

IL MONDO DELLE RUOTE D'EPOCA VISTO CON GLI OCCHI DEGLI APPASSIONATI

passione
& motori

Maggio 2013

NOI C.M.A.E.

N° 81



DUERUOTE IN FRANCIACORTA

[nuova sede C.M.A.E.]

presto sarà disponibile la nuova sede
più ampia e spaziosa...

[ASA 1000]

la "Ferrarina" che non fece
molta strada...

[eventi 2013]

i prossimi appuntamenti
da non perdere



IL C.M.A.E. E IL FAI UNITI NELLA CONSERVAZIONE DEL BELLO

Cari amici,

Come avrete notato, nell'ultimo numero del nostro notiziario NOI C.M.A.E. vi abbiamo dato notizia di un accordo a mio giudizio molto importante: l'accordo C.M.A.E. e FAI (Fondo Ambiente Italiano) che prevede la possi-

bilità, per i nostri Soci, di associarsi anche al FAI con una quota speciale a loro dedicata di solo 30 €!

Due Associazioni che percorrono da anni due binari paralleli e di grande valenza culturale nel panorama italiano.

Due Associazioni che, pur di dimensioni e strutture molto differenti, sono però unite da sempre nell'impegno per la "Conservazione del Bello".

Il FAI promuove in concreto la cultura di rispetto della natura, dell'arte, della storia e delle tradizioni d'Italia e tutela un patrimonio che è parte fondamentale delle nostre radici e della nostra identità.

Analogamente il C.M.A.E. promuove la cultura della conservazione e del rispetto dell'originalità dell'enorme patrimonio tecnico e storico rappresentato dai nostri mezzi (di qualsiasi natura) e anche dalle aziende che li hanno costruiti e che hanno tutte contribuito a far crescere l'Italia e veramente a "metterla in moto", soprattutto negli anni della ricostruzione. Il mondo intero si inchina davanti alle bellezze architettoniche italiane, il cui numero è praticamente infinito; tutte meritano di essere tutelate e valorizzate. Il FAI, nella sua costante opera di conservazione e promozione merita il nostro aiuto.

Dal 1975, anno della sua fondazione, il Fondo Ambiente Italiano ha salvato, restaurato e aperto al pubblico una quantità enorme di importanti testimonianze che l'immagine qui accanto ben rappresenta.

Dal 1959 il C.M.A.E. è in prima linea nel costante impegno per la conservazione e la valorizzazione del nostro patrimonio motoristico e il risultato di questa attività è visibile a tutti nelle strade e nelle piazze italiane quando



i nostri veicoli suscitano ammirazione e stupore.

Un grande obiettivo è stato quindi raggiunto: oltre 150 Soci C.M.A.E. hanno aderito con entusiasmo alla nostra iniziativa e si sono associati FAI, andando ad aggiungersi ai già numerosissimi sostenitori del Fondo Ambiente Italiano presenti all'interno della nostra Associazione. A tutti loro un ringraziamento per aver apprezzato la nostra iniziativa.

Proprio perché stiamo parlando di cultura, colgo l'occasione per ringraziare a nome mio personale, di tutto il Consiglio e dei Soci, l'amica Enrica Di Siro per il contributo fattivo che ha sempre svolto, insieme al marito Giovanni Catone, per organizzare e promuovere il settore delle conferenze e degli eventi culturali, cui ha dedicato tempo e passione.

Purtroppo, impegni ancor più gravosi del suo lavoro, ci privano del suo apporto.

Con grande entusiasmo ha accettato questo nuovo compito il Socio Angelo Bernardi, che potrà sicuramente contare sull'appoggio di tutti noi e del Consiglio in particolare. ●





[lettera del **presidente**]

di Marco Galassi, presidente C.M.A.E.

GRANDE NOTIZIA: il C.M.A.E. cambia sede!



Come anticipato durante l'ultima Assemblea del Soci, è stato definito il nuovo contratto d'affitto per la nuova sede sociale: entro l'anno il C.M.A.E. si trasferirà in

via Carlo Goldoni 1

Duecentoquaranta metri quadrati a disposizione dei nostri Soci per le attività culturali, organizzative ed eventi.

La nuova sede, che si trova a circa duecento metri da corso Monforte, consiste in un ex-laboratorio al piano terreno con passo carraio, fuori dal vincolo dell'Area C, cosa che permetterà una vita sociale molto più intensa.

La superficie della nuova sede (tre volte superiore rispetto a quella attuale) ci permetterà di ricavare un piccolo "spazio museale" con il nostro furgone Lancia 800 posto davanti all'ingresso a dare il benvenuto ai nostri Soci: sia agli attuali, sia a tutti i nuovi membri del club.

Accanto al nostro furgone Lancia potremo esporre, a rotazione, una o due vetture e alcune moto.

Nell'ampio salone centrale, sormontato da

un grande lucernario al centro del soffitto, potremo svolgere le nostre attività culturali: convegni, presentazioni di libri, incontri con personalità del motorismo storico ed effettuare le nostre assemblee.

Sullo schermo proietteremo filmati e fotografie dei nostri raduni e manifestazioni, mentre la nostra ricca biblioteca sarà a disposizione dei Soci che potranno accomodarsi su divani e poltrone.

Due uffici separati saranno a disposizione per le nostre segretarie, Milena e Marina, che potranno accogliere i Soci in un ambiente molto più comodo e spazioso, una grande sala riunioni, un preziosissimo magazzino con accesso dal cortile interno e, perché no... anche uno spazio cucina per una spaghetтата in compagnia!

Ecco, in queste pagine, due *rendering* che permetteranno a tutti di valutare meglio le potenzialità della nostra nuova sede! ●





[appuntamento]

di Gigi Guffanti

Autoclassica: **corse&neve**



Un bel gruppo
sorridente, che...
si arrende alla neve!

Milano Autoclassica, 22-23-24 febbraio 2013: nelle tre giornate di gelo e neve, oltre ai tre grandi padiglioni che ospitano l'esposizione, lo spettacolo vero si è svolto all'esterno, animato da test drive, saggi di automobilismo sportivo storico e gare di regolarità combattute al centesimo di secondo, lungo un divertente "circuit" denominato "Zenobi Classic Circuit" ed il cui allestimento è stato coordinato dal nostro Club, dal Romeo Racing, dalla Scuderia del Portello e dal Bergamo Historic Gran Prix. Più di trenta auto storiche, preparate da regolarità, hanno sfidato il maltempo e hanno dato vita a una appassionante gara, come sempre combattuta sul filo dei centesimi di secondo nei passaggi alle fotocellule.

In palio quest'anno il magnifico "Trofeo C.M.A.E. Gran Prix Circuito Autoclassica 2013" che è stato conteso da molti specialisti della regolarità, tra cui molti Top Driver o Driver A, provenienti da vari Club e Scuderie tra i quali naturalmente la fortissima Squadra Corse C.M.A.E. oltre al "cugino" VAMS, al GFRT, al Club Orobico, etc. Tra le vetture più ammirate e datate in gara la rara Fiat 508 Figini, la Balilla Sport, la Fiat-Abarth 850, la 600 D e poi Porsche 356, Triumph TR3, Alfa Romeo GT Junior ed Alfetta, Lancia Fulvia 2C e Coupé, Flavia Sport etc. fino alle più recenti Porsche 911 e Autobianchi 112 Abarth.

Nella fase conclusiva della competizione, svoltasi domenica in presenza di una fitta nevicata che, tuttavia, non ha stravolto i valori tecnici in campo ma anzi ha esaltato e resa magica la coreografia e l'atmosfera dei duelli sportivi, si sono avvicendate le fasi finali. Sedici concorrenti si sono giocati l'ambito accesso ai quarti di finale nella formula del "Match Race" a eliminazione diretta dopo tre giri cronometrati di oltre 2.000 metri di lunghezza e con 2 P.C. per prova.

Degli otto piloti che sono stati "promossi" alla fase finale e cioè Alberto Aliverti (Fiat 508 Figini), Mauro Bonfante (A 112), Pino Galluzzi (Porsche 356), Gigi Guffanti (Alfa Romeo Alfetta, gentilmente in uso da Roby Asperti dato il momentaneo black out della "Mini Blu"), Paolo Mercattilj (Porsche 911), Dino Nardiello (Porsche 911), Franco Spagnoli (Fiat 508 S) e Gabriella Scarioni (Mini Minor) ben sei appartenevano alla ormai competitiva e temuta Squadra Corse C.M.A.E.!

Nei "quarti di finale": Mauro Bonfante (5 penalità complessive) ha eliminato Pino Galluzzi (13 pen.), Franco Spagnoli (3 pen.) ha sconfitto Paolo Marcattilj (47 pen.), Gabriella Scarioni (27 pen.) ha avuto la meglio su Alberto Aliverti mentre Gigi Guffanti (7 pen.) ha prevalso su Dino Nardiello (31 pen.).

Nelle "semifinali": Mauro Bonfante (12 pen.) ha sconfitto Franco Spagnoli (20 pen.), mentre Gigi Guffanti (3 pen.) ha prevalso nel testa-a-testa contro Gabriella Scarioni (23 pen.).

Nella finale grande "pathos" tra i due contendenti divisi alla fine da appena un centesimo di secondo nonostante l'emozione e soprattutto la fitta nevicata del momento: Gigi ha vinto quindi il "Trofeo 2013" battendo d'un soffio l'amico Mauro. ●





Una Ferrari... da tapiro!

Un viaggio all'insegna del divertimento, della cultura e della buona cucina: tre ingredienti che si sono perfettamente amalgamati e che hanno fatto passare in secondo piano il tempo, che non è stato proprio clemente con i partecipanti alla manifestazione.

Il divertimento non è mancato sin dal primo momento, in particolare per quanto riguarda chi scrive che, fiero della partecipazione con la sua Dino Ferrari alla visita nella terra del Cavallino, davanti al Museo della Ferrari ha dovuto farsi spingere per far partire la vettura, per un improvviso cedimento della batteria. Il tutto alla presenza di alcune decine di visitatori del museo e dei partecipanti al viaggio, divertiti dall'improvvisato e comico siparietto. Siparietto che è costato al malcapitato l'immediata assegnazione di un carta-tapiro con appropriata dedica.

Poco divertimento e cultura ha riservato la visita al Museo Ferrari, che ha lasciato in noi visitatori molta perplessità per l'assoluta mancanza di vetture stradali e di Gran Turismo, che tanta parte hanno avuto e hanno nella storia della Ferrari.

Degne di nota, anche se in numero limitato, le vetture della categoria Sport e Gran Premio. In generale, però, abbiamo rilevato una visione incompleta della storia sportiva della Casa del Cavallino.

Il gruppo si è però adeguatamente consolato con la visita alla Badia di Torrechiara fondata dal Ducato di Parma nel 1400, le cui vicende sono state sapientemente illustrate da Padre Filippo; una storia lunga oltre seicento anni, durante i quali la Badia ha raggiunto un elevato grado di importanza, abitata da decine e decine di frati. Oggi è ridotta alla presenza di un solo frate, Padre Filippo, coadiuvato da quattro suore indiane. Questi, con poche risorse finanziarie ma con tanta buona volontà, porta avanti anche un lavoro impegnativo di restauro e manutenzione del complesso ricavando dalle vecchie celle dei frati camere che mette a disposizione di coloro che vogliono fermarsi per assaporare la semplicità, il silenzio e il profumo della vita monastica.

La visita a uno dei tanti prosciuttifici della città di Langhirano ci ha regalato gustosi

momenti gastronomici. Davvero interessante conoscere come nasce, matura e stagiona un prosciutto di eccellenza, riconosciuto come tale in tutto il mondo. Impressionante vedere le altissime rastrelliere zeppe di centinaia e centinaia di prosciutti e culacce in attesa della giusta stagionatura.

La visita si è conclusa con l'assaggio dei prodotti del prosciuttificio, che hanno alleviato i primi morsi della fame.

Cultura, molto cultura, infine, nei luoghi verdiani in occasione del bicentenario della nascita del maestro Giuseppe Verdi, il "Cigno di Busseto" come comunemente riconosciuto: la casa natale a Roncole Verdi, il Teatro di Busseto (una piccola Scala in miniatura), la casa Barezzi dove Verdi da giovane venne indirizzato alla musica, la stessa cittadina di Busseto e la frazione di Roncole parlano, respirano e risuonano delle musiche del maestro Verdi.

Mentre la musica del Maestro ha allietato i nostri animi con le sue note vibranti e profonde, l'ottima e saporita cucina emiliana ha saputo deliziare i palati più esigenti di tutti i partecipanti.

Un'esperienza veramente interessante e coinvolgente, ottima "gustata" in compagnia delle nostre affezionate auto d'epoca. ●

**Il nostro gruppo,
in posa accanto a una...
Rossa mozzafiato!**





Riflessioni **di un socio**



Dalle Mille Miglia del 2004, 2011 e 2012
fino alla Winter Marathon 2013:
ecco le riflessioni a voce alta di un socio.

Come per “quasi” tutti gli appassionati di autostoriche, viene il giorno in cui, stanco di ammirare le proprie “creature” in garage o a qualche raduno, ci si vuole mettere alla prova mettendo a rischio il “tesoro” frutto di tanti risparmi e sacrifici. È successo anche a me: dopo una Mille Miglia (2004) come navigatore su una Bugatti 37 con l'amico Pin Cavagna, a cui va la “colpa” di avermi trasmesso questa malattia, mi era sempre rimasto il sogno di partecipare alle Mille Miglia con la “mia” macchina. Così dopo aver superato le selezioni per entrare, procedura tutt'altro che semplice, finalmente nel 2011 e 2012 sono riuscito a iscrivermi, e

così dopo la prima MM del 2011, cosiddetta di rodaggio, ho cercato nel 2012 di migliorare il risultato finale: 8° posto nella mia classe e 97° assoluto. Per un neofita non allenato alle gare di regolarità è stato un ottimo risultato. Certo i bagni di folla e l'adrenalina che ti corre nelle vene non sono facilmente descrivibili. Lasciano un ricordo indimenticabile, della serie “c'ero anch'io”.

I C.O. tirati, che sono il fascino delle MM storiche fino ad oggi organizzate, in un certo senso ti danno il La a “tirare”, come un falso lasciapassare, e qualche volta con qualche rischio. Non dimenticherò mai le facce attonite dei nostri soci Mario Cucchi e Franco Ronchi sulla bella AR 1900 Touring dopo il testa-coda o di Martella su Mercedes 220 dopo il frontale, senza sua colpa, all'ingresso di Cremona. Ma fa parte del gioco, si dice... Dato che l'appetito vien mangiando, ho deciso di continuare facendomi forte dell'esperienza alla Freccia Rossa. Chissà che qualche risultato arrivi. Invece, bastonate, bastonate!!!

Sopra,
Mille Miglia 2012:
l'elegante Lancia
Aurelia in una prova
cronometrata
sullo sterrato.



Così mi sono iscritto alla Winter Marathon 2013, economicamente molto più abbordabile rispetto alla grande classica Brescia-Roma-Brescia. Molti soci me l'avevano sconsigliato: metti a rischio la macchina, il sale per le strade, etc....!!!

Dopo una attenta preparazione della macchina (questa volta un'agile Giulietta Spider del 1960, con una miglior protezione del fondo contro il "sale" e quattro gomme da neve con chiodi) mi sono presentato a Madonna di Campiglio. Rispetto alla Mille Miglia qui la tappa è una sola ma molto impegnativa: si corre senza sosta per circa 13 ore, per la maggior parte con il buio e di notte. Al calore della folla della MM qui fa da contraltare il grande freddo montano con filari di abeti o muri di neve. Lungo i passaggi dei vari passi alpini si è soli con la natura, con le strade innevate illuminate dai fari, il traffico assente (ad esclusione del congestionato attraversamento di Bolzano all'ora di uscita dagli uffici). Quasi 160 macchine al via, con la maggioranza piloti CSAI, di cui i primi 21 nei top driver (cioè entro i 5 centesimi di errore, e poi dal 21 al 43 entro gli 8 centesimi, e poi fino all'ottantesimo entro 14 centesimi etc.; avevo capito che con i miei oltre 50 ero tra gli ultimi: un livello dei partecipanti veramente elevato. Parlare di centesimi, penso renda poco l'idea. Cinquanta centesimi (riempie la bocca e da un'idea di precisione, ma non è così ...), cioè 5 decimi, cioè mezzo secondo, vuol dire a 15 km/h un errore di circa 2 metri (tra ingresso e uscita della prova), quindi essere sotto i

5 centesimi vuol dire fare errori, sempre a 15 km/h di 20 cm!! O meglio 200 mm... questo da un po' l'idea dei livelli. La gara è organizzata in modo impeccabile da Vesco padre e figlio, uno dei mostri sacri della Regolarità, con un *road book* quasi perfetto. Causa neve i pressostati sono sostituiti da fotocellule a 10/15 cm dal suolo con led rossi di segnalazione (siamo quasi sempre di notte), riconoscibili anche a grande distanza; molto meglio dei pressostati con la luce diurna!

In questa edizione era previsto un allungo a Cortina, con delle prove cronometrate com-



Sopra,
la Giulietta Spider
di Carutti/Berger in una
prova cronometrata a
Cortina d'Ampezzo;
accanto,
la Bentley "3 litre"
di Patron/Casale
impegnata in
controsterzo sul lago
ghiacciato a Campiglio.

pletamente nella neve, vicino alla pista del vecchio aeroporto di Fiammes: veramente suggestive.

Dopo alcune ore di gara, ho iniziato a sognare la cioccolata calda, che lo speaker della

L'adrenalina che ti corre nelle vene non è facilmente descrivibile...

manifestazione Max Bontempi ci aveva decantato ma, purtroppo per noi e per altri concorrenti, di questo "premio", causa blackout, nessuna traccia! In compenso è arrivata della "fredda" grappa, un toccasana che ha comunque, alzato adeguatamente la temperatura. Alla fine siamo arrivati 69esimi, meglio dell'altra coppia di soci, Minussi/Mandelli, giunta 73esima. La media è stata inferiore a 40 centesimi, meglio che alla Mille Miglia, ma la strada per entrare nella prima pagina della classifica è ancora lunga e irta di prove ("speciali").



[in copertina]

di Carlo Achini

Dueruote in Franciacorta



Sulle splendide colline della Franciacorta, finalmente illuminate da un sole primaverile, oltre sessanta moto si sono inerpicate col passo dei veri alpini.

Carlo Achini consegna
il "ringraziamento"
del C.M.A.E. all'amico
Vittorio Pasini.

La prima uscita delle moto del 2013 è stata un autentico successo grazie alla prima splendida giornata primaverile dopo tanti giorni di acqua e inverno ancora dominante.

La bellissima location messa a disposizione da Vittorio Pasini nel parco della sua villa settecentesca in quel di Erbusco, ha fatto il resto.

L'ospitalità offertaci da Antonia e Vittorio è stata tale che tutti i partecipanti ne sono rimasti entusiasti, compreso il commissario A.S.I. Riccardo Crippa.

Il raduno, voluto e organizzato da Vittorio con l'aiuto di amici del moto club di Brescia, ha raccolto la partecipazione di ben ventotto motociclette ante 1945 e di altre quaranta splendide moto post '45, rappresentative di tutte le marche più prestigiose di quegli anni. Senza alcun dubbio un panorama tecnico e storico di grande rilievo e interesse.

Il percorso si è snodato attraverso i suggestivi vigneti della Franciacorta, famosissima





per il suo superbo spumante, fino all'arrivo nella località di Foresto Sparso, dove è stato organizzato un istruttivo incontro, e relativo rinfresco, nella locale sede-museo degli Alpini.

Ripartenza per Colle San Fermo percorrendo una strada ricca di tornanti panoramici, per la delizia di tutti i partecipanti. Arrivati in cima ci aspettava un panorama mozzafiato che ha fatto da cornice per fotografie ricordo a immortalare la splendida giornata.

Poco lontano il ristorante "La Baita Tosca" ha preparato per i novantatré partecipanti al raduno un ottimo pranzo a base di specialità locali.

Rientrati a Erbusco nella villa di Vittorio tutti i partecipanti si sono complimentati per la bella manifestazione chiedendo che venga ripetuta il prossimo anno mettendola a calendario C.M.A.E..

Come responsabile della manifestazione ringrazio tutti i partecipanti per gli stupendi mezzi messi a disposizione, sopportando anche lunghi tragitti (dal Piemonte e dalla Liguria).

Un particolare ringraziamento al commissa-



rio Riccardo Crippa, che si è complimentato per aver messo in campo splendidi gioielli e per tutta l'organizzazione.

A nome del C.M.A.E. e mio un grazie di cuore ad Antonia e Vittorio per la magnifica e generosa accoglienza riservata a tutti i partecipanti.

In alto a sinistra
il commissario ASI
Riccardo Crippa,
di seguito il gruppo
degli amici bresciani
e quello dei piemontesi.



Albomotors di Ermanno Alboreto

**Officina riparazioni moto stradali, cross, enduro.
Restauri moto d'epoca e Tuning.**

Via Piemonte, 12 - 20090 Fizzonasco di P. Emanuele (MI)
Tel. +39 02 90723529 - Fax +39 02 5965235
Mail: info@albomotors.it





Tempo soleggiato, volti sorridenti, piacevole buffet,
viste panoramiche affascinanti e motori rombanti:
tutti ingredienti di questo bel raduno
nelle colline della Franciacorta.



14/04/2013



13/04/2013



14/04/2013



14/04/2013



14/04/2013

Tutte le moto partecipanti, quasi settanta, si sono ben comportate su un percorso che si è snodato attraverso strade, per fortuna, poco trafficate. L'impegno degli organizzatori ha ricevuto il plauso dei tanti amici intervenuti.

Per le foto ringraziamo l'amico Paolo Parigi.



13/04/2013





Five hundred cc of love



La Fiat 500 L (mancante dei caratteristici tubi di rinforzo ai paraurti) nel suo classico color avorio: uno dei preferiti al tempo.

Ovvero, è possibile, per un alfista, perdere la testa per “un'altra”?

“Parta pure e vada dritto” - “Adesso esegua una svolta a destra”. Io lo guardavo fuggacemente dallo specchietto retrovisore, e lui se ne stava lì, seduto sul sedile posteriore della piccola Fiat 126, sempre con lo sguardo sulle carte che teneva sulle ginocchia scrivendo, ogni tanto, qualche appunto misterioso, mentre mia zia se ne stava silenziosamente seduta accanto a me.

“Al prossimo incrocio, svolti a sinistra.” - “Adesso accosti pure, ci vediamo tra un mese.” “Ma come, scusi, cosa ho fatto?” - “Non si è accorto dello Stop?” - “Ma sì, mi sono fermato!” - “Stava arrivando una vettura...” - “L'ho vista, ma era ancora lontana!” - “Doveva aspettare che passasse, lei aveva lo stop!” - “Ah, io, ehm, sono amico dell'ingegner Pinco Pallino...” - Alza lo sguardo allarmato, poiché l'ing. Pinco Pallino, alla Motorizzazione di Milano, è persona molto influente - “Ma poteva dirlo subito... Ora ho già compilato il rapporto... Beh, facciamo così: io straccio tutto e faccio finta che lei fosse stato assente, così non dovrà aspettare un mese, ma potrà presentarsi tra una settimana!” - “Grazie, informerò l'ing. Pinco Pallino della sua gentilezza...” - “Ma le pare, dove!”

Ebbene sì: questo è stato l'esame di guida del sottoscritto, svoltosi nel maggio del 1978,

con esito, di fatto, bocciato! In garage, c'era già la “belva” che aspettava: un'Alfasud 4M bianca con gli interni blu, con un mese di vita. Ma in Alfa, non reputavano, evidentemente, che le loro auto si dovessero “abbassare” ad essere utilizzate per un esame di guida, e Hruska aveva deciso di mettere il blocchetto di accensione alla sinistra del piantone sterzo, rendendo, oltre alla zia Giulia, anche la “piccola” Alfasud inadatta a quello scopo.

Una settimana dopo, mi presentai a bordo dell'Alfasud e, appena salito l'esaminatore, prima che potesse sollevare problemi sull'ineadeguatezza legale dell'auto, mi proclamai immediatamente, in maniera molto “italica”, conoscente dell'ing. Pinco Pallino. Si può immaginare l'esito dell'esame, che si svolse in maniera strana, con l'esaminato che chiedeva all'esaminatore: “Scusi: ma dove vado?”.

Ottenuta l'agognata patente, ora bisognava pensare al mezzo “tender” di famiglia, poiché l'uso dell'Alfasud era a chilometri illimitati, ma a periodi d'uso prestabiliti e limitati ai dopocena, fine settimana e vacanze, visto che l'auto doveva essere condivisa con mia madre.

La richiesta di una moto, e in particolare di una Guzzi 850 Le Mans, era stata accolta con fredda avversione: “Se vuoi la moto non userai le Alfa di famiglia...”, in pratica un vile ricatto dei miei genitori per evitare il periglioso mezzo a due ruote, del resto molto veloce. Ma come si poteva rinunciare all'Alfasud e all'Alfetta 1.8 seconda serie, anch'essa nuova fiammante?

Vinse così l'amore per le Alfa Romeo. E il mezzo per uso quotidiano per raggiungere Liceo e poi Università? Doveva essere piccolo di cilindrata e consumare poco.

Fu lanciata l'idea di acquistare una Citroën Dyane ma due particolari mi disturbavano parecchio: innanzitutto era sulla copertina di un disco di Baglioni, mio odiatissimo cantante, uno buono solo per le ragazze che andavano in visibilio per le sue canzoni e la sua chioma, non certo per uno come me che non si perdeva un film di John Wayne!

E poi: avrebbe potuto, un amante della guida all'italiana, accettare quella specie di auto in balia (ho scoperto poi, solo apparente) delle



curve? La 126 era una vera scatola di sardine: con poca grazia, e faceva “sfigato” (ma si poteva essere più stupidi a 18 anni?). La 500 era ancora molto carina e aveva tutte le sue curve al posto giusto, poi si poteva intervenire facilmente sul motore...e faceva simpatia alle ragazze. E vada per la 500.

Mia madre lavorava in Alfa Romeo, alla Direzione Vendite Italia, da pochi anni trasferita nel nuovo complesso del Centro Direzionale di Arese. Tramite le sue conoscenze, saltò fuori “l'affare”: “Un collega mi ha detto che un suo parente vende una 500 molto bella e con pochi chilometri, vuoi che l'andiamo a vedere?” Arrivammo presso una villetta in periferia di Milano: “lei”, la 500, una “L” in colore avorio, era parcheggiata fuori dal garage. Era del 1973, venduta quando già era disponibile dai concessionari Fiat il modello “R”, la Rinnovata.

Fu amore a prima vista per quel piccolo e delizioso oggetto creato da Dante Giacosa. Va bene, affare fatto! Due giorni dopo avvenne il ritiro. La prima tappa fu, come di consueto, la casa del mio migliore amico Fabio M...i, che raggiunsi grattata dopo grattata con il cambio.

“Fabio, penso di aver preso un bel cesso di auto. Non va niente e penso che abbia un serio problema al cambio: gratta di brutto!” Arrivò il padre di Fabio: “Ciao Morlacchi t'è ciapaa la cinchcent? Bella!” - “Sì ma, signor M...i, ha il cambio in condizioni pietose, gratta!” - “Te set ti che te gratett, minga el cambi! Cunt la cichcent, te ghe de fa la duppietta” - “Ma io... non...” - “Ma è facile: quando cambi per innestare la marcia superiore, premi la frizione, passi per il folle lasciando il pedale, poi lo ripremi e innesti la marcia, accompagnando la leva del cambio con fermezza e delicatezza insieme!” - “Ah! È un po' macchinoso e lungo, ma...” - “Ma nooo, poi ti viene veloce! Quando scali, fai la stessa cosa, ma quando rilasci il pedale della frizione passando per il folle, dai anche un'accelerata fino al règime che, più o meno, raggiungerà il motore nella marcia inferiore, l'è minga difícil!”

Feci ancora qualche grattata, ma poi, diventai talmente bravo nella manovra del cambio a “imbocco rapido” che ricevevo sempre i



complimenti dei passeggeri. La 500 fu un'ottima scuola di sensibilità di guida. Imparai a usare cambio e frizione in maniera impeccabile su tutte le auto a valutare molto bene le distanze tra i veicoli e la loro velocità, nonché velocità e direzione del vento (i cavalli erano una frazione più di 18...) per riuscire ad effettuare i pochi sorpassi consentiti, mentre le salite, prima di essere affrontate ad acceleratore affondato (espressione un po' forte, con una 500...) venivano scansionate dal mio cervello in una frazione di secondo (come gli androidi dei film di fantascienza, con i traguardi indicizzati incorporati negli occhi bionici) memorizzando i tempi e i punti delle scalate progressive prima di arrivare alla sommità ansimando in seconda. Sempre che, durante la salita, non si fosse alzato un imprevisto vento contrario!

Passò il tempo. Le Alfasud, le Alfette e molte altre Alfa si susseguirono in garage a ritmo vertiginoso, tanto che, ancora oggi, misuro il tempo passato e focalizzo i ricordi in rapporto all'automobile presente in garage in quel momento. Ma la 500 era sempre lì, disponibile come una geisha.

Una sera, durante la cena, mio padre ci disse che sarebbe venuto in Italia per lavoro un suo amico di San Diego, California, e che una sera sarebbe stato ospite a casa nostra.

Arrivò la serata e arrivò l'amico americano, un omone con vestito “Principe di Galles” ➡

La grinta in cuva dell'Alfasud ben fa comprendere che, pur non essendo nata al Portello, è comunque una vera Alfa Romeo.

interpretato all'americana, cioè dotato di righe del celebre disegno tessile simili alle rotaie del tram numero 8 che passava sotto casa e cravatone con disegnate una moltitudine di mongolfiere colorate! Era appassionato di automobili e, quando seppe che in garage c'era la mia 500, volle scendere a vederla! Mio padre si raccomandò con me: "Digli che, se vuole, lo porti a fare un giro. Ci tiene!".

Quando sollevai la saracinesca e lui vide la 500 esclamò: "AAAh, la Cinkueccentoo!!" Da quel momento, a casa la 500 divenne la "Five hundred". Certo, viaggiare in Alfasud, in Alfetta o in Spider era tutta una poesia.

Le sensazioni erano di forza, di potenza al servizio del tuo piede. Ma la Five hundred forniva sensazioni d'altri tempi, di freni a tamburo che al secondo tornante affrontato in discesa ti salutavano: "Ci vediamo quando ci raffreddiamo, caro Fabio!". Il suo piccolo abitacolo era come un grembo materno, e quando affrontavo il viaggio per raggiungere, da Milano, la casa di campagna dopo Varese (80 chilometri, autostrada a 90 orari e poi le salite con le curve), con la strada illuminata dai piccoli fari che avevo dotato di lampadine gialle alla francese, con davanti il piccolo quadro illuminato da una fioca luce bianca, mi sembrava di viaggiare indietro nel tempo.

Avrei incrociato Balille, Alfa 6C 1750, insomma era un vero sogno.

Era tanto piacevole che, nell'estate del 1980, decisi di fare una cosa che per poco non mi costò molto cara.

A fine luglio, partii per l'Isola d'Elba (era il sesto anno che ci andavo) con il mio amico Antonello con la sua 127 Sport, serie grigia metallizzata: per la prima volta non ero con la mia Alfasud a fare i rally quotidiani dell'isola. Ma dopo pochi giorni iniziai a desiderare la mia indipendenza automobilistica e dissi al mio amico che volevo "fare un salto"

a casa a prendere non l'Alfasud del momento, che sonnecchiava in garage, bensì la mia Five hundred, che aveva il tetto apribile.

Il mio amico disse che mi avrebbe accompagnato per il "salto a casa" e, per non fare il viaggio di ritorno all'Elba ognuno sulla propria auto (non esistevano ancora i cellulari), avremmo preso il treno fino a Milano e saremmo tornati il giorno dopo con la Five hundred.

Partimmo di mattina presto con il primo traghetto e, giunti alla stazione ferroviaria di Livorno, ragionammo se fare rotta verso Milano passando da Genova o da Bologna, tanto il tempo era equivalente: "Dai, passiamo da Genova, che mi prende meglio!". "Va bene!". Era il 2 agosto del 1980 e, mentre viaggiavamo alla volta di Genova, alle 10.25, nella sala d'aspetto di 2ª classe della stazione di Bologna, affollata di turisti e di persone in partenza o di ritorno dalle vacanze, una bomba contenuta in una valigia abbandonata, esplose, causando il crollo dell'ala ovest dell'edificio, 85 vittime e 200 feriti.

Appena arrivati alla Stazione Centrale di Milano apprendemmo quanto era avvenuto, ci guardammo deglutendo a fatica: ancora una volta un angelo custode ci aveva guidati per la strada migliore, o forse era la Five hundred che aveva proprio voglia di venire al mare con il suo proprietario... Chissà.

Il vile tradimento (colpa mia!) avvenne nel 1983. Tradii la Five hundred con una bella inglesina, anch'essa dotata delle sue belle curve distribuite nei punti giusti; fu così che in casa arrivò la prima Mini. Ma questa, è un'altra storia.

P.S. Recentemente ho investito pochi Euro in una ricerca sul sito internet dell'A.C.I.: la Five hundred esiste ancora, e vive in una cittadina a nord di Milano. ●



Associazione

D.S.C.

**Salvataggio, catalogazione,
archiviazione elettronica documentazione tecnica**

Via Manzoni, 16 20090 Rodano (MI)
tel. 02. 95.84.09.22 cell. 349.510.76.87
www.associazionedsc.it info@associazionedsc.it

Fucina propone...

Alboretto: ovvero retroscena e simpatici aneddoti sulla vita di Michele Alboreto.

Ermanno, fratello minore del grande campione che tutti ricordano, racconta ciò che è stato Michele "dietro i riflettori".

Dalle "derapate" di un bambino tra le corsie del supermercato, all'emozionante avventura con il Cavallino Rampante; dalle "scorribande" sulle due ruote con gli amici, agli sforzi e sacrifici per continuare a correre, fino alla fine.

Un personaggio che chiunque ha avuto la fortuna di conoscere ricorda soprattutto per la sua correttezza, lealtà e grande umanità. Sia in pista che fuori.

Un grande campione ma, soprattutto e prima di ogni altra cosa, un Grande Uomo.

A dodici anni dalla sua scomparsa, Ermanno ricorda con affetto il fratello con cui ha condiviso la passione per i motori e le gioie e avversità che hanno segnato la sua carriera.

Un'opera dalla quale, senza facili sentimentalismi, traspare tutta la gioia che Ermanno ha provato potendo vivere con Michele sia le "avventure quotidiane" di una vita normale, sia le eccezionali emozioni legate alla loro profonda passione per i motori e la velocità.

Un legame forte e intimo che non si è mai allentato, neppure ora. Oggi, immersi nella lettura di questo

libro, si ha la sensazione che Michele sia ancora qui e che Ermanno stia solo raccontando alcuni retroscena e simpatici aneddoti del loro passato, come si fa durante le serate tra amici.

ERMANNO ALBORETO

ALBORETTO

Michele Alboreto: il campione raccontato dietro i riflettori



La copertina del libro, con un Michele Alboreto forse dubbioso di cosa il fratello Ermanno racconterà di lui...

Un'opera che, spese tante ma non tutte le lacrime per la scomparsa di un personaggio così ben voluto, può aiutare a mantenerne vivo il ricordo tramite il suo sorriso e la sua forza d'animo.

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

Formato: 15x21 cm

Pagine: 160 con 53 foto b/n e colori

ISBN: 88-88269-35-1

Prezzo: 15,00 Euro

È online il nostro nuovo sito

Aggiornato, ricco di contenuti e implementato con Paypal

Venite a trovarci su www.fucinaeditore.it o www.facebook.com/fucinaeditore



[storia]

di Aldo Cigognini e Sergio Coronelli

ASA 1000: la "Ferrarina"



Una vera rarità che al tempo suscitò scalpore per il possibile ingresso del Cavallino Rampante nel settore delle "piccole Gran Turismo".

Sopra, l'ASA 1000 GT, soprannominata da sempre "Ferrarina" non può rinunciare al rosso Ferrari.

Alla fine degli anni '50 in casa Ferrari si pensa di costruire un piccolo motore. Potrebbe essere destinato all'uso sportivo per la F2, il cui regolamento prevedeva per gli anni dal 1960 al 1966 una cilindrata di 1000 cc, nonché per la produzione di vetture sportive in considerazione anche alla crescente richiesta di mercato per le auto sportive di piccola cilindrata.

Nasce così, alla fine del 1958 in casa Ferrari, un piccolo motore denominato "854" con riferimento alla cilindrata di 850 cc e al numero di cilindri, quattro.

Vennero previsti per questo propulsore tre livelli di potenza: 68 CV a 6.000 giri per la versione Turismo; 72 CV a 6.500 giri per la Gran Turismo e 84 CV a 7.000 giri per la corsa. Per la versione Gran Turismo venne definitivamente prevista una potenza di 75 CV a 6.800 giri.

Nel 1960 inizia quindi la sperimentazione del nuovo motore utilizzando come base una Fiat 1200 coupé con Carrozzeria Pininfarina





In senso orario,
un'immagine del
piccolo capolavoro che
batte sotto il cofano;
la ASA Formula 3
ideata dall'ex ferrarista
ing. Cadorin nel 1967,
quando l'ASA stava per
chiudere i battenti;
il lussuoso interno
della piccola berlinetta
in un accoppiamento
cromatico
particolarmente felice,
con la livrea esterna
verde scuro.

modificata presso la Carrozzeria Scaglietti di Modena sotto la supervisione dell'ing. Giotto Bizzarrini, in qualità di responsabile del Reparto Esperienze e Collaudi della produzione di serie.

Dopo la costruzione di questo primo e unico esemplare, il motore viene portato a 1032 cc e, nel 1961, al Salone dell'Automobile di Torino, nello stand di Bertone apparve una nuova sport car "Prototipo Mille Coupé Bertone". Questa portava sul cofano un piccolo stemma rettangolare raffigurante il tricolore con la scritta "mille" in blu su fondo giallo con un carattere molto simile a quello del logo Ferrari.

La carrozzeria era disegnata dal giovanissimo Giorgetto Giugiaro e realizzata dalla Carrozzeria Bertone.

Il telaio tubolare, concepito dall'Ing. Giotto Bizzarrini era prodotto sulla falsariga di quello della Ferrari 250 GT, realizzato con longheroni e traverse di rinforzo, di sezione ellittica. Nonostante la decisione di Ferrari di negare il logo con il "cavallino", la nuova auto venne immediatamente ribattezzata la "Ferrarina".

Il motore, che non venne mostrato al Salone

di Torino poiché mancava l'iscrizione all'ANFIA (Associazione Nazionale delle Fabbriche di Automobili e Affini), altro non era che l'evoluzione di quel quattro cilindri da 850 cc montato sulle Fiat 1200 Coupé

Il telaio tubolare è merito del grande Giotto Bizzarrini

Pininfarina. Furono previsti due motori: un propulsore da 973 cc sviluppato anche per le corse in previsione dell'introduzione della cilindrata di un litro per la Formula 2 e un'unità di 1.032 cc (alesaggio e corsa 69x69 mm) alimentato da due carburatori doppio corpo Weber della potenza massima di 98 CV a 7.000 giri.

Quest'ultimo motore, identificato con la sigla d'officina 173, fu quello impiegato per il Prototipo Mille Coupé Bertone.

Per quanto riguardava la casa costruttrice, nulla veniva segnalato e la Ferrari non era





Sotto il cofano, il piccolo quattro cilindri non manca certo di brio, grazie ai suoi quasi 100 CV, in grado di conferire alla vettura un temperamento da vera sportiva.

assolutamente intenzionata a una sua produzione, pertanto circolavano le più strane notizie circa il futuro acquirente del progetto; si indicavano i nomi di Alfa Romeo, Innocenti, Peugeot, Gilera e della Armi Beretta, ma tutto fu smentito da Ferrari.

Finalmente la produzione venne affidata, dopo diverse vicissitudini, a un industriale milanese del settore elettrochimico intenzionato a entrare nel campo automobilistico.

Tra febbraio e marzo del 1962 Oronzo de Nora, con il figlio Niccolò, concluse un accordo con Enzo Ferrari per l'acquisto dei disegni costruttivi della vettura.

Allo scopo venne costituita la società ASA (acronimo di Autocostruzioni Società per Azioni) con sede a Lambrate in via San Faustino 65, alla periferia Est di Milano.

Alla neonata ASA l'assistenza tecnica era garantita dalla Ferrari con la fornitura di telai e motori e con la consulenza di Chiti e Bizzarrini (che nel frattempo aveva lasciato l'azienda), oltre che dalla Bertone per il corpo vettura e per l'assemblaggio finale.

La cessione del progetto prevedeva che il marchio "Ferrari" non dovesse apparire su alcuna parte della vettura. Ciononostante per il pubblico degli appassionati mantenne il soprannome di "Ferrarina".

La produzione della nuova vettura ASA 1000 GT coupé, annunciata nel 1962, ebbe effettivamente inizio nel 1963 presso gli stabilimenti della Bertone che ne costruì undici esemplari e venne presentato il prototipo al Salone di Ginevra nel 1963; insieme alla versione coupé venne presentata la versione 1000 GT spider.

Verso la fine del 1963 avvenne all'improvviso la rottura dei rapporti tra la Casa di Lambrate e la Bertone senza che si conoscesse il vero motivo. La produzione proseguì presso la carrozzeria Ellena e l'auto venne distribuita senza mai utilizzare la rete commerciale Ferrari, ad eccezione degli Stati Uniti dove venne commercializzata da Luigi Chinetti, importatore ufficiale Ferrari in USA. Al Salone di Torino 1964 lo spider 1000 fu presentato nella sua versione definitiva con carrozzeria in vetroresina, realizzata dalla Carrozzeria Fratelli Corbetta di Milano, che comportò una riduzione di peso di circa 120 kg rispetto al prototipo presentato a Ginevra l'anno precedente. In totale nel 1964 vennero prodotte circa quaranta vetture.

Nonostante le prestazioni e l'elevato contenuto tecnologico, la "1000 GT" non ebbe la fortuna che avrebbe meritato, forse a causa dell'assenza di un marchio di prestigio sportivo, unitamente al prezzo vendita (di 2.520.000 Lire nel 1965, sia per la coupé che per la spider) non propriamente competitivo. Anche l'intervento di Luigi Chinetti, ex pilota e concessionario Ferrari per gli Stati Uniti, che reclamizzò la vettura facendone intendere chiaramente le nobili origini, non sortì apprezzabili risultati.

Per la partecipazione alle gare, venne realizzato nel 1962 da Giotto Bizzarrini un prototipo di vettura ASA da corsa GTC (Gran Turismo Competizione) con motore al di sotto di un litro 994,6 cc della potenza di 92 CV a 7000 giri destinata a gareggiare tra i Prototipi nel Mondiale Marche 1963.

L'ASA GTC fu realizzata dall'officina "AUTOSTAR" di Giotto Bizzarrini a Livorno "con telaio tubolare, carrozzeria in alluminio realizzata dalla modenese SPORT CARS di Federico Drogo, con assale rigido con quattro puntoni su uniball, differenziale autobloccante", come Bizzarrini stesso la descrisse.

Nel 1965 venne esposto al salone di Parigi il modello "411 GT" con motore portato a 1.092 cc. di cilindrata e potenza di 104 CV a 7.000 giri. La carrozzeria della nuova vettura era realizzata in alluminio con piccole modifiche estetiche e più leggera di 110 kg rispetto alla 1000 GT.

La nuova berlinetta 411 GT era destinata a una clientela sportiva che voleva una versione più adatta e performante per le corse per via della possibilità di poter montare anche un cambio ZF a 5 marce sincronizzate.

Un anno dopo fu presentata la "RB 613", un'interessante variazione Coupé-Spider dotata di carrozzeria in vetroresina e roll-bar, che poteva essere equipaggiata con un moto-

re sei cilindri in linea di 1.290 cc di cilindrata della potenza di 124 CV a 6.000 giri, o da un quattro cilindri di 1.800 cc di cilindrata della potenza di 140 CV a 6.000 giri, motorizzazione prevista essenzialmente per il mercato USA.

La RB 613 venne costruita dalla carrozzeria Corbetta in soli quattro esemplari. Uno di questi dotato di motore sei cilindri da 1290 cc venne venduto negli USA e gareggiò nel 1967 a Sebring e Daytona. Delle rimanenti tre, due equipaggiate con il sei cilindri restarono in Italia e corsero a Le Mans.

La terza, che montava il motore quattro cilindri da 1800 cc, venne inviata in Giappone.

Alla fine del 1966 vennero prodotti nove coupé, otto spider e tre RB. A questo punto la Carrozzeria Ellena rinunciò all'allestimento delle carrozzerie ASA, per via della lenta produzione delle vetture nello stabilimento di Lambrate.

Furono completati altri dodici esemplari grazie all'intervento della Carrozzeria Marazzi di Caronno Pertusella.

Nel 1967 l'avventura della ASA stava per finire: l'ingegnere ex ferrarista Giovanni Cadorin progettò e realizzò una monoposto di Formula 3 sulla quale montò un motore Cosworth in attesa di poter montare un'unità ASA (oggi è completamente restaurata e monta un motore ASA 1092 con carter secco).

Verso la fine del 1967 purtroppo arrivò il decreto di liquidazione dell'azienda e la fabbrica chiuse i battenti, mettendo così fine alla fugace avventura della vettura nota in tutto il mondo con il nome di Ferrarina.

Alla fine degli anni '70 alcune 1000 vennero assemblate utilizzando i materiali originali recuperati dopo la chiusura della fabbrica. Ricordiamo una RB 613 equipaggiata con motore sei cilindri da 1275 cc, così come diverse GT e un paio di spider.

Molto recentemente è stata assemblata in nord Italia una GT da competizione equipaggiata con uno dei due motori quattro cilindri da 1800 cc: si tratta di una replica della vettura distrutta durante la Targa Florio del 1966 con carrozzeria in alluminio.

Tra il 1965 e 1967 diversi piloti ottennero buoni piazzamenti in importanti manifestazioni e gare sportive.

Con la vettura ASA 1000 GT:

Targa Florio, Giorgio Pianta e Giorgio Bassi
17° Assoluto

Kim (Sergio Pedretti) e Pino Babbini
22° Assoluto

Bologna Passo della Raticosa, Giorgio Pianta
1° Assoluto



Salita al Colle Sant'Eusebio, Dante Oliva
1° Categ. G.T.

Trento Bondone, Giorgio Pianta

2° di classe

Cesana Sestriere, Giampiero Moretti

3° di classe

Con la vettura ASA 411 GT:

500 km del Nurburgring, Giorgio Pianta

13° Assoluto

Targa Florio, Silvestri Semilia e Raffaele Pinto

21° Assoluto

Con la Vettura ASA RB 1300:

24 ore di Daytona, 24° Assoluto

12 ore di Sebring, 25° Assoluto

Sopra, Salone di Torino
1966, la presentazione
del prototipo RB613,

che si sperava
potesse avere
un seguito sportivo.

Sotto, la 411 GT,
evoluzione della
precedente 1000 GT,
con motore portato
a 1100 cc e 104 CV.





Vendo carro attrezzi COMEAR
su meccanica Opel Movano Diesel.
170.000 km, ottime condizioni di
meccanica e carrozzeria. Patente B.
Euro 19.000
Cell. 335.65.06.880 Nicola
Tel. 02.55.18.75.76

Vendo:

- **Mercedes 300 24V del 1992**,
iscritta ASI e revisionata. 72.000 km.
Completa di hard top. Euro 15.000
- **moto BMW K100 RS del 1985**,
conservata. 26.000 km. Euro 3.700
Cell. 335.58.26.591

Vendo Citroën 2CV Charleston,
anno 1986, iscritta ASI.
Completamente restaurata sia
internamente che esternamente,
meccanica perfetta.
Cell. 339.65.09.530

Vendo Ferrari 348 TB del 1989,
perfetta, 24.000 km originali.
iscritta ASI. Visibile a Milano.
Cell. 333.17.39.829
Tel. 02.36.51.24.09

Vendo Chrysler 180 del 1972,
rarissima in Italia, visibile a Milano
in zona Monforte. Euro 6.500.
Cell. 335.54.70.310
Mail: fedved@hotmail.com

Vendo due moto identiche, Morini
Excalibur 350 4 tempi. La prima
usata come pezzi di ricambio,
radiata. La seconda, immatricolata
nel 1991 e funzionante, ha superato
la revisione il 01/08/2012.
37.575 km.
Mail: a.moraschi@tin.it

Vendo Ford Granada Ghia 2800
del 1982. Originale, in perfette
condizioni. Monoproprietario,
iscritta ASI. Visibile a Milano in
zona piazza Tricolore. Euro 7.000.
Cell. 335.82.70.177

Vendo carrello porta moto del
2007. Portata 600 kg, 3 posti,
condizioni pari al nuovo.
Euro 700 trattabili.
Cell. 335.68.85.317

Vendo Porsche del 1977.
Iscritta ASI.
Cell. 346.33.87.275

Vendo Fiat 128 del 1970, 4 porte.
Unico proprietario, mai incidentata,
accessori originali, gommata nuova.
Certificata ASI.
Prezzo da concordare.
Cell. 347.78.22.380
Mail: vanren@alice.it

Vendo Citroën DS 21 del 1971,
cambio meccanico. Iscritta ASI.
Cell. 333.14.57.673
Tel. 02.53.41.64

Vendo Mercedes 190 E del 1987,
iscritta ASI, tetto apribile, aria
condizionata, servosterzo.
Tutta originale, perfetta.
Euro 4.500 trattabili.
Cell. 320.53.22.211 Raffaele

Vendo Alfa Romeo Duetto del 1991,
iscritta ASI.
Tel. 02.33.50.35.89 oppure
Tel. 02.61.33.791 sig. Ferraresi



La nostra sede di corso Monforte 41 (Milano)
è aperta ai soci e al pubblico:
- lunedì e mercoledì, dalle 16 alle 20
- martedì, dalle 10 alle 18 (orario continuato)

I Commissari Tecnici auto e moto sono presenti
in sede ogni lunedì e mercoledì, dalle 18.30 alle 20.00

Per informazioni:
tel. 02.76.00.01.20 fax 02.76.00.88.88
e-mail cmae@cmae.it www.cmae.it



Il tempo della velocità: Monza

Nell'avanzata "terza età" il passo non è certo più quello di un aitante ventenne ma c'è ancora chi a novant'anni suonati procede molto, molto speditamente: parliamo dell'Autodromo di Monza, inaugurato nel 1922 e considerato tutt'ora uno dei circuiti più veloci al mondo.

Dopo il primo Gran Premio d'Italia del 1921 disputato sul circuito stradale di Montichiari (BS), si decise che anche l'Italia doveva dotarsi di un moderno autodromo non solo per attirare il sempre maggior numero di sportivi appassionati a questa disciplina, ma anche per permettere alle Case Automobilistiche italiane di testare le loro vetture. Complice quindi l'Automobil Club di Milano, che ebbe in concessione alcuni ettari del Parco di Monza, si mise in moto un formidabile cantiere che in soli 100 giorni e 3.500 operai avrebbe portato a termine il tracciato. Il 10 settembre 1922 fu disputato il primo il Gran Premio d'Italia a cui parteciparono solo otto autovetture e che vide trionfare Bordino su Fiat alla media di quasi 140 km/h. L'epopea di Monza cominciò così, sotto lo sguardo

di oltre 150.000 spettatori.

Dopo quella data milioni di persone si sono assiegate sui suoi prati, arrampicate ai cartelli pubblicitari alle curve di Lesmo e alla Parabolica. Migliaia di piloti, vincitori al traguardo, hanno creduto che doppio fosse il loro premio per aver vinto su uno dei circuiti più famosi al mondo. Ma Monza, come questo sport che gira sulle ruote, significa anche lutti e tragedie di uomini (e spettatori) che hanno perso la vita per inseguire il loro sogno.

Un novantenne quindi dal passo ancora veloce se si pensa che, insieme al circuito di Montreal, Monza è una delle piste nelle quali per oltre il 62% del giro si viaggia "a tavoletta". Silverstone, altro circuito molto veloce, si attesta a poco meno del 60%.

Le punte di velocità massima raggiunte presupporrebbero un grande dispendio di freni, in realtà i lunghi rettilinei permettono un buon raffreddamento dell'impianto frenante.

E poi, se si vuole arrivare primi al traguardo, bisogna premere più l'acceleratore che il freno...

Sotto a sinistra, un'Alfa Romeo in testa alle prime "chicane".

A destra, la linea di partenza del primo Gran Premio d'Italia a Monza nel 1922.



[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!





Il gruppo C.M.A.E. dei partecipanti alla "Befana Benefica", riuniti all'ombra del Castello Sforzesco.

LA BEFANA VIEN... SU DUE RUOTE

Si è svolta domenica 6 gennaio a Milano la 46esima edizione della manifestazione motociclistica "Befana Benefica", organizzata tradizionalmente dal Moto Club Ticinese. Anche grazie a uno splendido sole e a temperature al di sopra della media,

l'evento è stato un vero successo e ha visto l'affluenza di numerosissimi motociclisti arrivati da tutta la Lombardia e non solo.

I biker si sono radunati, con allegria e con civiltà, in piazza Cairoli, di fronte al Castello Sforzesco. Da qui è partita la carovana che, scortata dalle Forze dell'Ordine anch'esse rigorosamente in moto, ha raggiunto gli istituti del Cottolengo di Don Orione e della Sacra Famiglia di Cesano Boscone, dove sono stati portati i doni e, soprattutto, tanta allegria ai degenti. Un'emozione unica che, noi del C.M.A.E., abbiamo potuto vivere molte volte, partecipando anche alle scorse edizioni.

Un evento che propone all'opinione pubblica il motociclistica, spesso visto con accezioni negative, in una veste diversa: quella di chi, in nome della propria passione, si riunisce e fa del bene al prossimo.

Un grazie particolare a Monsignor Ronchi che ci ha donato, con parole belle e semplici, momenti di riflessione profonda. ●



Attenti e sorridenti, i fan della Guzzi Sport 15, una pietra miliare nella storia della Casa di Mandello.

GUZZI SPORT 15: UN MITO... TUTTO DA LEGGERE!

Il 6 aprile, alla mostra scambio di Reggio Emilia, si è finalmente realizzato il sogno di veder pubblicato il libro icona sulla Moto Guzzi Sport 15 grazie alla passione di Paolo Rossi e Flavio Mellano. Gli appassionati guzzisti di questo leggendario modello degli anni '30 possono final-

mente godere di una mostra fotografica con un'infinita dovizia di curiosissimi particolari relativi ai migliori esemplari, tutti rigorosamente conservati, giunti sino a noi. È stato davvero bello brindare con un calice di vino con amici provenienti da tutta Italia ricordando con passione e nostalgia i momenti trascorsi insieme con questo "mulo meccanico" tetragono a ogni tipo di maltrattamento, dalla tempesta di neve sulle Alpi al caldo torrido di una Calabria bruciata dal caldo estivo.

Per quanto mi riguarda, la Guzzi Sport 15 è stata una compagna di vita inseparabile che ha coltivato con me il seme di una passione divorante, oltre che una scultura in movimento che ha alimentato il mio rapporto mistico con queste due ruote famose, che trasudano di un passato che non tornerà più. ●

CIAO PAOLONE...

Cari amici vicini e lontani, il nostro caro Paolo Lampugnani, da tutti conosciuto come "Paolone", ha dovuto spegnere i motori e se n'è andato.

Ha combattuto con grande coraggio per poco più di un anno contro la sua malattia ma non ha mai fatto pesare a nessuno la sua intima sofferenza.

È molto difficile a freddo parlare di questo amico a cui ero particolarmente affezionato perché le cose da dire sarebbero troppe e ho paura di entrare nella solita retorica. Per farvi capire meglio il nostro rapporto posso dirvi che eravamo come Yoghi e Bubu, come Stanlio e Ollio o, se preferite, come Gianni e Pinotto.

Mi piacerebbe che tutti lo ricordassero com'era, alto quasi due metri con i suoi 116 chilogrammi di peso. Io gli dicevo spesso che non era grasso ma solo abbondante.

Vi ricorderete senz'altro del suo abbigliamento molto essenziale, quasi francescano, fatto di un paio di blue jeans un po' usati che però cambiava a consumo ogni due anni, delle camicie a quadrettoni di dubbia provenienza e di una serie di giubbotti per ripararsi dalle intemperie, che metteva a cipolla a seconda delle temperature.

La sua caratteristica principale comunque era la sua BSA 441 Victor che tutti ricordano nel famoso viaggio in Spagna.

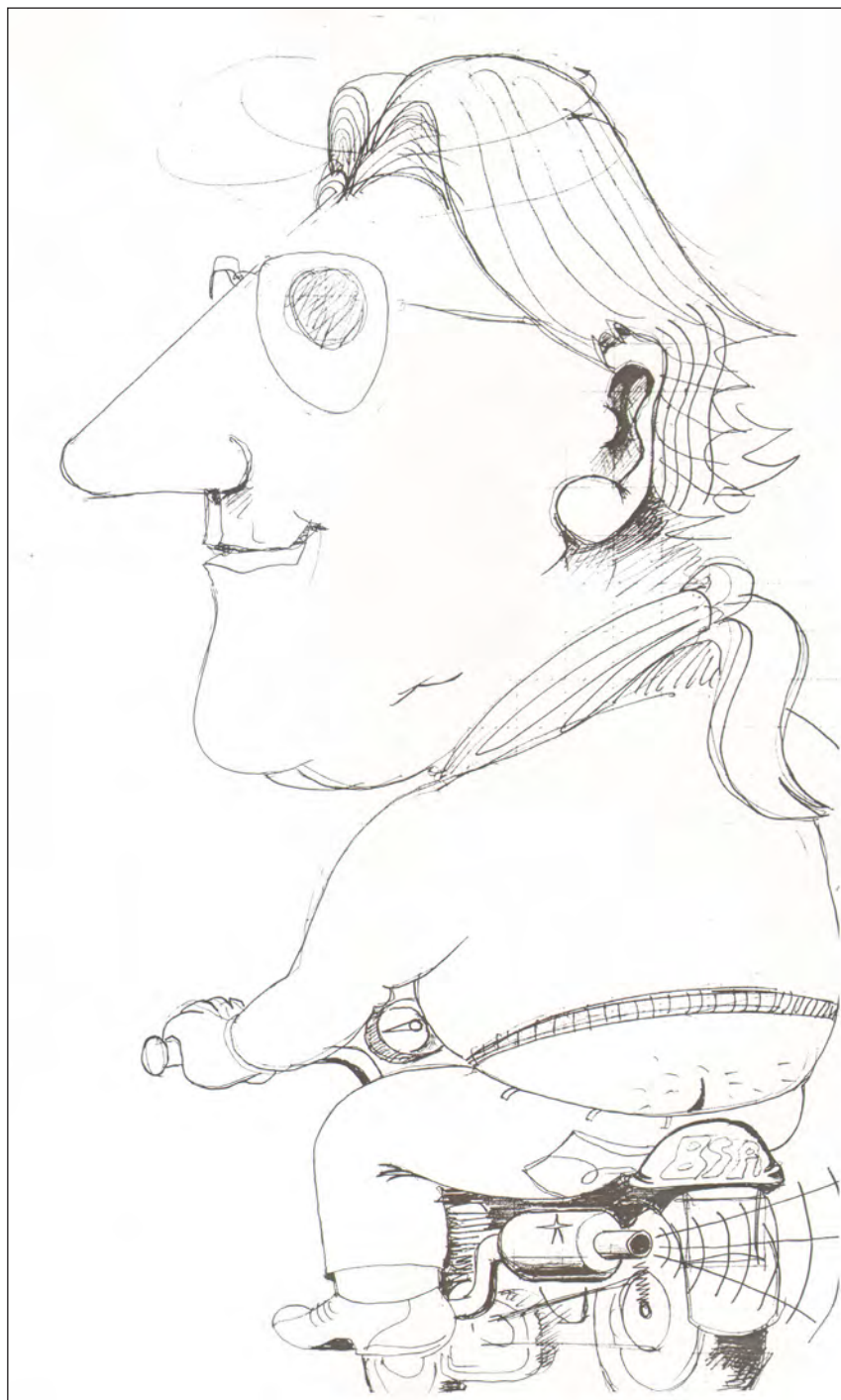
Aveva un'autonomia di circa mezz'ora e poi finiva sul camion scopa e veniva riparata durante la notte, per poi ricominciare il giorno dopo con la solita trafila: un autentico incubo.

Paolo era un campione e appassionato cultore di parolacce e usava questa sua specialità per far partire a manovella il suo monocilindrico di quasi 500 cc: è qui che si sentivano le imprecazioni più raffinate con un crescendo quasi Wagneriano.

Più volte gli consigliai di vendere la moto che fra l'altro costava in riparazioni come due mogli, ma lui ripeteva sempre che piuttosto di venderla l'avrebbe bruciata, per ripagarsi un po' dei dolori subiti.

Come ho accennato ci vorrebbero troppe pagine per descrivere questo caro amico, ma non c'è spazio sufficiente.

Ricordiamolo com'era con i bei momenti che ci ha regalato e che abbiamo vissuto insieme. Non allego le tante fotografie in mio possesso ma mi è sembrata più carina questa caricatura eseguita da un nostro



amico, che ringrazio con affetto per il disegno che ritengo molto veritiero (notare il sedere con i peli, il suo faccione da Fernandel e la maledetta BSA che lo ha accompagnato in tante avventure).

Spero di rivederlo tra vent'anni e per il momento vi invio i suoi saluti.

Il tuo caro Conte Mascetti



[come eravamo]

di Gippo Salvetti

0 tempora ... o Euros!

I veicoli di oltre trent'anni sono ormai a tutti gli effetti considerati "d'epoca". In alcune Regioni, Lombardia compresa, il termine scende a vent'anni che, onestamente, non sono proprio così tanti.

Vi accompagno quindi in un salto di trent'anni addietro per curiosare tra le inserzioni apparse nel 1982 su alcune riviste di settore, in cui si iniziava a dedicare uno spazio alle vetture allora d'epoca o che lo sarebbero diventate a breve termine, quelle cioè che oggi si usa chiamare "istant classic".

Si tratta ovviamente di inserzioni dove non esiste un approfondimento diretto e una valutazione sullo stato effettivo di ciò che viene venduto; abbiamo solo quindi preso in esame quelle che vengono considerate in buone o perfette condizioni e non quelle da restaurare, per le quali il confronto odierno sarebbe stato più difficile.

Ci siamo divertiti a inserire, a fianco alla cifra richiesta (ancora in milioni... ma di Lire!), la conversione in Euro attuali, semplicemente nata dai valori ISTAT comunemente accettati. A questo punto, ognuno di voi potrà fare le sue considerazioni e valutazioni, se e quanto l'aver acquistato allora un'auto d'epoca può essere stato, sotto il profilo economico, un buon investimento.

Generalmente il collezionista o l'appassionato tendono, in una sorta di autogiustificazione, a enfatizzare il valore attuale del proprio veicolo in rapporto a quanto a suo tempo pagato, dimenticando (o fingendo a se stessi) i costi sopportati di bolli, assicurazioni, manutenzioni e quant'altro durante l'uso.

Ma questa è una fredda logica economica che non dovrebbe far parte della mentalità del vero appassionato: certo, chi ha comprato un lingottino d'oro nel 1982 adesso può sorridere contento, ma le soddisfazioni e il piacere dell'aria nei capelli di uno spider, quel lingottino d'oro certamente non l'ha mai dato.

Nota

Abbiamo volutamente lasciato i recapiti telefonici, senza pensare per questo di violare la privacy visto che erano inserzioni regolarmente pubblicate su varie testate. Chissà che a qualcuno non venga l'idea di ripercorrere una storia o cercare delle tracce che si credevano perse.

Inserzioni del 1982:

Abarth 127, 1973, buonissime condizioni. L. 3.900.000. (Euro 7.500) Tel. 0761.53.733

Alfa Romeo Giulietta SS, 1960, pronta Gare Veteran, motore preparato. L. 7.500.000 (Euro 14.300) Tel. 059.25.17.06

Alfa Romeo Montreal, 1971, come nuova. L. 11.000.000. (Euro 21.000) Tel. 075.81.62.61

Alfa Romeo Montreal, 1972, 50.000 km, perfetta. L. 10.000.000. (Euro 19.000) Tel. 06.47.56.036

Alfa Romeo 2600 Sprint, 1966, come nuova. L. 4.000.000. (Euro 7.600) Tel. 02.90.14.223

Alfa Romeo Giulietta Spider, 1962, buone condizioni. L. 4.800.000. (Euro 9.200) Tel. 0972.64.605

Alfa Romeo Giulietta Spider, 1961, ottime condizioni. L. 4.900.000. (Euro 9.300) Tel. 0761.53.733

Alfa Romeo Giulietta Spider, in ottimo stato. L. 4.500.000. (Euro 8.600) Tel. 06.47.42.103

Alfa Romeo Giulietta Sprint, ottimo stato. L. 3.900.000. (Euro 7.400) Tel. 0761.53.733

Alfa Romeo Giulia GTC, 1965, perfetta, originale in ogni particolare. L. 15.000.000. (Euro 28.600) Tel. 0321.45.55.57

Alpine A110 belinetta, 1973, ottime condizioni. L. 8.000.000. (Euro 15.300) Tel. 011.32.62.15

ASA 1000 GT Coupé, 1968, perfettamente restaurata, motore in rodaggio tutto originale, parti di ricambio originali. L. 10.000.000. (Euro 19.000) AutoCapital, casella AC6.

Austin Healey Sprite, 1960, buone condizioni. Completa di molti ricambi originali. L. 3.850.000. (Euro 7.300) Tel. 010.50.85.79

Auto Union Munga, motore e cambio nuovi. L. 3.000.000. (Euro 5.700) Tel. 059.54.80.14

Citroën SM Carburatori, 1970, perfetta. L. 5.000.000 (Euro 9.500). Tel. 011.749.33.30



De Tomaso Deauville, 1975, perfetta, automatica. L. 15.000.000. (*Euro 28.600*)
Tel. 02.95.00.409

Fiat Topolino B, buone condizioni, funzionante. L. 2.500.000. (*Euro 4.700*)
Tel. 0438.58.35.22

Fiat 2300S Coupé, 1962, perfettamente restaurata. L. 6.000.000. (*Euro 11.400*)
Tel. 0885.21.503

Fiat 2300S Coupé, 1967, buone condizioni, più altra Fiat 2300 S Coupé non più marciante. L. 4.000.000. (*Euro 7.600*) Tel. 045.42.558
Fiat Dino Spider 2000, 1968. Tutto perfetto e originale. L. 13.000.000. (*Euro 24.800*)
Tel. 0761.53.733

Fiat 1500 Spider, 1961, ottime condizioni. L. 3.500.000 (*Euro 6.700*) oppure permuto con Citroën 2CV. Tel. 0424.75.784

Ford Consul 315 Coupé modello Capri, anno 1963, immacolate condizioni. L. 5.000.000. (*Euro 9.500*) Tel. 040.42.24.45

Jaguar MK VII, 1951, nera. L. 10.000.000 (*Euro 19.000*). Tel. 011.749.33.30

Jaguar MK10, 1963, originale e perfetta. L. 8.500.000. (*Euro 16.200*) Tel. 0321.45.55.57

Jaguar XJ12 5.3, 1974, full optional, condizioni perfette. L. 8.000.000. (*Euro 15.300*)
Tel. 010.78.03.30

Jaguar MK2 2.4, stupenda, 20.000 km. L. 7.000.000. (*Euro 13.300*) Tel. 02.36.11.689

Lamborghini Islero, 1968, perfetta da concorso. L. 18.000.000. (*Euro 34.400*)
Tel. 059.36.75.03

Lancia Flaminia Touring GTL 2+2 2800, perfetta. L. 5.500.000. (*Euro 10.500*)
Tel. 02.73.78.000

Lancia Aurelia B50 cabriolet Pininfarina. L. 16.000.000. (*Euro 30.500*) Tel. 015.51.23.41

Lancia Flaminia 2.8 coupé Pininfarina, 1963, eccellente, proprietà ambasciata. L. 5.000.000. (*Euro 9.500*) Tel. 06.60.04.01

Lancia Ardea 4 marce, 1948, originale, perfettamente marciante. L. 5.000.000. (*Euro 9.500*) Tel. 02.40.43.731

Maserati Indy 4200, 1970, perfette condi-

zioni di carrozzeria e di meccanica. L. 14.000.000. (*Euro 26.700*)
Tel. 0332.22.70.55

Mercedes 250 SL Pagoda, cambio 5 marce, come nuova. L. 11.900.000. (*Euro 22.700*)
Tel. 010.31.75.97

Mercedes 280 SE, 1969, ottime condizioni. L. 3.500.000. (*Euro 6.700*) Tel. 02.65.22.60

Mercedes 280 SL, 1968, restaurata. L. 15.000.000. (*Euro 28.600*)
Tel. 059.36.75.03

Mercedes Pagoda 250 SL, 1967, perfetta. L. 12.000.000. (*Euro 22.900*) Tel. 061.60.90.835

MGB GT, 1967, ruote a raggi, perfettissima di meccanica e carrozzeria. L. 5.000.000. (*Euro 9.500*) Tel. 06.34.16.92

MGB GT Rosso, 1970, tutta originale, 52.000 km. L. 5.300.000. (*Euro 10.200*)
Tel. 011.63.65.19

MG Midget MK Spider 1300, anno 1971, ottime condizioni. L. 4.300.000. (*Euro 8.400*)
Tel. 011.64.21.36

Morgan 4 Plus 2200, 1968, perfettamente restaurata. L. 16.000.000. (*Euro 30.500*)
Tel. 0523.34.375

Porsche 914 Spider, carrozzeria in ottime condizioni, motore revisionato, 22.000 km. L. 5.000.000. (*Euro 9.500*) Tel. 02.32.03.22

Porsche 356B, 1963, come nuova. L. 7.000.000. (*Euro 13.300*) Tel. 06.47.42.103

Porsche 911L sportmatic, 1968, restaurata e completamente originale. L. 6.000.000. (*Euro 11.400*) Tel. 0131.54.938

Porsche 914 Spider, 1970, condizioni perfette. L. 3.800.000. (*Euro 7.200*)
Tel. 0574.62.06.52

Porsche 912 1600 5M, I serie, 1965, come nuova. L. 7.500.000. (*Euro 14.300*)
Tel. 059.23.91.40

SAAB 96 4V, 1969, perfetta, meccanica e interni ottimi. L. 3.000.000. (*Euro 5.700*)
Tel. 055.47.04.86

Triumph TR6, 1973, ottimo stato carrozzeria e motore. L. 6.000.000. (*Euro 11.400*)
Tel. 095.44.76.38



Le aste & il mercato

Il *Classic Car Auction Yearbook* è una pubblicazione italiana che rappresenta un unicum a livello mondiale.

Abbiamo avuto occasione di incontrare Adolfo Orsi che, insieme all'amico Raffaele Gazzi, è uno degli autori e presidente della società *Historica Selecta*, che la pubblica ormai da molti anni.

Dottor Orsi, com'è nata l'idea di fare questo annuario con i risultati delle maggiori aste nel mondo?

È nato dalla necessità. Infatti dal 1988 al 1991 ho organizzato, in associazione con Finarte Casa d'Aste, aste di automobili, automobilia e motociclette a Modena. In quegli anni, in cui le valutazioni erano soggette a grandi variazioni di anno in anno, era indispensabile essere aggiornati sui risultati. Ho iniziato quindi a costruirmi un database personale con i risultati che potevano essere di maggior interesse.

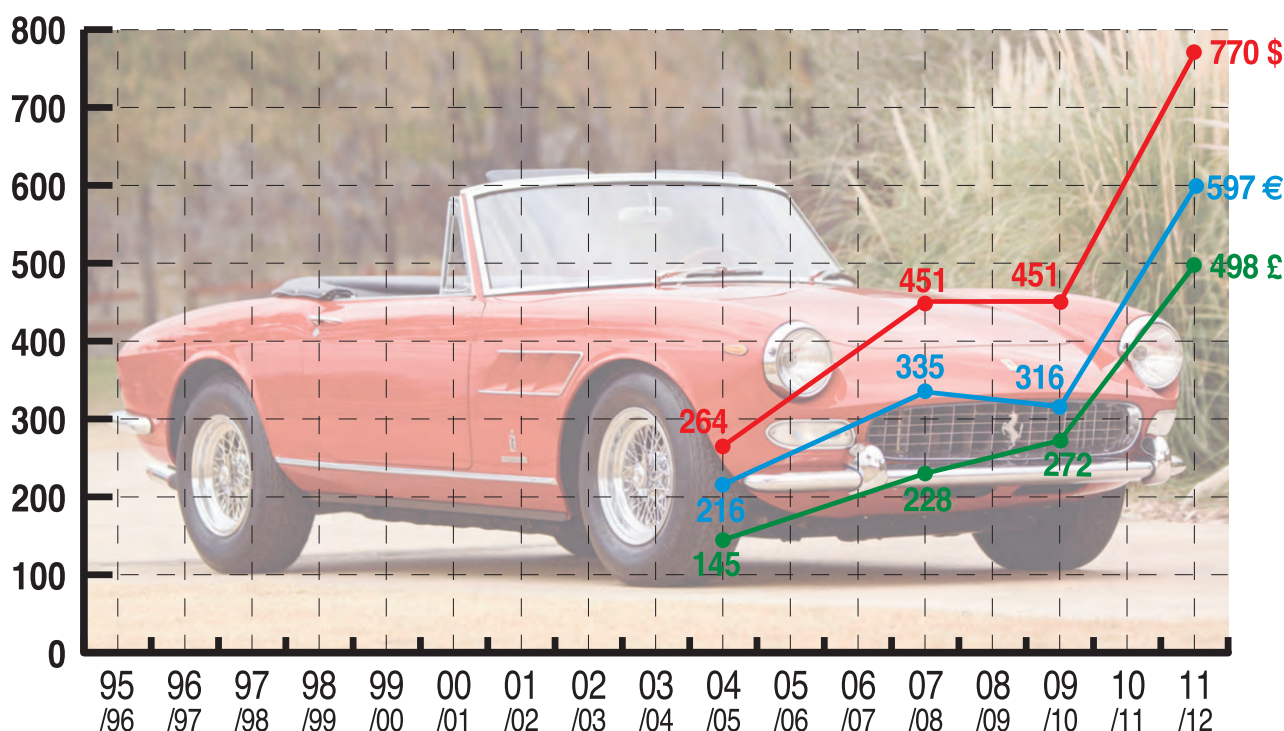
Nel 1995 venimmo contattati dal dott.

Alberto Bolaffi che, desidero ricordarlo, è stato un antesignano nella pubblicazione dei *Cataloghi Bolaffi* in vari campi del collezionismo. Lui aveva pubblicato già tre *Cataloghi Bolaffi* delle Automobili da Collezione ma non era soddisfatto dei contenuti. Come sappiamo bene, non esistono due auto uguali al mondo. Ognuna ha la sua storia e quindi la sua valutazione. Una pubblicazione, per essere realmente utile, doveva riportare perciò il numero di telaio e una breve descrizione delle condizioni e della storia della vettura esaminata. Da questa nostra proposta è nata una collaborazione che è andata avanti con la pubblicazione di ben dodici cataloghi. Nel corso degli anni, oltre ad ampliare il numero delle aste e quindi delle vetture, abbiamo notato che la pubblicazione riscuoteva un certo interesse anche all'estero, malgrado fosse in italiano.

Abbiamo quindi iniziato a utilizzare un testo bilingue italiano e inglese. Il salto da autori ad autori/editori l'abbiamo fatto quando la

Un investimento sicuro? Questi sono i dati di aggiudicazione di una Ferrari 275 GTS, più volte battuta in aste mondiali.

1966 FERRARI 275 GTS chassis #07885



Bolaffi, presa dalla sua attività principale nel campo filatelico, numismatico e dei manifesti, ha perso interesse per questo campo; dopo un anno di fermo, nel 2008 abbiamo deciso di far nascere il *Classic Car Auction Yearbook 2006-2008*, che riportava i risultati di un biennio in modo da non perdere la continuità dei risultati. Anche per ragioni di spazio, peso e costi (il libro era già 380 pagine!) abbiamo preso la decisione di usare solo la lingua inglese.

In questa iniziativa abbiamo coinvolto Hagerty, l'assicurazione americana specializzata nel campo delle vetture storiche: dallo *Yearbook* successivo abbiamo avuto come main sponsor il Credit Suisse, nell'ambito del loro programma legato alla sponsorizzazione dei maggiori eventi a livello mondiale (Monaco Historics, Concorso di Pebble Beach e Goodwood Revival).

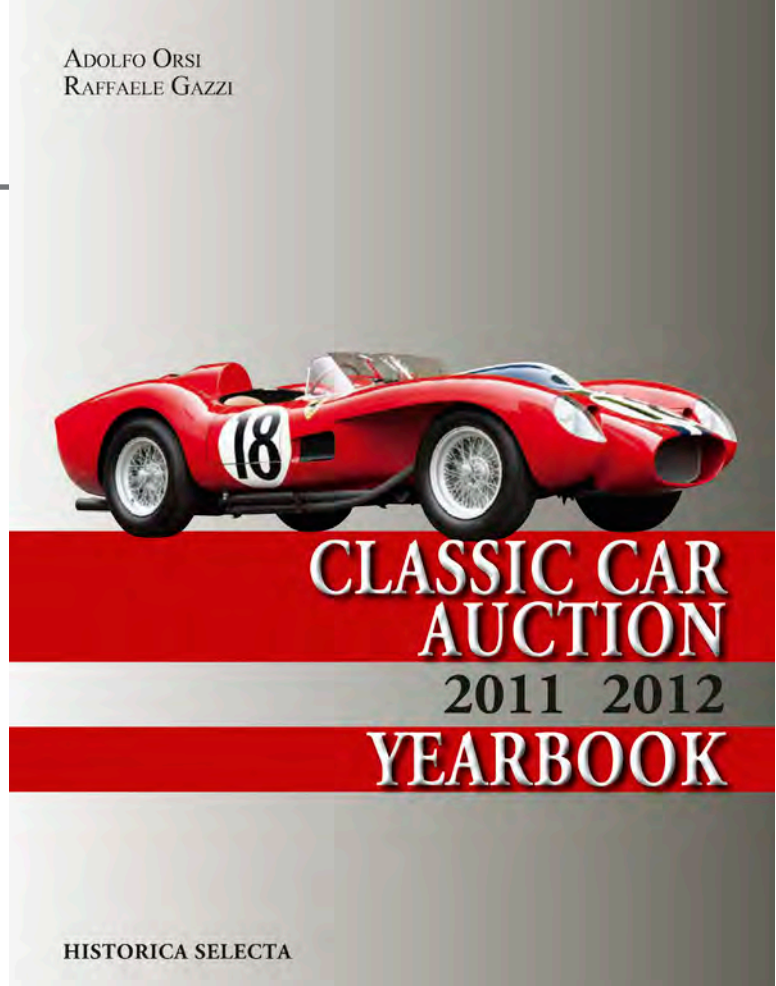
La sponsorizzazione ci è stata recentemente rinnovata per altri tre anni.

Quanti Yearbook avete pubblicato?

L'ultimo, quello del 2011-2012, è stato il diciassettesimo ma in totale abbiamo coperto diciannove annate. Per noi le annate vanno dal 1° agosto al 31 luglio dell'anno successivo. All'inizio del libro, dopo i commenti dei responsabili delle maggiori Case d'Aste mondiali, e dopo il nostro commento, pubblichiamo anche dei grafici con diversi dati: essi danno oggi un'idea precisa del giro d'affari nelle diverse valute (dollari, sterline ed euro), della percentuale di venduto, delle Top 100 aggiudicazioni per marche, nazioni, periodi costruttivi.

Tutti gli anni cerchiamo di migliorare il prodotto arricchendolo di nuove informazioni: abbiamo inserito i valori medi di aggiudicazione di alcuni modelli simbolo e, dall'edizione di quest'anno, i grafici che mostrano i prezzi di aggiudicazione della stessa vettura, offerta a distanza di anni.

Ci fa piacere verificare che il nostro lavoro è stato apprezzato e i nostri dati sono diventati quelli di riferimento a livello mondiale; infatti a fine dello scorso anno i nostri grafici sono stati utilizzati in un articolo pubblicato sulla rivista inglese *Investors Chronicle* del *Financial Times*.



Quindi assistete a tutte le aste nel mondo?

E quando potremmo lavorare? Considerato che nell'ultimo *Yearbook* sono riportati i dati di 4.150 vetture di ben 326 marche diverse, battute in 74 aste in sei Paesi diversi.

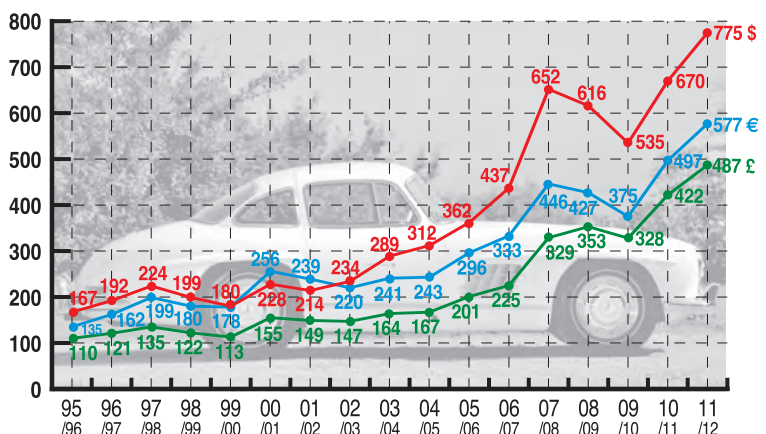
Assistiamo personalmente a quelle più significative, in USA e in Europa, ma non a tutte. Per tutte utilizziamo i dati e le informazioni che ci vengono forniti ufficialmente dalle Case d'Aste.

Buon lavoro, allora!

Sopra, la copertina del volume, disponibile presso la nostra sede a un prezzo particolare per i soci.

Sotto, la Mercedes-Benz 300 SL "ala di gabbiano", mostra nel grafico la tendenza al rialzo, ma con più sensibili battute di arresto negli anni della "bolla" finanziaria di Wall Street.

MERCEDES-BENZ 300 SL "GULLWING"



ARNA: sarai ancora alfista?



ARNA = Alfa Romeo Nissan Auto. La politica ci mise il becco e viene ricordato come il punto più basso della storia Alfa Romeo.

Un noto collezionista di automobili recentemente apparso su una quotata rivista di settore e qui protetto dall'anonimato (diremo solo il nome e il cognome: Giancarlo Pietra) sceglie una giornata estiva del 2011 per coronare il perverso sogno di entrare in possesso di una delle più disprezzate vetture che la ultracentenaria storia dell'automobilismo ricordi. L'Arna.

A tale scopo si reca a Genova dove, nelle immediate vicinanze della più classica attrazione cittadina, il Cimitero Monumentale di Staglieno, dimora un anziano signore che ventisei anni fa sembra che abbia avuto la malsana idea di acquistare un esemplare di tale vettura e che ora sarebbe disposto a privarsene dietro più che adeguato compenso.

Sul luogo convenuto per l'incontro il possessore del desiderato mezzo, tale signor Tosi, si presenta con un minimo ritardo studiato così da non tradire l'ansia di sbarazzarsi dell'infame catorcio e nel contempo non indisporre l'eccentrico personaggio interessato a tale obbrobrioso oggetto. Dopo i convenevoli di rito, Tosi, sostenuto nella parte dalla consorte, recita il ruolo di chi, ormai provato dallo scorrere del tempo, deve a malincuore separarsi dalle gioie della vita (non ci è del tutto chiaro il nesso tra queste ultime e l'ARNA).

C'è una certa tensione nell'aria. Il nostro collezionista, con arte consumata, si scusa per la modestia del mezzo (una Panda abbastanza

vissuta) con il quale si è presentato all'appuntamento, chiaro indice, secondo lui, di condizioni economiche non particolarmente agiate tali da impietosire il venditore che così concederà un piccolo sconto. Nell'emozione del momento dimentica però di evidenziare, come aveva pianificato, il suo stato di indigenza rendendo edotto Tosi del fatto che sovente si ritrova a vivere in un box nutrendosi di farinata, cibo povero per eccellenza.

Con la classe che sempre lo caratterizza offre comunque la disponibilità del mezzo a Tosi e signora, così da raggiungere il più vicino ufficio per il disbrigo della compravendita pensando di sfruttare il tragitto per contrattare ancora un po'. Tosi non abbocca, sa che il prezzo lo fa lui, capisce benissimo che la Panda verde è un veicolo di copertura e poi dalle sue parti, dopo l'Ape Piaggio, è il mezzo più apprezzato per robustezza ed economia, quindi non lo commuove minimamente. Gradisce invece molto il passaggio a scrocco. Anche lui recita, il che diventa evidente quando abbandona tranquillamente sul recinto del deposito il consunto bastone che sembra assolutamente necessario a sostenerlo nella sua andatura claudicante; si rende però conto di essere stato notato nel gesto e allora nel prendere posto nella Panda finge, con convincente espressività, di essere in punto di morte per accelerare le operazioni ed evitare eventuali ripensamenti improbabili ma possibili del compratore.

Il luogo dove si cela il tesoro meccanico appare ben difeso e mimetizzato, ci si può quindi momentaneamente allontanare per le brevi formalità richieste senza il timore che qualche malintenzionato lo possa trafugare.

Si può ritenere che solo in un ultimo ripensamento Tosi abbia rimosso il cartello *Achtung Minen!* dalle recinzioni del deposito, giudicandolo un tantino eccessivo.

Ad ogni buon conto la coppia di testimoni che il collezionista si è portato al seguito in occasione dell'evento, pur essendo chiaro che nessuno può accedere al deposito in assenza di Tosi vista la sicura presenza di trappole mortali, viene lasciata di presidio sul posto a perlustrare i paraggi.

I due rilevano quindi che negli immediati dintorni dell'abitazione di Tosi i mezzi mec-



canici in precarie condizioni pullulano, inoltre vengono rilevati numerosi resti di motocicli di evidente provenienza furtiva malamente nascosti nella boscaglia.

Tosi naturalmente, pur essendo l'unico abitante nella zona, è estraneo a tutto ciò.

Trascorso un certo tempo l'eccentrico collezionista, Tosi e signora, concluso l'affare e sbrigate le formalità, fanno ritorno. Tutto è andato comunque bene, anche il sole fa capolino dalle nubi minacciose che fino a poco prima dominavano il cielo.

L'atmosfera generale è molto più distesa e le dentiere di Tosi e consorte splendono. Anche il confinante cimitero, pur nella sua solenne severità, sembra un po' meno lugubre.

Tosi, rinato a nuova vita, vorrebbe esultare ma si contiene, la moglie coccola una capace borsetta che si intuisce ora molto ben imbotita di denari, il collezionista da parte sua appare evidentemente smanioso di prendere possesso del favoloso mezzo. Tosi, disinnescate le trappole e simulando una certa commozione, spalanca le porte del deposito e svela al mondo la sublime vettura.

Intanto sta considerando la reale possibilità di poter sperperare una infinitesima frazione del ricavato concedendosi una lussuosa cena a base di acciughe fritte e vino bianco di Coronata in un'osteria poco lontana.

Una cifra uguale o appena superiore verrà investita per entrare in possesso, documenti falsi compresi, di un'altra decrepita vettura della quale risulterà primo e unico intestatario, che poi venderà all'ennesimo pollo.

Il grosso dell'incasso verrà ripartito, come al solito senza troppi clamori, fra un fidato e discretissimo istituto di credito in territorio elvetico e una più spigliata società finanziaria monegasca.

L'emozione dei presenti è chiaramente palpabile, il protocollo non è chiaro su chi debba ora prendere la guida della vettura. Con l'approvazione di tutti Tosi rompe gli indugi, balza per l'ultima volta ai comandi dell'Arna, aziona teatralmente l'avviamento e poco dopo il motore fa fare un figurone all'ormai ex proprietario, mettendosi rumorosamente in moto, sia pure al secondo tentativo.

Il caratteristico secco spetazzare del motore boxer, benché un po' zoppicante, è dolce musica per il nuovo proprietario che sorride soddisfattissimo.

Nell'aria aleggia un notevole aflore di benzina vecchia incombusta. Inaspettatamente è praticamente assente il fumo il che, purtrop-

po, toglie un po' di pathos alla scena.

Dopo un paio di sgasate amplificate dalla baracca metallica per impressionare i presenti, Tosi, falso come Giuda, aziona la frizione sorridendo senza apparente sforzo (il comando si rileverà più tardi di una sospetta quanto granitica durezza), innesta la prima e conduce il mostro meccanico (definizione appropriata) fuori dal rifugio con studiata lentezza.

Ora l'oggetto si mostra a tutti nella completezza delle sue discutibili fattezze.

Con generosità, nell'euforia del momento, la signora Tosi si ricorda di certe foderine e tappetini di dubbio gusto, come tutta l'auto del resto, recentemente smontati da omaggiare al nuovo proprietario dicendo: "Li prenda pure così dopo non facciamo la fatica di imbelinarli nella rumenta!". Il noto collezionista, rapito nella contemplazione dell'oggetto, non ode nulla di tutto ciò.

Tosi si lancia a sorpresa in un elogio sperticato dell'olio Agip Sint 2000 che ha sempre lubrificato e lubrifica tuttora in esclusiva il cuore rombante della vettura.

L'adesivo del cambio olio sulla portiera è della Castrol ma nel contesto è un dettaglio assolutamente trascurabile.

Anche se oramai, a cose fatte, non sarebbe strettamente necessario, passa poi a magnificare l'impressionante vivacità prestazionale dell'auto che, pensiamo noi complice la marmitta da lui sapientemente elaborata, letteralmente "scappa" dalle mani del pilota.

La toccatina che si nota sul parafrangente anteriore è forse il frutto di uno di questi guizzi improvvisi dello scalpitante e pepatissimo mezzo.

Tosi finalmente consegna formalmente la vettura al suo nuovo proprietario. In quel momento appare chiaro che nel frattempo il nostro collezionista, se non può definirsi preda della sindrome di Stendhal, sicuramente, come si dice localmente utilizzando un'espressione non castigatissima, è "andato in mousse" (ndt: ha perso la capacità di intendere e di volere), sorride fisso con un'espressione beata, non articola parole o gesti coerenti e non ha occhi che per la sua nuova favolosa perla. Ed è senza dubbio proprio questo il momento indimenticabile della giornata. Con la gioia coinvolgente di un bimbo con il giocattolo nuovo si mette alla guida e persino quelle vecchissime volpi dal cuore indurito di Tosi e consorte si inteneriscono nella toccante emotività del momento. ●



AISA: la storia... della Storia

Abbiamo chiesto all'ing. Lorenzo Boscarelli, attuale presidente dell'AISA (Associazione Italiana Storia dell'Automobile), alcune precisazioni su questa importante Associazione che riunisce, da oltre venticinque anni, un gruppo di appassionati e storici del mondo dei motori.

Una associazione che, con grande cura e attenzione, vuole divulgare la conoscenza di tante attività e personaggi che hanno ruotato e ruotano attorno a questo mondo.

Quando è nata l'AISA e per iniziativa di chi?

L'inizio fu dovuto a un piccolo gruppo di persone; l'idea fu proposta da Angelo Tito Anselmi e ben presto aderirono diversi altri, tra i quali l'ing. Carlo Felice Bianchi Anderloni, l'ing. Sandro Colombo, l'ing. Vittorio Fano, l'avv. Eric Maggiar, l'ing. Giorgio Valentini e il sottoscritto.

Questo manipolo di appassionati gettò le basi dell'AISA, scrivendone lo Statuto ed andando poi a costituirla in uno studio notarile nel gennaio del 1988.

L'AISA però era già nata nell'autunno del 1987; quella fu solo la conferma formale e ufficiale della sua esistenza.

Il primo presidente di AISA fu l'ing. Dante Giacosa, che era stato per decenni responsabile della Progettazione Fiat, e al quale, insieme ai suoi collaboratori, si devono alcune automobili che hanno lasciato il segno, come la Fiat 500 dell'anteguerra (la "Topolino"), la Fiat 1400, la Fiat 600, la Nuova 500 e così via.

Fin dall'inizio AISA ebbe cura di coltivare anche la storia della moto; il secondo presidente fu infatti, per un quindicennio, l'ing. Sandro Colombo, che nella propria carriera si occupò sia di moto sia di auto, con responsabilità di primissimo piano.

Qual'è lo scopo dell'AISA?

L'AISA ha sempre voluto essere un'associazione di appassionati di storia della motorizzazione e, in alcuni casi, di attori rilevanti di quella storia, interessati a conoscerla, a documentarla, a farla rivivere, a ripercorrerla per conservare i valori culturali, tecnici, umani del motorismo, per arricchire il patrimonio di conoscenze dei

Soci oltre che per il proprio divertimento, nella convinzione che questa storia sia una parte importante della vicenda di tutta l'umanità, da oltre un secolo.

In concreto questo scopo come si realizza?

AISA organizza conferenze e pubblica poi gli interventi dei relatori, le *Monografie AISA*. Alle nostre conferenze partecipano spesso testimoni di prima mano degli eventi rievocati, oltre che storici illustri, cosicché assistervi a volte significa rivivere quasi dal vivo le vicende raccontate.

Da alcuni anni la veste grafica delle *Monografie* si è molto arricchita, con un ricco apparato di immagini e con testi che ci sforziamo di rendere sempre più curati e attendibili. Stiamo pubblicando la centesima, un bel traguardo.

L'AISA è anche attenta a promuovere la conservazione del patrimonio documentale del motorismo e a renderlo fruibile.

Abbiamo ricevuto alcuni lasciti di rilevante valore storico; ricordo in particolare l'archivio dell'ing. Domenico Beretta, ricco di centinaia di volumi rari e di pubblicazioni varie di argomento automobilistico.

Lo abbiamo donato al Centro Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, che abbiamo ritenuto la sede più adatta per conservarlo e metterlo a disposizione di studiosi e appassionati.

In questo modo si evita di disperdere e vanificare il patrimonio accumulato dai singoli, uno dei nostri scopi fondanti e una base per potere in futuro continuare a scrivere la storia del motorismo.

A volte si sente dire che l'AISA è un'associazione "elitaria": è vero?

Per nulla! Basti pensare che mentre i primi due nostri presidenti, l'ing. Giacosa e l'ing. Colombo, sono stati figure di primo piano nel mondo del motorismo, l'attuale presidente, il sottoscritto, è un semplice appassionato che si limita a coltivare la propria passione e altrettanto fa la maggioranza dei nostri soci.

Iscriversi all'AISA è molto semplice: si deve andare sul nostro sito web (www.aisa-storyauto.com) e seguire le istruzioni.



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE



Nel sito si trova anche l'elenco delle nostre pubblicazioni. È davvero notevole!

Perché un appassionato di motorismo dovrebbe iscriversi all'AISA?

Per divertirsi e per condividere con altri la propria passione e conoscenza. Non solo andando a raduni e altri incontri con la propria bella macchina d'epoca, ma appagando la propria curiosità di conoscere meglio la storia, la tecnica, le vicende sportive dell'automobile e della motocicletta.

Tecnica, competizioni, vicende di persone illustri, rapporto tra la motorizzazione, la società, la letteratura e l'arte sono gli ambiti affrontati nei nostri incontri pubblici, non di rado collaborando con altre associazioni ed enti, favoriti in questo dalla libertà che ci deriva dal non dover difendere altro interesse che quello della conoscenza dei fatti e altra motivazione che il desiderio di ripercorrerli nel modo più completo e attendibile consentito dalla disponibilità di testimoni e fonti.

Perché questo è importante?

Ognuno di noi, naturalmente, avrà la propria risposta; penso che i soci AISA abbiano tratto piacere e stimolo nel conoscere meglio ciò di cui, prima, avevano magari solamente sentito parlare o intuito, oltre alla convinzione che il patrimonio di notizie e dati che abbiamo contribuito a raccogliere e a conservare rimane a disposizione di tutti, quindi va al di là della nostra vicenda personale e associativa.

E in futuro cosa vuol fare l'AISA?

Intendiamo mantenerci fedeli a ciò che abbiamo voluto realizzare e abbiamo fatto fino ad oggi, con gli stessi principi e con la stessa disinteressata passione, per diffondere e condividere conoscenza.

Desideriamo ampliare il numero di persone che raggiungiamo con le nostre iniziative, per portare la storia della motorizzazione al di là dell'ambito degli specialisti e farla percepire e conoscere nella sua enorme portata, nella sua influenza decisiva nello sviluppo della contemporaneità.

Nel 2013, abbiamo già organizzato una con-

ferenza al Museo Enzo Ferrari, a Modena, dal titolo "Velocità e bellezza", con interventi di designer e storici molto prestigiosi (tra i quali l'ing. Leonardo Fioravanti, l'ing. Mauro Forghieri, Ercole Spada e il dott. Adolfo Orsi).

Abbiamo contribuito a organizzare un incontro dedicato alle piccole vetture Sport italiane del periodo 1945-1965 ai primi di maggio, nella sede di Piacenza del Politecnico di Milano.

Avremo poi una conferenza dedicata ai piloti toscani (Emilio Materassi, Clemente Biondetti, etc.) all'inizio dell'autunno, a Firenze; prevediamo infine di organizzare una tavola rotonda dedicata alle motociclette Mondial.

Il cammino è ancora lungo e sicuramente appassionante! ●





[appuntamenti]

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

Ginevra: pochi sentimentalismi



Sopra, in candida livrea bianca, la Jaguar XK120 restaurata in modo impeccabile. Sotto, da sinistra, la Dino 206 del 1965, splendido disegno di Aldo Brovarone per Pininfarina; la piccola Subaru 360 del 1958, prima espressione automobilistica della Casa giapponese; la classica "Pagoda" restaurata da Brabus ad altissimo livello.

L'edizione 2013 del Salone di Ginevra ha confermato le tendenze degli ultimi tempi: che in periodo di crisi il lusso "tira" che è un piacere e che l'ibrido è senza dubbio la moda del momento, anche tra le supercar.

E anche che le aziende sono troppo preoccupate per "guardare avanti" e cercare di trovare soluzioni alla crisi.

In quest'ottica molti scoprono nuove strade, anche a costo di sacrificare la tradizione.

E allora, con grande delusione degli appassionati di vetture storiche, il Salone di Ginevra è stato piuttosto avaro di emozioni romantiche.

Ciononostante quei pochi marchi costruttori che hanno deciso di esporre un modello del loro passato, laddove sia necessario rafforzare il valore della tradizione, hanno deli-

ziato gli astanti con pezzi assolutamente eccezionali.

Lo stand della Pininfarina, accanto alla barchetta Sergio (su base Ferrari 458) dedicata a Sergio Pininfarina, ha esposto la Dino 206 Prototipo del 1965 disegnata da Aldo Brovarone, di cui la Sergio riprende le forme del frontale.

Aston Martin ha voluto "raccontare" il suo heritage sportivo con un esemplare della DBR1, vincitrice del Mondiale Marche 1959. McLaren, per dare valore alla nuova P1 e alla tradizione "supersportiva" del marchio, ha portato sul palco un esemplare della favolosa F1, probabilmente l'auto sportiva moderna più straordinaria di sempre (tuttora detentrica del record assoluto di velocità massima, conquistato nel "lontano" 1997, per auto stradali con motore aspirato: 386 km/h). Jaguar, che quest'anno lancia sul mercato la nuova Roadster F-Type, ha reso omaggio alla tipica sportività inglese con un superbo esemplare di XK120.

Ma poiché l'automobile è anche "restauro", il noto preparatore tedesco Brabus, specialista di Mercedes, ha dimostrato le sue altissime capacità con una magnifica Pagoda appena rimessa a nuovo.

Subaru, infine, ha inteso testimoniare il proprio "peso" storico nel panorama automobilistico mondiale con la piccola 360 del 1958 a motore posteriore, la prima vettura della sua lunga avventura automobilistica. ●



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



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



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

Contattate l'editore!

info@fucinaeditore.it

oppure

tel. 02.54.611.55 fax 02.55.18.13.29

**passione
& motori**

periodico di Fucina editore

via Ennio 8, 20137 Milano

tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29

info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it

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

Direttore Responsabile Alvisio-Marco Seno

Direttore Editoriale Gianfilippo Salvetti

Segretaria di Redazione Cristina Papanice

Responsabile Amministrativo Paola Bestetti

Realizzazione Grafica Grafic House di Massimo D'Onofrio

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



Programma manifestazioni anno 2013

MANIFESTAZIONI AUTO

- 10 mar. “Secondo Raduno Francese: visita alle abbazie milanesi”
- 20-21 apr. gita sociale Museo Lamborghini e a Busseto (PR) per il bicentenario della nascita di Giuseppe Verdi
- 18 mag. gita sociale alle Centrali Idroelettriche dell’Adda
- 22 giu. gita sociale sulle colline di Gavi (AL)
- 28 set. gita sociale nel Lecchese e nei luoghi di Renzo e Lucia
- 12 ott. 7° Trofeo Milano - manifestazione ASI
- 23 nov. visita al Museo del Mare di Genova

MANIFESTAZIONI MOTO

- 14 apr. gita in Franciacorta e a Sebino (BS) - manifestazione ASI
- 5 mag. gita sociale: “La Valsassina e la Val D’Esino (LC)”
- 10/12 mag. partecipazione ad ASIMOTOSHOW
- 26 mag. gita sociale a Cantello (VA): “Sagra dell’asparago”
- 15 giu. gita sociale a Varese: “Le Piccole in movimento” e visita al Museo Flaminio Bertoni
- 27/30 giu. gita sociale al Parco d’Abruzzo: “Sulle orme degli orsi” - manifestazione ASI
- 8 set. Mostra sidecar a Milano
- 29 set. gita sociale a Mortara (PV): “Sagra dell’oca”
- 20 ott. pranzo del tartufo (per auto e moto)

EVENTI CULTURALI

- 24 feb. tavola rotonda “Le ragioni della passione” - Milano Autoclassica
- 5 mag. conferenza “Le Citroen di Flaminio Bertoni” - Novegro
- 14 set. conferenza “BMW GS Dakar ieri, oggi e domani”

CAMPIONATO SOCIALE (Trofeo Cocchetti)

- 3 mar. Historic Challenge - Mortara
- 7 apr. Gran Prix C.M.A.E.
- 5 mag. 70 Miglia del Lario
- 22 set. Truccazzano
- 20 ott. 3° Memorial “Bruno Savi”

N.B.: alcune manifestazioni possono subire cambiamento di data e di programma.

C.M.A.E. - corso Monforte 41 - 20122 Milano

tel. 02.76.00.01.20 fax 02.76.00.88.88 cmae@cmae.it www.cmae.it