

# NOI C.M.A.E.

N° 87

Passione&Motori - Anno V - Numero 1 - Maggio 2015 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



## LA... GATTA DELLE NEVI

### [La SIAI Marchetti ]

In ricordo di chi salì sulle nuvole

### [Assemblea 2015]

Nutrita presenza nella nostra sede  
per l'Assemblea annuale

### [Calendario CRS]

Tutti gli appuntamenti  
per le verifiche del CRS



Cari amici,  
eccomi ancora tra voi, con un numero molto interessante di NOI C.M.A.E.  
Per prima cosa desidero aggiornarvi sulle novità riguardanti la nostra Federazione, l'ASI, all'interno della quale, come probabilmente molti di voi sapranno, si sono svolte le elezioni nel mese di aprile a Torino, che hanno portato alla riconferma

dell'avv. Roberto Loi quale Presidente (unico candidato) e a un rinnovo parziale del Consiglio Federale, con un avvicendamento di Consiglieri che speriamo possa essere positivo per tutto il nostro mondo di appassionati.

A tutti loro va il nostro augurio di buon lavoro! Sono molti, infatti, gli impegni che li aspettano.

Per tentare di creare qualcosa di costruttivo, fin dal mese di febbraio 2015, il C.M.A.E. ha promosso una serie di incontri con vari Club federati lombardi, al fine di individuare le varie problematiche "gestionali" e "politiche", cercando poi di sintetizzare in un unico documento le principali proposte da sottoporre al Presidente e al nuovo Consiglio Federale.

Così è nata la "lettera aperta al Presidente e al Consiglio Federale" che pubblichiamo nelle pagine seguenti e che è stata sottoscritta da ben quarantatré Club federati ed è stata consegnata al Presidente Loi il giorno dell'Assemblea.

Questo documento ha suscitato grande scalpore in seno alla Dirigenza ASI, forse perché è la prima volta che un gruppo di Club ha preso una posizione chiara e ha portato proposte condivise da molti.

Ci auguriamo, quindi, che il nostro operato possa essere un contributo positivo al miglioramento dell'ASI, che in questi ultimi mesi sta vivendo un periodo critico (difficili rapporti con ACI, incomprensioni con il Governo a causa della norma inserita nella Legge di Stabilità che ha annullato i benefici fiscali per le auto ventennali, attacchi da TV e stampa, etc.).

Per quanto riguarda il nostro amato Club, desidero condividere con voi una bella soddisfazione che dimostra come il C.M.A.E. goda di una grande fiducia e venga



---

sempre di più apprezzato dalla Pubblica Amministrazione e dalle Istituzioni.

Nel mese di febbraio la Direzione del Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci ha richiesto la nostra collaborazione quali consulenti qualificati per il restauro di un'automobile particolarmente legata a Milano e alla storia della mobilità urbana della nostra città, una FIAT 1100 L TAXI del 1937: la prima vettura dotata di apparato radio di chiamata (Radiotaxi).

Questa vettura, ferma dal 1960, è ancora nel suo bicolore originario (verde/nero) con gli interni originali, tanto di licenza taxi appesa sul divisorio e in debito solo di un restauro conservativo.

Ogni operazione verrà curata dal Museo sotto la tutela della Soprintendenza ed è un vero onore che il C.M.A.E. sia stato chiamato a partecipare a questa operazione culturale.

Con l'aiuto dell'amico Sergio Puttini e Giuseppe Thellung dovremo infatti ricostruire la storia di questo illustre esemplare, analizzare ogni singolo particolare e proporre una "linea guida" che indichi le corrette operazioni di restauro per preservarla dall'invecchiamento, mantenendo integra la sua originalità.

Al termine di questo lungo periodo l'auto verrà "virtualmente riconsegnata" alla nostra città e anche in quella occasione il C.M.A.E. sarà in prima linea!

Auguro ora a tutti voi una stagione ricca di esperienze e di amicizia, dato che sento già rombare i motori delle vostre auto e moto che scalpitano per uscire dai garage!

Un abbraccio

Marco Galassi





Al Presidente dell'ASI  
Avv. Roberto Loi  
Villa Rey  
Strada Val San Martino Sup. 27

e a tutti i membri del Consiglio Federale dell'ASI

## LETTERA APERTA

Egregio Presidente,

fra qualche settimana tutti noi saremo chiamati ad eleggere il nuovo Consiglio Federale dell'ASI con il suo Presidente... anzi il "nostro" Presidente.

Non a caso abbiamo scritto "nostro" perché tutti noi, presidenti di Club federati, firmatari del presente documento, condividiamo le stesse esperienze e gli stessi problemi di quella persona che vogliamo definire "nostro" presidente.

L'unica differenza è che noi viviamo in "prima linea" e siamo pertanto a diretto contatto con i problemi legati alla gestione delle attività nel nostro territorio di competenza e soprattutto viviamo "giorno per giorno" tutte le problematiche legate ai rapporti con i nostri Soci e ai rapporti dei nostri Soci con la nostra Federazione.

Tutti noi vogliamo un'ASI forte e determinata ma anche sensibile e rispettosa dei nostri problemi.

Come certamente avrete capito la situazione oggi è molto delicata, l'attività e lo stesso ruolo dell'ASI rischia di essere "frinteso" da una certa parte dei nostri Amministratori Statali e questa situazione si somma al malcontento e malumore che circola tra i nostri Soci.

Abbiamo ritenuto pertanto che fosse il caso di parlarne tra di noi, presidenti dei Club firmatari e incontrarci per discutere dei nostri problemi e scambiarci le nostre opinioni ed esperienze.

Tutto questo è avvenuto in maniera trasparente e con assoluto spirito costruttivo e come tale vogliamo che rimanga.

Durante questi incontri sono stati individuati alcuni "punti critici" che sono comuni ai nostri sodalizi e pertanto abbiamo motivo di ritenere che siano condivisibili anche da molti altri Club italiani federati.

Abbiamo predisposto questo documento che contiene le principali richieste formali che tutti i nostri Soci, attraverso i Club di appartenenza da noi qui rappresentati, intendono trasmettere al Presidente e al Consiglio Federale ASI, sia attuale che a quello che uscirà dalle prossime elezioni.

Chiediamo pertanto che tali nostre richieste rientrino nei programmi del prossimo quadriennio di gestione. In particolare:

### 1) Programma TiGuido

Riteniamo che il "collegamento informatico" tra ASI e i propri Club federati presenti sul territorio sia di vitale importanza per il corretto scambio di informazioni e il corretto coordinamento delle varie attività. ASI ci impone di utilizzare il famigerato programma TiGuido ma come ormai tutti sappiamo (è inutile nasconderselo) questo programma è stato pensato dal programmatore solo sulla base delle informazioni



---

date dall'ASI senza che siano stati coinvolti o consultati i Club che poi avrebbero dovuto utilizzarlo. Ormai quasi tutti i Club devono necessariamente lavorare su due PC, devono inserire i dati sia su TiGuido che su un foglio di elaborazione dati (Excel).

A. Il software TiGuido ha dei gravi limiti nell'esportazione dei dati.

La possibilità di gestire il database dei propri clienti (leggasi Soci) è molto ristretta e costringe a notevoli acrobazie o a doppi inserimenti per tutte quelle piccole attività di marketing o statistica alla base di qualsiasi attività odierna di marketing o fidelizzazione del cliente (Soci).

Esempio: i clienti possono avere un indirizzo di residenza e una domiciliazione per l'invio di materiale informativo; l'estrazione dei soli indirizzi di spedizione dei clienti iscritti richiede delle rielaborazioni complesse dei dati estratti.

B. Mancanza di caratteristiche avanzate che aiutino i Club a tenersi in contatto con i propri Soci, cioè per esempio possibilità di implementare newsletter per i compleanni o per avvisare in automatico di scadenze/promozioni/attività sociali.

C. Il software attuale non rilascia alcuna ricevuta (anche semplicemente una mail con un codice di registrazione) dell'avvenuto inserimento del socio.

D. L'incompleta e lacunosa funzionalità del programma TiGuido rende molto complicata l'operatività dei Club Federati, tra le quali certamente quella più onerosa in termini economici e di tempo risulta essere la preparazione delle pratiche di certificazione.

E. La compilazione, l'archiviazione, l'acquisizione e lo scambio dei dati tecnici relativi al parco automobilistico storico nazionale deve essere effettuata attraverso un software adeguato che permetta di inserire le pratiche di certificazione in tempi ristretti.

F. Attraverso la semplice digitazione dei dati specifici del veicolo, tipo targa, telaio e proprietà dovrebbe derivare, in completo automatismo, la scheda dei dati e questo dovrebbe valere sia per quel che riguarda il Certificato di Rilevanza Storica che per il Certificato di Identità, quest'ultimo ancora completamente analogico.

G. Uno snellimento ed una automazione del servizio consentirebbe di evitare inoltre ulteriori controlli manuali delle pratiche inserite evitando sprechi di tempo da parte del personale della segreteria ASI che potrebbe venire utilizzato per la "educazione" dei Club meno informatizzati, ritenuti, come più volte ci è stato riferito, la causa dei ritardi di informatizzazione dell'ASI.

H. Tutela dei dati sensibili: il sistema è dotato di una sola password, con accesso a tutti i dati, e non consente di avere password per accessi parziali che impediscano alle persone con compiti di servizio un accesso ai soli dati non sensibili dei soci.

In questi anni innumerevoli sono state le segnalazioni di mal funzionamento, ma l'ASI non ha potuto fare molto, salvo mettere in contatto i Club con il programmatore. È un programma "nato vecchio" e mal progettato.

Chiediamo che venga individuata (questa volta con la consulenza dei Club) e incaricata da ASI una Società competente e specializzata nella creazione e gestione di software e che sia in grado di risolvere una volta per tutte questo problema che ormai va avanti da anni!!!

Riteniamo che ASI possa e debba investire parte delle proprie risorse, pur di mettere tutti i Club in grado di operare al meglio.

## **2) Trasparenza delle attività del Consiglio Federale**

Attualmente i Soci ASI e i loro Club di appartenenza sono tenuti all'oscuro delle decisioni prese durante le sedute del Consiglio Federale. Solo durante l'assemblea annuale vengono illustrate le varie attività svolte, atto formale indispensabile ma non sufficiente a consentire una valutazione e una conoscenza approfondita dei problemi che il Consiglio è chiamato a risolvere.

La stessa situazione si vive per quanto riguarda le varie commissioni.

I Soci della federazione devono conoscere le scelte strategiche e l'operato dei loro organi rappresentativi. Chiediamo pertanto che venga dato corso alla delibera già presa in Assemblea tempo fa e che gli atti del Consiglio, delle Commissioni e della Presidenza vengano trasmessi in forma sintetica ai Club.

Questa richiesta non è dettata da mancanza di fiducia ma dal desiderio di partecipare in tempo reale alle decisioni che tanto influenzano le nostre attività oltre che si tratta di una decisione già votata in Assemblea.

## **3) Comunicazione a carattere nazionale – (canali TV)**

Il nostro movimento vive un momento di criticità importante, dopo uno sviluppo eccezionale si vede attaccato da più parti e spesso si trova a dover “spiegare” quale sia il proprio ruolo.

Riteniamo che non si sia operato in modo adeguato sul piano dell'informazione nei confronti dei “non addetti ai lavori”.

Siamo una grande Federazione, svolgiamo un compito culturalmente importante, ed è ora che si investa maggiormente sulla “COMUNICAZIONE”.

“La Manovella” raggiunge una tiratura importante ma viene letta, nella migliore delle ipotesi, solo nelle famiglie dei nostri soci che, pur numerosi, ammontano a 170.000 unità, nulla rispetto alla popolazione nazionale.

Ma chi ci conosce solo perché ci vede qualche volta sulle strade, magari imprecando per i rallentamenti al traffico che inevitabilmente le nostre manifestazioni procurano, cosa può pensare di noi?

Come può capire il ruolo culturale del nostro movimento? Come può capire che quando richiediamo riduzioni di tassazione per i nostri veicoli, non lo facciamo per mero interesse personale ma per un più grande intento culturale che coinvolge tutta la Nazione, se non gli forniamo gli elementi per valutarlo?

Riteniamo sia giunto il momento di investire risorse sui mass media e presentare la nostra Federazione, con la realizzazione di programmi dedicati sulle reti nazionali ed attraverso la creazione di canali televisivi e blog informatici dedicati.

Solo attraverso una maggior visibilità eviteremo di trovarci nel ghetto mediatico in cui ci riescono ad inviare semplici programmi scandalistici.

Negli ultimi tempi il nostro ruolo di certificatori dello status di storicità dei veicoli è stato messo in discussione ed attaccato da più parti, in modo particolare da ACI che vorrebbe entrare nel nostro mondo, con conseguenze catastrofiche per il motorismo storico e molto probabilmente per la nostra sopravvivenza, riteniamo quindi indispensabile cercare una soluzione prima che, attraverso spinte politiche e mediatiche, si arrivi al peggio.

In questo momento di crisi economica si potrebbe accedere facilmente alla comunicazione TV accordandosi con emittenti già presenti sul territorio e certamente disponibili a dedicare una rubrica all'ASI, al suo ruolo e alle manifestazioni dei Club federati (es. Nuvolari TV, AutoMotoTV, ecc...).



#### **4) La Manovella**

Riteniamo indispensabile che il Giornale Ufficiale della nostra Federazione, "La Manovella", debba diventare veramente l'organo della federazione.

Il nostro statuto parla di uguale dignità di ogni Club federato, ma poi spesso viene dato risalto agli eventi scelti purtroppo sulla base di amicizie personali.

Chiediamo pertanto che venga incrementato lo spazio "Manifestazioni" per dare la possibilità ad un numero maggiore di Soci di "ritrovarsi" nelle pagine aumentando così il sentimento di "appartenenza" che riteniamo vitale per la nostra federazione.

Il giornale costa a tutti i Soci e tutti i Soci ne devono poter usufruire in pari grado e dignità.

#### **5) Sito web**

Riteniamo che il sito web della Federazione debba essere più agile ed aggiornato più frequentemente di quanto lo sia adesso; è impensabile che le "Notizie On Line" non vengano aggiornate quotidianamente!

Un sito web in termini economici è molto meno caro di un giornale, può essere aggiornato facilmente e presenta spazi infiniti, dovrebbe svolgere una funzione di informazione completa e sarebbe opportuno investire maggiori risorse di quanto si fa ora.

#### **6) Rapporti con Stato e Regioni**

I recenti avvenimenti che hanno coinvolto la tassazione delle auto ventennali hanno dimostrato che occorre una massima attenzione e dialogo con lo Stato e le Regioni.

Gran parte dei risultati ottenuti in alcune Regioni italiane si sono ottenuti grazie ad un lavoro di sensibilizzazione e di dialogo portato avanti in sede territoriale dai vari Club locali.

Oggi occorre però consolidare questa posizione e promuovere la sensibilizzazione nelle altre Regioni.

Questo è il compito specifico di ASI che deve avere un ruolo fondamentale in questa operazione di sensibilizzazione nazionale.

Riconosciamo che molto è stato fatto ma molto deve ancora essere realizzato.

Per esempio in Lombardia, dopo gli incontri avvenuti a inizio anno, presenti molti dei Club qui firmatari, nella quale la Regione ha di fatto recepito le nostre richieste, era indispensabile che ASI seguisse poi la parte "operativa" per definire con l'Amministrazione le regole a cui adeguarsi ( ad es. chiedendo il compimento del ventennio durante l'anno solare ecc.).

#### **7) Direttore Generale ASI**

Riteniamo che ASI debba dotarsi di un Direttore Generale.

All'interno di ASI esistono già figure professionali in grado di ricoprire il ruolo di Direttore Generale, sia per l'esperienza maturata all'interno di ASI che per le proprie competenze specifiche.

La presenza di un Direttore Generale permetterebbe un maggiore impegno istituzionale del Presidente, senza che debba essere fisicamente presente tutti i giorni in sede per la normale amministrazione.

Questo gli permetterebbe di avere più tempo per incontrare i Club e i propri Soci.

Vorremmo un Presidente che costruisca assieme ai Club una linea e un indirizzo "politico" dell'Ente, permettendogli di gestire i contatti con i Ministeri e gli Enti competenti (rapporti indispensabili per la nostra federazione) nell'esclusivo interesse degli Associati.



In questo modo ogni nuova Presidenza potrebbe essere meno traumatica, aprendo ad un nuovo pluralismo all'interno dell'ASI, portatore sicuramente di nuove idee per il bene di tutto il movimento.

### **8) Situazione economica**

Rispetto alla situazione economica dell'ente, riconosciamo alle sue precedenti amministrazioni una gestione oculata del bene federale, che ha portato ad un accumulo economico di estrema sicurezza. Riteniamo pertanto che sia possibile fin da subito operare ed investire quantomeno parte dei fondi economici di esubero annuale in quelle attività di promozione del movimento e di aggiornamento dello stesso di cui sopra.

### **9) ASI-ACI**

Riteniamo infine indispensabile aprire un tavolo di trattativa per valutare una collaborazione con ACI a costo di rinunciare a qualche posizione.

La guerra non porta mai buoni risultati.

Crediamo pertanto che se ne debba discutere e che questo punto dovrebbe essere uno dei punti di programma più qualificanti del prossimo Consiglio Federale.

Ringraziamo per l'attenzione e siamo certi che vorrà prendere in considerazione le nostre istanze, porgiamo distinti saluti.

Milano 10/04/2015

I club federati (n° 43):

A.C.N. – Autoamatori Club Novara - Novara  
A.F.A.S. – Associazione Folignate Automoto Storiche - Foligno (Pg)  
A.M.B. – Antiche Moto di Brianza - Castello di Brianza (Lc)  
ANTIQUARIAUTO – Antiquariauto Auto Moto Club - Napoli  
GARAGE del tempo - Costa degli Etruschi - Cecina (Li)  
C.A.M.S. Castellotti - Lodi  
C.A.M.S. Circolo Automoto Storiche La Spezia – La Spezia  
C.A.M.E.F. – Circolo Automoto Epoca Frusinate – Frosinone  
C.A.V.E.M. – Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca – Milano  
C.A.N.F. – Circolo Autostoriche Nino Farina – Torino  
CIRCOLO PATAVINO AUTOSTORICHE – Padova  
CISITALIA INTERNATIONAL CLUB – Bassano del Grappa (Vi)  
C.L.A.M.S. - Circolo Langhe Automotostoriche – Alba (Cn)  
C.L.A.S. – Club Lombardo Automoto Storiche – Arese (Mi)



CLUB DEI VENTI ALL'ORA – Trieste  
CLUB ITALIANO PANHARD – Novara  
CLUB OROBICO AUTO EPOCA – Pedrengo (Bg)  
CLUB TREVISO AUTOSTORICHE – Treviso  
CLUB VENEZIA AUTOSTORICHE – Zelarino (Ve)  
C.M.A.E. - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca - Milano  
C.V.A.E. – Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca – Romano d'Ezzelino (Vi)  
G.A.M.S. – Club Gallarate Auto Storiche – Casorate Sempione (Va)  
H.C.C. – Historic Cars Verona - Verona  
H.C. – Historic Club Schio – Schio (Vi)  
KARMANN GHIA CLUB ITALIA – Milano  
O.M.C. – Old Motors Bergamo – Bergamo  
OLDTIMER CLUB PUSTERIA – Perca (Bz)  
OLD WHEELS VETERAN CAR – Brescia  
R.A.C.I. – Registro Ancêtre Italia – Vauda Canavese (To)  
R.I.A.R. – Registro Italiano Alfa Romeo – Arese (Mi)  
R.I.V.A.R.S. – Registro Italiano V.A.R. Storici – Gorizia  
REGISTRO ITALIANO PORSCHE 356 – Desenzano del Garda (Bs)  
ROUTE 66 American Cars Club – Piove di Sacco (Pd)  
TEAM SAN LUCA Auto Moto Storiche – S. Giorgio di Piano (Bo)  
TOPOLINO CLUB SAN MARCO – Badoere di Morgano (Tv)  
VALENTIA CLUB Amatori Veicoli d'Epoca – Panaia Spilinga (Vv)  
VALTELLINA VETERAN CAR CLUB – Sondrio  
V.A.M.S. – Varese Auto Moto Storiche – Varese  
V.C.T. – Veteran Car Team Bolzano – Bolzano  
V.C.C. CARDUCCI – Veteran Car Club Carducci – Casteggio (Pv)  
V.C.C. COMO – Veteran Car Club Como – Arosio (Co)  
V.C.C. LEGNAGO – Veteran Car Club Legnago – Legnago (Vr)  
V.C.C. PADOVA – Veteran Car Club Padova – Padova





[appuntamento]

di Ennio Marone

# AUTOCLASSICA 2015



### Autoclassica 2015: il C.M.A.E. sempre presente!

Anche quest'anno alla mostra Autoclassica tenutasi nei padiglioni della Fieramilano di Rho eravamo presenti con un grande stand che ha visto grande affluenza di nostri soci in visita e di amici che hanno potuto ammirare tutti i veicoli messi in mostra.

Particolarmente apprezzata la rara visione di una serie di scooter MV Agusta degli anni '50 e '60, oggetti ormai introvabili.

La fiera, che si è inaugurata venerdì 20 marzo, ha chiuso i battenti domenica 22, con una grande affluenza di pubblico, forse ancora al di sotto delle aspettative.

Molti dei nostri Consiglieri si sono avvicinati per accogliere i visitatori e spesso dare consigli su come entrare nel nostro mondo delle auto e moto d'epoca.

Poco distante (praticamente in "comunione" con noi) lo stand dell'ASI, che ha svolto il suo ruolo istituzionale, nell'intento di promuovere il nostro settore.

Sopra una bella moquette blu che richiamava uno dei nostri colori istituzionali, un parterre veramente ricco di auto e di moto, alcune in condizione di assoluta conservazione e in attesa di essere restaurate, proprio per far conoscere al meglio la storia e l'identità di alcuni dei nostri veicoli.

Durante la manifestazione, all'interno del nostro stand si è svolta una tavola rotonda voluta dal Presidente Galassi e dal Consiglio, in cui sono stati coinvolti molti responsabili di sodalizi lombardi di veicoli d'epoca, per condividere opinioni, idee e suggerimenti da portare all'ASI e sottolineare così alcuni problemi che indubbiamente andrebbero risolti nella gestione dei club. Un grazie a tutti i Soci e Consiglieri che si sono, come al solito, prodigati per la riuscita di questa manifestazione e per la loro assidua presenza che certamente non è stata di poco impegno. ●





[in copertina]

di Marco Leva e Alexia Giugni

# Neige et glace 2015



## Neige et Glace 2015: la Dakar delle nevi.

Cominciamo dalla fine ovvero dall'email che Viviane Zaniroli ha mandato a tutti i partecipanti dell'edizione 2015. Dopo avere citato le condizioni meteorologiche eccezionali che hanno caratterizzato la gara di quest'anno (oltre un metro di neve in tre giorni), condizioni che non si verificano da oltre quindici anni e che hanno costretto i piloti a funambolismi di guida, ma anche a usare tutta la loro creatività per sbrogliarsi (e sbrogliare gli altri concorrenti) dalla neve, Viviane conclude:

*"...Croyez-moi, cette édition 2015 du Rallye Neige et Glace fut un véritable 'Dakar des neiges'...!"*

La manifestazione ha preso il via da Pontarlier la domenica 1 febbraio ma già dal venerdì precedente la neve aveva cominciato a cadere copiosa sul territorio.

Il nostro gruppo di otto equipaggi italiani si è presentato compatto alle verifiche ammini-

strative il sabato sera e successivamente la domenica a quelle tecniche che si sono tenute all'interno di un concessionario.

Saggia la scelta di organizzare la procedura di verifiche al coperto perché fuori infuriava la bufera!

Parcheggiate le macchine al parco chiuso nel primo pomeriggio, quando ci siamo ripresentati poco prima delle 19,00 (orario di partenza del primo concorrente) abbiamo dovuto spazzare almeno quindici centimetri di neve dalle auto... E continuava a nevicare! Prologo per determinare l'ordine di partenza della prima giornata di gara su una strada che conduce agli impianti sciistici quindi, essendo sera, praticamente deserta.

È il primo giorno di guida sulla neve dopo un anno e sono molto prudente.

Anche se la nostra Fulvia HF è in ottimo assetto ed attrezzata con gomme chiodate / tassellate da "neve estrema" sono comunque troppo prudente al punto che a fine prova il mio navigatore/moglie lapidario se ne esce





con: “hai guidato come nonna Abelarda...”. La classifica le da ragione: partiamo con il 65esimo tempo su 114 partenti!

I nostri amici “Farmacisti volanti” Rossi Tarenzi con la loro bellissima Lancia Flavia Coupé, invece, sono terzi assoluti, mentre gli altri equipaggi italiani, tra cui Fabio Ongari con la moglie sulla loro bellissima Alpine, sono più o meno sparpagliati nella prima metà della classifica.

Lunedì mattina: altri trenta centimetri almeno di neve fresca caduti nella notte, è la giornata nello Jura dove ci attende anche il temibilissimo “Chemin de la Guerre”.

Partono i primi mentre noi aspettiamo la consegna del Road Book (che avviene per ogni equipaggio esattamente trenta minuti prima del proprio orario di partenza) quando chiama il “Farmacista navigatore” Marco Tarenzi per informare che sono già bloccati sulla prima PS: “...è un inferno, non si passa...”. Infatti quasi contemporaneamente viene fermata la partenza dei concorrenti e restiamo in attesa per quarantacinque minuti, tempo necessario per dare modo di liberare il percorso.

Tocca a noi: partiamo!

Breve tratto su strada provinciale e poi via nei boschi.

La strada, o meglio la mulattiera, è piena di buche scavate dalle auto che ci hanno preceduto e i sobbalzi impediscono di mantenere un ritmo di guida costante.

La media imposta, ovviamente 50 km/h stile N&G, è quasi impossibile da rispettare ma cerchiamo di fare del nostro meglio.

Ad un certo punto, causa i violenti scossoni, si spegne il tripmaster e il mediometro mentre il navigatore GPS si stacca dal supporto e rotola nell’abitacolo... panico a bordo ma

per fortuna rapidamente Alexia resetta tutto e la strumentazione riparte alla perfezione.

La seconda parte della prima PS non è transitabile e quindi, insieme ad altri equipaggi, tra cui Regalia – Costadoni a bordo della loro Saab, ci precipitiamo al CO dove parte la seconda PS.

Continua a nevicare alla grande, la temperatura sotto zero fa sì che la neve attacchi immediatamente e il nostro tergicristallo ogni tanto va in crisi perché si ghiacciano le spazzole... Almeno il paesaggio è mozzafiato in un panorama polare!

Completiamo le altre PS della mattina nella tormenta e generalmente la strada è in migliori condizioni nel senso che non ci sono più buche “scassamacchine”; ci comportiamo abbastanza bene ma, cosa più importante, prendo confidenza alla guida su neve e cominciamo a divertirci!

Purtroppo in una delle prove (che per altro non presentava particolari complicazioni) rimaniamo intrappolati, come altri in un “bouchon”: il traffico davanti a noi è stato bloccato da alcune auto provenienti in senso

Alla Neige et Glace si autografano anche i pneumatici, o è solo una prerogativa chiesta ai vincitori?

### Una vera e propria Dakar con neve al posto della sabbia

opposto e tutti si danno (anche se non subito) da fare per aiutare a sgombrare la strada. Al riordino di metà tappa, Fabio controlla il fondo della sua Alpine preoccupato dal fatto che per tutta la mattina ha “galleggiato” tra i solchi delle mulattiere strisciando con il fondo della macchina!

Le prove del pomeriggio (tra cui il temibile Chemin de la Guerre) vengono invece annullate per caduta alberi che rendono inagibile il percorso.

A fine giornata siamo 14esimi in classifica



assoluta (grazie anche ai 5 peggiori risultati scartati) ma al netto dei “Joker” siamo 43esimi... come nonna Abelarda!

Al briefing serale Patrick Zaniroli rimarca il fatto che gli impedimenti causati da macchine ferme lungo il percorso sono “fait de course” quindi inutile recriminare o appellarsi alla Direzione Gara: la regola è scendere ad aiutare il prossimo per finire la speciale senza aspettare aiuti “divini” né tantomeno scattare dei “selfie”! Su quest’ultimo punto Zaniroli è piuttosto severo.

Martedì 3 febbraio: il sole si fa largo tra le nubi, ha smesso di nevicare ma ancora abbiamo più di venti centimetri di neve fresca caduta nella notte.

Oggi le PS sono su strade più transitabili rispetto all’inferno di buche del giorno prima e parto fiducioso.

La prima PS fila via liscia: grande divertimento nella guida con le chiodate “tassellate” che ho deciso di acquistare all’ultimo momento.

Le gomme fanno veramente la differenza quest’anno.

Arriviamo alla partenza della seconda PS del mattino: temperatura -9 °C, partenza in salita su un misto di ghiaccio e granita.

Mi accorgo che tra quando scatta il via e quando effettivamente la macchina degli altri concorrenti riesce a prendere velocità passano dai quindici ai venti secondi... un’eternità quindi quando tocca a me provo a stare tutto da una parte per vedere se riesco a trovare motricità sulla neve più fresca.

Tre-due-uno...via! Non trovo motricità così in un baleno siamo indietro di almeno venti

secondi.

Affrontiamo una serie di curve in salita su questa stradina stretta quando vedo profilarsi un fuoristrada enorme che scende verso di noi... maledizione!

Il “bestione” si ferma in un tornante, io provo a stringere per vedere se ci passo ma niente da fare (oltretutto mi appoggio contro il suo predellino ammaccando la carrozzeria della mia Fulvietta...).

Il “villico” impreca, ingrana la retromarcia e sparisce lasciandomi sulla salita inchiodato e impossibilitato a proseguire nonostante gli sforzi di Alexia che scende e prova a spingermi.

Niente da fare, sembra ci sia il vetro per terra e le ruote grattano senza fare presa.

Alla fine sopraggiungono altri equipaggi, siamo tutti fermi e io faccio la figura del tappo fino a quando due baldi giovani si siedono sul cofano e grazie alla zavorra supplementare riesco a scollinare.

Alexia mi raggiunge ansimante e ripartiamo ma siamo indietro di quasi quindici minuti! Questo ritardo mi offre la scusa per tentare un recupero impossibile ma almeno godiamo del piacere di correre su un nastro bianco con una luce accecante.

Alexia scandisce il ritardo evidenziando un lento ma costante recupero (comunque di parecchi minuti e quindi impossibile da colmare) fino a quando in una curva secca a sinistra trovo la strada sbarrata da un concorrente che si è intraversato innevandosi.

Provo a passare di slancio davanti al suo muso mettendo mezza macchina in neve fresca.



**OLD  
TIMER**<sup>®</sup>

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

info@centroasspavese.it  
www.centroasspavese.it

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





Risultato: siamo innevati in due ed ora la strada è completamente bloccata!

Attimi frenetici con la pala per cercare di liberare la nostra macchina ma è appoggiata sul fondo con le ruote che sfiorano la neve: impossibile uscire, stessa condizione per la Porsche 911 davanti a noi.

Finalmente arriva un concorrente a bordo di un Peugeot 505 che ci aggancia uno per volta liberandoci dall'inghippo.

Il ritardo è ormai abissale e la prova ampiamente compromessa, non che avessimo mai avuto ambizioni di classifica ma, insomma...

Non ci perdiamo d'animo e affrontiamo le altre prove della giornata con la determinazione che alla fine viene premiata perché riusciamo a segnare tempi interessanti nelle classifiche di PS: spesso nei primi quindici con addirittura un terzo tempo assoluto a pari merito.

È la giornata più lunga con due prove in notturna, spettacolari per la scenografia e le strade che mi fanno pensare al famoso "1000 laghi" Finlandia.

Durante un tornante in discesa durante l'ultima PS della giornata scorgiamo la Flavia dei "Farmacisti" mezza rovesciata in un fosso a bordo strada.

Rallento per vedere in che condizione sono i miei amici e li scorgo che stanno già trafficando per rimettere la macchina in carreggiata.

Fortunatamente nessun danno, ma per loro classifica compromessa quando viaggiavano al 18esimo posto assoluto.

Durante la tappa notturna affrontiamo un trasferimento su di un tratto di strada di alcuni chilometri in buona parte rettilineo alternato da ampi curvoni con continui saliscendi tra alberi coperti di neve: emozionante! All'arrivo in albergo, infatti, tutti i concorrenti hanno il sorriso stampato in faccia e nelle diverse lingue riecheggia la magica parola: "Finland"!!!

In quel frangente abbiamo tutti abbondantemente superato la media dei 50 km/h ma fortunatamente era una "Liason" e non un RT... Straordinario!

Mercoledì 4 febbraio è l'ultimo giorno, le prove ruotano tutte attorno a Pontarlier in strade forestali di per sé non troppo complicate dal punto di vista della guida ma un vero labirinto per i navigatori; mancare una svolta e perdersi è facilissimo.

Va aggiunto che l'organizzazione continua a dare aggiornamenti e note spesso di difficilissima interpretazione al roadbook e cambiamenti delle prove, che complicano non poco la vita ai navigatori (ogni mattina Alain Lopes transita sulle PS con una vettura 2WD e "se ce la fa lui, ce la dovete fare anche voi", ma se lui non ce la fa, l'itinerario cambia anche con brevissimo preavviso).

Per fortuna riusciamo a non perderci nella navigazione e continuiamo con il nostro passo in netto e costante recupero, certo non possiamo ambire ad alcun risultato di classifica, stante le penalità accumulate nella maledetta RT9 di martedì, ma alla fine arriviamo a chiudere soddisfatti in 35esima

Almeno al coperto, ma sempre al freddo e al gelo, fervono i preparativi per tornare in gara.





Come si può ben notare, non è mancata la neve, sulla quale la Fulvia ha sempre dimostrato, ora come allora, la grande capacità di muoversi agilmente.

posizione assoluta e primi del gruppo di Italiani.

Alle premiazioni coppe e premi speciali in quantità.

Patrick Zaniroli ha previsto una coppa anche per "Les Italiens" partecipanti alla gara che abbiamo l'onore e il piacere di ritirare a nome di tutto il gruppo.

Il Neige & Glaces si conferma una gara imprevedibile e impegnativa, mai come quest'anno si è capito lo spirito di chi l'organizza ovvero che l'obiettivo è portare tutte le macchine al traguardo proprio come in un "Rally Raid" mentre la classifica è più una formalità per dare un senso alla gara.

Davanti sono tutti equipaggi belgi che qui la fanno da padroni: questa competizione è un "affaire" tra loro e i francesi ma nel gruppo di italiani partecipanti al N&G ci sono equi-

paggi che sono sicuramente in grado di guardare alla vetta della classifica.

Per quanto ci riguarda quest'anno abbiamo aggiunto esperienza, stiamo prendendo le misure e l'anno prossimo proveremo a fare ancora meglio.

Arrivare nei primi venti della classifica assoluta sarebbe già un ottimo risultato soprattutto se si considera che questa è la "Dakar des neiges!".

•



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



# Fucina propone...

Le grandi automobili meritano dei grandi libri: tre volumi, oltre 800 pagine per raccontare le ultime Alfa Romeo classiche, realizzate fra la metà degli anni '30 e i primi anni '50, quando l'Alfa costruiva solo auto di altissimo livello che venivano poi vestite dai massimi carrozzieri dell'epoca (Touring, Pininfarina, Castagna, etc.).

Le ultime della gloriosa dinastia delle 6C Alfa Romeo, rappresentano un'unione, felice e rara, di tecnica e di stile, di bellezza e di storia, per raccontare tutto questo non basta un semplice libro.

Il primo volume parla della storia delle 6C 2300 e 2500, della loro raffinata meccanica e delle innumerevoli versioni create dai grandi carrozzieri italiani negli anni: è straordinario vedere la diversità delle interpretazioni date dai nostri Maestri dello Stile, frutto anche della libertà concessa dalla distinzione fra telaio e carrozzeria.

Tutte le versioni vengono corredate di fotografie (davvero tante e di qualità) e commenti: un viaggio in 20 anni di stile italiano.

Il secondo volume parla del *Registro 6C 2500* che riunisce collezionisti e appassionati di questo modello; sodalizio che ha compiuto 20 anni nel 2014.

Il terzo volume presenta una ricca e inedita serie di pubblicità a colori, disegni, figurini e poi schede tecniche, un ampio albo d'oro con belle foto di corse, il registro dei telai... e infine anche la chicca della riproduzione della brochure della 6C 2500 del '47. Un libro davvero ricco, frutto di uno scavo profondo nell'Archivio Alfa Romeo, in quello della Famiglia Bianchi Anderloni (titolari



storici della Touring), nelle riviste d'epoca... Gli autori sono Fabio Morlacchi, alfista puro-sangue essendo figlio di ex-dipendenti Alfa e

**Fucina S.r.l. via Ennio 8, Milano [www.fucinaeditore.it](http://www.fucinaeditore.it) [info@fucinaeditore.it](mailto:info@fucinaeditore.it)**

storico di questo Marchio, e Stefano Salvetti, cresciuto in mezzo alle Alfa del club milanese Alfa Blue Team.

Formato: 28x24 cm, con cofanetto

Pagine: 808

Prezzo: 280,00 Euro

**È online il nostro sito**

**Aggiornato, ricco di contenuti e implementato con Paypal**

**Venite a trovarci su [www.fucinaeditore.it](http://www.fucinaeditore.it) o [www.facebook.com/fucinaeditore](https://www.facebook.com/fucinaeditore)**



[i soci **scrivono**]

di Fausto Capelli

# SIAI MARCHETTI + Alfa

**SIAI MARCHETTI**  
CENTO ANNI DA FESTECCIARE CON  
**ALFA ROMEO**

*special guest*

**BREITLING**  
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

*1915 - 2015*

**RADUNO DI ALFA ROMEO D'EPOCA**  
SABATO 6 GIUGNO 2015 - SESTO CALENDE

**S/AVOIA MARCHETTI**

**ALFA ROMEO**  
MILANO

info: [cmae@cmae.it](mailto:cmae@cmae.it)  
segreteria: 02.76.000.120  
mobile: 339.166.34.46

Museo Volandia  
Parco Europa - Sesto Calende  
Rocca di Angera



**C'erano delle sedie di legno con una bella spalliera alta nella cucina della casa sul Lago Maggiore, dove vivevo da piccolo con la mia famiglia e, quando volevo giocare simulando la guida su di un'auto da corsa, ne ribaltavo una sul pavimento e mi sedevo sulla spalliera, mentre con la seduta facevo il volante e mi inclinavo per curvare a folle velocità.**

Quando invece facevo finta di avere in auto anche la famiglia, ne ribaltavo due, una dietro l'altra e così la "macchina" diventava una bella berlina con le code.

C'era poi la soffitta, molto scura, che si raggiungeva tramite una ripida scala di legno; avevo sempre una mal celata paura quando mi inerpicavo con mio fratello lassù.

Ma quella lama di luce, che trafiggeva il buio filtrando dalla finestra dell'abbaino illuminando una fetta di soffitta e mettendo in evidenza la polvere sospesa nell'aria e le ragnatele argentee, mi stimolava a correre verso la finestrella di legno con qualche vetro rotto, per aprirla e dominare dall'alto il nostro bel giardino.

Tutto questo si faceva apposta per far librare nell'aria gli aeroplani da noi costruiti con la carta, il cartone, oppure in qualche caso, quando si facevano volare i "bombardieri", con il legno di balsa.

Sono queste le due passioni che hanno da sempre dominato il nostro animo, certamente infuse profondamente anche dai racconti di papà Max che collaudava gli aerei in tempo di guerra e che fin da giovane amava anche le belle auto.

Papà era uno dei migliori piloti collaudatori negli anni '30 e '40 della SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia), nata come azienda costruttrice di idrovolanti, poi di bombardieri, come l'S.79, il suo aereo preferito.

Da ragazzo si levò poi lo sfizio di una bella macchina, facendosi regalare dal nonno nientemeno che un'Alfa Romeo 6C 1750 con compressore, con la quale scorrazzava allegramente in occasione delle sue gite domenicali. Da allora papà non abbandonò più l'Alfa!

Così io e mio fratello Gino (che ha deciso due anni fa di lasciarmi "giocare" da solo perché



ha voluto raggiungere in cielo papà e mamma) siamo sempre stati attratti sia dalle quattro ruote sia dalle eliche degli aerei.

La passione per le auto è sempre stata evidentemente monomarca, vale a dire per le Alfa Romeo, sulle quali i chilometri percorsi, su vari modelli differenti nel corso degli anni, sono stati veramente tanti.

Mi è venuto perciò in mente che il 2015 potesse essere l'occasione più adatta per celebrare al meglio queste due passioni: l'idea si concretizzò nella mia mente l'anno scorso, in

In alto, Max Capelli con la tenuta di volo estiva posa in compagnia del 126 RC34, il 9 cilindri stellare Alfa Romeo. In basso, mio padre con alcuni Ufficiali della Regia Aeronautica: Campo Volo di Malpensa nel 1939 e, sullo sfondo, il profilo maestoso dell'S.79.





In alto, papà Max nella cabina di pilotaggio del "suo" SIAI Marchetti S.79. In basso, il pilota collaudatore Max Capelli davanti a un SM84.

occasione del raduno organizzato dal RIAR per festeggiare i 60 anni della "Giulietta": alzando gli occhi al cielo in un momento di relax, ammirai la scia di un aereo.

È stato quasi automatico pensare che il 2015 avrebbe ricordato non solo il centenario della SIAI Marchetti, nata il 12 agosto 1915, ma anche l'acquisizione da parte dell'Ing. Nicola Romeo delle prime azioni A.L.F.A., che divenne fornitore ufficiale per le motorizzazioni SIAI, specie nel periodo bellico. Ecco quindi l'idea di concepire una "celebrazione congiunta" di due eccellenze italiane che hanno creato una sinergia vincente per oltre vent'anni. La SIAI infatti da metà anni '30 fino alla fine degli anni '40, montava sui propri velivoli motori stellari 9 cilindri Alfa Romeo.

Ho volutamente cercato di realizzare una rievocazione un po' diversa dalle classiche, che

non fosse una sterile cerimonia, ma nemmeno un raduno di auto di tipo tradizionale, cercando soprattutto di equilibrare gli interessi e le passioni degli amanti delle auto fabbricate dalla Casa del Portello, con quelle degli amanti dei velivoli costruiti dall'azienda di Sesto Calende.

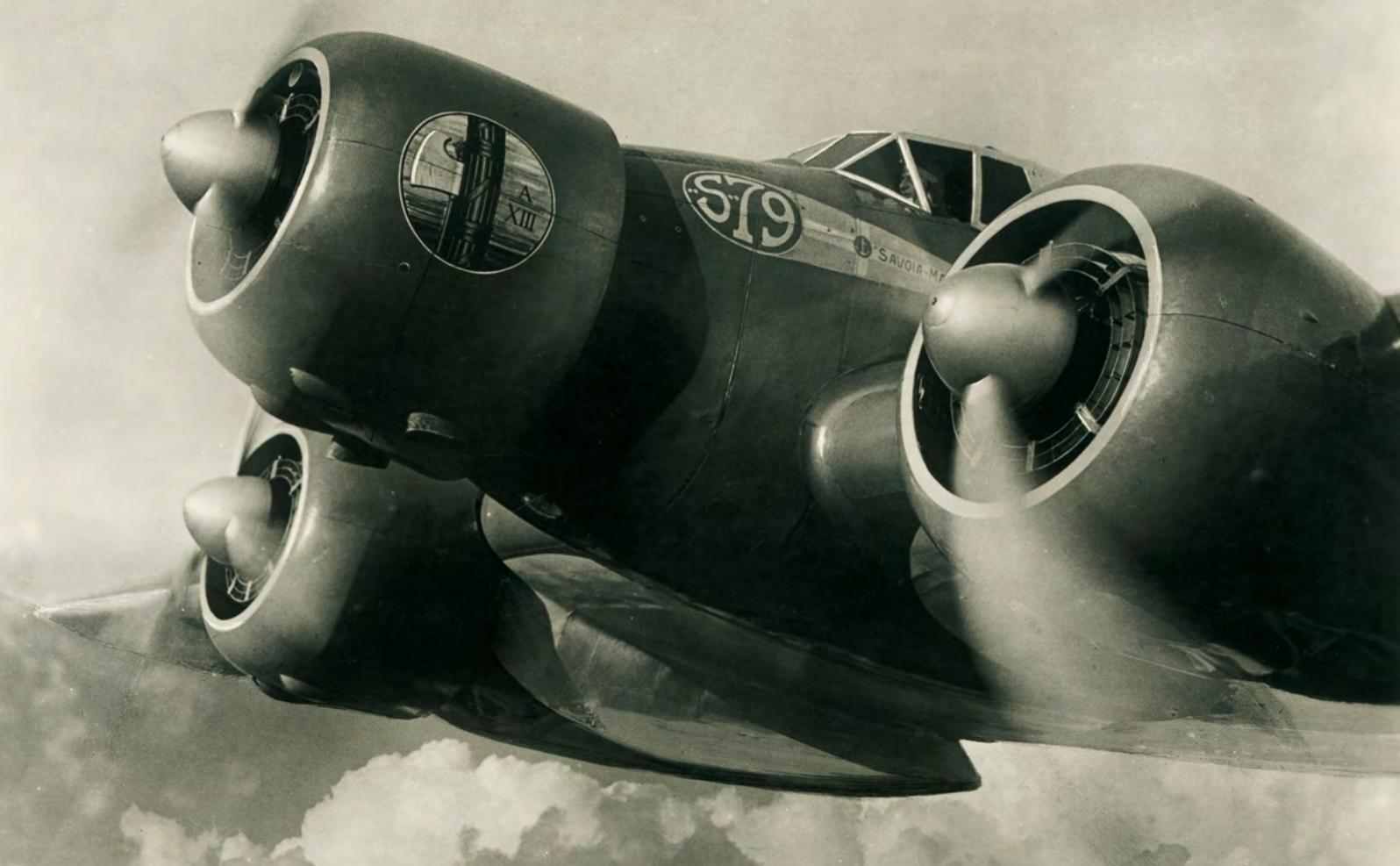
Nel corso della manifestazione verrà messo in moto, facendogli rivivere una seconda giovinezza, un 128 RC34.

Avremo il piacere di avere con noi i discendenti dell'ing. Nicola Romeo, dell'ing. Alessandro Marchetti e Fabio Morlacchi, esperto sia di Alfa Romeo, sia di Aeronautica. Da sottolineare una cosa singolare che accomuna questi due ingegneri: entrambi legarono indissolubilmente il proprio cognome a una sigla, nota poi in tutto il mondo automobilistico e aeronautico.

Un doveroso ringraziamento agli Enti, alle varie Amministrazioni Locali, alla Breitling e alle numerose aziende collegate al mondo "avio": con il loro aiuto hanno reso possibile questo "progetto".

Grazie anche ai registri e ai club che hanno, a vario titolo, voluto diffondere tra i loro soci la nostra iniziativa.

Un grazie particolare agli amici del C.M.A.E.: mi hanno concesso la loro fiducia fornendomi tutto l'aiuto necessario per svolgere gli importanti compiti di segreteria e di registrazione. Grazie infine a tutti i partecipanti che con le loro auto e la loro passione faranno rivivere per un giorno, nella mia mente e nel mio cuore, l'immagine del papà ai comandi del suo fido SIAI Marchetti con motori Alfa.



### Programma sabato 6 giugno:

Ore 9.00: Arrivo al Museo Volandia, Somma Lombardo (VA) – accredito e caffè di benvenuto.

Visita guidata al relitto del SIAI Marchetti S.79, con motori stellari 9 cilindri Alfa Romeo.

Ore 10.30: Partenza per Sesto Calende (VA), arrivo al Parco Europa, località S. Anna, ex idroscalo e scuola di volo (da qui, negli anni '20 e '30, decollavano gli idrovolanti SIAI Marchetti per i collaudi).

Ore 11.00: Esposizione delle vetture al Parco Europa.

Saluto delle Autorità. Fabio Morlacchi terrà la conferenza: "Storia di una sinergia vincente".

Testimonianze: Elena e Daniela Romeo / Alessandro Caucci Molara Marchetti / Aldo Trecchi.

Ore 13.30: Pranzo.

Ore 15.00: Partenza per la Rocca di Angera – visita guidata alle sale storiche e al museo del giocattolo.

Max Capelli pilota il prototipo S.79 I-MAGO.

Il Parco Europa è un Parco pubblico. L'accesso quindi è libero e gratuito.

La partecipazione alla manifestazione è consentita solo ai possessori di Alfa Romeo d'Epoca costruite fino al 1986.

Per informazioni e iscrizioni rivolgersi al C.M.A.E. (vedi riferimenti a pag. 25) oppure a Sergio Coronelli (339.166.34.46).

L'organizzazione si riserva di apportare eventuali modifiche al programma. ●



# Archeologia e Storia Antica



**2ª Scampagnata Rusticana 18 aprile 2015**  
**Manifestazione auto turistica - culturale**  
**Milano Palazzo Pignano – Gradella (CR)**  
**Percorso su strade provinciali e comunali**  
**di circa 80 km.**  
**Tempo bello e soleggiato.**

A volte una modifica all'ultimo momento del programma della manifestazione, che può gettare nel panico gli organizzatori, può rivelarsi invece una svolta felice.

È quello che è avvenuto al programma della "2ª Scampagnata Rusticana" che prevedeva la visita al Borgo Rurale di Gradella, appartenente al Club dei borghi rurali d'Italia in provincia di Cremona, con la visita guidata al Caseificio Conte Ajmo di Gradella come momento di attrattiva locale.

Soltanto a pochi giorni dalla manifestazione ci viene comunicato dal responsabile del caseificio che non gli è pervenuto dall'ASL l'autorizzazione per la visita da parte di persone estranee.

A questo punto non ci è restato che trovare un'alternativa valida per sostituire quel momento del programma della manifestazione; mi viene in aiuto l'amico Guido Bossi che mi propone una visita, questa volta culturale, al sito archeologico di Palazzo Pignano, un piccolo borgo rurale non troppo lontano da Gradella, la meta finale della manifestazione.

Dopo gli opportuni e frenetici contatti con la responsabile della struttura per programmare una visita guidata, in considerazione del poco tempo a disposizione finalmente, tre giorni prima della manifestazione, riusciamo a programmare definitivamente la visita prima di terminare la mattinata alla trattoria "Degli Amici" per il pranzo.

La visita al sito archeologico si manifesta assai interessante, tanto che i partecipanti rimangono stupiti e meravigliati per l'interesse che essa suscita, seguendo il percorso per la visita dell'area archeologica della Villa Tardo antica, dell'Antiquarium e della Pieve

Il folto gruppo dei partecipanti al raduno.





di San Martino, il tutto in un posto speciale “dove ti ritrovi in un luogo dove il passato è a portata di mano, dove puoi vedere come vivevano gli antichi romani, guardare negli occhi un uomo vissuto nel Medioevo, visitare una chiesa costruita mille anni fa sopra un’altra chiesa ancora più antica.

Questo posto speciale è Palazzo Pignano, un paese che dista circa 12 chilometri da Crema e 35 da Milano, al centro della campagna cremasca e della pianura padana.

Potrai esplorare l’Antiquarium, la Pieve romanica, l’antica chiesa del V secolo, i resti del villaggio Alto medioevale del VI e VII secolo V d.C. e l’area archeologica della Villa Romana Tardo antica, seguendo le tracce degli archeologi e degli studiosi che ti hanno preceduto in questa avventura”.

Incredibile che in un anonimo luogo della pianura padana, un piccolo borgo rurale che non conta più di mille abitanti, si manifesti un piccolo scrigno di antica storia italica che oltretutto viene sapientemente illustrata dalla gentile signora Astrid Bombelli. In modo semplice ma ricco di notizia ha saputo rivolgersi ai visitatori illustrando magnificamente la storia del sito e lasciando tutti meravigliati per la immediata e facile comprensione, un momento imperdibile di cultura e di storia della nostra nazione molto ben presentato.

Altro momento interessante del programma è la visita al borgo di Gradella, un minuscolo paesino di antica formazione dove tutto è semplicità, tranquillità, vita dai ritmi ancora a misura di uomo, di tempi ormai sconosciuti ai giorni nostri e dove le nostre stupende vetture d’epoca erano giusto completamento di questa condizione.

Assai interessante la partecipazione di vetture



re alcune di grande pregio come un’Alfa Romeo 6C 2500 coupé, una rara e assai ammirata Bristol 401, una Lancia Augusta alquanto arzilla, una simpatica Triumph Herald coupé, un’interessante Fulvia Sport Zagato ed altrettanto un’Alfa Romeo Giulietta Super Sprint, oltre a tante altre belle vetture, per la maggior parte degli anni ’60/’70 e qualcuna più giovane. ●

Sopra,  
una panoramica delle  
vetture parcheggiate  
davanti all’Antiquarium.

Sotto,  
la bella Bristol 401  
del 1953  
di Carlo Sirchi.

**Vendo Mercedes 190E**

auto storica  
Euro 2.600 trattabili  
Cell. 320.53.222.11 Raffaele

**Vendo Honda Furor**

Targa oro 1995  
Cell. 335.69.52.799

**Vendo Bruno Abbate Primatist 23"**

Conservato, usato solo in acqua dolce, 7,5 metri, due eliche controrotanti, motori Volvo Penta 8 cilindri iniezione, tendalino nuovo mai usato, vendo per inutilizzo e motivi di salute  
Cell. 333.32.58.378 Guido

**Vendo Innocenti 950 spider**

1962, omologata ASI, rossa, in ottime condizioni, socio C.M.A.E. dal 1982.  
Cell. 333.32.58.378 Guido

**Vendo Autobianchi Bianchina Giardiniera 120**

Anno 1971, rossa, omologata ASI, uniproprietario, targhe e documenti originali, meccanica revisionata e gomme nuove, km 55.000, ottime condizioni, sempre tenuta in box.  
Euro 6.000  
Cell. 331.88.544.31 sig. Pellegatta

**Vendo Fiat 124 Berlina (3° serie)**

1973, iscrizione ASI e C.M.A.E., cilindrata 1200, autovettura originale e in ottime condizioni, motore rifatto con 20.000 km  
Euro 3.000 trattabili  
Cell. 339.39.65.799 Alessandro

**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 Furgone Mercedes Benz MB107 "Becco d'anatra"**

1990, in perfette condizioni generali, colore bianco perla, portata 10 quintali  
Euro 6.000

**Vendo carrello trasporta auto Ellebi**

1990, doppio asse, usato pochissimo per manifestazioni storiche, colore rosso bordeaux  
Euro 3.000

**Prezzo scontato per entrambi:**

euro 8.000

**Vendo Lancia Flavia 2000 I.E. HF**

Colore grigio metallizzato, carrozzeria Pininfarina, interni neri, omologata ASI, targhe originali, volante Nardi, 6 marce  
Euro 13.000

**Vendo Range Rover**

1983, quattro porte, turbo diesel, verde inglese, interni molto buoni, gommata bene  
Euro 5.000

**Prezzo scontato per entrambi:**

euro 17.000

Vetture esentabili dalla tassa di possesso  
Cell. 338.798.35.55

**Vendo Renault Clio Baccarà 1.8**

1992, km 38.000, revisione 01-2015, interni in pelle e radica  
Euro 12.000  
Cell. 335.602.66.67

**Vendo BMW 2002**

1973, colore bianco "chamonix", carburatori, documenti originali, molto sana e perfettamente funzionante, sedili (nella parte in stoffa) da rivedere. Visibile su appuntamento a Fenegrò (CO).  
Euro 8.500, no permutate!  
Cell. 347.88.25.498 solo ore lavorative, no festivi

**Vendo Lambretta 125**

1952, unico proprietario, restaurata nel 2010 con colore originale  
Tel. 02.73.96.33.92 rif. Vaja

**Vendo Citroen Mehari**

Dicembre 1980, colore "jaune Atacama", restaurata da professionista del settore in ogni minimo dettaglio dalla A alla Z, condizioni veramente pari al nuovo, opportunità unica, ampia documentazione fotografica, iscritta ASI  
Cell. 335.569.70.46 sig. Pier Luigi Clivio

**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



## [ focus ]

*Oggi Sposi...!*

Il 6 settembre 2014 il nostro socio Fabio Baronchelli, senza alcun dubbio con non poca emozione, conduce la figlia Danila all'altare. Non la "solita" limousine ma alla guida del suo sidecar. Il futuro sposo, Davide, era in attesa sul sagrato del Santuario di S. Maria Assunta a Cernusco sul Naviglio. Auguri agli sposi da tutti noi!



## [ focus ]

*di Gippo Salvetti*

...prima di Marchionne Stati Uniti, fine anni cinquanta. In mezzo ai macchinoni "pinnati" e pieni di cromature a specchio, motori da otto cilindri di cubatura di dieci volte le "piccole" italiane, ecco una simpatica foto di qualche coraggioso concessionario Fiat che propone la Bianchina Trasformabile e una simpatica Fiat 500 Jolly Ghia. Non siamo certamente nel Montana e nel freddo stato di New York, ma nel Vermont che, pur essendo molto a Nord sulla costa Est, ha una temperatura primaverile/estiva che permet-

te di andare in giro con la vettura scoperta. Certo avremmo visto più a loro agio queste piccole utilitarie sulle coste della soleggiata Florida con l'unico rischio che in caso di un "piccolo" tifone (non cosa rara in quella regione) le prime a esser sollevate in cielo sarebbero state proprio le piccole italiane...



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](mailto:cmae@cmae.it) [www.cmae.it](http://www.cmae.it)

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





**[appuntamenti]**

di Segreteria C.M.A.E.

# Auto Moto Collection e CRS

**In occasione di Auto Moto Collection, il C.M.A.E. è stato presente l'11 e 12 aprile 2015 con un proprio spazio al Parco Esposizioni di Novegro.** Domenica 12 è stata anche l'occasione per effettuare la verifica dei veicoli (come richiesto dal regolamento ASI) per il rilascio del CRS.

Il prossimo appuntamento a Novegro, sempre per il rilascio del CRS, sarà domenica 8 novembre, in occasione della Mostra Scambio come di consueto nel piazzale esterno, a noi dedicato.

Ricordiamo che le prossime verifiche saranno invece presso il parcheggio di Viale de

Gasperi 115 (vicinanza Bar EXTRO') a Mazzo di Rho, dalle ore 10:00 alle ore 12:00 e si svolgeranno nelle seguenti date:

Domenica 7 giugno 2015

Domenica 5 luglio 2015

Domenica 6 settembre 2015

Domenica 4 ottobre 2015

Domenica 13 dicembre 2015

Ricordiamo che prima di accedere alla verifica con il veicolo, la pratica cartacea, come di consueto, dovrà comunque essere presentata in segreteria. ●



**PROMO STAR**  
OGGETTISTICA • GADGET • ABBIGLIAMENTO

**CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA AZIENDA**

**promostar snc di g. marelli & g. fabris**

sede operativa: via torricelli, 8 - 20136 milano

sede legale: via dell'annunciata, 31 - 20121 milano

telefono 02/83241820 - fax 02/83249563

e-mail: [promostar@promostar.org](mailto:promostar@promostar.org)

**POSSIBILITA' DI PRODURRE ANCHE QUANTITA' LIMITATE PER CLUB E REGISTRI STORICI**





# Assemblea 2015

**Mercoledì 18 marzo, presso la sede di via Goldoni 1, si è svolta la consueta Assemblea annuale.**

Grazie allo spazio oggi a disposizione, più di una settantina di soci presenti e quasi altrettanti per delega hanno potuto assistere al lungo dibattito previsto dall'ordine del giorno. Dibattito che ha preso il via alle 21,30 circa e iniziato con il consueto benvenuto del Presidente Galassi, che ha toccato anche i temi che ancora oggi sono senza una definitiva risposta (tassa di possesso / bollo / Regione Lombardia sì/no?), poi sotto la guida di Franco Ronchi nominato Presidente dell'Assemblea, si è passati alla disanima del rendiconto consuntivo del 2014 e di quello preventivo 2015, tutto materiale naturalmente a disposizione dei soci presso la Sede.

Certamente il problema di fondo riguarda la possibilità o meno di mantenere l'attuale numero di associati e il rischio di "perderne qualcuno per strada" qualora la Legge regionale lombarda dovesse essere più restrittiva e non concedere quelle agevolazioni finora consolidate.

Ma la costante attività del C.M.A.E. e del suo Consiglio per tutte le manifestazioni che sempre di più coinvolgono i suoi associati, potrà essere la carta vincente per sostenere e mantenere (e, perché no, incrementare) il numero dei soci.

I rendiconti sono stati approvati tutti all'unanimità, si è poi passati alla seconda parte "Straordinaria" dell'Assemblea stessa che prevedeva la riformulazione di alcuni articoli dello Statuto per renderlo più snello e più attuale. Grazie alla "rivisitazione" del socio (e Magistrato) Benedetto Simi de' Burgis che ha ampiamente illustrato il percorso che ha portato a queste eventuali variazioni, ai loro presupposti e alle ampie considerazioni che erano nate da approfondimenti da parte di tutto il Consiglio, i soci hanno potuto approfondire questi aspetti, porre delle modifiche o suggerire piccoli aggiustamenti che in parte sono stati accettati e in parte non approvati dall'Assemblea chiamata a esprimere il proprio parere.

È chiaro e fatale che quando si parla di leggi, articoli, numeri sia meno piacevole



che dissertare su carburatori, magneti e cronometri, ciò non toglie che una Associazione così rilevante e consolidata come il nostro C.M.A.E. abbia necessità, almeno una volta l'anno di "sedersi intorno a un tavolo", con il maggior numero possibile di soci, per poter individuare vie, strade, percorsi da condividere, da modificare, da migliorare.

La forza di un Club sta anche in questo e, se a questo, ci fosse ancor maggior partecipazione e supporto di volontari disposti a "rimbocarsi" le maniche, ci sarebbe ancor maggior giovamento.

Alle 23 e poco oltre si è chiuso così questo importante adempimento sociale, naturalmente stappando qualche bottiglia di vino beverino e affettando qualche salame, cosa che dopo tanto "parlare" ha fatto almeno chiudere le bocche!

**Uberto Pietra, decisamente assorto nel compilare il verbale dell'Assemblea. Preciso e puntuale come sempre. Per il prossimo appuntamento, però, a gran voce, i soci hanno richiesto una avvenente segretaria!**





# Un fuoco al cuore

**Credo che rileggere queste pagine che Giovanni Bianchi Anderloni, figlio dell'amico "Cici" Bianchi Anderloni, patron della Carrozzeria Touring, ha ricordato in occasione del Notiziario da lui curato, non faccia bene al nostro cuore di appassionati e cultori della storia.**

Una volta sopra i falò si mettevano le streghe, si dice che il fuoco è "purificatore", ma pensare che le fiamme siano alimentate da documenti che hanno rappresentato una parte importante dell'ingegno e dell'arte umana, di quel puro e vero artigianato *made in Italy* che ha superato i confini della nostra città e ha reso la Touring famosa e apprezzata nel mondo intero, riempie il cuore di tristezza.

E di rabbia.

Rabbia che la superficialità umana possa così, semplicemente, annullare anni e anni di Storia. Storia con la "esse" maiuscola e le lacrime agli occhi (e non per il fumo) del caro Cici devono essere anche le nostre.



"...Da alcuni anni, ormai, precisamente dalla morte di mio padre Carlo Felice, conservo e consulto quasi giornalmente quello che è rimasto dell'Archivio della Carrozzeria Touring Superleggera, che, come tutti voi ricorderete, cessò ufficialmente la sua attività alla fine del 1966, a seguito di una situazione finanziaria che era diventata critica e insostenibile.

L'azienda era passata attraverso la dolorosa trafila dell'amministrazione controllata, prima, e del concordato preventivo poi, ma prima di arrendersi Carlo Felice Bianchi Anderloni e il suo socio l'Avv. Gaetano Ponzoni (che fondò la storica Carrozzeria insieme a Felice Bianchi Anderloni) avevano tentato tutte le strade possibili per trovare nuove commesse che servissero a raddrizzare la situazione. Venne affrontata la progettazione di numerose nuove vetture, spesso anche rischiando in proprio, cioè senza che la Casa madre costruttrice della meccanica ne desse il consenso ufficiale.

Alcuni di questi progetti, se avessero avuto un seguito, avrebbero anche potuto dare nuova linfa e nuove energie all'azienda fino a salvarla. Non ci fu il tempo per poter dare il via ai nuovi progetti, perché nonostante la situazione economica non fosse totalmente compromessa, ci fu qualcuno fra i creditori, e nemmeno fra i più esposti, che a fronte di un credito di poche decine di milioni di lire negarono il prosieguo dell'attività, chiedendo al Curatore del Tribunale la messa in liquidazione dell'Azienda.

Non sto ad addentrarmi nelle questioni tecniche giuridico-amministrative, ma furono venduti macchinari, impianti e alla fine lo stabilimento.

Spesso, in risposta ai quesiti che ricevo dai vari appassionati che vogliono sapere il colore originale della loro vettura, o il numero della Carrozzeria ecc., mi capita di raccontare l'episodio sciagurato che avvenne qualche mese dopo la chiusura. I nuovi proprietari dello Stabilimento, nonostante gli accordi presi con mio padre, desiderosi di liberare rapidamente i locali degli uffici amministrativi e degli uffici tecnici da tutto il materiale giacente, accesero un falò nel cortile e cominciarono a bruciare carte e documenti.

Mio padre avvisato da un ex dipendente che abitava nei paraggi, arrivò appena in tempo per salvare una parte dell'Archivio di 40 anni di lavoro; con la rabbia in cuore e le lacrime agli occhi (non per il fumo, come raccontava) ricuperò molte fotografie, molti figurini, qualche quaderno di appunti suoi e di mio nonno, qualche disegno lucido e poco altro. Tutti i registri in cui erano conservati i dati di tutte le vetture prodotte, i proprietari, la combinazione numero di telaio, numero di motore e numero di Carrozzeria, il colore della carrozzeria, i materiali degli interni, gli accessori a richiesta, le note particolari sul processo costruttivo della singola vettura e infine la data di consegna, andarono in fumo. Materiale preziosissimo, in particolare quello relativo alla produzione anteguerra, che oggi permetterebbe di fornire informazioni utili per i collezionisti che mi interpellano..."

(Giovanni Bianchi Anderloni) ●



[come eravamo]

di Ennio Marone

# Auto italiana... media

La fonte ispiratrice di queste curiosità è spesso l'autorevole rivista *Quattroruote*, che più di cinquant'anni or sono (siamo nei primi mesi del 1962) aveva tracciato la configurazione dell'auto "media italiana" di quegli anni, facendo sostanzialmente una media ponderata delle caratteristiche delle "...unità da turismo di produzione nazionale immatricolate l'anno scorso in Italia, senza tener conto né dei modelli Gran Turismo e sportivi, né della produzione straniera..."

Il risultato quindi è un dato che, solo per curiosità storica, fotografa quanto, in oltre cinquant'anni di auto in Italia, il mercato si sia modificato in moltissime componenti, mentre in altre è forse rimasto invariato.

Bisognerebbe certo avere voglia e pazienza per confrontare dati aggiornati, ma solo a sensazione alcune considerazioni, per quel che serve questo "gioco", possono farci riflettere.

In prima analisi, l'aver considerato solo i modelli di produzione italiana, ci riporta ai tempi in cui nella nostra penisola le auto "made in Italy" erano l'ampia maggioranza; oggi è esattamente il contrario.

Così pure l'alloggiamento posteriore del motore e la trazione sempre posteriore (98%)

oggi si è quasi invertita (ricordo, parliamo sempre solo di vetture di produzione italiana, quindi BMW, Mercedes, etc. non dovrebbero essere prese in considerazione).

Sintomatico anche il fatto che non si parli nel modo più assoluto di alimentazione a gasolio o a benzina, visto che nel 1961 le vetture italiane a gasolio erano pari a 0,000%... o poco più.

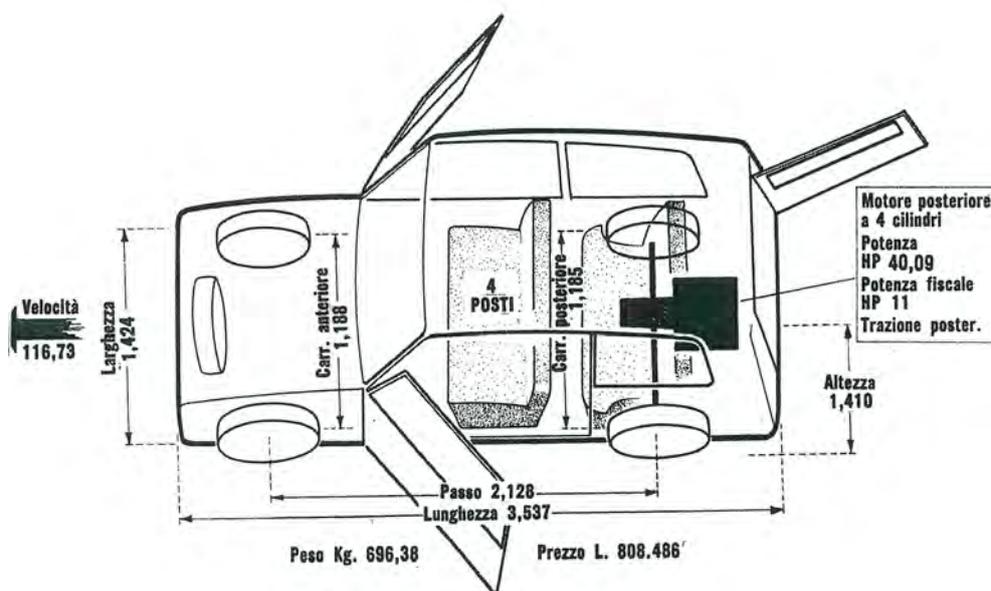
Velocità media, potenza media, cilindrata media: quanto è cambiato in questi cinquant'anni!

Dalla rivista *Quattroruote* del 1962 un'interessante interpretazione stilistica e di caratteristiche tecniche della vettura "media" italiana.



## CARATTERISTICHE DELLA VETTURA MEDIA ITALIANA NEL 1961

Numero cilindri	4
Cilindrata	cmc. 878,22
Potenza effettiva	CV 40,09
Potenza fiscale	CV (10,70) 11
Velocità massima	km/h 116,73
Alloggiamento motore	posteriore (62,04)
Trazione	posteriore (98,37)
Numero porte	3
Numero posti	4 (72,23 %)
Lunghezza	mm. 3.537
Larghezza	mm. 1.424
Altezza	mm. 1.410
Passo	mm. 2.128
Carreggiata anteriore	mm. 1.188
Carreggiata posteriore	mm. 1.185
Peso	kg. 696,38
Prezzo	L. 808.486,62





# ...ma che bel castello



**15 Marzo 2015 - Milano – Pagazzano**  
**Manifestazione auto turistica culturale**  
**al Castello Visconteo di Pagazzano (BG)**  
**Percorso di circa 100 km.**  
**Tempo discreto, senza pioggia ma piuttosto ventoso.**

Una partecipazione numerosissima per la prima scampagnata rusticana del 2015, oltre settantacinque persone presenti con un parco vetture di trentasei unità, in una giornata di metà marzo data dalle previsioni di tutti i meteorologi come piovosa con possibilità di neve, niente di tutto questo: una discreta giornata con un pallido sole, ma assai ventosa.

Le tante persone che si sono iscritte, per la verità non così preventivate, hanno costretto gli organizzatori alla ricerca di due trattorie per permettere a tutti i partecipanti di aver garantito un posto a pranzo.

La trattoria scelta per la pausa enogastronomica fa parte di quelle trattorie vecchia

maniera dove la cucina è semplice e casereccia, ma genuina e di ottima qualità. Si trovano ancora, ma sono ormai molto rare, in quelle cascine sparse per la campagna lombarda della bassa, dove poco più di una cinquantina di persone sono in grado di riempire le piccole sale da pranzo.

Questa condizione ha costretto gli organizzatori a cercare un'altra trattoria nelle vicinanze per le restanti venti persone.

Il castello Visconteo di Pagazzano, uno dei pochi che hanno il fossato adacquato, ha una storia importante e assai complessa: la sua fondazione si fa risalire intorno all'anno 1032 da un documento cartaceo dove un certo Lanfranco da Martinengo elargisce per testamento i suoi beni e terre alla Chiesa di Bergamo e tra questi Pagazzano.

Tra varie vicissitudini il castello intorno al 1353 passa alla famiglia Visconti in particolare a Barnabò Visconti che segnò per il castello l'inizio delle vicende più conosciute, tra queste la visita e il soggiorno di

Il gruppo dei "castellani" in visita al bellissimo maniero visconteo: una delle tante bellezze a un tiro di schioppo (... anzi di benzina!) da Milano.



Francesco Petrarca.

Per parecchi anni il castello rimase ai Visconti sino al 1465 quando passò nella disponibilità dei Sagramoro II di Brignano.-Dopo la discesa di Luigi XII d'Orleans e la battaglia di Agnadello (1509), il castello passò sotto la giurisdizione del Ducato di Milano sino al 1747.

Passò, quindi, di proprietà in proprietà sino al 2000, quando è stato acquistato dal Comune di Pagazzano che ha iniziato i lavori di restauro (attualmente in corso).

Terminata la visita, la lunga carovana di vetture parte per Agnadello percorrendo vecchie stradine di campagna che per quasi tutto il percorso sono costeggiate da fontanili e fossati alimentati da acque sorgive e prati che cominciano ad ammantarsi di uno sgargiante colore verde, indice che la primavera si avvicina.

Veramente coinvolgente ed emozionante lo scenario della lunga colonna dalle Old Car al pari di una carovana multicolore serpeggiare lungo le stradine della campagna lombarda in una giornata che il vento ha reso limpida e il contrasto tra la natura che si risveglia e le auto che la lambiscono creano uno scenario incomparabile e suggestivo.

La lunga fila di vetture ha termine in un caratteristico cortile della Cascina Sant'Antonio di Agnadello dove le tante vetture parcheggiate lo riempiono in ogni angolo. Qui ha sede la vecchia Trattoria Fontana gestita con perizia dalla Sig.ra Annalisa che ci intrattiene per un pranzo con i baffi!

La prima scampagnata rusticana è stata onorata con la presenza di importanti vetture come una rara Chevrolet National del 1928, una Lancia Augusta del 1933, due Lancia Flaminia, una Jaguar MK II 3.8, una Flavia Sport Zagato, una Fulvia Sport Zagato ed alcune Alfa Romeo Giulietta prima serie e tante altre belle vetture.

A detta di tutti, una bella scampagnata. •





## Associazione D.S.C.

Salvataggio, catalogazione,  
archiviazione elettronica  
documentazione tecnica

### Richiesta di fornitura materiale presente in archivio

Ricordiamo che l'Associazione DSC gestisce a livello nazionale un archivio nel quale viene raccolta la documentazione tecnica relativa a prodotti industriali di rilevanza storica.

L'Associazione DSC non gestisce direttamente e centralmente le richieste di materiale da parte delle singole persone.

Queste operazioni sono svolte dai vari Club e Associazioni che hanno aderito al progetto nella veste di *Soci Collettivi* e hanno ricevuto le debite autorizzazioni per fornire gratuitamente ai propri soci il materiale da loro richiesto.

Pertanto le persone interessate si debbono rivolgere al proprio gruppo di appartenenza proponendo, qualora non sia già stato fatto, di prendere contatto con l'Associazione DSC per diventare *Socio Collettivo*.

Dettagliate informazioni sono fornite nelle pagine *Regolamento* e *Iscrizione* del sito [www.associazionedsc.it](http://www.associazionedsc.it)

Il materiale dell'Associazione è disponibile gratuitamente ai nostri soci, alla condizione che sia utilizzato per scopi personali e amatoriali e non a fini di lucro (vedi dettagli nel Regolamento).

[www.associazionedsc.it](http://www.associazionedsc.it)

**LANCIA VINTAGE**  
RICAMBI LANCIA D'EPOCA

[www.lanciavintage.it](http://www.lanciavintage.it)  
[info@lanciavintage.it](mailto:info@lanciavintage.it)  
Fax 0232861150

**AFRA**

**AFRA**  
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO

REPLICHE PER  
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI  
PRONTI A MAGAZZINO

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

**nuncas**

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

Via Madonnina, 5 - Milano  
T. 02 335356210

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





# 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

- 31 maggio** Viaggio in treno a Vapere Milano Paratico “Festival dei Laghi Italiani”  
**6 giugno** Cento anni SIAI Marchetti - Alfa Romeo. Sesto Calende (VA)  
**13 giugno** Gita culturale-gastronomica sulle colline del Monferrato (AL)  
**21 giugno** 90° Autostrada Milano - Como  
**12 settembre** 3° Scampagnata rusticana culturale-gastronomica in Valtellina, a Morbegno e Ardenno (SO)  
**17 ottobre** 9° Trofeo Milano (Manifestazione ASI)  
**31 ott. -1 nov.** Gita culturale-gastronomica nelle terre dei Gonzaga a Sabbioneta (MN)  
**14 novembre** 2° Tartufata rusticana all’Agriturismo “Cascina Guzzafame” (MI)

## Moto

- 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)  
**20 settembre** Partecipazione alla rievocazione del circuito di Gallarate (VA)  
**11 ottobre** Gita culturale-gastronomica nell’Oltre Po Pavese (PV)

## Partecipazione a eventi

- 8-10 maggio** ASI Motoshow (PR)  
**24 maggio** Cortili Aperti (zona via Cappuccio, la Milano Romana) (MI)  
**7-8 novembre** Novegro mostra scambio (MI)  
**25 novembre** Incontro con il Campione Tino Brambilla

## Conferenze

Incontri con il campione: Brambilla, Merzario, Agostini, De Adamich, etc.  
Le date di queste conferenze saranno concentrate tra 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](http://www.cmae.it)**





# Alfa vespa



Fine anni '40: in un'Italia che usciva dalle macerie, dalle "grandi" Alfa Romeo uscivano anche "piccole" Vespa.

In quei tempi tutto serve a far lavorare gli impianti che devono tornare a produrre...

Una bellissima immagine su uno dei piazzali del Portello, la produzione Alfa di fine anni '40: dall'auto da Gran premio alla... cucina.

Ebbene sì, sono stato un "vespista". Anche se sono diventato "vespista per caso"!

Nel 1976, al compimento dei fatidici 16 anni che, a patente A acquisita, davano diritto alla guida delle moto di 125 cc, avevo in garage il mio Fantic Motor Caballero Regularità 6m. La promessa fatta dai miei genitori, seguita alle mie pressanti richieste di una moto da Regularità di 125cc, prevedeva l'arrivo nel garage di casa di un mezzo da sogno: una teutonica nuova fiammante DKW dotata dell'allora mitico motore Sachs 6DGS. La condizione era quella standard oltre all'ottenimento della patente (e qui erano bazzecole!): la promozione scolastica "secca" a giugno. Malauguratamente, un professore del Liceo non capì il mio problema e... mi rimandò a settembre!

Il premio di consolazione fu una Vespa 125 Primavera. Devo dire che mi trovai bene,





poiché in due anni percorsi circa 36.000 km... e fu l'inizio di una passione che mi portò a possedere altre due Vespe, una 125 ET3 e una P200E.

Ma andiamo all'inizio, alla genesi della leggenda, e scopriamo cosa c'entra l'Alfa Romeo con la Vespa.

Nel periodo di guerra 1944-45, la Direzione Tecnica Commerciale della Piaggio venne trasferita a Biella in via Lamarmora 4, presso un ex magazzino militare, per sottrarsi ai bombardamenti che distrussero gran parte della fabbrica e degli uffici di Pontedera.

I dirigenti furono ospitati nel castello di Gaglianico, paese situato alle porte della città, residenza del conte Carlo Felice Trossi, dal

1940 pilota in forza all'Alfa Corse. Trossi fu motonauta, pilota di aerei anche militari, di auto da corsa per sua passione, classico esempio di pilota-gentiluomo, ma anche ideatore e costruttore di alcune auto particolari, come quella da corsa dotata di motore stellare a 2 tempi con 8 cilindri, la Trossi-Monaco.

A Pontedera, negli stabilimenti semidistrutti dai bombardamenti, gli alleati installarono una officina per la revisione dei motori delle Jeep e dei Dodge WC (Weapon Carrier) a 3 assi. Gli alleati spesso non andavano per il

sottile quando bisognava agire alla svelta e, per chiudere le buche nel terreno provocate dalle bombe, non esitarono a riempirle utilizzando macchine utensili, attrezzi e i pochi motori stellari da aereo rimasti nei magazzini. Enrico Piaggio, succeduto alla guida dell'azienda insieme al fratello Armando dopo la morte del padre Rinaldo, avvenuta nel '38, riuscì a impedire parte di questo scempio, recuperando materiale e qualche macchina utensile utili a riprendere l'attività. Nella prima metà del 1945 venne avviata la produzione momentanea di pentole da cucina utilizzando i materiali destinati alle costruzioni

Dal grande e inconfondibile stemma dell'Alfa Romeo, nello stand della Fiera Campionaria di Milano del 1949, si "irradia" la tecnica che investe... cielo, terra e mare. Sulla destra, un po nascosta, la scocca della Vespa.

**Nel 1944-1945 la direzione tecnica della Piaggio venne trasferita a Biella**

aeronautiche rimasti nei magazzini e non utilizzati dagli alleati.

Nel frattempo a Biella, consci che le eventuale produzione di padelle non avrebbe rappresentato il futuro dell'azienda nell'ormai prevedibile vicino dopoguerra, verso fine '44 l'ingegnere milanese Renzo Spolti, progettista dei grossi motori Piaggio destinati all'aviazione, assieme a un gruppo di disegnatori, progetta e costruisce uno scooter, lo MP5 (Moto-scooter Piaggio). Le direttive di Enrico Piaggio sono chiare: ci voleva un mezzo a due ruote (le automobili





Ecco, nell'angolo dello stand (vedi foto pagina seguente), la scocca della Vespa 98.

utilitarie erano già appannaggio della Fiat), destinato a tutti, facile nella guida e protettivo, con bassi costi di gestione. Lo spunto venne offerto dalla raccolta di mezzi del conte Trossi, tra i quali vi erano uno scooter americano Salisbury del '37, un piccolo Volugrafo, curioso motociclo pieghevole progettato dall'ing. Vittorio Belmondo e costruito in pochi esemplari a Torino per le nostre truppe paracadutabili. Ma noti erano anche altri esempi come lo scooter Velta, sempre dell'ing. Belmondo e il Paperino. Progettato per iniziativa del vicepresidente della Fiat Giancarlo Camerana, il prototipo del Paperino venne costruito all'estero e così chiamato per creare una similitudine con l'utilitaria Fiat 500 Topolino, allora in produzione. Ma i programmi della Fiat erano altri, e lo scooter Fiat "apocrifo" rimase allo stadio di prototipo.

Ma torniamo a Biella, dove, grazie al conte Trossi si poté ottenere un motore Sachs da 98 cc tramite il suo amico Aldo Fiorina, socio della Motomeccanica di via Oglio a Milano. La Motomeccanica, della quale si era presa in considerazione l'acquisizione da parte dell'Alfa Romeo già nel 1931, entra anch'essa a far parte dell'IRI nel 1933 e inizia la collaborazione con l'Alfa Romeo. La Motomeccanica era produttrice di trattori agricoli e stradali, sonde per ricerche nel sottosuolo, motori diesel ad olio pesante, compressori d'aria, sgombraneve e mezzi adatti alla manutenzione stradale. Già durante le ultime fasi della guerra, il Direttore Generale dell'Alfa Romeo Ugo Gobbato era consigliere del CDA della ditta milanese,

che dopo la guerra continuò la sua produzione fine al 1966.

Utilizzando il piccolo ma efficiente motore Sachs modificato, Spolti realizza dunque lo scooter MP5, lungamente provato sulle strade in salita nei dintorni di Biella.

I tedeschi lasciano la città piemontese il 24 aprile del 1945 e a maggio Enrico Piaggio, in divisa da capitano della Regia Aeronautica per potere circolare senza problemi, raggiunge Biella, dove gli fanno vedere il nuovo mezzo costruito in via Lamarmora. La parte centrale tra le pedane, dove era alloggiato il motore, non lo convince, poiché limita la salita sul piccolo motociclo da parte delle donne e degli ecclesiastici in abito talare. Tuttavia, lo MP5 entra in produzione per utilizzare il materiale già approntato e ne vengono realizzati 100 esemplari. Enrico Piaggio affida il progetto a Corradino D'Ascanio, altro progettista in forza alla Piaggio dove, tra l'altro, mise a punto un efficiente elicottero. Il suo primo elicottero DAT1 (D'Ascanio Trojani 1) si sollevò da terra nel maggio del 1926.

D'Ascanio si reca a Biella, ma vuole carta bianca, si rifiuta di mettere mano a un progetto di altri. Seguendo le linee guida dettate da Enrico Piaggio si mette subito al lavoro. In pochi mesi, il 2 dicembre 1945, il nuovo mezzo è pronto. Il motore è derivato sempre dal Sachs di 98 cc, ma viene spostato dalla precedente posizione centrale dello MP5, sul fianco destro della ruota posteriore, in modo che la trasmissione possa essere realizzata senza interposizione di catene o alberi, come nel caso dello MP5. La nuova posizione del motore porta a rinunciare all'adozione del cambio a variazione continua utilizzato da Spolti, ma il comando delle marce, per concentrare quanto più possibile i comandi, viene spostato sul manubrio e avviene tramite la rotazione della manopola sinistra, solidale alla leva di comando della frizione, una novità assoluta che provocherà qualche problema ai primi utilizzatori.

Il nuovo scooter viene denominato MP6. Durante le prove in salita, il motore, carenato da un cofano, denuncia forti surriscaldamenti nonostante gli venga suggerito di adottare un deflettore per deviare meglio sul gruppo termico l'aria destinata al raffreddamento e proveniente da ampie feritoie sul cofano laterale, D'Ascanio sviluppa un allora innovativo sistema di raffreddamento, calettando una ventola sul volano magnetico che soffia l'aria in un carter avvolgente il gruppo termico. Qualcuno azzarda l'ipotesi che l'aria si concentri solo in alcuni punti



piuttosto che su altri, e D'Ascanio, dopo avere convocato gli scettici in sala prova motori, fa mettere in moto un motore al banco e immette del talco attraverso la presa d'aria. Spento il motore fa smontare il convogliatore dell'aria: le alette di raffreddamento del cilindro e della testa sono imbiancate in maniera uniforme, esattamente come le persone presenti!

Il nuovo mezzo, denominato Vespa per la sua forma, viene brevettato e presentato alla Fiera Campionaria di Milano dell'aprile 1946, la prima edizione del dopoguerra. Dopo una partenza stentata (i primi 50 esemplari prodotti trovarono con difficoltà un proprietario) le vendite decollarono letteralmente.

Il successo inaspettato, le scarse capacità produttive dello stabilimento di Pontedera, ancora in fase di ricostruzione e la mancanza di alcune attrezzature fecero coinvolgere alcuni fornitori esterni fino al 1949. Per la parte di scocca priva di pedana e scudo (la parte portante), da stampare in lamiera mediante grosse presse tramite stampi relativamente complessi, si fece ricorso all'Alfa Romeo, che già da metà anni '30 metteva a disposizione alcuni suoi reparti produttivi per soddisfare richieste dall'esterno e fare lavorare a pieno ritmo le proprie maestranze: fucine, fonderie e reparti stampaggio.

La scocca della Vespa compare nello stand

Alfa Romeo alla Fiera Campionaria di Milano fino all'edizione del 1949, in quell'anno probabilmente solo con scopo pubblicitario.

Può così capitare che qualche fortunato collezionista abbia in garage una rara Vespa 98 (produzione 1946-47: 17.078 esemplari), magari una delle prime 5.000 prodotte nel 1946 con la scocca e il cilindro Alfa Romeo... una doppia fortuna!

Fiera Campionaria di Milano, aprile 1948, padiglione della Meccanica.

Sono presenti i prodotti non automobilistici e aeronautici, questi ultimi esposti in un settore dedicato.

In primo piano, oltre ai componenti ferroviari, un monoblocco della 6C 2500.

Dietro, sulla sinistra, una serie di motori marini: il tipo 1012, al centro un 6C 2500 e un tipo 158 per i motoscafi da corsa.

Per tutte le immagini di questo articolo si ringrazia il Centro Documentazione Alfa Romeo - Arese (MI).



# Targa originale



Ecco la famosa targa "MIA0000" consegnata a Milano il 7 aprile 1965 e destinata ad una Alfa Romeo Giulia TI. Dalle foto in bianco e nero si è sempre pensato che la vettura fosse nera ma, altre fonti, parlano di un verde scuro. Alcuni sostengono che fosse destinata al "Corriere della Sera", io mi ricordavo a "La Notte", quotidiano del pomeriggio che chiuse le pubblicazioni qualche anno dopo. Per togliersi il dubbio, per chi ha voglia, sarebbe sufficiente una visura al PRA...

**Le targhe originali sulle auto d'epoca, o quanto meno targhe coeve al periodo di produzione o vendita di quel modello, ho sempre ritenuto che fossero una parte importante della vettura stessa e quindi in tanti anni di collezionismo è stato un punto cui ho dato sempre molto peso.**

**E non mi sono mai pentito.**

Osservando i resoconti dei vari e molteplici raduni, ormai al quotidiano ordine del giorno, tutte le settimane in Italia, si vedono spesso vetture d'epoca con targhe moderne quelle, per intenderci, bianche.

È chiaro che ciascuno ha una sua particolare sensibilità su questo argomento, ma io ho sempre consigliato a tutti di dare un grande peso a questo aspetto che in un primo momento può sembrare solo "estetico" ma certamente è anche di fondamento storico.

Una bella Giulietta Sprint azzurra piuttosto che una GT magari ancora nel suo colore originale verde metallizzato, sono ben differenti, al mio occhio, con una targa ad esempio MI 40... (per la Giulietta Sprint) piuttosto che GE 28...(per la GT) oppure una sfolgorante ZA...

Ricordo negli anni '70\80 quando si era

"costretti" a cambiare la targa se la vettura proveniva da altra provincia, facevo fare il trapasso solo sul foglio complementare e non sul libretto, cosa che avrebbe comportato la sostituzione della targa.

Certo ho rischiato qualche multa, ma una cosa che allora non era permessa adesso è accettata e anche il legislatore ha compreso l'importanza e la storicità di una targa "giusta".

Personalmente sono arrivato al punto, ormai da molti anni, di non prendere neppure in considerazione l'acquisto di una vettura che non abbia una targa "bella".

Sono forse diventato un po' oltranzista in questo ma sono assolutamente convinto che (logicamente dove ci può essere la scelta) è meglio abbandonare subito la trattativa in caso di vettura senza una targa originale.

Certo è naturale che per modelli più rari non si può andare tanto per il sottile ma, lo ribadisco ancora, può valere la pena aspettare e attendere altri momenti, altre occasioni.

Sicuramente anche tutti i documenti originali sono una vera chicca per il vero collezionista attento a questo aspetto. Obiettivamente però l'automobile, quando circola, mostra solo la targa e non i documenti magari religiosamente custoditi...

Si tratta certo di un'opinione ma, credetemi, ne vale la pena!

Sconto del 10% a tutti i Soci C.M.A.E.



## 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** Pixarprinting.it, Quarto d'Altino (VE)

# MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto

## CERA LIQUIDA SUPERVELOCE

# LAST TOUCH



## LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

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

**USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!**

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

SEGUICI SU



[www.mafra.com](http://www.mafra.com)