

NOI C.M.A.E.

N° 79

Passione&Motori - Anno II - Numero 2 - Luglio 2012 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



FIAT 8V: GRANDE INCOMPRESA?

[Mille Miglia C.M.A.E.]

i nostri soci
alla gara bresciana

[raduni C.M.A.E.]

le nostre auto e le nostre moto
sempre in movimento

[eventi C.M.A.E.]

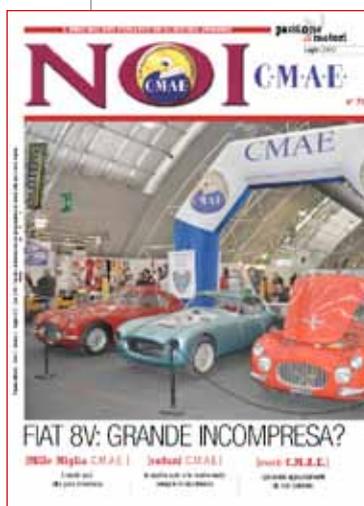
i prossimi appuntamenti
da non perdere



EDITORIALE

Cari Soci,

L'autunno si avvicina e la Città di Milano è pronta ad accogliere con entusiasmo le cento auto storiche che sfileranno in occasione del “6° Trofeo Milano” in programma per sabato 13 ottobre; la manifestazione è organizzata dal nostro sodalizio ed è iscritta a Calendario Manifestazioni A.S.I.



Giunto alla sesta edizione, lo storico trofeo automobilistico milanese vanta anche per quest'anno il patrocinio di Regione Lombardia, Provincia e Comune di Milano (Assessorato alla Cultura), oltre che dell'A.C.I. Milano e della rivista specializzata *Ruoteclassiche*.

Come tradizione il Trofeo Milano vuole ripercorrere “la storia dell'automobile” dalle origini agli anni '70, e rientra nelle attività volte allo sviluppo della “Cultura Automobilistica” promosse dal C.M.A.E.

Un vero e proprio “Museo in Movimento” con pezzi unici e curati nei minimi dettagli, dalle prime vetture anni '20, alle sportive degli anni '30 e '40 per passare poi ai modelli del dopoguerra che hanno segnato la ripresa economica nell'Italia degli anni '60 e per terminare con i mitici anni '70.

Dalla sua invenzione (fine '800) l'automobile ha accompagnato le varie tappe dello sviluppo sociale ed economico dell'uomo e nel nostro Paese. In particolare a Milano sono nati marchi come Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Bianchi, Iso Rivolta, oltre agli innumerevoli importantissimi carrozzieri: Zagato, Touring e Castagna tra i più famosi.

Una lunga ed eccitante giornata, quindi, all'insegna della cultura automobilistica e della passione, senza dimenticare l'agonismo e il divertimento.

La formula della manifestazione prevede prove di regolarità, effettuate rigorosamente con strumentazione classica (permessi orologi a lancette e non cronometri digitali) e di abilità, che metteranno sicuramente in difficoltà non solo i piloti ma anche i navigatori, oltre ad un'originale “caccia fotografica”.

Le auto partiranno sabato mattina dalle tribune del Parco dell'Idroscalo, gentilmente concesso dalla Provincia di Milano e, percorrendo strade secondarie di campagna, raggiungeranno Villa Litta Carini ad Orio Litta (Lodi), un'affascinante dimora seicentesca che per l'occasione si aprirà alle auto partecipanti al Trofeo Milano.

Da sempre il C.M.A.E. vuole coniugare la storia dell'auto con la Cultura legata al capoluogo lombardo ed è per questo motivo che l'Assessorato alla Cultura del Comune di Milano ha messo a disposizione il Castello Sforzesco per l'arrivo, previsto nel pomeriggio, e sfilata finale.

Sarà inoltre possibile visitare le grandi mostre presenti nelle sale del Castello e della Triennale. La cena e la premiazione con assegnazione del 6° Trofeo Milano si svolgeranno nel Salone d'Onore del Palazzo della Triennale.

Il Gruppo Denicar, storicamente vicino al C.M.A.E. e al Trofeo Milano, fornirà le auto di supporto. Come gli anni passati, anche l'edizione 2012 dedicherà una particolare attenzione alle vetture più anziane. Infatti è stabilita l'iscrizione gratuita per le auto costruite fino al 1930 (con equipaggio di due persone) e una quota agevolata per le auto costruite dal 1930 al 1940. Infine, per favorire la presenza degli equipaggi più giovani (pilota e navigatore non devono superare 30 anni di età) è prevista una speciale quota agevolata.

Queste particolari performance hanno contribuito al riconoscimento per tre anni consecutivi, 2009, 2010 e 2011 del premio della Manovella d'Oro, assegnato dall'A.S.I. alle migliori manifestazioni dell'anno.

La volontà del nostro Club resta, come sempre, indirizzata alla promozione di un evento non solo di carattere sportivo, ma soprattutto culturale e sociale.

A nome del Consiglio Direttivo colgo l'occasione per augurare a tutti Voi buone ferie e tenetevi pronti per il 6° Trofeo Milano!





C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
 Corso Monforte, 41 - 20122 Milano
 Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

Manifestazione di regolarità con prove di
 abilità e strumentazione classica.

ISCRITTA CALENDARIO



CON IL PATROCINIO DI



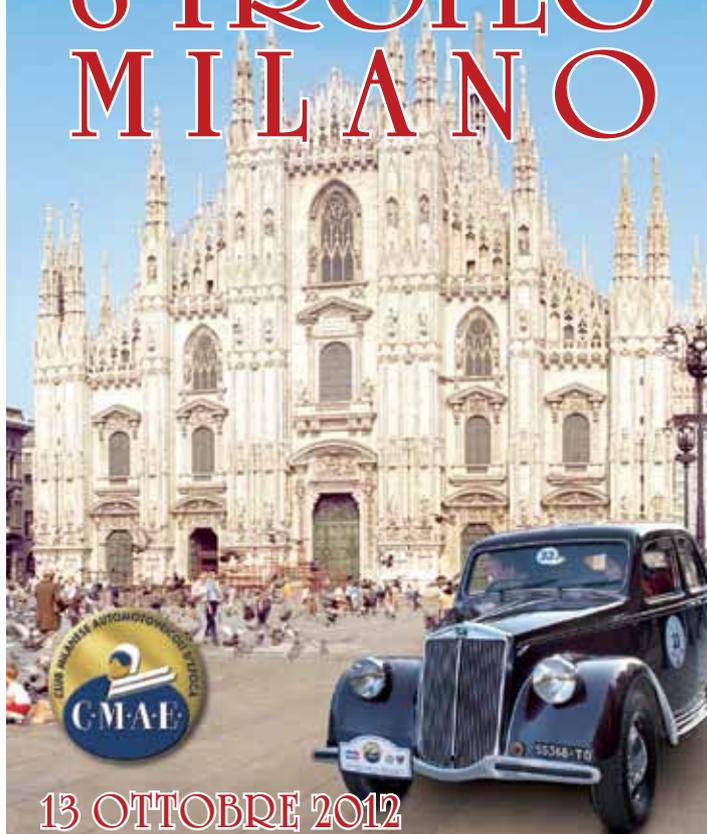
Automobile Club Milano

VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011



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

6° TROFEO MILANO



13 OTTOBRE 2012



[appuntamenti]

testo e foto di **Alvise-Marco Seno**

VERNASCA chiama C.M.A.E.



L'interessante Fiat Stanguellini 1100 Bertone affronta con scioltezza i tornanti della Vernasca.

La Vernasca Silver Flag 2012 non ha tradito le attese dei tanti partecipanti e appassionati.

I primi venuti dai quattro angoli del pianeta (una rarissima Ferrari 166 MM barchetta Scaglietti, nata come coupé Vignale, proveniva dalla Nuova Zelanda) per respirare l'atmosfera dei colli della Val d'Arda e di un piccolo Festival of Speed di Goodwood. I secondi per ammirare duecento auto, quasi tutti gioielli da corsa di tutte le epoche: dalla Nazzaro Tipo 3 Corsa (l'anno prossimo questo esemplare compirà 100 anni), alla Lancia Stratos GR4 del 1979.

Tra due Alfa Romeo TZ, numerose Fiat-Abarth (dalle 750 RM alle "Periscopio", alle barchette da salita), rarissime Ferrari e Maserati Sport degli anni '50, Lotus, McLaren, Porsche, Chevron e tre Bentley dei ruggenti anni '20, quattro soci C.M.A.E.

si sono lanciati in salita sui tornanti verso Vernasca per dare sfogo al divertimento, liberare i cavalli delle storiche e dare adeguata rappresentanza al C.M.A.E.: Gabriele Bisconcini con la Lotus Seven S1 del 1958, Franco Adamoli con l'Osca 187S del 1957, Nicola Sculco con la Maserati 200S del 1956. *Last but not least*, Dino Nardiello, con la sua Fiat 1100 Stanguellini Bertone ha vinto il premio assegnato dal Registro FIAT per la vettura torinese più rappresentativa presente.

- **Lutus, Osca e Maserati: basta essere al volante di un'auto scoperta che si moltiplicano le emozioni su questo sinuoso percorso piacentino.**





[appuntamenti]

di Corrado Minussi

C.M.A.E. alla Mille Miglia



Scendendo dalla rampa di partenza in viale Venezia l'adrenalina inizia a correre, così come dovresti fare nella salita della terza prova, immediata, del "castello", dove ti aspettano i due tornantini su pavé; per una 750 come il prototipo Zanussi Fontebasso MM significa uscire dalla prova in leggera salita in seconda marcia piena per arrivare in terza fino alla prima curva altrimenti il motore, scalando, non riuscirà a tenere il ritmo per arrivare sul pressostato nei 23 secondi imposti... Nei tentativi che eravamo riusciti a "strappare" alla mattina pareva quasi impossibile!

Partiti: la prima "tratta" è semplice, alla sdoppiata abbiamo 6 centesimi di ritardo, sul secondo siamo in anticipo perché la tensione corre già alle curve oramai prossime... così nel gioco all'improbabile sfilata il primo tornante con una veloce doppietta per staccare sulla seconda, sostenuta per tutta la durata del piccolo rettilineo che porta alla vicina curva a gomito. Ma il pressostato appare più

vicino di quanto mi ricordassi! Mannaggia! Tocco di freni per non esagerare con l'anticipo... l'avevamo progettata ma, si sa, è la pancia che deve dominare... Torna in mente quella strofa di Lucio Dalla "tre più tre per lui fa sempre sette" mentre la folla ti incita e riparti verso la fine della quarta prova. Scendiamo dal castello, cerco lo sguardo del mio *co-driver*, un misto delusione - rabbia che pretenderebbe il "potevamo fare meglio", ben sapendo che avanti ce la metteremo sempre tutta.

Rientriamo in centro, la tensione inizia a sciogliersi, passiamo tra muri di folla felice che stempera le difficoltà del quotidiano ricercando le emozioni dell'atmosfera di leggenda che accende nei nostri cuori da sempre la passione, il desiderio di pistoni infuriati e battiti accelerati. Chiassosa, festante, non si interrompe mai mentre "rombiamo" attraverso i colli tra la Lombardia e il Veneto; è piena di entusiasmo come fosse una Mille Miglia vera. Lo senti negli applausi di quanti (tanti!)

Corrado Minussi
e Giuseppe Rizzo
sorridenti alla partenza
sulla loro
Barchetta MM 750
Zanussi-Fontebasso.



sono rimasti in piedi fino tardi ad aspettarci. Finalmente, Ferrara.

La mattina, dopo un pugno di minuti strappati al sonno, all'aria fresca, l'adrenalina e il desiderio di riprendere la guida sono ai massimi; certo il coraggio e la lucida follia di quei pionieri che hanno percorso quelle strade prima del 1957 era altra cosa; guardando la Porsche 550 RS Spyder davanti a me subito il pensiero vola al ricordo dell'epico transito di Hans Hermann sul passaggio a livello abbassato all'edizione del 1954; impossibile pensare di fermare la sua piccola "Little Bastard" (come la chiamava James Dean) a 150 Km/h in prossimità dei binari... Giù col casco a sfiorar le stanghe e via, a un soffio dal treno! Con noi corre anche Stirling Moss, detentore del record nella Mille Miglia del 1955, all'incredibile media di 157 km/h. L'ardimento di quei piloti è servito a noi tutti. Grazie al loro coraggio hanno permesso il progresso tecnologico automobilistico. Senza il cuore dei *driver* il tecnicismo dei progettisti sarebbe stata arida cosa! Ingegno e passione si sono uniti e concretizzati in cura artigianale, quella straordinaria qualità che ha creato piccoli capolavori come la Sport che sto guidando, minute automobili dotate di originalità assoluta, create in botteghe dove si tagliavano in due grandi motori e si installavano in piccoli telai tubolari, poi carrozzati con "vestiti" a guisa di sculture che hanno reso gli artigiani italiani famosi in tutto il mondo.

La carovana della Freccia Rossa, rombando, continua tra i borghi e le campagne che tutto il mondo ci invidia, tra i bimbi assiepati lungo le recinzioni degli asili, divertiti nel grido al nostro passaggio, mentre li saluti festoso con la mano. Il calore della gente distrae, ti infonde una certa serenità che rischia di farti perdere l'attenzione sul cronometro. Ma è così bello godere di quello che per noi amanti di questi valori significa: assaporare inafferrabili attimi di felicità, libertà di pensiero che vaga veloce in mezzo a questa natura che sappiamo di non poter dominare, anche se ci piace poter pensare al nostro arbitrio sciolto...

Possiedo diversi orologi ma non li porto al polso; cerco di dimenticare il concetto del



trascorrere del tempo, anche se tento di trovare sempre, nella vita e nella gara (Sic! Tento!) il modo di arrivare puntuale. Riconosco la Natura anche se la nostra natura imperfetta è in continua ricerca della perfezione! Così in queste competizioni mi riconosco uomo, riesco ad ammettere (e a condividere) i miei difetti. Difficile l'emancipazione!

Roma. Una mattina frizzante, la partenza per la risalita verso Brescia è imminente. Incontro, tra i motori accesi, John Elkann, presidente Fiat, che a Brescia avrà modo di onorare la Zanussi Fontebasso ricordando la nostra stretta di mano e la piacevole conversazione in un'intervista. Si riparte mentre la città si sveglia. Il cuore è pronto per le prossime prove quando il cambio ci abbandona in quinta piena, assente qualsiasi preavviso, beffardo ma, garbatamente, senza insulto; i nostri controlli minuziosi e la preparazione in previsione della gara non sono stati sufficienti a portare a termine per la terza volta di seguito l'impresa ma nel preventivo di una competizione come questa, giocata esasperando, a volte, le prestazioni di una vettura del 1948, il pensiero ci deve stare. Eravamo 47esimi alla fine della prima tappa, 48esimi al traguardo di metà percorso nell'Urbe.

La piccola 750 è già riparata, guarita con quella piccola modifica che sa di studio, insieme all'arguzia e al sudore d'artigiano esperto, la livrea lucida ancora espone con orgoglio i numeri di gara.

Arrivederci alla prossima Mille Miglia! ●

**Corrado Minussi
in compagnia di
un illustre
concorrente/avversario:
John Elkann,
presidente di Fiat ,
che ha corso al volante
di una Fiat 8V.**



[appuntamenti]

di Franco Ronchi

C.M.A.E. alla Mille Miglia - 2



Una Mille Miglia tutta da raccontare...
Con l'amico Mario Cucchi e la sua
splendida Alfa alla ricerca di un traguardo
che non abbiamo tagliato.
Ma ci riproveremo!

Le ali di folla che
ti accolgono e
applaudono sono
una costante emozione
della Mille Miglia.
Ma gli applausi non
erano per noi ma
per la nostra bella
Alfa 1900 Sprint.

L'amicizia con Mario Cucchi è fatta di tanti mercoledì sera a cena con il C.M.A.E. a parlare di motori e di avventure, così, quando raccontavo delle Mille Miglia passate, mi disse che nel 2012 era un'esperienza che desiderava fare.

L'auto che avrebbe guidato? Una bellissima Alfa Romeo 1900 Sprint del 1953, carrozzata Touring, blu cobalto, trovata conservata e completa dall'amico Mario Mori e poi perfettamente restaurata.

Ecco quindi a marzo 2012, dopo mesi di "apprensione", la conferma che partiremo con il numero 223.

E finalmente arriva il fatidico giorno dell'avvio. Il 16 maggio la nostra 1900 perde la sua veste elegante e si tramuta (con gli sticker, i numeri di gara e le pubblicità degli sponsor) in un'auto sportiva grintosa pronta a divorare 1.600 chilometri lunghi e faticosi.

Di buon mattino, il giorno seguente, ci avviamo in piazza della Loggia per la punzonatura con la storica fascetta con i piombi originali



apposta al volante.

Il contorno di auto e di appassionati è a tutti conosciuto e quando, in fila in viale Rebuffone, attendiamo il via alle 20.58, ultimi consigli a Mario prima della prova speciale al Castello.

Tre, due, uno, via!

La macchina sta per spegnersi, balbetta "Tieni giù!" gli grido. Riusciamo comunque a partire ma con grandi problemi e in ritardo. Dopo le prime faticose prove siamo solo al 300esimo posto. Il trasferimento poi verso il Garda, Padova e giù verso Rovigo e Ferrara sempre tra ali di folla e flash ininterrotti.

Abbiamo rotto il ghiaccio e, un po' alla volta, recuperiamo posizioni: all'arrivo della prima tappa di Ferrara siamo 187esimi!

La mattina dopo altri problemi con l'auto: non vuole partire. Chiediamo aiuto all'amico Cajani e al suo meccanico. Le proviamo tutte ma alla fine partiamo a spinta: "Che Dio ce la mandi buona...".

Ci aspetta San Marino: una prova difficile perché sulle salite le macchine scaldano molto. Raccomando a Mario di tenere su di giri il motore per evitare che ci pianti in asso. Ci avviciniamo alla partenza della prova superando parecchie auto già ferme a lato strada, col motore spento.

Tocca a noi: pronti ... via! Nooo! Anche alla nostra bella Alfa si spegne il motore.

Proviamo e riproviamo. Mario è sconsolato e non vorrebbe più ripartire, ma gli amici dell'Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese, che sono lì vicino, ci aiutano a rimetterci nuovamente in moto.

Nonostante tutto manteniamo un buon piazzamento. Salutiamo Spoleto e arriviamo con dieci minuti d'anticipo, ma "l'incubo" del motore che fa le bizze è sempre in agguato.

Siamo punto e a capo. Questa volta ci aiutano alcuni amici dell'assistenza Mercedes e così, a spinta sulla salita, superiamo il C.O. in perfetto orario.

Qualche intervento meccanico e la 1900 parte più veloce di prima. Arriviamo a Roma allo Stadio Olimpico nel parco chiuso.

Scambiamo qualche battuta con il presidente di Fiat, John Elkann, e poi ci concediamo "ben" quattro ore di sonno. Alba di sabato, ci prepariamo a ripartire all'ombra "del



Cupolone" e, intanto, gli amici che ci seguono da casa ci tengono informati sulla posizione: gradualmente saliamo la classifica: 143esimi, poi 127esimi, poi molto vicini al 100esimo posto!!

Passiamo Vallelunga e il Lago di Bolsena senza nuovi intoppi: la 1900 è di nuovo una leonessa e Mario riacquista fiducia, affrontando con perizia il difficile percorso toscano, fatto di saliscendi. Poi succede l'imprevisto. Affrontiamo una curva a gomito in discesa superando la mezzeria; di fronte ci troviamo un'auto. Freniamo per evitarla ma la 1900 finisce in testacoda: io riesco a restare all'interno mentre lui viene sbalzato fuori e l'auto si incastra con il muso contro un terrapieno.

I soccorsi arrivano subito: per fortuna non ci siamo fatti nulla ma l'Alfa ha un'ammaccatura e perso un po' di pezzi (paraurti, cerchione, etc...). Raccolgo i "cocci" e, intanto, il buon senso ci dice di non proseguire oltre.

La nostra gara finisce quindi a San Casciano Val di Pesa con la 1900 caricata sul carro attrezzi. Mario si fa lasciare a Bologna, io proseguo fino a Brescia, dove avevo sperato di arrivare...in altro modo.

Intanto scopro che su *YouTube* hanno già diffuso video e immagini del nostro testacoda. Morale: se vuoi diventare famoso alla Mille Miglia, o devi vincerla, o devi fare testacoda. La prossima volta, potendo, sceglierei la prima opzione!

Tutte le strade portano a Roma e la nostra 1900 fino a Roma è arrivata. Avremmo anche potuto tagliare il traguardo di Brescia, se in una spiacevole curva nella Val di Pesa, la nostra gara non si fosse fermata.

C.M.A.E. alla Mille Miglia - 3



Con un tridente sul muso, potrebbe sembrare una piccola Maserati, ma è solo una Topolino che vuole mostrare i muscoli, che non saranno d'acciaio, ma che sprizzano simpatia.

Un invito alla Mille Miglia (16-19 maggio) non si rifiuta mai. La vettura è di un carissimo cugino: una Fiat Topolino 500C coupé, carrozzata Bizzarrini, esemplare unico costruito per la sua tesi di laurea e motorizzata Siata (25/30 cavalli).

Il compito è fare il navigatore e, da neofita quale sono, mi rivolgo agli amici della Squadra Corse del C.M.A.E. (Aglione, Nardiello e Pampuri) i quali, in una serata, mi danno un'infarinatura e mi programmano il blitz, augurandomi un buon piazzamento. Giovedì 16, alla Fiera di Brescia, vedo per la prima volta la vettura: piccola, minuta, essenziale; più che una Topolino mi sembra la vettura di Topolino.

Ricevo la visita di Franco Pampuri che (oltre ad ammirare le meraviglie iscritte alla gara) mi aiuta a mettere le "mire", mi dà qualche consiglio e mi dice "car èl mè nan, l'importante è portarla a casa".

... Più che una Topolino, mi sembra la vettura di Topolino! ...

Piazza della Loggia - Museo della Mille Miglia (qui incontro altri due soci C.M.A.E.: Ronchi e Carutti) e poi, emozionatissimi, eccoci alla partenza.

Prime PC, prime difficoltà: la vettura non ha potenza, soffre le salite e abbiamo come

velocità massima 80-85 km/h (la media da tenere lungo i 1.600 km è circa di 45 km/h). Arriviamo a Ferrara, fine della prima tappa a tempo, e ci classifichiamo 196esimi.

All'indomani, per niente scoraggiati, affrontiamo il primo tratto della seconda tappa Ferrara-San Sepolcro, dove arriviamo al PO con cinque minuti di anticipo, quindi, senza mangiare, ripartiamo per Roma dove giungiamo a serata inoltrata, al 193esimo posto (forse tre concorrenti si sono ritirati... l'eccesso di modestia ci induce a pensare!). Lo spettacolo e la moltitudine della gente che invade Roma è indescrivibile.

Piccolo spuntino serale poi a letto ma il pensiero va alla tappa finale Roma-Brescia e al difficile tratto Vallelunga-Passo della Futa-Passo della Raticosa e Maranello, dove velocità e salite non sono certo il nostro forte.

L'emozione è sempre tanta, lo spettacolo della gente lungo le strade è superbo, il paesaggio del Bel Paese è incantevole, l'adrenalina è alle stelle, i semafori rossi diventano verdi, il clacson strimpella in continuazione.

L'Emilia è nostra fino a Reggio centro, a pochi passi dal timbro, dove il piccolo e generoso mostro si ferma forse stanco e stufo, sicuramente per la rottura di un cuscinetto del differenziale.

Game over... il sogno è finito!!!

Profetiche le parole di Franco Pampuri.

Ai soci del C.M.A.E. auguro vivamente di avere l'opportunità di vivere questa unica, mitica ed emozionante esperienza.

Coraggio alla prossima!



[due ruote]

di Maurizio Quaglia

Rally FIVA: uniti per l'Europa

Ampia partecipazione internazionale di convenuti a Gabicce Mare per l'annuale appuntamento FIVA, che ha come sempre ospitato il "Gotha" del collezionismo europeo.

Alla presenza dei supremi vertici dell'ASI, nel verde delle colline pesaresi, le "vecchiette" hanno dato il meglio di sé, sfidando temperature sahariane con la consueta affidabilità garantita dalle maniacali cure di tutti noi nostalgici innamorati di un passato che non tornerà più.

Noi collezionisti italiani ci siamo distinti con grande onore per lo spessore altamente qualificato dei nostri veicoli, accessoriati come non mai.

In particolare la mia moto Guzzi GT Norge, anche gravata dalla presenza del passeggero, ha sopportato, tetragona ad ogni sforzo, il difficile percorso con un comfort di marcia a dir poco eccezionale.

Accanto a me, con la devota e affettuosa presenza di un angelo custode, l'amico Mario Lavetti, col trionfo orgoglio della sua sensazionale e superbamente conservata moto Guzzi GTC.

Grande solidarietà tra i collezionisti, amici da ogni dove: Slovenia, Germania, Svizzera, Lettonia, Grecia, Repubblica Ceca, ... uniti come non mai all'insegna di un'intelligente globalizzazione che antepone l'amore per le proprie protette a qualsiasi contrasto e divisione economica, politica e sociale, in un momento in cui la crisi è per noi solamente una pausa di riflessione per concentrarci con ancora più dedizione sulle nostre fumose due ruote.

Il tutto condito dalla vista di località tanto amene e intrise di storia che consolidano il nostro orgoglio di italiani.

L'itinerario è davvero affascinante e suggestivo: Urbino e il suo splendido palazzo ducale, "l'enclave" di San Marino, Stato indipendente ma tanto italiano per l'affetto della sua gente e per il verde delle sue colline, il borgo medievale del castello di Gradara che ci riporta alla lussuria dei Borgia e l'incomparabile bellezza naturale della Gola del Furlo e il Passo del Beato Sante.

Ciliegina sulla torta, la visita al Museo



Morbidelli, autentico eroe romantico del motociclismo che regalerà alla storia una collezione tanto esclusiva quanto eccezionale per la sua ambientazione e la passione viscerale che lo ha accompagnato nella vita. Ho vissuto ancora una volta momenti magici, difficili da esternare, e non finirò mai di essere grato a tutti i nostri soci che mi accompagnano in queste avventure.

In particolare a Carlo Achini, cui devo il ritrovamento della mia splendida "Norge", a Massimo Zavaglia, per la sua preziosa consulenza e la ricerca di accessori assolutamente unici e, in particolare, a Giuseppe Franchina, motorista e restauratore dalla insostituibile capacità ed esperienza.

Arrivederci al raduno FIVA 2013! ●

I protagonisti di questa bella avventura con le loro fidate moto.





[l'oggetto **misterioso**]

testo e foto di **Alvise-Marco Seno**

Aurelia dreaming



Nata dall'amore per le Lancia, è il tributo di un collezionista alle GT italiane degli anni '50.

Il tre quarti anteriore denota la grande personalità di questo esemplare che coniuga la modernità di oggi e il fascino retrò.

Erasmus da Rotterdam disse che “Le idee migliori non vengono dalla ragione ma da una lucida, visionaria, follia”. Corre il 2006 e una sera, durante una cena tra appassionati, un noto collezionista bolognese e un altrettanto fervente custode di alcuni tra i migliori esempi della più gloriosa produzione lancia, parlano delle auto di oggi e, inevitabilmente, il discorso scivola presto sulle vetture torinesi: belle per questi tempi, ben rifinite, comode. Eppure sarebbe meraviglioso se oggi ci fosse una Gran Turismo come la B20 (il manifesto della GT, la prima auto al mondo a vantare un motore 6 cilindri a V), una Lancia che fosse bella, sportiva e veloce. “Perché non la costruiamo noi?”, prorompe il romagnolo con il tipico spirito di chi è appassionato, intraprendente e creativo, animato dal gusto della sfida come in un'epica epoca pionieristica: inventarsi quello che non c'è (o, laconicamente, quello che non si vuole più costruire!). Nasce così l'idea del progetto SP B32, la nipote dell'Aurelia B20.





il fascino di “ieri” ...

Tre anni di lavoro

Iniziò la ricerca di un'auto che potesse fornire una base meccanica adeguata. La scelta cadde su una BMW Z3 M Coupé. “Il 6 cilindri in linea 3.2 da 321 CV è il miglior motore del mondo: erogazione fluida, grande riserva di potenza. Va come un orologio anche se sconta il fatto di non essere leggero” - commenta il proprietario. Per sua espressa richiesta (e, probabilmente, per mantenere l'omologazione) la meccanica di base resta la medesima (barre di sicurezza prospicienti il motore, passo, parabrezza, struttura interna e portiere), salvo apportare qualche modifica da lui stesso provata su strada nei panni di collaudatore. Si lavora, infatti, per ottenere una vettura più sincera, meno nervosa, soprattutto al retrotreno, avvezzo a “mollare” di colpo.

La Protauto di Sorbara crea, a mano, come 60 anni fa, una carrozzeria d'alluminio: lo stile viene tracciato dallo stesso committente, professionalmente legato alla cultura tecnica, prima disegnato su carta e poi reso più preciso nelle forme di un piccolo modello.

Creato il vestito, un noto specialista Porsche romagnolo si occupa dell'assetto.

In particolare, viene ridotta la carreggiata posteriore per cercare di ottenere maggiore progressività dal retrotreno.

Il peso complessivo è sceso dai 1.400 chili della Z3M di serie a circa 1.250.

Infine l'omologazione, l'aspetto più complesso: se ne occupa UK Garage di Bovisio Masciago, esperta in questo difficile e angusto campo.

L'Aurelia del nuovo millennio?

Nella vista frontale è indiscutibilmente lei, un'Aurelia B20 (i fari provengono da una Mini by BMW). In coda, dove vengono utilizzate le luci della Lancia Thesis e ampia libertà espressiva, i richiami sono molteplici: la Fiat 8V, la Cisitalia 202 di Savonuzzi...



L'abitacolo non è stato stravolto ma solo reso un po' più classico, arricchito da qualche particolare di forma retrò: l'autoradio, il volante a tre razze con corona in legno, la plancia centrale in alluminio, la strumentazione, la leva del cambio, le maniglie, le sicure, il comando luci... Il baule posteriore viene sacrificato. Per due ottime ragioni: lo spazio creato dal sedile reclinato viene giudicato sufficiente per accedere al vano posteriore; inoltre, sarebbe stato troppo difficile creare un portellone “ben fatto”.

Gli interni estremamente curati, all'altezza della qualità di esecuzione di questo esemplare unico che, anche nella vista di coda, denota una grande personalità.

Fiat 8V, Cisitalia 202 di Savonuzzi, Thesis... i richiami stilistici sono molteplici

Prestazioni di oggi, fascino di ieri

La B32 ha ottenuto il suo scopo: “È molto più progressiva della Z3, più stabile sul dritto, molto gestibile sul bagnato. E grazie al minor peso, anche più veloce. L'ho provata in pista e, considerata l'aerodinamica tutt'altro che scolastica, ho toccato 257 km/h”.





Villa d'Este... sempre il top!



Vincitrice assoluta l'Alfa Romeo 6C 1750 GS carrozzata Figoni, del 1933: un marchio sempre presente nelle altissime classifiche di questo evento.

Villa d'Este è sempre Villa d'Este: una cornice unica di vetture e parterre sempre di grande fascino e interesse.

Tutte le riviste del settore italiane e straniere danno sempre ampio risalto a questo evento, divenuto ormai un classico, che non ha nulla da invidiare ai più importanti concorsi di eleganza che si svolgono nel resto del mondo (Stati Uniti, Inghilterra, Francia ...). Le vetture, le classifiche, sono state ampiamente riportate e tutti ne sono a conoscenza; abbiamo però voluto anche noi farne un breve accenno su NOI C.M.A.E. anche perché il nostro socio Corrado Lopresto (che potremmo soprannominare "prezzemolino", vista la continua presenza a tutti i più importanti concorsi nel mondo, dove fa giustamente manbassa di riconoscimenti) ha presentato uno splendido esemplare di pro-

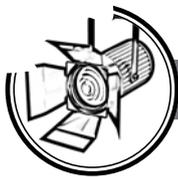
totipo di Lancia Flaminia del 1963 che ha, logicamente, avuto il suo riconoscimento.

Il Best Of Show, nonostante siamo sempre in "terra tedesca" (leggi organizzazione BMW), è andato ad una spettacolosa Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1933 carrozzata da Figoni e vestita da una leggiadra livrea bicolore bianca e nera di eccezionale eleganza.

Tra le tante partecipanti, due curiosità quasi agli estremi: la filante e strepitosa Rolls-Royce Phantom I Jonckheere Coupé del 1925, una coupé destinata a esser parcheggiata all'interno di qualche reggia, e una "familiare" Chrysler Town & Country del 1941 con finiture in legno, nel cui capace baule era parcheggiato un identico modello in scala. ●

Sotto, da sinistra: la Rolls-Royce Phantom I, ex re Edoardo VIII; la Chrysler con "auto di scorta"; la Flaminia Pininfarina del nostro socio Corrado Lopresto.





8V: incredibile ma FIAT



Tre bei esemplari di Fiat 8V campeggiano nello stand del C.M.A.E. a Novogro, dove si è svolta l'interessante conferenza.

Novogro, sabato 5 maggio 2012. Mentre una pioggia letteralmente assordante batteva sulla grande volta del padiglione centrale di Novogro come su un gigantesco tamburo, il C.M.A.E. ha celebrato il 60° anniversario della presentazione, al Salone di Ginevra del 1952, della Fiat 8V.

Per l'occasione ha esposto nel proprio stand tre magnifici esemplari (di cui uno in fase di restauro) della favolosa vettura, e ha organizzato una conferenza tenuta dal nostro socio Edoardo Tenconi che, oltre ad essere stato uno dei fondatori del Club, è anche Commissario Tecnico del Registro Fiat e tra i massimi esperti mondiali di questo affascinante modello.

Abbiamo così potuto conoscere in modo approfondito genesi e tecnica di una Gran turismo sicuramente straordinaria rispetto al panorama sia della produzione Fiat, sia delle vetture Gran turismo dell'epoca. Rispetto alla prima, per il fascino e le qualità sportive; rispetto alle seconde, per la tutto sommato semplice meccanica, che impiegava largamente componenti di serie della 1100 e della Campagnola, consentendo tuttavia, con 105 Cv (poi 115), di superare 200 km/h pur mantenendo, a velocità di Codice, consumi da vettura media.

Sotto la supervisione del grande Dante Giacosa, nacque quasi per caso e controversia, e comunque ai margini dell'attività

produttiva ordinaria: un po' per agevolare la creazione nelle competizioni della nuova categoria Gran Turismo Internazionale dove l'Aurelia B20 era già pronta a spopolare, un po' perché il fallimento del programma Fiat di produrre una berlina per il mercato americano (attualmente si sta riproponendo un analogo fanno il contrario, ma il risultato è cambiato?) aveva lasciato in Casa un motore V8 2 litri che si cercò comunque d'impiegare, apportando qualche modifica per renderlo più prestante.

Capita, sovente, che il figlio non desiderato si riveli il frutto migliore della famiglia: fu così anche per la 8V in casa Fiat.

Lo compresero subito i Carrozzeri che, sui telai nudi o rielaborando i numerosi esemplari reduci dagli abbracci con alberi e muretti nelle corse su strada (in primis Zagato, che fu peraltro uno dei maggiori utenti in gara della vettura), si sbizzarrirono nel tentativo di superare, con coupé e spider, la genialità stilistica che Luigi Rapi aveva espresso nell'elegante linea del modello "di serie", ad un tempo classica e moderna. Nacquero così le futuribili carrozzerie Ghia "Supersonic", le sportivissime Zagato con tetto a doppia gobba, fino alla incredibile "Demon Rouge" di Vignale; esemplari ora sparsi per il mondo, che si ritrovano a Pebble Beach e a Villa d'Este. Ma il dibattito sulla linea più bella è ancora aperto.

Sicuramente insuperato resta però il quadro strumenti Fiat, un largo ottagonone a cavallo del piantone dello sterzo, di una stupefacente modernità con la sua impronta quasi aeronautica.

E mentre ascoltavamo i racconti di quando questi sogni si fabbricavano nelle nostre città, o di quando si compravano per cinquecentomila lire oppure in cambio di una berlina di seconda mano, ci convincevamo sempre più (se ancora ce ne fosse bisogno) di vivere nell'epoca sbagliata. ●





Bassa Pavese ASI



Il gruppo dei partecipanti davanti alla splendida facciata della Certosa di Pavia, monumento del XIV secolo in tardo gotico italiano.

Il raduno a calendario ASI del 15 aprile denominato “Bassa Pavese” è stato un successo, vista l’adesione di oltre 60 moto iscritte, di cui 25 anteriori al 1945 e omologate ASI.

Per organizzare il percorso articolato, che comprendeva tra l’altro la visita guidata al Castello di Vigevano e il transito per la mitica piazza Ducale, sono stati necessari circa due mesi per l’ottenimento dei permessi comunali nel rispetto delle prescrizioni tecniche e viabilistiche.

Il tutto, ben inteso, senza dimenticare le esigenze culinarie dei motociclisti!

Nonostante il tempo, assai inclemente, ci abbia messo a dura prova per le decisioni da intraprendere, abbiamo stabilito assieme al bravo Pasotti, commissario tecnico ASI, puntualissimo come sempre, di proseguire il nostro viaggio a bordo di... auto, furgoni e carrelli al seguito!

Siamo rimasti dispiaciuti per la mancanza, causa il cattivo tempo, degli amici Liguri e Piemontesi. Un plauso va al nostro Vittorio Pasini che si è presentato, primo fra tutti, vestito di tutto punto protetto da una “cerata” d’annata a bordo del suo Falcone.

Va sottolineata, infine, la coriacea partecipazione di Piero del VAMS che ha compiuto l’intero tragitto con la sua Vespa 125 del 1960 sotto uno scrosciare d’acqua.

Ciò non ha permesso a tutti di scattare la mitica foto di gruppo in piazza Ducale innanzi il famoso caffè Colombo, meta di un graditissimo caffè e cappuccino con brioche. Abbiamo poi rivissuto i modi di vita di un tempo che fu, percorrendo caratteristiche stradine di campagna attorniate da rogge, da fontanili e da mulini, raggiungendo il ristorante a Torre d’Isola.

Durante il buon pranzo c’è stata la distribuzione di piccoli regali ai partecipanti al fine di ricordare questo tribolato evento, apprezzato comunque da Mauro Pasotti per la volontà e la simpatia di tutti.

Infine, a conclusione della giornata, abbiamo potuto apprezzare la disponibilità e la disponibilità e la preparazione culturale di Antonio, frate cistercense che ci ha guidato lungo il percorso della magnifica Certosa di Pavia, fondata da Gian Galeazzo Visconti nel XIV secolo.

Ringraziamo di cuore tutti i partecipanti che con la loro presenza hanno ancora una volta sottolineato la volontà di “esserci”, tutti gli amici, e in particolare Ciro, Claudio, Pippo e Gianfranco, per l’impegno profuso. ●



[due ruote]

di Carlo Achini

ASI Motoshow



Partecipare all'Asimotoshow non è solo correre in pista, ma è l'occasione di vedere tutti i Club più importanti, nazionali e stranieri, presenti alla manifestazione.

Anche il C.M.A.E. era presente a questa manifestazione motociclistica con cinque moto di ottimo livello (Ducati 750 S.S. del 1976, Gilera V.T.G.S.E. del 1939, Gilera Saturno del 1949, Honda 6 cilindri 24 valvole del 1980 e un raro Sidecar A.J.S. del 1925) portati in bella mostra dai soci Ugo Palazzi, Carlo Achini, Franco Como, Ciro Nisi e Giuseppe Franchina.

L'Asimotoshow è diventata una manifestazione di altissimo livello internazionale. Nella *kermesse* della tre giorni si incontrano persone veramente appassionate del motorismo d'epoca, piloti dell'ultimo mezzo secolo che si esibiscono ancora per la gioia del pubblico con i mezzi che li hanno portati sui podi di tutto il mondo. Ma la parte del leone la fanno ovviamente i veicoli presenti: veri gioielli del secolo scorso provenienti da tutta Europa facevano bella mostra sotto i gazebo dei vari Club.

Gli anni '20/'30 proponevano moto con tecnologia avanzata come la Brough Superior SS100, la Vincent HRD 1000, la BMW Rennsport, Guzzi e Rudge quattro valvole, veri capolavori di ingegneria meccanica di quegli anni.

Gli anni '50/'60 sono senz'altro i più rappresentativi per il motociclismo italiano di velocità: abbiamo visto girare in pista le Gilera e le M.V. quattro cilindri portate dal pilota Bonera, che ha esaltato ancora oggi le qualità di quei mezzi, vera musica per le orecchie dei sessantenni.

Non mancavano le giapponesi, presenti in gran numero sia in versione stradale sia da pista degli anni '70/'80, pilotate dai loro piloti ufficiali di quel periodo.

Le due *manche* giornaliere dei sidecar hanno ulteriormente vivacizzato la manifestazione con un susseguirsi di sorpassi in curva e sul dritto del tracciato di Varano de' Melegari che hanno tenuto con il fiato sospeso sugli spalti i parecchi spettatori intervenuti al circuito.

L'ultimo giorno (domenica) un tempo pessimo ha fatto sospendere la manifestazione, ma i due giorni trascorsi così intensamente hanno fatto sì che l'evento sia stato ugualmente un successo.

Il C.M.A.E. sarà presente anche il prossimo anno, auguriamoci con un maggior numero di soci e di mezzi. ●

Achini, Como, Palazzi e Croci: non sono le maglie gialle del Tour, ma gli anfitrioni del nostro club all'ASI Motoshow.



Primo raduno **Francescano**



"Fratello Sole, Sorella Luna...". L'aspetto assolutamente "francescano" del socio Benedetto Simi de Burgis sembra arringare la folla dei suoi "confratelli", i soci del C.M.A.E..

In basso, tra le varie stranezze esposte (carri armati e jeep iper-ruotate) un estroso ballerino: Franco Pampuri.

Una simpaticissima socia ci ha chiesto: "Ma andiamo in un convento di frati?"

In effetti sarebbe stato bellissimo, per l'atmosfera semplice, pacata e genuina che si respira in quei chiostrini. E questa è la ragione del nome di questi nostri raduni, che si vogliono distinguere da quelli più importanti e munifici organizzati, ad esempio, sia dal C.M.A.E. sia dall'ASI: schiettezza e amicalità tra i presenti, parsimonia nei costi, nessun cronometro. Così ci siamo trovati, dai venti equipaggi previsti, a ventisette auto e cinquanta partecipanti.

Ciascuno è arrivato come gradiva, con i suoi tempi e velocità di viaggio. Punto d'incontro a Castelletto Ticino, in zona lago Maggiore, per una colazione delle più classiche: cappuccino e brioche. Presenti, in un'estrosa raccolta di mezzi semoventi, mietitrebbia, trattori Landini testa calda, trivelle, schiacciasassi,

tram, mezzi militari, cucine da campo della prima e seconda guerra mondiale, locomotive a vapore, motociclette e ciclomotori, nonché automobili di un certo pregio.

Il raduno è proseguito in direzione delle industrie Siai Marchetti (gli idrovolanti di Italo Balbo per il viaggio in America), oggi riconvertite in un porto privato di prestigio. Pranzo nella *club house* e, quindi, una passeggiata nelle vecchie palazzine della dirigenza e nel bunker antibombardamento. Da qui la carovana si è diretta verso la Rocca Borromea di Angera. Il castello, di origini medioevali, è conservato e restaurato in modo ammirevole; la vista del lago è affascinante. Ma non solo. L'occasione ha offerto un fuoriprogramma: un gruppo di rozzi amanti di bielle e pistoni in visita all'affascinante Museo delle Bambole all'interno della Rocca, il più importante d'Europa. Fu fondato dalle giovani Borromeo ed espone bambole, arredi, cassettoni, armadi, credenze tutti miniaturizzati da abili ebanisti; vestiti finemente tessuti e, inoltre, automi ottocenteschi pienamente funzionanti. Film a proiezione continua ne davano strabiliante dimostrazione.

Una brevissima spruzzata di pioggia ha fatto fare esercizio di apertura delle capote delle vetture spider, per terminare, ovviamente, subito dopo la chiusura dei soft-top.

Special guest Virginio e Rossano Brambilla, ebanisti di vetture di pregio (ma anche per le nostre Balilla), che hanno regalato a tutti un cavatappi impellicciato di radica!

Insomma, una gradevolissima gita. Ringrazio tutti gli amici che hanno partecipato e vi aspetto con gioia alla prossima.

Fra' Benedetto Simi de Burgis, Kappel Maister del C.M.A.E.



Letture sotto l'ombrellone

Estate, tempo di vacanze e di relax.

Mare (o montagna, a seconda dei gusti), sole e, finalmente, un po' di meritato tempo libero. E cosa c'è di meglio, per rilassarsi in maniera intelligente, di leggere un bel libro?

Ecco, dunque, per le vostre pause tra un tuffo e un'escursione, un romanzo che vi catturerà e vi farà innamorare.

Non è una novità fresca di stampa, bensì un classico intramontabile. **Il numero uno**: il più grande romanzo mai dedicato alle corse automobilistiche.

Pubblicato in Svizzera negli anni '30 e poi in America, vendette un milione e mezzo di copie e Hollywood, nel 1955, ne ricavò il film *The racer*, con Kirk Douglas.

Il libro, opera di Hans Ruesch, parla di un'avvincente storia d'amore, di auto, di vita e di morte. Il protagonista, sempre vittorioso nella sua immacolata carriera di pilota automobilista, non riesce a mantenere, al contrario, il controllo della propria vita e dei propri affetti, perdendo nella sfida più importante: quella della vita. Il finale vi coglierà assolutamente di sorpresa.

Hans Ruesch, scomparso pochi anni fa dopo la ripubblicazione del libro, è stato pilota da Gran Premio negli anni '30 e ha corso con la Maserati, l'Alfa Romeo e per la Scuderia Ferrari, sfidando assi del volante come Nuvolari, Seaman e Caracciola.

Questa sua stretta vicinanza con il mondo dei motori ha reso il suo romanzo ancora più realistico, ricco di particolari e di dettagli che trasportano il lettore direttamente sulle piste e negli

HANS RUESCH

IL NUMERO UNO

CON LA BIOGRAFIA
IL GRANDE RUESCH
DI LUCA DELLI CARRI



ambienti rappresentati, tanto da poter cogliere nel testo una nota autobiografica dell'autore. Gli amanti delle corse e della velocità ne apprezzeranno la minuziosa ricostruzione delle gare di quei tempi e le appassionate dei bei romanzi d'amore non potranno rimanere indifferenti di fronte al coinvolgente intreccio sentimentale.

Formato: 15x21 cm

Pagine: 240 con 41 foto in b/n

ISBN: 978-88-88269-20-7

Prezzo: 16,00 Euro

Sopra, la copertina del libro, con una bella immagine del campione Bernd Rosemayer e sua moglie Elly Beinhorn.

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

Fucina Editore riserva a tutti i Soci C.M.A.E.

**uno sconto del 15% sul prezzo di copertina di tutti i volumi a catalogo,
senza ulteriori spese di spedizione**

**Consultate il nostro sito e contattateci (via mail, via fax o telefonicamente)
per effettuare il vostro ordine!**





Milan e i noster “ghisa”

Alzi la mano chi (nel bene o nel male) non ha mai avuto a che fare con un “ghisa”.

Con un rapporto di “amore/odio” che ci fa desiderare che arrivino al più presto quando un semaforo non funzionante manda in tilt il traffico all’ora di punta e, allo stesso tempo, ci fa auspicare che non siano nei paraggi quando ci fermiamo in doppia fila per “un caffè veloce al bar”, tutti noi abbiamo quotidianamente a che fare con gli agenti della Polizia Locale.

Ma cosa sappiamo veramente di loro e della loro storia? Quello che sappiamo di loro (nome, cognome, indirizzo di casa) credo non sia questa la sede giusta per divulgarlo... mentre può essere sicuramente interessante ripercorrere la storia di questo Corpo, nato oltre centocinquant’anni fa.

Le informazioni relative al primo servizio di sicurezza armato risalgono addirittura al 27 a.C., quando Ottaviano Caio istituì, prima a Roma e poi in altre province dell’Impero Romano (tra cui Milano), le “Cohortes Urbanae” (forze ausiliare dei Pretoriani con il compito di mantenere l’ordine nelle città) e la “Militia Vigilum” (con compiti quali lo spegnimento degli incendi, la vigilanza notturna, la vigilanza sugli schiavi, sulle scorte d’acqua e sulle terme).

Proprio della “Militia” fece parte, verso la fine del II Secolo d.C., San Sebastiano. Amato e ammirato dagli Imperatori Diocleziano e Massimiano, divenne il comandante della più importante Cohortes Urbanae: quella deputata alla sicurezza dell’imperatore. Di lui si racconta che esercitasse la sua carica con fedeltà e lealtà, ma anche che aiutasse in particolare i Cristiani e si dedicatesse alla diffusione della religione. Scoperto da Diocleziano, venne condannato al supplizio. Dopo l’ampia diffusione in tutta Europa del culto di San Sebastiano, nel 1957 il Santo è stato dichiarato ufficialmente patrono dei Vigili Urbani d’Italia.

Dopo la prima divisione tra milizia urbana ed esercito operata da Ottaviano Caio, sotto gli Sforza si definì in maniera ancora più netta la differenza tra le due strutture: alla polizia metropolitana (addetta alla sorveglianza delle numerose Porte della città) si unì la milizia di campagna. Insieme rappre-

sentarono il riscatto morale dei cittadini di fronte alle tragiche vicende di quel Secolo.

Nel 1831 fu istituito un nucleo di funzionari cui vennero affidati compiti di Polizia Urbana: quindici persone in abiti civili e disarmate, il cui unico segno di riconoscimento era una sciarpa con la scritta “Pubblica Sorveglianza”. Successivamente, nel 1848, Radetzky riprese un progetto precedentemente abbandonato e costituì la Guardia Militare di Polizia: l’accoglienza da parte della cittadinanza fu ostile e furono soprannominati “Lazzaritt”.

Il **4 ottobre 1860** l’alba spuntò su Milano e sui suoi primi cinquanta Vigili Urbani (allora Agenti della Pubblica Sorveglianza Urbana): elegante divisa blu, cappello a cilindro, bastone e pistola garbatamente nascosta sotto la giacca. I milanesi accolsero con favore i nuovi “Sorveglianti” e coniarono l’immortale appellativo di “Ghisa”.

Il termine sembra derivare dalla prestanza fisica degli uomini scelti per svolgere il compito di Vigile, unitamente alla forma del cappello a cilindro, simile ad un tubo delle stufe di ghisa utilizzate ai tempi.

Ogni Sorvegliante operava su un rione (i moderni quartieri) e aveva il compito di far rispettare i regolamenti comunali e le ordinanze del Sindaco, oltre che arrestare persone colte in flagranza di reato.

Nel 1898 il Corpo dei Sorveglianti venne militarizzato: dovevano pronunciare giuramento, erano diretti da un “Comandante” e dovevano vivere in caserma durante i primi due anni di prova, cui seguivano cinque anni di ferma. Anche la divisa subì delle modifiche: fu adottato l’elmetto all’inglese e il mantello corto.

Pochi anni dopo (nel 1909) si affrontò anche il problema di dare agli Agenti della Pubblica Sorveglianza un’istruzione relativa all’auto-difesa e al corretto uso delle armi in loro possesso. I risultanti furono eccellenti, tanto che nel 1914 gli agenti di Milano vinsero il torneo internazionale di difesa personale tenutosi in occasione dell’Esposizione Internazionale di Marina e Igiene Marina. Nel 1920 il nome del Corpo fu nuovamente modificato e divenne Vigilanza Urbana.

Nel 1927 il Corpo dei Vigili Urbani di tutta





Italia (15.000 uomini circa) fu soppresso e sostituito dal Corpo dei Metropolitani di Pubblica Sicurezza. Venne stilato un elenco di 104 mansioni affidate alla vigilanza e, per coprire le necessità di sicurezza nelle zone rurali, furono istituite pattuglie di Vigili a cavallo e in motocicletta.

Le città intanto mutavano, si “metropolizzavano”, e quindi vennero introdotti dei sistemi di rilevazione degli incidenti stradali, si perfezionò una tecnica viabilistica attraverso segnali manuali codificati e vennero adottati i primi “semafori manuali” (apparecchiature indossate dai Vigili, che emettevano segnali luminosi colorati).

Nel 1939, con la Seconda Guerra Mondiale, i Vigili Urbani vennero impegnati anche per il difficile compito della protezione antiaerea: sfollamento delle zone interessate da bombardamento, isolamento delle aree colpite, ma anche segnalazione delle zone sottoposte a bombardamento e attivazione degli altri Corpi necessari in questi ambiti (Vigili del Fuoco per spegnere gli incendi, soccorso medico in caso di feriti, etc.).

Terminata la guerra i Vigili tornarono ai compiti di ordine pubblico.

Nel 1959 venne votata la riforma della vigilanza urbana e il Comando Centrale venne sistemato in piazza Beccaria. Il Corpo era composto da millecinquecentonovantesei agenti.

Dal 1960 il Corpo non ha più subito sostanziali modifiche, fatta eccezione per “l’apertura” (sul finire degli anni ’70) alle donne e la modifica del nome da Vigili Urbani a Polizia Municipale e, successivamente, Polizia Locale.

Oggi la Polizia Locale si avvale di circa tremila componenti tra Agenti, Istruttori,

Commissari Aggiunti e Commissari Capo. Innumerevoli e disparate sono le operazioni svolte dal personale: rilievo degli incidenti stradali, verifica di documenti falsi, addestramento di unità cinofile, supporto (tramite le squadre sommozzatori) ai Vigili del Fuoco all’interno della struttura dell’Idroscalo, controllo di eventuali abusi edilizi (in collaborazione con il Settore Edilizia del Comune), vigilanza su tutta la rete dei trasporti urbani, monitoraggio delle zone maggiormente interessate da presenza di cittadini stranieri e verifica della presenza di eventuali clandestini, tutela delle fasce deboli (donne e bambini) in collaborazione con altre strutture preposte (Tribunale dei Minori, Servizio violenza sessuale e domestica della Clinica Mangiagalli, etc.), controllo degli esercizi pubblici e dei mercati (con particolare attenzione alle eventuali attività illecite e/o abusive), gestione delle sanzioni amministrative in caso di infrazioni, insegnamento nelle scuole cittadine, sorveglianza (tramite telecamere collocate sul territorio) delle zone più “a rischio” (incroci pericolosi, vie altamente trafficate, parchi pubblici, etc.), assistenza ai cittadini che vivono in situazioni “difficili” (conflitti con vicini, con la famiglia e sul lavoro) e tante altre ancora.

Ora, alla luce di tutto quello che sappiamo sui nostri “ghisa”, sulla loro storia e sulle loro attività per aiutare i cittadini, la prossima volta che dovessero fermarci per essere passati con il semaforo giallo, pensiamo che, in fondo, eseguono il loro dovere e che, un domani, potrebbero aiutarci in una situazione di difficoltà.

Chissà, magari per aver insultato quello sconosciuto che ci ha lasciato un foglietto bianco sotto il tergicristalli...

Qui sopra, una elegante vigilessa in uniforme retrò alla partenza del Trofeo Milano 2011 e i “noster ghisa” in una foto degli anni ’60 accanto alla fedele Fiat 1100D di servizio.

Ringraziamo Michelangelo Morisco dell’Ufficio Stampa della Scuola di Formazione Polizia Locale Milano per l’immagine che ci ha gentilmente fornito, e il Comando della Polizia Locale di Milano, per il continuo supporto dato alle nostre iniziative.



Valle d'Aosta: si replica!



"... sulle dentate, scintillanti vette salta il camoscio e tuona la valanga ...".

La piccola "valanga" tuonante di arzille auto storiche tra l'azzurro e gli ultimi sprazzi di neve.

Quasi coeve e concorrenti. La classe innata della Aurelia B24 si confronta con la teutonica robustezza della "piccola" Mercedes 190 SL. "Piccola" perché sempre considerata sorella minore della 300 SL.

Il 22, 23 e 24 giugno si è svolta la manifestazione "Valle d'Aosta cultura e relax": già nel 2010 era stata realizzata con esito positivo e quindi, viste le numerose richieste, si è deciso di "duplicare" per permettere a chi non c'era allora, di partecipare oggi.

Panorami spettacolari, tempo splendido, auto bellissime... cosa chiedere di più!

Partendo da Milano il traguardo alpino ha dischiuso un'ampia varietà di strade di livello di difficoltà crescente, che ha messo a dura prova le vetture: dalla più anziana MG TD degli anni '50 alla più recente Lancia HPE degli anni '80. Ma nonostante forature, guasti meccanici ed ebollizione di motori i piloti non si sono lasciati intimorire e, temerari e con la voglia di esplorare questa meravigliosa regione, hanno riportato a casa tranquillamente le loro auto.

Nella prima giornata quasi 260 km hanno portato la carovana dal Castello di Masino a fondo valle fino quota 1.700 m, all'osserva-





Sole, neve, castelli,
verdi prati, e
... giovani partecipanti.
Tutti attenti alla lezione
di astronomia ma,
forse, ancor più attenti
al profumo
delle forme di Fontina.

torio astronomico di S. Barthélemy. Spettacolare la visione del sole attraverso l'ingegnoso sistema di specchi che ci ha quasi fatto toccare con mano qualcosa lontano anni luce.

Conclusa la prima giornata, ricca ed emozionante, il programma del secondo giorno si presentava all'esatto opposto: relax e uno splendido panorama ai piedi del massiccio del Monte Bianco! Le Terme di Prè Saint Didier hanno coccolato i radunisti in un ambiente raffinato e all'insegna del benessere, atmosfera perfetta per scordarsi, per un po', del logorio della vita moderna.

Le bellissime Terme di Prè Saint Didier ci hanno coccolati in modo raffinato

Ma attenzione: la giornata non era ancora finita! Al tramonto, partenza per il Colle S. Carlo, con una veloce sosta al Belvedere ad ammirare il tramonto sul massiccio del Bianco, e poi un'ottima cena in un caratteristico ristorante di La Thuile, dove i nostri soci si sono cimentati in una cena tipica locale a base di raclette&pierrade cucinata direttamente da loro. Ma, soprattutto, qualcuno di noi ha sperimentato una nuova ricetta: la "mano alla raclette", pietanza tipica del comasco eseguita in anteprima mondiale a La Thuile. L'ultimo giorno, ahinoi sulla via del ritorno,

ha prevalso la strenua volontà di continuare a godersi l'evento fino all'ultimo secondo: sosta ai piedi delle cascate di Lillaz nel cuore del Gran Paradiso, visita con degustazione di vini, grappe e assaggi di tipici prodotti

valdostani presso una rinomata cantina e arrivo finale presso il Castello di Fénis, traguardo di questo affascinante raduno.

Un ringraziamento a tutti i partecipanti per la loro presenza, con la speranza di rivedervi al prossimo appuntamento.

**Vendo BMW R 100 RS del 1980**

in perfetto stato. Omologata ASI targa ORO. Revisione 2014, tagliando marzo 2012. Borse Krauser. Verniciatura impeccabile. Euro 5.000
Cell 335.60.70.140 Pino

Vendo Guzzi Airone Sport del 1951. Conservato, con documenti e certificato ASI. Euro 6.000
Cell. 349.86.58.599 Carlo

Vendo carrello per moto tipo Ellebi Mod. LBM 480 con impianto frenante. Immatricolato 2007.
Cell. 335.52.99.452 Gigi Guffanti

Vendo Maggiolone Karmann cabrio 1.3 del 1973. ASI. Revisionato e restaurato. Targhe e libretto originali. Euro 13.000
Cell. 349.22.23.233

Vendo Triumph TR6 del 1974.

Ottime condizioni, frizione e pompa di distribuzione nuova. Sempre in garage. Euro 18.000
Cell. 335.28.24.62 Maurizio Belloni

Vendo Jaguar XJ6 4.2 seconda serie del 1979. Ottime condizioni. Iscritta ASI. Targhe e ricambi originali. Euro 9.800 trattabili
Cell. 328.20.40.044

Vendo Lancia Aurelia B50 del 1952 seconda serie. Conservata, meccanica in ordine. Omologazione ASI. Targhe originali. Euro 80.000 trattabili
Cell. 335.56.47.005
giuseppebottini@libero.it

Vendo Porsche Carrera 3.2 del 1984. ASI/AAVS (CSAI)
Cell. 333.97.15.026 Giancarlo

Vendo Renault Gordini del 1955.

Vincitrice numerosi campionati italiani in salita. Motore Gordini e cambio di scorta.
Tel. 02.66.30.28.30 - 02.20.47.505
info@prodottimoretto.com

Vendo Alfa Romeo Alfetta 2000L del 1980. Euro 3.000
Cell. 347.53.18.882

Vendo Lancia Appia seconda serie del 1958. Marciante. Interni panno grigio Lancia. Targhe originali.
Cell. 335.67.48.707 Sergio
Cell. 348.25.44.345 Aldo

Vendo Land Rover Half Ton 2.4 benzina del 1972. Meccanica come nuova. Interni perfetti, telone da cambiare. Targhe e libretto originali. Euro 6.000
Cell. 349.22.23.233

DOCUMENTAZIONE GRATUITA

Sicuramente direte: "Ma cosa c'entra il titolo con il logo dell'Associazione DSC?". In effetti il vero scopo è quello di richiamare l'attenzione sul logo però, se avrete la pazienza di proseguire nella lettura, vedrete che un nesso c'è.

Si parla spesso della certificazione dei veicoli, per i quali vi sono norme precise e conosciute, che si devono applicare senza sconti e senza bizantinismi.

E se volessimo dare un voto a noi appassionati? Con quali criteri potremmo valutare una tal moltitudine di persone che, pur facendo parte dello stesso movimento, sono così diverse da rappresentare ognuno un caso a sé?

Eppure c'è un denominatore comune:

un vero appassionato deve conoscere il passato e il presente e prevedere il futuro dei propri veicoli, se non di tutti in generale.

Se nella vostra libreria vi sono pubblicazioni che raccontano la storia delle automobili e dei personaggi a loro legati, nonché la documentazione delle caratteristiche tecniche e le istruzioni per la corretta manutenzione dei veicoli che possedete, allora meritate 10 e lode.

Ricordatevi che C.M.A.E. fa parte della federazione DSC e che voi, come soci C.M.A.E., potete avere gratuitamente copia del materiale disponibile, compresi i manuali d'officina, spesso introvabili, che sono necessari per una corretta manutenzione delle vostre vetture.

Verificate se nell'elenco dei manuali disponibili vi sono quelli di vostro interesse e richiedeteli tramite la Segreteria del Club. L'elenco è esposto in bacheca presso la sede C.M.A.E. e coloro che utilizzano internet lo possono trovare sul sito www.associazionedsc.it alla voce "Materiale disponibile".



CONTENUTI "NOI C.M.A.E."

Ci sembra di capire che la nuova veste del notiziario NOI C.M.A.E. intrapresa con il numero 76 del luglio 2011 riscontri il gradimento di tutti i soci. Questo è importante per proseguire nel lavoro, cercando di trovare un giusto mix tra le informazioni degli eventi realizzati dal Club e alcune curiosità o approfondimenti storici.

Abbiamo cercato fin dall'inizio di questo "nuovo corso" di intraprendere questa strada per la quale, come voi tutti ben comprenderete, è fondamentale il supporto dei soci.

Ricordiamo quindi a tutti coloro che desiderano collaborare ai contenuti (e sono i benvenuti!) di inviarcì i relativi testi e le foto con una buona definizione, definizione che ormai tutte le moderne macchine fotografiche digitali sono in grado di garantire. Dove possibile, sarà nostro compito migliorarne la qualità, ma se non si parte da una base accettabile, il risultato non può che essere scadente.

Abbiamo sempre pensato che scrivere vuol dire lasciare una traccia a chi verrà dopo di noi e anche un notiziario ben confezionato è qualcosa che merita di essere conservato, mentre tutto ciò che è invece nel web, è destinato a essere presto consumato.

Cogliamo quindi l'occasione per ringraziare tutti voi che ci avete permesso di "divertirci" a costruire insieme la storia di questo prestigioso sodalizio. Ma attendiamo anche le vostre critiche.

L'Editore

VECCHI CONDIZIONATORI

L'Officina "Lafiosca" di via Marelli n. 2 a Sesto San Giovanni (tel. 02.24.80.679) è in grado di ricaricare, grazie ad un accordo fatto con il C.M.A.E., i condizionatori delle vecchie auto.

[focus]

di Ennio Marone

MILIUM: CHI ERA COSTUI?

Nel corso dei secoli, anzi dei millenni, l'essere umano ha utilizzato i più disparati modi per misurare le lunghezze.

"Ci vediamo stasera quando la tua ombra sarà lunga 12 piedi..." diceva Epicuro. Ma un piede con una calzatura n° 37 o 43?

Le approssimazioni, quindi, sono sempre state possibili, ancorchè i sistemi di misurazione, anche astronomici, degli antichi Egizi o dei Maya sembravano piuttosto accurati. Solo con l'avvento del raggio laser o dei satelliti artificiali le misure si sono fatte precise, con un'approssimazione per cui si sa esattamente quanto è alto l'Everest e non c'è bisogno, con grandi sacrifici e rischi di vita, di andare a sedersi esattamente sulla sua punta e calare giù un metro ... sufficientemente lungo.

Un popolo che sicuramente ha creato tanto per la "modernità" è quello dei Romani che, grazie a leggi comuni e grandi strade di comunicazione, hanno avvicinato popoli e province sottomessi al loro impero. E le strade romane si misuravano in "milia" e le famose "pietre miliari" rappresentavano un punto fermo per tutti coloro che le percorrevano. Alte anche tre metri, ben visibili alla guida di un carro o a cavallo, segnavano la distanza dalla città precedente e a quella successiva.

E la distanza da Roma perché, si sa "tutte le strade portano a Roma"!

Ma cos'era un "miliun"? Altro non era che la misura di mille passi.

Se dici ad una persona adulta: "Fai un passo avanti", questa avanza di circa 70 cm. E allora un "miliun" dovrebbe essere 700 metri circa.

Sbagliato.

Perché il "miliun" romano è di circa 1.480 metri: corretto il ragionamento di quegli antichi Romani, che stupidi proprio non erano.

In realtà nel passo umano se si parte dal punto "zero" e si ritorna a quello, muovendo entrambe le gambe di cui noi bipedi siamo dotati, si è effettuato un avanzamento con la gamba destra e uno con quella sinistra per un totale, appunto, di circa 140 cm.

Che non vi venga in mente, però, di ritarare i vostri tachimetri sulla base del "miliun" romano. Andrete sì più veloci rispetto al normale tachimetro in chilometri, più lenti di un tachimetro inglese o americano, ma fareste solo gran confusione...

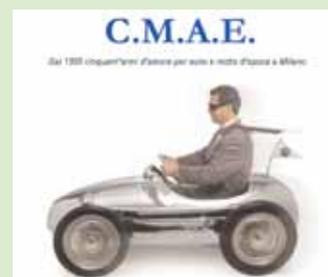
[focus]

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!





[due ruote]

di Sergio Coronelli

Piccole in movimento

La visita alla Brumm, il marchio che dal 1972 produce modellini di vetture di ogni tipo e marca in scala 1:43, è stata la meta di un manipolo di intrepidi cavalieri in sella ai loro piccoli destrieri a due ruote che, partiti da Milano, hanno raggiunto la sede dell'azienda a Oltrona San Mamete, nel comasco.

Presenti all'appuntamento: Giulio ed Elena Caimi su Moto Guzzi Galletto 192 del 1958, Alessandro Kunzi su Honda SH 50 del 1978, Giovanni ed Enrica Catone su Vespa 160 GS del 1962, Luca e Damiana Di Grazia su Honda CB 100 del 1976 e Francesco Lippi su Motom Super Sport 48 del 1960, Vittorio Pasini su Galera Regolarità Competizione 175 del 1979.

Partiti di buon'ora dal piazzale antistante la chiesa di Santa Maria Nascente nel quartiere QT8, dopo un breve tragitto in città e nei paesi alle porte di Milano, il passaggio per Bollate ha permesso l'ingresso nel parco delle Groane offrendo un suggestivo scenario boschivo fino a Bregano (VA); 25 km attraverso fitti boschi che hanno mitigato il grande caldo di un mese di giugno un po' anomalo, in un piacevole viaggio dal sapore di altri tempi.

Notevoli le prestazioni fornite da queste piccole due ruote, che hanno portato a destinazione senza particolari problemi i loro proprietari, catturando l'attenzione dei numerosi automobilisti che superavano il piccolo

gruppo.

E finalmente il traguardo, a Oltrona San Mamete. La visita alla Brumm ha avuto due momenti significativi: la visita al museo e alla fabbrica vera e propria. Nell'area espositiva della collezione aziendale, una duplice sorpresa per i radunisti, in parte gradita e per un altro verso sconcertante: appagante per la notevole quantità di vetture di ogni epoca, marca e pregio presenti nel museo della Brumm, tra cui numerose Bugatti; sconcertante per lo stato di abbandono e mancanza di manutenzione delle vetture, in un uno stato di trascuratezza inglorioso, preda di ruggine e tarli.

Molto interessante la visita alla fabbrica, dove vengono prodotti i modellini in scala 1:43 con procedimenti di altissima qualità e precisione, partendo dalla riduzione delle misure in scala di lavoro dei modelli che vengono riprodotti, alle fusioni, allo stampaggio, alla verniciatura e per finire all'assemblaggio dei vari pezzi che compongono il modellino; un'interessante piccola catena di montaggio in miniatura per automobili in scala così ridotta, ma ricca di particolari che li rendono molto somiglianti al vero. ●



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





Campionato Sociale: 2^a prova

La seconda volta di Codogno: un piacevole successo nel piccolo motodromo del basso Lodigiano in una bella giornata di sole e di impegno agonistico tra valorosi e leali contendenti.

Il motodromo di Codogno ha ospitato la seconda prova del Campionato Sociale C.M.A.E. 2012. Il tracciato è una breve pista di circa 650 metri di lunghezza dalla conformazione studiata per le moto, ma che ben si adatta anche alle auto d'epoca per la sua interessante impostazione, assai diversa dagli altri kartodromi.

La presenza tra gli iscritti di Mauro Clerici ha lasciato poche speranze di vittoria assoluta per tutti gli altri concorrenti, cosa che si è puntualmente avverata grazie alla sua prestazione maiuscola, al volante di una Autobianchi A112 acquistata il giorno prima. La sua prestazione è stata comunque fortemente contrastata da bravi *chronoman* come Pino Galluzzi, Lele Gioacchini, Roberto Asperti, Gigi Guffanti e Francesco Adamoli.

Nel raggruppamento 1 si sono particolarmente distinti Francesco Adamoli, Guido Bossi e Giovanni Femminella.

Nel raggruppamento 3 hanno dimostrato la loro bravura contro il cronometro, piazzandosi ai primi tre posti, rispettivamente Gabriele Bisconcini (cronometrato dal bravo Edoardo), Vittorio Femminella e Renato Schieppati.

Nel raggruppamento 4 Pino Galluzzi, che ha strenuamente contrastato la prova di Mauro Clerici, si è piazzato al primo posto seguito dal sempre più bravo Francesco Lippi e Roberto Del Bo.

Nel raggruppamento 5 si sono particolarmente distinti Giovanni Bertoni (cronometrato dal bravo Riccardo), seguito da Mario Frigerio, che prende sempre più confidenza con questo tipo di prove.

Nel raggruppamento 6 Antonio Lomacci, con una bella prestazione, ha tenuto a bada un Francesco Jacopetti che, alla guida di una mastodontica nave da crociera quale è la sua Mercedes 450 SE berlina, si sta comportando molto bene di prova in prova.

La scheda tecnica

Pista G. Premoli di Codogno (LO)
Lunghezza pista 650 m
Lunghezza prova 3.900 m
con 18 rilevamenti dei tempi



CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Mauro Clerici	Autobianchi A112	1975	72
2) Pino Galluzzi	Porsche 356C	1965	94
3) Emanuele Gioacchini	Fiat 600 D	1963	163
4) Roberto Asperti	Alfa Romeo GT Junior	1967	172
5) Gigi Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	192
6) Carlo Fossati	Lancia Delta 4WD	1986	238
7) Sergio Palpella	Autobianchi A112	1981	293
8) Francesco Adamoli	Osca	1957	304
9) Andrea Palumbo	Lancia Fulvia 1300	1975	330
10) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110S	1973	340
11) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	380
12) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GT Veloce	1966	429
13) Mario Frigerio	Autobianchi A112 Elite	1981	501
14) Guido Bossi	Fiat 1100 TV Coupé	1955	683
15) Roberto Del Bo	Alfa Romeo GT Junior	1970	707
16) Salvatore Carbone	Alfa Romeo 1750 GTV	1968	752
17) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven SI	1958	963
18) Vittorio Femminella	Alfa Romeo Giulia Spider	1963	1.001
19) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	1.316
20) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420 SE	1986	2.357
21) Renato Schieppati	Austin Healey MK1	1959	3.771





Campionato Sociale: 3^a prova

Saltata la prova, lo scorso anno, sul kartodromo di Curno per lavori di adeguamento autirumore della pista, quest'anno l'impianto ha potuto ospitare la terza prova di campionato.

L'evento, purtroppo, è stato funestato da un problema organizzativo: la mattina, durante l'incontro con i cronometristi prima della gara, è emerso che, seguendo l'organizzazione della competizione, avrebbero avuto difficoltà, con il loro programma di rilevamento dei tempi, nel redigere la classifica delle due manche programmate. Un contrattempo invero spiacevole (aggravato dalla consapevolezza di aver consegnato il programma con tre settimane di anticipo), una doccia fredda che, a giornata ancora non iniziata, ha subito creato malcontento tra i partecipanti. Al termine della prova è iniziata la lunga agonia per la compilazione delle classifiche, che sono state comunicate in modo del tutto provvisorio.

Soltanto verso le 15, dopo due ore e trenta dal termine della competizione (normalmen-

te le classifiche definitive vengono compilate e consegnate dopo un quarto d'ora dalla fine) sono arrivate in mano ai partecipanti.

La giornata è comunque trascorsa in un'atmosfera di sana passione automobilistica, quantunque covasse una certa delusione nei confronti del gruppo della Federazione Bergamasca. Un vero peccato.

I concorrenti si sono comunque dati battaglia nella migliore tradizione tra *gentleman driver* che ha visto primeggiare Gigi Guffanti su Gerardo Nardiello e Angelo Bernardi, che fanno parte della Squadra Corse del C.M.A.E., mentre tra i concorrenti del Campionato Sociale si è distinto Pino Galluzzi su Francesco Adamoli, Antonio Lomacci, Francesco Lippi e Giovanni Bertoni.

La scheda tecnica

Pista kartodromo Orobico di Curno (BG)

Lunghezza pista 750 m

Lunghezza prova 4.500 m

con 18 rilevamenti dei tempi



CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Gigi Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	109
2) Gerardo Nardiello	Porsche 356A	1956	132
3) Angelo Bernardi	Porsche Carrera	1989	150
4) Pino Galluzzi	Porsche 356C	1965	164
5) Francesco Adamoli	Giulietta Spider	1961	331
6) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	368
7) Roberto Asperti	Alfa Romeo GT Junior	1967	380
8) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GTV	1966	401
9) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110S	1973	445
10) Vittorio Femminella	Alfa Romeo Giulia Spider	1963	486
11) Emanuele Gioacchini	Fiat 600D	1963	501
12) Salvatore Carbone	MG A	1962	677
13) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven SI	1958	902
14) Massimo Pessina	Alpine Renault A310	1974	1.124
15) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420 SE	1986	3.060
16) Renato Schieppati	Austin Healey MK1	1959	3.897
17) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	10.986





Campionato Sociale: 4^a prova

Sulla pista del kartodromo di Ottobiano sabato 30 giugno ha avuto svolgimento la quarta prova del campionato sociale C.M.A.E., che ha visto la partecipazione di soli dodici equipaggi.

Un vero peccato che tanti soci C.M.A.E., quest'anno, abbiano deciso di non partecipare alle gare di campionato vanificando l'impegno profuso dall'organizzazione per preparare al meglio le manifestazioni e promuovere una piacevole giornata in compagnia delle loro amate veteran-car.

È stato profondamente rinnovato il criterio di svolgimento delle gare del campionato con l'introduzione di prove di abilità suddivise in due manche dal buon contenuto tecnico. Ciò per offrire una valida scuola per preparare chi, nel tempo, parteciperà a manifestazioni di più alto livello agonistico.

Le gare sono comunque sempre improntate a un agonismo dilettantistico e accompagnate da disfide dal sapore goliardico per chi desidera unire all'agonismo sportivo anche il divertimento e la spensieratezza di trascorrere una bella giornata in compagnia di tanti appassionati, legato dal comune amore per le auto d'epoca.

Poco vi è da dire circa lo svolgimento della prova in quanto l'esiguo numero dei partecipanti non ha suscitato un grande impegno da parte dei concorrenti. Si può citare una

buona prestazione fornita dalla squadra corse C.M.A.E. che ha visto primeggiare e classificarsi ai primi posti della classifica generale quattro equipaggi: Roberto e Filippo Asperti, Gigi Guffanti, Lele Gioacchini, Ruggero e Fiorella Riva.

Dei non iscritti alla squadra corse C.M.A.E. buone le prestazioni fornite dell'equipaggio Giovanni e Riccardo Bertoni, Vittorio Femminella e Francesco Lippi Boncampi, di Antonio e Leonardo Lomacci, di Massimo e Letizia Pessina, di Giovanni Femminella e dell'equipaggio Francesco Jacopetti e Lamberto Banfi.

La scheda tecnica

Pista South Milano di Ottobiano

Lunghezza pista 1.200 m

Lunghezza prova 6.900 m

con 34 rilevamenti dei tempi

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Roberto Asperti	Alfa Romeo Alfetta	1972	00.02' 94"
2) Gigi Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	00.03' 42"
3) Emanuele Gioacchini	Fiat 600D	1963	00.09' 99"
4) Ruggero Riva	Fiat Uno Turbo	1990	00.04' 04"
5) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110S	1973	00.04' 27"
6) Vittorio Femminella	Alfa Romeo Giulia Spider	1963	00.06' 80"
7) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GTV	1966	00.11' 43"
8) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	00.15' 57"
9) Massimo Pessina	Renault Alpine A310	1974	00.20' 61"
10) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	00.21' 44"
11) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420 SE	1986	00.46' 65"
12) Renato Schieppati	MG A MK II	1960	00.57' 66"





[saranno **famose?**]

di Ennio Marone

XJ8: prezzo da saldo?

Jaguar XJ8: un giaguaro al prezzo di un gatto...



L'inconfondibile linea della XJ nata alla fine degli anni '60 e continuamente evoluta senza tradire lo spirito iniziale.

Il mondo delle vetture anglosassoni ha sempre diviso in due gli amanti dei motori: o strenui difensori di quel sapore *ancien régime* o detrattori che vedono solo la conferma degli "uffici complicazioni affari semplici".

In effetti se non si può restare insensibili al profumo di una pelle "Connolly" è anche difficile far accendere due lampadine contemporaneamente con un impianto Lucas. E tutte queste sono cose note agli estimatori del Giaguaro.

Ma... c'è un "ma".

Nel 1986, con l'ingresso della Ford, la musica cambia (in meglio)

Da quando il nobile marchio inglese (alla fine degli anni '80) è entrato nell'orbita della Ford, si sarà perso qualche fascino *old English* ma è fuori discussione che la complessiva affidabilità ha fatto passi da corazzata

americana. Tralasciando i "vecchi" modelli XJ a sei cilindri, già consegnati al campo delle auto d'epoca, vorrei farvi lanciare uno sguardo agli interessanti esemplari di metà anni '90 dotati di un'ottima meccanica a otto cilindri.

Tutto nasce con la "quarta serie" (XJ40) della XJ che debutta nel 1986 e, seppur molto simile a quella precedente, era un'autovettura completamente nuova. Nuova la linea più aerodinamica e più "liscia", nuove le sospensioni, nuovi gli interni e i motori 6 cilindri bialbero. La motorizzazione "base", un po' asfittica, di soli 2.900 cc, non riscosse molto successo, mentre il più performante 3.600 con testata a quattro valvole e 231 CV poneva questa berlina a un livello decisamente interessante. Nel 1990 la Ford, proprietaria dal 1987, iniziò la sua lenta ma costante rivisitazione del Marchio e la cilindrata crebbe a 3.200 e 4.000 con una cospicua iniezione di cavalli, soprattutto rispetto al modello "base". Nel 1994 ancora un affinamento della linea, ancor più elegante, con la serie "X300" (una sorta di "quinta serie") e una gestione elettronica del motore e delle sospensioni più sofisticata (e più affidabile). Queste versioni potevano ospitare anche il poderoso motore sovralimentato (XJ-R) e il sontuoso 12 cilindri di 6.000 cc.

Ma la vera "rivoluzione Ford" arrivò nel 1998: via i "vecchi" 6 e 12 cilindri per lasciare spazio a due nuovi V8 completa-

mente in alluminio e dotati di testata a quattro valvole.

Potenti, affidabili, silenziosi e dotati di una coppia esuberante, ponevano la XJ al livello di una vera e

propria ammiraglia in grado di rivaleggiare con le più importanti berline della concorrenza. Questa serie (X308) vedeva la vettura di Coventry confrontarsi con le più "banali" Mercedes Classe S e Audi A8 e, con la





Le dimensioni abbondanti non devono tradire. In realtà lo spazio interno disponibile è un po' sacrificato rispetto alle ammiraglie di pari livello.

motorizzazione *supercharged* dotata di un compressore volumetrico e una potenza di 360 CV, non sfigurava al cospetto di modelli sportivi del Cavallino di Modena o di quello di Stoccarda.

Certo l'abitabilità non è quella delle teutoniche berline con la stella a tre punte, basta vederla parcheggiata a fianco anche di normali vetture di tutti i giorni, ci si rende subito conto che sulla XJ "si scende" e non "si sale", lo spazio per i passeggeri non è pari alle misure dichiarate (oltre cinque metri di lunghezza), ma esiste sempre la fascinosa opzione di trovarne una LWB (passo più lungo di una decina di centimetri) e, se il vostro box lo permette, accontenterete i vostri ospiti posteriori.

Inutile sottolineare che, pur trattandosi di meccaniche robuste e affidabili (molte inserzioni di concessionari ufficiali propongono esemplari anche con garanzia con oltre 150.000 km) libretti tagliandi effettuati regolarmente sono un plus di non poco conto nella scelta dell'acquisto.

Questa è la XJ V8: finiture di classe, una linea che a distanza di quasi quindici anni non ha subito le offese del tempo di altre ammiraglie di quell'epoca e prestazioni ancora in grado di farvi divertire su un bel tracciato di ampi saliscendi fuori le mura.

E se dovete proprio tuffarvi in autostrada ritroverete, ancora praticamente intatta, quell'atmosfera che vi induce a sorvegliare tranquillamente (come passeggero, non come conducente!) un ottimo whisky e non una Coca-Cola.

E tutto a prezzo da saldo.

Jaguar XJ8 3.2 (1998-2003)

3.249 cc

234 Cv (DIN)

Velocità 230 km/h

0-100 km/h 8,4 secondi

Valutazione media 7.500-8.000 €

Jaguar XJ8 4.0 (1998-2003)

3.996 cc

284 Cv (DIN)

Velocità 245 km/h

0-100 km/h 7,8 secondi

Valutazione media 8.500-9.000 €

Jaguar XJR 4.0 (1998-2003)

3.996 cc

360 Cv (DIN)

Velocità 250 km/h (autolimitata)

0-100 km/h 5,5 secondi

Valutazione media 9.000-9.500 € ●





Tridente punzecchia Cavallino

Una berlina che il Cavallino non ha mai visto



Lunga e affilata la Quattroporte non denota i suoi cinque metri di slanciata lunghezza.

Vorrei spezzare una Lancia (ma non necessariamente un'Aurelia) a favore del Tridente versus Cavallino.

Maserati e Ferrari sono sempre stati grandi concorrenti.

Lo stesso terreno di caccia, la stessa terra e la vicinanza dei campanili ha sempre creato una "guerra guerreggiata" magari senza morti né feriti, ma certamente con pizzicature da entrambe le parti.

Vi basti pensare che Enzo Ferrari pare non nominasse mai il nome della Maserati e, visto che lo stabilimento del Tridente era un po' più distante dal centro di Modena, li

Enzo Ferrari mai ha voluto una sua creatura a quattro porte

chiamava, con quel graffiante linguaggio di cui era maestro, "quei là in fund".

La storia della Maserati, contorta e di grandi glorie e cadute, rappresenta sicuramente un'eccellenza in campo mondiale, ma

Ferrari, si sa, si è sempre saputo vendere meglio. Molto meglio.

E il Tridente è sempre stato oscurato dal Cavallino.

Basta vedere molto banalmente e prosaicamente le quotazioni di mercato dei due Marchi per modelli omologhi e subito ci si rende conto.

Un esempio per tutti.

Una Maserati Ghibli, la cui concorrente all'epoca poteva essere da Ferrari Daytona, ha un valore di un terzo, ma sicuramente non è di un terzo il contenuto tecnico, la qualità di costruzione e la piacevolezza di guida. Anzi (confesso, dopo "alfazioso" sono anche "tridenzioso"), rischiando di attirare fulmini e saette dai ferraristi, la Ghibli va (quasi) meglio in tutto.

E chi le ha provate entrambe credo che, in tutta onestà, non possa darmi torto.

Certo il fascino dei dodici pistoni che vanno su e giù incanta molti, ma un 8V ben equilibrato non è secondo a nessuno.

L'unico segmento dove Maranello e Modena non si sono mai incontrati è quello delle berline di alta gamma. Enzo Ferrari non le ha mai prese in considerazione e la Maserati ne ha approfittato per riempire questo vuoto in cui la produzione italiana latitava dopo la fine delle Alfa 6C 2500, le Fiat 2800 e le Lancia Astura, con una delle più belle, eleganti, performanti e ammirate berline che, a mio modo di vedere, siano mai state costruite

nel dopoguerra: la Quattroporte.

Siamo nel 1963 e si aggiudica subito la palma della più veloce berlina mai costruita al mondo; privilegio che ha potuto vantare

per non pochi anni.

Il disegno di Frua, ripreso negli stilemi dalla Maserati 5000 realizzata qualche anno prima per l'Aga Khan Karim, è di grande eleganza. Il padiglione luminoso, i passaruota anteriori





quasi a filo dei parafranghi, il volume di coda, massiccio sì, ma anche imponente, ne fanno un grande esempio di quella classe di vetture che possono essere parcheggiate solo davanti l'Hotel de Paris o in Piazza della Scala il 7 dicembre.

La bellezza del muso, poi, in cui spicca al centro della griglia il bel tridente, fa parte di quelle immagini che, quando si rispecchiano nel retrovisore, altro non si può fare che cedere il passo.

Il classico V8, derivato dallo strepitoso motore della 450S da corsa, è un capolavoro tecnico dell'ingegner Giulio Alfieri e del suo staff, con un quattro alberi a cammes in testa quando alcuni andavano ancora ad aste e bilancieri, 260 cavalli (290 per la versione 4700) con una velocità di punta di oltre 235 orari. E siamo a metà degli anni '60.

Amata da Mastroianni, Breznev, Sordi, Antony Queen, Peter Ustinov, Ranieri di Monaco, ha praticamente rappresentato fino agli anni '80 la vera ammiraglia italiana in grado di competere a tutti i livelli con Mercedes, Jaguar, BMW, etc. ma, purtroppo (o per fortuna), la produzione quasi artigianale a confronto di concorrenti di ben maggiori dimensioni, le ha lasciato una minima, impercettibile, fetta di mercato.

Ma la cura della costruzione e delle finiture erano veramente di grande livello. Solo la componentistica (ahimè di matrice inglese) lasciava talvolta a desiderare e far funzionare il contagiri e il tachimetro simultaneamente non era sempre possibile.

Su strada una vettura imponente di cinque metri esatti di lunghezza, grazie alla sua raffinata meccanica derivata da quelle che in pista ci andavano davvero, era anni luce avanti ad una omologa Mercedes.

Realizzata in due serie (la prima facilmente identificabile per i caratteristici fari rettangolari) dal 1963 al 1970 uscirono da via Ciro Menotti poco meno di 800 esemplari. Un numero considerevole e quindi un successo per la dimensione della Casa del Tridente, un dato assoluto che la rende oggi comunque una vettura certamente non rarissima, ma

piuttosto rara da trovare nei garage degli appassionati di tutto il mondo.

E quando "da là in fund" arrivava una Maserati Quattroporte, Ferrari, come le stelle, stava a guardare.

MASERATI QUATTROPORTE 4.2

Motore: 8 a V di 90°

Alésaggio e corsa: 88x85 mm

Cilindrata: 4136 cc (dal 1966 anche 4719 cc)

Rapporto compr.: 8,5:1

Distribuzione: due valvole per cilindro, due assi a camme in testa per bancata

Accensione: singola con spinterogeno Marelli

Alimentazione: ad aspirazione libera, 4 carburatori Weber 38 DCNL5

Serbatoio: 2 per un totale di 80 litri

Raffreddamento: circolazione ad acqua

Potenza massima: 260 CV a 5000 giri/min. (290 CV versione 4.7)

Coppia massima: 40 kgm a 3800 giri/min.

Telaio: scocca autoportante in lamiera con telaio ausiliario anteriore

Sospensione ant.: a quadrilatero, molle cilindriche e ammortizzatori telescopici

Sospensione post.: ponte de Dion, molle elicoidali con ammortizzatori idraulici telescopici (seconda serie a ponte rigido)

Sterzo: a vite senza fine e settore (a richiesta servosterzo)

Freni: idraulici a disco, due circuiti indipendenti e servofreno

Pneumatici: ant./post. 205x15 HS

Ruote: a disco 6.00x15

Trasmissione: 5 velocità + RM (automatico su richiesta)

Carrozzeria: berlina 4 porte, 4/5 posti

Lunghezza: 5000 mm

Larghezza: 1690 mm

Altezza: 1350 mm

Passo: 2750 mm

Peso a secco: 1810 kg

Velocità massima: 230 km/h (235 km/h versione 4.7)

da 0 a 100 km/h: 8,2" circa

Anni produzione: 1963 (dal 1966 anche 4.7) fino al 1970

Produzione: 800 circa (varie versioni) ●

Da sinistra:
la Quattroporte I Serie con i caratteristici fari anteriori rettangolari e dotata del ponte De Dion, poi abbandonato nella II Serie; il lussuoso e accogliente interno con grande profusione di pelle e radica; la vista posteriore denota un padiglione di grande luminosità... per farsi ammirare?





[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

Calendario autunno 2012

Ecco alcuni degli incontri e manifestazioni che vedranno impegnati i soci e gli amici che vorranno seguirci

- 16 settembre** Auto - Grand Prix C.M.A.E.: manifestazione sportiva in pista, organizzata dalla Squadra Corse C.M.A.E.
- 23 settembre** Auto - 5a prova Campionato Sociale C.M.A.E. - TRUCAZZANO
- 30 settembre** Moto - raduno di un giorno, in concomitanza con la Sagra dell'oca a Mortara
- 13 ottobre** Auto - 6° Trofeo Milano - Calendario ASI
- 25-28 ottobre** Fiera di Padova
- 17 novembre** Sessione di omologazione di auto e moto
- 17-18 novembre** Mostra scambio a Novegro
- 24 novembre** Visita al Museo Nicolis

[Il programma degli eventi è pubblicato sul nostro sito www.CMAE.it]

PROMO STAR
OGGETTISTICA · GADGET · ABBIGLIAMENTO

CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA AZIENDA

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: via torricelli, 8 - 20136 milano
sede legale: cia dell'annunciata, 31 - 20121 milano
telefono 02/83241820 - fax 02/83249563
e-mail: promostar@promostar.org

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



AFFRA

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

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





Automobile Club Milano



C.M.A.E - CLUB MILANESE
AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



13 OTTOBRE 2012

**MANIFESTAZIONE DI REGOLARITÀ CON PROVE DI ABILITÀ
E STRUMENTAZIONE CLASSICA.**

CON IL PATROCINIO DI

Milano



Comune
di Milano

Eventi, Moda, Design



Regione Lombardia

Industria, Artigianato, Edilizia
e Cooperazione



**Provincia
di Milano**

VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011

RUOTECASSICHE



C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

Corso Monforte, 41 - 20122 Milano - Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

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



Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca
6° TROFEO MILANO
Milano – 13 ottobre 2012

SCHEDA PER LA RICHIESTA DI ISCRIZIONE

Da compilare e inviare via fax al n° 02-76008888 – e-mail cmae@cmae.it - entro il 26 settembre 2012

EQUIPAGGIO - TOTALE PERSONE N°:.....

Conducente:

COGNOME..... **NOME**.....

Indirizzo CAP..... città.....(.....)

Tel..... Cell..... E-mail.....

Patente n..... Scadenza..... Tessera CMAE n°..... Tess. ASI n°.....

Navigatore:

COGNOME..... **NOME**.....

AUTO:

MARCA..... **MODELLO**.....

ANNO costr...... **TARGA**..... Certificato d'identità ASI/FIVA n.....

Compagnia Assicurazioni..... Polizza n..... Scadenza.....

NOTE SULLA VETTURA

.....
.....
.....

QUOTA DI PARTECIPAZIONE

Equipaggio di due persone € **220,00** (Ridotta a € **150** per auto ante '45)

Equipaggio di una persona € **130,00** (Ridotta a € **100** per auto ante '45)

Equipaggio "giovani" (pilota e navigatore max 30 anni) € **150,00**

Terzo passeggero (oltre all'equipaggio di due persone) € **80,00**

Vetture Ancêtres – Vétéran – Vintage (costruite fino al 1930) : GRATUITA

MODALITA' E TERMINI DI ISCRIZIONE

Verranno accettate al massimo 100 auto.

Le richieste di partecipazione dovranno pervenire al CMAE – Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca – Corso Monforte n. 41, 20122 MILANO – fax. 02-76008888 - **ENTRO MERCOLEDI' 26 SETTEMBRE 2012.**

Il Comitato Organizzatore si riserva la più ampia facoltà di accettare o respingere qualsiasi domanda d'iscrizione a propria decisione insindacabile e senza quindi doverne dare motivazione alcuna al richiedente.

Le domande prive dell'attestazione dell'avvenuto pagamento non saranno perse in considerazione.

Il pagamento potrà essere effettuato presso la sede del C.M.A.E. per contanti, assegno, bancomat o con bonifico bancario a favore di C.M.A.E. su :

Banca Popolare Commercio & Industria IBAN : IT57 O 05048 01602 000000 000570

CHIUSURA ISCRIZIONI 26 SETTEMBRE 2012

- Il sottoscritto dichiara di aver preso visione e accettato il Regolamento Particolare Tipo per manifestazioni A.S.I. Turistico Culturali con Rilevamenti di Passaggio con strumentazione Classica, scaricabili dal sito www.asifed.it e www.cmae.it, di accettarlo per se e per i suoi compartecipanti senza riserve di sorta, nonché di uniformarsi alle prescrizioni date dagli organizzatori nel corso della manifestazione e di rinunciare, nei confronti degli organizzatori, a qualsiasi richiesta di risarcimento per danni subiti nel corso della manifestazione.

- Allega foto dell'autoveicolo (3/4 anteriore) e copia del certificato ASI relativo allo stesso e di accettare la non ammissibilità di altro veicolo.

In osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 30 Giugno 2003 n.196, autorizzo il trattamento dei miei dati personali.

- I miei dati sopra riportati saranno trattati dal titolare del trattamento dati personali del CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca – Corso Monforte n. 41, 20122 Milano.

Data / /

FIRMA

compilare e inviare al C.M.A.E. il modulo sul retro



C.M.A.E. - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
Corso Monforte, 41 - 20122 Milano
Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

Manifestazione di regolarità con prove di
abilità e strumentazione classica.

ISCRITTA CALENDARIO



CON IL PATROCINIO DI

Milano



Comune
di Milano
Eventi, Moda, Design

Regione Lombardia
Industria, Artigianato, Edilizia
e Cooperazione



Provincia
di Milano



Automobile Club Milano

VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011

RUOTECLASSICHE



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

6° TROFEO MILANO



13 OTTOBRE 2012