, quale oggetto di modernariato pertanto di interesse collezionistico,

- ‘veicolo amatoriale’: veicolo con oltre dieci anni; questa categoria la ritengo di particolare interesse per la salvaguardia e la conservazione dei veicoli recenti, la cui uscita di scena è sempre più veloce, sia per i tempi di obsolescenza sempre più rapidi, ma anche per il fattore moda con conseguente rottamazione dovuta anche alla dismissione causata dai periodici incentivi disposti per svecchiare il parco circolante.

Cerco, inoltre, di esporre anche una classificazione secondo lo stato del veicolo, che può essere così suddiviso:

- ‘veicolo conservato’: veicolo autentico o in condizioni d’uso,

- ‘veicolo restaurato’: veicolo con restauro totale, parziale o conservativo,

- ‘veicolo ricostruito’: veicolo originale con parti totalmente rifatte,

- ‘veicolo assemblato’: veicolo realizzato completamente con parti e ricambi originali d’epoca,

- ‘veicolo replica’: veicolo in stile che richiama un veicolo d’epoca (può essere realizzato con ‘parti d’epoca’ o ‘ex novo’),

- ‘copia’: veicolo identico in tutto e per tutto ad uno d’epoca ma realizzato oggi.

I veicoli di queste ultime due classificazioni non possono essere considerati d’epoca se non dopo i normali tempi previsti; la copia, se dichiarata e come tale riconosciuta, non deve essere considerata un falso.

I parametri di valutazione comprendono anche i ‘veicoli trasformati’ con il loro valore storico o di costume, le caratteristiche di produzione suddivise in: ‘di serie’, ‘di serie limitata o piccola serie’, ‘elaborata di carrozzeria e/o di meccanica’, ‘accessoriata’, ‘esemplare unico’ e ‘prototipo’.

Il criterio di valutazione per un valore commerciale o di stima, che deve essere ovviamente ben distinto, dove tenere conto non solo delle situazioni del mercato ma anche di accessori d’epoca secondo gli usi e costumi, il colore, i rivestimenti, gli adeguamenti al codice della strada del 1959 (freccie, fanaleria, ecc.), il numero di esemplari che si presume siano rimasti, il valore affettivo, lo stato di conservazione, l’originalità e infine la storia del veicolo”.

D. “È un problema complesso”.

R. “Certamente. La perizia, esaminando i diversi parametri di valutazione, determina il valore di stima del singolo veicolo, valore che può non essere preso in considerazione da chi è preposto per il risarcimento del danno causato ma risulta, invece, una base significativa, in sede di equità in giudizio, della quale si tiene, ovviamente, conto per una giusta valutazione del danno subito. La perizia intende così far considerare questi tipi di veicoli non più un mezzo di trasporto, bene fungibile, ma un oggetto da collezione”.

D. “Per ulteriori approfondimenti, sei disponibile per un dibattito sul tema?”.

R. “Certamente, uno scambio di idee è sempre costruttivo e confermo la mia disponibilità per un incontro, presso il C.M.A.E. o in altra sede. Grazie, quindi, e a presto”. ●



Ricordi di... aerodinamica

Parlare di aerodinamica collegata all'automobile appare argomento ormai sviscerato e conosciuto a tutti gli appassionati.

Il famoso "Cx" ormai anche i bambini delle elementari (o forse dell'asilo?) sanno che cos'è e anche i nostri vecchi antenati (chi non ricorda la *Jamais Contente* a forma di proiettile del 1899?) avevano chiaro in mente che oltre una certa velocità il problema della penetrazione nell'aria fa spendere molta energia. Mi pare però interessante riportare alcuni brevi accenni tratti dal settimanale *Motor* del luglio 1964, in cui questi concetti vengono applicati ad un esempio relativo a due vetture, allora attuali, oggi ormai d'epoca.

"... Si capisce allora come a parità di condizioni la resistenza dell'aria aumenti sempre più rapidamente con la velocità; già a 60 km/h non è più trascurabile; bisogna poi tener presente che non si considera la velocità assoluta dell'auto (quella che si legge sul takimetro) ma la velocità relativa del veicolo rispetto all'aria; in altre parole agli effetti della resistenza dell'avanzamento è equivalente avanzare a 120 km/h effettivi in aria tranquilla o a 100 km/h con vento contrario di 20 km/h (un vento di 20-30 km/h è abbastanza debole). ... Un esempio concreto ci è fornito dalla Giulietta TI e dalla Giulia 1300. Entrambe le vetture come è noto sono equipaggiate con lo stesso motore: quest'ultima più profilata, benché abbia una sezione frontale massima abbastanza più grande (circa il 15 per cento in più), alla velocità di circa 140 km/h consuma

quasi il 10 per cento in meno della Giulietta TI cioè a parità di sezione frontale massima la maggior profilatura aerodinamica della Giulia 1300 consentirebbe un risparmio di potenza, per quella velocità, del 25 per cento circa, valore evidentemente abbastanza rilevante. ..."

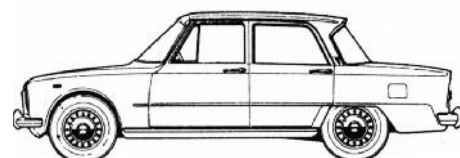
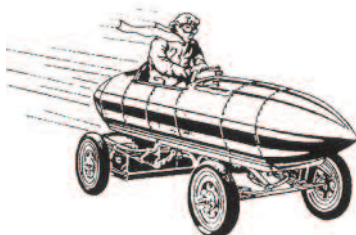
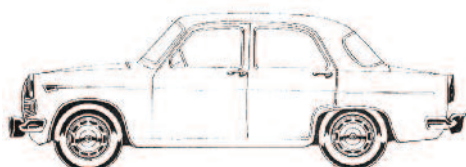
Sono intercorsi poco meno di dieci anni dalla Giulietta TI alla Giulia, ma lo sviluppo aerodinamico e la modernità del profilo della sorella maggiore fanno pensare a un ben più lungo lasso di tempo.

Il paragone proposto dal settimanale *Motor* riguarda, oltretutto, due vetture con meccanica praticamente identica. Curioso, quindi, pensare quanto il profilo della Giulia abbia permesso un guadagno in termini di prestazioni e consumi rispetto alla sua sorella precedente.

Interessante anche la considerazione della presenza di eventuale vento contrario: nelle nostre moderne e super insonorizzate automobili, chi, viaggiando tranquillamente in autostrada, ci ha mai veramente pensato?

Meditate gente, meditate. ●

La *Jamais Contente* di Camille Jenatzy che nel 1899 ha sfiorato i 106 km/h mossa da un motore elettrico è, ovviamente, quella al centro...





Fucina Editore propone...

Claudio Costa, il mitico “dottorcosta”, ideatore, fondatore e promotore della Clinica Mobile che da quarant’anni accudisce come propri figli i motociclisti sui circuiti di tutto il mondo, torna alla ribalta con il suo libro-confessione: *La vittoria di Marco*.

Nell’aprile 1972, esattamente quarant’anni fa, Claudio Costa ebbe l’intuizione e l’idea di realizzare una “clinica mobile” che potesse seguire e dare immediato soccorso ai piloti motociclisti che lui ha sempre tanto amato come propri figli.

Checco Costa, padre del dottorcosta, persona di spicco nel campo motociclistico imolese, è stato l’ideatore e il promotore del circuito del Santerno e ha trasmesso al figlio la sua grande passione per questo mondo.

In quarant’anni di attività Claudio Costa ha moltiplicato le sue Cliniche Mobili ed è diventato un punto di riferimento in tutti i circuiti di MotoGP e Superbike.

In un mondo votato al rischio per raggiungere la vittoria, non solo sono state tante le vite salvate dal dottorcosta, ma ancor di più i piloti che, ardenti dal desiderio di correre, hanno trovato in Claudio Costa non solo il medico, ma il loro padre spirituale.

Personaggio di grande emotività, umanamente profondo e dedicato alla sua missione, Claudio Costa non ha sempre trovato applausi sulla sua strada, ma anche critiche di un mondo che si è banalizzato, alla ricerca del solo spettacolo.

In questo libro racconta tutto se stesso e la sua filosofia, in modo appassionato e anche a volte ridondante, ma che rispetta la sua indubbia personalità che lo ha



La copertina di *La vittoria di Marco*, con una espressione particolarmente intensa del Campione Simoncetti, poco prima del GP di Malesia.

reso famoso e amato da molti e odiato (forse) da qualcuno.

Il ricordo poi struggente dei piloti che non ha potuto “salvare”, Simoncetti in testa, rendono questo libro un pugno allo stomaco, talvolta, al ben pensare comune.

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

Titolo: La vittoria di Marco

Formato: 19x24 cm

Pagine: 400

Foto: 200, b/n e colori

ISBN: 978-88-88269-32-0

Prezzo: 30,00 Euro





Interno **vettura**



Un interno ben conservato rappresenta un plus da non sottovalutare nella scelta dell'acquisto di un'auto d'epoca.

Moltissimi appassionati sono variamente colpiti da alcuni aspetti dell'automobile che desiderano acquistare.

C'è chi dà grande peso allo stato della meccanica perché teme, giustamente, qualche vizio occulto di difficile riparazione in un secondo tempo o il cui costo diventi estremamente impegnativo.

C'è chi dà grande peso allo stato della carrozzeria temendo, sempre giustamente, degli squarci di ruggine e stucco che si possono nascondere sotto una vernice brillante e che rischiano di dover riprendere da capo a piedi tutta la carrozzeria.

C'è chi dà grande importanza alla targa e ai documenti originali, che rappresentano una parte della "storia" del veicolo cui non si può prescindere.

C'è invece chi magari dà poco peso a tutto questo pensando di divertirsi, indipendentemente da un mero fattore economico, a restaurare completamente la vettura e riportarla quindi al suo stato di origine, addirittura talvolta in condizioni ancora "più nuove di quando era nuova".

Partendo dalla considerazione che un appassionato può anche accettare che documenti e targhe non siano più originali, spesso si è portati a pensare che a un motore un po' "vissuto" ci si può mettere comunque mani e intervenire in modo più o meno radicale.

Così pure per la carrozzeria, magari anch'essa un po' "stanca", può essere, con costi e attese superiori, comunque riportata ad un buon livello di originalità.

Non molti invece, mi sembra di capire, danno sufficiente importanza allo stato degli interni e della tappezzeria della vettura che stanno per acquistare.

È chiaro che questa considerazione ha valenze ben diverse per una Isotta Fraschini 8A piuttosto che per una Alfetta GT, ma molti si illudono che anche l'interno, al pari della testata o del rappezzo di lattoneria, si può comunque restaurare con un risultato pienamente soddisfacente.

In realtà non sempre è così.

Pistoncini, valvole, parafrangenti e paraurti si possono anche trovare come ricambi (o al limite ricostruire), il velluto di certi modelli, la finta pelle o i pannelli termoformati diventano molto spesso impossibili da rimettere a nuovo.

Personalmente trovo molto fastidioso vedere un'auto d'epoca lucente con un interno devastato dal tempo oppure così brillante da essere nuovo sì, ma assolutamente in distonia con tutta la vettura.

Ergo 1: valutate più attentamente questo aspetto.

Ergo 2: dove potete, cercate di privilegiare sempre le vetture ben conservate anche se con qualche patina di anzianità, piuttosto che rifare tutto a nuovo e magari essere obbligati a farlo in modo non corretto.

Ergo 3: un interno e una tappezzeria leggermente usurati sono meglio di quelli completamente tirati nuovi a lucido. ●

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



SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



**Artigiani e aziende del settore
volete la vostra pubblicità
su questa rivista?**

Contattate l'editore!

fucina@fucinaeditore.it

oppure

tel. 02.54.611.55 fax 02.55.18.13.29

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 Alvisio-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



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 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