

NOI C.M.A.E.

N° 84



LE VALCHIRIE DEL C.M.A.E.

[nuovo Consiglio **Direttivo**]

prima votazione dell'Assemblea
nella nuova sede

[**Moto** sempre in moto]

raduni e scorribande
dei nostri motociclisti

[weekend **a Parigi**]

Retromobile: resoconto
dal nostro socio Giulio Caimi



IL C.M.A.E. INTERLOCUTORE PRIVILEGIATO DELLE NUOVE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE

Cari amici,
come saprete, il 23 marzo si è tenuta la nostra prima Assemblea in via Goldoni: è stata per noi una grande soddisfazione vedere la sala gremita di Soci, alcuni dei quali non avevano visitato ancora la nuova sede.

Desidero ringraziare, a nome mio personale e a nome di tutti i membri del nuovo

Consiglio, tutti i Soci che con il loro voto hanno, da una parte, riconfermato quasi all'unanimità il Consiglio uscente, dall'altra hanno permesso un "ricambio" introducendo nuovi membri che si sono subito "messi all'opera" con entusiasmo.

Un ringraziamento sincero anche a chi non è stato eletto e che, con la sua disponibilità, ha dimostrato comunque grande attaccamento e amore per il nostro Club. Buon lavoro a tutti!

Tra i primi impegni "istituzionali" che il nuovo Consiglio è chiamato a svolgere, il più cruciale è legato all'utilizzo delle nostre amate auto e moto, visto che le norme che regolamentano la circolazione dei veicoli storici devono essere riviste e la Regione Lombardia ha chiamato proprio il C.M.A.E. al tavolo di confronto.

Alla data odierna, già in due riunioni presso il Palazzo della Regione, il C.M.A.E. ha portato il proprio contributo di esperienza, serietà e conoscenza delle problematiche legate all'utilizzo dei nostri "mezzi storici". Vi posso tranquillizzare!

Abbiamo ottenuto la promessa che nella nuova Legge Regionale saranno riconfermate le "deroghe" alla limitazione del traffico previste per i "veicoli storici"; l'intenzione del Legislatore, infatti, non è "impedirne" l'utilizzo ma "regolamentarlo" in modo trasparente e chiaro e, soprattutto, evitarne gli abusi. Per comprendere la questione dobbiamo necessariamente analizzare le norme attuali.

Per prima cosa occorre precisare che è competenza delle Regioni emanare leggi finalizzate alla "prevenzione e riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente"; non siamo più, quindi, in ambito di regole dettate dal Codice della Strada ma relative alla "qualità del territorio e salute dei cittadini".

Attualmente è vigente la Legge Regionale 11/12/2006 n° 24, il cui art. 13 prevede:



“misure per la limitazione del traffico veicolare” e riguarda appunto la circolazione delle auto (e moto) d'epoca in deroga alle eventuali limitazioni del traffico. Sempre l'art.13 recita: "sono esclusi dalle limitazioni (...) i veicoli di interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 60, comma 4, del d.lgs. 285/1992 e i veicoli con più di vent'anni e dotati dei requisiti tecnici previsti dall'articolo 215 del decreto del Presidente della Repubblica 16/12/1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo C.d.S.), in possesso di un documento di riconoscimento redatto secondo le norme del Codice tecnico internazionale della F.I.V.A., rilasciato da associazioni di collezionisti di veicoli storici iscritte alla F.I.V.A. o da associazioni in possesso di equipollente riconoscimento regionale".

Si tratta quindi di applicare norme già scritte e semmai renderle più comprensibili e trasparenti per tutti. La proposta del C.M.A.E. è stata la seguente:

1. Regione Lombardia deve chiarire esattamente quale sia il “documento di riconoscimento” a cui fa riferimento la Legge (Certificato di Rilevanza Storica o altro?);
2. Regione Lombardia deve predisporre un “bollino” (numerato e abbinabile alla targa) che identifichi chiaramente i veicoli che dispongono di tale riconoscimento;
3. il “bollino” dovrebbe riportare la scritta “Regione Lombardia – Veicolo Storico”;
4. il “bollino”, stampato dalla Regione verrà consegnato ai Club ASI lombardi che provvederanno ad “abbinarlo” alla targa del veicolo che possiede i requisiti previsti dalla Legge (che dovranno essere chiariti come richiesto al punto 1) e a consegnarlo al proprietario.

Il veicolo così evidenziato sarà chiaramente “in deroga al blocco della circolazione”.

D'altro canto tale previsione è già indicata nella stessa Legge Regionale all'art. 5, che recita "la Giunta Regionale può disporre, con appositi atti, l'obbligo dell'apposizione di vetrofanie su specifiche tipologie di veicoli, di proprietà o in locazione finanziaria a persone fisiche o giuridiche residenti in Lombardia, per agevolare il controllo del rispetto delle limitazioni alla circolazione e all'utilizzo dei veicoli".

Come vedete il problema spesso non è “fare le Leggi” ma, semplicemente, “applicarle”.

In ogni caso il dibattito con le Istituzioni è aperto e vi assicuro che il C.M.A.E., nel difendere i nostri interessi “culturali”, continuerà a schierarsi sempre dalla parte della chiarezza e della legalità, nel tentativo di evitare abusi che non fanno altro che danneggiare tutti noi sinceri appassionati.

Sarà mio impegno tenervi costantemente informati sugli sviluppi della questione.

Un abbraccio.





Nuova sede nuovo Consiglio

Mercoledì 23 marzo si è svolta la consueta assemblea annuale del nostro sodalizio che, quest'anno, proponeva due importanti novità: il rinnovo del Consiglio Direttivo, giunto a fine mandato e la prima Assemblea accolta nella nostra nuova sede.

Nuova sede all'altezza di questo importante incontro, che ha visto la nutrita presenza di molti soci.

Dopo la consueta relazione del presidente Galassi, che ha sottolineato il continuo e fattivo rapporto che ha intrattenuto e vuole intrattenere il C.M.A.E. con la Municipalità e il tessuto culturale di Milano, Gerardo Nardiello ha illustrato il bilancio consuntivo e quello preventivo 2014, entrambi approvati all'unanimità.

È stata poi la volta della presentazione dei candidati di cui, preventivamente, l'Assemblea aveva approvato l'incremento da nove a undici, proprio per poter contare su più ampio supporto ai sempre maggiori impegni. Molti i volti già conosciuti e apprezzati, altri quelli che si sono resi disponibili per la prima volta e che, siamo certi, sapranno dare valido contributo al sodalizio. Nell'attesa (in verità un po' lunga) dei risultati delle votazioni qui sotto riportati, alcune colombe fatte a fette e innaffiate da calici di spumante hanno intrattenuto i soci in amabile conversazione fino a tarda ora.

Buon lavoro quindi al nuovo Consiglio Direttivo!

Ecco quindi l'elenco completo di tutti i componenti del nuovo Direttivo:

- Consiglio Direttivo.

Marco Galassi, Presidente e Contatti Istituzionali; Mario Aglione, Vicepresidente e Commissario Tecnico Auto; Uberto Pietra, Segretario ed Eventi Speciali; Gerardo Nardiello, Tesoriere e Responsabile Squadra Corse; Sergio Coronelli, Responsabile Manifestazioni Auto; Franco Pampuri, Commissario Tecnico Moto; Angelo Bernardi, Manifestazioni auto e Rapporti con la Stampa; Silvano Cima, Contatti esterni; Francesco Adamoli, Manifestazioni Auto; Emanuele Gioacchini, Manifestazioni Auto e Segreteria; Carlo Achini, Responsabile Manifestazioni Moto.

- Revisori dei conti.

Salvatore Carbone, Presidente; Claudio Mistura; Vittorio Pasini.

- Collegio dei Proviviri.

Benedetto Simi de Burgis, Presidente; Luisa di Fuccia; Adriano Francesconi. ●

Il C.M.A.E. partecipa a questa iniziativa 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





Settantenni: auguri!

Come festeggiare un compleanno così importante? Naturalmente in compagnia di altri amici della stessa classe (1944), soci del C.M.A.E., che dopo un lungo inverno umido e piovoso hanno pensato di berci sopra festeggiando in un insolito luogo: una “casa di caccia”.

Con macchine moderne o d'epoca?

Naturalmente d'epoca!

Tutto questo è successo il 16 marzo 2014, giornata di splendido sole, quasi estivo. Ecco radunarsi, come al solito in fondo a Via Ripamonti, dieci stupende vetture per un totale di trentanove soci del C.M.A.E., con relative signore e nipoti, che si sono poi diretti verso la località di Sant'Angelo Lodigiano.

Una volta definito il raggruppamento la carovana è partita in perfetta fila verso la Tenuta "Cà del Ro" dove, parcheggiate in bella mostra le vetture, si preparava un pranzo degno di un così importante compleanno. Pranzo preparato appositamente dall'amica Monica e da Marco, esperto e appassionato sommelier; pranzo dagli antichi sapori che hanno riportato sulla tavola prodotti locali di eccellente qualità della migliore cucina pavese, il tutto bagnato da Chardonnay e Bonarda.

La torta (mimosa) riportava la scritta “Ai nostri primi 70 anni” e un “80”.

Sì, perché Agostino Como di primavera ne ha compiute ottanta ma, con la classe, la passione e l'energia di sempre, non vuole mai mancare a un raduno motociclistico del C.M.A.E.

Durante il taglio della torta, Carla Francesconi ha voluto premiare con una coppa tutti i festeggiati, regalando loro alcu-



ne belle parole di auguri.

La bella manifestazione si è conclusa con un brindisi di ottimo Rosé dell'Oltrepo e un arrivederci ai... prossimi settanta!

Per la cronaca, i festeggiati (oltre al sottoscritto) erano gli amici Pietro Baronchelli, Gianfranco Croci, Carla Francesconi con Adriano, Pietro Oldini e Tommaso Traversa. ●

Sopra, gruppo di settantenni (ma non tutti!!) in un esterno con una giovane ultra-trentenne rossa...

Sotto, la bella e buona torta ricordo dell'evento e alcuni dei fortunati che hanno potuto assaggiarla.





Questione di ... scelte

Questo è il luogo dove i membri del Club Milanese di Automotoveicoli d'Epoca (C.M.A.E. fondato nel lontano 1959) si riuniscono per discutere del loro passatempo preferito.

La clubhouse è stata ricavata da un negozio di riparazione auto nascosto in un parcheggio sotterraneo e, appena dentro l'ingresso, tre auto d'epoca sono parcheggiate in bella mostra di sé. Le pareti sono piene di striscioni, targhe e fotografie incorniciate.

È uno spazio decisamente informale, caldo e accogliente come lo sono i bicchieri di prosecco e le fette di salame offerte da un socio dietro un bancone.

Il club conta oltre 2.000 membri provenienti da tutta Italia, anzi, in tutto il mondo.

Uno di questi è Mario Righini, collezionista che possiede uno dei due soli esemplari di Auto Avio Costruzioni la 815 prima vettura progettata e costruita da Enzo Ferrari nel 1940 prima di fondare la sua azienda.

Così più volte, i rappresentanti della Ferrari, assegno in bianco in mano, hanno tentato di comprare la 815 da Righini... senza riuscirci! Potrebbe essere l'auto più preziosa al mondo? Sentendo questa storia da tre altri membri del C.M.A.E. è naturale iniziare una conversazione sul potenziale di investimento di auto d'epoca. "Odio la domanda, quanto vale la tua auto?" dice il presidente del club Marco Galassi, architetto di mestiere. "Si tratta di passione: è la storia".

Egli osserva che il CMAE accoglie soci che possiedono anche una sola Vespa e altri che hanno venticinque Ferrari, ma tutti sono trattati allo stesso modo.

Galassi possiede una classica Ferrari ma lui preferisce invece parlare di un'altra auto, quella che nel 1990, in un viaggio negli Stati Uniti, ha finito per dover scegliere tra una Mercedes-Benz 300SL Roadster e una Chrysler Town & Country Cabrio.

Al momento, la Chrysler costava circa 15.000 dollari di meno, così ha optato per questa. Oggi gli esemplari perfetti di una Gullwing sono offerti a un milione di dollari o più in asta, mentre l'interesse per la Town and Country è un decimo di quella somma...

Tra gli altri membri C.M.A.E. un marito e una moglie, Marco Leva e Alexia Giugni, non pretendono di essere del calibro di Mr. Righini, ma la loro passione per l'automobile è altrettanto profonda.

La coppia partecipa regolarmente a raduni di auto d'epoca come il Rallye Monte Carlo Historique, la signora con la sua Porsche 356 1958 e il marito al volante di una delle sue classiche Alfa Romeo e Lancia.

La signora Giugni è un caso particolarmente interessante perché ha più di vent'anni di esperienza nell'*investment banking* ed è attualmente Amministratore Delegato di una società di servizi finanziari UBS a Milano, in altre parole, lei conosce i mercati e, a volte, ha scelto di non giocare.

"Nel 2009 le persone in Italia si sono chieste se l'euro era in gioco e noi eravamo indecisi su un paio di auto che ci piacevano, abbiamo capito che poteva essere interessante investire in auto d'epoca, ma nel nostro caso abbiamo deciso solo per il piacere e non per il puro investimento..."

Mark Hacking è un famoso scrittore e giornalista canadese i cui articoli, concentrati soprattutto nel campo motoristico, appaiono in Canada, Australia, Stati Uniti e Gran Bretagna e, in giro per l'Italia, ha voluto vedere da vicino la nostra realtà intervistando il presidente Galassi.

Automazione Sistemi

di Gianfranco Pedersoli



IMPIANTI ELETTRICI - DOMOTICA - ANTINTRUSIONE
AUTOMAZIONE PROCESSI INDUSTRIALI

25041 BOARIO T. (BS) Via Roccole, 93
0364.535591 - 339.4989597
P.I. 02367300981

PARTNER AUTORIZZATO
ABB
Domotica & Building automation

info@automazionesistemi.it www.automazionesistemi.it





Polizia: mi serve il suo motorino!

Storie di vita milanese. Arrivo sotto casa dalla mia lezione di danza e parcheggio il mio "motorello"; un tipo dall'apparenza rassicurante mi si "para davanti" e mi intima: "Polizia, devo inseguire una persona, mi presta il motorino?". Lo guardo confusa, mi mostra il distintivo per la seconda volta, gli dico che almeno devo prendere la borsa dal bauletto; sono scettica e lo guardo male. A quel punto mi lascia il suo iPhone come pegno e parte dicendomi di aspettarlo lì. Rimango proprio lì, pensierosa, indecisa sul da farsi. Chiamo casa e mi dicono che quel tipo minimo mi ha rubato il motorino e l'iPhone che ho in mano è rubato a sua volta o è tarocco. Sconsolata chiamo i Carabinieri e, mentre aspetto la Gazzella, provo a usare l'iPhone tarocco. Non sembra finto, funziona bene. Mi decido e telefono alla madre del presunto poliziotto. Le chiedo se il figlio è nella Polizia; le faccio quasi venire un infarto perché non sa chi io sia.

La tranquillizzo e lei conferma la versione del "ladro di motorini": è davvero un poliziotto che però sembra uscito da una puntata della serie televisiva CSI. Intanto arrivano i Carabinieri e il fratello del poliziotto mi chiama e mi dice che lui sta tornando con il mio motorino, di aspettarlo, di non preoccuparmi. Racconto tutto incredula ai Carabinieri mentre il Poliziotto ricompare con il suo partner e il ladro ammanettato. Incredibile.

Mi ringraziano e mi fanno notare che sono stata molto d'aiuto per la loro... "operazione". Insomma, una volta tanto ho fatto bene a fidarmi. Per venti minuti mi sono sentita un'imbecille e ora sono un'eroina dei poveri. Mi dicono che mi devono un caffè; rispondo che ora ho il suo numero in caso di bisogno. Torno a casa. Alla fine ci sono più persone buone che cattive...

PS: La storia, pubblicata sulla mia pagina personale di Facebook, fa il giro del mondo in pochi giorni. L'ho scritta in italiano ma mia cugina Sara, che vive a Chicago da quando ha otto anni, l'italiano lo parla ancora bene. Fa il poliziotto in uno dei distretti della città e quando legge il mio racconto lo traduce a tutti i suoi colleghi. Tutto il distret-

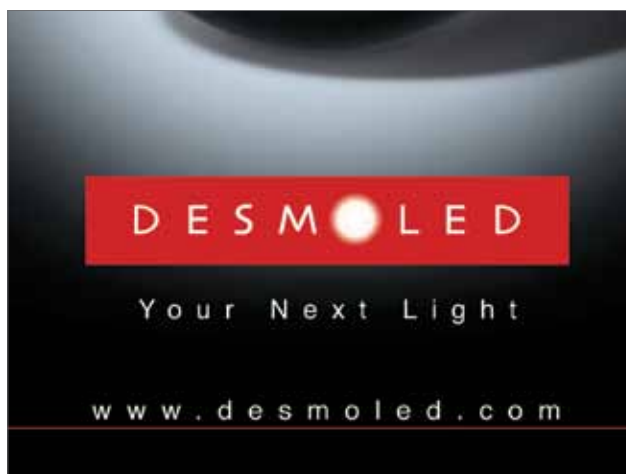


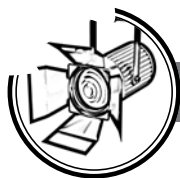
to si fa due risate: solo in Italia può accadere una cosa simile, guardiamo troppi telefilm americani!

Negli Stati Uniti è vietato dalla legge. In caso di necessità estrema solo un agente dell'FBI ti potrebbe sequestrare l'auto ma la prenderebbe e basta, senza spiegazioni. In effetti anche i Carabinieri si erano messi a ridere. Beh, è stato emozionante... essere la protagonista di una serie TV americana.

CAST: Federica Adamoli: la protagonista; Michele: il Poliziotto; Sara: la cugina di Chicago, nipote del caro zio Nino Gerla •

Ecco il corpo del "non-reato". Sequestrato, dato per rubato, ritornato: e tutti vissero felici e contenti!





[in copertina]

di Gabriella Scarioni

Le Valchirie del C.M.A.E.



Chi mai ha detto che le donne
siano il “sesso debole”?
Le nostre due “lady” si sono fatte valere
contro agguerriti equipaggi
del “sesso forte” ...

Tra le auto da scegliere
per danzare sulla neve,
forse la Porsche non è
tra le più adatte. Ma si
può essere smentiti.

I due equipaggi femminili della Squadra Corse C.M.A.E., rappresentanti del club a livello agonistico, dopo un brillante 2013 continuano a gareggiare nel 2014 strap-pando, nelle gare in cui sono stati presenti, il titolo femminile alle altre esponenti del gentil sesso concorrenti.

In una stagione ricca di soddisfazioni, in particolare, hanno portato il nome del C.M.A.E. sul podio in due tra le gare più popolari nel panorama ASI e CSAI.

Gabriella Scarioni, navigata da Karen Grammi, a bordo della sua Porsche 356B del 1960 ha vinto in ottobre "Eva al Volante", prestigiosa gara ASI a livello nazionale dedicata alle *lady driver*. Ben 40 equipaggi provenienti da tutta Italia si sono sfidate sia "a media" che "a pressostato" nella splendida cornice spezzina tra Lerici e Portovenere. L'importanza di questa manifestazione nell'ambito ASI è stata sottolineata dalla fattiva presenza del Presidente Loi, che ha seguito tutto l'evento e ha premiato perso-



nalmente i primi tre equipaggi classificati. Alexia Giugni, navigata da Paola Tondelli, ha invece partecipato in data 8-9 febbraio 2014 alla trentunesima Coppa dalla Favera, famosissima e durissima gara CSAI che si svolge tra le montagne innevate del Veneto. Alexia, con la sua Porsche 356 A del 1958, ha vinto la Coppa delle Dame e, piazzandosi trentaseiesima assoluta, ha messo in fila parecchi equipaggi quotati appartenenti al sesso forte in una gara difficile che ha visto l'arrivo di soltanto 55 auto su 88 partenti.

Il ritiro di ben 33 piloti tra cui alcuni *top driver* e *driver A* del calibro di R. Ricci su BMW 2002 TI, G. Barcella su Porsche 356 C, A. Bergamaschi (reduce dal Rallye Montecarlo Historique) su WV 1.3 S e G. Mozzi (vincitore delle Mille Miglia 2011 e 2014, nonché ottimo secondo nel 2013) su lancia Fulvia HF, rende l'idea di quanto questa manifestazione, che si corre in notturna in condizioni meteo critiche con pioggia, nebbia, neve e ghiaccio, sia stata selettiva. Ma queste non sono state le uniche due gare in cui i nostri agguerriti equipaggi "rosa" hanno ben figurato.

Tra le tante disputate nel 2013 occorre ricordare anche la doppietta sul podio ottenuta alla Varese Campo dei Fiori - Coppa dei 3

Laghi dove Gabriella Scarioni e Karen Grammi hanno gareggiato con una Mini Cooper 1300 del 1973. Alexia, sempre con la sua fedele 356A era navigata dalla sua mamma, giunta il giorno prima dagli Stati Uniti.

Le nostre "Valchirie", inoltre, hanno ottenuto ed ottengono ottimi risultati come navigatrici nelle gare sia di regolarità classica che di regolarità a media.

Hanno navigato in gare di regolarità classica di Campionato Italiano e in gare internazionali di regolarità a media quale il celebre Rallye Montecarlo Historique, il Challenge des Vallées Cote d'Azur e (per la co-pilota Giugni) il Neige et Glaces 2014, facendo ben figurare il nome prestigioso del C.M.A.E.

Una curiosità: la Squadra Corse C.M.A.E. è l'unica in Italia, ad oggi, a vantare la presenza di due equipaggi femminili a livello "agonistico". Non sarebbe male aumentare questa gentil presenza. Per cui... Signore che amate la guida fatevi avanti! Le competizioni di regolarità classica vi aspettano a braccia aperte.

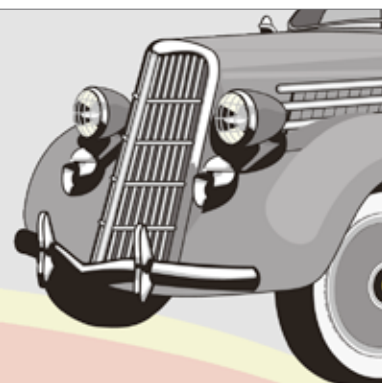
•



Centro Assicurativo Pavese
via Marchesi, 33 - 27100 Pavia
Tel. 0382.22052

info@centroasspavese.it
www.centroasspavese.it

**OLD
TIMER®**



**La polizza di assicurazione nata nel 1994
riservata al collezionista di veicoli storici**





[appuntamenti]

di Ennio Marone

AutoClassica & C.M.A.E.



Belli e aggressivi i bolidi del Jolly Club che hanno fatto la storia dei rally negli anni '70/'80 e hanno attirato i molti sguardi dei visitatori.

Il "nostro" arco, quasi un arco di trionfo, sotto cui transita vincitrice la Lancia Delta Integrale.

Anche quest'anno il nostro sodalizio è stato presente a questa importante manifestazione milanese. Purtroppo il maltempo e il "profumo di ponte" non hanno favorito l'afflusso di visitatori come nelle precedenti edizioni.

Per contro il nostro stand, in una favorevole posizione centrale, grazie ai "gioielli" esposti, è stato meta di moltissimi amici che hanno potuto ammirare le vetture esposte.

Il tema di quest'anno era "Il Jolly Club e i rally". Esemplari di grande rilievo che hanno conquistato tanti trofei su neve, ghiaccio, polvere e asfalto hanno avuto massima visibilità sul nostro parterre. Vetture come la Fiat 131 Abarth e le Lancia Rally sono indimenticate icone di quell'epoca che vedeva migliaia di persone (con non poco rischio!) assiepersi sui cigli delle strade interrotte dal rombo di questi meravigliosi bolidi.

Tempi e uomini che, ahimé, sono ormai parte della storia. ●





Auto da corsa, moto e la nostra fedele Ardea, pronta (finita la manifestazione) a riporre l'attrezzatura e rientrare in sede. I giovanissimi si divertono a farsi fotografare vicino ai "mostri sacri" che ricordano meglio i loro genitori... o forse i loro nonni.





[storia]

di Fabio Morlacchi

Lo sparpiero del cielo



La nostra aeronautica ha consegnato alla storia del volo macchine e piloti che il mondo ci ha invidiato. Siamo un popolo di navigatori per mare e... per aria.

Iniziamo questa rubrica dedicata agli aerei che hanno fatto la storia, soprattutto la nostra, ma anche ai piloti e alle loro imprese.

Mi è facile parlare di queste cose per svariati motivi. L'evoluzione dell'aviazione, gli aerei d'epoca, i loro progettisti e i loro piloti mi hanno sempre interessato. E sono convinto che molti tra voi hanno letto qualcosa sugli aerei più famosi, si sono, magari da giovani, appassionati a qualche vicenda della storia dell'aviazione, probabilmente avendo ricevuto in regalo un libro edito dallo storico editore

aeronautico italiano, il caro amico Giorgio Apostolo. Non è estraneo a questa mia passione il fatto che mio nonno sia stato un pilota di aerei dal 1918 al 1943, dapprima sui ricognitori e poi sui grossi trimotori da bombardamento, S.79 compreso. Dunque, 25 anni passati volando, spesso con aerei dotati di motori Alfa Romeo. Se all'inizio, fino alle prime fasi della Grande Guerra 1915-18, la tecnica motoristica utilizzata dagli aerei era debitrice verso quella delle automobili, dal primo dopoguerra è stato proprio l'opposto. Tra la fine degli anni '20 e la seconda Guerra Mondiale, soprattutto in Italia, abbiamo vissuto l'epoca d'oro dell'aviazione. Tra le nostre maggiori fabbriche di aerei c'erano la SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia), la Macchi, le Reggiane (Officine Reggiane), i CRDA (Cantieri Riuniti Dell'Adriatico), oggi tutte praticamente scomparse. Ma i motori che equipaggiavano i loro aerei, venivano costruiti da Alfa Romeo, Fiat, Piaggio, Isotta Fraschini e, per breve tempo, Lancia: nomi

Uomini piccoli, ma di grande valore, sorridenti all'ombra maestosa della fusoliera del Savoia Marchetti S.79.



molto noti a noi appassionati. I loro tecnici, e tra essi i migliori nomi italiani di tutti i tempi, finita la guerra si sono dedicati alla progettazione di automobili e dei loro motori. E molte auto che noi amiamo, sono “figlie” di questi progettisti. Tante tecnologie, oggi comunemente utilizzate in ambito automobilistico, sono state mutate dalla tecnica aeronautica del passato: turbocompressori, iniezione diretta, 4 valvole per cilindro, pistoni ad alto scorrimento con il mantello ridotto al minimo, doppia accensione, valvole di scarico cave e riempite di sodio. Senza contare lo sviluppo dei materiali e dei loro trattamenti. Senza i grossi e potenti motori aeronautici a pistoni, lo sviluppo dei motori automobilistici sarebbe stato sicuramente più lento. In Italia, lo sviluppo della nostra aviazione si deve soprattutto a un irruente personaggio di nome Italo Balbo, che il 6 novembre 1926 viene nominato Sottosegretario dell'Aeronautica. Balbo ha le idee chiare e dà inizio alla parabola ascendente della nostra aviazione. Il 12 settembre 1929 diventa Ministro dell'Aeronautica, carica che mantiene fino al 5 novembre 1933. I suoi successi personali e come pilota provocano il rancore di Mussolini verso il gerarca che, *promoveatur ut amoveatur*, viene nominato Governatore della Libia e lì spedito. Ma lo sviluppo della nostra aeronautica è oramai divenuto inarrestabile, la messe di primati conquistati negli anni '30 e le meravigliose imprese compiute dai nostri aviatori hanno portato addirittura ad una sopravvalutazione della nostra forza aerea nelle prime fasi della Seconda Guerra Mondiale. Il “Settantanove”: se oggi ci dicono questo nome andiamo subito con il pensiero all'ultimo anno dei '70, i bui anni di piombo o, per quelli della mia generazione, gli anni della musica “disco”. Ad altri viene in mente l'autobus che prendevano per andare al liceo. Ma per chi ha qualche anno di più e ha visto o fatto la guerra, o è appassionato di aerei d'epoca, il “Settantanove” rimane il più celebre aereo italiano di tutti i tempi. Anche per i piloti che, durante la guerra, affidavano la loro vita a questo straordinario velivolo, era solo e semplicemente identificato con il numero che componeva il suo nome, che per esteso era Savoia Marchetti S.79, prodotto

dalla SIAI di Sesto Calende, progettato da uno dei migliori progettisti italiani, l'ing. Alessandro Marchetti. Come spesso è avvenuto nella storia della nostra aeronautica, il “79” venne presentato, fuori concorso, come risposta ad un bando per bombardieri indetto dalla Regia Aeronautica. Il prototipo del trimotore, dotato di matricola civile I-MAGO e motorizzato con i problematici motori radiali Piaggio P.IX Stella, compì il primo volo a Cameri l'8 ottobre 1934, pilotato dal celebre collaudatore della SIAI Adriano Bacula. Era nato come aereo civile da trasporto passeggeri ad alte prestazioni, veloce e maneggevole. Tranne pochi esemplari, oltre al prototipo che venne subito rimotorizzato con gli Alfa Romeo, l'S.79 adottò esclusivamente i motori costruiti al Portello, dapprima i 126RC34, poi, dal 1939, i 128RC18. La produzione di serie dello Sparviero, il nomignolo ufficiale dell'aereo, iniziò ad ottobre '36 e continuò fino al giugno del '43, totalizzando 1.217 esemplari prodotti da diverse fabbriche italiane, oltre che dalla SIAI stessa. Il primo impiego operativo avvenne nel 1936, nel corso della guerra civile spagnola. Nell'agosto del 1937, viene organizzata dai francesi la gara Istres-Damasco-Parigi per celebrare la trasvolata atlantica di Charles Lindberg compiuta dieci anni prima. Ai primi 3 posti arrivarono i “79” italiani, pilotati da Cupini-Paradisi, arrivati primi, Fiori-Lucchini secondi, Biseo-Bruno Mussolini terzi, più il 6° e 8° posto. Durante la Seconda Guerra Mondiale, operando su tutti i fronti, il “79” venne impiegato inizialmente come bombardiere, ruolo non congeniale a un aereo sportivo privo di grandi capacità di carico necessarie a trasportare ingenti quantitativi di bombe, ma poi venne utilizzato con successo nel ruolo di aerosilurante. Dopo la guerra, qualche decina di “Sparviero” residui vennero impiegati dalla Aeronautica Militare come trasporto passeggeri, radiati definitivamente nel 1953 e distrutti. Oggi esistono al mondo solo due esemplari di S.79: uno è al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle, l'altro al Museo Caproni di Trento, mentre un relitto è esposto al Museo Vollandia di Vizzola Ticino. Appartengono ad un lotto di quattro aerei revisionati in SIAI Marchetti e consegnati al





Il fantasma dello "Sparviero" da quasi vent'anni adagiato sulla sabbia desertica a custodia dei resti dell'equipaggio.

Libano nel 1949, radiati nel 1959 ma scampati alla distruzione e rientrati in Italia all'inizio degli anni '70. Ed è proprio uno dei tre esemplari rimasti, precisamente il relitto di Volandia, a fornire l'ispirazione per un interessante aneddoto. Lungo il percorso espositivo del museo adiacente all'aeroporto della Malpensa si incontra un diorama al vero. Un piccolo pezzo di terreno desertico ricreato, con le pareti dell'hangar dipinte come il cielo infinito del deserto libico. Adagiato sulla sabbia c'è il relitto di un "Settantanove". È qui per raccontarvi la storia di un suo "fratello" e del suo equipaggio.

Lo Sparviero del deserto

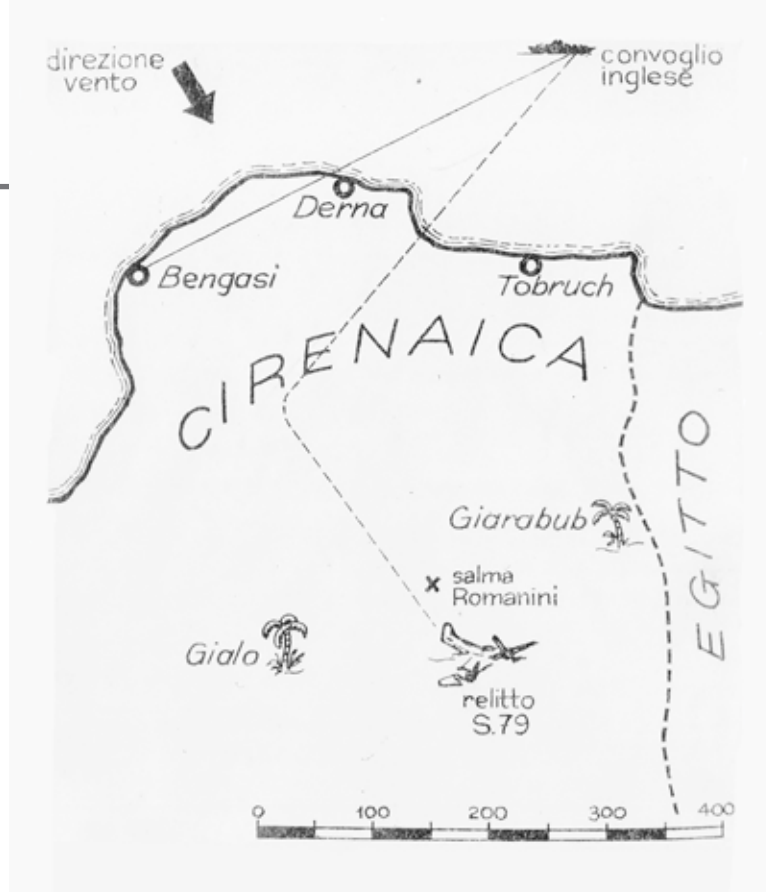
21 aprile 1941, nel braccio di mare tra l'isola di Creta e la costa libica, di fronte a Tobruch, sta transitando un convoglio inglese, composto dalla grossa petroliera Breconshire, da unità cacciatorpediniere della flotta dell'ammiraglio Cunningham e altre unità da trasporto. A nord di Creta gli inglesi stanno evacuando le truppe dalla Grecia per trasferirle ad Alessandria, in Egitto. È per raggiungere questo convoglio che i "79" della 278ª squadriglia decollano dall'aeroporto di Berka, sobborgo a sud-est di Bengasi. Alle 16.50 parte l'aereo del tenente Guido Robone che, facendo rotta verso Nord-Est, si dirige verso il convoglio del quale affonda, con il suo siluro, la petroliera British Lord di oltre 6.000 tonnellate. Alle 17.15, il capitano pilota Oscar Cimolini inizia la sequenza usuale per l'avviamento dei tre motori Alfa Romeo 126RC34 del suo "79". I motori vengono scaldati per qualche minuto a 800 giri, poi il pilota dà un filo di manetta dopo che il personale ha tolto i cunei che tengono ferme le ruote. Nell'aereo, l'equipaggio è composto, oltre che dal capitano Cimolini, dal maresciallo pilota Cesare

Barro, marconista sergente maggiore Amorino De Luca, motorista sergente maggiore Quintilio Joello, osservatore s.tenente di vascello Franco Franchi, 1° aviere armiere Gianni Romanini. Il "79" stacca le ruote da terra alle 17.25, Cimolini ritrae il carrello e inizia a guadagnare quota seguendo la medesima rotta già seguita dal "79" di Robone. Si tratta di equipaggi veterani ed esperti, ma giunti in Africa da non molto, e quindi senza adeguata esperienza di volo con i venti desertici. La missione si preannuncia difficoltosa per i forti venti da Nord, che rendono difficile seguire la rotta e rallentano l'aereo, con il suo siluro da 920 kg appeso sotto alla fusoliera. I due piloti sono molto esperti: Barro è un buon navigatore, mentre Cimolini è un ottimo pilota. Dopo due ore arriva, via radio, la posizione del convoglio inglese, ma quando raggiungono le coordinate si vede solo il mare fortemente increspato. Cimolini si consulta con Barro, decidono di seguire la rotta delle navi inglesi. La bussola di bordo non funziona alla perfezione. Dopo circa dieci minuti di ricerca, il sole sta già calando all'orizzonte e il buio comincia ad avvolgere l'aereo. Cimolini incrocia ancora sulla zona per qualche minuto, poi riescono ad intravedere le scie spumeggianti delle navi. Sono le 19.35, bisogna raggiungere velocemente il fianco di una delle unità, sganciare e fare rotta per Bengasi. La portaerei Ark Royal è lontana, a nord di Creta, perciò non c'è la caccia nemica in cielo. Cimolini si porta in rotta di attacco nella semi oscurità, si abbassa di quota e dà tutta manetta, innestando l'etilizzatore per la super potenza con l'apposita manettina sul cruscotto. I tre motori Alfa Romeo cantano all'unisono a 2.300 giri. Quota a 70-80 metri sopra il pelo dell'acqua, a 1.000 metri dalla nave gli scoppi dei tiri contraerei inglesi sono molto vicini e i proiettili traccianti impediscono di vedere bene le manovre diversive del nemico. L'aereo sobbalza ed è difficile mantenerlo dritto filando ad oltre 400 km orari. Il siluro è sganciato a 900 metri dal bersaglio e Cimolini esegue una brusca virata per allontanarsi velocemente dall'inferno di colpi, con il "79" ridivenuto maneggevole senza più il siluro. Di solito, dopo lo sgancio veniva effettuato un passaggio in prossimità del convo-



glio per verificare e fotografare l'esito dell'attacco, ma oramai è già buio quasi completo. Dopo avere virato verso sud-ovest in direzione di Bengasi, il "79" viene riportato a velocità di crociera dopo avere riguadagnato quota intorno a 800 metri. Bisogna evitare di sorvolare Tobruch, che è sulla rotta e le cui luci costituiscono un punto di riferimento, ma che è in mano inglese. Un vento violento colpisce di coda e sul lato destro l'aereo, rendendo difficile capire a che velocità si sta volando e se si sta derivando di lato. Il marconista De Luca non riesce a mettersi in contatto con Bengasi, la radio di bordo è rotta per le scosse subite durante l'attacco, rendendo anche impossibile il contatto con il radiofaro dell'aeroporto e la bussola continua a funzionare male. Gli uomini a bordo zittiscono. Alle 22.10, nel buio totale, solo il canto regolare dei tre motori Alfa Romeo dà conforto all'equipaggio. Barro non sa se sono ancora sul mare o hanno raggiunto la terraferma. Ma le luci di Bengasi non si vedono ancora. Si pensa di essere ancora sul mare, ma all'altezza di Bengasi Cimolini vira a sinistra: non sanno che sono già sul deserto da un pezzo, spinti dal vento laterale, mentre sono riusciti a stimare bene la velocità effettiva nonostante il vento che li spinge anche in coda. Alle 23.00, si ha oramai la consapevolezza di essere sulla terra ferma. Non hanno avvistato le luci di Bengasi, ma non riescono a capire dove sono, poiché non si vede nessun riferimento nel buio, nonostante il volo si svolga oramai a bassa quota. Il carburante è oramai in

riserva, Cimolini e Barro decidono di atterrare sulla pancia nel deserto, che stimano di avere sotto di loro. Gli uomini si dispongono al sicuramente brusco atterraggio, aggrappandosi agli appigli. Cimolini e Barro abbassano i flap e tirano fuori gli ipersostentatori, virano per disporsi contro vento. Motori al minimo, il "79" tocca terra con uno schianto, rimbalza in aria e ripiomba al suolo, scivolando sulle dune e fermandosi bruscamente. Le pale delle eliche si sono piegate nell'impatto con il terreno, spegnendo i tre motori di colpo e facendo piombare gli uomini nel silenzio più asso-



luto. L'armiere Romanini, che ha la sua posizione in coda, la parte più sicura in questi atterraggi di fortuna, è illeso, mentre i piloti hanno riportato diverse fratture agli arti e gli altri risultano solo feriti in modo leggero; nessuno è comunque grave. All'alba, con poca riserva di acqua e le razioni di emergenza bastanti per un giorno solo, si decide di cercare i soccorsi. È proprio Romanini, che al tramonto si incammina nel deserto verso nord dove si pensa che a non molti chilometri ci sia la costa. L'armiere porta con sé una borraccia, un binocolo, una pistola lanciarazzi, due orologi, un cacciavite, la bussola del cruscotto, le chiavi dell'aereo e la targhetta con la matricola del "79", MM.23881, in modo che gli

La rotta del S.79 prima di giungere, a corto di carburante, a sud ovest di Giarabub e il punto in cui è stata ritrovata la salma dell'armiere Romanini che, dopo una marcia di 110 km alla ricerca di soccorsi, si dovette arrendere al deserto.

...nonostante il forte impatto, uscirono solo feriti...

eventuali soccorritori, trovandolo magari senza vita, possano capire cosa è successo e cercare l'aereo con gli uomini.

21 luglio 1960, un elicottero della Compagnia Ricerche Idrocarburi, mentre sorvola il deserto a soli 4 chilometri a sud della pista Gialo - Giarabub e a 400 chilometri dal mare, scopre delle ossa affioranti dalla sabbia. Si tratta di Romanini, che dopo 110 chilometri di marcia, pari a 90 chilometri in linea retta muore nel deserto dopo avere sparato un razzo dalla pistola che aveva con sé, come estremo tentativo di farsi vedere da qualcuno



prima di abbandonarsi definitivamente al caldo abbraccio della sabbia. Ha con sé ancora tutti gli oggetti, compresa la targhetta con la matricola del “79” e la sua piastrina di riconoscimento. Il 5 ottobre, un elicottero dell'AGIP Mineraria pilotato da Pasquale Bertolucci, ex pilota della Regia Aeronautica con gli S.79 del 12° Stormo da bombardamento terrestre, sorvola il relitto di un “79” adagiato sulla sabbia. Atterra e si avvicina all'aereo, che sembra lì da poco tempo, non da quasi vent'anni, conservato dal clima secco desertico. Persino l'otturatore della mitragliatrice dorsale scatta ancora alla perfezione. Sotto ad un'ala, ci sono i resti dell'equipaggio. Sulla fusoliera si legge ancora bene la matricola militare: MM.23881. Il fantasma dello Sparviero è stato ritrovato.

Caratteristiche principali dell'S.79

Struttura mista, in legno per le ali, rivestite con fogli di compensato e tubi di acciaio per la fusoliera, dotata di rivestimento in tela trattata. Apertura alare 21,20 m, lunghezza 15,60 m, peso a vuoto da 6.500 kg, massimo 10.500 kg, velocità massima 430 km/h, autonomia massima 1.900 km, quota massima (o di tangenza) 7.000 mt. Armamento: 2 mitragliatrici Breda Safat da 12,7 mm, 2-3 mitragliatrici Safat MC. da 7,7 mm, 1.250 kg di bombe o un siluro da 920 kg montato sotto alla fusoliera. Motore Alfa Romeo 126RC34. Costruito su licenza Bristol, derivato dall'ennesimo capo-

lavoro di Roy Fedden, il Pegasus del 1930, può essere considerato il naturale erede del già ottimo Jupiter, del quale conserva le caratteristiche di massima e le misure vitali: 9 cilindri a stella, misure di diametro e corsa di 146 x 190 mm per una cilindrata di 28.629 cc, 4 valvole per cilindro con sistema di comando delle punterie costruito in modo a compensare la dilatazione termica tra le aste di comando rispetto ai cilindri. Come indica la sigla, era dotato di riduttore dei giri dell'elica (“R”) e di compressore centrifugo di sovralimentazione (“C”). Venne costruito nelle officine Alfa Romeo del Portello a Milano, dopo la primogenita versione 125RC35. La sua produzione iniziò a metà 1936 e terminò nel 1943, totalizzando 6.210 esemplari tra civili e militari. Le sue prestazioni erano di 670 Cv a 2.300 giri al suolo, 750 Cv a 3.400 metri e 2.300 giri, 780 Cv al decollo a 2.185 giri con pressione di sovralimentazione aumentata. Peso 485 kg.

In tempo di guerra, molti esemplari militari vennero dotati anche dello “etilizzatore De Luca + 100”, che permetteva l'uso di benzina ad alto numero di ottano per brevi periodi, potendo così aumentare la pressione di sovralimentazione e guadagnare circa 100 CV di super potenza, utilizzabili in emergenza. ●



LANCIA VINTAGE
RICAMBI LANCIA D'EPOCA
www.lanciavintage.it
info@lanciavintage.it
Fax 0232861150
AFRA



AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO
REPLICHE PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO
VIA CARLUCCI 36/38
TEL. +39 02 32801111 - FAX +39 02 32801150
E-mail: afra@afra.it - www.afra.it



CARNEADI: CHI ERAN COSTORO?

Oggi attivi soci del C.M.A.E., ieri chi a giocare con le automobiline (ma non lo facciamo ancora?), chi con la mamma vicino alla 600 di papà o sui gradini in attesa di salire a fare "brum-brum" sulla macchina del nonno o, in veste di teenager anni '70, pronto a sfidare easy rider sulla spiaggia con la dune buggy.

Chi sono? Nessuno riconoscibile tranne uno... che oggi imperversa ancora nel nostro Club con la sua consueta voglia di fare...

Le risposte?

Cercatele tra le pagine del Notiziario, così sarete costretti a leggervelo tutto... ●





[due ruote]

di Carlo Achini

Sulle sponde dell'Adda



Un sole primaverile accoglie i partecipanti a questo bel giro, cui, indomito, Vittorio Pasini si era adeguatamente attrezzato per l'eventuale acquazzone improvviso.

Eccoci alla prima uscita programmata della stagione 2014. Vittorio Pasini, insieme a due suoi parenti di Crema conoscitori del territorio, ha preparato con particolare dovizia il percorso sulle sponde dell'Adda nel territorio di Cremona, con attraversamento di ponti particolarmente suggestivi e paesaggio della Bassa di altrettanta bellezza. Sicuramente un grosso impegno da parte di Vittorio nel preparare tutto questo.

Dopo i tre mesi invernali, non freddi ma particolarmente piovosi, si pensava che per il 23 marzo ritornasse un po' di sole che timidamente nelle giornate antecedenti il raduno si era fatto vedere con temperature gradevoli.

Caricati dal solito entusiasmo che contraddistingue i motociclisti, ecco tutto pronto, ma il sabato le previsioni per la domenica sono pessime. Che fare? Dopo un giro di telefonate si decide di partecipare, chi in moto, chi in macchina.

Ore 8.30 della domenica: all'appuntamento all'Idroscalo Tribune ecco che arriva la prima macchina, poi la seconda e così via. Ma a un certo punto il rombo di una moto si avvicina. Chi sarà? Ecco arrivare Vittorio Pasini esterrefatto dalla mancanza di altre moto. A Vittorio, unico e vero motociclista che non si ferma davanti a nulla, il plauso del C.M.A.E. e di tutti noi. Bravo e complimenti!

Caricata l'unica moto sul carrello, la carovana parte per fare il percorso programmato con prima tappa per il caffè e una fetta di torta nell'antica Trattoria Barca di Cavenago d'Adda. Ripartenza sotto il diluvio per la tappa del pranzo: pranzo di eccellente qualità presso l'Agriturismo Il Maneggio di Soresina. Foto di gruppo e rientro libero. Con l'amarezza di non averlo fatto in moto. Ci consoleremo con il prossimo "Tra le vigne dell'Oltrepo" del 13 aprile.

Un ringraziamento mio personale (e di tutto il C.M.A.E.!) a Vittorio per l'organizzazione e a tutti i soci partecipanti. ●



Fucina propone...

“Il peso è il nemico, la resistenza dell’aria è l’ostacolo”. Così recitava il motto della Touring: vero, ma per le vetture sportive.

Questo volume è dedicato a tutti coloro che sono convinti che più un’Alfa sia leggera meglio è, con la speranza che, dopo la lettura, comprendano che non è sempre vero...

È un’opera su un favoloso mondo dell’Universo Alfa Romeo, spesso dimenticato e sconosciuto: quello dei veicoli industriali.

Non solo la storia dei mezzi pesanti costruiti prima a Portello e poi a Pomigliano, fino al Brasile con la FNM, ma anche il racconto di un settore che va a intrecciarsi spesso con il contesto storico dell’Alfa tra gli anni '30 e gli anni '70.

Ecco quindi l’altra faccia dell’Alfa Romeo, da cui il titolo *l’altra Alfa*, rimasta spesso nell’ombra sebbene fosse uno dei settori più significativi, addirittura il più importante dopo la Seconda Guerra Mondiale con l’esaurirsi delle commesse belliche dei motori d’aviazione. Senza questi settori in grande fermento, infatti, l’Alfa non sarebbe giunta al giorno d’oggi e il suo, comunque, sempre tormentato percorso si sarebbe arrestato decenni or sono.

Hanno qui il giusto risalto quegli stupendi autocarri, autobus e filobus che, insieme

ai motori avio, tennero in piedi la Casa milanese negli anni '30 e '40 e furono il principale settore del primo dopoguerra fino al pieno sviluppo della berlina 1900 e della successiva Giulietta.

La lunga ricerca storica, durata oltre due anni, e il contributo iconografico, in massima parte inedito, vanno così a colmare una lacu-

Stefano Salvetti

l’altra alfa

autocarri, autobus e filobus *Alfa Romeo*



na nella vasta bibliografia Alfa Romeo che non ha mai affrontato in modo così esteso questo campo, sconosciuto ai più ma tassello

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

fondamentale per comprendere appieno la favolosa storia di questo amatissimo Marchio.

Formato: 28x24 cm

Pagine: 448

Centinaia di foto a colori e b/n

Testo: italiano/inglese

Prezzo: 60,00 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



Vendo Porsche 3000 SC Cabrio del 1983

Colore bianco, assolutamente perfetta.
Cell. 335.71.00.956

Vendo Fiat Dino 2400 Coupé del 1970

Colore bianco, solo 80.000 km, tutta originale e ottimamente conservata.
Cell. 330.80.30.09

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 Bianchina Giardiniera del 1971

Colore rosso corallo, omologata ASI, unico proprietario, targhe e documenti originali, meccanica revisionata e gomme nuove. Ottime condizioni, conservata sempre in box.
Euro 7.000
Cell. 331.885.44.31 sig. Pellegatta

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 Volkswagen Maggiolone 1300 cabrio 1980

Colore bianco, unico proprietario, completamente originale, solo 55.000 km, iscritta ASI, perfettamente funzionante
Euro 11.000
Email evipp@tiscali.it

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 Ford Granada Ghia 2800 del 1982. Originale, in perfette

condizioni. Monoproprietario, iscritta ASI. Visibile a Milano in zona piazza Risorgimento.
Euro 9.000.
Cell. 335.82.70.177

Carneadi chi era costoro? Soluzioni: (1) Gigi Guffanti; (2) Gabriella Scaroni; (3) Mario Aglione; (4) Mauro Bonfrante; (5) Marco Galassi.



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 Mario Aglione

Revisioni ante 1960

Nella consueta ottica di agevolare il più possibile i nostri Soci nell'espletamento di pratiche relative alle auto, nel 2012 il C.M.A.E. si era impegnato per avere la possibilità di organizzare delle sedute "personalizzate" volte alla revisione degli autoveicoli ante anni '60.

La burocrazia della Motorizzazione Civile, non facile da smuovere, ci aveva concesso questa opportunità, a patto che il numero dei veicoli non fosse inferiore a venti.

Nonostante il nostro impegno, purtroppo le sedute sono state più volte rimandate per il mancato raggiungimento del numero minimo e a volte sono state addirittura cancellate.

Nel 2014 è stata indetta una nuova seduta che, sempre a causa della stessa carenza di adesioni, è stata sospesa.

Nostro malgrado, visti i trascorsi, ci siamo visti costretti a rinunciare a questa "opportunità" e quindi ad annullare gli impegni presi a suo tempo con la Motorizzazione Civile.

Siamo quindi spiacenti, ma non potremo più offrire questo servizio ai nostri Soci.

[focus]

di Ennio Marone

Serata in ricordo di Bandini

La nuova sede ben si presta agli eventi culturali, come la presentazione del bel libro dedicato a un pilota milanese, di grandi speranze: Lorenzo Bandini.

A opera di Cesare De Agostini, con il valido contributo di Gianni Cancellieri, l'autore ha ricordato i trascorsi di questo pilota dai modi gentili, timido, ma di grande determinazione in pista. Gli esordi, come sempre per tutti, furono difficili in questo campo ma la sua costanza e la grande dimestichezza con le ruote scoperte lo fecero giungere ai massimi traguardi cui può aspirare un corridore: la Formula 1 vestita di rosso Ferrari.

Molti di noi hanno ancora vivo il ricordo di quella infausta domenica del 1967 quando, sul circuito di Montecarlo, la rossa Ferrari numero 18 prese fuoco. Bandini fu estratto ancora vivo dai rottami ma se ne andò qualche giorno dopo. E per la sua Milano e tutti i tifosi italiani fu un triste giorno di lutto.



[save the date]

di Geronimo La Russa

Carissimi,
scrivo queste poche righe per segnalarvi un appuntamento che ho pensato di organizzare nella convinzione che possa essere molto interessante e piacevole per tutti noi appassionati di motori.

Mercoledì 25 giugno, alle ore 18.15, presso la nuova sede del nostro Club, avremo come ospite Ivan Capelli: pilota di

Formula 1, ferrarista, esperto di motori, commentatore televisivo della Rai e, soprattutto, grandissimo appassionato di auto e moto sia moderne che storiche.

L'occasione sarà utile per ascoltare quelli che sono stati i passaggi più importanti e significativi della sua carriera e per porgergli domande di natura tecnica, sportiva ma anche relative a vicende o aneddoti che hanno accompagnato il suo brillante percorso professionale.

Il mio legame con Ivan Capelli nasce anche dal fatto che, convinti della necessità di un forte cambiamento, abbiamo deciso di candidarci insieme alle elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo

dell'Automobile Club di Milano.

A tal proposito mi fa piacere ricordarvi di essere l'unico candidato in corsa alle elezioni, socio da lungo tempo C.M.A.E.

Una decisione la mia e quella di Ivan, presa insieme ad altri due amici (Massimo Ciceri, titolare dell'azienda Beta che da moltissimi anni è vicina al mondo dei motori e delle corse, e a Enrico Radaelli, delegato del Coni per la provincia di Monza e Brianza), che saranno presenti alla serata organizzata del 25 giugno.

Nel rinnovare l'invito a partecipare all'appuntamento, rivolgo a tutti voi i più cordiali saluti in attesa di incontrarci personalmente.

Cena C.M.A.E.



Sempre piacevole e ben accetta la tradizione di slittare più avanti delle “tradizionali” cene di fine anno il nostro ritrovo che marca così, non la fine, ma l’inizio di un nuovo anno di amicizia.

Natale è passato, l’Epifania tutte le feste ha portato via e, nonostante la crisi che attanaglia ancora tutto il Paese, una fetta di panettone non è stata negata a nessuno.

Tradizionalmente gli appuntamenti di fine anno sovrappongono cene con parenti cui è rivolto affetto incondizionato e “parenti serpenti” la cui presenza è necessario, almeno una volta l’anno, subire.

Valida quindi l’idea, ormai da qualche

tempo, di sostituire la tradizionale cena di fine anno del C.M.A.E. con una cena di “inizio anno”, quasi in coincidenza con quel 5 febbraio, storica data di fondazione del nostro sodalizio.

Quest’anno la cornice è stata lo Sporting Club di Monza, piacevole e immerso nel verde e vicino al “tempio della velocità” che tutto il mondo conosce e ci invidia.

Nessun fuoco d’artificio, quindi; musica e cotillons, fantasmagoriche parate d’auto; in linea con la crisi una serata sobria in un posto che ha visto la presenza di quasi duecento soci, il cui ritrovarsi insieme è sempre occasione per un piacevole scambio di chiacchiere e di rinnovati auguri.

All’inizio della cena, come di consueto, il Presidente Marco Galassi ha rivolto il suo benvenuto e, più tardi, la serata ha riservato un momento alle premiazioni d’obbligo che, per la giusta raccolta di applausi hanno visto alcuni dei nostri soci salire sul palco a ritirare non solo delle argenteo coppe, ma anche

Non solo “matusa” sul podio a prendere applausi ma anche padri e figli abili con il cronometro. Magari i figli più dei padri?



(bella idea di Carlo Achini!) di vere e proprie “coppe” di suino, provenienti dalle squisite zone di confezionamento.

L'importante premio Tenconi, dedicato alla memoria del padre del nostro caro socio Dino, destinato a chi all'interno del club si è particolarmente distinto per l'attività in favore del sodalizio, è andato tra la sorpresa del premiato, ma non di tutti i presenti, al nostro presidente Marco Galassi che, sinceramente stupito, ha forse nascosto qualche lacrimuccia di commozione, anche se non l'ha dato a vedere.

Piacevole serata quindi, che si è conclusa con l'augurio di un'altra annata straordinaria per il club con tanti eventi e tante occasioni di guidare le nostre vetture storiche. ●



Volti sorridenti e compiaciuti e, qui sopra, il grande Brambilla, uno che con l'acceleratore ci sapeva fare...





[due ruote]

di Carlo Achini e Alfonso D'Aloia

Tra le vigne dell'Oltrepo



Non preoccupatevi: sono tutti sorridenti ma non sono "bevuti"! L'Oltrepo e le sue cantine sono certamente allettanti, ma i "nostri" centauri hanno tutti la testa a posto!

13 aprile 2014: buona la seconda, visto che la prima uscita con le moto non si è fatta. Alfonso D'Aloia, vero motociclista e appassionato di BMW, che dell'Oltrepo Pavese è un grande conoscitore (tutte le strade panoramiche, le cantine e i ristoranti di sicuro successo) è il deus-ex-machina dell'evento. Ritornando al raduno, i partecipanti sono stati 38, con moto affidabili (visto l'inutilizzo della scopa) e molto belle; questa volta le Gilera hanno battuto le Guzzi come numero. Con l'occasione voglio ricordare i prossimi eventi a calendario C.M.A.E. e ASI:

- 18 maggio: "Storia e arte del Sebino e Franciacorta" (a calendario ASI, gratuita per le ante '45);
- 9/11 maggio: ASI Motorshow;
- 14 giugno: "Le piccole in movimento";
- 26/29 giugno: "La Toscana di Michelangelo e Pier della Francesca";
- 7 settembre: Morimondo e i suoi Navigli.

Desidero inoltre ricordare che, come da tradizione, dal sottoscritto voluta, nel mese di novembre tutti i motociclisti partecipano a una tavola rotonda per programmare il nuovo anno, coinvolgendo i soci in base alle proprie conoscenze del territorio. È una bella esperienza che tutti possono fare.

Carlo Achini

La tua motocicletta ti trasmette emozioni uniche. Se la moto che stai guidando lo fa con le sue vibrazioni, i suoi borbottii e il suo rumore e ti racconta la sua storia e la storia di chi l'ha pensata, disegnata e costruita, significa che ne riconosci l'anima. Significa che stai guidando una motocicletta d'epoca. In sella trovi sempre persone che sanno cogliere questo sentimento; sentimento che manifesta passione da condividere. La giornata di domenica 13 aprile è stata per me una forte emozione, perché tra le vigne dell'Oltrepo correva proprio questa grande passione, fatta di splendidi mezzi a due ruote e personaggi unici. Sono abituato a trovarmi in compagnia di amici e appassionati per godermi appieno la moto e il piacere di essere immerso in paesaggi dolci o difficili, piacevoli o impegnativi, con la strada che corre sotto le ruote, e questa giornata di primavera non ha deluso le attese. Il ritrovo era a Binasco, in primissima mattinata, con Carlo Achini già presente alle 8 ad accogliere le moto e centauri. La prima breve tappa ci ha portato nei pressi della Certosa di Pavia dove, dopo una veloce e abbondante colazione, è partito il vero e proprio tour. I bikers hanno raggiunto quindi il Ponte della Becca sul Po e con le loro splendide moto hanno affrontato i percorsi





Parata di "due ruote" e
(a sinistra) l'amico
Vittorio Pasini che non
si accontenta di un
"semplice" Pinot, lo ha
espressamente
richiesto a 98 ottani: la
sua Honda non si
accontenta di qualcosa
di meno "spinto"!

tra Stradella, Montenevoso e Montescano per arrivare dopo una settantina di chilometri alla Cantina Anteo a Rocca de' Giorgi. Accolto in questa bella location, tutto il gruppo ha potuto visitare le interessanti cantine dove si produce uno dei vini bianchi più importanti della zona con uve Pinot e metodo classico: ovviamente dopo la "vista", è stato appezzato il prodotto anche con "olfatto" e... "gusto". Senza esagerare però! Concluso il gradevole aperitivo, ci aspettava infatti la successiva tappa, ancora tra curve, tornanti e scollinamenti, per arrivare a Pometo di Ruino, destinazione Agriturismo Boccapane, per il meritato pranzo. Il gruppo non ha lesinato... come al solito, grazie all'accoglienza del posto e di Andrea e Ilaria che ci hanno rifocillato con le loro delizie gastronomiche. Al mitico Vittorio Pasini è stato servito anche uno speciale liquido a 98 ottani... per la sua assetata Honda 400SS che "beve un casino" (sarà forse per la guida sportiva). Anche Maurizio Quaglia non scherza affatto con la guida "allegra" (ogni tanto partiva con pieghe limitate solo dal boxer), ma forse si è salvato dalla capienza del serbatoio della sua BMW R80 G/S PD e dal fatto che si è ricordato di fare il pieno... Tra le veterane spiccavano le Gilera (splendida una "otto bulloni", oltre alle Saturno, tra cui una da Regolarità),

le BMW (un paio di 51/3, ma anche le mono anni '50 e le 75/5) le Moto Guzzi (da una GTV sino al Galletto), le Ducati, le Honda e una rara Bianchi 175 Sila, per un totale di 38 mezzi e 41 bikers. Nessuno si è perso e l'unico mezzo che non ha retto il ritmo è stata l'auto con il carrello per il recupero moto, che non è servito: sia le moto che i conducenti hanno infatti sfoggiato una splendida forma. Il tour di circa 180 km ha testato così la bontà e affidabilità delle moto e il forte spirito di tutti i partecipanti, fattori che hanno reso l'evento tanto piacevole da inserirlo sicuramente nei bei ricordi che la passione per le due ruote d'epoca sa donare.

Ancora un grande grazie a tutto il gruppo, e posso garantire che non è facile trovarne uno così affiatato, allegro, appassionato e competente.

Alla prossima!! E doppio lamp... anche all'acetilene.

Alfonso D'Aloia



Scampagnata **Rusticana**



L'affascinante ingresso del villaggio di Crespi D'Adda, che sembra quasi uscito da una fiaba di altri tempi.

12 aprile 2014: tempo buono, percorso complessivo 75 chilometri circa su strade provinciali.

Un'ora e tre quarti per percorrere circa 35 chilometri, in una giornata non lavorativa, questo è quanto costa ai cittadini a seguito dei lavori in essere nella zona est di Milano per quanto riguarda le opere relative alla costruzione della nuova autostrada Bre.Be.Mi. e la nuova TEM (Tangenziale Esterna Milanese), aggravato ulteriormente anche da una segnaletica direzionale sistema "alla buona" e, in alcuni casi, anche in modo errato.

Tutto questo disappunto è svanito appena giunti alla meta, grazie allo straordinario fascino palesato dal villaggio di Crespi d'Adda, una grande struttura edificata tra il 1878 ed il 1930 che non ha subito nei decen-

ni nessuna rilevante modifica, sia al suo interno, sia nei suoi dintorni e per questo è stato proclamato dall'Unesco "Bene universale appartenente all'umanità".

Oggi il villaggio di Crespi d'Adda è un piccolo borgo con alle spalle una grande e importante storia legata alla famiglia Crespi, casata di grandi imprenditori cotonieri, e alla sua fabbrica.

Una storia non ancora terminata a distanza di oltre un secolo dalla sua fondazione e a pochi anni dalla chiusura definitiva dell'opificio, avvenuto nel 2003.

Le case di Crespi d'Adda sono attualmente abitate in massima parte dai discendenti degli operai che hanno lavorato e vissuto qui dagli anni della sua fondazione, come in una comunità.

Oggi Crespi d'Adda è un'isola di verde e



quiete che sembra nascondersi, restia e indifferente, nel bassopiano racchiuso dai fiumi Adda a Ovest e il Brembo a Est, che va poco dopo a confluire nell'Adda creando così una barriera invalicabile.

L'aspetto urbanistico assai razionale gira intorno alla fabbrica e la pianta del sito prosegue le linee urbanistiche dell'opificio che trovano il loro fulcro nel suo ingresso principale, con un risultato di eccezionale aspetto scenografico nato dall'idea dell'ing. Brunati e dell'arch. Pirovano.

L'intero complesso è costruito su due assi perpendicolari tra loro, il minore congiunge il parco situato a Est del sito all'ingresso dello stabilimento a Ovest, il maggiore scende da nord, unica direzione di accesso, parallelo al fiume Adda e corre lungo l'insediamento lasciando ai suoi due lati la fabbrica e il villaggio e giunge fino al cimitero, parte terminale del sito a Sud alla confluenza dei due fiumi.

Il villaggio di Crespi d'Adda è anche un luogo ricco di spunti architettonici e artistici di notevole interesse.

La fabbrica e la villa padronale richiamano lo stile medioevale-gotico e romanico, la chiesa richiama l'architettura rinascimentale mentre le case operaie si ispirano a modelli anglosassoni.

Gli elementi estetici che più ricorrono sia nella fabbrica che nel villaggio sono il mattone a vista e le decorazioni in cotto, i marcapiani, le greche le modanature in mattoni tali che rendono piacevolmente simili le costruzioni messe ulteriormente in risalto dal contrasto cromatico tra il rosso del mattone e il giallo delle pareti intonacate.

All'occhio del visitatore è un piccolo scrigno di armonia che lo fa citare a buon motivo come sito di archeologia industriale assai interessante, che ha coinvolto la numerosa e interessata comitiva dei soci del C.M.A.E., prima di completare la bella giornata con un corroborante pranzo presso l'agriturismo "La Fattoria" di Bettola di Pozzo d'Adda. ●

A sinistra, il gruppo attento alle spiegazioni della guida.

A destra, l'avvocato Maggiorani immerso nel grande dubbio: vino bianco o rosso... o torta?



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





[una **cartolina** da...]

di **Giulio Caimi**

Weekend **a Parigi**



Le due curiose vetture del Maharaja, provenienti dal fornitissimo Museo Louwman che fanno di tutto per non passare inosservate.

Sono anni che con moglie e figlio andiamo, in febbraio, a fare un giro “fuoriporta” a Parigi per godere dello spettacolo di Retromobile dove traspare appieno la *grandeur* francese.

Ultimamente anche i nipoti hanno trovato molto interessante partecipare a queste full-immersion di motorismo storico. Ciò mi rende molto contento.

Per dare un'idea di Retromobile riporterò i dati dell'edizione 2013: precisamente 81.000 visitatori in cinque giorni, più di 500 veicoli esposti su 33.000 metri quadri di superficie, più di 400 espositori, vendite all'asta per un valore di 14,6 milioni di Euro. Quest'anno l'area espositiva è cresciuta a 41.000 mq, con più spazio agli espositori e un'agenda ancora più ricca. Nella fattispecie la rassegna parigina ha organizzato quattro esposizioni: "Le mille vetture di Maharaja", "1914

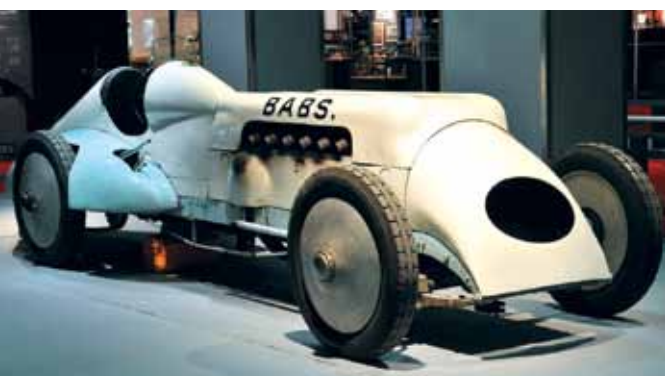
il dovere di ricordare", "Le vetture da record" e "Il patrimonio Lancia".

Le vetture dei Maharaja

Per la prima volta sono state esposte in Europa 15 vetture, stravaganti per forme e colori, come Isotta Fraschini, Rolls-Royce in alluminio lucidato, Swan-car, vetture per caccia alla tigre, etc., etc.

Nell'aprile del 1910 un giornale di Calcutta descriveva così il passaggio del Brooke Swan: "Le donne urlano, i carri escono di strada ed i bufali, i buoi, le capre gli asini gli elefanti e gli autoctoni scappano a gambe levate". Alla Vettura cigno, costata l'equivalente di sei RR Silver Ghost, viene così interdetta la circolazione sulle strade di Calcutta. Viene acquistata dal Maharaja di Nabha che ne sviluppa una versione più piccola, elettrica, per circolare nei suoi territori.





Vetture da record
super veloci e potenti
(anche per l'epoca) e
micro vetture che
hanno riscosso un
certo successo negli
anni '50: a Retromobile
si può trovare di tutto.

La Brooke Swan non era l'unica vettura dei Maharaja esposta; l'elenco è davvero molto ricco:

Delage D8, 1930 (Maharaja Jashwantrao);
Mercedes Benz SS, 1930 (Hari Singh);
Delahaye 135 Figoni Falaschi, 1938 (Dawanger);
Rolls Royce Phantom 1, 1926 (Nawab Wali-Ud-Dowla);
Rolls Royce Phantom 1, 1926 (Cooch-Behar);
RR Phantom 1-17 EX, 1928 (Hari Singh);
RR Phantom II, 1930 (Rewa).

Il Radja di Kotwara, eletto nel 1929 a 14 anni, fu mandato in Scozia ad Edimburgo per frequentare l'università di Cambridge. Il Problema nacque quando si presentò con una Isotta Fraschini 8A carrozzata Castagna al College. Il regolamento vietava agli allievi del primo anno di avere una autovettura. Riteniamo il problema fu risolto dato che nel 1932 rientrerà in India alla fine degli studi con la sua Isotta.

Un altro capitolo particolare riguarda le vetture da record. Erano esposte la BABS e la prima Bluebird da 350 CV.

Caratteristiche Bluebird: motore aeronautico Manitu 12 cilindri a V, cilindrata 18.300 cc, 3 valvole per cilindro albero a camme in testa, 350 Cv a 2.300 giri, 1.550 kg. Velocità raggiunta il 21 giugno 1925: 242,748 km/h.

Questa vettura costruita nel 1920 da Coatalen, fu poi venduta alla famiglia Guinness che nel 1922 stabilì il record mondiale di velocità all'autodromo di Brooklands (216 km/h). Infine nel 1925 fu venduta a Malcom Campbell: questi la verniciò di blu e diede inizio al mito della Bluebird. Con questa vettura stabilì il nuovo record mondiale (242,748 km/h).

Nello stesso anno però J.G. Parry Thomas, ingegnere alla Leyland Motors, con la sua BABS diventò l'uomo più veloce con una punta velocistica di oltre 275 km/h.

Caratteristiche: motore aeronautico Liberty, 12 cilindri a V, cilindrata 27.000 cc, 4 carburatori, 500 - 600 Cv a 2.000 giri, 1.800 kg di peso, trasmissione a catena. Velocità raggiunta il 28 aprile 1926: 275,171 km/h.

Il 4 febbraio 1927, però, Malcom Campbell rimise in discussione il record con una velocità di 281,381 km/h con la Bluebird Napier Campbell.

Parry Thomas, allora, decise di riconquistare



Ancora un piccolissimo squarcio sulle curiosità a quattro ruote (e a due cingoli!) che è possibile ammirare in questa grandissima esposizione, divenuta un punto di riferimento certamente mondiale.

il record di velocità e sulla spiaggia di "Pendine". La storia narra che dopo un primo passaggio a 270 km/h, durante la fase di ritorno inspiegabilmente la BABS si sollevò e, dopo aver effettuato un looping completo, cadde a terra sulle ruote ma si incendiò. Parry Thomas perse la vita. I famigliari decisero di seppellire la grande vettura bianca sulla spiaggia di Pendine. Forse l'incidente fu causato dalla rottura di una catena di trasmissione o dalla debolezza di qualche pezzo dell'avantreno.

Quarantadue anni più tardi Owen Wyn Owen saputo della triste storia chiese i permessi per riesumare la grande vettura; li ottenne, restituì la luce alla BABS, fece eseguire un completo restauro e dopo otto anni di lavoro, nel 1977, ripercorse la stessa spiaggia di Pendine. Difficile pensare, oggi, a eventi come questo. Tuttavia è piacevole e romantico lasciar correre la nostra fantasia a queste situazioni così lontane da noi.

Da un punto di vista culturale lo stand di Lucas Huni, dedicato completamente al marchio Lancia, è quello che più ha impressionato. Tutte le vetture esposte erano praticamente come uscite dalla fabbrica, perfette. Gli esemplari esposti, provenienti da collezioni private e rigorosamente non in vendita, hanno potuto raccontare un ampio spaccato di storia Lancia: Lambda del 1924, Aurelia B20, B24 Spider America, Aprilia, Astura, D24 competizione barchetta del 1954 (unico esemplare di questa serie appartenente a una collezione privata), Stratos e una rara Flaminia Sport Zagato pre-serie.

Da non sottovalutare anche un grande spiegamento di mezzi militari per ricordare il centenario della Prima Guerra Mondiale. I camion esposti, i carri e le vetture suscitavano grande tenerezza in un ideale confronto con i mezzi tecnologici di cui sono dotati gli



eserciti di oggi. Era esposto anche un taxi della Marna, famoso per aver contribuito allo spostamento delle truppe verso il fronte in tempi brevi durante l'epica battaglia.

Mi auguro di vedere anche da noi manifestazioni analoghe data la grande partecipazione che l'Italia ha avuto nella guerra del '14-'18. Il lungo reportage qui riportato, naturalmente, non rende giustizia alla realtà del Retromobile: l'evento, molto ricco, è davvero difficile da raccontare. Il settore dei ricambi è ben rappresentato anche se preponderante per le marche francesi. Davvero sbalorditive anche le aste: numerose e ricche di autovetture eccezionali e prezzi di conseguenza.

Sabato 8 febbraio l'asta di Artcurial, denominata "Solo Alfa" e dedicata al Biscione, ha portato tanti esemplari con targa italiana verso nuovi proprietari (e la speranza è che la maggior parte siano stati italiani).

Credo, in definitiva, che l'abbinamento Retromobile e una passeggiata nella *Ville Lumière* siano due motivi per i quali vale la pena di investire un week-end a Parigi. ●



A come Alfa A come Arese



Domenica 13 aprile, nel contesto della piacevole villa "La Valera" di Arese si è svolto un incontro dedicato all'Alfa Romeo, al suo patrimonio dal titolo: "Il Museo Storico Alfa Romeo: recuperare il passato per rilanciare il futuro".

Tema quanto mai di attualità vista la persistente chiusura del Museo di Arese e le idee di grande rilancio proclamate a gran voce dall'Amministratore Delegato di Fiat Chrysler Automobiles, dott. Marchionne, per il futuro della (ex) Casa di Arese.

Futuro denso di nuovi modelli e di ritorno alla tanto amata (dagli alfisti duri&puri) trazione posteriore, dimenticata ormai da molti anni nelle proposte della Casa.

Presenti tanti appassionati che hanno fatto da cornice con le loro bellissime vetture (e non solo Alfa Romeo) in una giornata di

sole che ha allietato tutti i partecipanti e reso l'evento di grande interesse.

Particolarmente ammirata la recente reinterpretazione dell'Alfa Romeo Disco Volante, messa gentilmente a disposizione della Carrozzeria Touring Superleggera che ha proprio a pochi chilometri dalla Villa "La Valera" la sua nuova sede.

Cultura e motori, bellezze della nostra Regione e musica sono state le piacevoli note di questa bella giornata all'insegna della Storia.

Una Storia che troppo spesso capita di dimenticare.

In alto:
un bel colpo d'occhio
sul "parterre"
dei motori.

In basso:
tra vecchie (sotto
Fraschini 8A) e nuove
glorie ("Disco Volante"
e rosse Ferrari) una
Storia di quella "Terra
di Motori" di cui l'Italia
deve andare fiera





Jaguar Mk2 3.4

Rileggendo qui e là, capita di ritrovare, anche a distanza di anni, delle fresche sensazioni collegate al nostro mondo di collezionisti di auto d'epoca. Questo articolo, apparso trent'anni fa su AutoCapital, dimostra come spesso non trascorre il tempo nell'approccio che possiamo avere con gli oggetti della nostra passione. Se poi si tratta di un modello che appartiene anche alla mia giovinezza, ho rivisto in questo bel racconto pregi e virtù del Giaguaro.

“L’avevo persa di vista una ventina d’anni fa ma, nel fondo polveroso del box, riconobbi subito la sua fisionomia britannica, quel misto di linee solenni e sportive che hanno fatto delle berline Jaguar un pezzo di storia dell’auto. La Mk2 Cotswold blue, una 3.4 del ’60, quando la rividi un giorno di qualche anno fa, aveva l’aria sconsolata tipica delle auto ferme da troppo tempo: un antinebbia rotto, lo stemma sbiadito, nessuna traccia delle piccole gemme rosse delle luci di posizione come della sigla Mk2 sul cofano posteriore: al suo posto c’era una smaltata “I” metallica molto anni ’50. Dalla base dello sportello anteriore sinistro emergevano minacciose tracce di antiche e pesanti stucature che avevano avuto la meglio sulla vernice.

In alcuni punti il blu Notte, sfinito, era diventato azzurro mentre le cromature, salvo qualche cedimento sui paraurti, erano sane. Grazie a un set di brutte ma provvidenziali coperture in tela, il cuoio Connolly grigio non faceva quasi una piega, mentre la moquette e il rivestimento del tetto erano meno in forma. Il legno mostrava segni di stanchezza solo nelle zone orizzontali, più vulnerabili al sole. Il contachilometri mostrava una cifra surreale: 47mila. Difficile da credere per un’auto di quasi trent’anni. Ma sapevo che erano i suoi veri chilometri: lady Cotswold blue è stata acquistata nel ’61 da mio zio, Pietro Garinei, e usata soprattutto per lunghi viaggi in Europa.

Nel ’66 era tornata in Inghilterra inseguendo la Nazionale italiana di calcio, quindi era stata protagonista di una lunga avventura attraverso i Paesi dell’Est europeo. L’ultima

prodezza nel ’74: in Germania per un altro Mondiale di calcio. Da allora questa Mk2 con un debole per i viaggi oltrefrontiera era rimasta ferma. Questa carriera di lungo corso e, soprattutto, un garage asciutto, l’hanno salvata dal nemico peggiore: la ruggine. I quasi quindici anni di sonno pesavano invece sulla meccanica: le pompe della benzina, dei freni e della frizione erano fuori uso mentre l’impianto elettrico mostrava uno stato di salute sorprendente (ma non c’era da fidarsi, come vedremo in seguito). I sei pistoni del motore XK giravano liberamente e questo sembrò un ottimo segnale per cominciare i lavori di restauro, che durarono sei mesi. La resurrezione meccanica fu a cura della antica sapienza di Domenico Brandoni della “Fattori e Montani” di Roma, mentre per la carrozzeria, partendo da zero, fu prezioso l’entusiasmo di Franco Tuciradi e Gianni di Fausto, della “Eurocarrozzeria”. Chi si accinge al restauro di una vettura inglese può facilmente cadere vittima della vertigine del perfezionismo e dell’ansia di trovare i pezzi di ricambio necessari. Per non perdere la testa c’è una semplice ricetta di tre ingredienti: acquistare tutti i libri esistenti dell’auto in questione, entrare in possesso almeno della fotocopia del manuale d’officina, partire al più presto per Londra. Seguendo queste istruzioni mi ritrovai a bordo di un classico taxi londinese guidato da un autista in grave crisi di orientamento mentre cercava l’indirizzo della Norman Motors (100 Mill lane, London NW6). Scovata la periferica bottega del signor Norman, fu stupefacente vedere come, da scaffali che sembravano vittime di un sisma recente, potessero uscire, uno dopo l’altro, quasi tutti i pezzi mancanti, anche quelli giudicati introvabili. Stessa scena presso la Iso, International Spare Parts di Hassop Road (indirizzo raggiunto dopo un’intensa odissea tra gli slum), dove però l’astuto director G. Boyadji, capendo con orientale intuizione di avere a che fare con un jaguarista nel paese delle meraviglie, tentò sfacciatamente di vendermi molto di più del necessario, arrivando alla fine a propormi sottovoce una XK 120 appena arrivata dalla Florida con addosso interi uragani di ruggine





all'ottimo prezzo di 70 milioni "... giusto perché lei è italiano...". Con due valigie piene di pezzi (molte cose utili, altre meno), per una spesa di circa 1.000 sterline, il restauro della lady in blue poteva partire trionfalmente. Da più di due anni la nostra Mk2 dispensa, con sussiego, grazia e grinta e ha percorso 10mila chilometri di seconda vita. Con un solo trauma. In una brutta mattina di sole, dalla feritoia tra la radica del cruscotto e il parabrezza, cominciò a uscire una lingua di fumo denso e tossico. In pochi secondi l'abitacolo era completamente avvolto in una nuvola pestilenziale, mentre altro fumo si levava dal cofano. Staccando un cavo della batteria (grazie ad un morsetto provvidenzialmente lento) riuscii a limitare i danni. Un vecchio cavo, cuocendosi, aveva mandato arrosto l'impianto elettrico. Per il resto, la vita con la lady in blue è piena di solide emozioni: il nobile sei cilindri è capace sempre di dire la sua e di strapazzare, negli allunghi autostradali in salita, la migliore gioventù svezata con elettronica, molte valvole e tanta plastica. Ama, però, anche trottare in overdrive a 2.000 giri ed è capace di fare più di 6/7 km con un litro di benzina, mentre pretende un chilo d'olio ogni 1.000 km. Fosse per lei, potremmo usarla ogni giorno perché i freni sempre pronti e un impianto di raffreddamento miracoloso la mettono in grado di affrontare anche il traffico cittadino, con tutte le code che ne fanno parte integrante. Ma qui i pericoli che si profilano sotto forma di ciclomotoristi acrobati, ammiratori attratti dalle sue forme e bambini dalle mani appiccicose di merende a base di marmellata o Nutella sono

realmente troppi. La lady in blue viaggia prevalentemente sulle strade secondarie e fa qualche breve viaggio in Toscana e Umbria. Il suo gran carattere rende sopportabili i limiti maggiori: lo sterzo troppo demoltiplicato, il cambio dal comportamento leggermente agricolo (è il vecchio Moss, lento ma robusto) e un retrotreno rigido in contrasto perenne con un anteriore pesante e testardo. Questo non vuol dire che la Mk2 rifiuti di essere trattata come una sportiva, ci mancherebbe. Peccato che i suoi sedili, seppure in profumata pelle Connolly, siano piatti e mandino a sbattere a destra e a sinistra pilota e passeggero. Il caldo leggendario dell'abitacolo in estate? Preferirei non parlarne. Ma non è un caso che la prossima avventura della lady in blue sia programmata in Inghilterra per festeggiare, nel fresco di casa, il suo trentaduesimo compleanno".

(Lello Garinei)

La conosciuta silhouette della Jaguar Mk2, sempre piacevolmente aggressiva e dotata di grande personalità e di quel fascino "old english". L'esemplare qui rappresentato è simile a quello descritto nell'articolo.





[storia]

di Gippo Salvetti

Stessa spiaggia, **stesso mare**

Ghia
presenta
JOLLY 1100 T

Accanto ai noti modelli della serie «Jolly» (500, 600, 650 Multipla), Ghia presenta una nuova interessante creazione: il «Jolly 1100 T»: veicolo comodo, di linea elegante e funzionale, questo Jolly racchiude in sé inimitabili doti di stabilità, comfort e maneggevolezza che ne fanno un piccolo pulmino aperto particolarmente adatto per l'impiego sportivo in luoghi di «stagione» e di villeggiatura.

CARATTERISTICHE: posti a sedere 12 + 1 con sedili in vimini; meccanica FIAT 1100 T.

IMPIEGO: uffici turistici - alberghi - noleggiatori - visite di città e località peninsulari - visite a stabilimenti ed impianti industriali.

JOLLY 600 JOLLY 500 JOLLY 600 con capottina JOLLY 600 multipla

La Ghia è stata famosa per le sue realizzazioni di “vetture da spiaggia” che hanno riscosso un certo successo negli anni '50 e '60 e che oggi hanno raggiunto quotazioni anche molto elevate.

Le ragioni sono immediate: grande cura nella realizzazione e uno stile davvero originale che hanno fatto di loro le protagoniste sui moli dei porticcioli delle più belle località turistiche in Italia e nel mondo per accompagnare il proprietario del lussuoso yacht ormeggiato dalla sua villa al pontile.

Famose le esecuzioni sulla Fiat 500 e sulla Fiat 600, meno usuali quelle sulla 600 Multipla e sulla 500 Giardiniera.

Ancor più raro e realizzato probabilmente in un numero limitatissimo di esemplari, questo “pulmino da spiaggia” immaginiamo utilizzato da qualche hotel per accompagnare i propri ospiti in giro nei luoghi di vacanza. Siamo nel 1959 e questa bella pubblicità apparsa su una testata ormai scomparsa (Torino Motori) propone, su meccanica Fiat 1100 T, questa curiosa interpretazione del carrozziere torinese.

Decisamente simpatico e in linea con le realizzazioni del tempo, forse l'unico problema della sua limitata diffusione stava nel fatto che proponeva tredici posti.

E, si sa, i superstiziosi non mancano... ●

nuncas

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

Via Madonnina, 5 - Milano
T. 02 335356210

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





C'è un bosco a Milano

I profumi e i sapori del bosco crescono in città

A Milano c'è un luogo dove puoi trovare ogni giorno i migliori prodotti che la natura ci offre. La Fungheria raccoglie, seleziona e lavora con cura artigianale i migliori funghi porcini, i più profumati tartufi e molti altri preziosi prodotti del bosco e della terra. Essiccati, conservati in olio di oliva o lavorati in deliziose salse, presentati in confezioni eleganti, perfette da regalare. L'assortimento comprende, oltre ai funghi e ai tartufi, anche un'ampia gamma di prodotti, dallo zafferano al miele, alle confetture. Tutti nel segno dell'eccellenza. La Fungheria è anche specializzata nella realizzazione di regalistica personalizzata aziendale e nella vendita all'ingrosso per ristoranti con servizio a domicilio.



NEGOZIO
Viale Abruzzi, 93 - 20131 Milano
tel. +39 02 29526034 fax +39 02 29115000
Tutte le carte di credito sono accettate
www.lafungheria.com lafungheria@tin.it

NEGOZIO
Via Marghera, 14 - 20149 Milano
tel. +39 02 4390089 fax +39 02 43985276
Tutte le carte di credito sono accettate
www.lafungheria.com lafungheria@tin.it

**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 Pixarprinting s.r.l., Quarto d'Altino VE



MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto

CERA LIQUIDA SUPERVELOCE

LAST TOUCH



LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

L'unica cera facile e veloce che puoi utilizzare su tutta la tua auto, vetri e plastiche comprese. Grazie alla sua formula senza abrasivi e ricca di cera carnauba, rende setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

SEGUICI SU



www.mafra.com