

NOI C.M.A.E.

N° 88

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



MILANO-COMO: 90 ANNI DOPO!

[Franciacorta in moto]

le due ruote a Villa Pasini

[1938: L'Autoaccessorio]

così si "accessoriavano"
i nostri nonni

[Abitarviaggiando]

la filosofia della vita in camper



Cari amici,
si sono appena spente le luci del Trofeo Milano e, al momento di andare in stampa, abbiamo deciso di rimandare al prossimo numero di NOI C.M.A.E. l'ampio redazionale che volevamo dedicare alla nostra Manifestazione.

Forse è anche meglio così in quanto avremo più tempo per le nostre considerazioni, per raccogliere i commenti e le impressioni degli equipaggi e di chi può certamente potrà dire: "io c'ero!".

Per il Trofeo Milano, appuntamento quindi al prossimo numero di NOI C.M.A.E.

Desidero pertanto approfittare di queste righe per aggiornarvi sulle ultime notizie che riguardano l'ASI.

Come forse molti di voi ricorderanno (vedi editoriale di apertura di NOI C.M.A.E. dello scorso maggio) la posizione del C.M.A.E., negli ultimi tempi, è stata molto critica nei confronti dell'ASI.

Infatti nell'ultima assemblea straordinaria tenutasi a Torino in aprile, il C.M.A.E. non ha approvato il bilancio consuntivo ASI che prevedeva un "avanzo di gestione" di ulteriori 3.900.000 Euro

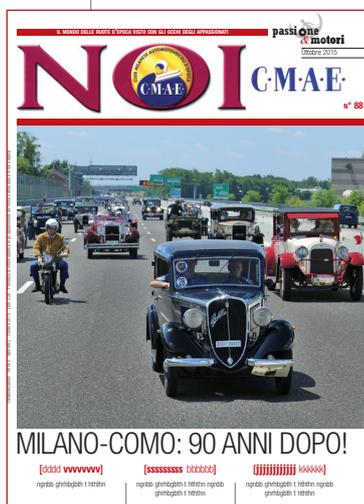
che si andavano quindi a sommare agli altri 21 milioni depositati nelle casse della nostra Federazione.

Occorre ricordare che l'ASI è un Ente senza fini di lucro e, per sua definizione, deve restituire ai Soci gli importi delle quote sociali incassate offrendo in cambio "servizi"; non deve rincorrere il "guadagno".

Questo accantonamento spasmodico di risorse porta a fare una considerazione: o l'ASI non restituisce ai soci abbastanza "servizi" o le quote sociali sono troppo elevate e quindi vanno ridotte.

Questa nostra posizione, certamente "provocatoria", ha però portato a un colpo di scena: a fine settembre l'ASI si è aggiudicata all'asta l'intera collezione di auto del museo Bertone.

Decretato, nei mesi scorsi, il fallimento della storica carrozzeria torinese, le settantaneove (!) automobili sono state messe all'asta alla ricerca di un compratore.



Tutte vetture nate dalla matita di Bertone e che hanno segnato la storia della Carrozzeria Italiana, dalla Lamborghini Miura alla Countach, dalla Lancia Stratos all'Alfa Romeo Montreal.

Nel lotto di auto sono presenti anche alcuni prototipi e modelli unici.

Un piccolo tesoro che è passato di mano per ben 3,5 milioni di Euro dopo una sfida con altri concorrenti e che ha portato a quaranta rilanci rispetto al prezzo base.

Se, da una parte, riteniamo di applaudire alla scelta dell'ASI, dall'altro ci duole rimarcare che tale scelta sia stata fatta in assenza totale di un "Progetto culturale".

Un Progetto che doveva essere valutato ed eventualmente costruito con il supporto dei vari Club (che poi rappresentano tutti i Soci ASI).

Siamo consapevoli che per aggiudicarsi un bene all'asta è essenziale la rapidità decisionale e la riservatezza, ma riteniamo che si sarebbe dovuto prima dare le risposte adeguate a una serie di quesiti spontanei che tutti i Soci ASI si sono posti:

- l'ASI vuole davvero un "museo"?
- in caso affermativo, questo museo deve essere a tutti i costi a Torino?
- che "tipo" di museo?
- che "funzione" deve avere?

Il concetto stesso di "museo" si è infatti negli ultimi anni molto evoluto: da semplice "contenitore e conservatore" di reperti a "centro di cultura" legato a un ruolo didattico al servizio delle nuove generazioni.

Un "museo" non più "immobile" e chiuso in se stesso ma "dinamico" e in continua evoluzione, così come la Società alla quale si rivolge.

Questa tipologia di istituzione, però, richiede un'attenzione e un approccio culturale molto aperto ed evoluto oltre che notevoli costi di gestione rispetto al "museo tradizionale".

Sinceramente ci domandiamo se l'ASI sia in grado di affrontare questa sfida con successo.

Per ora possiamo solo limitarci ad augurare al Consiglio Federale e al Presidente: "Buon lavoro!".

Un abbraccio,

Marco Galassi





[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

MILANO-COMO 90°



Onorare la storia, strettamente connessi con l'attualità.

Non è facile ottemperare a due funzioni così antitetiche, rievocativa del passato da una parte e proiettata al futuro dall'altra. Nelle celebrazioni per i 90 anni dall'inaugurazione dell'autostrada A9, Lainate-Como, quattro club ASI hanno realizzato un importante progetto culturale sfilando compatti, suscitando vivo interesse tra i collezionisti e amministratori pubblici e polarizzando l'attenzione di tanti appassionati di tutte le età lungo i 34 km che separano il nuovo Palazzo della Regione a Milano dal centro storico di Como.

E se domenica 21 settembre 2014 la passerella di moto e auto d'epoca festeggiò i 90 anni della A8 Milano-Varese, domenica 21 giugno è stata la volta del secondo ramo est dell'autostrada ad uso civile più antica del mondo, la Lainate-Como. In cabina di regia stavolta il Veteran Car Club Como di Arosio, il C.M.A.E., il club Auto Moto Storiche Varese e Gallarate Auto Moto Storiche; quattro realtà differenti ma unite sotto lo stesso "ombrello strategico", con una *mission* condivisa: ripensare alla storia e ai valori culturali ed economici legati al trasporto di persone e merci nonché allo spirito di intraprendenza e dinamismo di progettisti, amministratori e fruitori di un'opera esemplare per l'Italia e l'Europa. Per settanta auto e moto di alta caratura la passerella da Milano al lungolago di Como ha rappresentato una giornata di gioia e di orgoglio dell'appartenenza ai club ASI ma anche a gruppi di restauratori, collezionisti e cultori di marche e automobili legati da profonda amicizia. Una cinquantina di auto d'epoca, dal 1919 (l'americana Nash Roadster) al 1940 (Lancia Ardea prima serie e Jaguar Sedan 2 1/2 Litre) e una ventina di moto storiche dal 1912 (Indian 7HP Twin 1000) alle Moto Guzzi e Gilera del 1940.

Anche in quest'occasione un pensiero speciale è stato dedicato al Conte di Lomnago, l'ingegner Piero Puricelli, a lungo senatore del Regno d'Italia, nato a Milano e a lungo residente nel Varesotto. Lui il progettista e





Sorridenti, da sinistra: Angelo De Giorgi (VAMS), Marco Galassi, Adriano Compagnoni (VCC Como) e Andrea Corbetta ben felici del successo della manifestazione.

direttore dei lavori dei tre rami dell'Autolaghi: Milano-Lainate-Varese (settembre 1924), Lainate-Como (luglio 1925) e Gallarate-Sesto Calende (ottobre 1925). Il "taglio del nastro", come l'anno scorso, è avvenuto alle 11 a Milano, in Piazza "Città di Lombardia", sede della Regione, al termine di apprezzate esecuzioni al pianoforte a coda da parte di un figlio d'arte: è Martino Lurani, nipote del grande scrittore e pilota Giovanni Lurani. Applausi a scena aperta per il musicista e per la sapiente scelta della dirigenza del C.M.A.E. A fianco del Presidente Galassi c'erano Adriano

Monzio Compagnoni (presidente del VCC Como), Angelo De Giorgi con Enrico Bassani (registi del VAMS di Varese) e Arturo Ferraro con Marco Binetti (alla guida del GAMS Gallarate).

Lungo gli oltre 30 km - ben protetti da pattuglie della Polizia Stradale a donare ufficialità alla rievocazione - momenti di emozione indimenticabile: ammirare le moto in parata, fotografare le auto in passerella ha rappresentato il miglior tributo alla storia e ai suoi protagonisti da parte dei club ASI lombardi sul territorio. Prima le sottocanna più applaudite, poi le berline spider, coupé, torpedo, cabrio e siluro, persino auto da Gran Premio degli anni '30. Una kermesse multicolore che ha messo in luce equipaggi in rigoroso costume d'epoca, affiancati dalla partenza all'arrivo - sotto il tempio di Alessandro Volta - da numerosi figuranti del Comune di Saronno. Una domenica appassionante terminata in piazza Cavour a Como, tra auto dalle nobili ruote in legno, carrozzerie griffate e motori d'epoca, ripassando le eccellenze della nostra storia.

Ben aperto il ventaglio della storia remota, dicevamo in apertura, ricordando come il pedaggio novanta anni fa fosse inizialmente di 20 centesimi di lira! E che furono necessari duecentodiciannove manufatti in cemento per realizzare la costruzione, oltre a due milioni di metri cubi di terra, quattromila operai per oltre cinquecento giorni di lavoro e cinque betoniere per il confezionamento e la stesura di calcestruzzo conglomerato. Ma anche proiezione al futuro della bruciante attualità, con società



Autostrade impegnata su vari fronti per ammodernare e rendere fruibile secondo i più moderni canoni una delle strade più trafficate e strategiche del mondo. Incrociando la Pedemontana da Busto Arsizio a Lomazzo, fiancheggiando la vasta area Expo e l'Albero della Vita, unendo la Svizzera all'Area Metropolitana di una Milano senza più confini.

Molti gli spettatori all'uscita dal capoluogo meneghino, tantissimi coloro che hanno atteso auto e moto d'epoca all'ingresso di Como. Due ali di folla hanno assiepatato via Puecher e il lungolago. Sorprendente la presenza di numerosi curiosi lungo i cavalcavia autostradali, con numerosi bimbi con bandierine tricolori tra Lainate, Saronno, Lomazzo, Fino Mornasco, dove le auto e moto procedevano in parata. Il gran finale nel contesto elegante del ristorante Imbarcadero di Piazza Cavour, consueto ritrovo dei collezionisti lariani del VCC Como, gli stessi che hanno curato la regia, quindici giorni dopo la 28esima rievocazione del Giro Notturmo del Lario.

Rileggere la storia e prefigurare maggior dinamismo per il trasporto del futuro. Ecco che le imprese dell'ingegner Puricelli sono tornate alla memoria di storici e appassionati. Cento giorni per costruire la pista dell'autodromo di Monza, cinquecento giorni per la prima autostrada del mondo,

l'Autolaghi per il mitico Conte di Lomnago. La felice intuizione del super tecnico milanese che amava i laghi fu quella di costruire una rete stradale per dotare la mobilità individuale di arterie di scorrimento rapido per collegare il capoluogo meneghino con poli di grande interesse turistico: Varese culla del Liberty, Como e il suo magnifico lago e Sesto Calende, Arona e Stresa, simbolo di villeggiature di classe. Benito Mussolini sposò il progetto varato nel 1922 e agevolò Puricelli nella realizzazione del sogno stradale 1924-1925: i tedeschi vennero beffati. Nel 1921 infatti venne inaugurata Avus a Berlino, un tratto con varie corsie, ma riservato a test privati per auto e camion di Case costruttrici, senza pedaggi né circolazione per l'uso comune. Insomma, non era un'autostrada. La Milano-Laghi invece poté far librare in alto sogni e concretezze, amore per i motori e fruizione quotidiana di una strada simbolo di Lombardia

**Moto d'antan
ma i caschi sono,
giustamente, moderni
ed efficienti in caso di
malaugurata caduta:
ma i nostri motociclisti
sono ben provetti e
attenti e il bel sole e
l'asfalto asciutto non
pongono rischi...**



[due ruote]

di Carlo Achini

Bassa milanese



Il consueto "gruppo di famiglia" che coglie tutti anche questa volta sorridenti&contenti.

Buona la prima!

Ebbene sì, la prima uscita in motocicletta del 2015 è stata comunque un buon successo: per fortuna, come spesso succede nel mese di aprile, le previsioni del tempo, che davano pioggia dall'inizio della mattinata e per tutto il giorno, sono state smentite.

I soliti coraggiosi motociclisti non si sono lasciati intimorire e all'appuntamento alla Rotonda di Binasco si è formato il gruppo con circa trenta partecipanti pronti a sfidare le nuvole, apparentemente non così minacciose come da previsioni meteo.

Partiti in direzione Bereguardo con attraversamento del sempre caratteristico Ponte delle Barche, i centauri hanno svoltato subito a sinistra sull'argine del fiume Ticino attraversando campi e pioppeti appena risvegliati dal lungo inverno. Arrivati al "Dei maltrainsema", li ha attesi un buon caffè ristoratore e un momento conviviale, suggellato da una foto di gruppo. Le nubi continuavano a non essere troppo minacciose e così la carovana ha ripreso con sicurezza il percorso attraverso il Ponte del fiume Po di Mezzana, Bressana Bottarone e una serie di stradine asfaltate sull'argine del Po prive totalmente di traffico, interrotte solo da piccoli borghi e cascine che hanno magicamente riportato indietro nel tempo i motociclisti: una vera poesia.

Si prosegue per riattraversare il Po al Ponte

della Spessa. Tutt'intorno le nubi stanno sempre a guardare con un occhio di riguardo. Al raggruppamento dopo il Ponte, presto emerge che il carrello scopa, guidato dal simpatico Giulio, manca all'appello. Un rapido giro di telefonate e si viene a sapere che questi, grande conoscitore della zona, era andato a Casteggio, Broni, Stradella... Per fortuna nessuno ne ha avuto bisogno!

La fame inizia a farsi sentire e allora bisogna velocizzare la ripartenza in direzione Casa di Caccia di "Cà de Ro", dove il "porceddu sardo", cucinato dal grande cuoco Mariolino Scatto, aspetta i invitati. Alle 13, spaccando il secondo, il gruppo arriva alla Casa di Caccia come da programma, e trova una piacevole sorpresa: tutti i dispersi dalla partenza sono arrivati puntuali con l'aggiunta di mogli e fidanzate.

Indubbiamente l'interesse per il porceddu è superiore! Monica, regina di casa, e il sommelier Marco hanno preparato per tutti (cinquanta posti a sedere) un fantastico pranzo dove il porceddu troneggia per la sua squisitezza.

Una bella domenica in compagnia da ricordare e raccontare agli amici!

Grazie a tutti i coraggiosi partecipanti, al Padreterno che ha smentito per l'ennesima volta i meteorologi e appuntamento al prossimo raduno in Franciacorta, ancora più numerosi. ●



Fucina propone...

Enrico Fumia, torinese, classe 1948, da sempre appassionato del design automobilistico e soprattutto della Pininfarina, tanto da essere soprannominato dai compagni di classe "Pininfumia".

A soli 18 anni, nel 1966, vince l'importante concorso "Grifo d'Oro Bertone", a cui parteciparono migliaia di aspiranti designer, da molti paesi diversi. Inizia a collaborare con riviste automobilistiche, fra cui Autosprint, come illustratore e una sola, ma importante volta, come opinionista, quando, chiamato a immaginare le auto del domani, prefigura i monovolume. Collabora, imparando molto, con il grande designer, troppo presto dimenticato, Mario Revelli de Beaumont.

Dopo la laurea in Ingegneria corona il suo sogno entrando alla Pininfarina nel 1976, fino a diventare Vice Direttore Generale. Qui realizza, tra le altre, l'Alfa Romeo 164, unica ammiraglia di successo degli ultimi decenni della grande casa milanese, sullo stesso telaio di Croma, Thema e Saab 900 ma decisamente più bella e innovativa. E sue sono anche la GTV e la Spider, sportive Alfa di successo degli anni '90. Così come la Ferrari F90 per il Sultano del Brunei, segreta per anni e qui finalmente svelata.

Nella sua "Squadra del cuore" rimane fino al 1991 quando diventa direttore del Centro Stile Lancia, dove disegna la Lancia Y, utilitaria "agli antipodi del solito", uno degli ultimi grandi successi del glorioso marchio torinese, con oltre due milioni di esemplari venduti.

Nel 1998 intraprende l'avventura della libera professione che lo porta in giro per il mondo, soprattutto in Giappone, ma anche in Cina. Stile italiano sempre unito alla concretezza: Fumia ha sempre "misurato lo stile" unendo Bellezza e Funzionalità, forte innovazione; idee spesso troppo avanti e per questo talvolta non capite: una grande passione per il progresso, per

ENRICO FUMIA

AUTOritratto

Immagine evocativa di una vettura, di un'automobile o
più di Alfa 164, Lancia Y, Ferrari F90 e di altri innovativi modelli



FUMIA

automobili al passo con i tempi, al motto di "Innovare per rinnovare". Auto esteticamente piacevoli, ma soprattutto intelligenti, non repliche più o meno velate come, le troppo in voga oggi, automobili retrò.

Fumia ha deciso di svelare, con un testo arguto, detta-

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

gliato, preciso e con moltissime immagini, come funziona "davvero" il mondo del design automobilistico dietro le apparenze e le convenienze, dei (pochi) veri e dei (tanti) finti designer.

Formato: 16,5x24 cm

Pagine: 648

Prezzo: 45,00 Euro

È online il nostro sito

Aggiornato, ricco di contenuti e implementato con Paypal

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



[due ruote]

di Carlo Achini

100 anni grande guerra



Chissà quanti dei felici partecipanti ha mai indossato il cappello dalla penna nera. Tra queste magiche montagne il loro ricordo non può che correre al cuore.

Quest'anno ricorre il centenario della Grande Guerra e quindi quale occasione migliore per tornare sulle Dolomiti percorrendo le strade e i luoghi più significativi del primo conflitto mondiale e della Guerra Fredda con la visita alla base missilistica "Tuono", attiva fino al 2008.

Si inizia il 25 giugno per una visita al Museo delle Miniere in Val Fersina, giornata di pre-raduno per chi è arrivato il giovedì. La visita guidata al Museo Sant'Orsola ha fatto scoprire quanto la zona fosse ricca di minerali. Il venerdì 26 inizia ufficialmente l'evento e alla partenza ci troviamo in 24 motociclisti pronti per raggiungere l'Altopiano di Lavarone per visitare il forte austriaco "Belvedere". Qui una guida esperta ci porta attraverso i camminamenti, le sale di comando, l'infermeria, i punti di avvistamento, nella cruda realtà quotidiana di quella che fu la vita di un baluardo avanzato di ingegneria dell'esercito austro-ungarico.

Lasciato il Forte, si prosegue per l'Altopiano

dei Sette Comuni attraversando pinete, pascoli verdi e ripetuti tornanti per la gioia di tutti i motociclisti. Due di loro, tuttavia, hanno preferito, per motivi diversi, partecipare con una Triumph TR6 Cabrio: così affiatati da sembrare che stessero godendosi una romantica gita di piacere (ciao, Gianfranco e Pietro!). Ci aspetta il rifugio Kubelek per il pranzo a base di un ricchissimo e squisito menu tradizionale.

Si riparte con una risalita a Folgaria per la visita alla base missilistica "Tuono", una delle dodici postazioni americane sul territorio italiano, dotata di missili intercettori di altissima precisione e di testate nucleari puntate verso l'URSS nel periodo della Guerra Fredda; oggi è un museo aperto al pubblico a ricordo di quel periodo e dei rischi che si corsero nel recente passato.

Il giorno 27 si riparte per la Val Sugana direzione Tesino per la visita al sacrario del Monte Grappa dove riposano alcune migliaia di soldati italiani ed austriaci caduti per





difendere degli ideali. Oggi le bandiere della nostra Nazione e di quella vicina, sventolano insieme.

Il rientro si "gioca" percorrendo la mitica salita Valstagna (percorso di tutti i rally del Veneto) con la relativa discesa per la Valsugana dove al rientro in Levico siamo stati tutti (o quasi) battezzati da una bomba d'acqua e vento. Mancavano 300 metri all'albergo e nessuno si è voluto fermare per mettersi la tuta: che polli!

Per la cronaca anche la spider ha avuto il battesimo dell'acqua, i passeggeri non hanno fatto in tempo a chiudere la capote!

L'ultimo giorno abbiamo affrontato la scalata del mitico passo del Manghen (oltre 2.000 metri), valico panoramico con continui tornanti fino in vetta dove ci aspettava una spiacevole sorpresa: l'interruzione del passo causa slavina subito dopo la vetta: il ristorante si trova sotto di alcuni chilometri! Obbligatorio, quindi, ridiscendere e fare il periplo della montagna per raggiungerlo (60 km). Il tempo è volato e dopo pranzo tutti, con il rammarico perché la manifestazione volgeva al termine, si sono avviati all'Hotel Bellavista.

Che dire della manifestazione se non essere contento di tante cose: che tutto sia filato liscio, che le Dolomiti meritano davvero di essere patrimonio dell'Unesco, che l'Hotel

Bellavista è stato all'altezza delle sue 4 stelle, che il gruppo dei 20 motociclisti è così affiatato da superare qualsiasi problema!

Un sentito ringraziamento va all'organizzazione della Progema per la scelta di tutto e grazie all'amico Slompo per averci supportato in tutti i tre giorni, posso dire di ritenermi soddisfatto anche a nome del C.M.A.E. per questa stupenda manifestazione. ●

**Non siamo arrivati
quassù a spinta!
È stata lunga la salita
ma ne valeva la pena!**

**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]

Sole, sole, sole...

Il nostro Franco Pampuri: lo avete pressato tutto l'anno, tirato per la giacca per un consiglio, un cronometro, un trofeo mancato. Lo avete fatto magari arrabbiare perché non siete stati puntuali... va beh adesso è giusto che si goda un po' di sole e di vacanza. Chi potrebbe dargli torto?



[focus]

lette qua e là...

Le corse sono la vita. Tutto quello che c'è prima e dopo le corse è solo attesa. *Steve Mc Queen*

Quando mi sono levato verso lo spazio, un pensiero continuava ad attraversare la mia mente: ogni parte di questo razzo è stato fornito dal miglior offerente. *John Glenn*

Quando un uomo apre la portiera della macchina per la moglie, o la macchina è nuova o è nuova la moglie. *Filippo di Edimburgo*

Ci sono due cose che nessun uomo ammetterà mai di non saper fare bene: guidare e fare l'amore. *Stirling Moss*

Ogni buona automobile dovrebbe durare quanto un buon orologio. *Henry Ford*

Non sono un atleta. Ho cattivi riflessi. Una volta sono stato investito da un'automobile con una gomma a terra, spinta da due tizi. *Woody Allen*



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 (ore 18.30-20.00)

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)





[come **eravamo**]

di Gippo Salvetti

L'auto accessorio... bis



La copertina della rivista *L'Autoaccessorio*, 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.

Torniamo a riproporvi un altro estratto della rivista che ha fatto sognare molti di noi. 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 storia 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 mette-

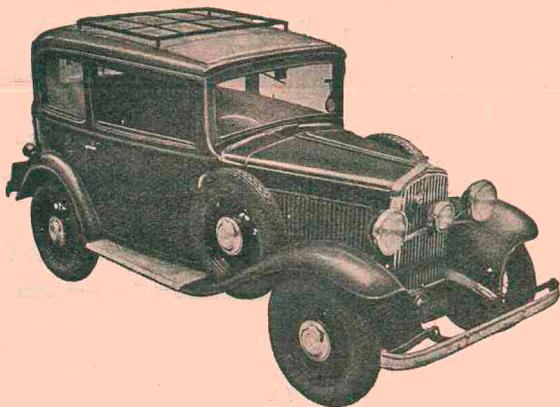
re in bella mostra la domenica in piazza, sorseggiando un cordiale.

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.

•

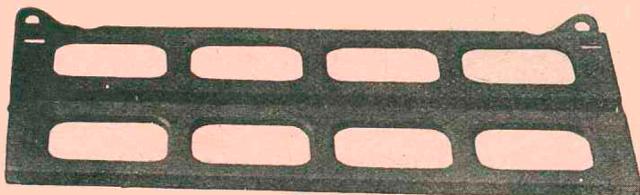




PORTA BAGAGLI AL TETTO

Indicato per la rapida sistemazione; viene applicato ai medesimi attacchi dei porta sci, dando la possibilità dell'istantanea sostituzione. Leggero, pratico, robusto, in ferro verniciato, con attacchi cromati.

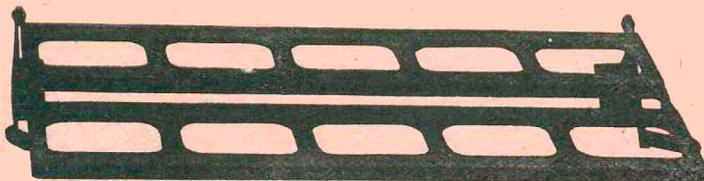
Per Fiat Balilla	L. 60,—
» » Ardita	» 75,—
» » 514	» 70,—
» Augusta	» 70,—



PORTA BAGAGLI POSTERIORE

In lamiera stampata per auto tipo 508 (Balilla prima serie) applicabile alle leve posteriori. Resistente, leggero estetico.

L. 35,—



PORTA BAGAGLI POSTERIORE

In lamiera stampata per auto tipo 501, 503, 509, 514. Resistente, leggero estetico

L. 50,—



PORTA BAGAGLI POSTERIORE

In lamiera stampata per auto tipo 520, 521, 522, 524, 525. Resistente, leggero, estetico

L. 95,—

Porta-bagagli e bauli

● « L'AUTOACCESSORIO » SOCIETA' ANONIMA - MILANO, PIAZZA DUCA D'AOSTA N. 1 - TEL. 66897 DISPONE DI TUTTI I TIPI DI PORTABAGAGLI, PORTA SCI, E ALTRI ACCESSORI: LA QUALITA' DI FIDUCIA, AI « PREZZI AUTOACCESSORIO ».

BAULI

Tipo leggero in lamiera, verniciato nero, completo di attacchi per Balilla

L. 90,—

Tipo in lamiera verniciato nero brillante, completo di attacchi per Balilla

L. 100,—

Tipo in lamiera verniciato nero con bordi cromati, completo di attacchi per Balilla

L. 110,—

A richiesta si fornisce qualsiasi altro tipo e per qualunque vettura



X

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



Copriruote Paraurti

FIAT 508

Tipo a lama trafilato leggero, cromato, compl. di attacchi, la serie L. 44,—

Tipo tubolare pesante, cromato, completo di attacchi, la serie . L. 90,—

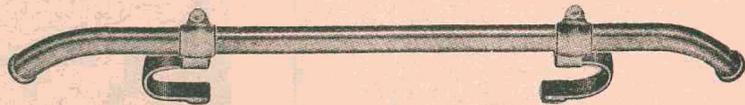
Tipo per Balilla aerodinamica, la serie completa di 4 pezzi . . . L. 70,—

Nuovo tipo lusso aerodinamico per vetture 508 - 509 - 514 la serie L. 130,—

Tipo per Augusta L. 150,—



tipo a lama



Tipo tubolare

Tipo Balilla aerodinamica



Tipo lusso

Guaine centrali prolungate Verniciate con bordo cromato.

Mis. 500×17	L. 27,—
» 130×40	L. 30,—
» 140×40	L. 38,—
» 500×16	L. 35,—
» 150×40	L. 45,—
» 550×18	L. 45,—
» 600×18	L. 55,—

Guaine laterali.

Misure 400×17	L. 25,—
» 130×40	L. 28,—
» 500×16	L. 29,—
» 140×40	L. 43,—
» 550×18	L. 45,—
» 600×18	L. 55,—



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

XI





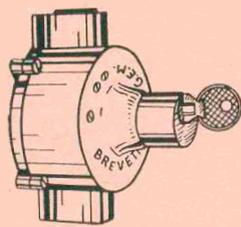
« **SALVA-AUTO** » congegno elettromeccanico, con ben 1728 combinazioni segrete diverse, cambiabili in ogni momento. Viene applicato sul cruscotto: chi tentasse di strappare o rompere il « salva-auto » fa suonare ininterrottamente il claxon. Tagliando i collegamenti elettrici, non si riuscirà ad avviare il motore.

L. 250



« **SICURA HOPMI** »: « non tradisce il segreto ». Interrompe il circuito elettrico d'accensione: si applica al cruscotto. Infinite combinazioni ottenute con la « Hopmi »: una sola è il segreto senza del quale ogni tentativo per mettere in moto la vostra auto si infrange.

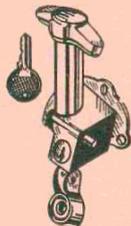
L. 120



« **G.E.M.** », antifurto brevettato. Con un giro di chiave si interrompe completamente il circuito dell'accumulatore, rendendo così l'avviamento impossibile. Si evitano scariche dovute a cavi logorati o ad apparecchi difettosi. Ogni chiave di apparecchio è diversa dalla altre.

Per « Balilla », e altri tipi di vettura da

L. 85 a 95

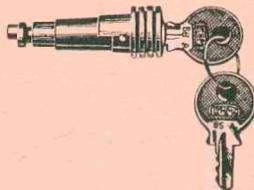


« **SERRATURA PER GANCI SERRACOFANO** »: i ganci per chiudere il cofano possono essere muniti di questa serratura, con chiave speciale. Applicazione semplicissima. Per aprire il cofano basta premere il bottone.

Evita il furto della benzina e qualsiasi manomissione degli apparecchi inseriti sotto il cofano (candele, fili spinterogeno, utensili ecc.).

Secondo i tipi di macchine da

L. 40 a 50



« **TRAMA** », apparecchio di sicurezza con chiave che consente il bloccaggio delle ruote di scorta.

Tipo unico per Balilla

L. 18. —

I migliori mastini a guardia della vostra macchina!

Gli apparecchi che trasformano la vostra auto in una imprendibile cassaforte.



« **BLOCCAUTO 1550** », dispositivo metallico brevettato. Nessuno potrà sbloccare il volante. Ogni apparecchio ha una chiave diversa; dimensioni ridotte, eleganti. Si applica con semplicità: blocca lo sterzo, rende impossibile la guida.

Per « Balilla » ed altri tipi di macchina da

L. 50 a 60



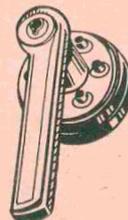
« **PROTECTOR** », rubinetto di sicurezza contro i furti di benzina: è il meno ingombrante; si applica in pochi minuti tra il filtro e il carburante, e chiude il passaggio della benzina al carburatore stesso. E' munito di speciale chiave, diversa per ogni apparecchio.

L. 40



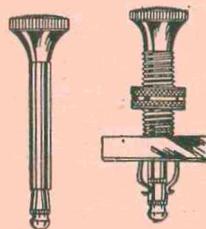
« **INTERRUPTORE BOSCH** »: è un interruttore con chiave speciale, che, opportunamente inserito, serve ad interrompere l'accensione. E' un prodotto « Bosch ».

L. 40



« **REA** », la serratura da applicare alla portiera: è rapida, sicura, elegante, di poco costo, e non richiede chiave. Si apre solo per combinazione di cifre. E' un amico che non tradisce.

L. 50



« **INTERRUPTORE SCUDO** »: è un interruttore, sfilabile o sdoppiabile, di sicurezza. Serve da comune interruttore, ed opportunamente inserito, non permette la messa in marcia delle vetture con impianto a spinterogeno.

L. 8

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

XV

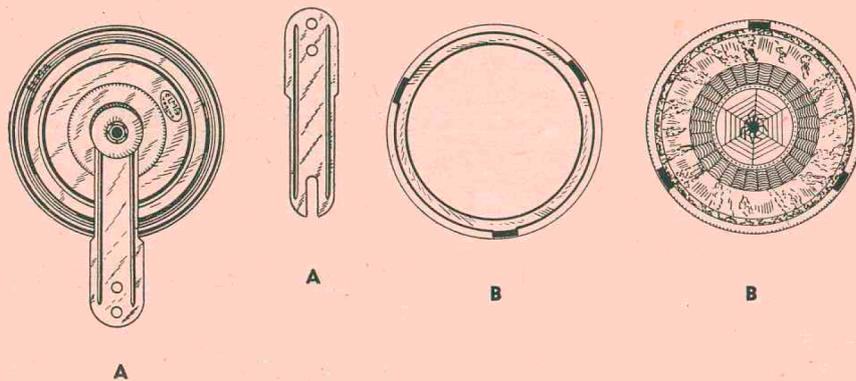
ACCESSORI

PORTABOLLI S.A.F. SMONTABILI

Tipo A Standard, con incisioni soggetti vari L. 6,—

Tipo B lusso, con incisioni in rilievo soggetti vari L. 8,—

Tipo C. gran lusso, con portacenere e incisione argento L. 10,—



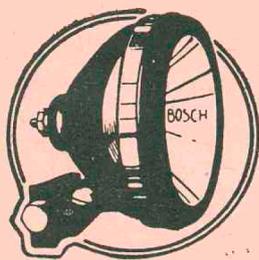
PORTABOLLI ALTERNATIVI

Adatti per vetture a tassa di circolazione accoppiata.

Tipo A in metallo con supporto di fissaggio L. 12,—

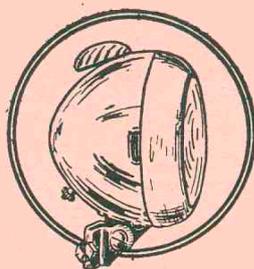
Tipo B da applicarsi al parabrise L. 10,—

Impianti elettrici d'illuminazione per moto e ciclo



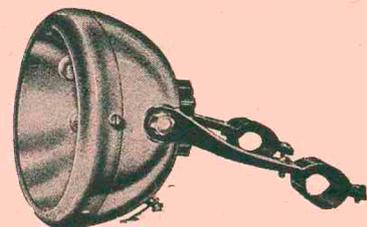
CICLO-LUCE BOSCH VG/6 N. 11

completo di fili, lampadine, interruttore, fanalino posteriore regolamentare e attacchi L. 50



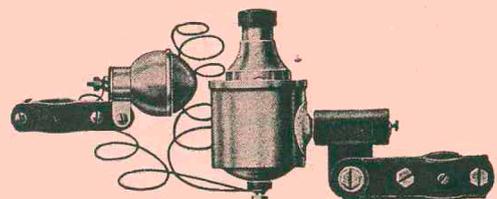
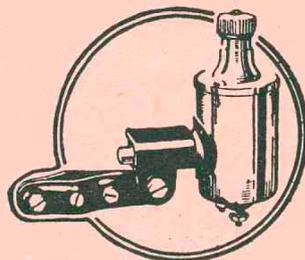
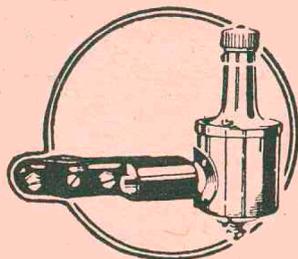
CICLO-LUCE BOSCH VH/6 N. 27

completo di fili, lampade, commutatore sul faro per la doppia luce, fanalino posteriore regolamentare L. 64



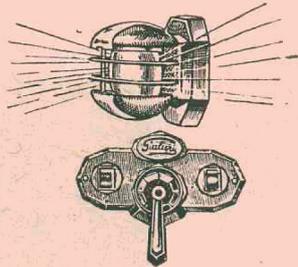
TIPO LEGGERO BAUER

6 Volta, faro anteriore cromato, parabola argentata, 2 lampadine, commutatore di luce al faro L. 120



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

INDICATORI DI DIREZIONE



INDICATORI DI DIREZIONE E DI INGOMBRO A LUCE INTERMITTENTE

Originali Giulieri, tipo F. M. 54 brevettato
Completo L. 150,—



INDICATORI A FRECCIA « BOSCH »

Tipo piccolo, mod. QL, 6 e 12 Volta . . L. 90,—
» medio, mod. QN, 6 e 12 Volta . . . L. 100,—
» gigante, mod. QW per autobus . . . L. 163,—
Commutatore a periodo, per detti . . . L. 45,—
» semplice, per detti L. 7,—



INDICATORI A FRECCIA « S. W. F. »

Tipo laccato nero, a 6 e 12 Volta . . . L. 75,—
» cromato, a 6 e 12 volta L. 85,—
» gigante per autobus L. 140,—
Commutatore a periodo L. 32,—
» semplice L. 5,—

TERGITORI



« S. W. F. »

Tergicristallo elettrico, 6 e 12 Volta . . L. 75,—
Con doppio tergitore (com. a tandem) . L. 90,—
Modello per applicazione all'esterno
della vettura L. 90,—

« BOSCH »

Tergicristallo robusto, consumo di corrente elettrica minimo: non richiede manutenzione.
Modello WS a 6 o 12 Volta a una spazzola tergente L. 95,—
Idem. con alberino lungo L. 100,—
Modello WS/9 a 6 o 12 Volta a due spazzole tergenti L. 110,—
Idem. con alberino lungo L. 115,—



« MAGNETI MARELLI »

Tergicristallo ad una racchetta L. 75,—
» a doppia racchetta L. 95,—

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





[due ruote]

di Carlo Achini

Franciacorta in moto



Una bella parata di due ruote d'annata che sempre (e volentieri) accorrono a questo raduno diventato ormai un classico del... C.M.A.E.!

Domenica 17 maggio 2015 si è svolta la 3^o edizione della Franciacorta, Manifestazione interclub a calendario ASI, organizzata con il MWCC di Brescia.

Di solito quando si ripetono le stesse manifestazioni c'è il rischio di qualche defezione: non è stato il caso del terzo Franciacorta, che ha avuto un ulteriore incremento di partecipanti, per un totale di settanta stupende motociclette, rappresentative di tutti i marchi mondiali, riunite nell'affascinante cornice del Parco di Villa Pasini, quartier generale della manifestazione (da qui si parte, qui si concluderà l'evento). Come tradizione Antonia e Vittorio mettono a disposizione veramente tutta la loro ospitalità, ad incominciare dalla cena del sabato sera per gli amici che arrivano da fuori (quaranta persone a sedere) per poi continuare al mattino con cappuccio e brioche.

Alla partenza, dopo una prima presa visione dei mezzi omologati da parte del Commissario ASI Liberati, abbiamo avuto

la gradita sorpresa della benedizione del parroco di Erbusco che ha augurato a tutti i partecipanti di trascorrere una bella giornata in allegra compagnia.

L'itinerario, sempre suggestivo e curato nei minimi particolari dagli amici Turelli e Brescianini del MWCC di Brescia, si è snodato tra i vigneti fino a Sarnico sul Lago d'Iseo con i radunisti guidati e seguiti dalle validissime staffette, rapide e risolutive nel fermare il traffico alle rotonde e agli incroci favorendo il percorso di tutta la carovana dei motociclisti. Complimenti, molto professionali!

Dopo Sarnico, costeggiando il lago, siamo arrivati a Tavernola dove abbiamo iniziato una salita molto impegnativa ma panoramica fino al paese di Vigolo. La successiva sosta ha permesso di ricostituire il gruppo e raffreddare le nonnine.

La discesa, altrettanto panoramica, ci ha riportati ancora sul Lago d'Iseo per completare il periplo del Lago fino al ristorante





"Bella Iseo" in località Pinzone. Lo splendido e capiente ristorante (ben centotré partecipanti all'appello) ci ha allietati con un pranzo di ottima qualità e, al termine, i rituali ringraziamenti del sottoscritto a tutti i partecipanti, ai colleghi Turelli e Brescianini, alle staffette e ad Antonia e Vittorio Pasini. Le parole del Commissario Liberati sono state incentrate sulla perfetta organizzazione, sul corretto comportamento di tutti i motociclisti, sull'alto numero di partecipanti e sulla presenza di motociclette di grande pregio storico e collezionistico.

Il rientro a Villa Pasini è stato altrettanto affascinante attraverso vigneti curati in maniera maniacale con perfette geometrie. Dopo una giornata così (dimenticavo che la benedizione ci ha regalato una giornata stupenda), nel momento dei saluti c'è sempre il rammarico che un'altra bellissima esperienza si sia conclusa. Ma subito è tornato l'entusiasmo allorché C.M.A.E. e MWVCC hanno dato appuntamento alla quarta edizione del Franciacorta.





DAL 1884

«Non si diventa fornitore ufficiale dell'aviazione per caso»

Specialista degli orologi tecnici, Breitling ha svolto un ruolo di capitale importanza nello sviluppo del cronografo da polso e figura tra i leader di questa «complicazione». L'azienda ha condiviso tutti i grandi momenti della conquista dei cieli con i suoi strumenti affidabili, robusti e performanti. Breitling è una delle pochissime marche di orologi al mondo che monta in tutti i suoi modelli movimenti certificati ufficialmente come cronometri – il non plus ultra in tema di precisione. Ed è anche una delle rare marche che possiedono i propri movimenti cronografici meccanici, interamente progettati e fabbricati nei suoi laboratori. Questa azienda familiare è inoltre una delle ultime marche svizzere di orologi ancora indipendenti.



Sonni tranquilli...



Beppe Cagnani, milanese classe 1968, cresciuto nell'officina di suo padre al profumo della benzina: in questi casi si possono detestare o amare le automobili. È il caso "B".

Dopo il diploma di perito industriale, una base tecnica approfondita, entra (nel 1992) in Mercedes Benz Italia e, così, carpisce i segreti di chi, in officina, si ricorda ancora dei tagliandi fatti a una "vecchia" 190 SL o a una berlina "Ponton".

L'intraprendenza e la voglia di fare lo portano poi a seguire la parte commerciale e i collaudi di pre-consegna per clienti cosiddetti "VIP". Una lunga attività all'ombra della stella a tre punte, tanto che la sua mail è ... beppebenz!

Nel 2010 inizia l'attività di CTU del Tribunale di Milano e nel 2013, lasciata Mercedes, diventa questa un'attività a tempo pieno.

Lo abbiamo quindi incontrato nella sede del C.M.A.E., di cui è socio da lunga data, per una breve chiacchierata afferente la sua attività.

Perché una perizia?

Sono da sempre appassionato di auto e di auto d'epoca, nonché collezionista, e mi pongo quindi sempre dalla parte di chi queste auto le conserva e ne vuole godere ma proprio perché non sono chiuse in cassaforte e blindate, le deve poter anche tutelare.

Una perizia ben fatta tutela il proprietario non solo di fronte a danni totali (furto o incendio) ma anche riguardo a quei "piccoli infortuni" che possono accadere nell'uso di queste auto con danni che a prima vista possono essere insignificanti per la controparte, ma che in realtà in un'auto d'epoca possono essere fonti di problemi o di deprezzamento. Basti solo pensare che, per molte Compagnie Assicuratrici, un'auto tra i dieci e i vent'anni, ma già di interesse rilevante perché realizzata in piccola serie o particolare, è semplicemente un'auto "usata" e che quindi subisce un deprezzamento per l'uso.

Invece potrebbe essere proprio il contrario?
Assolutamente sì. Vetture particolari che hanno subito il deprezzamento derivato dai primi 6-8 anni di utilizzo, possono sensibilmente invertire la tendenza e, quindi, è cosa da non sottovalutare.

La perizia è quindi importante nel caso di voler poi vendere l'automobile?

Una perizia dettagliata, nelle fasi di acquisto ed eventuale restauro della vettura, può essere la discriminante che permette di realizzare una sensibile percentuale in più sul prezzo.

Ma l'automobile, nel corso del tempo, può subire migliorie o eventi negativi...

Proprio per questo prevedo nelle mie perizie, con una contentissima cifra annua, un aggiornamento costante del "vissuto" dell'automobile. Proprio per evidenziare la vita stessa del veicolo.

Ma come basi le tue valutazioni?

Personalmente guardo molto al mercato europeo, in particolare tedesco, francese e inglese e certo anche in ambito italiano. Per auto di particolare pregio è chiaro che è necessario guardare anche oltreoceano e quindi ho bisogno di costante documentazione che tengo aggiornata.

Certo, si tratta sempre di una valutazione soggettiva, ma che si basa su parametri oggettivi europei, dove ogni particolare (documenti originali, stato di conservazione, tappezzeria, etc.) ha un coefficiente moltiplicatore che, se si parte da "x" si arriva a "y"

ma certo la sensibilità di chi esercita questa professione, la sua competenza e la cultura, sono armi di primissimo piano.

Se il tuo cuore batte per la stella a tre punte, sei più "interessato" a periziare Mercedes?
Assolutamente no. Certo, la mia competenza su Mercedes, con piccola presunzione, direi che è molto forte, ma mi piacciono anche le sfide su auto che non conosco in modo approfondito e chiedo al cliente almeno un mese prima di accettare l'incarico, per poter scandagliare a fondo il modello in questione.

Che sensazione hai delle valutazioni odierne?
So che sono entrati molti fondi di investimento internazionali nel campo delle auto d'epoca per una forma puramente speculativa e molto spesso, da come ho avuto modo di vedere, senza una grandissima competenza. Credo comunque che non siamo di fronte a una "bolla finanziaria", il mercato potrà avere anche qualche contraccolpo, ma la

tendenza è quella di aver ormai riconosciuto l'auto d'epoca come un oggetto da preservare, di valore storico e culturale.

Bene, Beppe, ma tutto questo quanto costa?
Innanzitutto mi preme dire che il costo della perizia non è in proporzione al valore dell'auto e rappresenta comunque un documento di affidabilità in caso di giudizio e quindi una tutela non indifferente. Una perizia sempre di almeno venti o venticinque pagine (e non un semplice foglietto con foto, qualche dato e firma) costa poche centinaia di euro, ma credo che siano soldi ben spesi per dormire più tranquilli. ●

Historic-cars di Giuseppe Cagnani
via delle Viole, 5 - 20147 Milano
tel. 335.61.36.734 - beppebenz@libero.it
www.historic-cars.it



**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

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



Nelle terre di Aleramo



La nostra Luisa Di Fuccia (seconda da sinistra) in prima linea, non solo nella foto, ma soprattutto nell'organizzazione dell'evento.

**Manifestazione auto turistico-culturale
Milano – Cuccaro – Altavilla (AL)
Percorso su strade provinciali e comunali
di circa 110-110 chilometri.
Tempo bello e soleggiato**

Il Monferrato, terra di Aleramo antico Cavaliere, ha un suo particolare fascino e una forza calamitante che fa fare il pieno di partecipanti superando sempre il limite massimo previsto dagli organizzatori.

Sarà forse la bellezza dei posti, le attrattive e i monumenti interessanti che si visitano, l'accoglienza garbata delle persone del luogo, sta di fatto che la presenza al raduno è sempre numerosissima e questo non può che far piacere agli organizzatori, in particolare a Luisa Di Fuccia in prima linea nell'organizzazione dell'evento.

La parte culturale della manifestazione prevedeva la visita a un museo, posto in un edificio seicentesco ma assai interessante, situato in un piccolo e ameno borgo sulle

colline del Monferrato, Cuccaro, da dove ha origine sin da tempi remoti una famiglia italiana importante diventata nota in tutto il mondo: i "Colombo".

È infatti la casata che ha dato i natali a un certo Cristoforo Colombo che nel 1492 scopri il Continente Americano in un memorabile viaggio attraverso i mari sperando di trovare le Indie. Invece trovò l'America.

Il museo a lui dedicato è stato riconosciuto ufficialmente dai suoi discendenti ed è stato inaugurato il 18 giugno 2006 alla presenza di Donna Annunziata Colon de Carvajal diretta discendente del grande navigatore.

La seconda visita, ha avuto luogo presso la Distilleria Mazzetti di Altavilla, una delle più grandi ed interessanti distillerie di grappa italiana, dove una gentile e bella signora ha lungamente intrattenuto i visitatori, prima nella visita al reparto di produzione delle più pregiate grappe, poi a quella della cantina dove il prodotto con tanta pazienza matura e che viene esportato in tutto il



Chissà se i numerosi partecipanti, invece di trovarsi davanti a tanti bei fusti colmi di grappa robusta, avrebbero preferito una nascosta riserva di vecchia benzina super tanto amata dalle nostre auto?
Sotto: un piccolo scorcio del grazioso Museo dedicato a Cristoforo Colombo, originario di quei luoghi

mondo, naturalmente con possibilità di assaggio e acquisto dello prelibato prodotto. La bella giornata ha fatto sì che le tante belle vetture d'epoca presenti potessero calamitare l'attenzione degli abitanti dei luoghi visitati. Ma, soprattutto, ha dato soddisfazione ai loro proprietari che si sono divertiti guidando su e giù per le colline del Monferrato, tra scorci di bellissimi paesaggi unitamente a una rilassante guida tra le verdi colline che di tanto in tanto lasciavano intravedere imponenti castelli posti sul culmine delle stesse.

Il Monferrato, luogo d'infinita pace e bellezza, ma anche di ottima cucina piemontese, ha accompagnato il piacere di una conviviale sosta prima del viaggio di rientro a Milano e un arrivederci al prossimo anno per il 3° raduno sulle colline di questo suggestivo territorio





Abitar viaggiando...

No, non è mia intenzione convincervi ad acquistare un camper d'epoca per le prime vostre esperienze di abitar viaggiando.

Ne possiedo alcuni, tutti rigorosamente Alfa Romeo, *ça va sans dire*, che, con alle spalle più di quarant'anni, avranno trasportato bambini rumorosi sulle spiagge adriatiche, accompagnato fidanzati in vista delle Dolomiti, coppie di pensionati sulle colline delle Langhe quando queste, d'autunno, regalano il loro spettacolo di vigne color rosso bruno. Ma allora, primi anni '60, con una velocità di crociera che si attestava sui 70 km/h (in pianura), superare i pesanti autocarri che sbuffavano a 60 all'ora era, spingendo un po' sull'acceleratore, possibile; oggi con i TIR che veleggiano sui 120 e i furgoni che tengono il passo a un'Audi A4, vorrebbe dire trovarsi come un tappo sopra una bottiglia di spumante, calda e ben agitata: se appena ti muovi ti sparano fuori sul guardrail.

Non spezzerei una lancia a favore del camper d'epoca, ma a favore del moderno, sì.

Arrivato, dopo vent'anni, al mio quarto camper "moderno" posso solo dirvi una cosa: chi non ha mai fatto una vacanza su una "casa viaggiante", ha perso un pezzo, importante, di vita. E di vita bella.

Sono partito per caso nel '95, andai a Novegno con mia moglie, complice una bella giornata primaverile, a vedere la mostra "Novegno Vacanze". Io, brevissime esperienze di campeggio in gioventù (quando le abitudini possono essere più spartane), assolutamente agli antipodi di un concetto di vacanza del genere, mia moglie.

Ci fermiamo davanti a un Motorhome che aveva sulle spalle già un quindicina d'anni, ma ben tenuto, con meccanica Mercedes (2200 diesel aspirato), il proprietario seduto tranquillamente accanto sulla sdraio a leggere *Quattroruote*... Chiediamo di entrare. L'impressione è subito ariosa, lo spazio ben sfruttato e un bagno decisamente agevole senza contorsionismi. Era forse la seconda volta in vita mia che salivo su un camper...

Il proprietario, molto gentile e disponibile, ce lo spiega con dovizia tecnica e competenza, la cifra richiesta è abbordabile (sette o otto milioni non ricordo, di lire, non di Euro!) e, dentro di me, rifletto: "Se, poi, facciamo un

buco nell'acqua e non è per noi, alla peggio lo rivenderemo perdendoci qualcosa, ma almeno avremo provato". Il venditore mi colpisce per la competenza e gli chiedo quindi in che campo lavora: al Museo di *Quattroruote*! Allora non gli chiedo sconti ma velatamente gli dico che essendo amico del Ras del Museo (il caro "nostro" Federico Robutti), se mi da un bidone... lo faccio licenziare! Così con una simpatica stretta di mano portiamo a casa il nostro primo Motorhome.

Mai decisione fu più felice. Iniziammo così, coi figli ancora "piccoli", a scoprire tanti piccoli angoli della nostra bistrattata Penisola che, credetemi, solo con "l'abitar viaggiando" si possono gustare a pieno.

Se vado in vacanza in auto, parto da A e raggiungo B, e lì comincia la vacanza. Con il camper la vacanza comincia quando parto da A. Questa è la differenza fondamentale, filosofica, profonda. Non DEVO andare a B perché ho prenotato, albergo, spiaggia, ristorante... Posso fare una digressione se vedo una indicazione di una Pieve del trecento, se un panorama struggente mi si apre dopo una collina, mi fermo, tiro fuori una sdraio e con un bicchiere di prosecco in mano mi godo il tramonto. Magari non arriverò mai a "B", non importa, non ci aspetta nessuno e se, guida Michelin in mano, c'è una trattoria in grado di cenare a km zero, perché non fermarsi? Musei, città d'arte, panorami, piccoli laghi, cittadine fuori del traffico, boschi e passi appenninici: tutto è a portata di mano. Dormire in un campeggio appare un po' serie B? Mai fatto.

Basta trovare un posto tranquillo, in vicinanza di qualche casa o chiesa, distante dalla strada principale e con una bella vista e mai ho dormito così tranquillamente. Certo non bisogna avere la "sindrome" del "mamma li turchi!" e un poco di accortezza è indispensabile, ma l'Italia, tutta l'Italia dei mille campanili, è molto meglio di quanto si legge sui giornali. Certo mai dormirei alla periferia di una grande città, ma sulla piazzetta antistante una chiesetta rinascimentale, con qualche casa intorno, un bar a qualche decina di metri e il vociare di una partita a scopa, ti fa dimenticare l'Area C, la doppia fila e le code in tangenziale.





A chi volesse lanciare il “cuore oltre l’ostacolo” e giocare questa avventura ecco alcuni consigli/ragguagli non richiesti e che, come tali, potete anche non leggere.

La prima cosa che viene in mente è perché “comprare e rischiare” quando si può “affittare e provare”? Vero.

Ma sappiate che il camper “in affitto” non vi darà mai la sensazione della “vostra casa”, sarà sempre un mezzo “estraneo” e per di più il semplice utilizzo di un fine settimana o due, mai vi darà la luce sulle grandi possibilità di questa filosofia dell’abitar viaggiando. Se appena avete a disposizione un posto dove tenerlo (almeno al coperto): prendete un po’ di coraggio e rischiate! Presso qualche seria concessionaria potrete trovare con 12/15.000 euro qualcosa di valido e che certo sia ben lontano dall’immagine di campo nomadi che, purtroppo, qualche mezzo in giro ancora suggerisce. Lo tenete un anno, lo usate una decina di volte e poi decidete... Alla peggio avrete perso un paio di migliaia di euro, ma se decidete che il futuro delle vostre vacanze passa (anche) attraverso questa via, vi domanderete come me: “perché non l’ho fatto prima?”. Intendiamoci per “vacanza” non intendo le “ferie”, termine noto a chi ancora devolve all’Inps parte dei propri guadagni. Per le “ferie” avrete la casa la mare o in campagna o in montagna o entrambe, per la “vacanza” in camper, così come io l’ho intesa e caldeggiato, è il fine settimana in una città d’arte, il visitare una mostra a Padova e poi la sera fermarsi al cospetto di un disegno palladiano, andare per cantine nelle Langhe e dopo aver cenato al Castello di Cavour, dormire all’ombra dei tralci delle viti. O, in soli due giorni, conoscere a fondo il Lago d’Orta. Questa è la vacanza che mai potrete fare in automobile. In venti e più anni di queste “vacanze” alla mattina, aprendo le finestre, ho avuto negli occhi sempre un panorama diverso.

Chi non l’ha mai fatto, non sa cosa ha perso.

Appendice

Breve nota tecnica.

I “Camper” in senso lato si dividono in alcune categorie ben definite.

I Camper “puri” altro non sono che furgoni attrezzati per poter vivere all’interno (con opportuni spostamenti di arredo), hanno il vantaggio di essere compatti (generalmente non più di 5,5 metri) agili e veloci, possono sostituire l’auto di “famiglia”, ma non permettono certo le comodità per chi non è più un ragazzino e possono essere anche costosi (35/40.000 euro e oltre)

Gli “Autocaravan” sono i più diffusi e quelli dotati della grande gobba sul tetto (la “mansarda”), molto capaci, soffrono il vento laterale e in autostrada possono creare qualche problema. Hanno dimensioni variate da sei a oltre sette metri e un prezzo che negli entry-level può superare di poco i 30.000 euro. Adatti a famiglie numerose, causa la “mansarda” sovrastante la cabina di guida, sono però un po’ “opprimenti” nella percezione interna degli spazi.

I “Motorhome” sono il top dell’abitar viaggiando. Concepiti partendo da un pianale base, tutta la carrozzeria è costruita ex novo come un grande parallelepipedo, grande spazio e ariosità, comodità di grande classe e prezzi di conserva (tra i 60 e i 130.000 euro). Per chi vuole partire con il piede giusto in questa esperienza, può essere la soluzione per non “soffrire di nostalgia di casa” e un usato buono non è difficile da trovare con un budget anche di solo 13/15.000 euro.

L’ultima categoria, relativamente giovane e in via di grande successo, sono i “Profilati” una sorta di via di mezzo tra il Motorhome e l’Autocaravan. Buona aerodinamica, telaistica moderna sono un’eccellente scelta sia sul nuovo che sull’usato in una fascia di prezzo che varia dai 35 ai 50.000 euro. Per quanto riguarda la “vetustà” di un camper va detto che sono mezzi costruiti per durare e in rapporto alle auto si può ritenere che abbiano una vita anche doppia. Un mezzo quindi, ben tenuto, anche con venti anni sulle spalle può non essere “vecchio” ma soltanto “usato”. Un importante primato italiano è che più dei due terzi dei camper allestiti in Europa sono su meccanica Fiat Ducato, base che negli anni ha conquistato una affidabilità e flessibilità di grande rilievo. ●

Un autocaravan su pianale Alfa Romeo A12 del 1968, 1300 di cilindrata (il motore della Giulia 1300 depotenziato a 60cv) sufficienti, allora, per girare in lungo e largo la penisola...



[i soci ci scrivono]

di Aza e Alexandre Holis

Jaguar XK ...nell'Olimpo



Volevamo condividere con voi alcune foto del nostro 3rd Jaguar XK & E Type British Hellenic Meeting.

Abbiamo scelto per lo start la Champion School di Atene perché una prestigiosa scuola come questa in realtà assomiglia molto ad un paddock culturale: i professori si potrebbero considerare come team leader che insegnano agli studenti le migliori tecniche per diventare i “nuovi piloti” che dovranno “correre e vincere” sui “circuiti” delle loro nuove vite professionali.

L'evento è stato reso ancor più ufficiale dalla presenza di un eccezionale ospite d'onore: l'Ambasciatore Britannico in Grecia H.E. John Kittmer.

Prima ha passato in rassegna tutte le Jaguar, tre XK e nove E-type facendo domande a tutti i piloti e interessandosi ai problemi del restauro e della manutenzione di ogni modello.

Poi, visto che la nostra è una delle primissime E Type Flat Floor, ha chiesto di provare a sedersi a bordo e ovviamente siamo stati sorpresi ed onorati per la scelta.

In seguito ci ha intrattenuti con un interessante discorso per celebrare gli ottanta anni del marchio Jaguar e si è soffermato in particolare sui nostri due modelli menzionando i nomi dei piloti famosi che li hanno portati alla vittoria a Le Mans ma anche quelli dei divi del cinema che li hanno posseduti rendendoli icone di design Britannico in tutto il mondo.



nuncas

Vieni a trovarci nelle nostre **Boutique di Roma e Milano** e porta con te questa inserzione, avrai subito **il 10% di sconto**.

Vai su **shop.nuncas.it**, acquista i tuoi prodotti preferiti e digita il codice **CMAE2015** subito per te **10% di sconto***.

*Operazione valida fino al 31/12/2015



Via San Giovanni sul Muro, 4
20121 Milano
Tel. 02 89093838

Via Madonna, 5
20121 Milano
Tel. 02 335356210

Via S. Maria del Pianto, 56
00189 Roma
Tel. 06 45472302



Al termine ha gentilmente firmato e consegnato i certificati di partecipazione a tutti gli equipaggi congratulandosi con loro perfino in lingua greca.

In una delle foto nel suo account Twitter, vedrete anche che Alessandro gli ha regalato un modello in cristallo di una Jaguar E Type che ora troneggia nel suo ufficio.

L'organizzazione è stata una fatica enorme: fare il percorso sulla montagna per disegnare il road book e rifarlo di nuovo perché nel frattempo erano state create deviazioni a causa di lavori ma tutto questo stress è finito in un attimo quando ci è arrivata la prima

delle tante e-mail di ringraziamento. Era proprio dell'Ambasciatore Britannico:

*"Dear Alex and Aza,
thank you very much for the invitation yesterday. It was great fun. And I'm delighted to have an E-type memento!*

Great photos; thanks! I've posted some of them on my Twitter account (https://twitter.com/HMA_JKittmer).

Best wishes,

John"

Un abbraccio da Aza e Alexandre ●

Una bella parata di "felini" aggressivi sì, ma non come quelli veri...



 **RICAMBI LANCIA D'EPOCA**

www.lanciavintage.it
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 Internet: www.afra.it





[due ruote]

di Sergio Coronelli

Le piccole... in movimento



Da sinistra:
Carlo Achini con Sergio
Coronelli consegnano
un ricordo al padrone
di casa, Fabrizio
Pasquero

“Le Piccole in Movimento” manifestazione turistica culturale nella bassa padana. Percorso di circa 60+60 km lungo strade secondarie. Tempo: bella e caldissima giornata di mezza estate.

Non capita tutti i giorni di poter visitare una collezione di motociclette che comprende un lasso temporale di circa venticinque anni, dal 1950 al 1975: una collezione che vanta esattamente duecentocinquantaquattro esemplari in perfetta condizione di meccanica e di telaio al punto da sembrare appena usciti dal concessionario e consegnati da qualche minuto al proprietario. Ma quello che più meraviglia è la grande quantità di marche rappresentate.

Si può affermare che tutte le Case italiane di moto siano presenti oltre a molte straniere; molto interessante è anche la presenza di costruttori artigiani che, in quel periodo assai prolifico per la produzione motociclistica, avevano un loro posto sul mercato anche con piccoli numeri di esemplari prodotti se non addirittura pezzi unici.

Di buon ora un manipolo di intrepidi sfida il caldo che già si fa opprimente fin dalle prime ore della mattina, ma presto la lunga carovana si insinua nella campagna lombarda e il viaggiare su quelle stradine senza traffico contornate da fossati pieni d'acqua su ambo i lati e il verde dei campi, danno

quel senso di refrigerio reso ancora più appagante dalla velocità.

Il lungo serpentone delle moto si snoda con vivacità lungo cascinali solitari, attraversa silenti borghi dove sembra mancare la presenza di abitanti, forse ancora rintanati nelle loro case per evitare la sopraggiungente calura estiva, tutto questo per la delizia e il piacere di un buon viaggio dei partecipanti al raduno.

C'è anche la presenza di un mezzo un po' speciale ed inusuale a un raduno di moto: corre traballante in fondo al gruppo e sembra voglia inseguirle per farne parte.

È una Isetta BMW, un modello prodotto in Inghilterra con la sola ruota posteriore anziché le caratteristiche due ruote ravvicinate dell'Isetta originaria, di costruzione sia italiana che tedesca. Chi la guida ha un diavolo per capello perché per ogni asperità, ogni buca e tombino che incontra sulla strada non c'è verso di scansarli: prima o poi con una delle tre ruote ci va sopra, rendendo fastidiosa la guida ed estremamente precario il comfort di marcia.

Un raduno che ha riservato tanto piacere e tanta soddisfazione per aver raggiunto una meta gradevole accompagnata da un'accoglienza particolare riservata dal proprietario ai partecipanti che ha fatto da competente cicerone alla visita. A Fabrizio Pasquero va quindi il nostro più sentito ringraziamento per aver messo alla ammirazione dei radunisti la sua stupenda collezione di moto (e non solo, anche di automobili!) oltre a un'accoglienza generosa e calorosa. ●





[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

Calendario eventi 2015-16

Ecco alcuni degli incontri e manifestazioni del nostro club

Eventi 2015

- 7-8 Novembre Novegro mostra scambio (MI)
- 8 Novembre 3° Tartufata rusticana all'Agriturismo "Cascina Guzzafame" (MI)
- 25 Novembre Incontro in sede con il Campione Tino Brambilla
- 28 Novembre Seduta di omologazione presso DeniCar

Eventi 2016

- 12-14 Febbraio Autoretrò Torino
- 19-21 Febbraio Novegro mostra scambio (MI)
- 18-20 Marzo AutoClassica Milano-Fiera Rho
- 6-8 Maggio Verona Legend Car

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

"We cannot
all see the dreams
in the same way"

Paulo Coelho



EQUIPE INTERNATIONAL

Branding activities
Communication
Media relations
Endorsement

Via Antonio Canova 19/a
20145 Milano
tel. (+39) 02 34538354

equipe@equipemilano.com
www.equipemilano.com

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

DES MO LED

Your Next Light

www.desmoled.com



Una P2 (ma non la loggia!)



Una vecchia foto degli anni trenta, che ritrae mia zia sul modellino di Alfa Romeo P2 realizzato da mio nonno

Fra le tante storie che ognuno di noi potrebbe raccontare c'è una in particolare che riguarda la mia famiglia e penso valga la pena di essere condivisa se non altro per farvi sorridere e pensare alle casualità di questo mondo. La premessa doverosa che devo fare è che da quasi 100 anni la mia famiglia ha sempre abitato nella stessa zona di Milano praticamente a un tiro di schioppo dal Portello. Il nonno, abilissimo artigiano degli anni '20, si specializza in costruzione di stampi. L'impegno è tanto e la passione non manca e così nel decennio seguente entra nel fiorente campo della produzione per accessori ciclo fino a portarli, negli anni del dopoguerra e sino a pochi anni fa, a rifornire squadre e campioni molto noti.

Racconto questo perché da un po' di tempo a questa parte, avendo oramai chiuso i battenti l'attività, mi è venuta la presunzione di raccogliere i prodotti sfornati dall'azienda di famiglia in circa 90 anni di attività. E tra forcelle di motorini, freni a pedali per tricicli a tre ruote e freni per bici da corsa in titanio e carbonio, ho scoperto che nella gamma era anche annoverato un modello di vettura a pedali, perfetta riproduzione dell'Alfa Romeo P2. Di questo modello abbiamo in nostro possesso solo le foto di due fanciulli entusiasti (mio padre e sua sorella) improvvisatisi modelli al volante per accattivare le

voglie dei facoltosi probabili compratori. La vicinanza al Portello e i bombardamenti dell'ultima guerra non ci hanno lasciato altro. Per quanto io abbia qualche capello bianco non ho mai avuto il piacere di vedere questo oggetto. Ho cominciato, allora, a cercare informazioni da mio padre (per altro dotato di una memoria lucidissima) riuscendo a scoprire che ne erano stati prodotti circa 200 esemplari con scarso riscontro di vendite dato il prezzo elevato. Era un gioco per bambini ricchi degli anni '20. L'Alfa Romeo aveva acconsentito a darci un modello che oggi sarebbe in scala 1/18 per la rilevazione delle varie quote. Era l'unico pezzo mancante al completamento del mio presuntuoso "museo" ma per quanto io da anni giri tra mercatini fiere e aste non mi sono mai imbattuto neppure lontanamente in qualcosa che gli somigliasse.

Cercavo di coinvolgere più gente possibile raccontando di questa mia ricerca ma avevo il solo fine di passare per un incurabile nostalgico attaccato ai ricordi. Poi un giorno di dieci anni fa circa un caro amico che se ne intende di motori mi fa presente che in una concessionaria di auto non lontano dalla sua officina c'è un modello di P2 malmessa e molto simile a quella che gli avevo, mostrato in fotografia tempo addietro.

Una visita in loco era quindi d'obbligo. Recatomi con il testimone oculare (mio padre) nella concessionaria ci addentriamo nei saloni e tra auto nuove e cartelli di sconti surreali appesa a quattro tiranti pendenti dal soffitto un modello di auto a pedali che sembrava fosse riemerso con il Titanio.

Della bontà della segnalazione ne ho avuto conferma guardando il volto di mio padre che ripercorreva a ritroso i decenni della sua vita mentre esclamava con un fil di voce in un mai dismesso dialetto milanese: "Lè propi lè!". Che fare, che dire! 100.000 pensieri ti attraversano la mente ma alla fine, dopo averla contemplata in ogni sua parte, originale e non, bisognava passare al lato pratico. Individuata quindi la persona che avrebbe potuto dare evasione alle nostre domande e richieste, non dopo aver raccontato la provenienza dell'oggetto rivolsi la fatale domanda: "Siete, per caso, intenziona-

ti a venderla ?” Il sorriso del venditore, che non so se vedeva in me il pollo fresco appena arrivato o la compassione per la mia bramosia non fece che confluire in un secco “assolutamente no”!

Di fronte a una così lapidaria e perentoria affermazione non replicai allungando solo il biglietto da visita e pregandolo, qualora avesse cambiato idea di farmelo sapere. Uscimmo in verità tutti e due un po' malinconici rimirando uno sbiadito numero 9 riportato sulla coda metallica.

Ma la vita prosegue e certe cose, anche se belle, vengono accantonate dalle priorità quotidiane. L'estate scorsa, a distanza di dieci anni, vengo contattato da un sedicente signore collezionista di giochi antichi nonché collaboratore del museo della Giordani nota fabbrica produttrice di auto a pedali.

Costui si presenta e mi dice di essere entrato in possesso di un modello particolare e di essere in cerca di documentazione per il restauro poiché gli elementi fino ad oggi raccolti lo hanno portato alla ditta di produzione che era quella del nonno. Massima collaborazione da parte mia con la domanda finale di rito: “Scusi ma lei non è che per caso la vende? Ennesimo gran rifiuto, ma che fare? Chiedo allora come scambio alle informazioni di poter vedere de visu l'oggetto e fisso l'appuntamento una settimana dopo nelle campagne del bolognese.

Vado con un amico coinvolto, suo malgrado, in questa impresa e, non nego, con un po' di contante. Non si sa mai: le vie del Signore sono infinite! Il signore è molto cortese ma formale, mi mostra l'esemplare della piccola P2 che, caso vuole, è esattamente quello di dieci anni prima, con il numero 9. Mi ringrazia della documentazione ma si mostra irremovibile su una possibile vendita. Racconto la storia della vettura con enfasi struggente ma lui mi dice che c'è un signore francese che colleziona solo modelli di P2 in tutte le scale e che avrebbe avanzato un'offerta non trascurabile. Ma che, per il momento, non se ne parla anche se ammette che se dovesse vendere a me l'oggetto avrebbe terminato definitivamente le sue peregrinazioni. Nel frattempo all'allegria compagnia si unisce la moglie, collezionista pure lei di modelli di

cavalli di tutti i tipi ma sempre giocattolo. Mi informo anche se ingenuamente sul perché della così considerevole offerta fatta dal vicino d'oltralpe e cortesemente mi risponde che un conto è parlare di modelli del dopoguerra, un altro è di cose italiane anteguerra. Lascio la campagna bolognese avvilito tra le imprecazioni del mio compagno di viaggio per un'impresa fallita in un caldissimo pomeriggio di luglio affrontato con una Alfa 33 SW con il condizionatore non funzionante alla perfezione ma molto capiente alla bisogna. Ma non lo ascolto: se il signore dovesse ripensarci e una volta arrivato al casello di Milano mi telefonasse non esiterei ad inforcare in senso contrario l'autostrada e tornare a Bologna. Penso a quella piccola automobilina: mi si è presentata ottanta anni dopo a Piacenza e dopo novanta a Bologna. E fra dieci dove sarebbe stata?

Alla fine di questa storia di cui vi ho reso partecipi vi dirò che una settimana, dopo non so per quale ispirazione divina (forse ho fatto breccia sul lato collezionistico della moglie, forse l'antagonista francese non esisteva e io ero il pollo predestinato cucinato lentamente a dovere) succede il miracolo. Il proprietario bolognese della piccola P2 mi contatta per cedermela: la motivazione ufficiale è che il restauro, secondo lui, avrebbe ridotto la macchina a un mascherone e che aveva maturato la certezza di preferire solo auto Giordani. Avrebbe preferito, quindi, investire il ricavato della vendita nei modelli già in suo possesso.

Ora l'automobilina che è stata regalata per i suoi 90 anni a mio padre, purtroppo oggi scomparso, è tornata dove è stata fabbricata un tempo e fa bella mostra di sé con altre Alfa Romeo vere a completare il pezzo mancante della produzione.

Grazie soprattutto agli amici che mi hanno aiutato nella ricerca. Li ringrazio pubblicamente per qualcosa che per me ha un valore immenso. ●



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



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

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

**PER RAGGIUNGERE IL PASSATO
ABBIAMO DECISO DI SPINGERCI NEL FUTURO**



LA LINEA DI LUBRIFICANTI DEDICATA ALLE AUTO D'EPOCA



Via Abruzzi, 10/12
20098 - S.Giuliano Mil.se
MILANO - ITALY

Tel. 02 9880840
Fax 02 9880351
info@syneco.it





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