

NOI C.M.A.E.

N° 80

Passione&Motori - Anno II - Numero 3 - Dicembre 2012 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



TROFEO MILANO: LA GUGLIA

[Solidarietà C.M.A.E.]

"6 ruote di speranza"
a Monza per donare un sorriso

[Campionato Sociale]

tutte le classifiche finali
del campionato

[eventi 2013]

i prossimi appuntamenti
da non perdere



CARI AMICI...

Cari amici,

si sono da poco spenti i riflettori sul “6° Trofeo Milano” e da parte di tutti noi del Comitato Organizzatore nasce spontanea la domanda: “come è andata?”.

Ovviamente non sta a noi dare questa risposta. Lasciamo questo onore-

onere a tutti i partecipanti che hanno vissuto a bordo delle proprie auto storiche una giornata certamente intensa e impegnativa ma di grande passione.

Non desideriamo esprimerci sulla qualità del “Trofeo Milano” ma possiamo invece cercare di dare una risposta sul “perché” di questo evento e quale sia il ruolo del nostro Club in una città così importante come Milano, a cui siamo da sempre particolarmente legati.

Milano è stata per decenni la seconda capitale dell’auto italiana e, fin dalla sua invenzione, l’automobile ha accompagnato le varie tappe dello sviluppo sociale ed economico della città. Qui sono nati e cresciuti marchi storici come Alfa Romeo, Isotta Fraschini,

Bianchi, Innocenti, Iso Rivolta, oltre a fondamentali carrozzieri come Touring, Zagato e Castagna. Ma non c’è stata solo l’auto in senso stretto. A Milano si sono sviluppate una grande quantità di fabbriche di componenti (come Pirelli o Magneti Marelli) e la presenza di tutte queste attività ha indubbiamente inciso sullo sviluppo della nostra città, determinandone le scelte urbanistiche e condizionando gli aspetti socio-economici di tutta la Lombardia.

Il “Trofeo Milano” vuole riportare sulle strade del capoluogo lombardo le stesse auto che ne hanno influenzato lo sviluppo; vuole far toccare con mano ai giovani d’oggi le automobili più famose e significative, offrendo loro la possibilità di comprendere l’evoluzione dell’autoveicolo fino ai giorni nostri; che non è stata solo stilistica ma soprattutto tecnologica e sportiva, oltre che ricca di una grande valenza socio-economica.

Il “Trofeo Milano” non vuole essere una manifestazione solo a “uso e consumo” degli appassionati ma intende coinvolgere tutta la città e i suoi cittadini.



Le nostre auto suscitano ricordi ed emozioni. Lo abbiamo visto distintamente all'arrivo in piazza Castello: tutte le auto, dalla piccola Fiat 500 alla sontuosa Bentley, dalla Maserati barchetta Sport alla popolare Fiat Topolino, tutte sono state applaudite dal numeroso pubblico presente. È doveroso, a tal proposito, un momento di riflessione; la sfilata e la presentazione al pubblico in piazza Castello sono stati argomenti lungamente dibattuti all'interno del Consiglio Direttivo fino a poche settimane prima della manifestazione. Il quesito era se ridurre il "Trofeo Milano" a un evento privato per noi appassionati, mantenendo quindi un basso profilo per rispetto al momento di crisi che stiamo attraversando, o condividere la nostra giornata di festa con la città. Dopo una lunga riflessione è prevalso l'orientamento di confermare il ruolo culturale del C.M.A.E. mantenendo invariato il programma con arrivo e sfilata delle auto dinanzi al Castello Sforzesco.

La partecipazione del pubblico ci ha dato ragione, riservando alle nostre auto un'accoglienza calorosa e di grande interesse. Il forte legame del C.M.A.E. con la città è stato inoltre confermato dalla eccezionale concessione che la Veneranda Fabbrica del Duomo ha sottoscritto con noi. Come forse molti di voi avranno già letto sulle riviste specializzate, da quest'anno il Trofeo Milano è costituito dalla parte sommitale di una vera guglia del Duomo, smontata perché ormai corrosa dal tempo e concessa in comodato d'uso venticinquennale al C.M.A.E. dal legittimo proprietario, la Veneranda Fabbrica del Duomo.

Un fiore di marmo di Candoglia che da più di trecentocinquant'anni ha dominato Milano dall'alto, sovrastato solo dalla nostra "Madunina". Installata sul Duomo nel '700 quando Milano era dominata dagli Asburgo, ha visto passare sopra di sé mongolfiere, dirigibili e aerei di legno e tela mentre sotto, tra guerre e rivoluzioni, la città cambiava, le carrozze man mano lasciavano il posto alle auto e... che auto! Noi le conosciamo bene!

Ora ha terminato di patire freddo e vento ed è rinata a nuova vita, diventando il simbolo della nostra manifestazione più famosa e prestigiosa.

Auguro a tutti voi buona lettura e un 2013 in... Ripresa!

Non solo in senso motoristico! ●





[due ruote]

di Carlo Achini

Dolomiti mon amour



Il 13, 14 e 15 luglio si è svolto il raduno "Dolomiti mon amour". Il limite imposto di 40 partecipanti per ragioni logistiche è andato presto raggiunto già due mesi prima dell'evento.

Venerdì 13 luglio, appuntamento presso l'Hotel Kaufmann: 48 moto provenienti da diverse regioni d'Italia hanno acceso di entusiasmo un gruppo già ansioso di scalare i passi dolomitici più belli d'Europa.

Alla partenza subito una gradita sorpresa: il piacere della partecipazione del nostro Presidente Marco Galassi che, con la sua BMW GS 80, ha coperto tutto il percorso filmando e fotografando a tutto spiano, anche con acrobazie molto rischiose.

(Grazie, Marco!)

Sabato 14 luglio, tutti pronti alle 8 di mattina per affrontare i passi della Sellaronda (Sella, Campolongo, Gardena, Pordoi).

La carovana si snoda nelle splendide Val di Fassa e Val di Fiemme verso Canazei dove avviene il primo raggruppamento prima di iniziare la salita verso il Sella. Tornanti, pinete e poi maestose cime danno un gran-

de contributo a rendere meno faticosa la guida dei propri mezzi in cima alle alte vette.

Sul Sella ci aspettava un vento freddo che ci spinge a velocizzare la ripartenza per il Gardena. Scesi a Corvara, i *rider* approfittano di una meritata sosta per il pranzo a base di specialità locali.

Dopo il caffè rieccoci in moto, alla volta del Pordoi, ultimo passo della giornata: per elencare gli scorci di bellezza lungo la salita ci vorrebbe un poeta!

E finalmente l'ultima cima, un po' frazionati ma pronti a prendere la via del ritorno non prima di una sosta a Canazei per un tè caldo ritemperante.

La cena di gala all'Hotel Kaufmann del sabato è l'occasione per scambiare le impressioni sulle prime due giornate e omaggiare di una polo tutti i partecipanti a ricordo della manifestazione.

Non sono mancati i riconoscimenti: a chi è venuto con la moto più vecchia (BMW 500 R42 sottocanna del 1928), al più giovane partecipante e a tutte le signore presenti, chi

La bella foto di gruppo dei partecipanti sotto il sole che ha accompagnato (ma non sempre!) il raduno.





Sorridenti, rilassati e ...
dormienti nei momenti
di relax di questo tour
che ha impegnato
i nostri centauri
attraverso una natura
di superba bellezza.

in moto, chi sul pulmino.

La domenica mattina la panoramica Strada del Vino fa da cornice alla lunga carovana motociclistica fino al Passo della Mendola. Una caratteristica “nuvola di Fantozzi” fa inizialmente temere il peggio ma l’esperienza dei centauri e l’indomito spirito dei centauri è evidentemente riuscito a scoraggiare il brutto tempo, restituendo il sole entro breve tempo.

Lungo la discesa per la Val di Non il tempo entra nuovamente in “area pranzo”, spensieratamente goduto all’aperto sotto un pergolato dove la qualità e la quantità delle portate chiude in bellezza la manifestazione con l’augurio da parte di tutti di rivederci il prossimo anno.

Grazie al C.M.A.E. abbiamo vissuto ancora una volta, in compagnia di tanti amici, momenti magici in mezzo a una natura di superba bellezza che ha esaltato questi intensi tre giorni.

Come sempre un particolare ringraziamento a nome mio e del C.M.A.E. va ai valenti collaboratori **Ciro, Claudio e Pippo** per l’impegno profuso. ●



Occhio alle gomme!!
SALVATI GOMME

CONVERGENZA - BILANCIATURA RUOTE
CERCHI LEGA E FERRO
ACCESSORI AUTO SPORT

V.le Umbria 53, Milano - Tel. 5990.0078





[due ruote]

di Giovanni Catone

Dolomiti mon amour-2



La nostra 124 Spider in attesa di veder sfilare la carovana degli amici motociclisti. Con loro, capotte abbassata, abbiamo condiviso il vento nei capelli.

Da anni ci stavamo preparando a un raduno in moto sulle Dolomiti. Non potendo partire col gruppo il venerdì mattina, e non disponendo di carrello, ci eravamo dotati della R90, storica ma abbastanza recente, che ci avrebbe consentito agevolmente di compiere su due ruote anche il viaggio di trasferimento fino a Ora, punto di inizio.

Unica incognita, il tempo. Per giorni avevamo consultato le previsioni meteo in attesa dell'annuncio dello splendore del sole ma, quanto più si avvicinava il giorno della partenza, tanto meno le previsioni diventavano favorevoli, fino ad arrivare, il giovedì sera, ad annunciare pioggia e temporali pressoché costanti da Milano alle Dolomiti e per l'intero fine-settimana.

Novecento chilometri di acqua non sono il passatempo più desiderabile per il motociclista. Convinti dall'incertezza meteorologica, quindi, alla fine la decisione è stata presa: andiamo con la 124.

Il venerdì pomeriggio un sole straordinario su Milano e, in autostrada, una serie di code per incidenti ci ritarda l'avvicinamento alle montagne. Insomma un grande rimpianto aver lasciato la moto a casa ma le previsioni erano state chiare. Sopportiamo quindi fiduciosi i 35°C e, all'ingresso nella valle

dell'Adige, ecco l'annunciata pioggia salutarci all'arrivo a Ora.

La fresca mattina del sabato dà l'inizio alle danze: la lunga e borbottante colonna delle moto storiche si arrampica su per curve e i tornanti dal fondovalle salendo verso il Catinaccio, penetrando nella coltre delle nubi che cela il panorama delle cime.

L'Abbazia di Pietralba ci appare come un miraggio, improvvisamente svelata dalle nuvole che subito la stringono in un abbraccio dal sapore mistico e ci nasconde alla vista il magico fondale delle Dolomiti.

Ripresa la strada fra pascoli costellati di mucche, variopinti villaggi dai balconi fioriti e fitte foreste di abeti, l'occhio smeraldino del Lago di Carezza annuncia il passo di Costalunga dove i motociclisti infreddoliti trovano un primo ristoro. La sottostante Val di Fassa, per fortuna, regala il primo sole della giornata fino a Canazei ma provvidenzialmente, per non far sgorgare il sudore dai giacconi invernali, la successiva salita al Passo Sella si svolge tra le nuvole.

Una delle caratteristiche più affascinanti del Trentino-Alto Adige è l'interconnessione di tutte le valli principali attraverso numerosi valichi. Dunque è possibile inventarsi un circuito senza mai ritornare sulla strada già battuta. D'altro canto, a ogni bivio è anche possibile scegliere una diversa direzione e compiere un itinerario in un senso o in quello opposto. Al bivio Sella-Pordoi, pertanto, parte del gruppo sceglie, appunto, più o meno consapevolmente, il senso opposto, impegnandosi subito nell'ascesa del Pordoi (ma il programma avrebbe previsto di percorrerlo nel pomeriggio).

Non sappiamo che condizioni meteo abbiamo incontrato gli altri. Del resto, se sul Sella soffiava un vento gelido, che però almeno permette di godere il panorama delle cime circostanti, forse sul Pordoi le condizioni sono le stesse.

Nonostante i 2.200 metri il valico del Sella è una via di comunicazione ad alta intensità di traffico. Scolliniamo verso mezzogiorno, troviamo con fatica un punto per la sosta





incontrando maggior fortuna di un concomitante raduno di Maggiolini e altre Volkswagen che, giungendo dall'altro versante, sono costretti a rimanere incolonnati lungo la strada intasata.

Una piccola pausa, qualche chiacchiera, un'estasi contemplativa verso le cime che ci sovrastano. Ripartiamo scivolando per le rampe della discesa verso la Val Gardena e quindi la risalita verso il passo Gardena con un occhio (e un orecchio) allo spettacolo delle moto che guizzano, cantando con voce profonda da un tornante all'altro e con l'altro alla parete verticale che ci sovrasta sulla destra, rotta a tratti da immensi canali dalle cui sommità si tuffano nel vuoto esili cascate.

Dopo pranzo la discesa dal Passo Campolongo verso Arabba e la susseguente salita al Pordoi annunciano finalmente il bel tempo che avrebbe contraddistinto gran parte del pomeriggio, permettendoci anche, dal fondo della colonna, di scorgere quasi una a una le moto che ci precedono sull'erta, come una fila di formichine che si arrampica su un muro muscoso.

A chiusura del corteo, sempre impegnati a indicare la strada ai ritardatari, a prestare assistenza meccanica a chi avesse problemi o a scortare le piccole Vespa sulle ripide salite, gli angeli custodi del raduno, i baffuti Pippo e Claudio.

Sotto il sole Canazei ci riappare dall'alto come una tavolozza di colori posata in mezzo a un verde prato e discendendo a briglie sciolte le valli di Fassa e Fiemme il caldo si fa sentire.

La via del rientro, ampia e per nulla tortuosa, lascia a ogni moto la libertà di esprimere appieno le potenzialità delle moto. Il gruppo si allunga, si fraziona, risalire la coda dall'ultima moto alla testa della fila è come percorrere un meraviglioso viaggio nella storia della motorizzazione a due ruote.

Il nubifragio che a qualche chilometro da Ora sorprende la retroguardia è l'assaggio di quanto ci attende il mattino seguente sul Passo Mendola. Lasciato un sole incerto



sulla Strada del Vino, più si sale e ci si inoltra nel bosco, più la pioggia scroscia e il gruppo si frammenta. Mentre siamo fermi al bivio per il belvedere del Monte Penegal per segnalare la deviazione ripassiamo quindi la storia del motociclismo.

Dalla sommità del Penegal, con il bel tempo, la vista spazia a est sulle Dolomiti, a ovest sul gruppo Adamello-Brenta; purtroppo ci viene concesso solo d'intravedere il fondovalle dell'Adige ai piedi del precipizio sul quale ci affacciamo.

Ripresa la strada verso Fondo e il Lago Smeraldo bastano pochi tornanti per rientrare in piena estate, varcando i confini del Trentino.

I morbidi saliscendi tra i frutteti della Val di Non ci conducono sotto il sole fino alle gole di Mezzolombardo. Da qui raggiungiamo Salerno, meta finale del raduno, conclusione coronata da un sontuoso pranzo tipico regionale nel fresco del bosco. ●

Sole, vento, freddo, foschia, caldo, nuvole basse, panorami indimenticabili: è mancata solo la neve e gli orsi.





6 ruote di speranza



Sopra:
Gigi e Francesca nella corsia box al termine della loro "avventura".
Sotto:

... non potevamo non esserci!
L'emozione dei ragazzi nel passare dalle loro carrozzine alle Ferrari.
Il sorriso di Gianfranco, Mauro e Dino, che hanno donato sorrisi ai meno fortunati.

Domenica 1 novembre si è svolta all'Autodromo di Monza la manifestazione organizzata dalla U.I.L.D.M. (Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare) che ha lo scopo di offrire alle persone con gravi disabilità la possibilità di trascorrere un'indimenticabile giornata a bordo di potenti bolidi o mitiche storiche, facendo provare loro l'emozione di girare in pista lungo uno dei circuiti più famosi del mondo. Solo il giorno prima ho potuto ritirare la mia Mini, "ricoverata" dallo storico meccanico Italo (che ringrazio) per la rottura del giunto sinistro, ma sono così riuscito ad essere presente in pista.

Piuttosto mi sarei fatto prestare un'auto dall'amico Dino che, senza esitazione, si era già reso disponibile.

Avrei dovuto esserci a tutti i costi!

Non ho mai per un momento pensato alla pioggia o a qualsiasi altro ostacolo ma sempre e solo alla gioia e all'emozione che avrei potuto dare e far vivere ai miei "ospiti a bordo": Alessandro, Sara, Francesca, Michael, Maurizio, Octavian e altri ragazzi mi hanno ampiamente ricambiato riempendomi il cuore con il loro sorriso e il loro sguardo e ricompensandomi molto di più di un qualsiasi successo in gara.

Il mio senso di gratificazione e commozione non avrebbe potuto avere eguali.

Ho nel mio cuore, e ne serberò imperituro ricordo, ad esempio, gli occhi complici e felici di Francesca quando le ho proposto di fare un giro in più, a dispetto delle regole imposteci dalla Direzione, per permetterle di concludere il racconto che aveva iniziato sui suoi genitori.

Sentivamo le sirene delle Volanti storiche della Polizia in pista e ridevamo entrambi pensando che forse stessero inseguendo noi. La Squadra Corse C.M.A.E. è stata degnamente rappresentata dal "Capitano" Dino Nardiello, da sua moglie Manuela e dal loro figlio Edoardo, alla guida, quest'ultimo, di una splendente 911 verde, da Mauro e Cinzia Bonfanti con il loro Duetto e dal sottoscritto con la sua inseparabile Mini blu; aggregato al nostro gruppo anche il "Capitano" della Squadra Corse dei nostri "cugini gemellati" del V.A.M.S., Gianfranco Crippa, al volante della sua mitica TR3. L'esperienza che abbiamo vissuto è stata straordinaria.

Ci piacerebbe già da ora invitare tutti i membri della nostra Squadra Corse all'edizione 2013, certi che sarà anche per loro, e soprattutto per il loro cuore, la più bella e vittoriosa gara dell'anno! ●





Una coppia **vincente**

Pino Galluzzi e Mirella Potur, con la loro Porsche 356, hanno vinto il “Trofeo Castellotti” a Lodi, prima gara di stagione della regolarità.

Recentemente Pino, sempre in primo piano nel suo fantasmagorico peregrinare da una manifestazione all'altra nella regolarità per autostoriche cogliendo importanti affermazioni, non ha mancato di aggiungere al suo ricco carriera una nuova e non meno importante vittoria alla 11° Cronoscalata Erba-Madonna del Ghisallo (organizzata dal “Veteran Car-Club di Como”), competizione ASI di fine stagione alla quale hanno partecipato tanti big della regolarità italiana.

Le storiche hanno acceso di passione il triangolo lariano con prove a Erba, Lecco, Canzo, Bellagio, Piani del Tivano e la scalata Erba-

Madonna del Ghisallo per terminare a Villa Rizzoli a Canzo dove sono avvenute le premiazioni. Ventiquattro prove cronometrate ben distribuite lungo il percorso hanno tenuto tutti gli oltre sessanta partecipanti (modelli di pregio e una nutrita presenza di Mini, A 112 e Fiat 127, che fanno da padrone in questa specialità), impegnati a battagliaire a colpi di cronometro ma, soprattutto, a godere dell'affascinante panorama.

Non si può che rivolgere un corale “bravo Pino e brava Mirella” e aggiungere un caloroso ringraziamento da parte del C.M.A.E. ●



Pino e Mirella a fianco della loro 356.

*"We cannot
all see the dreams
in the same way"*

Paulo Coelho



EQUIPE INTERNATIONAL

Branding activities
Communication
Media relations
Endorsement

Via Antonio Canova 19/a
20145 Milano
tel. (+39) 02 34538354

equipe@equipemilano.com
www.equipemilano.com





KTM contro SWM



I due "contendenti" muso contro muso, anzi ruota contro ruota, pronti a sfidarsi in un duello all'ultimo schizzo di fango. Chi ne uscirà vincitore?

Io e Fabio M...i (non faccio cognomi ma alcuni di voi lo conoscono bene!) siamo cresciuti insieme condividendo la passione per auto e moto.

Autunno 1971, a 11 anni, appena divenuti amici, iniziammo a viaggiare per le strade di Milano con il veicolo che la fanciullezza ci concedeva: la bicicletta.

La domenica mattina, assistevamo a una cerimonia religiosa quasi quanto una messa, che aveva inizio in quella che era la nostra "chiesa": il garage.

Abitavamo a poche centinaia di metri di distanza. Raggiungevo l'abitazione di Fabio e ci disponevamo ad osservare, a mascelle cascanti, l'uscita del padre.

Il garage era già stato aperto in cortile, mentre "il" Gualtiero usciva dal portoncino vestito con tuta Ga-Man di pelle e stivaletti da velocità in cuoio, guanti alla moschettiera da motociclista, casco bianco a "guscio di melone" e, in mano, occhiali Baruffaldi in vetro modello Giacomo Agostini.

"Ciao, Morlacchi!" - mi diceva vedendomi, mentre si sistemava bene i guanti tirandoseli bene a coprire i polsini.

Poi, usciva dal garage spingendo il destriero di metallo: una Benelli 650 Tornado colore oro metallizzato, cerchi Borrani a costa alta in alluminio, gomme Dunlop K81 con profilo a semi-pera, tromboncini di scarico aperti e aggressivamente neri, contagiri fuori-ordinanza Smiths in luogo dell'italiano CEV (o "Cess", come lo chiamava "il" Gualtiero).

La piccola processione: noi seguivamo destriero e cavaliere reggendo il casco come in un corteo medioevale, il pilota arrivava sul marciapiede e la belva veniva issata sul cavalletto.

Rubinetti benzina aperti, manettini aria tirati, pedivella avviamento estratta, cilindro sinistro portato lentamente in compressione: sembrava di assistere all'avviamento del caccia biplano SPAD di Francesco Baracca, mentre l'aviere portava il motore



in fase di compressione girando l'elica; per noi, l'emozione era stata la stessa! Peso del corpo concentrato sulla pedivella e giù di colpo; il grosso bicilindrico prendeva vita in un boato.

Qualche minuto di religioso riscaldamento a basso regime, poi la partenza tra i muri dei palazzi che vibravano eccitati come diapason. Immediatamente comparivano i nostri mezzi e via, ancora con il rombo del grosso bicilindrico italiano nelle orecchie, emettendo un simil suono di motore con la bocca come si fa da ragazzini!

Il mio mezzo era una Saltafoss grigia con i parafanghi rossi, quello di Fabio una Roma Sport con telaio arancione e parafanghi bianchi.

Ogni volta era una gara a chi faceva l'impennata più lunga, la piega più bassa in curva, il salto più lungo, la frenata con relativa sgommatura sull'asfalto dei marciapiedi più articolata in eleganti bisce nere, per la delizia dei pedoni.

Quando la sfida si faceva troppo "dura" e protratta nel tempo, prima di ricominciare a pedalare, partiva la frase: "Sì però, oggi, non tiriamo!"

E così avveniva per i primi metri, fino alla prima pedalata dell'amico ritenuta troppo aggressiva...

Primavera 1972 (avevamo solo 12 anni, un po' di comprensione è dovuta!): Bianchi Aquilotto con telaio da bici pieghevole contro Carnielli Motograziella, motorino minuscolo pieghevole da baule!

Risultato in pareggio con Motograziella pronto in partenza e Aquilotto che poi riprendeva e superava, se c'era lo spazio adatto al lungo lancio necessario tipo record a Bonneville! "Sì però, oggi, non tiriamo!"

Estate 1975 (ora era sfida tra cinquantini seri): un Fantic Motor Caballero Regularità 6M e Aspes Navaho 6 marce si sfidano. Primi scalatori "categoria 50 cc." ad arrivare su un'alpe impervia in zona Monte Rosa, secondi assoluti dopo il padre di Fabio su KTM 250 GS "carter neri", il prima serie, quello con il serbatoio giallo.

Poi, sul tornante del paese della Valsesia dove eravamo in vacanza, la gara era a chi piegava di più; cioè a chi cadeva per primo.

"Sì però, oggi, non tiriamo!"

Estate 1978, Isola d'Elba: Alfa Romeo Alfesud e Volkswagen Golf. "Sì però, oggi, non tiriamo!"

Invece il "rally" iniziava poco dopo, magari a causa dell'involontaria accelerata di uno dei due!

Qualche anno dopo...

Estate 2011, telefonata tra i due eterni ragazzi, amici da sempre: "Perché non vieni su da me con il tuo SWM che andiamo a fare un giro con il mio KTM?" - "Sì però, oggi, non tiriamo!" - "Massì! Dai, una cosa tranquilla!". Non vorrei dovere rifare il Sachs dello SWM, penso tra me e me!

Il lettore più attento avrà notato che ho saltato il "passaggio 125cc" nel racconto. Ciò perché Fabio, a 16 anni si fece comprare il KTM 125 GS mentre io, all'epoca rinviato agli esami di settembre con due nefande materie da riparare, dovetti ripiegare sulla busta di riserva "vincendo" un Primavera (Vespa 125 Primavera, n.d.a.) al posto di una DKW-SACHS da Regularità rossa con parafanghi in ABS neri, già visionata dal concessionario e promessami da mia madre in caso di "vincita secca" a scuola.

Un po' di storia

Gli anni '70 sono stati il periodo d'oro delle moto da fuoristrada: Cross, Trial, Regularità. La parte del leone la facevano proprio le moto da Regularità (oggi sembra di parlare di un purgante!), specialità antica quasi come la motocicletta stessa, che mutò il proprio nome, all'inizio degli anni '80, in Enduro.

Oggi e prima di quegli anni non c'è e non c'era mai stato un fenomeno analogo, così profondamente modaiolo, in ambito motociclistico.

Per un adolescente degli anni '70, avere una moto da Regularità da parcheggiare fuori dal portone del liceo, quasi sempre pulita e senza addosso il fango o la polvere degli sterrati o delle mulattiere, peraltro molto spesso mai visti, voleva dire "rimorchiare" con una certa sicurezza di successo la





La bella alettatura del gruppo termico Sachs provvede a raffreddare i "bollori" di questo esuberante motore.

ragazza che ti piaceva.

Però attenzione: non tutte le moto da fuoristrada erano adatte allo scopo!

A metà di quel decennio, dominato dalla musica Disco e dagli impianti stereofonici che iniziavano a essere pure loro un "simbolo" ("Ma quanti Watt ha il tuo ampli?" si domandava abitualmente), le moto da Regolarità più desiderate erano la KTM 125 GS (Gelande Sport, cioè sport del fuoristrada in tedesco) e la SWM 125 Six Days e poi divenuta tipo Silver Vase dopo la vincita del Vaso d'Argento nell'omonima gara.

Ambidue adottavano telai e una accessoriata di prim'ordine.

Erano praticamente quasi pronte per scendere in gara su massacranti mulattiere di montagna, allora, ancora per poco, fruibili con le due e quattro ruote.

Le accomunava il motore, il tedesco Sachs 1251/6D GS, un 2 tempi a 6 marce dotato di una delle più belle alettature a forma radiale della parte termica mai viste su un motore motociclistico.

Era "Il Motore", la moto da regolarità o da cross doveva avere quel propulsore, gli altri venivano dopo.

La Fichtel & Sachs, tuttora esistente e facente parte del Gruppo ZF, venne fondata nel 1895 a Schweinfurt, da Karl Fichtel e Ernst Sachs e inizialmente si dedicò alla costruzione di cuscinetti a sfera e mozzi per biciclette, con l'importante introduzione del mozzo a ruota libera nel 1897.

L'attività costruttiva di cuscinetti ad attrito volvente venne poi ceduta, nel 1923, alla svedese SKF mentre la F.& S. iniziò a dedicarsi alla costruzione di motori sciolti per motocicli, attività principale tra il 1929 e il

1996, oltre a gruppi frizione e ammortizzatori per terzi. Tra la fine degli anni '50 e l'inizio dei '60 la F.& S. acquisì due importanti aziende tedesche produttrici di motocicli; la Hercules e il settore moto della DKW, che nel 1928 aveva rilevato il marchio AUDI e nel '31 la Horch, fondando il gruppo Auto Union, acquistato poi dalla Volkswagen nel 1966.

Nel 1966, la F.& S. presenta la prima versione a 5 marce del motore tipo 1251/5A, ancora dotato di cilindro in ghisa, evoluto, nel 1969-70, nel 1251/6A GS a 6 marce e cilindro in alluminio con testa ad alettatura radiale, che diede origine alle varianti successive fino al 1975, quando fu presentato il disgraziato motore 1252/7A a 7 marce, primo motore Sachs progettato mediante l'ausilio dei primi computer.

KTM, acronimo di Kronreif e Trunkenpolz, i fondatori, e Mattinghofen, la cittadina austriaca che fu scelta come sede. I primi modelli di moto risalgono a poco dopo la fondazione, il 1953. Furono moto leggere, da 98 cc, 125 cc e uno scooter, il Pony, tutti con i motori tedeschi Sachs e austriaci Rotax.

Nel 1963 iniziò la costruzione di moto da fuoristrada e la loro partecipazione alla "Sei Giorni" di Regolarità e ad alcune gare di Campionato europeo con piloti austriaci e, dal 1965, con il giovane Arnaldo Farioli, che nel '70 divenne l'importatore italiano delle KTM. Si trattava di moto con motore Sachs da 50 cc, mentre il salto alla cilindrata 100-125 cc avvenne nel 1966 dietro richiesta dell'importatore americano Penton, tanto che le moto si chiamarono KTM-Penton. Nel 1971 uscì la prima KTM 125, il "K". Da qui, le vittorie nelle gare di regolarità più famose si susseguirono a ritmo vertiginoso: i loro nomi erano Sei Giorni, Valli bergamasche.

Fu l'inizio della fine per le 4 tempi italiane Moto Morini Corsaro Regolarità e Gilera Regolarità Competizione, e l'inizio dell'era 2 tempi. Oggi, la KTM è in piena attività, con un listino che comprende modelli da fuoristrada e strada di ottime prestazioni ed elevata qualità costruttiva, caratteristiche che hanno, comunque, sempre contraddistinto la produzione della Casa austriaca.

SWM, cioè Speedy Working Motors, nasce nel 1971 dalla passione di un gruppetto di amici, tra i quali ci sono Piero Sironi e Fausto Vergani, con stabilimento a Rivolta

d'Adda e uffici a Palazzolo Milanese.

Piero Sironi, che da giovane era stato pilota di regolarità e partecipò a una edizione della corsa su strada Milano-Taranto, conclusa con due mesi di ospedale e molte ossa rotte, fondò una scuderia corse, la Termoidraulica Sironi.

Decise di costruire una sua moto competitiva e, con altri 3 soci, creò la SWM.

Uno di questi, "il" Vergani era un valente tecnico e collaudatore, ma anche ottimo pilota con ben 9 medaglie d'oro su dieci partecipazioni alle varie Sei Giorni.

Puch, KTM, Hercules e Zundapp iniziarono a contendersi gran parte dell'importante mercato italiano.

Nel 1972 fu pronta la prima SWM, la Six Days 125, dotata del meglio della componentistica italiana dell'epoca: sospensioni Marzocchi, marmitta a sogliola Lanfranconi, comandi al manubrio Tommaselli, cerchi Radaelli, serbatoio dalla linea simile a quello della Morini Regolarità ultima versione, parafango posteriore tipo Gilera Regolarità Competizione.

Venne approntata anche nelle cilindrate di 100 e 50cc, tutte dotate di motore Sachs. Erano moto robuste, ben costruite ma estremamente costose, tanto che il 125 costava poco più di 500.000 lire, quasi quanto una Fiat 500 nuova.

Già nell'anno di esordio, il 1972, la SWM conquistò 15 medaglie d'oro, 2 d'argento, 1 di bronzo e 4 per la squadra.

Nel 1975 venne presentata la versione "normale" della 125, la Regolarità 125, dotata del motore Sachs privo di elaborazione e componentistica leggermente meno pregiata, quindi meno costosa.

Nel 1975 arrivò il motore Sachs a 7 marce, pesante e poco fruibile per l'elevato numero di rapporti del cambio e la nervosità di funzionamento.

Era molto potente tuttavia la potenza arrivava a un regime di giri molto elevato costringendo a un continuo uso del cambio a 7 rapporti; ma a meno di non essere un vero "manico", il risultato era di trovarsi nei passaggi difficili di fuoristrada sempre con la marcia sbagliata innestata.

Dal 1977, si decise l'adozione dei motori austriaci Rotax, mentre iniziò anche l'avventura nel Trial, che culminerà con la conquista, nel 1981, del Campionato del Mondo, prima marca italiana a vincerlo.

Ma il declino era ormai alle porte: mentre le



moto da fuoristrada stavano lentamente passando di moda, non si seppe proporre un prodotto alternativo valido e si fecero investimenti consistenti su una nuova grande sede produttiva.

La fine arrivò nel 1984, quando nei capannoni rimasero pochi operai e molte moto invendute.

Oggi, è molto attivo il Registro Storico SWM, diretto dal figlio di Pietro Sironi, mentre le moto SWM hanno una folta schiera di estimatori, del resto come avviene per le KTM.

E la storia continua: "Perché non vieni su da me con il tuo SWM che andiamo a fare un giro con il mio KTM?". ●

"Sì però, oggi non tiriamo!". Si comincia a dire sempre così, poi è sufficiente un'apertura del gas di uno che coinvolge l'altro...

Ma ecco qua, fortunatamente ancora indenni, i due protagonisti dopo il "duello".





[in copertina]

di **Alvise-Marco Seno**

foto di **Anna Mann, Clizia Scapolan e Alvise-Marco Seno**

6° TROFEO MILANO



Dall'Idroscalo alla Triennale
passando per la bassa milanese
con le sue quiete bellezze nascoste.
Prove di abilità e sfilate sotto
un tiepido sole quasi primaverile.

Su o giù?
Sotto l'attento sguardo
di Uberto Pietra,
la Riley del 1936
di Franco Di Bitetto
cerca di mantenere le
ruote... In asse!

L'edizione 2012 del "Trofeo Milano" è stata vinta ancora da Ezio Salviato in coppia con Francesca su Lancia Aprilia berlina. "I" Salviato espugnano (ancora) la Madonnina. E si portano a casa (in prestito!) una guglia del Duomo.

L'evento clou del fitto programma del C.M.A.E. non ha, come sempre, deluso le attese. Sabato 13 ottobre al parco dell'Idroscalo di Milano, appuntamento di buon'ora per prendere posizione, scaldare i motori e

prepararsi al via.

Il *parterre* (102 vetture storiche iscritte) è quello delle grandi occasioni, quello che si conviene alla manifestazione più famosa del nostro club: numerose Lancia Aurelia B24 Spider, Alfa Romeo Giulietta, Giulietta SS e 1750, due rare Riley da corsa degli anni '30, la Lancia Lambda della collezione privata della rivista *Quattroruote*, Bianchi S5, Maserati 200S 1956, Porsche 356, Jaguar XK. E poi Ferrari (250 GT Coupé 1960, 330 GTC 1966, 365 GT 2+2 1970), Jaguar E, Osca 187S, Ford Mustang Convertible, Mercedes Pagoda, Fiat Abarth 750 Coupé Zagato e la Mitica Delorean.

Ore 10: il Presidente Marco Galassi tiene il briefing e illustra il programma. Sarà una gara di regolarità con alcuni giochi di abilità ma, soprattutto, una bella domenica con le storiche. Ore 10:15, la partenza dell'Alfa Romeo Matta della Polizia apre le danze.

Le auto, uscite dal parco dell'Idroscalo, si dirigono verso sud e, dopo un passaggio





ancora un successo!

all'ombra dell'affascinante castello Borromeo di Peschiera, varcano l'ingresso del territorio lodigiano attraversando piccoli borghi lungo stradine di campagna.

A Lodi Vecchio è stabilita una prova di abilità con alcuni passaggi cronometrati, un piccolo momento di strategia e bravura prima dei giochi alla cascina Buongodere nei pressi di Brembio: canestri dal sedile del navigatore ed "equilibrio automobilistico". Il tutto suggellato da un assaggio di raspadura locale gustando i profumi e la tranquillità della campagna lodigiana.

Ma subito si riparte, non è chiaro se per il desiderio di guidare, lontani dalle preoccupazioni di tutti i giorni, la propria auto storica o per raggiungere la sosta per il pranzo stabilita a Villa Litta, Orio Litta.

Le vetture parcheggiate nel parco antistante l'imponente facciata centrale creano una suggestiva raccolta di capitoli di storia dell'auto mentre nelle grandi sale si "pasteggia" e si chiacchiera.

Si potrebbe trascorrere tutto il pomeriggio in questa conviviale atmosfera ma bisogna voltare i "musi" delle storiche verso Milano: il pubblico attende al Castello Sforzesco.

Incaminandosi verso la Madonnina le strade si fanno più veloci, un'ottima occasione per qualche sgasata per chi può permetterselo, o viaggiare su comodi assetti per non affaticare la digestione.

Al Parco di Novegro un doveroso riordino prima di procedere, non senza una punta di orgoglio, verso il

centro e salutare l'arrivo sotto la Torre del Filarete, accolti da un "ghisa" e da un premio per tutti: un omaggio di aperitivo Ramazzotti, bevanda d'ordinanza della Milano da bere. Intorno, due ali di folla, appassionati, turisti e milanesi in passeggiata, scattano centinaia, migliaia di foto.



Parcheggiate infine le auto in un improvvisato Parco Chiuso, un'ultima "fatica": cena e premiazione alla Triennale, un altro dei prestigiosi simboli di Milano, un ultimo abbraccio nella milanesità durante questa giornata così lombarda, così milanese. Si premiano i vincitori: coppe a volontà e una bottiglia di Amaro Ramazzotti, tanto per ricordarci in quale angolo del mondo siamo (a fine cena si farà a gara per portarsi a casa il magnum "parcheggiato" al centro della tavolata).

La Lancia Aprilia vincitrice con l'equipaggio di Ezio e Francesca Salviato.

Ezio e Francesca Salviato si portano a casa .. un pezzetto di Milano

Ai vincitori una coppa speciale: "in comodato d'uso" per un anno (la passeranno in staffetta ai vincitori del prossimo anno) una guglia del Duomo di Milano, più che un trofeo l'apoteosi del legame tra il C.M.A.E. e la cattedrale gotica della città, il simbolo della nostra amata Milano.





Le prove di abilità all'interno della Cascina "Buongodere" nei pressi di Lodi, che hanno coinvolto tutti i partecipanti sotto l'attento sguardo degli inflessibili "giudici di gara".
 Un divertimento per tutti e poi, in attesa di riprendere il viaggio, un aperitivo in cascina a base della specialità lodigiana: la "raspadüra".
 Deliziose foglie di formaggio Grana Padano non ancora stagionato "raspate" con un apposito attrezzo.





Alcune belle immagini dei partecipanti nello scorrere della bassa padana, su strade talvolta un po' strette ma lontane dal traffico della città.
Per sfogare i cavalli (per chi ce li ha) o per ammirare le distese di granoturco appena tagliato.





Una bella immagine
che racchiude le auto
parcheeggiate
all'interno della
Villa Litta.





Una paciosa Balilla, una leggera Osca,
una vetusta Lancia Lambda,
una sinuosa Jaguar XK,
una "saponetta" Porsche 356,
un'imponente Alfa 6C 2500,
una sorellina minore della 300 SL (la 190SL):
tutte pronte a ricevere applausi e a farsi ammirare
dal pubblico, senza distinzione di censo,
cilindrata e prestazioni.





I partecipanti all'arrivo in piazza Castello accolti con un corroborante amaro per ... digerire le curve del percorso e i sorrisi (compiaciuti) dei vincitori (Ezio e Francesca Salviato).



Rossa l'etichetta del Ramazzotti e rosse le Alfa al traguardo. Una volta si diceva: *cinc ghèi pusè ma russa* (cinque soldi in più, purchè sia rossa) perchè, solo perchè rossa, un'auto fa cinque chilometri all'ora in più. O così pare.





Una Fiat 124 ...speciale



Sorridenti e felici come due bambini all'ultimo giorno di scuola...

Era il 1988 quando il Laboratorio Lopane eseguiva un intervento "conservativo" sul prototipo Fiat 124 C4 Touring.

Si trattava di una bella trasformazione in coupé / cabriolet di una vettura nata berlina, eseguita dalla Carrozzeria Touring nel 1966. Era la vigilia del primo raduno del marchio Touring Superleggera e questa auto unica rappresentava l'ultimo lavoro del marchio milanese.

Fu una giornata memorabile, a quel raduno parteciparono molte auto, tanti appassionati e numerosi ospiti. E tra le bellissime auto presenti fu premiata anche la 124 C4.

Io e Alberto, poco più che fanciulli, capivamo a stento il significato profondo di tutta la cerimonia, dei premi e delle passerelle ma qualcosa riuscimmo a cogliere osservando l'emozione sul volto di papà e Stefano Bellini (il capostipite dei nostri battilastra): c'era qualcosa di potente e magico intorno a quelle automobili.

A distanza di tanti, tanti anni il proprietario della 124 C4, qualche tempo fa, ci ha chiamato per chiederci una cortesia: "Potreste portare la 124 C4 al Trofeo Milano?"

"Certo!" abbiamo subito risposto. "Sarà un privilegio e un onore guidare una vettura così particolare e che dal nostro primo intervento è stata conservata perfettamente."

Non ci siamo resi conto di cosa questo avrebbe significato. Non avevamo mai par-

tecipato come "pilota/navigatore" ad alcuna manifestazione del genere.

Dopo qualche passaggio burocratico, il pomeriggio di venerdì 12, ci presentiamo all'Idroscalo per le Verifiche Tecniche e sabato 13, di buon'ora, dopo un breve tragitto sulla tangenziale, deserta, arriviamo al piazzale di partenza, gremito di appassionati, curiosi e auto eccezionali.

L'emozione sale: ci consegnano il road book, i numeri di gara, i gadget (splendidi i guantini da guida in pelle) ed ecco il capitolo finale del pre-partenza: il briefing. La folla si riunisce attorno al Presidente; tutti presenti, non mancano nemmeno le consorti. Cordialità, chiacchiera sorridente, una bellissima atmosfera anche se la sana competizione è palpabile.

Alla partenza la temperatura è abbastanza mite, non piove e quindi bisogna assolutamente aprire la capote. Non siamo perfettamente d'accordo su questa scelta ma ormai tocca a noi, si parte!

Il percorso è cronometrato "in regolarità" e poi via per stradine in mezzo alla campagna sud di Milano verso Lodi. Svolte improvvise in viuzze laterali, una bella idea di caccia al tesoro fotografico: impossibile annoiarsi! Ci perdiamo un paio di volte, i concorrenti che ci precedono ci seminano in continuazione, faticiamo a mantenere il contatto visivo con chi sta davanti e riusciamo a ritrovare il resto delle 103 auto appena vicino la cascina Buongodere. Qui sono organizzate una serie di prove di abilità: tiro a segno, basket automobilistico, prova di equilibrio con l'auto su due ruote lungo una trave, tutto davvero coinvolgente.

Completate le prove, dopo un altro bel tratto in campagna con scorci stupendi e panorami bucolici, ecco la meritata pausa pranzo nella splendida cornice di Villa Litta Carini, un'occasione per vedere tutte le macchine in mostra in un ordine marziale nell'ampio giardino, chiacchierare con i partecipanti.

Il giro di boa ci riporta verso Milano. Il tragitto è più rettilineo, soprattutto Strade Statali, le auto hanno una andatura davvero elevata ma noi cerchiamo di procedere "a codice".

Al parco di Novegro ci riordiniamo in ordi-





ne di numero per comporre la carovana che taglierà il traguardo di Piazza Castello. All'arrivo una folla numerosa ci accoglie festosa: arrivo in passerella, lo *speaker* descrive ogni vettura, applausi e flash come se fossimo attori, e poi via salutando.

Dopo aver sistemato le auto in una zona attentamente vigilata la tensione finalmente si allenta: ancora chiacchiere di auto, aneddoti, sorrisi, ricordi, emozioni, con gli altri equipaggi e con i curiosi appassionati che ci fanno domande e osservazioni.

Infine la cena di gala nel Salone d'Onore della Triennale, una serata stupenda organizzata in modo impeccabile. Al nostro tavolo si continua a parlare di auto, l'atmosfera è rilassata, i discorsi sono tutti orientati alla passione automobilistica.

La serata si conclude con le premiazioni: i vincitori assoluti alzano la guglia che ter-

ranno per un anno, quelle categorie si godono coppe, omaggi e applausi. Con la 124 C4 ci siamo piazzati 38° assoluti. I nostri "amici di tavola" ci confermano che essendo la prima esperienza possiamo ritenerci soddisfatti.

Folla festosa, applausi e flash ... come fossimo attori

La giornata è stata bellissima, intensa e memorabile; un sentito ringraziamento al comitato organizzatore del C.M.A.E. per essere riuscito a organizzare una manifestazione coinvolgente e appassionante. E un grazie alla nostra 124 C4: con lei ci siamo sentiti protagonisti!





Una Fulvia da corsa



Nicola Fortuna e la sua "Z" da corsa color Rosso San Siro.

La vidi per la prima volta una dozzina di anni fa in fotografia al mercatino di Novegro con autografo di Guido Caffi (zio di Alex, pilota di F1 negli anni '90) e fu amore a prima vista.

Comprai, beninteso, la foto e la appesi in garage accanto alle altre. Passarono gli anni e nel 2007, per caso, mi recai a Castellina alla Coppa del Chianti Classico, in un ottobre radioso. Lei era lì e, a gara finita, mi incontrai con Guido Belli, il proprietario di allora, chiedendogli se avesse intenzione di privarsene. Naturalmente fu un "no" secco ma insistetti perché tenesse con sé il mio biglietto da visita. Due anni dopo, un giorno ricevetti una telefonata. Era Guido: voleva venderla ma si era ricordato di me e voleva sondare le mie intenzioni.

Non ci fu molto da discutere e in breve ci accordammo. Ma le sorprese non erano terminate. Tutte le volte che ci sentivamo o ci incontravamo mi ripeteva: "Non farti scrupoli: nel caso tu ci voglia ripensare, io ti restituirei per intero la somma pattuita!". E anche il giorno fatidico, un attimo prima di sottoscrivere l'atto di vendita, in Agenzia "ci provò ancora": "Sei proprio sicuro di volerla a tutti i costi? Ne sei convinto? Per me non ci sono problemi, se cambiassi idea"! E davanti al mio rinnovato stupore: "Sai, ora te lo devo proprio dire: non vorrei per nulla separarmene. In varie occasioni, in piena corsa, tra un tornante e l'altro, ho temuto tanto di uscire di strada e danneggiarla gravemente. Adesso, con l'Europeo in tasca, non voglio più

rischiare, è estremamente rara e i pezzi di ricambio non esistono più. Trattala bene, però, perché me ne separo a malincuore e ho un groppo in gola. Ciao, ora vado senza voltarmi, cerca di capire!". Glielo promisi, perché anche le auto hanno un'anima e parlano con chi le guida, se amate...

Un po' di storia

Il primo proprietario fu Guido Caffi - Scuderia Brescia Corse, zio di "quel" Alex Caffi.

Il binomio Guido Caffi - Fulvia Sport Zagato Competizione costituisce un caso unico. Infatti Caffi la acquistò nel 1968 e la utilizzò in gara con ottimi risultati fino a tutto il 1969. Nel 1974 la vendette, per poi ritrovarla e riacquistarla nel 1996. Dopo una preparazione eseguita da Facetti, come nel 1968, dal 1998 questa Fulvia ha partecipato al Campionato Italiano Autostoriche. È stata nuovamente venduta a un certo Guido Belli che, dopo alcuni anni di partecipazione al Campionato Europeo della Montagna per Autostoriche, nel 2008 è diventato con lei Campione d'Europa Categoria 1. Lo stesso Belli me l'ha ceduta nel 2010. Da allora ha partecipato con successo alla Vernasca Silver Flag e al Motor Show di Bologna 2010.

Dati tecnici

Anno 1968, targa BS 229129, telaio 818.332 - 001903, cilindrata 1298 cc, motore 818.302 (originale) 818.342 (attuale), preparazione GTS GR. 4 (Facetti), cambio 818.332 (originale) 818.332 e 818.540 (attuale e con varie soluzioni), colore Rosso San Siro, peso a secco 800 kg. ●



Fucina propone...

Ci sono persone che la storia la vivono e ce ne sono altre che la fanno. Anche stando dietro le quinte. E queste, spesso, sono le persone "migliori". Quelle che fanno cose straordinarie, costruiscono il futuro solo per il piacere di farlo, senza necessariamente cercare riconoscimenti o elogi pubblici.

Una di queste è Jo Ramirez, meccanico, confidente, team manager, l'uomo sempre presente a risolvere, e in fretta, i problemi. Una delle personalità di maggior spicco del "dietro le quinte" della Formula 1.

Ferrari, Maserati, Lamborghini nei primi anni '60 e poi la Ford nel Campionato per vetture Sport. Poi nel 1972 il suo ingresso nella massima formula all'ombra del grande Jackie Stewart, quindi l'incontro con Ron Dennis e la McLaren.

L'amicizia con Ayrton Senna e una storia da raccontare lunga quanto i sedici titoli mondiali vinti da "addetto ai lavori".

Di sé dice: "... Io faccio parte di una minoranza di persone che hanno una passione e hanno scoperto di poter essere pagati per continuare a dedicarsi".

Nel 2001 Ramirez si rende conto che il mondo della Formula 1 è cambiato profondamente e, nonostante il suo "spirito di adeguamento", sente che "non si sta più divertendo", quindi decide di lasciare la McLaren e il suo lavoro.

Ron Dennis, durante un amichevole colloquio di commiato, avendo udito voci in

merito a una biografia che Jo Ramirez pensa di scrivere, gli dice: "Come sai, ti ho sempre dato buoni consigli. E il mio consiglio stavolta è di non farlo: non scrivere un libro ... alla

UN UOMO DA CORSA

Dietro e dentro i box: da Stewart a Senna, dai Rodriguez a Hakkinen



fine non sarai contento di quanto avrai fatto e vedrai con occhi differenti tutti noi".

Questo consiglio, in realtà, ha fatto aumentare in Jo Ramirez la voglia di andare avanti... Un libro che è un pezzo di quella bella storia di campioni che hanno fatto dello sport automobilistico la loro vita e sono entrati in quella di centinaia di milioni di appassionati nel mondo.

Sopra, la copertina del libro, con un sorridente Jo Ramirez sollevato dai suoi due alfieri Mika Hakkinen e David Coulthard.

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

Formato: 15x21 cm

Pagine: 286 con 90 foto b/n e colori

ISBN: 88-88269-10-X

Prezzo: 22,00 Euro

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!





Vendo Alfasud del 1978, ASI, mod. 901 D1. Completamente originale, no incidentata, no problemi meccanici. 12.800 km. Euro 4.900
Cell. 338.13.06.374 Giuseppina Cammareri

Vendo Volkswagen Maggiolone Karmann Cabrio del 1977.

Libretto di circolazione e targhe originali, certificato di storicità, iscritto ASI. 4 gomme con cerchioni, paraurti e deflettori di ricambio.
Euro 10.000
Cell. 339.45.87.447

Vendo Maggiolone cabrio bicolore del 1973, iscritto ASI, perfettamente funzionante. Interni in ecopelle bianca, solo parti originali.
Euro 8.000
Cell. 340.56.71.773 Matteo

Vendo Porsche 912 del 1966, ASI, originale in perfette condizioni tetto apribile elettrico.
Prezzo da concordare.
Cell. 338.71.15.074
elia.giudice@smwautoblok.it

Vendo Mercedes 250 SE coupé del 1966. Euro 16.000 trattabili.
Cell. 338.58.03.190 Ernella Albini Boveri

Vendo Jaguar III serie perfetta, selleria nuova, iscritta ASI,
Tel. 02.89.50.37.69
Cell. 349.61.19.050 Sig. Necco

Vendo Alfa Romeo Montreal del 1971. Bianca con spoiler bianco. Libretto ed istruzioni originali, perfetta, iscritta ASI.
Cell. 348.26.44.191

Vendo/permuto Mini Innocenti 850 con Mercedes 200 D, 220 D, 240 D.
Cell. 348.58.49.775 Raffaele

Vendo Saturno Piuma iscritto FMI, preparato da A. Milani, serbatoio alluminio, freno ufficiale Gilera. Fermo da 10 anni.
Cell. 347.92.52.060 Andrea

Vendo Mercedes 560 SEC del 1986, uniproprietario, colore

champagne metallizzato. ASI. Assetto AMG, cambio automatico, interni in pelle. Vettura perfetta.
Euro 10.000
Cell. 335.62.32.305

Vendo Alfa 1900 Super del 1954.

Colore nero, targa originale, revisione scad.3/2014. Freni, batteria, ammortizzatori e pompa acqua nuovi. Motore buono, carrozzeria discreta, interni rifatti.
Euro 20.000.
Cell. 333.32.58.378 Guido Bossi

Vendo Volkswagen Maggiolone cabrio del 1976, color avorio, unico proprietario.
Tel. 02.46.92.518 oppure
Tel. 02.48.19.31.52

Vendo Citroën 2CV Charleston del 1986, iscritta ASI, completamente restaurata. Meccanica perfetta.
Cell.339.65.09.530



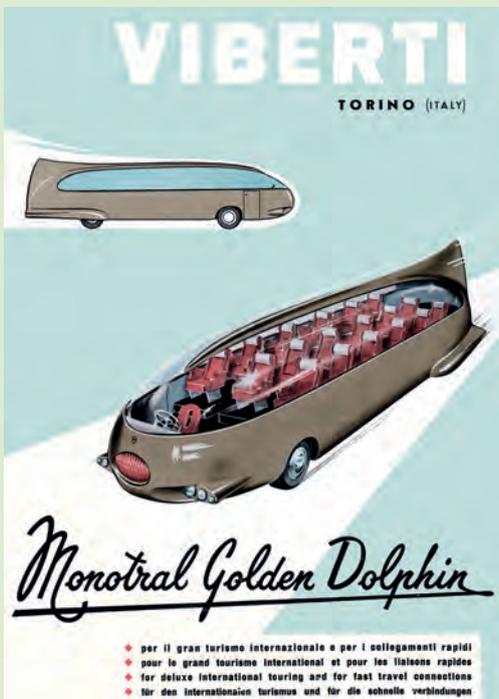
Via Bisceglie, 92 - 20152 Milano - Tel. 02/483381



Gran Turismo?



Una bella Gran Turismo? Un'Aurelia GT. Oppure una più scattante Giulia. Ma "Gran Turismo" non è sempre sinonimo di un coupé ad alte prestazioni, ma significa anche un "turismo in grande". Grande quanto? Come una corriera. Gli amanti dei motori, a due e quattro ruote, dovrebbero fare uno sforzo e aumentare a sei (almeno) le ruote con cui ogni tanto confrontarsi. E questo interessante volume "Gran Turismo" edito dalla Fondazione Negri di Brescia, merita una lettura almeno per tre motivi. Primo perché non è vero che le "corriere" sono tutte uguali e semplici "scatoloni a motore". Secondo perché lo stile dell'autore, scorrevole e competente, ci svela particolari curiosi e interessanti. Terzo perché la parte iconografica, curata e ben stampata, illustra cose sconosciute ai più. E anche senza essere dei futuri collezionisti di autoveicoli pesanti, ci si rende conto perché chi li ama dimostra un'attenzione a un oggetto che ha permesso, onnipotente e forse un poco dimenticato, di unire la penisola, i suoi abitanti e i suoi tesori.



Gran Turismo, autore Carla Dolcini, 160 pagine, 235 foto b/n e colori, Euro 38, edito da Fondazione Negri (info@negri.it www.negri.it), cui si può richiedere con uno sconto particolare del 15% per i soci C.M.A.E.



Il futuribile autobus Monotral Goldel Dolphin del 1957, rimasto allo stadio di prototipo da salone. Così si pensava avremmo viaggiato nel XXI Secolo?

[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!





Una gita su due ruote

Accidenti alle previsioni del tempo!

Questa volta non sono state attendibili e così, dopo le proiezioni su Sky e internet che davano pioggia mattino, pomeriggio e sera del giorno successivo, alle nove di sabato sera ho deciso di fare un giro di telefonate per sospendere la manifestazione, in funzione anche delle parecchie disdette già ricevute.

Un vero peccato, perché per organizzare questo evento c'è voluto un mese intero di lavoro...

Ma ecco che lunedì sera, ritrovatici al C.M.A.E., si è deciso di utilizzare comunque il programma per la domenica successiva, per una gita di fine stagione.

Così è stato e, in via Ripamonti domenica mattina, 7 ottobre, ci siamo trovati in ben quarantacinque moto con tanta voglia di scaldare motori e moto sul percorso che avevamo già previsto.

Percorso che è stato effettuato al contrario rispetto al programma originale: prima tappa a Mortara, in piazza del Comune per

una colazione, e poi partenza attraverso i paesini della Bassa Lomellina, dove il tempo si è fermato.

La bella giornata e l'assenza totale di traffico hanno valorizzato il paesaggio fatto di grandi distese di riso con, sullo sfondo, enormi aziende agricole dove negli anni '40 e '50 le mondine davano vita a un folclore ormai perso nella memoria di tutti noi.

Percorrendo queste stradine amene abbiamo attraversato per la terza volta quest'anno il Ponte delle Barche di Bereguardo portandoci a Torre d'Isola per un eccellente pranzo.

Al saluto, l'invito da parte di tutti è stato quello di organizzare per il prossimo anno più raduni di una giornata, seguendo anche un calendario cultural-gastronomico che tocchi varie realtà.

Un cordiale saluto e un ringraziamento da parte di Ciro, di Claudio, di Pippo e da parte mia a tutto il C.M.A.E. per avere partecipato ai raduni del 2012! ●



Il transito sul ponte di barche di Bereguardo è sempre affascinante perché riporta a tempi e a culture ormai dimenticati.





[due ruote]

di Carlo Achini

C.M.A.E.: tris vincente!

Lo scorso 9 settembre i motociclisti C.M.A.E. hanno preso parte al raduno organizzato dal Moto club di Bereguardo.

All'appuntamento, in fondo a via Ripamonti, quasi quaranta motociclette di tutte le epoche hanno formato una degna ambasceria della passione motociclista del club. Un percorso su strade secondarie in mezzo a risaie e campi di granoturco, ha offerto uno scenario diverso e più gradevole, rispetto alla solita grigia autostrada, fino all'arrivo a Bereguardo dove, nel castello Visconteo, altre sessanta moto hanno atteso la "banda" dei milanesi per cominciare la giornata. È così iniziato un affascinante percorso nel parco del Ticino, circa 40 chilometri tra cascine, campi e tanto verde lussureggiante per giungere alla Frazione Zelata per un ricco aperitivo. Rimontati tutti in sella, rientro al maniero trecentesco voluto da Luchino Visconti, per altro saporito momento conviviale, organiz-

zato dalla Pro Loco, a base di specialità locali. Ma non sarebbe stato onorevole terminare senza un tributo alle cento signore che hanno animato la carovana, creando un piccolo museo viaggiante. Nel concorso quindi a loro dedicato per la scelta delle tre moto più rappresentative, il C.M.A.E ha portato a casa medaglia d'oro, d'argento e di platino: una Norge, una BMW R e una International 500! La classe non è acqua!



Sorridenti sotto un sole settembrino, i nostri motociclisti sempre pronti a salire a cavallo dei loro destrieri, come la splendida Norton qui sopra raffigurata.



MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

22 / 23 / 24 Febbraio 2013



FIERA MILANO

www.milanoautoclassica.com

follow us on:

Informazioni per espositori:

ORGACOM - Tel +39 0572 91.04.74 - Fax +39 0572 91.12.28 - e-mail: fiere@orgacom.it





Campionato Sociale: 5^a prova

L'ultima prova del Campionato Sociale C.M.A.E. 2012 ha avuto il suo epilogo il 30 settembre a Truccazzano, borgo lombardo al confine tra Milano e Cremona, lungo la sponda lombarda del fiume Adda.

La formula ha permesso ai partecipanti di trascorrere la mattina in relax e lasciare al pomeriggio il compito di contenere lo spazio temporale per la competizione. La visita è stata incentrata alla frazione di Corneliano Bertario, antico borgo dal sapore medievale con il Castello dei Borromeo e la Pieve di Corneliano, che risalirebbe al secolo VII. Dopo un pranzo ristoratore presso la Trattoria Vittoria (merita una sosta), alle ore 14.30 spazio ai cronometri.

Delle prove di campionato, quella di Truccazzano è l'unica che non ha il suo svolgimento su una pista, ma lungo le vie del paese alla presenza di un folto pubblico che partecipa con entusiasmo alla gara.

La sfida ha visto primeggiare Lele Gioacchini sulla sua fida Fiat 600 D. Una vera delizia vederla di traverso alla curva in porfido della Chiesa. Lele ha offerto una prestazione di tutto rispetto nei 26 passaggi a rilevamento con transiti sui pressostati quasi perfetti.

Al secondo posto Pino Galluzzi su Porsche 356 C. Il pilota porschista ha dato un'ulteriore dimostrazione della sua regolarità con piazzamenti che non vanno mai al di sotto del secondo posto. Al terzo posto Marco Bonfante su Autobianchi A 112, una *new entry* della Squadra Corse C.M.A.E., che ha dimostrato subito la sua bravura con una gara precisa, efficace e puntuale.

Dietro ai tre big si sono classificati Sergio Palpella, Giovanni Bertoni e Gabriele Bisconcini, che hanno saputo mettere alle loro spalle alcuni dei *top driver* come Angelo Bernardi, Dino Nardiello e Gigi Guffanti.

Questo significa che la loro prestazione è stata veramente molto buona, in particolare Giovanni Bertoni, cronometrato con bravura da Riccardo, e Gabriele Bisconcini aiutato da Edoardo (meno di 25 anni in due). I due "pulcini" hanno ampiamente dimostrato di avere in pugno l'uso del cronometro pilotando con maestria i propri padri a realizzare prestazioni di alto livello agonistico. Una prestazione meno incisiva del solito l'hanno fornita Angelo Bernardi, Dino Nardiello, Antonio Lomacci, Gigi Guffanti e Roberto Asperti. Come tutti gli anni nella mattinata, dopo il tour per le frazioni di Truccazzano, i concorrenti hanno fatto tappa alla Cascina Cortenuova, ospiti di Valerio e Vincenzo Invernizzi, per un rinfresco con assaggi di prodotti genuini di loro produzione e per una visita alla loro collezione di trattori monocilindrici tutti perfettamente restaurati e funzionanti (tra cui primeggiano un Landini 25 testa calda, un Allgaier, un Porsche 111, un Oto Melara e altre note marche di trattori) e alla moderna cascina all'avanguardia nella produzione biologica di prodotti agricoli.

La scheda tecnica

Circuito cittadino di Truccazzano
Lunghezza tracciato 1.650 m
Lunghezza prova 6.600 m
con 26 rilevamenti dei tempi

CLASSIFICA GENERALE

Concorrente	Vettura	Anno	Penalità	Concorrente	Vettura	Anno	Penalità
1) Emanuele Gioacchini	Fiat 600D	1963	208	11) Roberto Asperti	Alfa Romeo GT Junior	1967	812
2) Pino Galluzzi	Porsche 356C	1965	251	12) Antonio Di Martino	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1960	1.261
3) Marco Bonfante	Autobianchi A112		333	13) Francesco Lippi	Alfa Romeo Giulia GTV	1966	1.438
4) Sergio Palpella	Autobianchi A112	1981	486	14) Carlo Fossati	Lancia Delta 4WD	1986	1.674
5) Giovanni Bertoni	Alpine Renault A110S	1973	535	15) Massimo Pessina	Alpine Renault A310	1974	1.976
6) Gabriele Bisconcini	Lotus Seven S1	1958	604	16) Vittorio Femminella	Alfa Romeo Giulia Spider	1963	2.524
7) Angelo Bernardi	Porsche 911		614	17) Francesco Jacopetti	Mercedes Benz 420 SE	1986	2.683
8) Gerardo Nardiello	Mini Minor		718	18) Giovanni Femminella	Lancia Augusta	1933	3.197
9) Antonio Lomacci	Porsche 944	1985	774	19) Renato Schieppati	Austin Healey MK1	1959	5.138
10) Luigi M. Guffanti	Innocenti Mini 1001	1972	779				





Le classifiche del Campionato

CLASSIFICA FINALE "TROFEO COCHETTI"

Class.	Concorrente	Rozzano	Codogno	Curno	Ottobiano	Truccazzano	punti finali
1	Emanuele Gioacchini	475	550	425	475	550	2.475
2	Roberto Asperti	500	500	450	550	400	2.400
2	Luigi M. Guffanti	450	475	550	500	425	2.400
3	Sergio Palpella	400	400	-	-	500	1.300
4	Carlo Fossati	425	450	-	-	375	1.250
5	Ruggero Riva	550	-	-	450	-	1.000
6	Gerardo Nardiello	-	-	500	-	450	950
6	Angelo Bernardi	-	-	475	-	475	950
7	Salvatore Carbone	375	-	400	-	-	775
8	Roberto Barattieri	375	-	-	-	-	375

CLASSIFICA FINALE "SQUADRA CORSE"

Class.	Concorrente	1 ^a prova	2 ^a prova	3 ^a prova	4 ^a prova	5 ^a prova	6 ^a prova	7 ^a prova	punti finali
1	Alberto Castelli	12	9	16	-	-	16	19	72
2	Gerardo Nardiello	11	8	10	5	7	6	15	62
3	Luigi M. Guffanti	5	14	11	-	10	8	12	60
4	Sergio Palpella	-	10	9	-	14	14	11	58
5	Roberto Asperti	9	7	-	-	9	15	10	50
6	Corrado Minussi	-	-	12	-	-	20	13	45
7	Emanuele Gioacchini	-	-	5	-	8	13	8	34
8	Ruggero Riva	16	-	-	-	-	-	14	30
9	Alexia Giugni	10	-	8	-	-	11	-	29
9	Marco Leva	8	-	-	-	-	12	9	29
9	Mauro Micillo	6	6	-	-	-	10	7	29
10	Salvatore Carbone	-	-	-	-	-	9	6	15
11	Mario Aglione	7	-	-	-	-	-	7	14
11	Paolo Casaleggio	-	-	7	-	-	-	7	14
11	Paolo Marcattij	-	-	-	-	-	7	7	14
12	Cristian Piscitello	-	-	-	-	6	-	6	12





C.M.A.E.&FAI: **uniti per il bello**



Il FAI - Fondo Ambiente Italiano, fondazione senza scopo di lucro, è nato nel 1975 con l'obiettivo di contribuire alla tutela, alla conservazione e alla valorizzazione del patrimonio artistico e ambientale italiano.

Il FAI oggi tutela e gestisce 47 beni su tutto il territorio nazionale: importanti insediamenti storici, artistici e paesaggistici del nostro Paese sono stati salvati, protetti e aperti al pubblico grazie al generoso aiuto di moltissimi cittadini, istituzioni sensibili ed aziende illuminate.

Il FAI, inoltre, si impegna a promuovere in concreto una cultura di rispetto della natura, dell'arte, della storia e delle tradizioni d'Italia e a sensibilizzare i cittadini all'importanza di conoscere e difendere un patrimonio che è parte delle nostre radici e della nostra stessa identità.

Nulla di più naturale, dunque, che tra il nostro club e il FAI nascesse una spontanea intesa e collaborazione volta a estendere anche a tutti i nostri soci che vorranno iscriversi al FAI, le agevolazioni e promozioni loro riservate.

Ogni iscritto, infatti, potrà beneficiare dell'ingresso gratuito in tutti i beni del FAI in Italia e in tutte le proprietà del National Trust nel Regno Unito, oltre che ricevere gratuitamente il notiziario trimestrale del FAI.

La convenzione sottoscritta dal nostro club, inoltre, prevede di usufruire di numerose altre agevolazioni, quali:

- fino al **50% di sconto** per l'ingresso in oltre 450 teatri, musei, giardini e importanti dimore storiche italiane;

- fino al **50% di sconto** per l'ingresso alle Grandi Mostre organizzate in Italia da Skira, Arthemisia, Artematica, Civita e DNArt;

- fino al **40% di sconto** per l'abbonamento annuale a prestigiose riviste;

- dal **10% al 20% di sconto** su tutti i concerti, gli eventi e gli spettacoli organizzati dal FAI;

- **10% di sconto** su tutti gli articoli in vendita nei bookshop del FAI.

Per i nostri soci iscriversi al FAI è semplicissimo: nel modulo per il rinnovo iscrizione 2013 al nostro club, accluso a questo notiziario, basterà barrare l'apposita casella nell'area "Iscrizione FAI" e provvedere al versamento del totale delle quote dovute.

La nostra segreteria si occuperà di segnalare le adesioni agli uffici FAI preposti, che completeranno l'iter.

Le quote riservate ai nostri soci sono:

- ~~Iscrizione: 39€~~

Iscrizione FAI Community: 30€

- ~~Iscrizione Coppia: 60€~~

Iscrizione Coppia FAI Community: 50€

(due individui domiciliati allo stesso indirizzo)

- ~~Iscrizione Famiglia: 66€~~

Iscrizione Famiglia FAI Community: 50€

(due coniugi + figli fino a 18 anni)

Invito tutti i nostri soci ad aderire numerosi a questa valida iniziativa, da noi fortemente voluta anche in virtù del comune denominatore che ci lega al FAI: la tutela, la conservazione e la divulgazione del "bello" che, come sempre, è uno dei nostri scopi primari. ●





[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

Calendario eventi 2013

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

Auto

- 16 marzo Gita sociale, da definire
20 aprile Gita nel Biellese
22 giugno Gavi, il vino e le sue colline

Moto

- 14 aprile Franciacorta e il Sebino (manifestazione a calendario ASI)
5 maggio Tra la Valsassina e la Val d'Esino
10/12 maggio ASI Motoshow, partecipazione con stand C.M.A.E.
27/30 giugno "Sulle orme degli Orsi" - gita nel Parco d'Abruzzo (manifestazione a calendario ASI)

Eventi culturali

- 16 febbraio Conferenza sul restauro a Novegro
fine marzo BMW GS80 - Parigi-Dakar
aprile Conferenza su Gioacchino Colombo, presso la Banca di Legnano
4 maggio Novegro Autocollection - Flaminio Bertoni

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: via 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



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

nuncas

*Vieni a scoprire gli oltre 250
prodotti per la cura della casa
nei nostri negozi monomarca*

*Via Madonnina, 5 - Milano
T. 02 335356210*

*Via Santa Maria del Piante, 56 - Roma
T. 06 45472302*

**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 Alvisè-Marco Seno

Direttore Editoriale Gianfilippo Salvetti

Segretaria di Redazione Cristina Papanice

Responsabile Amministrativo Paola Bestetti

Realizzazione Grafica Grafic House di Massimo D'Onofrio

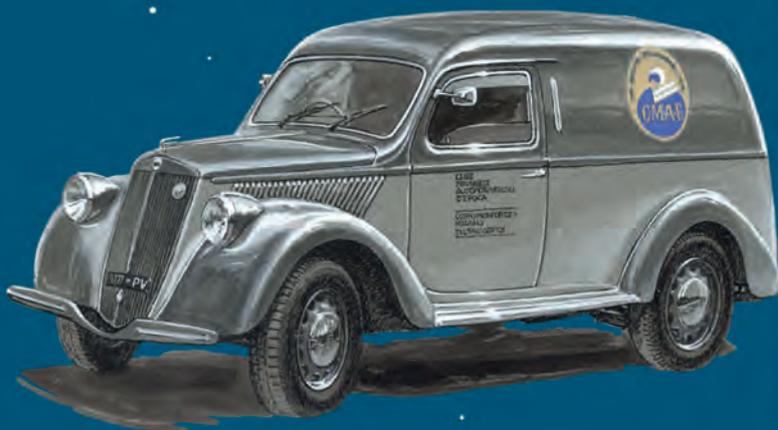
Stampa Galli Thierry Stampa S.r.l., Milano





Buone

Feste





6° TROFEO MILANO



SI È SVOLTO CON IL PATROCINIO DI



UN GRAZIE AI NOSTRI SPONSOR



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