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

passione &motori

Dicembre 2013

NOI C·M·A·E

N° 83

TROFEO MILANO: UN SUCCESSO!

[inaugurata la **nuova sede**]

in via Goldoni 1
pronta la nuova sede!

[**Guzzi** Sport 15]

una pietra miliare della
Casa di Mandello Lario

[**Moto&Arte** al Castello]

quadri e moto d'autore
al Castello Sforzesco

Passione&Motori - Anno III - Numero 3 - Dicembre 2013 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca

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

GRAZIE AI NOSTRI SOCI SOSTENITORI! RAGGIUNTA QUOTA 10.000 EURO DI CONTRIBUTI PER LA SEDE!

Cari amici,

come ormai tutti saprete, nel mese di ottobre il C.M.A.E. si è trasferito nella nuova sede di via Goldoni 1.

Questa scelta, come ho già scritto nel precedente editoriale sul nostro notiziario NOI C.M.A.E., rappresenta indubbiamente "un passo" molto importante per il nostro Sodalizio e, anche se da Voi approvato nell'Assemblea di marzo, al momento della firma del contratto d'affitto Vi assicuro che ho vissuto qualche attimo di incertezza, combattuto tra il "dispiacere" di lasciare la nostra sede storica di corso Monforte e la consapevolezza che con via Goldoni il C.M.A.E. stava "voltando pagina".

passione motori
Dicembre 2013
NOI C.M.A.E.
n° 83
TROFEO MILANO: UN SUCCESSO!
[Inaugurata la **nuova sede**] in via Goldoni 1 pronta la nuova sede!
[**Guzzi** Sport 15] una pietra miliare della Casa di Mandello Lario
[**Moto&Arte** al Castello] quadri e moto d'autore al Castello Sforzesco

Comprendete, quindi, con quale ansia e quali interrogativi tutti noi del Consiglio Direttivo attendevamo il Vostro giudizio; giudizio che è arrivato puntuale all'inaugurazione del 1° ottobre... Un successo!

Oltre trecento Soci, molti dei quali accompagnati da figli e mogli, un'intera forma di parmigiano, una settantina di bottiglie di prosecco "volate via" in un paio d'ore, applausi e commenti festosi ci hanno dato la consapevolezza che la scelta fatta fosse quella giusta.

Ma la cosa più importante è stata la partecipazione entusiastica di moltissimi Soci che durante la serata hanno accolto il nostro invito e sottoscritto la quota facoltativa prevista a sostegno della nuova sede, diventando così "Soci Sostenitori" e apponendo la propria firma sul muro all'ingresso. Ognuno di loro ha partecipato in modo assolutamente volontario con il contributo che ha ritenuto più opportuno e a ognuno di loro va il nostro più sentito ringraziamento.

Tengo a precisare che affermo questo in qualità di semplice Socio e non come presidente. Da presidente, invece, anche a nome di tutto il Consiglio, desidero ringraziare i nostri Soci Sostenitori per un altro motivo: a tutti loro dico "Grazie per la fiducia" che avete dimostrato nei nostri confronti!

Il Vostro contributo è stato per tutti noi una delle maggiori soddisfazioni che

abbiamo vissuto al C.M.A.E.!

Sono arrivati contributi anche da Roma grazie all'iniziativa di un grande amico del C.M.A.E., il dr. Giorgio Marzolla, Socio Onorario del Circolo Romano "La Manovella" che, pur non essendo un membro del club e non potendo essere presente alla serata dell'inaugurazione per apporre la sua firma sulla parete dedicata, con il suo gesto ha voluto dimostrare comunque la grande "vicinanza culturale" che ci lega. Caro Giorgio, ti attendiamo a Milano al più presto per la tua "firma"!

E a te, caro Socio che stai leggendo queste righe, ricordo che la parete all'ingresso della nuova sede è molto grande e che… c'è ampio spazio per tutti!

Ironia a parte, se condividi le nostre scelte e ritieni corretto aiutarci, diventa anche tu nostro Socio Sostenitore. In questo modo potrai contribuire, oltre al miglioramento degli spazi ufficiali del C.M.A.E., già belli e funzionali, anche a sostenere i nostri nuovi progetti futuri!

E tra questi il più immediato è il restauro di una antica motopompa in uso ai Vigili del Fuoco di Milano negli anni '30 che, dopo anni di lavoro impegnativo e "stancante", è stata acquistata anni fa dal C.M.A.E. con l'intento di salvarla dalla rottamazione certa e per garantirle una "pensione" dignitosa.

In tutti questi anni la motopompa, che ha un motore Fiat 501 perfettamente funzionante, è stata conservata da un nostro gentile Socio sotto la tettoia della sua casa vicino a Milano.

Crediamo che ora sia arrivato il momento che torni a casa nostra!

Un abbraccio e auguro a tutti voi Buone Feste!

di **Gippo Salvetti**

NUOVA SEDE...

stessa passione!

Nuova sede, stessa passione? No di certo! Non un punto di domanda ma un punto esclamativo, perché in tanti anni di attività e diverse sedi che hanno accompagnato il nostro sodalizio, la passione è sempre rimasta immutata e alla base del nostro sentire.

Chi ci ha seguito da tempo lontano si ricorderà il "sottoscala" di via Lamarmora dove ancora in pochi, ma fedeli a questo spirito, ci riunivamo per parlare, parlare, parlare di motori. Poi un lungo periodo in via Promessi Sposi e, da quasi vent'anni, nella prestigiosa sede di corso Monforte. Centro di Milano, quasi a vedere la Madonnina (certo: non dal piano rialzato dove eravamo!), sede certamente in una posizione di grande rilievo ma che ormai era diventata sempre più stretta. La crescita del numero dei soci, le riunioni del Consiglio e tutta quella parte burocratica cui purtroppo oggi un club delle nostre dimensioni deve convivere, facevano sì che troppo spesso ci trovassimo a stretto contatto di gomito gli uni con gli altri.

Era già, quindi, da qualche anno che il presidente Galassi e il Consiglio si guardavano intorno per poter trovare una soluzione idonea alle nuove necessità e compatibile con le ferree regole del bilancio e i concetti della buona amministrazione. In questi anni in cui l'Italia, l'Europa e il mondo si dibattono in una crisi economica che probabilmente nessuno di noi ricorda, forse l'unico vantaggio è stato quello che la contrazione del mercato immobiliare ha portato a una riduzione dei canoni richiesti e a un'offerta sicuramente più ampia di quanto poteva accadere solo qualche anno fa. Cambiare sede, trasferirsi "armi e bagagli" è certamente un passo che necessita di attente valutazioni e, soprattutto, come nel caso del nostro C.M.A.E., di un'ampia condivisione. Personalmente sono sempre stato favorevole a nuove soluzioni che comportassero spazi più ampi, più razionali, anche se tutto ciò avrebbe significato allontanarsi da una "zona storica" e muoversi verso la "periferia".

Ho assistito, durante le assemblee, e spesso sentito pareri contrastanti da parte dei soci: pur comprendendo che la sede di corso Monforte era divenuta troppo stretta (la sede, non il corso!), erano titubanti e, a ragione, preoccupati per uno spostamento che non sarebbe mai stato all'altezza quanto a prestigio.

Probabilmente, inoltre, avrebbe comportato un esborso più difficilmente sostenibile.

In realtà la scelta caduta su via Goldoni non rappresenta certo la "periferia" ma una zona ancora centrale, con maggiore possibilità di

Il presidente Marco Galassi, nonostante abbia scolato la quasi totalità delle bottiglie visibili in alto per festeggiare l'evento, riesce ad apporre, ancor sobrio, la sua firma sulla parete.

Non solo "parlare di motori" ma anche vederli, poterli toccare...

Tutti in ascolto, attenti alle parole di Marco Galassi, quasi emozionato per questo evento.

parcheggio e con il plus di essere al di fuori della "famigerata" Area C.
Ho avuto modo di vedere con il presidente Galassi i locali ancora prima di essere affittati, quando già il Consiglio aveva espresso parere favorevole.
Anche io, da semplice socio esterno, ho condiviso subito l'entusiasmo del presidente che già (da buon architetto) si prefigurava lo spazio finito, rinfrescato e arredato, pronto per accogliere tutti gli amici appassionati.
L'ingresso da un passo carraio potrebbe in un primo tempo apparire "sotto tono" ma, a parte la comodità di poter avere un accesso comodo al carico e scarico, proprio entrando nel cortile e nella nuova sede, la sua ariosità e gli spazi ci fanno sentire subito a nostro agio.
Così nella serata di martedì 1° ottobre si sono stappate le classiche bottiglie di champagne, pardon italico prosecco di prima qualità, che hanno accolto i numerosi soci intervenuti per condividere la gioia dell'inaugurazione.
Sulla parete d'ingresso, poi, i "soci sostenitori" che si sono tassati per un piccolo contributo straordinario a favore del club, hanno potuto, con inchiostro indelebile, apporre la loro firma in ricordo di questa giornata sicuramente importante per ogni associazione così radicata da tempo sul territorio.
Subito all'ingresso un piccolo spazio potrà accogliere, a rotazione, alcuni veicoli di soci che gentilmente si presteranno a un'attenta custodia.
Non solo quindi "parlare di motori" ma anche vederli, poterli toccare (col permesso degli interessati!) è un modo per fare cultura, quella cultura motoristica in cui il C.M.A.E. ha sempre creduto.
Grazie al supporto di alcuni amici che hanno reso disponibili gratuitamente parte degli arredi, ora il C.M.A.E. può contare anche su un'ampia sala con numerosi posti a sedere per poter effettuare presentazioni, conferenze e, perché no, anche le consuete assemblee.
Risparmiando.
In questo modo, così, credo, e mi auguro, che la strada intrapresa sia stata un'ottima scelta per permettere una maggiore e più accogliente affluenza agli appassionati e la possibilità di coinvolgerli maggiormente.
Un sodalizio che vuole proseguire e perseguire i suoi scopi, infatti, si basa non sull'azione di pochi ma sul contributo di tanti.

Auguri! •

Volti sorridenti e rilassati fanno da cornice ai veicoli esposti in un clima di grande cordialità che ha pervaso tutti i presenti.
Non è da tutti i giorni inaugurare una nuova sede a disposizione di, ci auguriamo, sempre più amici che condividono con noi la stessa passione.

Finalmente radunati in bella evidenza
tutte le targhe e i trofei di tanti raduni, meeting,
e conferenze che sono stati il tessuto connettivo
di oltre cinquant'anni di attività del nostro sodalizio.
Anche il nutrito numero di signore, che spesso lasciano
volentieri i compagni a parlare di carburatori,
sembrano gradire la bella atmosfera che si è creata.

All'ingresso della nuova sede, a sinistra una parete dedicata alle firme di quei soci che, "sostenitori", hanno voluto contribuire tangibilmente allo sforzo economico per abbellire e rendere la nuova sede sempre più adatta alle esigenze del nostro grande C.M.A.E.

di **Maurizio Quaglia**

Guzzi Sport 15: un successo!

Il folto gruppo di Moto Guzzi Sport 15 prima della partenza.

Nella mite e soleggiata giornata di domenica 22 settembre si è svolto, con partenza da Fiorenzuola d'Arda, il primo ritrovo mondiale per sole Moto Guzzi Sport 15, nonché primo memorial "Maria Creston in Meruzzi", compianta moglie del grande ricambista e amico Liano, organizzato dal Clan del Volano.

Prima tutti si sono concessi per una foto ricordo e poi l'iscrizione (completamente gratuita), la colazione), lo spuntino di metà percorso (con pane, salame e formaggio Grana), il pranzo e la medaglia di San Cristoforo a braccialetto per il manubrio forgiata su stampo originale degli anni '30.

Il percorso di 72 km si è snodato fra gli incantevoli paesaggi tra la Val d'Arda, la Val Sticone e i colli Piacentini, toccando località cariche di storia come Castell'Arquato e la diga di Mignano.

Compendio della manifestazione, che ha avuto come ospite d'onore Federico Parodi, rimasto unico discendente diretto dei padri fondatori della "Aquila di Mandello", sempre stracolmo di incredibili aneddoti sull'epopea "guzzistica" nei suoi splendori e nelle sue miserie, è stato il consueto pranzo luculliano a Colle San Giuseppe (frazione di Alseno, in Provincia di Piacenza); all'interno di uno splendido parco con piscina erano sedute ben 160 persone. Sono intervenuti, in qualità di uomini ispiratori, nonché di organizzatori, gli ormai leggendari Paolo Rossi, Flavio Mullano, Carlo Spotti e Claudio Bonalberti, autori del libro di recente pubblicazione *Moto Guzzi Sport 15*. Da cultore di questo modello esprimo incredulità mista a emozione nell'aver potuto ammirare 93 esemplari provenienti da tutta Europa, che hanno sfidato la legge inesorabile del tempo con tetragone doti di assoluta affidabilità, comfort e piacere di guida. Tutto ciò sta a significare che, a dispetto della crisi economica e anche morale che stiamo vivendo, il motorismo d'epoca nella sua essenza continua a vivere e a far bruciare i nostri cuori. Grande partecipazione del C.M.A.E.: erano presenti ben sei soci con le "15" mentre un'altra decina ha offerto un fondamentale aiuto come staffetta a supporto dell'organizzazione.

Un saluto e un ringraziamento a tutti gli appassionati! •

Dall'alto:
Flavio Mellano e la sua bella Sport 15 VT;
Liano Meruzzi premiato, accanto agli organizzatori Claudio e Paolo;
Federico Parodi in azione con la sua Sport 15;
Paolo Rossi in posa con la sua bella Sport 15.

Dall'alto:
mai viste tante "15" tutte insieme,
forse neppure a Mandello;
Carlo Spotti fiero della sua "15";
i coniugi Faggioli da Rimini:
complimenti per l'abbigliamento!;
il nostro socio Claudio Bonalberti
con il suo "fedele compagno" Gigi.

di **Ennio Marone**

Il mondo dei motori non è solo fatto di due o quattro ruote ma anche di ali con le quali l'Italia ha eccelso, sia nel settore tecnico, sia in quello sportivo.

Fabio Morlacchi, collaboratore di NOI C.M.A.E. e grande esperto non solo in campo Alfa Romeo ma anche in quello dell'aviazione, ci racconta la storia del nonno, Alfredo Morlacchi.

Morlacchi fu pilota per 25 anni, dal 1918, quando fu istruito al volo a Foiano della Chiana e Malpensa e poi assegnato alla ricognizione nel dopoguerra, fino ad arrivare ai Fiat BR.20 alla vigilia del secondo conflitto, e scomparve nel 1956.

Il nipote presenta ora il ricchissimo album di fotografie di questo pilota valido e stimato: non meno di 360 immagini inedite ben presentate in un libro di formato orizzontale, precedute da un'introduzione e seguite da schede di tutti gli aerei che vi appaiono.

In questa affascinante rassegna di inediti vediamo SVA, Fiat R.2, Ansaldo A.300-4, Ansaldo 120, S.81 e Fiat BR.20 ma anche tanti prototipi e aerei quasi sconosciuti, apparecchi rari e dimenticati o aerei stranieri in visita che il Morlacchi aveva la curiosità di immortalare.

Le tante foto di aeromobili, però, non costituiscono la parte più interessante del libro, quanto le altre immagini: riunioni di ufficiali, eventi, campi e hangar nella loro evoluzione dal 1919 al 1939 e fotografie di città dall'alto che ricostruiscono un'epoca, e la vita quotidiana di un ufficiale della Regia Aeronautica, a tutto tondo.

Sopra, in copertina il Comandante Morlacchi davanti ai piani di coda di uno dei suoi tanto amati velivoli.

Molto valide le didascalie mentre varie schede illustrano per il lettore meno esperto alcuni eventi e personalità che le foto mostrano. Certamente sarà una lettura interessante anche per chi ha più dimestichezza per i motori che "volano" rasoterra.

Sostanzialmente equilibrato il prezzo, per un volume di notevole contenuto e di buona qualità grafica.

Giorgio Apostolo Editore, Milano.
In vendita su: www.lelyca.it •

di **Donatella Castagna**

I quattro dell'oca selvaggia

I quattro+quattro (che non sono quelli di Nora Orlandi!) ma i quattro delle "dueruote" e i quattro delle "quattroruote". Ma l'ottavo dov'è? Dietro l'obiettivo.

n.d.r: a beneficio dei più giovani si ricorda che i quattro+quattro di Nora Orlandi erano una famosa band degli anni '60.

29 settembre 1969: il primo uomo sbarca sulla Luna! 29 settembre 2013: quattro impavidi motociclisti affrontano la "Sagra dell'oca a Mortara".

I "quattro dell'oca selvaggia", al secolo Donatella, Antonio, Salvatore e Adriano, si presentano all'appuntamento domenica mattina a Binasco. A dire il vero i motociclisti non sono soli; sono supportati da quattro cari amici: Dorina con Franco e Renata con Mario su un mezzo a quattro ruote.

In teoria le motociclette avrebbero dovuto essere trentacinque ma non si presenta nessun altro! Tuttavia non ci perdiamo d'animo e all'insegna di "poca brigata, vita beata" ci mettiamo in viaggio.

Attraversiamo pianure ancora verdeggianti, risaie arate e nude, costeggiamo torrentelli limpidi apprezzando i colori che l'autunno ci regala. Percorriamo strade praticamente semideserte, sopraffatti da un'insospettabile calma che ci circonda e godendoci il rombo delle nostre "anziane" motociclette. Senza contare che stiamo sfidando tutti gli avvisi di allerta meteo della Protezione Civile: "Sono previsti temporali e minacciose piogge su tutto il territorio".

In effetti il cielo è plumbeo e non promette nulla di buono. Ma si sa che l'unione fa la forza: ci sentiamo i guerrieri della strada (per citare un tormentone pubblicitario) e ci incoraggiamo l'uno con l'altra. Passiamo per Casorate, Motta Visconti, a Bereguardo attraversiamo il Ticino passando sul famoso ponte di barche, superiamo Gambolò e raggiungiamo Mortara, dove le nostre motociclette vengono esposte grazie all'interessamento del rag. Amisano, che ci attendeva forse più numerosi.

Girovaghiamo, in un'atmosfera di grande euforia paesana, per le bancarelle che espongono allettanti mercanzie culinarie di ogni genere (salumi, formaggi...). Un po' alla volta ci rendiamo conto che un certo languorino cova nel cuore e nella pancia. Come ogni bella avventura, anche la nostra termina con le gambe sotto al tavolo, dove ci attendono invitanti bocconcini a base d'oca innaffiati da un buon prosecco. Nel pomeriggio lo spettacolo degli sbandieratori e del corteo è particolarmente avvincente, ma arriva anche per noi l'ora del rientro e, quindi, ci avviamo sulla strada del ritorno. Dimenticavo... nel frattempo è uscito il sole! ●

di **Sergio Coronelli**

Quel ramo del lago di Como...

Ai piedi del monte Legnone, verso la collina dell'Olgiasca sulle sponde del lago di Como, sorgono, in un luogo ameno e riservato, l'Abbazia e il Monastero di Piona.

L'Abbazia di Piona è un piccolo gioiello con una semplice architettura religiosa dalle linee pulite e di sobria eleganza, inserita in un ambiente assai suggestivo e mistico.

Incerta la data di fondazione del sito, che alcune fonti fanno risalire intorno al VII secolo d.C. ad opera di una comunità monastica di tipo eremitico, ivi insediata.

Solo all'inizio del XII secolo l'Abbazia di Piona entra a far parte del movimento della riforma cluniacense e per i due secoli successivi ha una notevole attività religiosa ed economica. Ma verso la fine del XIV secolo cominciano ad affiorare i primi sintomi della decadenza per mancanza di vocazioni e di risorse economiche, situazione che si protrae per circa tre secoli.

La mancanza di nuovi monaci e di risorse economiche fa sì che il complesso monastico passi in mani private di varie famiglie, fino all'inizio del XIX secolo, quando giunge in possesso della famiglia Rocca; nel 1937 il commendatore Pietro Rocca fa dono della tenuta di Piona alla congregazione Cistercense di Casamaria.

Questa la breve storia dell'Abbazia di Piona, il punto più culturalmente più "elevato" del raduno organizzato lo scorso 28 settembre.

La prima meta del viaggio è stata la cittadina di Mandello del Lario, una perla inserita nel magnifico anfiteatro della Grigna e che sembra galleggiare sulle acque di quel ramo del lago che tanto ha ispirato Alessandro Manzoni.

Una bella cittadina tutta da visitare, che racchiude nel suo seno una realtà nota in tutto il mondo: lo stabilimento della Moto Guzzi con il suo ricco museo storico, ma anche luoghi montani nei quali si possono riconoscere posti di rilevante interesse storico-architettonico e paesaggistico.

La manifestazione aveva anche lo scopo non solo di ammirare e godere la bellezza e la misticità dei luoghi ma anche di poter assaporare un'intensa e piacevole giornata insieme a tanti amici e, infine, gustare le specialità del luogo nel caratteristico borgo di Dervio, presso il Crotto del Ceck. •

Sopra, il bellissimo chiostro dell'Abbazia di Piona risalente al VII secolo. Sotto, una bella panoramica a bordo lago, delle vetture partecipanti.

di **Ennio Marone**
foto di **Alvise-Marco Seno**

7° TROFEO MILANO

Dal Museo Quattroruote al Castello Sforzesco attraverso la campagna dell'alto pavese, i suoi campi e le sue cascine. Con la compagnia del sole.

Vittorio Tessera, questa volta in versione "quattroruote", ha lasciato le sue numerose Lambrette per cimentarsi con la sua Ford T.

Si è sempre sostenuto che in occasione della Fiera di Milano, la "vecchia Campionaria" che si svolgeva alla fine di aprile, la pioggia era assicurata. Bastava che si dicesse "Fiera!" e il vecchio adagio "Ad aprile ogni goccia un barile" trovava il suo pieno compimento.

Con il Trofeo Milano, giunto alla settima edizione, bisognerebbe coniare un proverbio che quando si svolge questa bella manifestazione il sole, ancorché tiepido, è assicurato. E a tutti noi amanti delle auto e moto d'epoca, partecipando a questi eventi, non può che far piacere scorrazzare coi nostri mezzi, magari anche a capote aperta, senza dover aprire l'ombrello.

Tutto lo staff ha dato il massimo e l'organizzazione si è impegnata non poco per un evento di così grande qualità come ormai è diventato il Trofeo Milano. Il tocco di bel tempo non può che coronare tutti questi sforzi che stanno dietro un programma così articolato.

Ma è anche vero che "la fortuna aiuta gli audaci".

Sabato 12 ottobre ritrovo di tutti i partecipanti (oltre 130 vetture!), grazie alla disponibilità della rivista *Ruoteclassiche* della Domus, nel vasto piazzale circostante il Museo di *Quattroruote* che, tra un caffè e un breve ristoro, tutti hanno potuto riammirare. Una collezione veramente importante che il lungimirante fondatore della casa editrice, Gianni Mazzocchi, in tanti anni

ancora un successo!

aveva costruito, unendo vetture di grande rilievo ad altre più popolari. Tutte (o quasi) perfettamente funzionanti e tenute in vita dai tecnici della Domus.
Peccato che da molti anni non sia più aperta al pubblico. Ricordo ancora con piacere quando, negli anni '70/'80, la domenica mattina si svolgeva il "mercato delle Speciali" dove chiunque poteva accedere con la sua auto o moto d'epoca, metterla in esposizione sul piazzale, eventualmente in vendita, e si poteva ammirare il Museo dove si aggirava sempre con grande competenza il *deus ex machina* Federico Robutti.
Era un bel momento conviviale, ci si incontrava tra amici ancora agli albori della passione per i mezzi d'epoca, si chiacchierava, si comprava o si vendeva.
Oppure, si guardava solamente.
È un vero peccato che non si possa più riproporre oggi questo evento, probabilmente per motivi di agibilità e indubbiamente anche per il costo di mantenimento di questa struttura che veniva aperta, del tutto gratuitamente, a noi appassionati.
Torniamo all'oggi. La mattina della partenza, dopo i consueti accrediti (e le raccomandazioni del presidente Marco Galassi), tutti pronti al via per le prime prove cronometrate di abilità che consistevano, in un tempo prefissato, nel passare con la sola ruota anteriore della vettura su assi di legno disposte a terra a creare un percorso serpeggiante, senza mai scendere dalle assi stesse onde evitare penalità. Più facile a dirsi che a farsi...
Poi via verso la campagna lombarda.
Un percorso piacevole che ha toccato l'Alto Pavese, terra di cascine, piccoli centri abitati e strade poco trafficate se non da qualche trattore che ha ceduto volentieri il passaggio (quasi sempre!) alla lunga fila multicolore delle nostre auto.
Prima di giungere alla destinazione per il pranzo qualche altra prova di abilità con i canestri, che ha fatto divertire più d'uno dei partecipanti, e una sfida in una "tradizionale" caccia fotografica.
È sempre un gioco (e va preso come tale) ma per poter garantire un punteggio bisogna sottoporsi anche a queste prove.
La lunga teoria di vetture è giunta verso l'ora di pranzo alla bellissima Villa Gromo a Robecco sul Naviglio dove le storiche sono state sistemate al sole quasi primaverile nel grande prato antistante il monumentale edificio.
Villa Gromo di Ternengo è una splendida e affascinante dimora immersa in un parco di sedici ettari cintato su tre lati dalle antiche mura di origine romana, mentre le acque

Sfrecciano in mezzo alla brughiera utilitarie e Gran turismo, una sosta veloce in cascina per cercare di ben indirizzare il dardo al centro del bersaglio...

Gigi Guffanti si porta a casa ... un pezzetto di Milano

Grazie all'accoglienza della Domus, tutte le vetture hanno trovato ampio parcheggio a Rozzano, in attesa della partenza.

del Naviglio Grande fanno da barriera naturale sul lato Est. Espressione del Barocco lombardo, la sua caratteristica facciata abbraccia idealmente il grande Parterre all'Italiana dove le vetture schierate hanno dato vita a un grande e bellissimo colpo d'occhio. Di fronte a un buon bicchiere di vino e a un piatto di lasagne, ancora chiacchiere, commenti e impressioni di tutti i partecipanti che hanno potuto, prima della ripartenza, sorseggiare un buon caffè nel giardino con il bel tempo.

Poi tutti verso Milano, destinazione Castello Sforzesco dove, grazie al sole non più primaverile ma quasi estivo, una enorme quantità di pubblico ha applaudito l'ingresso della carovana nel cortile interno, rarissimo privilegio che l'Amministrazione Comunale ha voluto concedere al nostro sodalizio.

Lì ci attendevano anche, ben schierate nella loro originale livrea, le auto della Polizia, dei Carabinieri, dei Vigili Urbani e dei Vigili del Fuoco, oltre ad un mezzo di soccorso "storico" della Protezione Civile.

Nel cortile accanto, una bella esposizione di sidecar provenienti da tutta Italia ha catalizzato l'attenzione del folto pubblico presente. Famiglie, appassionati, turisti, curiosi, ragazze e ragazzi giovani e meno, tutti catturati dal fascino senza tempo di tanti piccoli tasselli di un mosaico straordinario quale è l'avvincente avventura del motorismo all'interno di un contesto di antichissima storia. Un piccolo circuito di automobiline a pedali ha messo alla prova i futuri automobilisti (e automobiliste) tra il divertimento dei genitori.

La banda dei "Ghisa", disposta in ordine marziale sotto l'arco del C.M.A.E. all'interno del cortile, con le sue note allegre ha ricevuto i meritati applausi.

Poi, verso sera, sotto la grande luna crescente che illuminava la Torre del Filarete, tutti a cena nel cortile della Rocchetta appositamente aperto per il C.M.A.E., dove si potevano ammirare le belle opere dell'artista "Biglio", che ha interpretato in modo originale e plastico tante bellissime macchine d'epoca.

Con i ringraziamenti (e un lunghissimo applauso a Sergio Coronelli, purtroppo impossibilitato a partecipare), le presentazioni e le premiazioni si è concluso il settimo Trofeo Milano (a Gigi e Ornella Guffanti l'ambito premio: la possibilità di godersi, in comodato per un anno, la Guglia del "nostro" Duomo), che attende tutti i soci alla prossima edizione. •

Una classica Porsche attira sempre gli sguardi ma non come la curiosa Fiat 600 Cabriolet di Guido Lamperti. L'equipaggio della rossa barchetta è sicuramente più "al fresco" del partecipante alla guida della comoda Aurelia B20.

Cascine, ville, aperta campagna
per arrivare poi, con un sole quasi primaverile,
all'ingresso del Castello Sforzesco che,
con grande sensibilità, l'Amministrazione Comunale
ha aperto al Trofeo Milano.

Oltre centotrenta partecipanti, una lunga teoria di auto di tutte le epoche, di tutte le marche, di tutti i Paesi: la Storia dell'automobile ripercorsa e raccontata dall'entusiasmo di tutti gli appassionati che hanno attirato gli sguardi e i sorrisi di tutti coloro che sono venuti ad applaudire l'arrivo a Milano.

di **Gigi Guffanti**

La "nostra" guglia

I sorridenti vincitori con facilità sollevano la "sudata" Guglia, che arrederà per qualche tempo la mensola del loro caminetto.

Quest'anno ero molto indeciso se partecipare al Trofeo Milano: non ero riuscito ad allenarmi come si conviene con la "1200" e, soprattutto, con i "manuali". Ma lo spirito di appartenenza al C.M.A.E. e il supporto di mia moglie Ornella (che predilige la 1200 alla Mini) hanno dato la spinta giusta. E hanno fatto bene!

Eccoci quindi alla partenza al Museo di Quattroruote non dopo aver concordato le strategie di gara: "Contami in avanti ma a 5 fammi il conto alla rovescia...". "Dammi segnali corti e secchi...".

In gara infatti, come al solito, la mira sul tubo l'avrei presa solo io lasciando la mia navigatrice libera di concentrarsi solo sul cronometro. Avevo stabilito di non dare troppa importanza alla precisione del passaggio "sull'asse di equilibrio" interposta nella prima P.C. perché altrimenti avrei rischiato un pesante ritardo sul primo pressostato a causa dei pochi cavalli della nostra Fiat 1200, certo non in grado di erogare una fulminea accelerazione. Meglio, quindi, puntare alle eventuali penalità sull'asse ma con un passaggio preciso sul tubo! In effetti, così facendo, in quel primo insidioso P.C. abbiamo pagato solo 12 centesimi di ritardo, che con i cronometri manuali è comunque un'ottima performance.

Lungo il percorso, in assenza dei soliti stressanti C.O. e con una, per me insolita e premonitrice, tranquillità, mi sono fermato a fotografare auto e navigatrice al semaforo di Corsico e ho anche trovato il tempo di immortalare un viottolo sterrato tra le campagne milanesi.

Le P.C. prima della sosta a Robecco S/N le ho affrontate in apnea: i tempi erano veramente tirati! Ma quando, allo scandire del secco "zero" della voce di Ornella, in sintonia con il mio conteggio, vedevo il pressostato centrato dal "mirino" ho subito avuto la sensazione di essere passato in modo perfetto sui tubi. Con "strano" relax abbiamo affrontato anche le prove di abilità ma, soprattutto, che occhio la mia navigatrice nello scovare tutte le foto, anche dentro ai cortili!

L'emozione dell'arrivo al Castello è stata straordinaria: la folla, le foto al nostro equipaggio da parte dei milanesi e dei turisti presenti, lo scenario delle auto nella storica Corte... Insomma: un sogno.

Ma il bello doveva ancora venire! Sapevamo di esserci comportati bene in gara ma non pensavamo di aver vinto il Trofeo Milano. Non avevamo i soliti riscontri elettronici a bordo utilizzati sulla Mini nelle Gare C.S.A.I. per capire la correttezza dei nostri passaggi

sui pressostati, non conoscevamo le penalità attribuiteci con le Prove di Abilità e, soprattutto, non sapevamo come si fossero comportati gli altri concorrenti...
A tavola, durante la cena, trapelava che avevamo fatto dei buoni passaggi ma il vero riscontro complessivo si sarebbe avuto solo al momento dell'esposizione della Classifica Finale A.S.I. e a quella complessiva che avrebbe determinato il vincitore assoluto del Trofeo.
Di colpo il Presidente ci chiama come vincitori del Trofeo Ruoteclassiche per le prove svolte a Rozzano... poi ci chiama come 1° di Classe e infine, dopo intensissimi attimi di suspence, ci acclama come vincitori assoluti del 7° Trofeo di Milano!
L'ambitissima "Guglia" era nostra, nuovamente a Milano dopo due anni di "forzata vacanza" a Varese!
Il Castello si illumina al termine della manifestazione. Usciamo attraverso il ponte levatoio con la Guglia sugli strapuntini posteriori della 1200 ben riposta nella sua lussuosa custodia... sfiorando il pianale del carro attrezzi del C.M.A.E. che oggi proprio a noi non è stato assolutamente necessario...
A casa, senza esitazioni, alla Guglia è stata riservata la posizione di privilegio in soggiorno al centro della mensola del camino dove, però, non si fermerà per molto tempo. Sarà portata in Sede, visibile a tutti i Soci.
Il prossimo ottobre 2014, intanto, ritornerà ancora sul nostro camino dove si trova proprio a suo agio!
All'indomani, dopo una notte agitata, io, Ornella e la "Guglia" abbiamo posato con la nostra 1200 e finalmente ci siamo potuti rendere conto che tutto non è stato un sogno ma una fantastica realtà! ●

Gigi e Ornella Guffanti, giustamente fieri, condividono con la fidata Fiat 1200 il piacere della conquistata vittoria.

Vendo Porsche 914 del 1970, prima serie (paraurti cromati). Targa nera MI, completamente restaurata interno/esterno, cerchi, gomme e ammortizzatori nuovi. Rigenerata in ogni parte.
Euro 16.000.
Cell. 338.38.30.240 Luca Marietti

Vendo Lambretta LI125 del 1962, documenti originali, unico proprietario.
Cell. 347.77.29.535 Domenico

Appassionato di BMW M3 E30, ne cerca una solo con targhe originali, qualsiasi colore, no cabrio. Acquisto immediato pagamento con assegno circolare.
Tel. 0424.57.00.19 oppure
Tel. 0424.57.13.27 ore ufficio
Fabio Serraiotto

Vendo Lancia Fulvia Coupé 1.3 S del 1973, bordeaux, iscritta ASI, targata SV150531, ottimo stato. Visibile a Sesto S. Giovanni.
Euro 9.000.
Cell. 328.75.36.284 sig. Franco

Vendo Fiat Osca 1500S Spyder del 1961. Due soli proprietari negli ultimi 20 anni, ben curata, una vera occasione per assicurarsi un'Osca con motore da gara a un prezzo interessante. Documenti italiani, certificato ASI argento e passaporto FIVA. Rossa con interni in contrasto neri, ha beneficiato di una completa rimessa a nuovo una decina di anni or sono e ha partecipato alla Mille Miglia argentina con grande soddisfazione del proprietario. Vettura molto rara ed elegante dotata del brillante bialbero OSCA da 95 CV che la spinge a oltre 180 km/h.
Cell. 339.68.81.307 Luisa Monini

Vendo Mini Moke del 1988, ancora da immatricolare! Effettuati solo 58 km per esposizione, acquistata per tenere come ricordo.
Tel. 02.80.53.982 avv. Gattone

Vendo DKW F7 cabriolet del 1937. Ottime condizioni con una splendida patina che si addice a una vecchia auto restaurata. La cilindrata contenuta (700 cc), il motore a due tempi e la trazione anteriore, ne fanno un concentrato di soluzioni tecniche interessanti. Dalla fine degli anni '80 in mano allo stesso proprietario, che l'ha custodita con le necessaria cura per una vettura divenuta ormai rara.
Cell. 339.68.81.307 Luisa Monini

Affittasi posti moto, in locale interno capannone adiacenze piazza Maciachini, zona Milano nord.
Cell. 328.36.67.057 oppure
Cell. 333.56.95.928

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 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

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
C·M·A·E·

La nostra sede di via Goldoni 1 (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

Parcheggio convenzionato in via Bellotti 2
(tariffa oraria 3 Euro dalle 17 alle 19; 2 Euro dalle 19 alle 24)

[focus]

di Fabio Morlacchi

Monza due (o Monza bis)

Nel 1977, la storia è poco nota, il destino di Monza sembra segnato.
L'adeguamento alle norme di sicurezza si presenta difficile e troppo oneroso. Eppure il circuito brianzolo è anche una pista molto amata dagli appassionati ed è una leggenda. Che fare? Milano non può certo rinunciare al suo storico autodromo, che deve essere costruito in un raggio di 30-35 chilometri dalla città poiché deve essere raggiunto in non più di un'ora anche in condizioni critiche di traffico.
Deve avere nelle vicinanze un moderno e attrezzato ospedale per ogni possibile urgenza medica ma deve essere costruito anche ad una quota compresa tra i 200 (autodromo di Monza) e i 300 metri di altezza sul livello del mare per due semplici motivi: innanzitutto per non penalizzare le prestazioni dei motori con la rarefazione e la minore densità dell'aria che si verifica a quote maggiori. In secondo luogo per non incorrere nel pericolo derivante dalla presenza di nebbia, cosa particolarmente frequente nella piana lombarda. Il terreno deve essere poi pianeggiante o leggermente ondulato.
Viene così individuato un semicerchio a nord di Milano, con il diametro appoggiato al confine superiore della città e l'arco che si estende, partendo da ovest, da Cameri, lambendo Gallarate, Como, Erba e per giungere sul lato est appena sopra a Treviglio.
Il nuovo percorso ricorda quello della pista di Monza ma è ampliato, e pur misurando 6,975 km, contro i 5,750, è inscritto in un'area minore.
Tra tribune e prati, la capacità di spettatori è prevista in 150.000, dei quali 60.000 troverebbero posto nelle quattro grandi tribune poste in corrispondenza del rettilineo del traguardo.
Tutto viene progettato meticolosamente, dalle pendenze trasversali di curve e rettilinei fino alla composizione dell'asfalto che, come si può immaginare, non è "ingrediente" secondario in una pista destinata a essere sotto i riflettori del mondo.
Esistono prospetti architettonici dei vari punti della nuova pista, planimetrie dettagliate con le caratteristiche geometriche, traiettorie e ampiezza delle curve, diagrammi delle velocità teoricamente raggiungibili nei vari punti.
Le protezioni e gli spazi di fuga ottemperano alle più recenti norme della C.S.I. (Commissione Sportiva Internazionale) e, in alcuni casi, sono anche maggiori. Oggi, di questo faraonico progetto si è persa la memoria e Monza, che (fortunatamente) non è diventata "Monza 1 - la vecchia pista" invasa dalle erbacce, ci delizia ancora con il suo tracciato.
Un percorso che, in molti tratti, è ancora quello che veniva percorso da Nuvolari, Ascari (padre e figlio), Varzi e tutti i grandi piloti che ci guardano mentre giriamo oggi con le nostre auto, cercando di emularli, invano.
Forse, quel giorno di primavera del 1980, mentre cercavo di tenere in pista la piccola Alfasud Sprint, anche Tazio mi ha fischiato...

[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!

di **Carlo Achini**

Dueruote alla corte degli Sforza

Bimbi, mamma e papà: tutta la famiglia sorridente posa con un bel sidecar BMW R 71.

In concomitanza con il 7° Trofeo Milano si è svolto al Castello Sforzesco un raduno di motociclette del '900 e sidecar prodotti dalle origini fino agli anni '50.

Accidenti ai meteorologi che con le loro previsioni hanno fatto terrorismo sulle previsioni per la domenica!

Peccato! Perché in molti hanno rinunciato a partecipare per paura che le loro navette si potessero trasformare in vasche da bagno.

Comunque ben 13 sidecar sui 25 prenotati si sono presentati all'appuntamento davanti alla Triennale insieme a 60 motociclette sfidando le previsioni meteo.

Ebbene questi ardimentosi sono stati premiati dalla giornata che ha poi volto al bello.

Sidecar da sogno e moto di superba bellezza e rarità alle 10 del mattino si sono avviate per un mini raduno di quattro chilometri lungo il giro esterno del Parco Sempione con arrivo e parcheggio intorno alla fontana del Castello in attesa di passare sotto la Torre del Filarete per una foto ricordo e per l'esposizione.

Durante il tragitto la carovana ha suscitato parecchio interesse al punto che diversi automobilisti sono scesi dalle loro vetture per fotografare il passaggio dei nostri mezzi.

L'esposizione all'interno del Castello, in attesa dell'arrivo delle auto alle 15.30, è stata un successo oltre ogni aspettativa tanto che anche la televisione regionale ci ha gratificati confezionando per noi centauri un servizio dedicato.

All'interno del Castello tre signore con abito d'epoca hanno fatto da madrine all'intera brigata messa ordinatamente in esposizione per un pubblico internazionale incuriosito e interessato da così tanti mezzi storici, sconosciuti alla maggior parte di questi.

Le tantissime fotografie scattate viaggeranno per tutto il mondo e così il C.M.A.E. arriverà ai quattro angoli del pianeta.

È doveroso ricordare alcuni dei mezzi presenti che hanno determinato il successo della manifestazione: la Gilera 4 cilindri vincitrice di molti campionati del mondo negli anni '50, la Guzzi 500 quattro valvole che il pilota Omobono Tenni, a cavallo degli anni '20 e '30, portò a molti traguardi internazionali, la Megola con motore stellare sulla ruota anteriore, vera primizia; una Guzzi 500 Sport 14 del primo gruppo motorizzato dei Vigili Urbani della città di Milano, le Benelli, le Bianchi, le BMW, le Gilera, la F.N. 4 cilindri del 1910.

Parlare della bellezza dei 13 sidecar tutti allineati nel centro della piazza è veramente un'emozione per il sottoscritto: dalla Indian degli anni '20 (conservata!), alla Benelli con cassonetto per la professione di lattaio del primo proprietario, per finire con la mastodontica René Gillet francese.

Ringrazio tutti i partecipanti che hanno contribuito a questo meeting di grande successo con le loro due (o tre) ruote provenienti da diverse regioni.

Un ringraziamento va anche a Massimo Zavaglia che, con il consueto entusiasmo che lo contraddistingue quando si tratta di organizzare una manifestazione per Milano, si è attivato per contattare un esercito di amici e coinvolgerli nell'iniziativa.

E un rigraziamento, naturalmente va al presidente Marco Galassi per averci ritagliato uno spazio in una così prestigiosa location, confidando per il prossimo anno in qualcosa di altrettanto valido. •

In senso orario: felice di arrivare con la sua Ariel; cappellano militare oggi prete in un paese dell'Entroterra Ligure; Gilera 4 cilindri vincitrice di numerosi Campionati del mondo anni '50; Moto Superba fabbricata a Genova; il Professor Canessa con la sua splendida F.N. 4 cilindri in linea del 1910 perfettamente funzionante; Indian Power Plus E 20 del 1919; prestigiosa Guzzi 500 4 valvole anni '20 appartenuta al corridore Omobono Tenni.
Nella pagina seguente, in senso orario:
Moto Guzzi Sport 13 conservata; Moto Guzzi Sport 13 appartenuta al primo gruppo motociclistico dei Vigili Urbani di Milano negli anni '20; sidecar Bianchi e Guzzi sotto la Torre del Filarete; Indian Power Plus del 1917; scorcio della Piazza d'Armi con le moto posizionate.

di **Massimo Hugnot**

Codice Rosso in autostrada...

Giovedì 4 luglio partenza da Milano con la "Cocca" (Porsche 356 SC Cabrio) per riportarla a Cannes, sua residenza abituale.

Monica, al mio fianco, sospettosa e guardinga come sempre. Arrivati a Spotorno improvvisamente la "Cocca" tossisce, un grande starnuto e... si va a due cilindri, con contagiri impazzito.

Non riesce a fare la salita di Spotorno in autostrada e, così, sono costretto a fermarmi in una piazzola di emergenza.

Chiamo il carro attrezzi che mi molla all'uscita del casello di Savona.

Quindi telefono alla clinica Evergreen Cars, mi risponde il primario e amico Vincenzo di Leo: "Sono fermo a Savona! Cosa faccio?"

Diagnosi: "È sicuramente un problema elettrico, ho l'infermiere (Daniele) che è appena partito da Marsiglia, aspettalo lì che lo avviso di uscire a Savona. Poi vediamo cosa fare".

Sono le due del pomeriggio: tutti si fermano a guardare la meraviglia e qualcuno domanda: "Perché non va?". Faccio finta di non sentire e non rispondo.

Alle 7 di sera arriva Daniele, metto in moto, lui sta zitto, non capisco cosa pensa e per pudore non faccio domande.

La spengo mentre la spoglia e la visita. "Metta in moto!", mi dice.

Sorniona la "Cocca", come per magia, riprende a respirare.

Decidiamo di riprendere la marcia, direzione Cannes. Daniele mi segue per sicurezza fino a Finale poi, visto che tutto va bene, fa dietro front e torna a Milano (sono le 9 della sera).

Ma, quasi arrivato ad Arma di Taggia, la "Cocca" sta di nuovo male. Conati di vomito, gran tosse e siamo di nuovi fermi nell'area di servizio prima del grande curvone di Arma di Taggia.

Monica sussurra: "Te lo avevo detto!"; ma viene prontamente zittita.

Richiamo l'amico Di Leo come quando, stando malissimo, telefoni al tuo amico medico: "Scusa l'ora e se ti disturbo ancora ma...".

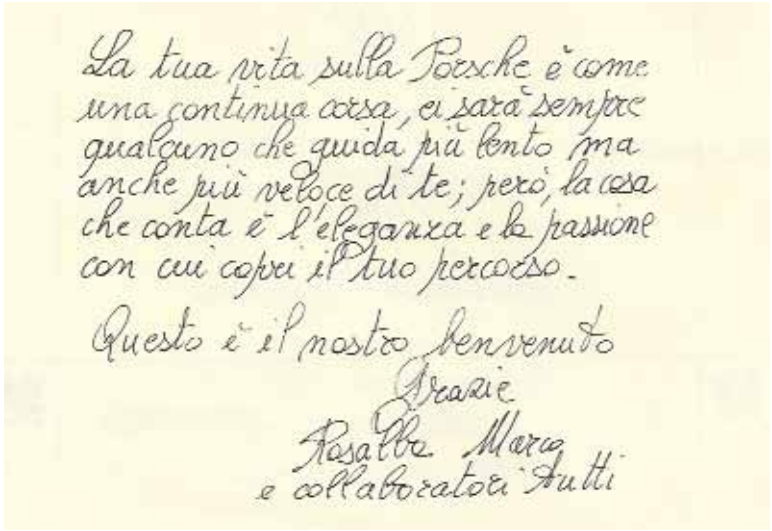
E qui si vede l'Amico! "Non ti preoccupare, stai lì! Aspetto che Daniele arrivi a Milano (è ancora in viaggio) e ti raggiungo con lui". "Ma Enzo, sono le 10 di sera!". "Non importa non ti lascio lì!".

Daniele arriva a Milano a mezzanotte: tempo di caricare tutto il caricabile (garze, cerotti, pinze e bisturi) e l'ambulanza arriva alle 2.30 del mattino. Il piazzale si trasforma in sala chirurgica. Fuori tutto! Viene cambiato tutto l'elettrico e si scopre che era la bobina. Si riparte per Cannes alle 5.30 ed è già chiaro: che notte! Stupenda!

Con la mia amata ammalata! La "Cocca" al sicuro sorride contenta.

Grazie Enzo, grazie Daniele! •

Sotto:
il piacevole menu conviviale del 31° Raduno Porsche 356, cui abbiamo partecipato in Franciacorta;
la "Cocca" tra i suoi fidati amici, sempre in splendida forma a parte gli "acciacchi di gioventù", che possono sempre capitare.



di **Stefano Salvetti**

La prima Alfa di serie

Una bellissima immagine della catena di montaggio dell'autocarro 500. *(per l'immagine si ringrazia il "Centro Documentazione Alfa Romeo" di Arese)*

"Ecco, il solito articolo noioso sulla prima Alfa Romeo di serie, la 1900 ovviamente", direte voi. Ma se vi dicessi che la prima Alfa di serie non fu questa?

In effetti si pensa sempre che la 1900 del 1950 sia la prima vettura costruita in serie dal Portello, da sempre dedicato ad auto di lusso e sportive. Solo dopo la Seconda Guerra Mondiale, l'azienda prese l'importante decisione di passare dalle auto costruite artigianalmente a quelle in serie.

Certo i mitici anni '30, con le vittoriose 6C e 8C, e dopo le stupende 6C 2500 realizzate dai più importanti Carrozzieri italiani sembrano gli unici ricordi rimasti di quei tempi ma, in realtà, mentre di auto se ne costruivano qualche centinaia, di autocarri e motori d'aviazione si superavano ampiamente le migliaia...

Nel periodo in cui le fiammanti rosse Alfa Romeo non riuscivano più a vincere contro i bolidi argentati tedeschi (siamo alla metà degli anni '30) ciò che veramente teneva in piedi l'Alfa Romeo erano appunto gli autocarri e i motori d'aviazione, fondamentali per le mire espansionistiche che l'Italia iniziava ad intraprendere in quei anni, per non parlare poi dell'entrata in guerra!

Così una parte della Fonderia fu "rubata" per installare una vera e propria linea di montaggio degli autocarri, all'epoca il 350.

Qui sopra vediamo come il suo diretto successore, il 500, prende vita: in fondo ci sono solo gli autotelai scudati, per poi piano piano prendere forma e arrivare al montaggio delle cabine, in attesa paziente nel soppalco.

A sinistra, nella linea di montaggio parallela agli autocarri col cassone, si vedono gli autotelai con i cofani montati ma privi della cabina e del cassone; questo perché, come si può notare nell'immagine, hanno il telaio abbassato e saranno carrozzati esternamente come autobus. Il telaio costruito in questo modo permetteva un piano di calpestio più basso, fondamentale in un veicolo destinato al trasporto passeggeri. •

Fucina propone...

“La mia auto. Dedico alla sua pulizia la stessa cura che Achille dedicava alle sue armi: da lei dipende la mia vita. Che nessun granello di polvere vada ad appesantirla, perché la velocità è il suo destino”.
Parole di pilota.
Parole di Siegfried Stohr.
Uno che di auto, e di corse, se ne intende.
E che dopo tanti anni passati al volante, ha deciso di mettersi ai comandi di una macchina per scrivere e raccontare le emozioni, i perché, i segreti, i successi e le amarezze di un bambino che diventa ragazzo e poi uomo, sognando di arrivare in Formula 1 e infine riuscendoci.
Ma come si diventa piloti di Formula 1?
La strada da percorrere è conosciuta: si comincia con il kart, si passa alle formule minori, quindi si corre in Formula 3000 per poi approdare alla Formula 1.
Peccato che a riuscirci siano in pochissimi.
Ma se la via da seguire non ha segreti, ne ha molti invece l’uomo, il pilota, il campione.
Che cosa deve pensare per avere successo?
Come prendere la decisione giusta?
Come non perdere un’occasione o l’Occasione giusta?
Siegfried Stohr, che è anche psicologo, in *Dove soffia sempre il vento* spiega proprio questo: si addentra nei meandri della testa di un ragazzo che corre prima in kart e poi in auto e che sogna di diventare un pilota professionista.
Ci descrive cosa vedono gli occhi di un pilota dentro l’abitacolo.
Parte dalla sua storia personale per arrivare a raccontarci che il segreto è, prima, il sogno, poi la motivazione infine la determinazione, senza dimenticare però la fortuna.

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

Formato: 15 x 21 cm
Pagine: 192 con 36 foto
ISBN: 88-88269-08-8
Prezzo: 20,00 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

di **Ennio Marone**

"Biglio": auto&arte

Una bella Ferrari di Formula, rossa come si conviene, che sembra "uscire" dalla sua cornice.

Durante la scorsa edizione del 7° Trofeo Milano abbiamo avuto occasione di ammirare al Castello Sforzesco le opere di Giuseppe Bigliardi, artista e fotografo di Parma.
Ci è stato presentato brevemente durante la cena di gala dal nostro presidente Marco Galassi ma abbiamo voluto incontrarlo nuovamente per conoscere meglio la particolarità del suo lavoro.

Di fronte a queste opere si resta un po' sorpresi; il confine tra pittura, fotografia e scultura è molto sottile. Come possiamo definirle?
Premettendo che la mia professione è quella del fotografo, la mia ricerca parte dalla volontà di rendere la fotografia "tridimensionale", materica. E, in effetti, in queste opere convivono diverse tecniche. Ci sono un po' tutte le discipline che ha elencato, nonostante la fotografia resti la tecnica principale del lavoro.

Quindi si tratta di fotografie...manipolate?
Non nel modo in cui oggi si parla di manipolazione fotografica. Questa, spesso, è solo un ritocco elettronico realizzato attraverso software digitali. Qui c'è una manipolazione ma è frutto di un lavoro artigianale. Innanzitutto realizzo fotograficamente il soggetto, dopodiché preparo il supporto, utilizzando diversi materiali, sul quale verrà stampata l'immagine. Spesso utilizzo il legno, un materiale "vivo" che si presta molto bene a essere "maltrattato" e modificato in base alle mie esigenze, ma anche materiali metallici e plastici. Questi ultimi mi permettono di ottenere effetti molto particolari. Procedo, poi, con l'assemblaggio di questi elementi spesso intrecciandoli per ottenere delle griglie ortogonali o delle prospettive che vengono create in funzione della fotografia che ho realizzato. Una volta predisposto questo supporto lo rendo "stampabile" attraverso particolari accorgimenti e procedo con il trasferimento dell'immagine fotografica.

Un altro classico di sempre: il Cavallino di Stoccarda materializzato in una Porsche SC in una livrea inusuale.

Non sembrano semplici stampe su materiali particolari; ci sono parti del quadro che sembrano essere senza la fotografia.
Sì, è così! Dopo aver realizzato la stampa fotografica, con diverse tecniche di finalizzazione, rimuovo in parte l'immagine e ottengo così un dialogo tra la foto e la materia sulla quale si è appoggiata. Diciamo che materia e immagine si confondono dando vita a un effetto davvero sorprendente: è il cervello che ricrea, se necessario, l'immagine mancante. Sono opere che si rivelano anche attraverso un'illusione.

Sempre le auto i soggetti delle sue opere?
Le auto d'epoca sono estremamente affascinanti e si sposano perfettamente con questa tecnica. È una tipologia di lavorazione che ho messo a punto dopo una ricerca molto laboriosa. Ma interpreto anche soggetti differenti spesso attinti dai miei viaggi in giro per il mondo.

Parlando di auto, alcune sembrano sfrecciare veloci, ma guardando attentamente ci si accorge invece che sono perfettamente immobili...
È un'altra illusione. Si tratta di griglie materiche predisposte nel supporto che invitano l'occhio a creare un movimento che in realtà non c'è e fanno vivere di velocità questi soggetti statici.

È azzardato dire che alcune opere ricordano lo stile del Futurismo?
È un paragone che è stato fatto spesso. In effetti una delle caratteristiche peculiari del Futurismo era il movimento e le auto erano spesso soggetti utilizzati. Mi fa molto piacere questo accostamento. In una mostra recente al Castello Pallavicino di Varano de' Melegari, nel cuore della Motor Valley, hanno proprio fatto esplicito riferimento al Futurismo.

A proposito di mostre, oltre al Castello Sforzesco queste opere sono state esposte in altre sedi?
Sì, il debutto è stato a Brescia nel mese di maggio durante la Mille Miglia. C'erano alcune opere nel Museo e altre in centro città. Sono poi state esposte a Varano, a Forte di Marmi, a Cortina d'Ampezzo per la Coppa d'Oro delle Dolomiti e alla Parma-Poggio di Berceto per il centenario della competizione. Diciamo che il "tour" per quest'anno si è concluso con il 7° Trofeo Milano nella splendida cornice del Castello Sforzesco.

Una curiosità, è possibile realizzare un'opera con una foto esistente, per esempio della mia auto?
Di solito realizzo personalmente l'immagine da riprodurre, ma ciò non toglie la possibilità di lavorare su fotografie già esistenti; dovrò elaborare maggiormente l'immagine per renderla adatta. L'importante è che la fotografia sia di buona qualità.

Molto bene, a questo punto sono curioso di capire quanto potrebbe costarmi un'opera personalizzata...
Parlare di prezzi senza indicazioni precise è sempre difficile, dipende molto dal formato e dal materiale utilizzato e dal tipo di effetto ricercato, ma posso comunque anticipare che i prezzi possono partire da circa 800 Euro per formati contenuti. È chiaro che l'opera, nonostante sia di partenza fotografica, è unica e irripetibile e come tale assume un valore aggiunto notevole.

Per chi fosse interessato ad approfondire: www.stultiferart.com, per contatti diretti 335.62.37.878. •

di **Alessandro Salvetti** e **Paolo Parigi**

Quattro ruote **nella sabbia**

È arrivato, è arrivato un bastimento carico, carico di... Citroën 2CV!

Ora vanno di moda i viaggi esotici che, però, di solito si risolvono in gite molto organizzate in cui c'è ben poco spazio per l'improvvisazione e manca il contatto vero con le differenze, le sorprese, le difficoltà che culture diverse dalle nostre ci pongono.

Anche perché nel corso degli ultimi decenni molte di queste peculiarità si sono ridotte e i luoghi più frequentati dai turisti internazionali si sono adeguati alle loro esigenze di comodità. Qui, invece, si parla di un lungo viaggio, un mese e mezzo, attraverso Egitto, Libano, Siria, Turchia, Grecia e i territori della Ex-Jugoslavia. Si potrebbe già osservare che si tratta di mete normali, tipiche del turismo internazionale. E poi la Jugoslavia non c'è più... Vero! Ma questo viaggio non è stato compiuto oggi bensì nel '62 a bordo di una Jeep Willys, una R4 nuova e una 2CV.

E per dormire? Negli alberghi? Ma no! Nelle tende da campeggio montate sopra le macchine. E chi furono i componenti di questa ardita spedizione? Uno di loro è ben conosciuto all'interno del nostro club: Paolo Parigi, l'architetto col fil di ferro sempre pronto a riparare qualcosa delle sue macchine d'epoca (di solito molto conservate, si dice tenute "alla Parigi" per dire che, insomma, non si può dire che sembrino appena uscite dalla catena di montaggio). Poi c'era il fratello gemello di Paolo, Vittorio e un gruppo di amici: Gigi Cane, Roberto Brambilla, Paolo Cella, Gianni Picchio e un altro amico.

Quest'articolo è reso possibile, oltre che alla memoria di Paolo (ci affidassimo solo a quella...), soprattutto grazie a un pregevole filmato realizzato da un componente della spedizione con anche i suoi commenti, filmato all'epoca in Super8 realizzato da Brambilla poi riversato in dischetto da Vittorio, convalescente da una malattia tropicale dopo uno dei suoi viaggi in Africa.

Da tempo chiedevamo a Paolo di scrivere un articolo su questo viaggio. Recentemente ci ha dato il filmato e un po' di foto senza dire nient'altro; allora abbiamo capito che era meglio che qualcun'altro si sobbarcasse la fatica di scrivere. Il compito, perciò, è toccato al sottoscritto.

Parliamo meglio delle macchine: la Jeep Willys era un residuato bellico a cui Paolo aveva fatto fare artigianalmente un hard top in lamiera zincata per hair camping, il primo in Africa, il cambio era già stato smontato tre volte per vari problemi. Su questo bolide viaggiavano Paolo e Brambilla. La R4 era nuova, con una scorta di birra. Ci viaggiavano Gigi Cane e un suo amico; la 2CV del '58, già stanca con 80.000 km e sottoposta a un uso "intensivo" dal proprietario, aveva subito un ribaltamento in Svizzera ed era stata raddrizzata in qualche modo. Era stata equipaggiata con un tenda artigianale confezionata da Vittorio perché l'hair camping costava troppo. Ospitava Picchio e Vittorio Parigi.

Il viaggio ha inizio a Milano; la prima meta è Genova e già in questo breve tratto ci sono dei problemi meccanici, ma niente paura: c'è il fil di ferro di Paolo che risolve tutto. Questa sarà solo la prima delle numerose occasioni in cui si dovrà ricorrere all'arma segreta dell'architetto. Infatti alla fine del viaggio il fil di ferro sarebbe stato esaurito… e pensare che all'inizio quella matassa informe era guardata con irrisione. A Genova l'allegra combriccola si imbarca su un battello turco con destinazione Alessandria d'Egitto.

Ovviamente vengono imbarcate anche le auto.

Tutti pronti per la ripartenza dopo un sonno ristoratore alla luce delle stelle.

Pensate che le auto siano arrivate comodamente in moto nella stiva come si fa oggi? No, troppo facile: allora le automobili venivano letteralmente caricate con argani e altro dalla banchina del porto fin sulle navi o battelli. Durante il tragitto vedono un ragazzo che mangia solo pomodori sotto una scaletta e gli chiedono: "Mangi solo questo?". "Questo ho!". Allora i loro gentili animi si inteneriscono e fanno bene, oltre che per la buona azione, perché il ragazzo, armeno, Edo, farà loro da guida in Egitto e li ospiterà (beh, non tutti) a casa sua a Beirut. Il 31 luglio si giunge ad Alessandria. L'adrenalina e l'emozione sono alle stelle. Subito il gruppo barca smanioso di conoscere l'Egitto… E invece no! Bisogna fare i conti con i labirinti kafkiani della burocrazia egiziana che fa attendere ai nostri eroi 6 ore con la scusa che la 2CV non potesse avere due soli cilindri. In realtà è per avere un po' di mancia. I nostri, senza scomporsi, decidono di fare campeggio in dogana, i doganieri capiscono che non c'è trippa per gatti e lasciano loro il permesso di entrare nella magica terra delle piramidi. Ed è infatti una piramide, quella di Giza, il primo monumento visto. Appena si giunge nella sua vicinanza escono, forse dai cespugli, torme di arabi multicolori pronti a fare da ciceroni e a vendere qualsiasi cosa. Si arriva al Cairo, dove tra i minareti, vecchie case e strette viuzze, nei suk le trattative e i mercanteggiamenti arrivano a vette di marcata teatralità. Il viaggio prosegue sulle sponde del Nilo, le macchine dei nostri sono guardate con molta curiosità, capita spesso che i nostri viaggiatori siano svegliati alla mattina da arabi incuriositi soprattutto dalle tende sopra le auto. Si viaggia bene fino a Nag Hammadi ma, poi, la strada diventa molto polverosa e, quindi, bisogna viaggiare ben distanziati per non mangiare polvere, il caldo è quasi insopportabile, tanto da far nascere miraggi di oasi... Talvolta l'oasi c'è veramente, con pozzi in cui ci si può abbeverare e lavare con l'acqua che arriva grazie a una catena di orci di terracotta, mossa dal lavoro continuo di una mucca. Assuan: ah, si parla della grande diga! In realtà no perché all'epoca i lavori sono ben lontani dalla conclusione. C'è da fare un'osservazione interessante per noi appassionati di motori: come si sa il regime di Nasser era filosovietico e quindi l'URSS aveva dato i propri poderosi (?) mezzi per la costruzione della diga. Ma, allora, perché i nostri vedono solo mezzi americani?
Semplice, i trattori sovietici si erano fermati quasi subito e quindi erano stati recuperati mezzi americani da tutte le parti (…che si potesse avere un'idea di chi avrebbe vinto la Guerra Fredda…non esageriamo). C'è da registrare un'infezione alla bocca di Vittorio Parigi. Portato in ospedale (chiamiamolo così) gli basta una rapida occhiata agli ambienti e alle iniezioni che gli vogliono fare per procurargli una guarigione che ha del miracoloso. I nostri vogliono raggiungere Abu Simbel ma il livello del Nilo è così basso che non possono arrivarci via fiume e quindi si trovano costretti a percorrere 300 chilometri di deserto o a rinunciarci. Picchio e Brambilla ovviamente decidono di intraprendere l'avventurosa traversata del deserto, nel caldo infernale. Grandissimo, infatti, è l'interesse per il tempio di Abu Simbel ancora nella sua sede originaria (com'è noto, infatti, sarà smontato e rimontato in una zona non allagata dalla grande diga di Assuan; iniziavano allora i primi rilievi). Ma non è così semplice. L'imperativo è "si decide e si va" ma c'erano stati alcuni incidenti che avevano coinvolto turisti e così era stato vietato agli stranieri di andarci. Si intraprende, allora, una lunga trattativa con i militari e, grazie anche alle raccomandazioni dei missionari comboniani (Paolo non si ricorda perché avevano contatti con i comboniani... ma si sa ogni buon italiano non si fa mancare una buona dose di raccomandazioni), i militari infine danno il permesso di andare con loro (guidano Jeep americane Willys!). Viene smontato l'hair camping e si parte. Ovviamente il viaggio non fila tutto liscio: la pompa benzina della Jeep dei nostri eroi

soffre caldo. Per stimolarla un militare la chiama Aziza, vezzeggiativo femminile che, naturalmente, finisce per diventare il suo nome di battesimo (nome poi ripreso da Cirani per le sue famose Rover che hanno fatto viaggi incredibili). Si aggiungono alla spedizioni alcuni inglesi su una Rover, invero alquanto spocchiosi verso i militari egiziani (pensano ancora di avere l'impero!).
Arriviamo ad Abu Simbel: il tempio, come tutta l'arte egizia, si presenta imponente nei suoi ruderi, bello e in parte enigmatico.
Ma c'è qualcos'altro di ancora più straordinario: il caldo! Anche gli scarafaggi che hanno fatto il nido nella loro Jeep si abbrustoliscono. Certo per noi oggi pare impossibile anche fare un viaggio Milano-Genova d'estate senza aria condizionata...
Il viaggio prosegue incontrando altre costruzioni spesso enormi (Luxor, in cui le statue si specchiano da lontano nelle acque del Nilo), simboli talvolta indecifrabili di quell'antica civiltà, l'unica, si badi bene, da cui i greci ritenevano di avere appreso qualcosa, così diversa dall'Egitto contemporaneo. Costeggiando il Mar Rosso ecco Suez: deserto, mare, caldo impressionante e forte vento, tanto che la 2CV viene agganciata alla Jeep per poter tenere la 4° marcia.
Si torna ad Alessandria per imbarcarsi per il Libano, bisogna arrivarci via mare perché non si può passare via terra attraverso Israele: all'epoca non era possibile passare una dogana verso uno stato Arabo provenendo dallo Stato ebraico.
Quindi di nuovo carico e poi scarico delle auto (manovra non proprio agevole…). I nostri dormono sul molo illuminato con postazione militare in fondo. Il Cella, che dorme nella Willys viene derubato del portafogli con dentro i documenti. I militari gli danno subito il foglio di via con cui tornare in Italia per la via più breve. In realtà farà tutto il viaggio assieme agli altri e solo al ritorno in Italia si verificheranno i problemi: le autorità italiane non sapendo perché il Cella avesse con sé solo questo documento "tenteranno" di portarlo in prigione e poi valutare il caso. Alla fine (siamo in Italia!), li faranno rientrare tutti nel patrio suolo.
Torniamo al viaggio. Il 15 agosto si sbarca in Libano e Beirut mostra un assortimento davvero notevole e molto variegato di merci e di auto di tutte le marche. Le giova essere un porto franco: in questo periodo sta ancora vivendo i suoi giorni, forse, più felici. Certo non sono, al contrario, i giorni migliori per la 2CV a cui si spezza il telaio (a sentire Paolo non era un inconveniente così raro sulle 2CV...). Si va alla filiale Citroën che la rimette insieme e, al momento di pagare, lo staff non pretende una Lira: "Offre la Casa Madre!", dicono. Va da sé che se avessero dovuto pagare avrebbero forzatamente finito il viaggio e avrebbero avuto un debito con la Citroën probabilmente per almeno 20 anni.
A Beirut in uno dei vari mercati Paolo trova una pompa benzina per la Jeep, un residuato bellico che funzionerà per anni.
Si riparte! A cento chilometri da Beirut sorge ciò che resta del complesso greco-romano di Eliopoli (città del sole). Si arriva poi in Siria, a Damasco, dove è d'obbligo la visita alla moschea, dopo essersi tolte le scarpe. Si nota subito come nella moschea gli arabi vadano sì per pregare ma anche semplicemente per parlare, fare la siesta, trascorre momenti insieme... Tutti i palazzi pubblici sono presidiati da soldati armati e i nostri viaggiatori si vedono puntare un mitra alla cintola, per fortuna senza conseguenze, solo per essersi avvicinati troppo, chissà forse con fare sospetto, al Palazzo delle Poste.
Viaggiando per la Siria s'incontrano numerosi beduini che, e a dispetto della leggenda nera che li circonda, si comportano benevolmente. I nostri raggiungono il Krak dei Cavalieri, una fortezza militare siriana, situata nei pressi di Homs; può essere considerato il castello medievale per eccellenza dell'età delle crociate, costruito dai Cavalieri dell'Ordine di Malta. Le strade sono polverose, maledettamente accidentate ma in compenso il paesaggio è bellissimo, mutevole, vario, pieno di flora e fauna, tra cui le aquile. E i nostri eroi pensano quindi di fare una bella caccia all'aquila e mostrano la loro abilità nello sparare con i fucili.
Si riparte alla volta della mitica città di Istanbul, dove trascorrono momenti di relax nelle spiagge turche. Ma poi non può mancare un viaggio attraverso il Bosforo, dove si

Foto di famiglia in un esterno con i gemelli Parigi in prima fila a destra e a sinistra.

notano navi, battelli, natanti di ogni genere e tipo dai più piccoli fino alle inquietanti navi da guerra. Clou della vista di Istanbul, almeno dal punto di vista culturale, è la Moschea blu, l'unica ad avere ben sei minareti (superata solo dalla moschea della Mecca che ne ha sette). Dopo essersi tolte le scarpe e, su ordine del guardiano, anche lavati i piedi, si entra ammirandone l'architettura e le ceramiche turchesi da cui prende il nome. In questo edificio il Sultano aveva una loggia privata raggiungibile a cavallo.
Viaggiando per la Turchia si vedono camion stracarichi di uomini e gente che va ancora a dorso di mulo. Si arriva poi in Grecia, a Salonicco. "Il" Brambilla e "il" Cella, con chissà quali manovre, riescono ad avere l'autorizzazione per visitare il Monte Athos, eremo molto famoso in cui ci sono 35 conventi ortodossi e dove non solo non possono mettere piede le donne ma sembra che anche gli animali che vi giungono devono essere di sesso maschile. Il viaggio prosegue arrivando a un altro centro di grande importanza religiosa, seppur espressione di un culto molto antico: il tempio di Delfi, il più importante oracolo dell'antichità. Da lì in poi il viaggio tocca le principali località storiche che hanno caratterizzato o momenti più alti della civiltà greca: Corinto, Micene, Epidauro. E poi l'isola di Creta col palazzo di Cnosso e il suo mitico labirinto del minotauro. Mentre gli altri complessi archeologici visitati fino a qui hanno sempre avuto, almeno a giudicare dalle immagini del filmato del viaggio, una forte aura di decadimento, qui ci si trova davanti a una serie di restauri un po' troppo arditi, realizzati con vari materiali, anche cemento, per cercare di restituire a queste costruzioni l'integrità persa nei secoli; insomma, un misto tra un restauro filologico e un falso didattico e storico. Ci sarebbe molto da discutere di questi tipi di restauri che vediamo fare anche su alcune delle nostre amatissime auto d'epoca. Quale sia il confine del corretto restauro non sempre è facile stabilirlo!
Si cambia ancora architettura con la visita a Candia, città più popolosa di Creta, che nella sua parte vecchia mostra chiaramente la lunga dominazione veneziana con tanti bellissimi palazzi in stile veneziano a sua volta molto influenzato da quello moresco islamico: quanto è ampia e intrecciata la storia del Mediterraneo!
L'avventura rende obbligatoria una visita ad Atene, città evolutasi malamente, giunta ai giorni nostri con l'unico fascino dell'acropoli, se si esclude qualche pregevole chiesa ortodossa. La città alta è il simbolo di ciò che rimane dell'immensa civiltà greca, di ciò che rimane di materiale perché il suo lascito spirituale, filosofico e artistico è ben più profondo e maggiormente dentro i cuori e la mente di tutti gli occidentali (che lo sappiano o no).
Dalla Grecia si passa in Jugoslavia, allora ovviamente unita nel nome del comunismo di Tito: le strade sono tremende, il paesaggio e la natura bellissimi, con isole e fiordi spettacolari. La gente, quando può, balla e canta, è ospitale ma con chiari sentimenti antitaliani, almeno a quanto rileva il commento del filmato. Nel percorso di risalita verso l'Italia il gruppo arriva Pammukale, una stupenda località termale! Acqua calda, nessuno in giro (i custodi non ci sono) i nostri fanno il bagno in uno degli affluenti del laghetto termale. Torna utile il business del Cella, proprietario di un'azienda che produce shampoo e così tutti sono a concedersi un bagno ristoratore e, in tutti i sensi, purificante. Fino a che, loro malgrado, ricordano il principale difetto di uno shampoo: la schiuma! Dopo aver realizzato di aver creato un piccolo disastro ambientale se la battono subito a gambe levate.
Il 13 settembre il gruppo è di nuovo in Italia. Un viaggio straordinario: avventuroso, divertente, scomodo, con tre auto (Willys, 2CV e R4) comportatesi bene dando ragione alla loro fama di robustezza dopo avere visto tante civiltà diverse del Mediterraneo orientale, allora meno bellicoso di oggi ma anche molto più arretrato, forse. ●

di **Sergio Coronelli**

Sotto la bandiera a scacchi

Sempre attivi i nostri soci "corsaioli" che, alle prese con i cronometri, si sono impegnati con grande capacità e divertimento nelle prove proposte.

Ecco quindi i risultati, mentre tutti i dettagli sono visibili e disponibili in sede.

Buon cronometro a tutti! •

CLASSIFICA GENERALE AUTO: TROFEO COCHETTI

Concorrente	Punti	Concorrente	Punti
1) Gigi Guffanti	2.175	9) Marco Bonfante	1.100
2) Gabriella Scarioni	2.125	10) Salvatore Carbone	1.075
3) Roberto Asperti	2.100	11) Corrado Minussi	950
4) Lele Gioacchini	1.900	12) Pino Galluzzi	925
5) Sergio Palpella	1.850	13) Ruggero Riva	425
6) Dino Nardiello	1.500	14) Alberto Castelli	400
7) Angelo Bernardi	1.200	15) Paolo Casaleggio	275
7) Alexia Giugni	1.200	16) Franco Pampuri	250
8) Marco Leva	1.125		

CLASSIFICA GENERALE MOTO

ANTE 1946

Concorrente	Punti	Concorrente	Punti
1) Adriano Francesconi	1.964	7) Flavio Casali	982
2) Claudio Bonalberti	1.872	8) Gianfranco Croci	383
3) Osvaldo Mariani	1.516	9) Carmelo Maso	373
4) Pietro Baronchelli	1.190	10) Ciro Nisi	353
5) Giuseppe Franchina	1.176	11) Mario Longoni	320
6) Carlo Achini	1.111		

POST 1946

Concorrente	Punti	Concorrente	Punti
1) Agostino Como	1.221	14) Marzio Lavetti	235
2) Angelo Censabella	1.105	15) Paolo Parigi	209
3) Vittorio Pasini	916	16) Adriano Francesconi	197
4) Claudio Mistura	868	17) Alberto Lodrini	191
5) Salvatore Fonnesu	825	18) Mauro Piccaia	189
6) Antonio Spitalieri	756	19) Carlo Achini	189
7) Carlo Casiraghi	727	20) Massimo Alberti	182
8) Maurizio Quaglia	718	21) Luciano Bandera	178
9) Francangelo Prati	550	22) Fabio Bandera	173
10) Giuseppe Boris	546	23) Guido Gatti	170
11) Carmelo Masi	500	24) Sergio Vitale	168
12) Giancarlo Binaghi	464	25) Mario Grossi	162
13) Marco Vincenti	335		

Il C.M.A.E. partecipa a questa inizativa e ciascun socio può avere gratuitamente copia del materiale di suo interesse.
L'elenco dei manuali di assistenza tecnica è visibile in bacheca e sul sito www.associazionedsc.it alla voce "materiale disponibile".

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

di **Ennio Marone**

Crociera... in autostrada

La velocità di crociera del Comandante Schettino è stata sicuramente troppo elevata visti i pericoli che circondavano il fondale. Il mare, come le autostrade, può essere una lunga e noiosa distesa da percorrere a velocità costante ma, a differenza delle nostre purtroppo spesso scalcinate grandi dorsali, può essere certo ancor più pericoloso.

La velocità di crociera, quindi.

Premesso che, a mio modo di vedere, l'autostrada e l'auto d'epoca si sposano come le zollette di zucchero sugli spaghetti, capita spesso che per raggiungere luoghi di raduno si è quasi costretti a percorrere dei lunghi tratti autostradali.

Ci sono anche quelli che sono felici di farlo per provare l'ebbrezza, soprattutto con veicoli semi-moderni, del rombo del motore e del tachimetro a fondo scala anche solo per un attimo.

Io non sono tra questi.

E il primo ragionamento (e relativa ansia che mi verrebbe col tachimetro a fondo scala su una coupé degli anni '60) è fare il conto mentalmente di tutte le cose che potrebbero rompersi a quella velocità (dallo scoppio di un pneumatico al grippaggio di un cuscinetto, etc.) così che la decisione sarebbe subito quella di alleggerire il piede.

Fatte queste personali considerazioni, qual è quindi la velocità che si può trovare coerente e corretta da mantenere anche per lunghi periodi in autostrada?

Per quelli della mia generazione, che negli anni '70 erano neo patentati, i consigli dei tecnici e delle riviste erano quelli di mantenere, come velocità di crociera, i ¾ della velocità massima.

Oggi, con gli affinamenti meccanici e la grande diffusione dei turbodiesel "veloci", si può certamente sostenere che (tralasciando limiti, autovelox e traffico) una velocità assolutamente sostenibile anche per ore di funzionamento potrebbe essere quella di 4/5 della velocità massima.

Se caliamo in tangibili esempi, rapportandomi al mondo Alfa che meglio conosco, potremmo stilare qualche indicazione.

Una Giulietta berlina viaggia tranquillamente a 90 km/h, una Sprint o una Spider possono posizionarsi sui 110 km/h, per modelli 1600 di cilindrata si può salire anche a 120 km/h mentre per vetture più recenti (anni '80) si potrebbero guadagnare ancora una decina di chilometri orari.

È chiaro che tutto è in funzione dei rapporti, dell'aerodinamica, della cilindrata e della coppia del motore, per cui certamente con una Montreal o con una più moderna 75 TS tenere a lungo velocità dell'ordine dei 140/150 km/h può essere tranquillamente realizzabile ma, rovesciando tutto il ragionamento, ci si rende conto che con un'auto d'epoca di 40/50 anni sulle spalle, di media cilindrata, i 110 km/h sono il taglio più logico e ragionevole.

A questa velocità non si è "fermi", il consumo è contenuto, il raffreddamento del motore è ottimale, i fruscii aerodinamici sono ancora generalmente sostenibili, i pneumatici (anche a non perfetta pressione) non rischiano di diventare pericolosi...

Se poi si ha l'accortezza, ogni qualche chilometro, di alzare leggermente il piede e recuperare poi con qualche spunto di maggior velocità, non si innesca neppure qualche fastidiosa risonanza e tutto gira più "fluido".

Non pensiate che una velocità di poco superiore ai 100 km/h, che si può comunque mantenere con costanza, vi faccia perdere troppo tempo.

Parlando di auto moderne e prendendo banalmente il tratto conosciuto della Milano - Bologna in un giorno di medio traffico, facciamo due conti reali. Tra chi tranquillamente scivola a 120/130 km/h e chi invece vi si aggrappa al posteriore lampeggiando con sfuriate anche a 180/190 km/h, alla fine non ci sarà grande differenza. Il primo potrà mantenere con più facilità costante questa velocità, il secondo troverà certamente anch'esso qualche rallentamento dovuto a lavori stradali, perderà un po' di tempo in qualche sorpasso e alla fine arriverà a Bologna con meno di una decina di minuti di anticipo.

Ma con una tensione nella guida e i relativi pericoli indotti che noi tutti, per averlo spesso fatto, ben conosciamo. •

Calendario eventi 2014

Ecco alcuni degli incontri e manifestazioni che vedranno impegnati i soci del C.M.A.E. e gli amici che vorranno seguirci

Auto

16 marzo	3° Raduno Francescano (MI)
19-20 aprile	Visita alla Lamborghini (MO)
17 maggio	Visita alle centrali idroelettriche dell'Adda (MI)
31 maggio	Gita sociale sulle colline del Monferrato (AL)
7-8 giugno	1° Junior GP città di Milano per automobiline a pedali
20 settembre	Gita nel Lecchese e nei luoghi di Renzo e Lucia (LC)
11 ottobre	8° Trofeo Milano (manifestazione a calendario ASI)
9 novembre	Gita "I tartufi nell'astigiano" (AT)

Moto

23 marzo	Gita "Sulle sponde dell'Adda" (MI)
20 aprile	Gita "Tra le vigne dell'Oltrepo" (PV)
18 maggio	Gita "Tra storia e arte del Sebino e Franciacorta" (manifestazione a calendario ASI)
14 giugno	Gita "Le piccole in movimento", visita alla collezione Caimi a Tarnate (VA)
26/29 giugno	Gita "La Toscana di Michelangelo e Piero Della Francesca"
7 settembre	Gita "Morimondo e i suoi navigli" (PC)

Partecipazione a eventi

25/27 aprile	Autoclassica 2014 (Fiera di Rho)
8-9 febbraio	Fiera di Novegro
11/13 maggio	Auto Collection a Novegro
15-16 novembre	Fiera di Novegro

Alcune manifestazioni potrebbero subire qualche cambiamento di data, di programma e di realizzazione. Potete seguire tutti gli aggiornamenti sul nostro sito www.cmae.it

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
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

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

ALFA ROMEO
LANCIA
FIAT

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

Contattate l'editore!

info@fucinaeditore.it

oppure

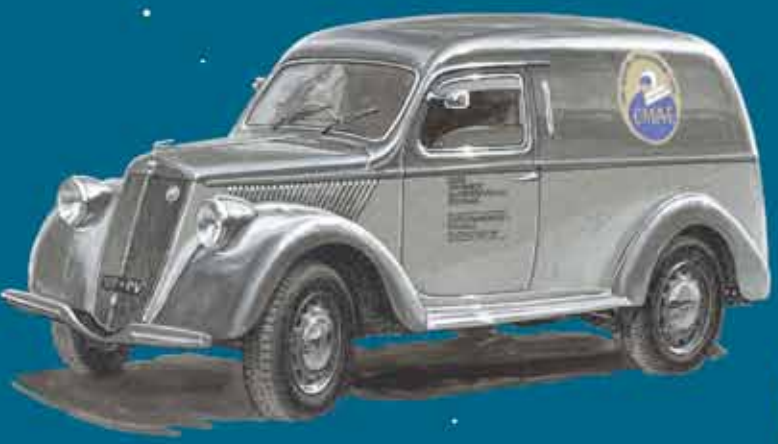
tel. 02.54.611.55 fax 02.55.18.13.29

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 Alvise-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

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

C·M·A·E

Buone Feste