

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

passione
& motori

Dicembre 2014

NOI C.M.A.E.

NUMERO DOPPIO 85/86



LA VECCHIA AUTOSTRADA...

[Trofeo Milano]

Sempre il nostro
fiore all'occhiello

[Tridente pungente]

La Maserati A6GCS
una Sport ancora alla ribalta

[Due ruote in movimento]

Sempre attivi i nostri motociclisti
a cavallo dei loro destrieri



LE VENTENNI... FANNO DISCUTERE

Cari amici,

quando leggerete questo nostro numero di NOI C.M.A.E., il Disegno di Legge di Stabilità che il Governo ha predisposto per il 2015, con tutta probabilità sarà già stato convertito in Legge. Sono bastate due semplici righe inserite in fondo all'Art. 44, comma 28, sotto la voce "autostoriche" e all'Art. 30, comma 17, per creare

sconforto tra Soci e appassionati in genere. Con quelle "due righe" vengono abrogati i commi 2 e 3 dell'Art. 63 della Legge 342/2000. Il comma 2 prevedeva l'esenzione dalle tasse automobilistiche per le auto e moto costruite tra i 20 e 30 anni, se considerate "di particolare interesse storico e collezionistico", quali:

- veicoli costruiti per le competizioni
- veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre;
- veicoli che, pur non appartenendo alle categorie di cui alle lettere a) e b), rivestano un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.

Il comma 3 chiariva che: "i veicoli indicati al comma 2 sono individuati, con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente...". Ecco il punto: l'ASI non è mai riuscita a stilare una lista chiusa e ad aggiornarla annualmente. Negli anni '90 provò a predisporre un elenco dei veicoli (da 20 a 30 anni di età) valutabili di particolare interesse storico ma dopo innumerevoli contenziosi e infinite discussioni ha preferito rinunciarvi. Ha quindi "aperto i cancelli" a tutti i richiedenti e delegato le esclusioni ai commissari tecnici di Club. Ma mancando una linea d'indirizzo predeterminata essi non potevano far altro che accettare quelle vetture che fossero presentate complete, conservate e sostanzialmente "in ordine". Questo ha provocato l'inevitabile aumento del numero di richieste di Certificati di Rilevanza Storica rilasciati dall'ASI attraverso i Club federati (come il C.M.A.E.) e quindi anche l'aumento del numero dei soci. Ma ora molti



di questi potrebbero decidere di disfarsi delle auto “ventenni”. E questo è un vero peccato! Sarebbe triste vedere “espatriare” le nostre Alfa 164 e 155, Lancia Delta integrale o semplici Fiat Panda solo perché non è più “conveniente” conservarle in Italia. Ed è proprio la parola “conveniente” che non amo in modo particolare. La nostra “cultura”, che tanto proclamiamo, non dovrebbe essere intaccata e inquinata dagli aspetti economici. D’altro canto dobbiamo allinearci al resto d’Europa dove la linea di demarcazione tra auto “vecchie” e “storiche” è fissata, quasi ovunque, in 30 anni di età.

In alternativa alla proposta del Governo che prevede quindi la tassazione piena per i veicoli da 20 a 30 anni di età, sono state avanzate altre proposte nel tentativo di mediare tra “esigenze di cassa” da parte dello Stato e quelle legittime degli appassionati Italiani. Ad esempio elevare a 25 anni il limite di età per avere diritto all’esonero fiscale o prevedere una tassazione a valore fisso non dipendente dai cavalli fiscali dell’auto o della moto. Non va dimenticato anche che con l’uscita dalla circolazione di un buon numero di “ventenni” anche l’indotto legato al loro mantenimento (meccanici, tecnici, carrozzieri, etc...) andrà calando.

Notizie molto più rassicuranti, invece, arrivano dalla Regione Lombardia dove, come già vi avevamo informato, il C.M.A.E. è stato invitato più volte a partecipare come interlocutore privilegiato per la stesura delle norme future che regolamenteranno la circolazione dei mezzi storici in Lombardia. La Regione, nella nuova proposta di Legge Regionale, riproporrà la deroga alla limitazione alla circolazione per i veicoli storici (auto e moto) costruiti da oltre 20 anni a condizione che siano iscritti negli appositi registri: A.S.I. (attraverso i Club presenti in Lombardia ad esso federati), il Registro Italiano Alfa Romeo, il Registro Italiano FIAT, il Registro Storico Lancia e il Registro Storico F.M.I. per le motociclette.

Inoltre è stata accettata e pienamente condivisa la proposta del C.M.A.E. di applicare il bollino “H - veicolo storico” sul parabrezza delle auto che ne avranno i requisiti (leggere articolo sul numero precedente di NOI C.M.A.E.)

Come vedete il nostro mondo è un po’ in subbuglio e Vi assicuro che il C.M.A.E. farà la sua parte nella battaglia della difesa del nostro patrimonio storico.

Colgo l’occasione per augurare a tutti voi una buona lettura e un sincero Buon Natale !

Un abbraccio

Marco Galassi





A6GCS Tridente pungente



La Seconda Guerra Mondiale è finita, l'Italia ne esce in condizioni molto critiche, però la voglia di rinascere e la voglia di lasciarsi alle spalle gli orrori, il dolore e le sofferenze del conflitto è evidente in tutti gli italiani.

Già nel 1946 la voglia di tornare a correre si manifesta in modo prepotente, ma con le industrie ridotte a cumuli di macerie e non in grado di produrre, si ricorre allora all'impiego di quelle automobili costruite prima dello scoppio della guerra che, opportunamente nascoste, adesso vengono tirate fuori dai nascondigli ed impiegate nuovamente nelle corse.

Il regolamento per la Formula 2, in vigore sino al 1953, prevedeva vetture spinte da motori aspirati di cilindrata di 2000 cc e motori sovralimentati di cilindrata di 1500 cc; partecipano case automobilistiche come Maserati, Alfa Romeo, Gordini, Cooper, HWM, Cisitalia e più tardi anche Ferrari.

La Maserati è il marchio maggiormente

impegnato, con due vetture progettate già prima della guerra: la 4CL con motore a quattro cilindri di 1490 cc di cilindrata con una potenza di 220 Cv, dotate di due compressori Roots e la 8CL spinta da un motore a otto cilindri di 2981 cc e due compressori Roots per ben 415 cavalli.

Va ricordato che il Tridente dal 1937 apparteneva alla famiglia Orsi ma ai fratelli Bindo, Ettore e Ernesto (orfani del compianto Alfieri mancato nel '32 per i postumi di un incidente) era stata affidata per dieci anni ancora la direzione tecnica secondo una clausola prevista nel contratto di cessione.

Nel 1941, malgrado la guerra avesse interrotto qualsiasi attività, Ernesto Maserati insofferente a ogni sosta, aveva progettato due nuovi motori per due vetture da Gran Turismo: la A6 di 1500 cc di cilindrata e la A6G di 2000 cc, con due eccellenti motori aspirati a 6 cilindri in linea, ma questa volta senza compressore contrariamente alla prassi normalmente in uso.

La linea affusolata e "pungente" di questa interessante Maserati nata ancora sotto il controllo dei fratelli fondatori.





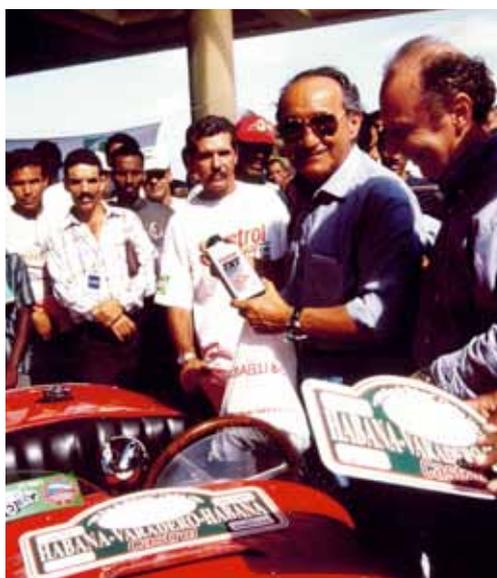
Venuta a cadere questa clausola il primo dicembre del 1947, i fratelli Maserati fondarono a Bologna la OSCA, acronimo di Officine Specializzate Costruzione Automobili.

In casa del Tridente, invece, nello stesso periodo si intensificano le iniziative soprattutto in previsione di un imminente intervento sulla scena agonistica di Ferrari con una macchina a dodici cilindri, la 125 S, dalla progettazione molto innovativa e sofisticata, tale da rendere obsolete le vetture convenzionali e soccombenti alle evoluzioni tecnologiche in atto. Inoltre, al pari delle vetture Gran Prix, assumono grande attrattiva e fascino le vetture Sport in vista della ripresa delle grandi corse stradali come la Mille Miglia, la Targa Florio e il Circuito del Mugello.

L'ing. Alberto Massimino, divenuto responsabile della progettazione, partì dal telaio della Gran Turismo A6G e, dopo una attenta revisione, apportò una serie di modifiche per ottenere una nuova biposto spider, che venne denominata con la sigla A6GCS, dal complesso significato: si

riconduceva, infatti, al modello A6 di cui la A stava per Alfieri, nome del

fondatore, 6 per il numero di cilindri, mentre la lettera G corrispondeva alla fusione in ghisa del basamento e le lettere CS la destinazione della macchina: Corsa e Sport. La tipo A6GCS verrà prodotta tra il 1947 e il 1953, equipaggiata con motore il 6 cilindri in linea progettato da Ernesto Maserati, cilindrata di 1978 cc (72 x 81 mm), potenza di 130 Cv a 6000 giri, rapporto di compressione di 11:1 e coppia di 19,85 kgm, distribuzione con un asse a camme in testa e due valvole per cilindro disposte a V di 71,5°, alimentazione con tre carburatori Weber



La nostra protagonista alla guida del suo sorridente proprietario. Nella foto qui sopra, il volante passato al grande Villoreis, che scherza con Juan Manuel Fangio, alla guida della "Alfetta" 159, in occasione di una rievocazione storica.

36D04, accensione singola con spinterogeno Marelli ST 95DAS, lubrificazione forzata con pompa di mandata, frizione monodisco a secco, cambio a quattro velocità e retromarcia.

Prodotta tra il 1947 e il 1953 su progetto di Ernesto Maserati

Il telaio era costituito da un traliccio in tubi di acciaio a sezione ellittica senza saldatura tipo Mannesmann, prodotto dalla GILCO (acronimo di Gilberto Colombo) di Milano. Le sospensioni erano di tipo tradizionale con balestre semi ellittiche al retrotreno ed ammortizzatori idraulici Houdaille e anteriori a ruote indipendenti con quadrilateri, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici Houdaille.

Con l'intento di migliorare la tenuta di strada, geniale fu la decisione di montare il motore lievemente disassato a destra per far





passare l'albero di trasmissione a fianco del pilota. Ne derivò un notevole abbassamento del posto di guida e del baricentro della vettura garantendo così una migliore tenuta di strada soprattutto nelle curve in appoggio sul lato dove gravava il maggior peso del motore.

I freni erano a tamburo con comando idraulico, le ruote erano del tipo a raggi 3,50 x 16 con pneumatici Pirelli 5,50 x 16, la carrozzeria biposto sport o corsa in alluminio. La A6GCS dichiarava, in versione Sport solo 672 kg di peso. In configurazione Corsa questo scendeva a 580 kg. Le prestazioni indicate del costruttore erano, rispettivamente, di 190 e 205 km/h.

Medardo Fantuzzi, allora dipendente della Maserati, modellò intorno al telaio della A6GCS un'originale carrozzeria con parafanghi di tipo motociclistico, staccati dal corpo vettura, che le conferivano una tipica forma a siluro. Anteriormente, incastonato nella calandra, spiccava il faro centrale che le valse l'appellativo di "Monofaro".

In alcune corse di lunga durata si rese necessario ricorrere a una fanaleria supplementare

ai lati del musetto sostenuta da due barre trasversali a sbalzo del telaio. Tutti questi motivi e caratteristiche conferivano alla A6GCS un aspetto nell'insieme compatto e snello unito a una indubbia brillantezza di prestazioni per via di una meccanica eccellente e affidabile di cui la stessa Casa reclamizzava la praticità, accompagnata dalla facile manutenzione che qualsiasi buon meccanico poteva garantire.

Il debutto sportivo della A6GCS avvenne al Circuito di Modena il 29 settembre 1947, dove gli esemplari guidati da Alberto Ascari e Gigi Villoresi si piazzarono ai primi due posti. Furono, però, costrette al ritiro al successivo Circuito di Torino il 12 ottobre 1947 per noie al cambio.

Il 1948 iniziò ancora non bene per la Maserati, che si presentò con quattro A6GCS alla XV Mille Miglia; per l'occasione l'ing. Massimino, tenuto conto del particolare percorso che prevedeva tragitti molto veloci, decise un intervento aerodinamico per garantire una migliore penetrazione, unita ad una migliore protezione dell'equipaggio: fu così allestita una carrozzeria avvolgente mediante parafanghi raccordati al corpo vettura. Tutte le quattro vetture non terminano la gara a causa di vari problemi meccanici e incidenti che ne penalizzarono le promettenti prestazioni iniziali, messe in risalto dalle eccellenti caratteristiche meccaniche.

Nel 1948 entrò a far parte della squadra Giovanni Bracco, eccellente pilota stradista. In breve tempo questi riuscì a cogliere importanti piazzamenti, culminati con la vittoria alla Coppa d'Oro delle Dolomiti dell'11 agosto. La vittoria fu accompagnata dal secondo posto di Gigi Villoresi.

Il 13 giugno 1948 al Circuito di Mantova, Alberto Ascari con una brillante prestazione portò nuovamente al successo la A6GCS.





nuncas



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

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

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



nice-matin SPORTS MAGAZINE

Ne peut être vendu séparément
Imprimerie et siège social : 214, route de Grenoble - 06290 Nice Cedex 3 - Directeur de la publication : Michel Comboul

Supplément au numéro du dimanche 28 mai 2000 de « Nice-Matin »

Auto

2° GR

SO

Le site
semble
époque.
d'hier d
ganisati
Monaco
cuit mor
niques p
souvent
program



Al Circuito di Pescara il 15 agosto Alberto Ascari, dopo aver rotto una balestra al secondo giro salì sulla vettura di Bracco e vinse la competizione ripagandolo di alcune precedenti sfortunate esibizioni.

Gli ottimi risultati della stagione consacrano definitivamente la Monofaro come ottima vettura da corsa. L'acquisizione del giusto grado di affidabilità, unita alle buone prestazioni, costituiva un'ottima prospettiva per il futuro del modello, soprattutto commerciale. I piloti privati, infatti, con una spesa di manutenzione contenuta avevano a

disposizione un'auto molto valida.

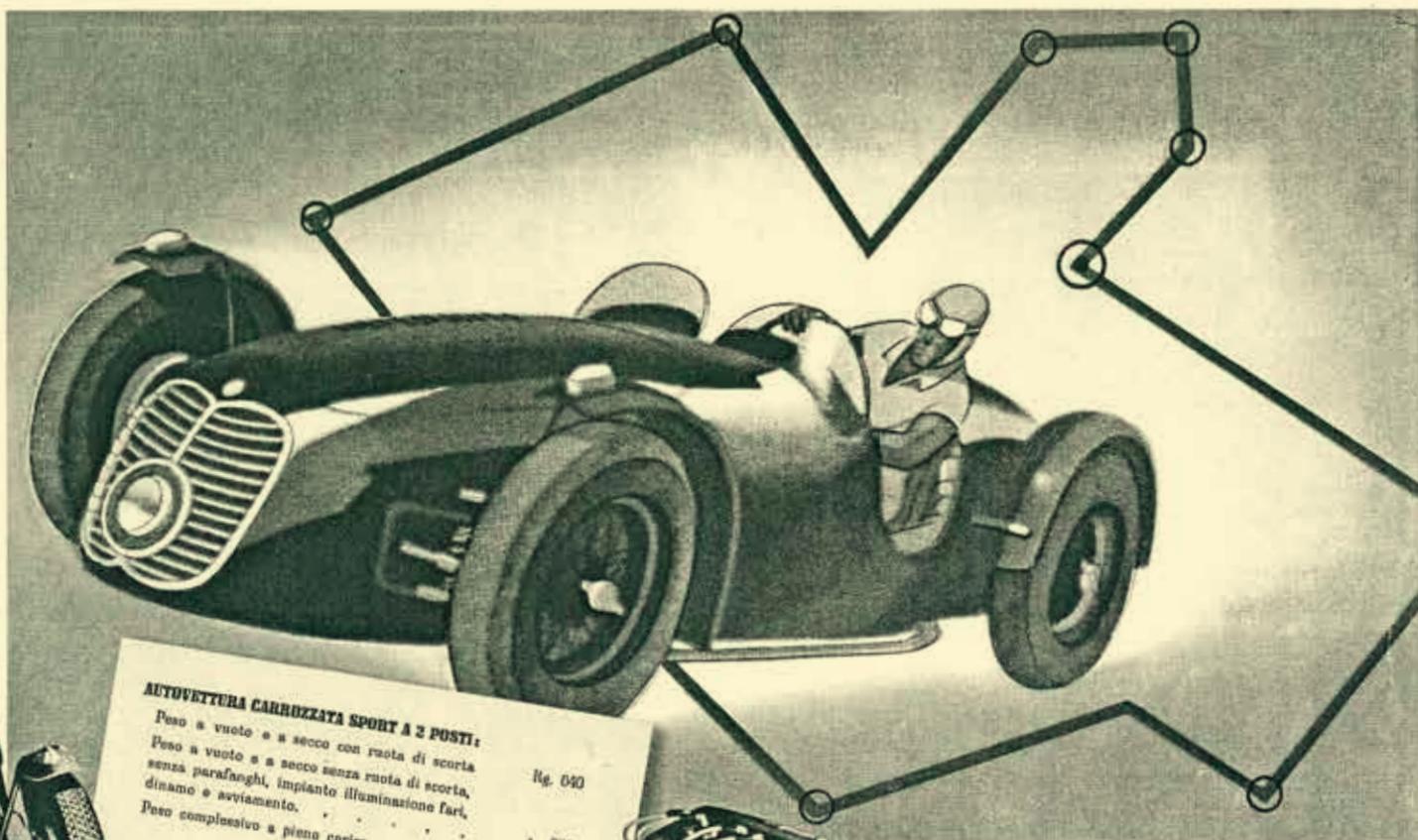
Nel 1949 con il passaggio di Ascari e Villoresi alla Ferrari, le vetture della Maserati furono affidate con alterne fortune, oltre che all'esperto Bracco, anche ad alcuni piloti privati e, per qualche gara, anche corridori argentini come Manzon-Gonzales e Fangio. Quest'ultimo partecipò al Gran Premio di Roma il 2 giugno 1949 sul circuito delle Terme di Caracalla, ma fu costretto al ritiro al 21° giro per un guasto meccanico.

Anche il 1950 vede la partecipazione delle A6GCS alle gare con prestazioni alterne.

La pagina sportiva del quotidiano "Nice-matin", che dedica l'apertura alla A6GCS sul circuito cittadino di Monaco.



A6 GCS Sport Competizione



AUTOVETTURA CARROZZATA SPORT A 2 POSTI:

Peso a vuoto e a secco con ruota di scorta
 Peso a vuoto e a secco senza ruota di scorta,
 senza parafranghi, impianto illuminazione fari,
 dinamo e avviamento.
 Peso complessivo a pieno carico

Rg. 040

• 580
 • 740

AUTOTELAIO:

Tubolare rigidissimo - Abbassato con sedili
 incorporati.
 Passo
 Carreggiata anteriore
 Carreggiata posteriore
 Altezza minima da terra

mm. 2310

• 1210
 • 1130
 • 120

MOTORE:

A quattro tempi con 6 cilindri in linea.
 Basamento in ghisa speciale - Albero a gomiti in acciaio al
 Cromo Nichel - Bielle in acciaio al Cromo Nichel stampate
 lavorate a stelo a doppio T - Cuscinetti di banco con metallo
 antifrizione e cuscinetti biella al bronzo piombo indurizzato -
 Stantuffi in lega leggera con due anelli di tenuta e un raschia-
 olio - Albero a cammes in testa comandato con catena triples
 bicorpi - N. 3 carburatori Weber monocorpi o N. 3 carburatori Weber
 bicorpi - Pompa combustibile elettrica - Pompa acqua raffreddamento
 centrifuga - Pompa olio di mandata - Dinamo co-
 mandata a cinghia - Motorino d'avviamento a batteria Maserati.

Alesaggio
 Corsa
 Cilindrata totale
 Numero Massimo dei giri al 1'
 Potenza massima corrispondente
 Potenza fiscale (in Italia)

mm. 72

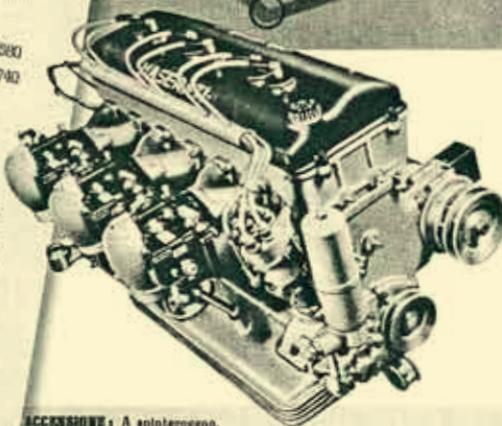
• 80

cc. 1078

6000

HP. 130

• 18



ACCENSIONE: A splinterogeo.

CAMBIO DI VELOCITÀ a 4 marce e retromarcia.

Rapporti cambio in	La velocità	1 : 2,08
•	• IIa	1 : 1,78
•	• IIIa	1 : 1,30
•	• presa diretta	1 : 1
•	• retro marcia	1 : 0,25

VELOCITÀ MASSIMA km. ora 205

CAMBIO: quattro marce, cui la 4a e la 3a sincronizzate. Lubri-
 ficazione sotto pressione con pompa ad ingranaggi. Capacità
 olio nella coppa Rg. 2.

FRIZIONE: Monodisco a secco.

FRENI: Idraulici sulle quattro ruote comandati a pedale
 Meccanico sulle ruote posteriori comandato a mano

POSIZIONE DELLA GUIDA Sinistra

SOSPENSIONE ANTERIORE: indipendente a molle a spirale

SOSPENSIONE POSTERIORE: a balastro e puntoni. Brevettata

SEGNALAZIONI: Illuminazione e apparecchi di segnalazione in
 conformità al regolamento sportivo internazionale per vetture
 Sport

RUOTE A RAGGI:
 Misura del cerchio 3,50 x 16"
 Misura dei pneumatici 3,50 x 16"

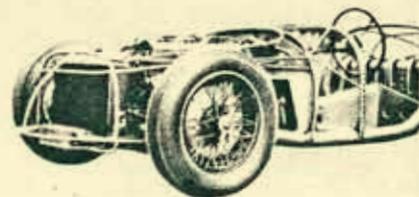
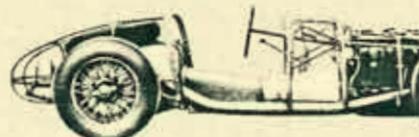
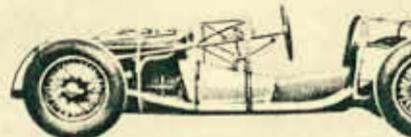
SERBATOIO CARBURANTE: capacità litri 100

SERBATOIO LUBRIFICANTE: capacità litri 15

CARBURANTE: Miscela a base di alcool metilico.

Tre lettere, un mito

Sopra. La "A6" che porta una delle
 sigle più famose dell'automobilismo
 sportiva: "GCS", che sta per "Ghisa
 (lega utilizzata per il basamento,
 ndr), Sport, Competizione".
 A sinistra. Il motore aveva la
 cilindrata maggiorata a 1978 cm³
 grazie all'alesaggio aumentato di 12
 mm. I cavalli erano 130 a 6000 giri.



Telaio tubolare

A destra. Il telaio della "GCS" in tubi
 d'acciaio era ribassato e incorporava
 la struttura dei sedili. Quello di guida
 era arretrato e consentiva al pilota
 una posizione molto distesa.
 Il passo era più corto di 24 cm
 rispetto alle coupé e cabriolet e le
 carreggiate più strette. Le "GCS"
 prodotte furono 15: 12 vendute
 in Italia e 3 esportate.

Il 7 maggio 1950 al Gran Premio di Modena, si piazza al 2° posto con Pietro Palmieri e alla Mille Miglia del 1950 la A6GCS condotta da Palmer Aprile/Bossetti si piazza al 3° posto di classe. Il 16 luglio, alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, Bracco conquistò il secondo posto al traguardo.

Altre oneste prestazioni le ottennero bravi piloti privati come Nicola Musmeci mentre meno fortunate furono le prestazioni ottenute da Clemente Biondetti, Giuseppe Ruggero, Rocco, Emilio Romano e Comotti. L'ultima vittoria di classe della stagione '50 andò a Franco Bordoni nella Coppa Intereuropa a Monza.

Il 1951 vide la A6 GCS impegnata esclusivamente in corse stradali con la versione Sport: Sonio Coletti Perrucca, Musmeci, Bracco e Ruggero conquistarono diversi successi in corse in salita e Franco Bordoni si impose alla Coppa Intereuropa.

La A6GCS, va osservato, aveva a suo vantaggio un'interessante particolarità tecnica: con la semplice rimozione dei parafanghi di tipo motociclistico, del sedile del copilota e delle apparecchiature installate ed usate per le competizioni su strada, era possibile trasformarla in una monoposto, perfettamente in regola per partecipare al campionato di Formula 2. Anche in questa configurazione la Monofaro ottenne apprezzabili risultati, a dimostrazione della sua ecletticità.

Nei mesi successivi, ormai prossimi al momento di pensare a una sua sostituta, nuovi risultati della barchetta Sport continuarono ad arricchire la sua esperienza agonistica grazie all'impegno di personaggi molto interessanti come Bruno Ruffo, Umberto Maglioli, Pietro Palmieri, Nuccio Bertone, Bracco, Nicola Musmeci e Ettore Barnabei, capaci di portare ancora al successo la vettura. Fu tuttavia evidente che, ormai, un certo limite tecnico nello sviluppo della A6GCS era stato raggiunto. Per ovviare a questo problema la Maserati rivolse le sue attenzioni all'ancora validissimo 6 cilindri in linea di Ernesto Maserati. Si pensò di equipaggiare la vettura con un nuovo propulsore, sempre a 6 cilindri in linea ma dotato di una moderna distribuzione a doppio albero a camme (ancora con due valvole per cilindro). Grazie al più favorevole riempimento e scarico del cilindro e, di conseguenza, al migliore rendimento termodinamico ottenuto, fu possibile incrementare leggermente la potenza massima a 140 cavalli.

Alla fine del 1952 la A6 GCS raggiunse l'età della pensione. Complessivamente, si contarono 15 vetture prodotte tra spider e corsa, di



cui due esportate in Brasile e una negli Stati Uniti.

Oggi non tutte sopravvivono. Secondo le fonti il telaio 2004 è stato demolito, il n.2003 è stato ricarrozato da coupé a spider e successivamente demolito, mentre il n.2007 è stato rinumerato in 2010. Delle rimanenti non si hanno notizie certe. Vale l'osservazione che, probabilmente, sono attualmente esistenti vetture "apocrife", ovvero repliche più o meno ben fatte e punzonate con il numero di telaio di esemplari di cui si sono irrimediabilmente perse le tracce.

Nel 1953 la Casa modenese presentò l'erede della Monofaro. La nuova tipo A6GCS/53, equipaggiata con un'evoluzione del "6 in linea", 1985 cc di cilindrata, distribuzione bialbero e 3 carburatori, si presentava al pubblico con la ragguardevole potenza di 170 Cv a 7300 giri e una carrozzeria completamente differente. A fine anno si dovette registrare anche la fine della "Formula 2" di prima generazione, dimostratasi un ottimo laboratorio per i tanti costruttori che vi si sono cimentati: è infatti da sottolineare che in questa categoria arrivarono a "girare" motori aspirati con potenza specifica di cento cavalli/litro, un valore eccezionale per quei tempi. Tra gli esempi più illuminanti va citato il sei cilindri della Maserati A6GCM, derivato dal motore tipo A6GCS del 1953 (progetto dall'ing. Alberto Massimino e Vittorio Bellentani). Questo, infatti, raggiunse il muro dei 200 Cv al pari del motore 4 cilindri due litri della favolosa Ferrari 500 progettato dall'ing. Aurelio Lampredi e vincitrice di due campionati mondiali con Alberto Ascari.

Il Requiem della Formula 2 andò in scena a Monza nel mese di settembre. Juan Manuel Fangio vinse dopo un duello serrato ed entusiasmante con altre vetture giungendo primo per un soffio sulla linea del traguardo.



La A6GCS telaio n° 2014

Tra le 15 vetture Maserati tipo A6GCS prodotte una in particolare si inserisce in questa breve storia che merita di essere raccontata ed è la vettura che porta il numero di telaio 2014 del 1947. Proveniente dall'Argentina, appartiene ad un collezionista italiano che la possiede dal 1978 ed è la stessa che sarebbe stata portata in gara da Manuel Fangio al Gran Premio di Roma il 2 giugno 1949, sul circuito delle Terme di Caracalla.

Alcuni esemplari di questo modello sono stati effettivamente costruiti per piloti privati sia argentini che brasiliani. La prassi di importare automobili da corsa (soprattutto alla fine della carriera) nei Paesi sudamericani, del resto, era piuttosto comune. Ciò valse per Ferrari, Cisitalia, Alfa Romeo e, appunto, Maserati.

La 2014 è un modello tipo corsa dotata di parafanghini che possono essere staccati dal corpo vettura a seconda del tipo di gara a cui deve partecipare ed è in possesso della fiche di omologazione rilasciata dalla CSAI n°1026 del 16/05/1994.

Una considerazione va fatta circa la numerazione dei telai del modello A6GCS assegnati dalla Maserati alle vetture che man mano venivano prodotte: essa partiva dal numero 2001 con la prima vettura nata nel settembre del 1947 e così di seguito sino alla n° 2019 del dicembre del 1952 ad esclusione dei numeri 2013, 2015, 2017 e 2018, e a chiudere con la numero 2039 allestita nel gennaio del 1953, ultima vettura del modello A6GCS. La Monofaro in questione ha sicuramente un

passato di tutto rispetto in quanto ha partecipato a importanti manifestazioni guidata da valenti piloti come Villorosi, Ascari e Bracco, all'epoca piloti ufficiali Maserati.

Il progetto è così ben riuscito nel suo insieme "motore / telaio" che nel corso della sua carriera non ha subito modifiche di rilievo proprio a dimostrazione delle sue eccellenti qualità telaistiche; solo il motore ha beneficiato di un piccolo incremento di potenza con l'introduzione del doppio albero a camme, una caratteristica che solo poche auto da corsa potevano allora vantare.

Anche nella guida denota la bontà del progetto che l'ha portata alla nascita: facilità di gestione assai morbida che non affatica molto il pilota e chi gli sta di fianco nella conduzione della gara. È un particolare di non poco conto per una macchina da corsa di quegli anni, e per i tanti piloti che si sono alternati alla sua guida.

Esaminandola da vicino si nota come tutto sia stato eseguito all'insegna della semplicità di progettazione, nell'assemblaggio delle parti meccaniche. Questo per rendere facile e veloce la sua manutenzione, prerogativa non trascurabile negli interventi nel corso delle gare.

Non sono mancati alcuni preziosismi nell'esecuzione di alcune parti della carrozzeria, come il logo Maserati sulla pedaliera, lo sportellino per facilitare l'accesso da parte del secondo, nonché la selleria in pelle molto ben curata nei minimi particolari.

La macchina partecipa, sempre condotta dal proprietario, ad importanti manifestazioni rievocative per vetture d'epoca, facendo suo

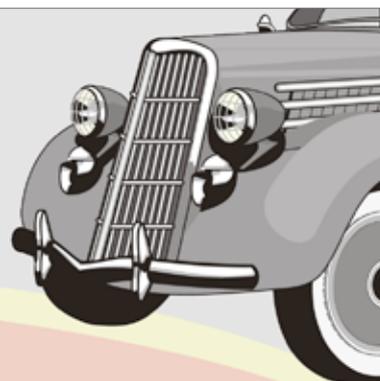


Centro Assicurativo Pavese

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





il motto del conte Pierre De Cubertin “l'importante non è vincere ma partecipare”.

Un momento significativo lo rievoca il proprietario della A6GCS, ricordando che al Gran Premio di Porto Cervo del 1990, Gigi Villoresi (allora ultraottantenne), quando seppe che vi era iscritta una Maserati A6GCS, fece di tutto per poterla guidare soprattutto per non essere da meno di Manuel Fangio, che per l'occasione pilotava l'Alfa Romeo 158 (Alfetta) per il giro di ricognizione.

Al termine del giro di ricognizione scese dalla vettura, abbracciò commosso il proprietario dicendogli “mi hai fatto un bellissimo regalo”. Quella, per altro, fu l'ultima apparizione di Gigi Villoresi a una manifestazione rievocativa a bordo della A6GCS, la vettura che tante soddisfazioni ha riservato alla sua fulgida carriera di pilota.

Nel 1998 su invito del governo Cubano (in particolare dell'allora Primo Ministro Fidel Castro e del fratello Raul) la A6 GCS n.2014 è partita dall'Italia per Cuba per la commemorazione del 50° anniversario del famoso Gran Premio locale, tra le gare più famose della storia dell'auto.

La macchina viene consegnata dal proprietario al porto di Genova dove, caricata su una nave, viene trasportata a Cuba e poi riportata in Italia, il tutto a cura e spese del Governo. Lo stesso proprietario, per i dieci giorni di permanenza a Cuba, è ospite ufficiale di Fidel Castro che, nei suoi spostamenti, gli mette a disposizione una guardia del corpo.

Il giorno del Gran Premio qualche ora prima della partenza la Monofaro ha una vistosa perdita di olio dal motore. La tensione si fa palpabile e inizia a farsi avanti la possibilità di non partire. Ma, provvidenzialmente, si presenta un meccanico del posto e in meno di due ore riesce a sistemare l'inconveniente, giusto in tempo per presentarsi sulla linea di partenza.

Nel 2003 la n.2014 ha partecipato alla rievocazione del Gran Premio delle Mura della Città di Bergamo del 2003 (con il suo geloso e orgoglioso proprietario rigorosamente alla guida) e si classifica prima assoluta nella categoria sport. Non riesce, purtroppo, a ripetersi nel 2004 a causa di un guasto. Su richiesta viene concessa dal proprietario per partecipare ad esposizioni per mostre tematiche e retrospettive di rilevanza sia nazionale che internazionale dove ha sempre avuto entusiastici riconoscimenti per le sue eccezionali condizioni di originalità e conservazione.

Si ricordano brevemente le più importanti e significative partecipazioni:

- Campionato italiano per auto storiche, prova di Vallenga del 1981.
- Gran Premio di Porto Cervo del 1990.
- Gran Premio de Cuba del 1998.
- Grand Prix Historique de Monaco del 28 maggio 2000.
- Gran Premio della Mura Città di Bergamo del 2003 e 2004.
- Partecipazione a importanti retrospettive e mostre tematiche. ●



Due ruote in Franciacorta



Sopra: una bella parata di moto all'interno dell'accogliente villa del socio Vittorio Pasini. Sotto: l'allegria comitiva si ristora dopo il percorso di montagna, divertimento dei motociclisti e ben "sopportato" dalle nonnine a due ruote.

Si è ripetuto quest'anno il successo della manifestazione a calendario ASI svoltasi il 18 maggio in Franciacorta. Per la prima volta è stata fatta una manifestazione interclub in collaborazione con il blasonato MWVCC di Brescia e non poteva che essere un successo con la partecipazione di ben cinquantotto splendide motociclette.

Molti motociclisti, per non perdere questo appuntamento, hanno preferito arrivare il giorno prima e scaricare le moto da furgoni e carrelli nel parco di Villa Pasini per essere pronti al via puntuali. Come tradizione Antonia e Vittorio Pasini hanno offerto una

splendida cena a tutti gli arrivati del sabato pomeriggio, oltre a mettere a disposizione il parco. Alla cena era presente anche il Presidente emerito Sergio Coronelli, che ha consegnato a Vittorio una bellissima targa a ricordo della manifestazione.

Alla partenza, dopo i minuziosi controlli di ben due Commissari ASI, la carovana è uscita da Villa Pasini, direzione Bornato, Calino, Passirano, con arrivo a Provaglio d'Iseo per la visita al quattrocentesco Monastero di San Pietro in Lamosa, con vista dal sagrato delle torbiere.

Nel frattempo sono stati recuperati quattro motociclisti che alla partenza avevano dovuto insistere sulla pedivella perdendo il contatto con il gruppo ed erano stati costretti a vagare tra i vigneti della Franciacorta.

Ripartiamo con meta Brione, a 1.050 metri sul livello del mare, attraverso un percorso di montagna pieno di tornanti e curve per il divertimento dei motociclisti, un po' meno delle nonnine.

Nella discesa che porta a Pulzone si ha una vista mozzafiato del Lago d'Iseo. Una piccola sosta permette di scattare le foto ricordo della manifestazione.

Alle 13 raggiungiamo lo splendido Ristorante La Fenice, sui bordi del lago, che ha servito un ottimo pranzo; al termine i rituali discorsi di Mauro Pasotti a nome dell'ASI, del sottoscritto che ringraziava i Commissari Crippa e Salvini e l'amico bresciano Fausto Brescianini, organizzatore per il secondo anno dello splendido percorso.

Ripartiamo alla volta di Erbusco attraverso suggestivi vigneti della Franciacorta con l'impeccabile lavoro delle staffette messe disposizione dal MWVCC che ringrazio per l'elevata professionalità dimostrata: hanno riportato a casa tutti i 58 motociclisti!!!

Un raduno, senza presunzione, perfetto da tutti i punti di vista: dall'organizzazione alla significativa partecipazione, al bel tempo e ai mezzi messi a disposizione, rari, belli e perfettamente funzionanti.

Un grazie di cuore agli amici Antonia e Vittorio per la loro brillante e generosa ospitalità, augurandoci di poter ripetere la manifestazione per il terzo anno. ●





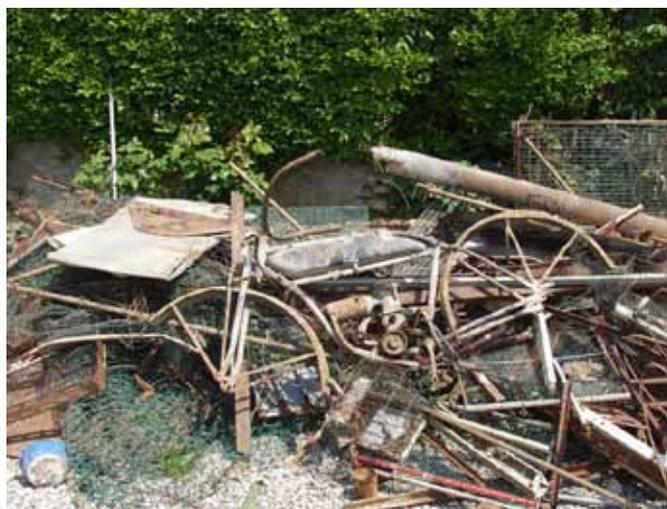
Evans: la scommessa

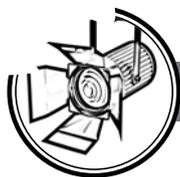


Alcuni anni fa, mentre percorrevo in moto le valli bergamasche, mi è sembrato di notare in un cumulo di rottami presso una cascina in ristrutturazione, la sagoma di una piccola moto.

Dopo una breve contrattazione, mi sono aggiudicato il relitto in cambio di due bottiglie di “franciacorta”. Mi sono subito reso conto dell’enorme difficoltà di un restauro, sia per la mancanza della relativa documentazione tecnica, sia per il reperimento dei componenti originali. Malgrado ciò, con alcuni amici increduli, ho scommesso una cena che sarei riuscito utilizzando pezzi non originali ma adattabili a metterla in moto e a percorrere qualche centinaia di metri. Dopo alcuni mesi sono riuscito a sentire lo scoppietto del motore e a percorrere un breve tragitto. È stata un’enorme soddisfazione: non tanto vincere la scommessa, ma dar vita a un ammasso di ferraglia è molto di più che restaurare un Falcone di cui, in qualsiasi mercatino, si trovano tutti i pezzi rifatti.

Alcune note sull’Evans: fu costruita dalla Casa americana Cyclemotor CO di Bufalo tra il 1919 e il 1924; fu una delle biciclette a motore più conosciute perché utilizzate dai postini americani; il motore è un due tempi di 119 cc.. Purtroppo è impossibile stabilire a priori l’anno di produzione del mio esemplare. Sul manubrio, però, un anello riporta la scritta “tassa pagata 1923”.





[in copertina]

di Ennio Marone

MILANO - VARESE



Auto e abiti d'epoca
per i novant'anni della prima autostrada
del nostro Paese.





novant'anni... di corsa

21 SETTEMBRE 1924...

Fu l'ingegnere Piero Puricelli, imprenditore nelle costruzioni, a concepire l'idea dell'autostrada come "via per sole automobili", cioè riservata al traffico veloce (niente carri, carrozze, biciclette o pedoni) e con il pagamento di un pedaggio per coprire le spese. Un'idea avveniristica, perché le auto in circolazione a quell'epoca erano solo 57.000. Così Puricelli, che aveva fondato la Società Anonima Autostrade, portò a compimento il primo esempio di autostrada moderna in appena 15 mesi. Il 21 settembre del 1924 viene inaugurato a Lainate il primo tratto, da Milano a Varese, che sarà la prima autostrada a pedaggio realizzata in Italia e nel mondo.

Il nastro inaugurale fu tagliato da una Lancia Trikappa di Casa Savoia con a bordo re Vittorio Emanuele III, accompagnato da Puricelli e seguita dal lungo corteo di automobilisti invitati.

La nuova strada, una sola corsia per senso di marcia, aveva una carreggiata larga dagli 11 ai 14 metri (di cui 8 o 10 pavimentati), più che sufficienti per il traffico di allora. Il percorso era per lo più rettilineo (il più lungo tratto era di 18 chilometri), le curve avevano un raggio superiore ai 400 metri, le pendenze del 3% al massimo. Il calcestruzzo ad alta resistenza, usato per la pavimentazione, era composto da lastre spesse dai 18 ai 20 cm.

Non c'era un vero e proprio casello, ma il pagamento del pedaggio avveniva nell'area di servizio e sosta, che era obbligatoria.

Meno di un anno dopo fu inaugurato il tratto da Lainate a Como per una lunghezza di 24 chilometri e sempre nel 1925 quello Gallarate-Sesto Calende, di 11 chilometri.

Era nata qui la "madre" di tutte le autostrade a pedaggio che hanno poi invaso tutto il mondo.

...21 SETTEMBRE 2014

Domenica 21 settembre 2014 segna una data storica di straordinaria importanza per il terri-



torio lombardo che guarda al mondo: per celebrare questo importante evento il C.M.A.E. di Milano e il VAMS di Varese (Varese Auto Moto Storiche), hanno organizzato un evento storico-culturale non competitivo.

Anche ACI Varese ha contribuito in modo fattivo, ristampando il libro sulla storia della nascita dell'autostrada scritto dal prof. Francesco Ogliari, che è stato donato ai partecipanti. Si è trattato di una passerella rievocativa di stupende auto e moto d'epoca, rigorosamente legate a quel periodo storico, tutte anteguerra. Prestigiosi i patrocini di Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Milano e di Varese. Rilevante partner dell'evento è stata la società Autostrade per l'Italia.

Hanno collaborato altri Club che operano da anni sul territorio solcato dall'Autostrada Milano-Laghi: si tratta del Club Gallarate Auto Moto Storiche, il Veteran Car Club Como, il Club Ariel Saronno e altri sodalizi quali il Club Ruote Storiche Lainatesi e l'AR Chiapparini di Legnano.

La partenza al nuovo Palazzo della Regione ha visto un affollarsi di auto e moto d'epoca, che sicuramente, al tempo, avranno calcato il primitivo tracciato della MI-VA.





Auto e moto d'antan
sempre sotto l'attento sguardo
dei Corpi di Polizia di Stato e dei Carabinieri,
che hanno fatto da "scorta"
alla lunga teoria di veicoli
che dal centro di Milano
hanno raggiunto il centro di Varese.
Chissà se tutti hanno pagato il pedaggio?



Non solo auto e moto (e partecipanti) con tanti anni sulle spalle, ma anche giovanissimi simpaticamente attratti dalle vetture dei loro nonni e, ci auguriamo, futuri soci C.M.A.E. La passione bisogna farla coltivare ai nostri figli e nipoti fin da piccoli, così ci assicureremo dei validi autisti quando non avremo più voglia di impugnare manubrio o volante.





[novità editoriali]



Settimana di cultura con il supporto del C.M.A.E.

Mercoledì 12 novembre la nostra sede ha accolto la presentazione che il nostro socio Ruggero Riva (insieme all'autore Alessandro Sannia) ha fatto del bel libro sulla Carrozzeria Riva di Merate.

Il nostro socio Ruggero si è prodigato in ricordi e aneddoti di questa attività iniziata dai suoi avi a metà dell'ottocento e che ha chiuso i battenti poco dopo la metà del secolo scorso.

Domenica 16, invece, sotto finalmente un sole primaverile, alcune belle Maserati di nostri soci hanno fatto da cornice presso l'Archivio di Stato di via Senato alla presentazione dell'opera di Gianni Cancellieri *Maserati, un secolo di storia* e del bel volume *1000 km di Monza 1965-2008*, a firma di Aldo Zana. ●



THERMOGAS

SERVIZIO CINQUE STELLE



"CURIAMO I VOSTRI IMPIANTI COME LE NOSTRE AUTO E MOTO D'EPOCA"

GESTIONE INTEGRALE IMPIANTI TECNICI DI RISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE
COSTRUZIONE NUOVI IMPIANTI
TRASFORMAZIONI A GAS

INSTALLAZIONE VALVOLE TERMOSTATICHE E RIPARTITORI DI CALORE
FORNITURA COMBUSTIBILI LIQUIDI E GASSOSI

Uffici e magazzini: Via delle Stelline,9 - 20146 Milano - Tel. 0248.01.05.61 r.a. - Fax 02.43.98.02.57 - www.delbo.it - info@delbo.it





La classe... in acqua

Se la fantasia torna agli spensierati anni '60, a quell'Italia che aveva tirato fuori la testa dalle macerie della guerra, rivediamo, nei film che hanno segnato un'epoca, storie di amori estivi vissuti nelle esclusive spiagge del "Forte" o tra le cristalline acque della Costa Smeralda.

La piccola borghesia doveva accontentarsi del gommone con il piccolo fuoribordo, mentre i "sciuri" potevano permettersi di scorrazzare, capelli al vento, con quei motoscafi che sono diventati (e rimasti) uno status symbol tipico di quel periodo.

Il primo nome che viene in mente è quello dei Riva che, più di altri e più a lungo, hanno saputo promuovere la propria immagine non solo confinata al Mar Ligure o al Tirreno, ma anche oltreoceano. Sculture di grande bellezza, a dire il vero più adatte però alle acque più calme di un lago che non al mare increspato o reso minaccioso dal vento di Maestrale.

In quel caso tutti rigorosamente allineati in banchina (insieme ai loro proprietari) mentre ai più "marinari" gozzi era concessa l'uscita dal molo.

Ma non c'erano solo i Riva, allora. Meno diffusi e conosciuti, ma sempre di grande qualità, altri due cantieri più degli altri cercarono di scalfire, senza peraltro riuscirci, il monopolio del cantiere di Sarnico: il cantiere



Posillipo di Roma e l'Avionautica Rio, sempre di Sarnico, sul Lago d'Iseo.

La tabella comparativa qui sotto riportata può dare un'idea delle caratteristiche e dei valori in campo riferiti al 1966/67, rapportando i prezzi ad alcune importanti vetture sportive dell'epoca per far meglio comprendere che chi si metteva alla guida, pardon al timone, di un motoscafo di quel livello a quei tempi, nel suo garage non aveva certamente parcheggiata una semplice e borghese Fiat 1100. ●

Un elegante Rio-Rolls dotato di motore Rolls-Royce da 240 CV per una veloce e confortevole scorribanda nelle acque delle località più esclusive.

Marca	Modello	Lunghezza (cm)	Potenza (CV)	Prezzo (in Lire al 1967)
Cantiere Posillipo	Nettuno	900	280x2	13.500.000
Cantieri Riva	Super Aquarama	845	320x2	13.190.000
Cantieri Riva	Aquarama	825	220x2	11.740.000
Avionautica Rio	Colorado	820	290x2	10.800.000
Cantieri Riva	Tritone	803	185x2	10.300.000
Avionautica Rio	Rolls-Rio	675	240	8.500.000
Ferrari	330 GTC	-	340	6.810.000
Cantieri Riva	Super Ariston	680	320	6.160.000
Cantiere Posillipo	Bermuda	662	220	5.800.000
Jaguar	E Type spider	-	265	4.780.000
Avionautica Rio	Espera	660	185	4.700.000
Cantieri Riva	Super Florida	607	185	4.490.000
Alfa Romeo	2600 Sprint	-	165	3.545.000
Cantiere Posillipo	Positano	620	116	3.200.000





Questa è Alice Ferrari, la più giovane socia mai iscritta ad un club di auto storiche.

Nata il 08/11/2014 alle 15:15 ed iscritta al C.M.A.E. come socia famigliare del nonno Angelo Bernardi, alle 15:30 dello stesso giorno. Quindi dopo solo un quarto d'ora di vita... Ora abbiamo anche questo record... Credo mondiale? Spero di sì!

Angelo Bernardi

Così il nostro consigliere Angelo Bernardi ci invia e noi molto volentieri pubblichiamo.

Il C.M.A.E. non ha la pretesa di “battezzare” figli e nipoti dei soci, ma una considerazione va fatta: se non ci sarà qualcuno dopo di noi, tutto quello che abbiamo fatto, i nostri sacrifici, le nostre passioni, i nostri desideri, le nostre disfatte, le nostre gioie, i nostri ricordi, dove finiranno?

Una vecchia canzone di Rascel sussurrava: “...dove vanno a finire i palloncini, quando sfuggono di mano ai bambini...”, ecco vorremmo che i “nostri palloncini” venissero raccolti dai nostri figli, nipoti, dai più giovani amici.

E perché questo accada nel nostro mondo di ruote d'epoca, sarebbe bello vedere i nostri adolescenti che si avvicinino a questa passione.

Certo non possiamo imporla, ma non possiamo neppure tenere sempre in mano noi il volante (o il manubrio); cediamo qualche volta la guida, non assilliamoli con le preoccupazioni, talvolta il rischio di qualche "sfrisino" al parafango, sarà un modo anche per crescere.

Alzi la mano a chi di noi, da giovane, è capitato.

Sono sicuro che sarà un coro di mani sollevate.

Ben vengano anche i soci in “fasce”!

Gippo Salvetti

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



Grazie Kasko!

Una buona notizia per noi appassionati: una nuova polizza che vale senza dubbio la pena di approfondire; lo chiediamo a Italo Carli, responsabile del settore Axa-Art della Compagnia Axa.

Prima domanda, dottor Carli: chi è Axa?

Axa sono gli oltre cento milioni di clienti sparsi in 56 Paesi nel mondo che ci continuano a dare fiducia dal 1985. Ma la nostra storia è ben più lunga; nasce nel 1816 a Parigi e ampliando e fondendosi con altre realtà del settore e acquisendo altre Compagnie, come la UAP e la Winterthur, ha raggiunto la struttura odierna e grazie alla competenza nel campo dell'arte in cui Axa è leader, abbiamo quindi assimilato le auto e le moto storiche a vere e proprie opere d'arte come in effetti sono... Così, la Polizza *Classic Car Collection* è il frutto di un'analisi legata alla gestione di un mezzo d'epoca; non stiamo parlando della "normale" R.C., in cui molte Compagnie si sono da tempo affacciate, ma abbiamo colto l'esigenza dei maggiori collezionisti di avere un mix di protezioni come furto, incendio, grandine e kasko per una vettura che si muove per i raduni e le gare, ma anche nel tempo libero...

Quindi non un'assicurazione "statica"?

No, noi riteniamo che gli appassionati abbiano grande cura dei propri mezzi e siano i primi a custodirli con la dovuta attenzione, ma partecipare a un raduno o a una competizione introduce rischi che certamente non vanno sottovalutati. Come per le polizze dedicate agli oggetti d'arte, Axa-Art condivide la passione del collezionista e le sue preoccupazioni per gli eventuali danni subiti o provocati da terzi durante la circolazione.

Come si definisce il valore da assicurare?

La Compagnia ha creato una rete di esperti per stimare le vetture, così attraverso la "stima accettata", questa diventa la chiave per mettere d'accordo i collezionisti al momento della valutazione del sinistro.

Parliamo un po' di costi, perché, alla fine, il nodo è sempre quello, dando per scontato, certamente, il servizio ineccepibile...

Innanzitutto abbiamo strutturato la polizza per



La sede Axa di Milano
in corso Como 17.

un minimo di tre automezzi. Partiamo, quindi, da una "minima" collezione (che denota il vero appassionato) eliminando il rischio di chi, con magari una sola vettura, è portato a un utilizzo, diciamo, non proprio "collezionistico". Per un mix appunto di 3 veicoli di un valore complessivo di 200.000 euro, il premio annuo è solo di 1.700 euro che sale a meno di 4.000 per 10 mezzi di valore complessivo di 500.000 euro.

Per valori ancora maggiori i premi scendono molto?

Certamente, grazie alla possibilità di tagliare ad hoc questa polizza, il collezionista che possiede quindici, venti o trenta veicoli (e ce ne sono più di quanti ne possiamo immaginare) può, con una cifra contenuta, dormire su due guanciali.

A chi ci si deve rivolgere per chiarirsi le idee?

Sono i nostri agenti che i soci del C.M.A.E. ben conoscono da anni, come il Centro Assicurativo Pavese, di cui so che il suo responsabile sig. Maestri segue da molto tempo i vostri membri, e poi l'Assilogos e Bartolini&Mauri.

Ci auguriamo, dottor Carli, che riusciate a far dormire tranquilli i nostri soci senza costringerli a rinunciare a qualche "interessante nuovo acquisto" per poter pagare il premio! ●





Il C.M.A.E. a Esterle



L'affascinante facciata della Centrale di Esterle: un esempio di architettura vetero industriale spesso dimenticata.

La Centrale Esterle è entrata in funzione nel maggio 1914 e ha compiuto 100 anni di regolare servizio proprio nei giorni della nostra visita.

La bellezza, l'originalità e la perfetta efficienza mantenute per così lungo periodo sono un esempio di archeologia industriale più unico che raro.

L'unico intervento di rilievo è stata l'introduzione delle apparecchiature di regolazione automatica, che non hanno minimamente intaccato l'originalità pur offrendo migliore efficienza e continuità di servizio. Per festeggiare questa ricorrenza abbiamo

portato i nostri veicoli storici (15 vetture e 8 moto, fra i quali la Lancia Theta di Giulio Caimi che, come la Centrale, ha "cominciato a funzionare" nel 1914) e abbiamo creato un simbolico gemellaggio con le macchine della centrale, una rara Bentley Derby 3 ½ del 1935 e una altrettanto rara Chevrolet Coupé del 1946.

I nostri veicoli storici, la Centrale Esterle e tante altre realizzazioni sono la testimonianza viva dell'ingegno dei nostri nonni. Possiamo ben dire che non c'è museo al mondo che riesca a dare le stesse sensazioni mostrando oggetti statici e privi di vita. Non è da sottovalutare, del resto, il pericolo che, per il puro tornaconto economico, si ripeta quanto già avvenuto con le altre centrali, ove di originale è rimasto solo l'edificio. Nelle Centrali Bertini e Semenza, infatti, sono state sostituite le macchine originali guadagnandosi, così, una valutazione migliore, dal punto di vista ecologico, rispetto a quello della Centrale Esterle. Queste godono di un ulteriore vantaggio perché l'energia prodotta viene remunerata a un prezzo del 10% superiore (queste sono le leggi dello Stato, come se la Centrale Esterle fosse meno ecologica e non funzionasse più con la stessa acqua dell'Adda!). Quindi, visto che oggi si mira più ai consumi che al bello, cerchiamo almeno di preservare ciò che di significativo abbiamo ereditato. Da parte nostra possiamo e dobbiamo dare un contributo diffondendo la cultura e conoscenza; valori che, in casi come questo, è molto carente.

Da parte mia mi sono impegnato in questo senso e ho ottenuto dalla Società Edison un permesso tutto particolare per visitarla con i nostri veicoli storici.

Non è, comunque, difficile poter ammirare questo gioiello. La Pro Loco di Cornate d'Adda, infatti, organizza con continuità visite per i ragazzi delle scuole e per gruppi di adulti.

Per informazioni:

Sig.ra Rosanna Pirola - tel. 349.6226178 - e-mail proloco@cornatedadda.eu

Un grazie alla Società Edison e alla Pro Loco di Cornate d'Adda. ●

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



Fucina propone...

Italo Rosa ha lavorato all'Alfa Romeo dal 1955 al 1987, fino a diventare Capo del Personale degli stabilimenti del Nord: oltre trent'anni trascorsi in Azienda, dall'epoca della Giulietta fino alla cessione a FIAT.

Questo libro è il suo minuzioso racconto, denso di riflessioni da un punto di vista del tutto inedito e originale, visto il ruolo da lui ricoperto.

Già il titolo "La tela di Penelope" sintetizza l'assurda realtà di lunghi anni di confronto tra una gran parte dell'Azienda (dirigenza, tecnici, collaudatori, impiegati, operai... e tanti altri) che creava una "tela" fatta di successi ammirati in tutto il mondo mentre politici, sindacati e altre forze interne ed esterne continuamente la disfacevano.

Un percorso che va dal grande Luraghi, i suoi nitidi successi e la sua ignobile defenestrazione a opera dei politici, le presidenze combattive di Cortesi e Massacesi, tenacemente impegnate nel tentativo di un risanamento, per giungere alla sfumata possibilità di acquisizione da parte della Ford e la svendita alla FIAT.

Un pezzo importante della storia economica e industriale italiana e dei mali, ancora oggi attuali, fra i quali l'incapacità di valorizzare le nostre grandi industrie.

Un'opera imperdibile non solo per ogni Alfista, ma anche per chi vuole conoscere di più l'economia e la società italiana di quegli anni. E non solo.

ITALO ROSA
**ALFA ROMEO:
LA TELA DI PENELOPE**
Fatti, disfatti e misfatti in un caso di "malasanità" industriale



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

Formato: 14,5x21 cm
Pagine: 560
Prezzo: 30,00 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





Profumo di pulito



L'accogliente ingresso del Marietti Car Garage di Pero (via Fratelli Bandiera, 15), dove si può chiacchierare... logicamente di motori.

Come è nata la passione per le auto?

La passione per le auto è una eredità di famiglia. Mio nonno paterno disputò, negli anni '20 e '30, alcune gare automobilistiche e motociclistiche, tra cui la Milano-Stolp (località della allora Pomerania in Polonia) nel 1928, a bordo di un'Alfa Romeo 1500 ufficiale; mia nonna, sempre nel 1928, fu una delle prime donne milanesi a conseguire la patente.

Successivamente i racconti di mio padre sul mondo Alfa Romeo, nonché l'incontestabile fascino di certe vetture, hanno fatto il resto.

Le parole d'ordine, da bambino, erano "macchine e garage..." che io puntualmente pulivo e riordinavo disponendole in scala cromatica.

...e la passione per la pulizia?

Fin da piccolo sono stato sempre estremamente ordinato; credo di essere stato uno dei pochi bambini ai quali la mamma non metteva in ordine la stanza.

Successivamente questa mia peculiarità è stata trasferita ai mezzi di trasporto con le ruote: prima con la bicicletta, poi con il motorino, e infine con le auto.

Memorabile fu, all'età di 4 anni, uno dei primi exploit di lavaggio della macchina di mia madre. Aveva fatto un viaggio in autostrada ritornando con il cofano ricoperto di moscerini. Utilizzai acqua e la parte ruvida della spugnetta da cucina: i moscerini erano venuti via, la vernice anche.

Hai avuto altre esperienze professionali nel mondo automotive?

Ho iniziato a lavorare nel mondo delle auto l'estate della maturità, nel 2003, presso un commerciante di auto americane come addetto ai lavaggi.

Nel 2004 ho conseguito il diploma di istruttore di guida presso la scuola BMW di Siegfried



LANCIA VINTAGE
RICAMBI LANCIA D'EPOCA

www.lanciavintage.it
info@lanciavintage.it
Fax 0232861150

AFRA

DESMOLE





Stohr, *Guidare e pilotare.*

Dal 2003 al 2005 ho frequentato l'ISSAM (Istituto Superiore di Scienze dell'Automobile) di Modena e approfondito i temi di storia del design e di disegno tecnico; successivamente ho collaborato con due rivenditori di auto americane dal 2005 al 2009.

Nel 2010 ho iniziato ad avvicinarmi professionalmente al mondo delle auto d'epoca alla R.A.C. di Pero, sotto la guida preziosa di Italo Cristofaletto.

Nel 2011 ho costituito la ditta individuale MCG e ho iniziato a lavorare nel garage di casa fino a quando, per esigenze di spazio e di organizzazione, mi sono trasferito in uno spazio di 300 mq a Pero (MI). Oggi sono operativo con la Marietti Cars Garage sas (sempre MCG per gli amici).

Per passione ho preso parte al Trofeo Nazionale di Formula Junior, laureandomi quest'anno vice campione.

Lavori in autonomia o, per alcuni interventi, hai collegamenti con altri operatori del settore?

Mi occupo personalmente di lavaggi e lucidature, trattandosi di un lavoro che richiede grande accuratezza; gli interventi che riguardano la meccanica, le parti elettriche e i restauri importanti sono condivisi con una rete di operatori amici esperti e qualificati, consolidata negli anni. Siamo così in grado di prestare un servizio a 360 gradi.

Quali sono le caratteristiche peculiari della proposta professionale?

L'obiettivo è di riportare letteralmente a nuova vita un veicolo attraverso una serie di processi di pulizia, lucidatura e ceratura, dedicando il massimo dell'attenzione ai dettagli; carrozze-

ria, interni, cromature e tutti i particolari possono essere oggetto della rimozione di qualunque difetto, rispettando l'originalità del veicolo.

L'evoluzione delle tecniche d'intervento e dei prodotti di ultima generazione consente di ottenere risultati una volta impensabili, a volte evitando interventi di sostituzione o rifacimento di qualche particolare.

L'obiettivo non è soltanto quello di curare al meglio l'esecuzione di un intervento ma di fornire un servizio allargato e completo nella gestione delle auto. Stiamo anche creando un luogo di accoglienza e ritrovo dei clienti, come già accade con alcuni soci C.M.A.E. per i quali sono a disposizione per un'attività di supporto nell'allestimento relativo alle pratiche riguardanti i CRS e le omologazioni, comprese le conseguenti sedute, integrando la preziosa attività del Club.

La sede si trova a un quarto d'ora dal centro di Milano ed è comodamente raggiungibile con la metropolitana. È dotata, come dicevo, di una zona "living" per i clienti dove possiamo ritrovarci, condividere qualche chiacchierata o lettura sulle auto o bere un caffè. Tra poco sarà disponibile un simulatore di guida, per i clienti e gli amici più accaniti, con il quale esibirsi sui più importanti circuiti di tutto il mondo.

Come vedono in famiglia la tua attività?

Mi pare siano contenti: vedono che mi applico ad un'attività con la quale posso coniugare l'amore per le auto e la mia metodica "maniacalità" (sostantivo spesso utilizzato nei miei confronti). Faccio un lavoro che mi piace e la mattina, aprendo il capannone, sono interessato e motivato: credo non si possa chiedere di meglio ad un'attività lavorativa. ●

**Prima e dopo:
le foto sono
ampiamente esplicative
di come un "vecchio"
vano motore ritorna
splendente.
Ma anche interni,
tappetzeria e lunotti in
plexiglass ritrovano
quasi nuova vita nelle
mani del MCG.**





Vendo Volkswagen Caravelle Westfalia mod. Joker5 del 1980, arancione tetto bianco, motore Porsche 2000, omologato 5 posti, sempre tagliando, vari accessori tra cui portabici nuovo applicabile senza forare. Ottimo stato sia di motore che di carrozzeria.
Cell. 329.229.45.68 Luciano

Vendo Volkswagen Maggiolone Cabriolet 1200 del 1980, solo 35.000 km, unico proprietario, completamente originale e perfettamente funzionante. Iscritto ASI.
Euro 13.000
Email evipp@tiscali.it

Vendo BMW R100/7 del gennaio 1979, perfetta e tutta originale, visibile a Milano da socio C.M.A.E.
Tel. 02.545.77.11

Vendo Fiat 124 Berlina (3ª serie), del 1973, iscrizione ASI e C.M.A.E., originale e in ottime condizioni. Motore rifatto con 20.000 km.
Euro 3.000 trattabili.
Cell. 339.39.65.799 D'Alessandro

Vendo Piaggio Vespa Sprint 150 del 1965, conservata sempre in box, in condizioni ottime, targa originale, solo 2.000 km, ancora con adesivo Piaggio su scudo. Motore potente e brillante.
Cell. 335.544.13.99

Vendo Fiat 1200 cabriolet del 1959, targa originale Milano, ASI targa oro, ottime condizioni, pluripubblicata.
Euro 16.000 non trattabili.
Tel. 02.46.93.802,
Email luigimaria.guffanti@tiscali.it

Vendo Fiat 500D del 1964, bianca. Vettura affidabilissima e non necessita di nessun lavoro di manutenzione (neppure cambio olio). Motore di primo impianto (110D000) e in totale efficienza. Carrozzeria conservata, tutti i lamierati originali, solo rinfrescata di vernice esterna. Nessuna traccia di ruggine interni originali e conservati. Certificato identità e storicità ASI, dal 1964 al 2007 un solo proprietario (!).
Euro 11.500 leggermente trattabili, con altri accessori a parte.
Visibile a Milano,
Cell. 349.32.96.144
Email czara@vodafone.it

Vendo BMW 316i del 1990, bianco, cambio automatico, tetto apribile manuale, cerchi in lega, motore nuovo sostituito da BMW Italia di S. Donato e da allora percorsi solo 30.000 km. Interni originali, ma tappezzeria da sostituire. Autoradio, catalitica, sempre rimasta in proprietà di famiglia. Regalo sedile destro. Vendo a 1.800 euro, prezzo largamente inferiore al costo delle spese sostenute. Auto ferma però da due anni. Visita sul posto zona Rivolta d'Adda.
Cell. 333.32.58.378
Email guidobossi@libero.it

Vendo Mini Cooper MK3 del 1971, bianca tetto nero, ottime condizioni, iscritta ASI.
Tel 02.66.92.116

Vendo Innocenti Lambretta LI125 del marzo 1962, restaurata a nuovo! Documenti originali!
Euro 4.100 non trattabili.
Cell. 347.77.29.535

Vendo F.B. Mondial 125/4 tempi del 1951, appartenuta e restaurata da noto campione motociclista, radiata per demolizione, poi reimmatricolata con targhe 1967, CRS ASI e Targa Oro. Visibile a Besana Brianza.
Euro 10.500 trattabili.
Cell. 338.60.66.833

Vendo Triumph TR6 del 1970, modello californiano a tre carburatori, registrata come auto d'epoca.
Cell. 333.66.60.836 Carlo Alberto

Vendo Fiat 850 Special del 1971, blu scuro molto ben tenuta, 11.600 km, motore funzionante, batteria nuova. Due proprietari da nuova.
Cell. 333.345.13.13 Costanza

Vendo Autobianchi Y10LX del 1990, 90.000 km, targa originale Milano, ASI targa oro.
Euro 4.000 non trattabili.
Tel. 02.46.93.802
Email luigimaria.guffanti@tiscali.it

Vendo MG TF 1250 del 1954, rossa, ASI oro, targa vecchia BL, guida a destra, restauro completo dal telaio, equipaggiamento invernale, vettura di uso quotidiano.
Cell. 335.223.224

[focus]

di Gippo Salvetti

Il socio Enzo Gori ci chiede di pubblicare la foto della sua bella Porsche 911S in livrea "Steve Mc Queen" impegnata in corsa.

Ben volentieri accogliamo la sua richiesta, anzi la estendiamo a tutti i nostri soci perché ci inviino materiale da pubblicare (possibilmente con foto di buona qualità!).

Una breve descrizione dell'auto, da quando ne è in possesso, qualche curiosità relativa alla sua storia.

Non bisogna chiamarsi Alessandro Manzoni per buttare giù due righe e non abbiate remore a farlo. Questo notiziario è a disposizione di tutti voi ed è anche il modo per conoscersi meglio, scambiare opinioni, esperienze.

Il materiale va inviato a fucina@fucinaeditore.it all'attenzione di Cristina.

Non può che fare piacere a noi e, ci auguriamo, a tutti voi.

"Noi C.M.A.E." ha ormai un passato che si è costruito in tanti anni come il modo migliore per unire tanti soci che frequentano solo saltuariamente l'attività del Club e possono così esser spinti a partecipare alle tante e piacevoli iniziative che il C.M.A.E. propone ai suoi amici / soci. In qualità di appassionato e socio da lunga data, nonché editore di questo Notiziario, desidero ringraziare il supporto avuto sempre da tutto il Consiglio che si è sempre prodigato per dare corpo a questa iniziativa che ha la pretesa,



spero fondata, non solo di raccontare e parlare di raduni, pranzi e scampagnate, ma anche di fare un po' di "cultura", magari con la "C" minuscola, in questo settore in cui si confrontano ormai mille opinioni.

Grazie per l'attenzione che ci date e un piccolo consiglio: conservate in ordine i Notiziari e, magari raggruppati in una semplice rilegatura, tra qualche anno vi faranno rivivere la nostra Storia, la vostra Storia.

Sopra,
la bella Porsche 911S
in una foto di
Daniele Abbondanza.



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)





Investimenti...



Il rosso non è solo Ferrari o Alfa Romeo: è anche quello che scatena un toro che si chiama Lamborghini.

Complice la crisi in atto da ormai molti anni e la morsa che attanaglia e frena l'economia, non solo italiana, una volta si considerava l'oro come bene rifugio. A vedere i risultati delle aste di auto d'epoca degli ultimi anni, viene da pensare che in molti hanno creduto di vedere nelle quattro ruote d'epoca un modo per unire divertimento e investimento. O viceversa.

La crescita talvolta esagerata (e preoccupante) dei risultati delle aste ci deve anche porre il dubbio se non ci si debba attendere una "bolla finanziaria" di cui il mondo ci ha abituato talvolta a essere spettatori.

Il vero appassionato e collezionista non può essere contento di tali rivolgimenti: primo perché il mero valore economico è un aspetto secondario della passione; secondo perché gli preclude o gli limita la possibilità di aggiungere qualche altro "giocattolo" alla sua collezione; terzo perché se un oggetto di uso comune, ancorché saltuario, assume un cospicuo valore, aumenta la preoccupazione dell'uso stesso e della conservazione.

Certo a nessuno piace "buttare" via i soldi, ma se alla passione si mischia l'occhio super attento all'investimento, dei rischi esistono.

Proseguendo su questo gioco filosofico, andando a guardare autorevoli riviste del campo di trent'anni or sono, ho provato a confrontare (tramutandoli in Euro) i valori commerciali di semplici vetture usate di soli

tre anni (quindi praticamente nuove ma che hanno già subito una considerevole svalutazione) e che in una visione attuale sono diventate di interesse storico.

Tutti questi valori sono rapportati all'anno 1984.

- Alfa Romeo Alfetta 2000, Euro 4.000/4.500
- Alfa Romeo Spider Veloce, Euro 4.500/5.000
- BMW 323i, Euro 4.000/4.500
- BMW 635CSI, Euro 8.500/9.500
- De Tomaso Pantera GTS, Euro 13.500/15.000
- Ferrari 308GTB, Euro 24.000/27.000
- Ferrari 512BBi, Euro 36.000/40.000
- Fiat X1/9, Euro 3.000/3.500
- Golf 1800GTI, Euro 4.000/4.500
- Jaguar XJ12, Euro 17.000/19.000
- Lamborghini Countach LP500, Euro 41/44.000
- Lancia Beta Montecarlo, Euro 5.500/6.500
- Maserati Biturbo, Euro 9.500/10.500
- Maserati Quattroporte, Euro 21.000/22.500
- Mercedes 500 SEC, Euro 24.000/25.000
- Peugeot 504 Cabriolet, Euro 7.000/8.000
- Porsche 911SC, Euro 13.500/14.500
- Porsche 928S, Euro 19.500/20.500
- Renault Alpine A310, Euro 9.000/10.000
- Rolls Royce Silver Spirit, Euro 58.000/62.000

Ognuno quindi può trarre le sue conclusioni, per quanto possono servire, in questo "gioco". Chi, al tempo, ha desiderato comprarsi una eccellente e comoda BMW 635 CSI, dopo aver pagato bolli, manutenzione e rimessaggio per tanti anni, oggi si troverebbe in mano un valore pari solo a quello sborsato per l'acquisto e senza alcuna rivalutazione.

Chi ha acquistato, invece, una Lamborghini LP500, forse, oltre all'immenso piacere di trent'anni di guida estrema, a valore odierno avrebbe recuperato anche i suoi costi.

Tutto questo per dire?

Godetevi le vostre automobili e pensate (poco) al portafoglio. ●



Calendario eventi 2015

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

Auto

- 15 marzo** Scampagnata rusticana culturale-gastronomica con visita al castello di Pagazzono (BG) e all'Agriturismo "La Fattoria" di Pozzo d'Adda (MI)
- 18 aprile** Scampagnata rusticana culturale-gastronomica a "Gradella (CR) che fa parte dei Borghi Rurali d'Italia. Visita alle centrali idroelettriche dell'Adda (MI)
- 9-10 maggio** Gita culturale-gastronomica a Colonnata con visita alle cave di marmo delle Alpi Apuane (MS)
- maggio (da def.)** Gita in treno a vapore in Franciacorta (BS) *(la data è da definire in quanto non è ancora stato pubblicato il programma 2015 da parte Ferrovie turistiche italiane)*
- 6 giugno** Gita culturale-gastronomica sulle colline del Monferrato (AL)
- 21 giugno** 90° Autostrada Milano - Como
- 18 settembre** Scampagnata rusticana culturale-gastronomica a Morbegno ed Ardenno in Valtellina (SO)
- 3-4 ottobre** 9° Trofeo Milano (Manifestazione ASI)
- 24-25 ottobre** Gita culturale-gastronomica nelle terre dei Gonzaga a Sabbioneta (MN)
- 8 novembre** Tartufata rusticana all'Agriturismo "Cascina Guzzafame" (MI)

Moto

- 26 aprile** Gita culturale-gastronomica nella bassa Milanese (MI)
- 16-17 maggio** Le Moto in Franciacorta (BS) (Manifestazione ASI)
- 26/28 giugno** Andando su e giù per le Dolomiti (BZ)
- 4 luglio** Le piccole in movimento
- 19 luglio** Gita culturale-gastronomica a Madonna del Sasso (NO)
- 13 settembre** Gita a Gallarete (VA)
- 11 ottobre** Gita culturale-gastronomica nell'Oltre Po Pavese (PV)

Partecipazione a eventi

- 21-22 febbraio** Novegro mostra scambio (MI)
- 20/22 marzo** Milano Auto Classica - Fiera di Milano - Rho
- 11-12 aprile** Auto Collection a Novegro (MI)
- 8-10 maggio** ASI Motoshow (PR)
- 24 maggio** Cortili Aperti (zona via Cappuccio la Milano Romana) (MI)
- 7-8 novembre** Novegro mostra scambio (MI)

Conferenze

Incontri con il campione: Brambilla, Merzario, Agostini, De Adamich, etc.
Le date di queste conferenze saranno concentrate tra i mesi di gennaio / marzo 2015 e i mesi di ottobre / dicembre 2015.

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





[appuntamento]

di Sergio Coronelli

TROFEO MILANO



Trofeo Milano al sole?
Ormai è tradizione che speriamo
di mantenere.





2014: un bel sogno

I sogni si possono avverare? Direi proprio di sì, le prove non mancano: succede quando più di un centinaio di "old car" di grande prestigio e una quarantina di motociclette, la più giovane datata 1938, sfrecciano per le vie di Milano in una serena giornata di inizio ottobre.

Un sogno divenuto realtà che si concretizza nel migliore dei modi in un epilogo fantasmagorico all'interno delle antiche mura del Castello Sforzesco di Milano, quale migliore location per accogliere questi stupendi mezzi, fra migliaia di persone incredule e affascinate nell'ammirare le nostre "vecchie signore", che hanno fatto vivere per un breve momento un tempo lontano, ma ancora vivo nella memoria di molti.

Per i più giovani, un mondo totalmente sconosciuto che si è aperto ai loro occhi, un po' spaesati, di fronte a vetture che non rientrano nelle loro abitudini, ma che comunque hanno destato in loro una grande emozione. Spettacolo imperdibile che solo il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca ha saputo regalare alla cittadinanza milanese in

un'esposizione museale di cultura dinamica, dovuta alla lungimiranza di tanti collezionisti con la vera passione per la conservazione di quei beni e mezzi, scaturiti dalla creativa genialità e fantasia di tanti illustri tecnici italiani e milanesi.

Un bel sogno che si è avverato e che rimarrà a dimostrazione della grande passione, capacità organizzativa e sociale di un grande club come il C.M.A.E., che la città di Milano può vantare tra le sue tante attrattive del suo patrimonio artistico culturale ma anche di sensibilità per iniziative sociali. ●

Nella foto grande, una bella Alfa Romeo 1900 Sprint del 1953, raro esemplare di "corto gara" costruito in soli tre esemplari. In questa pagina alcune immagini dei tanti partecipanti che hanno affollato il Castello Sforzesco, contornati sempre da un pubblico attento e interessato.





Tanti, tantissimi visitatori hanno potuto ammirare le nostre auto e le nostre moto sia alla partenza dal Palazzo della Regione, sia soprattutto al consueto arrivo al Castello Sforzesco. Grazie anche al simpatico contributo delle Forze dell'Ordine (Polizia, Carabinieri e Vigili del Fuoco), tutti hanno potuto apprezzare i vecchi mezzi "in divisa" tanto popolari sulle nostre strade negli anni '60 e '70.





Certo non può mancare una bella foto di gruppo colta durante il bel percorso che si è snodato nella campagna milanese all'insegna di un sole che sembrava primaverile.





La classifica... ritrovata



Dopo aver momentaneamente appeso "il volante al chiodo", il nostro Luciano Amato è tornato alla ribalta delle classifiche.

Una bella immagine della Fulvia Sport 1600: non è lei "intraversata" ma la foto che dona aggressività a questa bella Zagato.

Nelle gare di regolarità, come avviene nel tennis e sicuramente in altri sport, c'è la classifica. Non sto parlando della classifica delle gare o di un campionato: parlo invece della classifica dei piloti, anzi dei driver.

A parte i quasi irraggiungibili top driver, quelli che come si dice in gergo regolaristico "girano a due", i piloti di regolarità che abbiano partecipato a gare del campionato italiano di regolarità per auto storiche sotto egida della CSAI sono classificati come driver A, B, C, o D, a seconda del numero di penalità medie totalizzate nelle manifestazioni a cui hanno partecipato.

I piloti più bravi sono quelli più precisi, quelli che riescono a completare tutte le prove di una gara con un margine di errore minimo, praticamente inesistente; sono dei "mostri" di bravura, non sbagliano mai strada, non si fanno prendere dall'ansia, non commettono errori nel programmare i loro cronometri. E, in più, hanno dei navi-



gatori bravissimi, precisi, glaciali, capaci di segnare, stando seduti in macchina, gli stessi tempi, o quasi, del cronometrista appostato all'esterno.

La classifica, quindi, è per chiunque faccia della regolarità, l'obiettivo, il mito, il sogno: sto volutamente esagerando, ma non più di tanto... La classifica dà la misura dei progressi registrati, del proprio valore intrinseco, dice che sei il quindicesimo del tuo gruppo, che hai quasi raggiunto il tale, che sei diventato più bravo di quell'altro; oppure, a rovescio, che per quella gara sbagliata sei scivolato giù, finendo addirittura alle spalle di Tizio o di Caio...

La mia classifica, che in passato era stata anche abbastanza brillante (l'avevo scalata fino a diventare driver A, e non dei peggiori), l'avevo perduta. Eh sì, perché essendomi dedicato prevalentemente alle gare di regolarità a media (che, chissà perché, non hanno la classifica) e avendo poi ripreso a fare il navigatore, come in passato, non avevo più disputato manifestazioni di campionato come pilota. Quando capita di fare poche gare, non di campionato, oppure di uno dei campionati ASI, il malcapitato pilota viene estromesso dalla classifica e diventa NC, non classificato, figlio di un Dio minore, sconosciuto, ignorato. Dalla classifica dipende l'attribuzione del numero di gara, e diventare NC significa partire tra gli ultimi, arrivare tra gli ultimi al pranzo finale, trovare tutti i tavoli già occupati da quelli arrivati prima di te, essere ignorato dal fotografo di gara, essere in definitiva meno considerato di tutti gli altri. Significa anche gareggiare nelle retrovie, spesso in mezzo a piloti meno esperti, che commettono errori che rischiano di pregiudicare anche la gara del pilota che segue, o che precede.

Durante l'estate ho quindi maturato il progetto di tornare ad essere classificato: sono entrato a far parte del gruppo C.M.A.E. Squadra Corse e mi sembra giusto provarci. Credevo che bastasse partecipare a una gara di Campionato italiano e invece ho scoperto che, nel frattempo, le regole fossero cambiate e fosse necessario classificarsi in



almeno tre prove per poter rientrare in classifica. In pratica avrei dovuto partecipare a tutte le gare rimaste in calendario, una al mese: a settembre il Trofeo Lumezzane, ad ottobre Campagne e Cascine a Cremona e in novembre il San Marino Revival, nella Repubblica del Titano. Servivano una macchina a punto, adatta anche a una lunga trasferta, un navigatore all'altezza, possibilmente più bravo dell'ormai arrugginito pilota e anche un piccolo (ma neanche tanto piccolo...) budget economico, visto che fare tre gare di campionato sarebbe costato tra 1500 e 2000 euro tra iscrizione, benzina, autostrada, pasti e alberghi. Ma si sa, alla passione non si comanda, e il "progetto classifica" è stato varato. La macchina per tentare l'avventura non poteva che essere la mia Lancia Fulvia Sport Zagato del 1972, il problema adesso era trovare il "naviga". Ho chiesto a Gregory Pigozzo, che non conoscevo, se non di nome e di fama, e lui ha subito accettato, felice di disputare con me la sua prima gara di Campionato italiano.

Il 7 settembre, a Lumezzane, insieme con gli altri piloti e navigatori del C.M.A.E. Squadra Corse, tutti bravissimi, c'eravamo anche noi. 140 iscritti, 80 tra top e drivers A. Noi abbiamo un numero altissimo, il 138, siamo in effetti i quart'ultimi a prendere il via. Quarantanove prove speciali, gara impegnativa, pressostati non sempre facili, ➔

**Non è Polifemo.
È solo uno
dei fari di profondità
che abbaglia l'obiettivo.
Se l'immagine la si
vede nel proprio
specchietto retrovisore,
bisogna solo
cederle il passo.**

nessun errore imperdonabile. Alla fine, su 126 vetture classificate, siamo arrivati 78esimi assoluti con 545 penalità su 48 prove, con uno scarto. Media finale 11,35, sufficiente, in teoria, per entrare tra i driver B: ma siamo solo a un terzo del cammino. Il 4-5 ottobre, a Cremona, sono a fare le verifiche del Campagne e Cascine, il "naviga" è il mio amico Danilo Scarcella, che si è detto felice di tentare con me questa "mini-avventura". Gli iscritti sono quasi 200, noi abbiamo il n. 172; partiamo quasi un'ora e mezzo dopo il primo. Ci sono 72 prove speciali, la gara è difficile, tutta da interpretare. Alla fine saremo 90esimi assoluti su 149 classificati, con 757 penalità su 71 prove, sempre con lo scarto del risultato peggiore. La media finale è di 10,66, un discreto miglioramento rispetto a Lumezzane. Sono ancora driver B, non lontano (addirittura!) dalla classifica come driver A. Piedi per terra e aspettiamo San Marino.

E arriviamo all'8 e 9 novembre: siamo a San Marino, quasi quattro ore da Milano, il tempo è decisamente autunnale; il "naviga" è ancora Danilo, non mi ha voluto abbandonare neanche stavolta. Ci sono quasi 100 iscritti e nonostante venga già considerato

driver B abbiamo il n. 77. La macchina gira come un orologio, ma siamo assaliti da tanti piccoli problemi: il peggiore è quello dei sedili, perché quasi in contemporanea si rompono gli ingranaggi di entrambi gli schienali. Rimediamo con una valigia e con la ruota di scorta posizionati tra sedile anteriore e sedile posteriore, ma la posizione è compromessa, ci dobbiamo arrangiare. Gara bellissima, tempi fortunatamente non troppo tirati perché con la pioggia e con la nebbia arrivare in tempo al pressostato è problematico. Le prove speciali sono 42 il primo giorno e 20 il secondo. Alla fine siamo 51esimi su 74 classificati, 617 penalità su 60 prove, con due scarti, media finale 10,28.

Ho riaggantato finalmente la mia classifica, sono driver B a tutti gli effetti, ma la cosa che mi fa più piacere è il miglioramento costante sulle tre gare, tutte impegnative e l'una diversa dall'altra: da 11,35 a 10,66 a 10,28.

Come si suol dire: "queste sì che so' soddisfazioni!". ●

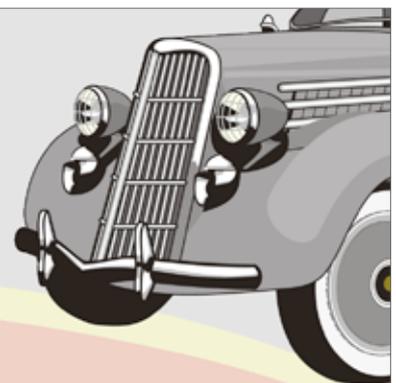


Centro Assicurativo Pavese

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





[ruote in pista]

di Dino Nardiello

Cento tubi, vittoria C.M.A.E.

I piloti Mauro e Cinzia, hanno ottenuto una vittoria di prestigio alla "100 tubi" (104+56 il giorno precedente), se si tiene conto, che le prove sono tutte brevi e molto veloci, si intuisce che il 3,7 di penalità di media sui 104 tubi, consacrano definitivamente Mauro e Cinzia, nei top drivers della regolarità.

Mauro e Cinzia si sono presentati a Bussana il 22 e 23 novembre, dove si è svolta la "100 tubi" come equipaggio C.M.A.E. Squadra Corse, e come tali hanno portato alla nostra squadra una vittoria di prestigio in una gara come la "100 tubi" conosciuta da tutti i regolari come una delle più difficili e probanti dell'appassionante universo della regolarità.

Grazie Cinzia, grazie Mauro. ●



AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it





Aerodinamico? Chi era costui



L'Alfa "Duetto", il cui nome corretto era "1600 Spider", si è evoluta in differenti serie, dalla originale "osso di seppia" del 1966 fino alla Quarta Serie dei primi anni '90: bella e longeva.

Uno spider Alfa?
Che colore?
Per il 90% degli appassionati, dovrebbe essere rosso. Ma la gamma colori comprendeva anche diverse e piacevoli tonalità...

La Cenerentola delle Alfa Romeo Spider serie Giulia: la Spider Terza serie "Aerodinamica", 1983-1989.

Nel 2007 finalmente presi una decisione: cercare una spider Alfa Romeo "Duetto" Seconda serie, il tipo denominato "coda tronca".

Il motivo è banale.

Nel 1975, mia madre, allora segretaria direzionale in Alfa Romeo, acquistò come dipendente una Spider 1.300 bianca con interni in texalfa amaranto.

Purtroppo non so che fine abbia fatto il Duetto di famiglia, non ci sono foto dove compare la targa e sulla fattura che ancora conservo non vi è indicata. Ricordo che venne venduta due anni dopo, con mio estremo disappunto perché mi mancava un anno ai 18, a un nuovo proprietario residente in Emilia Romagna.

Dunque, ricerca a tappeto per una "coda tronca" 1.300 bianca. Ma come spesso accade, l'uomo propone e... Dio dispone!

Dopo numerosi esemplari visionati in tutto il nord e centro Italia, oramai un poco deluso (ma dov'erano finiti i "coda tronca" belli?), mi capitò di leggere un annuncio sul web: ma si trattava di una Terza serie, quella con gli spoiler, il brutto anatroccolo. La Spider era però a circa venti chilometri da casa, presso una vecchia officina autorizzata Alfa Romeo, in ottime condizioni e a un prezzo interessante. Colore indicato genericamente come blu. Fu amore a prima vista, anche a causa del raro colore, il blu medio metallizzato. Breve trattativa sul già interessante prezzo e assegno subito compilato e staccato. Vediamo la storia poco conosciuta di questa bistrattata versione dello Spider "Duetto".

La Terza serie della spider su meccanica Giulia, impropriamente sempre denominata (a furore di popolo) "Duetto", viene presentata al Salone di Ginevra nel marzo 1983, anche se 92 esemplari con motore da 2.000 cc risultano già prodotti a fine 1982. La produzione del modello avviene in due momenti distinti: a Torino, presso la Pininfarina, vengono allestite e verniciate le scocche complete di finizioni interne ed esterne, che vengono poi portate ad Arese dove viene montata la meccanica completa e avviene lo stoccaggio degli esemplari finiti.

La Terza serie si basa sul prototipo, denominato "aerodinamico", allestito da Pininfarina sulla Seconda serie "coda tronca" ed esposto al Salone di Barcellona del 1974; da qui nasce la sua denominazione, in ossequio alle nuove appendici aerodinamiche adottate, tanto in voga negli anni '80. La Terza serie arriva dopo l'ultima evoluzione del tipo "coda tronca" (Seconda serie), cioè la versione denominata "unificata", prodotta tra il 1980 e il 1982 con carrozzeria e finizioni interne ed esterne identiche per le due uniche versioni disponibili, la 1.600 e la 2.000.

Di quest'ultima versione unificata, la nuova Terza serie, che ha denominazione interna "fl '83" (face lifting '83), mantiene, in linea di massima e tranne pochi particolari, gli allestimenti interni, ma con tutte le finiture che prima erano in metallo lucido o cromato,

come le razze del volante a calice e le cornici degli strumenti, verniciate in nero antiriflesso. Sempre due i motori, con il 1.600 cc (tipo 526 sulla 115.35) erogante 102 Cv (tutti i dati sono espressi secondo le norme DIN) a 5.500 giri, coppia di 14,5 kgm a 2.900 giri, e il 2.000 cc (tipo 515 sulla 115.38) con, rispettivamente, 128 Cv a 5.300 e 18,2 kgm a 4.300 giri, quest'ultimo dotato di accensione elettronica senza contatti.

I colori per la carrozzeria sono cinque: Rosso (ROOO), Avorio (AVOO), e gli opzionali nero metallizzato (NEMT) tutti e tre con interni in Texalfa nocciola (NCT), Grigio chiaro metallizzato (GHMT), e Acqua metallizzato (ACMT), questi con interni in Texalfa blu (BLT). Il rivestimento in pelle dei sedili è opzionale per entrambe le cilindrate, la capote è in vinile e può essere in colore nero o beige a seconda del colore della carrozzeria; la misura delle gomme è di 165 HR 14 per la 1.6 mentre le 185/70 HR 14 opzionali costituiscono l'unica misura disponibile per la 2.0, sempre su cerchi da 5 e 1/2 x14 in lamiera forata (tipo Giulia unificata, ma con calottina centrale in acciaio inox con marchio AR stampato a rilievo e non riportato). I Cerchi sono in lega "5 razze a stella" opzionali, i nuovi cerchi sportivi che hanno sostituito i noti tipo "millerighe" della precedente "unificata".

Esternamente, oltre alla targhetta identificativa posteriore differente, la 1.6 aveva il terminale di scarico verniciato, mentre era in acciaio inox sulla 2.0, ambedue del tipo piegato verso il terreno per deviare i gas di scarico il più lontano possibile dalla coda e diminuirne il risucchio. Gli specchietti retrovisori esterni hanno la regolazione manuale; sono di forma trapezoidale e cromati, tipo quelli utilizzati sulle Alfesud Seconda serie, Alfetta unificata e Giulia Nuova Super.

Al Salone di Ginevra del marzo 1986 viene presentata la Seconda versione della Terza serie, con denominazione interna "fl '86". Ora la gamma si compone di tre versioni: la 1.6 (tipo 115.62), la 2.0 (tipo 115.66) e la "Quadrifoglio Verde" (tipo 115.60).



Nuovi i quattro colori: Rosso Alfa (RADS), Bianco (BIOO), Nero pastello (NAAA) e l'opzionale Blu medio metallizzato (BFMT), tutti con interni in Texalfa nero, su 1.6 e 2.0. Due i colori disponibili di serie sulla QV, il già citato rosso Alfa e il grigio chiarissimo metallizzato (SIMT), entrambi con interni in Texalfa grigio con cuciture rosse, in opzione di pelle e Texalfa. Capote sempre nera, vinilica per la 1.6 e in cotone trattato per 2.0 e QV.

Esternamente, le modifiche rispetto alla "fl '83" sono: presa d'aria alla base del parabrezza non più nera, ma verniciata nel colore della carrozzeria; vetri atermici "bronzati" per tutte le versioni e colori, specchietti esterni in plastica nera con regolazione elettrica (poco dopo sulla QV vengono modificati e dotati di calottina anteriore verniciata nel colore della carrozzeria); targhetta Pininfarina sui due lati dietro alle portiere con logo scritto per esteso e posizionata ora all'interno della scalfatura laterale (prima era solo con il marchio del Carroziere e posizionata più in basso, al di sotto della scalfatura). Il terminale di scarico è ora dritto e in acciaio inox per tutte le versioni.

Per i primi mesi di produzione, i cerchi di lamiera sono i medesimi della versione precedente, con i "5 razze a stella" in lega opzionali. Successivamente, probabilmente dalla fine delle giacenze di magazzino (lo Spider è stato l'ultimo modello ad utilizzarli), vengono adottati cerchi "anonimi" di disegno generico in lamiera, sempre nella misura di 5 e 1/2 x 14, verniciati in nero e dotati di calotte in plastica a fori grandi perimetrali, di disegno simile ai cerchi in lega da 6 x 15' della "Quadrifoglio Verde". Identiche le versioni 1.6 e 2.0, tranne la cilindrata espressa in litri sulla solita targhetta identificativa posteriore, mentre la QV ha lo spoiler anteriore montato a filo del paraurti, le bandelle laterali sui sottoporta (minigonnesse) e il rivestimento dei lamierati sotto al paraurti posteriore a filo dello stesso, tutti realizzati in materiale plastico e verniciati nel colore della carrozzeria.

All'interno c'è un nuovo cruscotto dotato di

una inedita strumentazione a sei strumenti, raggruppata in un unico elemento posizionato davanti al volante, che ora è uguale a quello utilizzato sulla "33", Alfetta unificata 2.0-1.8-1.6, GTV e Giulietta; presenta razze nere e corona in plastica morbida per la 1.6, rivestita in pelle sulla 2.0 e QV, con pomello cambio nero in gomma o rivestito in pelle.

Sedili uguali alla versione precedente per le 1.6 e 2.0, rimodellati per la QV e uguali a quelli poi adottati nel '90 sulla Quarta serie. Sulla QV sono anche differenti i pannelli porta e ci sono gli alzacristalli elettrici di serie, non disponibili sulle altre due versioni. Di nuovo disegno il tetto rigido opzionale, dotato di finestrino posteriore laterale triangolare, verniciato in nero sulla 1.6 e nel colore della carrozzeria su 2.0 e QV.

Per la meccanica, anche sul motore 1.600 cc viene introdotta l'accensione elettronica senza contatti, variata leggermente la taratura dei carburatori con la potenza che sale da 102 a 104 Cv sempre a 5.500 giri e coppia di 14 kgm a 4.300 giri (motore 526 S). Invariato il motore da 2.000 cc.

Stessa gommatura della versione fl '83 per 1.6 e 2.0, mentre la QV monta gomme da 195/60 R 15.

A metà estate 1989, le motorizzazioni subiscono le ultime modifiche, che poi ritroveremo sulla Quarta serie, presentata al Salone di Detroit nel gennaio 1990, e mantenute fino a fine produzione nel 1994. Si tratta di pochissimi esemplari prodotti ormai alla fine della stagione "spideristica", quella estiva. I motori hanno ora la ventola di raffreddamento del radiatore a comando elettrico (elettroventola). Il motore 2.000 (tipo 01590), acquisisce l'alimentazione ad iniezione indiretta Bosch Motronic ML 4.1 dotata di farfalla unica. La potenza scende a 126 Cv, 120 con catalizzatore allo scarico ma sempre a 5.800 giri, coppia di 17 kgm, 16,4 con catalizzatore sempre a 4.200 giri. Per il motore da 1.600 cc (tipo 01563), destinato solo ad alcuni mercati europei, nuova regolazione dei carburatori che, unitamente alla mancanza di assorbimento di potenza da parte della ventola precedentemente trascinata direttamente dall'albero





motore e al ricalettamento degli alberi a camme sui pignoni di comando, porta la potenza da 104 a 109 Cv a 6.000 giri, con valore di coppia di 14 kgm a 4.200 giri. Ancora assente il servosterzo ad idroguida ZF, montato sulla Quarta serie. I pesi in ordine di marcia dichiarati non variano durante l'evoluzione della Terza serie, con 1.020 kg per la 1.6 e 1.040 kg per la 2.0, ma anche le prestazioni subiscono variazioni scarsamente apprezzabili, mentre scendono progressivamente, anche se di poco, i consumi e i livelli di emissione allo scarico.

In totale sono state prodotte 5.400 1.6 dal 1983 al 1989, 10.070 tipo 2.0 dal 1982 al 1989, 2.598 QV dal 1986 (1 esemplare nel 1985) al 1989.

La versione destinata agli USA viene prodotta solo con motore con cilindrata di 2.000 cc dotato di iniezione elettronica Bosch e catalizzatore allo scarico a partire dal 1982 e fino al 1989, per un totale di 19.040 esemplari.

Quasi sempre snobbata dagli appassionati, alfisti e non, la Spider Terza serie sta iniziando ora ad essere veramente apprezzata, con le sue quotazioni in costante salita. Quelli che venivano giudicati i suoi difetti, cioè gli spoiler aggiunti che, comunque, sono poco visibili nei colori più scuri della carrozzeria, oggi identificano le auto di quel magico decennio che sono stati gli anni '80, percepito come un periodo di prosperità economica e crescita tecnologica. Ma un altro importante fattore ciclico è l'età degli appassionati. Oggi chi era giova-

ne in quel oramai lontano decennio ha 40-50 anni, percentualmente la fascia di età con maggiore disponibilità economica e ancora dotata di fisico che consente un certo spirito di sacrificio necessario per l'utilizzo spensierato delle spider "vecchia maniera", molto basse e non propriamente comodissime, ancora prive di servosterzo e climatizzatore.

Del resto, la Terza serie, era ancora dotata (per la maggior parte dei mercati) dei grossi e magici doppi carburatori tipici del motore bialbero progettato da Giuseppe Busso e utilizzato a partire dal 1954 fino al 1994. È anche l'ultima serie ad essere dotata dei paraurti non integrati alla carrozzeria, un'altra caratteristica che divide le auto più datate da quelle "moderne" e che la dovrebbe rendere ancora maggiormente apprezzabile.

Ma, soprattutto, è uno Spider e un'Alfa Romeo al 100%.

E questo dovrebbe bastare e... avanzare! ●

Caratteristica di questa serie della spider "Duetto", lo spoiler posteriore che, soprattutto nei colori chiari, veniva evidenziato molto con discordanti pareri estetici.



[due ruote]

di Sergio Coronelli

Piccole in movimento



Sotto la glicine di Casa Caimi e un sole quasi estivo, la classica foto ricordo del gruppo dei motociclisti.

Partenza da Milano e arrivo in quel di Ternate (VA) dopo un percorso di circa 75 km lungo strade provinciali e comunali tra il verde della pianura padana. Il tutto sabato 14 giugno 2014 con tempo bello.

Che un manipolo di intrepidi motociclisti e scooteristi potessero creare tanti grattacapi e qualche arrabbiatura non era in previsione, né tanto meno immaginabile. Un manipolo che definirei, con un aggettivo assai, eloquente “indisciplinati”.

Perché disciplinati? Per un semplice motivo: aver deciso di non seguire, nel rispetto delle regole, la macchina posta a guida del gruppo in quanto l'unico veicolo in grado di conoscere bene il percorso per arrivare alla meta. E ciò nonostante procedesse a velocità consona ai vari modelli di moto e scooter che presentavano una certa differenza di prestazioni.

Durante tutto il tragitto, infatti, a turno alcuni davano tutto gas al proprio mezzo

superando la macchina-guida per poi fermarsi al primo incrocio o bivio non sapendo poi quale direzione prendere o, peggio ancora, tentando di proseguire in direzione più volte errata. Il risultato è stato duplice: essere costretti e rincorrere i fuggitivi o aspettare che ritornassero sui loro passi dopo aver capito di aver sbagliato percorso, facendo così perdere tempo a tutti.

Oppure, in un'altra imbarazzante situazione, alcuni si lanciavano in sorpasso, per poi fermarsi al primo incrocio e intrattenendosi in conversazione. Ma, invece di riprendere la marcia dopo essere stati raggiunti dal gruppo dei motociclisti, allungavano la carovana costringendo a numerose telefonate per esortarli a riguadagnare il gruppo e, nuovamente a rallentare per attenderli.

Naturalmente lascio a voi immaginare lo stato d'animo di chi aveva l'incarico e la bontà di fare da guida per portarli alla meta. Malgrado questi contrattempi, il viaggio si è concluso in modo positivo e tutti sono





arrivati a destinazione soddisfatti per il bel percorso coperto lungo strade poco trafficate e in mezzo al verde della campagna lombarda apprezzato e gustato con piacere. Ma, soprattutto, ancora più soddisfatti per aver raggiunto un posto delizioso costituito da un complesso di edifici con una storia importante posti sul culmine di un poggio con una bella vista sull'intorno e in particolare sul lago di Comabbio.

Alla famiglia Caimi va il più sentito ringraziamento di tutti e, in particolare, del Club, per aver messo a disposizione dei radunisti la loro abitazione, con un'accoglienza più che deliziosa.

Interessante e coinvolgente è stata per tutti la visita alla loro collezione, con la scoperta di moto, scooter e motocarrozette di tante marche presenti ma soprattutto perfettamente conservate e funzionanti, alcune di

un'importanza collezionistica senza precedenti e di una rarità assoluta che ha lasciato meravigliati e stupiti tutti quanti.

Ma ancor più apprezzabili e complete sono

Allo scoperto di moto, scooter e moto carrozette della Collezione Caimi

state le informazioni tecniche, i dettagli e gli aneddoti legati al veicolo che veniva illustrato dal proprietario, offrendo una descrizione minuziosa e suggerendo una visione a tutto campo e assai esauriente.

In conclusione: un viaggio e una visita a questa splendida collezione davvero interessante, una "fatica" che ha certamente ripagato il risultato e che fermerà nelle nostre menti un ricordo indelebile di cose belle e interessanti, viste e gustate. ●

In senso orario:
i padroni di casa,
coniugi Caimi, prima
del "buon appetito";
una parata
degli scooter presenti;
uno scorcio
della collezione
di due ruote
della Famiglia Caimi;
il vice-padrone di casa
Andrea Caimi con il suo
inseparabile sigaro.





Primo "Ronde" di Canelli



Nato nel 1959, quindi con profonde radici nella storia dell'auto, il C.M.A.E. di Milano è anche un club innovatore e propone una gara in stile "ronde a media", disciplina molto diffusa a livello di regolarità internazionale, che sta riscuotendo sempre maggiori consensi anche in Italia.

Dino Nardiello, responsabile C.M.A.E. Squadra Corse, affida la gestione della gara a Luciano Botto e Francesco Giammarino (HMS), piloti C.M.A.E. e specialisti della "media", avvalendosi della loro pluriennale esperienza.

Botto e Giammarino spiegano: "Proponiamo una gara con formula 'a ronde' cioè un percorso da ripetere 6 volte, con alcune varianti. Vogliamo avvicinare nuovi equipaggi ai 'rally di regolarità a media', lungo un percorso semplice ma interessante, con medie accessibili e 21 cambi media, in 120 km totali. La scelta di Canelli nasce dall'amicizia con Stefano Casazza che, oltre ad essere Consigliere comunale nel paesello di

Moasca, è un enologo di fama internazionale. Stefano è un grande appassionato di auto d'epoca, partecipa a varie manifestazioni anche rallystiche e ci ha supportato con grande entusiasmo nell'organizzazione della manifestazione. Inoltre le strade dell'astigiano si prestano particolarmente a questo tipo di gare".

Al briefing in piazza Cavour a Canelli (AT), ci sono volti noti della disciplina come Paolo Marcattilj su Porsche 911 (pilota CMAE e campione Europeo Fia Historic Regularity Rallies 2014), qui navigato da Paolo Casaleggio, Dell'Acqua - Vicari, qui per provare la A112 Abarth in vista di Monte Carlo, poi Fabio Ongari, i coniugi Leva, Iacobelli - Bertolotti provenienti da Salò, e molti altri che possono ambire alla vittoria assoluta.

Dopo la prima ronda con un percorso netto, si portano al comando i coniugi milanesi: Bonfante - Bruno su Alfa Romeo Spider veloce, esperti della regolarità classica, alla

loro prima vera esperienza con la media dimostrano di “saperci fare” anche in questa disciplina.

Il percorso prevede passaggi sulle colline limitrofe a Canelli, con continui sali scendi tra i vigneti, sulla “Strada Astesana” posta tra le Langhe e il Monferrato, con un breve excursus in territorio cuneese, passaggi suggestivi, a Castellero, San Marzano Oliveto, Moasca, Bovo, con ritorno a Canelli.

Dopo le prime tre ronde, gli organizzatori propongono una sosta alla Cantina Sociale Barbera sei Colli ad Agliano Terme, con assaggio dei tipici vini astigiani .

In testa troviamo Asperti – Specchia su AR GT Junior con solo 4 penalità dopo 12 rilevamenti, seguiti da Bonfante con solo 5 pen., al terzo posto quattro ex equo: Arlenghi, Giordana, Marcattilj, Leva, con 9 penalità; questo la dice lunga sulla grande precisione e specializzazione raggiunta in questa disciplina.

Si riparte per le ultime tre ronde, per un totale di 60 km, 12 cambi media e la variante di uno stop and-go di 3 secondi all’interno di ogni ronda, allo scopo di scovare le abilità dei concorrenti, per altro tutti molto preparati, tanto che la classifica finale per i primi posti è molto serrata. La spuntano: Giordana – Beltrand, su Audi A4 scuderia Rododendri, secondi: Asperti - Specchia AR GT Junior, CMAE Squadra Corse, terzi: i gardesani Iacovelli – Bertoletti su Porsche 912, quarti: Lingua – Villa, quinto il campione europeo: Marcattilj navigato da Casaleggio, che dichiara: “purtroppo oggi abbiamo bisticciato con il pulsante dello strumento, Canelli ci ha regalato una parentesi - tutta italiana - davvero ad alti livelli sportivi della regolarità a media, “metratura” professionale (si vede che è stata organizzata da profondi conoscitori di questa specialità) e un road book ineccepibile”.

Per la classifica senza strumenti specifici “Trofeo Ma-Fra”, troviamo tre equipaggi racchiusi in pochi secondi: Malvicini – Crosignani su Bmw Z3, seguiti da Cantarini-Solenghi su mini de Tomaso, terzi: Lionello – Bianco su Chevrolet Camaro .

Ottimo piazzamento dell’unico equipaggio femminile, seste assolute: Alexia Giugni –



Caterina Leva su Lancia Fulvia HF.

Tra le scuderie, primo il C.M.A.E. di Milano, secondi A.S.D. Rododendri, terzo il VCCC. Mauro Bonfante che senza una sbavatura di navigazione avrebbe potuto concorrere per la vittoria finale, così riassume la giornata: “Essendo la prima gara a media, non siamo riusciti a fare il reset dello strumento dopo un piccolo errore, ma la gara è stata molto interessante, penso che ne faremo altre”.

Dino Nardiello, dichiara: “La location, il tempo e l’organizzazione hanno creato un evento che certamente verrà ripetuto il prossimo anno, se possibile con alcuni miglioramenti .

Da parecchio tempo molti specialisti si sono cimentati in gare a media e tanti hanno ignorato la specialità ritenendola “noiosa”. Ebbene non è così: questa gara mi ha insegnato che guidare con attenzione, dando il massimo della propria esperienza gestendo la velocità e il comportamento dell’auto, associando il tutto a uno strumento di precisione, significa lottare per le prime posizioni. Si! Un’esperienza da ripetere e da portare a conoscenza di altri amici regolaristi. ●

**Il nostro onnipresente
Dino Nardiello con i
sorridenti vincitori
Asperti-Specchia.**



[due ruote]

di Alfonso D'Aloia

Morimondo in moto



Il raduno "Morimondo e i suoi Navigli" ha superato ogni più rosea previsione di presenze: il settore "motociclisti" sempre pronto all'appello!

Raccontare una giornata come quella di domenica 7 settembre può rischiare di essere autocelebrativo, ma tant'è: quando si raggruppano 62 motociclette d'epoca, delle quali 23 ante '45, con 87 partecipanti, si può ben dire di aver raggiunto un grande obiettivo!

Il raduno "Morimondo e i suoi Navigli" ha superato ogni più rosea aspettativa, mettendo a dura prova l'organizzazione che non si aspettava una simile partecipazione.

Lo spirito e la passione dell'intero gruppo, gli splendidi percorsi, la bella giornata di sole e il programma ben articolato hanno così determinato il successo di una manifestazione che verrà ricordata a lungo.

Partiti da Binasco, dopo aver attraversato stradine tra risaie e canali, siamo arrivati al ponte di barche di Bereguardo per la prima sosta sulle rive del Ticino.

Dopo la colazione, siamo ripartiti solcando strade poco frequentate nel parco del Ticino tra canali, risaie e pioppeti: vedere una

L'allegra comitiva al seguito del sidecar che guida il gruppo.





Una piccola spinta
e tutto si rimette
in moto
e anche il buon
Lele Gioacchini
viene portato di forza
ad aiutare il gruppo?

colonna di così tante motociclette una in fila all'altra è stato senz'altro uno spettacolo emozionante.

Arrivati a Morimondo abbiamo parcheggiato le moto nella piazza dell'Abbazia e tutto il gruppo ha potuto visitare, sotto la sapiente guida del parroco, l'interno dello splendido edificio del 1200.

Apprezzata l'accoglienza di questo bellissimo borgo a pochi chilometri da Milano e dopo un piacevole aperitivo all'ombra delle querce, abbiamo affrontato l'ultimo tratto, percorrendo strade generalmente chiuse al traffico e concesse per l'occasione al C.M.A.E.

L'arrivo era fissato a Motta Visconti, nella bella e accogliente location della Cascina Agnella.

Prima del ricco pranzo a buffet approntato da Lella e Giancarlo Raiteri, tutto il gruppo si è cimentato in una prova di abilità a tempo, che ha visto vittorioso Giuseppe Boris su Gilera Saturno Sidecar del 1948.

Da segnalare però anche l'ottimo piazza-

mento di Lele portato a braccia (?!?) dal Presidente Marco e da Salvatore.

L'equipaggio ha affrontato la gimkana della prova facendo segnare al traguardo un tempo di tutto rispetto: automatica, però, la squalifica...

Bel clima, quindi, con un po' di spirito agonistico, tanta allegria, grande passione e voglia di "avventura": in fondo ci vuole

Bel clima, tanta allegria, grande passione e voglia di avventura...

anche questa per percorrere oltre 100 km con motociclette anteguerra!

Sarà impegnativo ripetersi, ma per il prossimo anno Carlo e il sottoscritto cercheranno di organizzare eventi sempre di grande qualità, come d'altra parte è tradizione del C.M.A.E.





Motorcycle **Cannonball 2014**



Quando nell'agosto del 2012, a Rimini, io e gli amici Pino, Sante e Claudia, cominciammo a parlare dell'idea di partecipare alla Motorcycle Cannonball 2014, sembrava più dovuto ai fumi alcolici del Sangiovese, che a reali propositi.

Qualche mese dopo, però, il progetto cominciò a prendere corpo ed impegnare me e mia moglie nel disbrigo dei molteplici atti burocratici, durato peraltro mesi (organizzazione di trasporto moto, alberghi, assicurazioni, volo aereo, iscrizione a gare, documenti personali, etc.) e ultimo, ma solo in ordine di tempo, l'indispensabile aiuto dell'amico Carl, che ha fatto da supporto alla nostra impresa con un Pickup e trailer.

Il 31 agosto arriviamo a Orlando (Florida) e poi a Daytona Beach. Il 2 settembre, ritiriamo le moto: una Guzzi Sport 15 del 1931, una Guzzi Sport del 1924 e due Frera, a 150 miglia da Daytona.

Nel frattempo i partecipanti sono tutti arri-

vati: 115 rider da tutto il mondo, con prevalenza statunitense, che di lì a poco verranno a chiedermi se ho intenzione di attraversare il loro sconfinato continente a bordo della mia piccola Guzzi Sport (13). Al mio assenso sorridendo mi dicono: "*you are crazy*"!!

Ma il 5 settembre si parte, dalla meravigliosa spiaggia di Daytona, sotto il sole cocente e temperatura di 42 gradi; il terzo giorno, in Georgia (la terra dei campi di cotone) alle 7 del mattino la temperatura è di 2 gradi e c'è una nebbia tale che mi riporta alla mia fanciullezza a Milano.

Poi via verso il Tennessee, dove la tappa si conclude allo spettacolare museo auto e moto di Cocker a Chattanooga.

Il giorno successivo si attraversano i laghi del Kentucky, quindi i pascoli del Kansas e fino allo stato del Colorado, meraviglia assoluta della natura dove ci aspettano le imponenti Montagne Rocciose.

Il 15 settembre arriva la tappa più dura: il

Un'immane foto ricordo dei protagonisti di questo impegnativo rally attraverso gli States.





Loveland Pass a 3655 metri di altitudine. È uno sforzo incredibile per queste arzille vecchiette, che però non mollano, anzi! Il motore del mio 13 sembra migliorare ad ogni miglio percorso. E poi giù, cominciamo i Deserti del Moab (Utah) con passaggi all'interno dei suoi canyon: direzione Bonneville, dove ci aspetta il famoso Lago Salato (tempio della velocità) e poi ancora si cavalca verso il Nevada dove i cartelli preoccupano: "attenzione serpenti e scorpioni velenosi".

La tredicesima tappa ci porta da Elko (Nevada) a Meridian (Idaho) e si passa finalmente dai deserti ai campi di grano a perdita d'occhio, fino a Lewiston-Yakima (città indiana) vera terra dei Pellerossa e gran finale a Tacoma-Seattle, al confine con il Canada.

Non dimenticherò mai i colori dell'alba del deserto, delle Montagne Rocciose e del fiume Mississippi. Ma, certamente, quello che più mi ha sorpreso è stata l'accoglienza a noi riservata. Tutti, e dico tutti, una volta saputa la nostra provenienza, si prodigavano per metterci a nostro agio, inizialmente con un benvenuto e poi abbozzando qualche parola in italiano.

Tra noi e gli altri concorrenti è nata un'amicizia che ha messo sicuramente in secondo piano la classifica, tanto che ci siamo trovati nella condizione di aiutare a finire una tappa un pilota che nella classifica ci precedeva: per la prima volta in una gara competitiva 115 piloti sostenevano la teoria di De Coubertin.

Siamo rimasti molto meravigliati, dai numerosi "guzzisti" americani che, saputo della nostra presenza dai telegiornali che seguivano l'avvenimento, arrivavano anche dagli stati confinanti, chiedendoci autografi e foto che immortalassero noi e loro con le Guzzi.

Per la cronaca: oltre 6.000 km percorsi a cavallo della mia moto, compresi i prologhi, le sfilate e i trasferimenti.

Meteo: tappe con sole, temperature elevatissime 42°, nebbia, pioggia, temporali, grandine, piccola tempesta di sabbia, freddo -2°.

Velocità media delle tappe: 75/80 km orari



per 9/10 ore al giorno per 15 giorni.
Interventi: un cambio olio, due candele, una pulizia frizione, due magneti
Commenti: tantissima soddisfazione per un motore, da me preparato, instancabile, al contrario dei piloti decisamente dimagriti e distrutti, tantissimi nuovi amici.
Esperienza da rifare. ●

Sole, nebbia, pioggia, freddo, quarantadue gradi e meno due gradi: attraversare l'America vuol dire anche questo.





[come eravamo]

di Gippo Salvetti

L'auto accessorio



La copertina della rivista L'Auto Accessorio, su cui molti di noi (meno giovani!) hanno cercato gli accessori per migliorare prestazioni e aspetto della propria automobile. Gli ultimi numeri risalgono alla fine degli anni '70.

Anno 1938. Le nubi di guerra non sono proprio così all'orizzonte, ma l'aria in giro non è quella che trasmette felicità e ottimismo.

Le leggi razziali saranno proclamate da lì a poco e inizierà così uno dei periodi più bui della nostra penisola.

Ma l'automobile è diventata una conquista sociale. Grazie alla "Topolino" e alla Balilla e alle vittorie dell'Alfa Romeo tutti sognano di passare dalle due ruote alle più confortevoli quattro, dotandole magari di quegli accessori che "ti fanno sentire a casa" e danno un tocco di raffinata, provinciale, eleganza alla propria vettura da mettere in bella mostra la domenica in piazza, sorvegliando un cordiale.

Sfogliando la rivista *L'autoaccessorio* del famoso negozio di Milano in cui noi tutti, ventenni o trentenni negli anni '70, abbiamo dilapidato piccole risorse, è bello spaziare su una serie di optional, che allora non si potevano chiamare optional vista l'intransigenza linguistica contro i termini stranieri, ma che desta curiosità per la varietà dell'offerta e che oggi, con la luce del collezionista, potrebbe essere utile traccia per un restauro filologicamente corretto.

Buona lettura. ●



Automobilisti!

Trasformate la vostra macchina a linea aerodinamica integrale, con la nuovissima calandra

"900,"



Applicazione immediata senza nessuna modifica né al cofano né ai parafranghi.

Per FIAT 500 L. 525

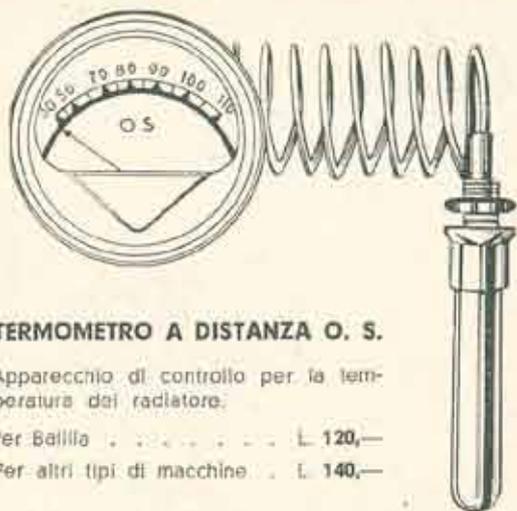
» » 1100 » 475

» » 1500 » 475

Per altri tipi di macchine prezzi a richiesta.



Accessori



TERMOMETRO A DISTANZA O. S.

Apparecchio di controllo per la temperatura del radiatore.

Per Balilla L. 120,—

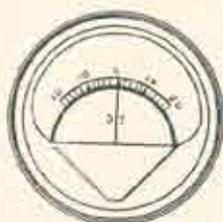
Per altri tipi di macchine . . L. 140,—



LIVELLO BENZINA O. S.

Indicatore di precisione della benzina contenuta nel serbatoio.

L. 80



AMPEROMETRO

Controlla ininterrottamente il funzionamento della dinamo.

L. 35

OROLOGI

Costruzione speciale per automobili.

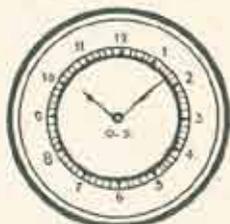
Tipo O.S. per Balilla L. 120,—

Altri tipi di macchine, carica 8 giorni L. 140,—

Tipo Veglia per Balilla, carica 36 ore L. 75,—

Tipo Veglia per Balilla, carica 8 giorni L. 140,—

Tipo Veglia per 1100 FIAT e altre macchine, carica 8 giorni L. 145,—



PORTATARGA ANTERIORE

Con bordino cromato.

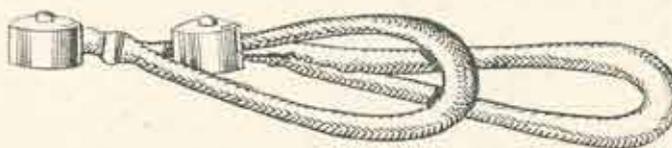
L. 6



CORNICE PER TARGA

In ottone cromato.

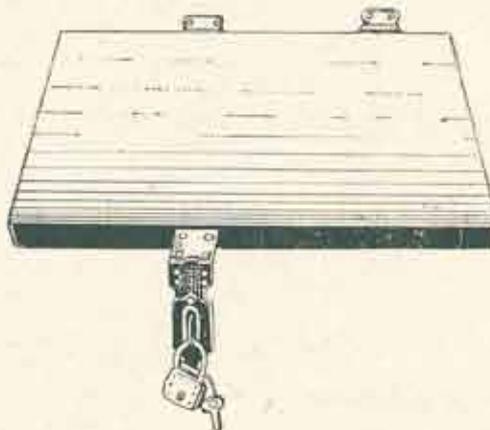
L. 10



TIRANTI PER INTERNO

Automatici, ritornano orizzontali dopo l'uso. La coppia

L. 30



COPERCHIO DI SICUREZZA

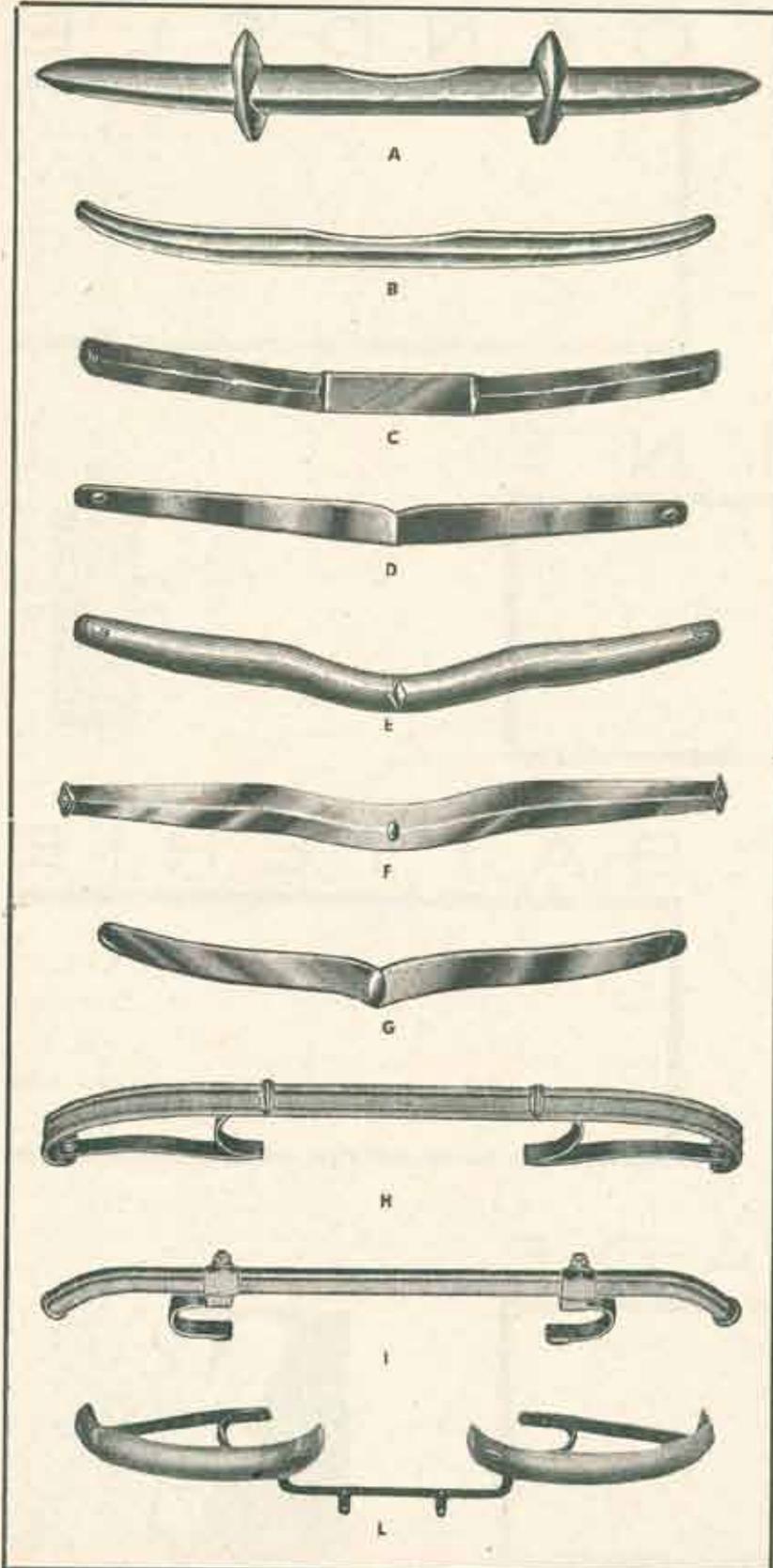
Per cassetta attrezzi 1500 FIAT
Coperchio con cassetta sussidiaria.

L. 25
L. 60

XXII

L'AUTOACCESSORIO S. A.
MILANO - Piazza Duca d'Aosta, 1





Paraurti

Tipi lusso e normali - Prezzi per serie.

TIPI	FIAT	FIAT
	500	508 I
A	L. 190	—
B	» 120	—
C	» 95	L. 115
D	» 85	» 105
E	» 170	» 190
F	» 170	» 190
G	—	» 210
H	—	» 60
I	—	» 110
L	» 85	—
TIPI	FIAT	AUGUSTA
	508 III	APRILIA
		FIAT 1500
A	—	L. 480
B	—	—
C	L. 130	» 180
D	» 120	» 170
E	» 200	» 250
F	» 200	» 250
G	» 220	» 300
H	—	—
I	» 120	—
L	» 85	» 140

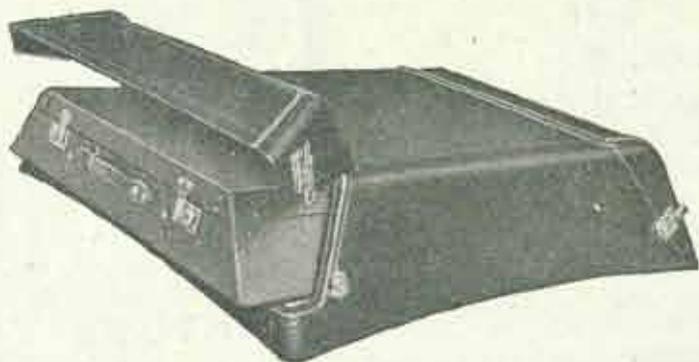
Altri tipi a richiesta per ogni tipo di macchina.

L'AUTOACCESSORIO S. A.
MILANO • Piazza Duca d'Aceto, 1

XXIII



BAULI VALIGE



BAULI AL TETTO

Eleganti, di linea aerodinamica, profil metallici cromati, completi di valige interne.

Tipo normale per 1500	L. 425,—
Tipo lusso per 1500	L. 650,—
Tipo per Balilla	L. 400,—
Tipo per 1100	L. 425,—
Tipo per Augusta	L. 425,—

VALIGE

Finemente lavorate, pratiche e solide, completano l'arredamento da viaggio.

La coppia:

Tipo normale per 1500	L. 150,—
Tipo lusso per 1500	L. 300,—
Tipo per Augusta	L. 130,—
Tipo per Balilla	L. 130,—
Tipo per 1100	L. 150,—

Segnalazioni acustiche

Troppe infrazioni alle disposizioni di legge

Si è constatato che non vengono osservati i provvedimenti deliberati dall'Amministrazione e superiormente approvati, riguardanti il divieto di segnalazioni acustiche. Si ricorda che, per effetto di tali disposizioni, nel territorio del Comune compreso entro la cerchia della nuova Circonvallazione è vietato l'uso di ogni segnalazione acustica da parte dei conducenti di autoveicoli e delle tranvie urbane ed extra urbane, sia di giorno che di notte, fatta eccezione per i soli casi di assoluta necessità per evitare sinistri nella quale occasione potrà essere dato soltanto un breve segnale acustico, limitato a una sola nota di tromba o di campana.

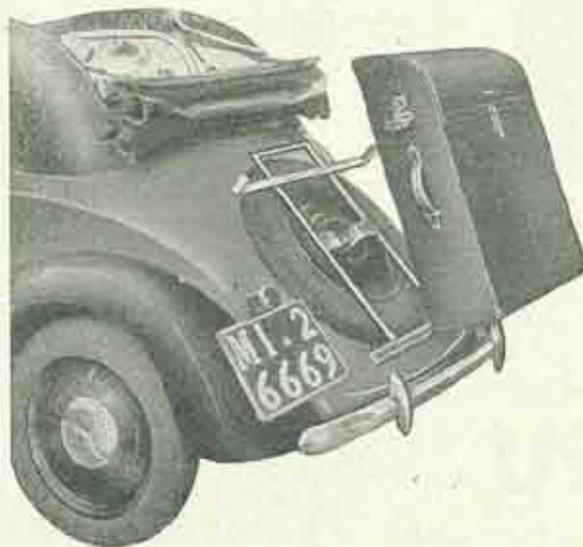
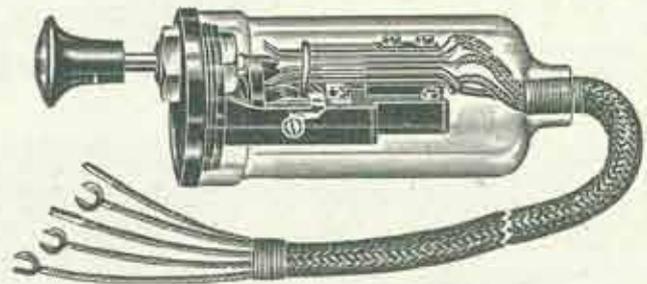
Tale segnale, che non dovrà essere effettuato con apparecchi ausiliari o che producano suono sgradevole, lacerante e prolungato, potrà comunque essere usato nei casi eccezionali sopradescritti, solamente dalle 6 alle 22; dopo di che, nelle altre ore, è obbligatorio l'uso dei fari abbaglianti a intermittenza, a norma di legge.

Sono state impartite rigorose disposizioni per la repressione delle infrazioni alle norme.

CORRIERE DELLA SERA 13 Marzo 1938 XVI

"INTERFAR,"

Il lampeggiatore più sicuro esistente sul mercato. Permette ogni segnalazione ottica e acustica, servendosi del normale bottone della tromba elettrica montato sul volante. Nessuna modifica all'impianto e nessuna alterazione estetica. Per ogni tipo di macchina. A 6 e 12 Volta. L. 75



BAULI PER 500 FIAT

La più comoda e pratica applicazione in fatto di porta bagagli. Montaggio istantaneo e semplicità di funzionamento. L. 325



L'AUTOACCESSORIO S. A.
MILANO • Piazza Duca d'Aosta, 1

VII





Marcattilj: **titolo europeo**



Una bella immagine della Porsche 911, sullo sfondo il mare della Grecia durante l'Acropolis Rally.

Paolo Marcattilj, coadiuvato da due navigatori del calibro di Marco Maria Calegari (già noto come navigatore di chiara fama internazionale Very Happy) e Francesco Giammarino, ha vinto il Titolo Europeo FIA - FIA Trophy for Historic Regularity Rallies - portando tra l'altro per la prima volta in Italia il titolo europeo.

Il titolo è stato conquistato grazie a i seguenti risultati:

- Spagna: Costa Brava rally
Equipaggio P.Marcattilj - M.M.Calegari
IV Assoluto - I Trofeo FIA
- Italia: Sanremo Coppa dei Fiori
Equipaggio P.Marcattilj - M.M.Calegari
I Assoluto - I Trofeo FIA
- Grecia: Acropolis Rally
Equipaggio P.Marcattilj - F. Giammarino
X Assoluto - III Trofeo FIA
- Polonia: Rally of Poland Historic
Equipaggio P.Marcattilj - M.M.Calegari
II Assoluto - I Trofeo FIA
- Italia: Elba Graffiti
Equipaggio P.Marcattilj - M.M.Calegari
III Assoluto - I Trofeo FIA
- Spagna - Rally of Asturias Historic
Equipaggio P.Marcattilj - M.M.Calegari
II Trofeo FIA

(Erano in palio più Trofei; gli organizzatori non hanno redatto una classifica generale regolarità, ma una per ogni trofeo; comunque un caso di assoluta sarebbero stati sul podio).

- Grecia: Olympic Classic Marathon Cup
Equipaggio P.Marcattilj - F. Giammarino
II Assoluto - II Trofeo FIA

Quindi con quattro vittorie, due secondi posti e un terzo posto nelle classifiche FIA, il Campionato FIA è stato meritatamente vinto.

Al Trofeo FIA quest'anno hanno partecipato nomi della Regolarità europea competitivi e famosi, tra cui:

- Katsaounis (GRC) - già vincitore FIA THHRR
- Haberl (AUS) - già vincitore FIA THHRR
- Lambert (LUX) - 3 volte vincitore assoluto del Monte-Carlo Historic come codriver di Lareppe ed in questa occasione copilota di Crucifix, direttissimo avversario di Marcattilj e candidato al titolo
- Gallagher (GBR) come copilota - ex copilota di Vatanen nel mondiale Rally.

Siamo particolarmente fieri di questo splendido risultato conseguito.

Marcattilj, Calegari e Giammarino sono stati semplicemente perfetti. Hanno amministrato le varie gare in modo tale da ottenere il massimo risultato, sempre con l'occhio attento all'obiettivo!!

Sono da ammirare sia per il grande risultato sportivo ottenuto, sia per la loro capacità di rimanere se stessi, con i piedi per terra, andando verso l'obiettivo senza clamore, con riservatezza e moderazione.

Hanno vinto uno dei titoli più importanti in Europa nel mondo della Regolarità Autostoriche (se non il più importante) senza scalpore, senza propaganda, dimostrando la massima signorilità e sportività.

Grazie di cuore per il magnifico risultato conseguito, Signori!

Grazie per aver portato per la prima volta in Italia il Titolo Europeo.

Grazie per avere portato il C.M.A.E. e la sua Squadra Corse ai vertici europei.

Avete tutto il nostro rispetto, la nostra stima, la nostra gratitudine!

Orgogliosissimi ed onoratissimi di avervi in Squadra!

Altra piccola nota: la Squadra Corse C.M.A.E. ha vinto per due volte la Coppa





Scuderia messa in Palio dalla FIA (in ambito europeo, quindi).

La prima è stata vinta al Sanremo rally Coppa dei Fiori con gli equipaggi:

- Marcattilj/Calegari
- Botto/Giammarino
- Amato/Scarioni

La seconda è stata vinta all' Elba Graffiti con gli equipaggi

- Marcattilj/Calegari
- Botto/Giammarino
- Gandolfo/Amato

Gabriella Scarioni

***** ***** *****

Ciao a tutti.

Benché la FIA sia ancora indietro di circa due mesi (e ben tre gare) nell'aggiornare le classifiche sul sito ufficiale del Trofeo di Regolarità (però la sporting la aggiorna ad ogni gara e dopo 1-2 gg al massimo) si parla già, grazie a Gabriella, della nostra "avventura" 2014 e della sua splendida conclusione; dico conclusione perché, pur mancando ancora una gara a calendario (quella in UK) che si terrà il week end di inizio novembre, comunque a questo punto *les jeux 2014 sont fait!*

Allora, nonostante l'ora tarda, ho avuto voglia di "curiosare" e, soprattutto, di dire due o tre cose anche io.

Non ho ben chiaro perché mi sia venuto questo desiderio forte, alla fine del 2013 di prefiggermi, per quest'anno, questo obiettivo così ambizioso (anche finanziariamente impegnativo, ma ognuno di noi fa qualche sacrificio per ciò che ama, no?). Comunque è successo: mi sono detto "voglio farlo".

E così durante l'inverno ho iniziato a preparare meglio che potevo il "cocktail".

Sappiamo bene tutti, infatti, che il nostro sport, in particolare se "a media", è frutto di una somma di cose singolarmente tutte buone, possibilmente, ma soprattutto devono funzionare bene una volta messe assieme e anche negli imprevisti e sotto stress.

E questa è l'unica cosa che sinceramente mi sento di aver messo, personalmente, in que-

sta avventura e in questo risultato: guidare! Quello lo facciamo e lo sappiamo fare tutti ma il team che si è creato con Marco Maria e Francesco come codriver (vere eccellenze sia come capacità ed esperienza che come valori personali) e con Pietro (nostro meccanico ma, in realtà, ancor di più nostro, come lo chiamo io, "car manager", perché ha seguito ogni più piccolo aspetto della nostra auto, anche l'antiappannante e ci ha seguito dappertutto, rubando tempo alla famiglia) si è rivelato davvero formidabile.

Ci ha unito un importante obiettivo davvero sentito come comune.

E così: l'auto non ha mai dato il minimo problema (qualsiasi clima e fondo stradale, notte/giorno, etc.) i miei codriver sono sempre stati lucidissimi e in perfetto controllo anche quando sbagliavamo strada in prova (con indicazioni stradali in greco) o quando prendevamo 900 metri di ritardo per dei trattori con il fieno (Polonia). Oppure quando abbiamo percorso 5-6 km nella nebbia fittissima in una calda isola del Mar Tirreno a metà settembre...

Un grande cocktail, composto di persone eccellenti e con un comune obiettivo: ha funzionato, soprattutto grazie a loro; grazie! E grazie anche a chi, sia pure non direttamente nel team, come Gabri, Gotta e altri, ci hanno sempre dato l'energia necessaria, oltre a qualche aiuto pratico, o di "comunicazione", quando serviva.

Io sono davvero felice. Lo sono soprattutto per aver dimostrato che anche noi italiani siamo in grado di competere ai massimi livelli internazionali: non mi risulta infatti che il Trofeo FIA sia mai stato italiano prima di adesso.

Voglio dire in particolare proprio questa ➡



cosa: certo i concorrenti belgi, greci, spagnoli, austriaci, polacchi che ho incontrato sono davvero molto, molto, forti, ma noi italiani non abbiamo nulla in meno di loro.

Mi viene una riflessione: ci proviamo poco a misurarci sistematicamente a livello internazionale? Non c'è motivo. Io ho vissuto delle esperienze bellissime (certo impegnative sia come tempo dedicato che come costi) ma che, come tutte le esperienze belle, avrei tanta voglia di condividere. Sono quasi sempre stato da solo. E, credetemi, se non fossi stato da solo, i costi sarebbero scesi di parecchio. Perciò, se vorrete, per il prossimo anno, solo per le gare che ritengo le più valide e affascinanti, mi permetterò di fare proposte di "aggregazione".

Un'ultima considerazione (ma non per questo meno importante) su questa esperienza: i concorrenti e gli organizzatori. Ha ragione da vendere Jessica, quando cita i nostri diretti antagonisti (ma la cosa vale non solo per loro): le persone con cui ci siamo misurati, molto spesso gomito a gomito sul filo dei decimi di tappa in tappa o, addirittura, di prova in prova, pur (spesso) perdendo tempo rispetto a noi (anche, va detto, per un pizzico di sfortuna, talvolta) sono sempre stati dei grandissimi combattenti fino alla fine, sempre corretti, gran 'signori' (quasi tutti..), e con cui si è creato uno spirito di amicizia che ha un importante valore che rimarrà.

Insomma, vi ringrazio tantissimo dei com-

plimenti ricevuti così presto (spero la FIA "ufficializzi" quanto prima), ma li giro soprattutto ai miei compagni di team senza i quali nulla di questo sarebbe stato mai neppure concepibile. Desidero ancora una volta sottolineare che sono orgoglioso di poter portare (in realtà me lo terrò ben stretto a casa mia) il Trofeo FIA di Regolarità Autostoriche all'Italia, alla mia Squadra e al mio Club. Ma soprattutto, vi dico sinceramente, mi piacerebbe tanto che il prossimo anno in occasione delle due-tre gare che ritengo più belle da tutti i punti di vista, si potesse immaginare di partire con una squadra di sei-sette equipaggi italiani, uniti, condividendo costi (trasporto e assistenza comuni), entusiasmo, gioie/difficoltà, divertimento, e... risultati.

Io ci proverò!

Paolo Marcattilj





C'era una volta...

Qualche mese fa, a seguito di alcuni lavori, ho avuto modo di rovistare in una vecchia cassettera da tempo dimenticata in un angolo del mio studio, dove ho ritrovato, tra tanti vecchi documenti, alcune fotografie, che mi hanno fatto ritornare con la memoria indietro nel tempo nella mia vita di bambino e di giovanotto.

Sono in particolare due fotografie ad attirare la mia attenzione: solo esse potevano stimolare e destare in me tanti bei ricordi che altrimenti sarebbero rimasti per sempre confinati in quei cassette non apribili della memoria.

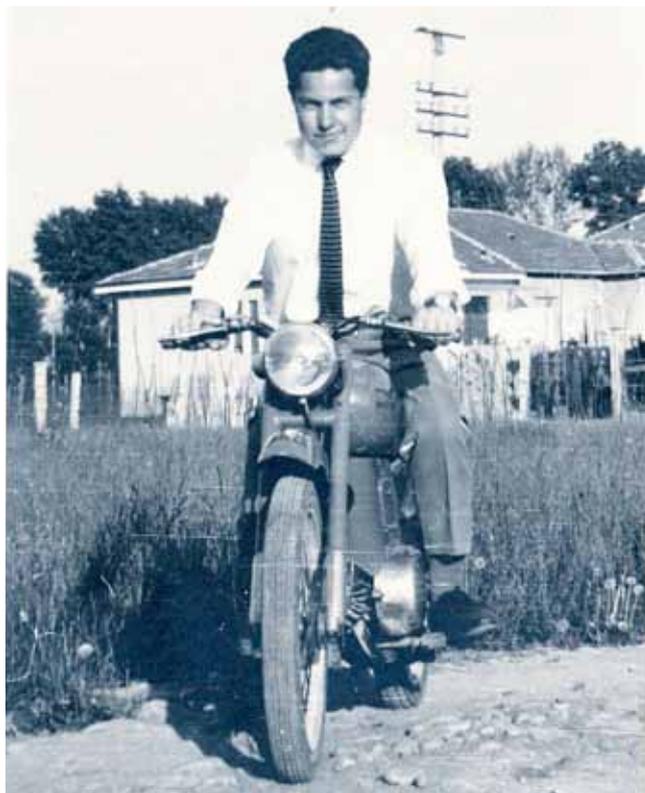
Questi due scatti, distanti uno dall'altro circa vent'anni, rappresentano due momenti ben precisi della mia vita che mi ritraggono a bordo di due mezzi di trasporto, quasi un segno premonitore della mia passione per i veicoli storici: una carriola o una motocicletta. Nella prima fotografia, ormai sbiadita, ero un bambino di 4 anni circa a bordo del mio primo mezzo di trasporto! Venivo portato a spasso per il cortile della fattoria della mia famiglia dallo chauffeur (pardon carriolante) che per l'occasione era un mio cuginetto poco più grande di me. Avevo un'espressione un po' perplessa e non del tutto soddisfatta a causa, molto probabilmente, della sua guida alquanto rozza. Questa era uno dei tanti mezzi allora assai utilizzato sia nelle fattorie che nelle campagne per la sua versatilità e praticità d'uso, soprattutto per piccoli trasporti, ma era anche un piccolo mezzo di gioco per noi bambini.

Nella seconda immagine ero ormai un giovanotto di belle speranze poco più che ventenne in posa, per il fotografo, sulla Moto Guzzi Zigolo 110 modello lusso del 1959, su una strada campestre che dalla fattoria porta verso uno dei tanti paesi agricoli della campagna milanese, oggi diventato un grande borgo prettamente a carattere industriale dell'hinterland di Milano.

Per un giovane di quel tempo una motoleggera era già una conquista da fare invidia a tanti amici; era un mezzo che ti rendeva libero e indipendente ed era sufficiente per non farti desiderare di possedere altro, nemmeno la macchina, mezzo a quei tempi inarrivabile per un ragazzo di vent'anni.

Due spaccati di vita vissuta che mi hanno

riportato per un momento indietro in quel tempo ormai lontano nella memoria facendomi rivivere sensazioni ed emozioni che fanno tanto bene allo spirito e alla mente. ●





Val Tiberina: moto&arte



Tutto il gruppo dei partecipanti, dopo la visita al Castello dei Marchesi Bourbon del Monte.

Anche il C.M.A.E. ha avuto la sua "grande bellezza". E parlo del raduno nell'Alta Val Tiberina che si è svolto proprio all'insegna della grande bellezza. Lasciato il Nord tra piogge e freddo, abbiamo trovato in terra toscana la bellezza del sole.

Le limpide e calde giornate ci hanno consentito di apprezzare appieno il territorio. La seconda grande bellezza è stata l'inaspettato incontro con un ininterrotto museo a cielo aperto. La Val Tiberina, terra di confine fra Toscana e Umbria, ci ha accolto tra le sue larghe e generose braccia, offrendoci una natura prodiga: vigne, campi coltivati a tabacco, boschi, verdi vallate o terreni con gialle ginestre e globi di aglio e cipolle. Parlando poi d'arte non c'è che scegliere fra conventi, pievi, rocche, castelli, fortezze e palazzi scrigno. Edifici che si rivelano forzieri contenenti vere opere d'arte attribuite a Donatello, Carracci, Della Robbia.

E i borghi? Catalogati tra i più belli d'Italia, protetti dall'UNESCO: quali Montone, Citerna, Anghiari, Monte Santa Maria

Tiberina... solo per citarne alcuni.

L'ultima grande bellezza, ultima perché citata solo alla fine, è stata l'incontro piacevolissimo con Cecilia Fabrizi, la nostra guida. L'aspetto di una giovane Madonna del Pollaiuolo, traghettata nel nostro secolo e la competenza di una "vecchia" esperta in storia dell'arte e di costume, Cecilia ci ha accolto con delicatezza e simpatia. Con un simpatico colpo di mano ci ha allineati quali scolari leggermente indiscepolati e impreparati... (diciamolo sinceramente!); ha saputo coinvolgerci e, sempre con tono pacato ma deciso, ci ha fatto conoscere i tesori della sua terra. Ci ha messo passione, letizia, preparazione, senza mai prevalere o imporsi col suo sapere. Ha perdonato distrazioni e diserzioni, pronta a ripetere spiegazioni e a rispondere a qualsiasi domanda. La sua esposizione artistica non è mai stata noiosa o didattica... insomma è stato un grande piacere ascoltarla e apprendere i suoi insegnamenti. Brava Cecilia, anzi bravissima! È stato un privilegio conoscerti. Ci siamo lasciati con la promessa di incontrarci nuovamente per completare il giro cultural-gastronomico-atletico e spero veramente che ciò possa realizzarsi in futuro. Mi permetto di esprimere ringraziamenti personali a tutti i cari amici e organizzatori con i quali ho condiviso questa felice avventura ed un grazie di cuore a Cecilia. Ribadisco: è stata una grande fortuna incontrarti e un privilegio conoscerti. Un arrivederci a tutti.

Carla Francesconi

***** ***** *****

Il raduno "Michelangelo e Piero della Francesca" svoltosi in Val Tiberina è stato un successo da tutti i punti di vista: culturale, paesaggistico, gastronomico. I 19 partecipanti arrivati all'Hotel "Borgo Palace" di Sansepolcro avevano espresso qualche perplessità per il "limitato" chilometraggio dei tre giorni di circa 300 km. Poi si sono ricreduti visto l'intenso programma giornaliero. Giovedì 26 giugno fuori programma è stata fatta la visita (purtroppo in macchina) alla casa natale di Michelangelo. Al rientro sosta



al maglificio “Granchio” per fare shopping di polo, maglie e altro a prezzi scontatissimi. Venerdì 27 inizio del raduno con il sole, la guida Cecilia con la Protezione Civile ad aprire e chiudere la fila, con il pulmino per le signore destinazione Montone (PG), uno dei borghi più belli d’Italia. Si sono parcheggiate le moto nella piazzetta centrale dove ad attenderci c’era un simpatico vigile anche lui collezionista di moto. La visita guidata al borgo fatta da Cecilia ha illustrato tutta la ricca parte storica di questo stupendo paesello rimasto intatto nei secoli. Ripartenza per il pranzo a Umbertide non prima di una sosta all’abbazia benedettina del 1000 di Montecorona. Arrivati alla cantina “Blasi Bertazzi”, fondata nel 1700, ci aspettava un pranzo tipico di specialità umbre: salumi, formaggi, torte salate e la celebre “porchetta”, il tutto bagnato da un bianco e un rosso eccellenti. Ripartenza un po’ appesantiti per il centro di Umbertide con sfilata e parcheggio in bella mostra nel centro storico. Passeggiata nel centro storico attraverso vicoli, piazzette, bastioni militari e ripartenza per Città di Castello con visita ad un torrione medievale sotterraneo, alla fine rientro all’hotel a San Sepolcro, con 120 km fatti in moto e parecchi altri a piedi, stanchi ma soddisfatti. All’hotel ci aspettava la cena di gala, dove si è ripetuto, come tutte le cene di gala, la consueta consegna dei gadget del C.M.A.E. a ricordo della manifestazione; per la cronaca una cucina d’eccellenza! Stanchi ma soddisfatti a letto per l’impegnativo programma di Sabato 28. Ore 9.00 tutti in moto percorriamo strade panoramiche con destinazione e visita guidata a Castel del Monte del XII secolo. Crocevia di tutti i commerci da Nord a Sud per Roma. Dopo la visita eccoci tutti pronti per Citeria, borgo gioiello con vista dominante sul confine umbro/toscano. Ad attenderci nella piazzetta il sindaco e la giunta ci davano il benvenuto e l’invito a visitare la ricca parte storico-culturale di questa perla di borgo non prima di un ricco pranzo con le tipiche specialità locali. La visita guidata effettuata sempre dalla brava e competente Cecilia ai camminamenti sotterranei fino alla chiesa di San Francesco per ammirare la madonna di

Donatello. Ripartenza per Monterchi per ammirare la Madonna del Parto capolavoro di Piero della Francesca, rieccoci in moto ancora per Anghiari (AR) per una passeggiata guidata per le vie del vecchio borgo animata da dame e cavalieri in costume in vista del Palio della Vittoria in programma per il giorno seguente, breve sosta al Museo di Palazzo della Battaglia per ammirare i paesaggi dipinti da Leonardo da Vinci. Non è finita la giornata ma prosegue per la sfilata nel centro storico di Sansepolcro con sosta nella piazza centrale per un robusto aperitivo prima di accedere al ristorante “Fiorentino” il più antico della città. Rientro in hotel stanchi ma ampiamente soddisfatti per tutto quello che si è potuto ammirare in un’intensa giornata propiziata dal sole. E il sole ci accompagna anche per la gita di domenica al santuario di Chiusi della Verna, dove San Francesco nel 1224 ricevette le stimmate, il percorso per certi tratti assomiglia molto alle Dolomiti con tornanti e pinete che facevano da contorno. Il pranzo tipico e ricco alla “Osteria in Aboca” chiudeva con i saluti e il rimpianto per una bella esperienza culturale e di compagnia. Un grazie all’amico Bebe, maggiordomo di Maurizio Quaglia, per avermi convinto a visitare la Val Tiberina. Un particolare ringraziamento a Cecilia, eccellente guida e un grazie a tutti gli amici partecipanti a nome del C.M.A.E. e mio; alla prossima!

Carlo Achini

***** ***** *****

Raramente è capitato di partecipare a una manifestazione motociclistica tanto ben riuscita: belli i percorsi, fascinosi i luoghi visitati, ben calibrati i chilometraggi e le soste, giusto mix fra bellezze paesaggistiche e cultura, ineccepibile l'albergo, molto apprezzata la cucina toscana delle strutture di ristorazione che ci hanno ospitato.

Un doveroso grazie al C.M.A.E. che l'ha organizzata, a Carlo Achini che l'ha ideata, ai motociclisti che vi hanno preso parte e alle loro signore che hanno dato un tocco di raffinatezza a tutta l'allegria compagnia.

Particolarmente azzeccata è risultata la scel-





**In senso orario:
i centauri nella storica
piazza di Montone;
gli amici di Frosinone
durante un momento
di relax;
le signore che hanno
accompagnato
e allietato questa
bella gita;
il Sindaco e la Giunta
di Citerna ci hanno
accolti, augurandoci
anche buon appetito!**

ta di farci accompagnare quotidianamente da Cecilia, guida turistica carina, simpatica e preparata, che non ha mancato di illustrarci con dovizia di particolari le bellezze dei numerosi borghi medievali attraversati e le impareggiabili opere d'arte di Michelangelo, Piero Della Francesca, Donatello e Della Robbia.

Assolutamente vincente e da tener presente per future escursioni è stata l'opportunità di fruire del servizio di assistenza della Protezione Civile di Sansepolcro che, con due automezzi (un pulmino che ha trasportato le signore e un'autovettura con a bordo la nostra guida) e una squadra fissa di tre volontari, ci ha accompagnato lungo tutto il percorso infondendo sicurezza grazie alla perfetta conoscenza degli itinerari.

Il pomeriggio del primo giorno abbiamo raggiunto la casa Natale di Michelangelo a Caprese con visita all'omonimo museo e successiva sosta per lo shopping presso lo show room di un'azienda di abbigliamento.

Il secondo giorno ci ha visto sconfinare in Umbria lungo la Val Tiberina fino al borgo medievale di Montone e Città di Castello, previa sosta per il pranzo in una caratteristica cantina di prodotti vinicoli.

Il sabato la meta è stata prima il castello di Santa Maria Tiberina al centro dell'Appenni-

no umbro-toscano e poi lo splendido borgo di Citerna dove, dopo un indimenticabile buffet ai sapori toscani, abbiamo potuto ammirare la splendida Madonna col Bambino di Donatello in terracotta policroma.

Sulla via del ritorno, visita obbligata a Monterchi per ammirare la Madonna del Parto di Piero Della Francesca, onde fiondarci poi ad Anghiari dove si festeggiava con figuranti in costume l'anniversario della battaglia del 1440 ricordata da Dante e in cui i fiorentini "le suonarono" ai milanesi.

L'ultimo giorno, domenica, ha visto gli intrepidi motociclisti salire all'eremo francescano di Pieve Santo Stefano percorrendo tra i boschi una strada ricca di tornanti sulla quale Gianfranco Croci si è scatenato mortificando il malcapitato Maurizio Quaglia. Il suo mezzo meccanico, di minor potenza, gli ha consentito soltanto una onorevole difesa. L'affiatato gruppo si è diviso solo al momento del rientro in quanto alcuni, beati loro, hanno avuto la possibilità di prolungare la vacanza fino al giorno dopo.

Sergio Mariani



Quattromila Alfa...

Proprio in questi mesi il sito www.alfaregister.net ha raggiunto le quattromila registrazioni: un traguardo non indifferente.

Quattromila Alfa Romeo dei più svariati tipi e modelli, dalle prime dell'anteguerra fino alle più moderne... ancora Alfa Romeo!

Cioè quelle che rispecchiano la pura tradizione ante acquisizione da parte di FIAT, oggi pomposamente denominata FCA.

Dalle magiche 6C 1750 fino alle, ancora piacevoli da guidare, Alfa 75 dei primi anni '90.

Migliaia e migliaia di fotografie che sono utile riferimento sia per mera curiosità, che per corretto suggerimento in caso di restauro.

Tutto ciò è nato qualche tempo addietro, da un'idea mia e dell'amico Claudio Giorgetti.

Girovagando su internet, mi è capitata un'inserzione di una "semplice" Giulietta berlina del 1955 con un numero di telaio bassissimo (sicuramente tra i più bassi ancora esistenti) ancora conservata, completa di tutto, ma che necessitava di un restauro approfondito, ancorchè conservativo.

C'erano le foto dei particolari, dell'interno del cruscotto e dei vari accessori. Mi sono quindi detto: "quando questa vettura, tra un giorno, una settimana, un mese, verrà venduta, 'sparirà' agli occhi degli appassionati, mentre sarebbe stata utilissima traccia per chi, con una vettura simile, avrebbe dovuto affrontare un restauro".

È nata così l'idea di "Alfaregister", un sito dove tutti, indiscriminatamente, possono caricare le foto delle loro vetture o di quelle che hanno colto su internet, ai vari raduni, manifestazioni di auto d'epoca o sulla stampa.

La registrazione e l'accesso sono chiaramente del tutto gratuiti e così, grazie ad appassionati di tutto il mondo di oltre venti nazionalità diverse, piano piano si è creato un'importante documentazione a disposizione di tutti.

Un modo per far circolare la nostra cultura in modo a mio parere intelligente e fattivo.

Certo può esistere il problema di auto "false", soprattutto su quelle che ormai hanno raggiunto livelli di valore molto consistente e questo è un problema noto a tutti e di difficile risoluzione.

Alfaregister non può e non deve certificare una vettura; deve semplicemente inserirla in questo "scaffale informatico" e poi ciascuno



se ne può servire con il proprio buonsenso. Se qualcuno, nel restaurare una Montreal, ha il dubbio sul colore degli interni, ha la possibilità di confrontarne diverse decine e quindi meglio comprendere se, per quel dato colore esterno, l'abbinamento può essere corretto. Alfaregister non giudica, non censura, mette solo a disposizione una messe di informazioni che, con calma, si stratificano, aumentano e, grazie al contributo di molti, è diventato un luogo di Conoscenza. E la Conoscenza non fa mai male. ●

La Giulietta Berlina 1955, telaio 121 (quindi la prima settimana di produzione), che ha "ispirato" il sito alfaregister.net





Un tartufo... senza Molière



L'equipaggio Adamoli al completo di tapiro ampiamente meritato per la convulsa manovra con la Flavia Sport che ha "temporaneamente bloccato" la carovana dei soci.

Manifestazione turistica enogastronomica sulle colline dell'Oltre Po Pavese.

Percorso di circa 75 + 75 km lungo strade provinciali e comunali.

Tempo discreto per una giornata di metà novembre.

È singolare: dopo tre giorni dall'invio del programma ai soci, già le iscrizioni pervenute hanno ampiamente superato le settantacinque persone sino a raggiungere definitivamente il numero ottanta.

Panico assoluto e un freddo brivido mi corre lungo la schiena, in quanto il programma predisposto da Carlo Achini e da me dopo i contatti con il proprietario dell'Agriturismo, prevedeva la presenza di un massimo di cinquanta persone. Si è reso, quindi necessario, contattare subito l'Agriturismo e verificare se ci fosse la possibilità di aggiungere parecchi altri coperti.

Ci venne comunicata la possibilità di sessantacinque posti, ahimé ancora insufficienti per poter garantire a tutti la partecipazione

alla tartufata.

Carlo, attivatosi per ottenere altro "spazio", con un po' di diplomazia è riuscito a convincere il ristoratore ad allestire nella veranda dell'Agriturismo ulteriori posti in modo di soddisfare tutti gli ottanta iscritti. Problema, quindi, risolto e panico svanito.

Ancora più singolare è il fatto che dopo avere superato il problema dei posti al ristorante, dopo avere con estrema cura predisposto tutto quanto per la buona riuscita della scampagnata e dopo avere definito il percorso e la visita alla Cantina Sociale di Santa Maria La Versa, qualcosa ancora non doveva andare per il giusto verso.

Infatti la mattina della manifestazione mi alzo con un potente raffreddore e qualche linea di febbre, una situazione paradossale quasi ad indicare come in un sinistro presagio: la classica "vocina" che ti sussurra "mi dispiace ma tu non devi andare e non devi godere di partecipare alla bella scampagnata con tanti amici".

Con questa improvvisa condizione di disagio fisico, mi reco al punto di ritrovo dei partecipanti alla scampagnata, consegno la documentazione in mio possesso all'amico Carlo, saluto gli amici e me ne torno mestamente a casa e mi infilo sotto le coperte. Addio al piacere della tartufata!!!

Il giorno dopo gli amici mi raccontano che giornata più bella non poteva capitare in una domenica di metà novembre, il percorso predisposto lungo le stradine provinciali e comunali sulle colline dell'Oltre Po Pavese piacevolissimo e assai vario, panoramico e rilassante tra la vegetazione autunnale ricca di colori e invitante alla guida rilassata ma resa ancora più appagante da una serie di tornanti e saliscendi lungo le vallate e le colline che caratterizzano il territorio.

La visita alla Cantina Sociale di Santa Maria La Versa, assai interessante per le spiegazioni, da parte della guida, dei vari processi di lavorazione delle uve per ottenere quei prodotti di alta qualità che sono i vini dell'Oltre Po Pavese rinomati in tutto il mondo, si conclude con un aperitivo offerto dalla Cantina stessa con assaggi di prodotti enogastronomici locali e la consegna a tutti gli equipaggi di una confezione di due bottiglie di pregiati vini dell'Oltre Po Pavese.

Ma il momento top della scampagnata è all'Agriturismo Fraschini dove è previsto per i partecipanti un pranzo a base di tartufi; infatti ad ognuno viene consegnato un sacchettino contenente 40 grammi del pregiato tubero. Questo, poi deve essere personalmente affettato con l'apposito strumento sulle varie portate del menu, nella quantità che più desidera.

L'idea che ognuno si affettasse a suo piaci-



mento il tartufo sulle varie portate previste dal menu è stata una brillante intuizione di Angelo Bernardi.

In conclusione, ho preparato con l'aiuto di Carlo la manifestazione, ho patito un momento di panico per i troppi iscritti, non ho partecipato alla manifestazione per una improvvisa *défaillance* della mia salute, non ho goduto della piacevolezza di gustare un pranzo a base di tartufo e, ironia della sorte, mi tocca il frustrante incarico di raccontare la manifestazione per il nostro notiziario NOI C.M.A.E. Ma non c'è problema: i giudizi entusiasti raccolti dai partecipanti mi hanno ripagato ampiamente della mancata partecipazione. ●

Sopra, il socio Adamoli in attesa di decisioni di come riprendere il cammino.

Sotto, alcune delle vetture partecipanti al raduno che ha riscosso grande consenso da parte di tutti.





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 29415000
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 Com & Print s.r.l., Brescia





**Buone
Feste**

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