

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

passione
& motori

Aprile 2016

NOI C.M.A.E.

N° 90



"L'ALPINO" ... ITALIA 17

[le nostre **dueruote**]

il primo appuntamento
non si scorda mai

[**Assemblea** 2016]

il nostro annuale
punto della situazione

[una **Lancia...** ritrovata]

il socio Procovio racconta
la sua 20/30 HP



Cari amici,

come molti di voi ormai sapranno, l'ASI, nel mese di settembre 2015 con una mossa a sorpresa, si è aggiudicata all'asta l'intera collezione di auto provenienti dal fallimento della Carrozzeria Bertone.

Si tratta di ben 79 pezzi tra auto, modelli, telai e studi che costituivano il museo della Carrozzeria situato a Caprie, in Val Susa, in provincia di Torino.

Tra le auto acquistate alcune sono di grandissimo rilievo storico, come le Lamborghini Miura, Espada e Countach, la Lancia Stratos stradale, le Alfa Romeo Giulia SS, Giulia Sprint e Montreal.

Ampia è poi la raccolta di prototipi disegnati da Nuccio Bertone.

Tutti i giornali e i media hanno riportato la notizia; si è trattato quindi di una grande operazione d'immagine per la nostra Federazione.

Desidero però sfatare il mito secondo il quale *"...l'ASI ha salvato un patrimonio unico che rischiava di venire smembrato e disperso nei garage di collezionisti di tutto il mondo..."*.

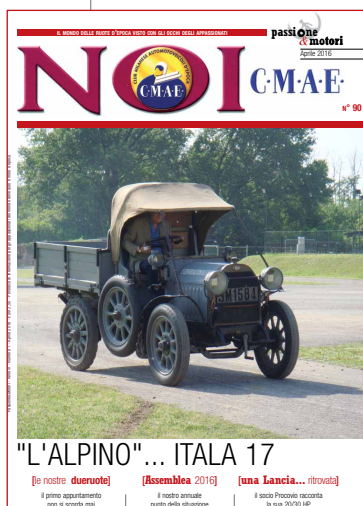
Nulla di più errato e impreciso!

Fin dal 2011 infatti, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo aveva già sottoposto a vincolo l'intera collezione, che pertanto doveva essere venduta solo "in blocco" e rimanere in Italia.

Questo "deterrente" non è riuscito comunque ad "azzerare" il numero dei potenziali acquirenti, tanto che l'ASI, per aggiudicarsi l'intero lotto, ha dovuto sborsare quasi 3,5 milioni di Euro!! Ma questo ormai è il passato, dobbiamo ora pensare al futuro.

La collezione oggi è nostra e dobbiamo pensare a come conservarla e valorizzarla nel modo migliore, tanto che all'interno del Consiglio Federale ASI si è aperto immediatamente il dibattito su questo tema. Durante l'incontro dei Presidenti dei Club ASI che si è tenuto a Forlì ai primi di marzo, il C.M.A.E. ha preteso che l'ASI coinvolgesse nel progetto tutti i Club federati. È stata così inviata da parte di ASI una lettera a tutti i Club con l'invito a ricercare e proporre idee e progetti che avessero lo scopo la valorizzazione della nostra collezione.

Questa opera di "sensibilizzazione e coinvolgimento dei Club" ha dato i suoi frutti: nel



giro di un mese sono arrivate in ASI una ventina di proposte e progetti provenienti da Club di tutta Italia. Si è così scoperto che il Comune di Caserta sarebbe disponibile a concedere lo spazio espositivo all'interno della Reggia (Palazzo Reale), che il Comune di Venaria Reale (Torino) metterebbe a disposizione le ex stalle adiacenti al Palazzo Reale, che il Museo di Volo "Volandia" potrebbe ospitare la collezione Bertone all'interno delle antiche officine Caproni, adiacenti l'Aeroporto di Malpensa.

In qualità di presidente del C.M.A.E., sono stato a Torino due volte e ho avuto incontri con il Direttore Generale del Comune (ing. Montanari) e l'Amministratore Delegato di TNE (Torino Nuova Economia), la Società che gestisce le proprietà FIAT tra cui l'ex stabilimento Mirafiori, all'interno del quale sarebbero disponibili ampi spazi da dedicare alle iniziative museali dell'ASI.

Tutte proposte degne di attenzione e considerazione che andranno valutate con molta cura da parte del Consiglio Federale, anche se da parte del presidente, avv. Loi, viene portata avanti con molta determinazione (forse troppa!) l'idea di acquistare la sede della ex cartiera Burgo a San Mauro Torinese, un immobile di 15.000 mq chiuso da anni e completamente da ristrutturare.

Come potete immaginare, su questa eventuale scelta da parte di ASI, il C.M.A.E. è assolutamente contrario e il dibattito sul "Museo dell'ASI" è in pieno svolgimento.

Vi assicuro che il C.M.A.E. non mancherà di far sentire la propria voce, visto che per ora tutte le soluzioni sono comunque ancora aperte.

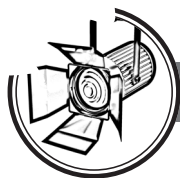
Sarà mia cura aggiornarvi sugli sviluppi del dibattito.

Un caro saluto a tutti e un augurio per una stagione ricca di soddisfazioni e come sempre ... di passione!

Un abbraccio

Marco Galassi





[in copertina]

di Ennio Marone

AUTOCLASSICA 2016



Anche quest'anno l'edizione di Milano AutoClassica alla fiera di Rho ha contato su un'importante affluenza di pubblico e di un padiglione in più rispetto all'anno scorso (invero un po' defilato e con un passaggio più ridotto di pubblico) destinato soprattutto ai ricambisti e ad altri addetti ai lavori.

Lo stand del C.M.A.E., sempre in una posizione di assoluta rilevanza, ha accolto alcuni interessanti veicoli particolarmente curiosi e certamente non facilmente visibili se non in queste particolari occasioni: oltre all'autopompa dei Vigili del Fuoco

del Comune di Cuggiono, faceva bella mostra di sé la Itala 17 soprannominata "l'Alpino" del nostro socio Giulio Caimi. Particolarmente interessante questo veicolo, che ha percorso altipiani e le dissestate strade nel teatro di guerra del primo conflitto mondiale.

Si tratta di un'auto del primo anteguerra dotata di un motore da 20 CV e con una pregevole soluzione di avantreno e scatola dello sterzo che permetteva un raggio di sterzata veramente straordinario e adatto a districarsi tra ripide e strette mulattiere. Vittorio Emanuele III (appassionato auto-





mobilita, anche se, dicono i maligni, non guidasse troppo bene) fu visto spesso arrivare al fronte sulla Fiat Torpedo Tipo 4 (del 1910 e che oggi sopravvive ancora) e qui veniva trasbordato sulla Itala 17, sicuramente più scomoda ma più adatta a inoltrarsi in percorsi più accidentati e impervi. Il socio Caimi ha illustrato, con dovizia di particolari, le caratteristiche di questo curioso mezzo che, a distanza di oltre cento anni, è ancora in grado di far apprezzare le sue peculiarità tecniche che gli hanno dato notorietà in quegli anni.

In occasione della manifestazione, inoltre, il presidente dell'ASI, Avv. Loi, ha premiato i sodalizi italiani con la consegna delle "Manovelle d'oro" per le manifestazioni del 2015 ritenute di maggior spessore e successo.

Ancora una volta il "nostro" Trofeo Milano si è aggiudicato questo prestigioso premio. Non si tratta, è opportuno ricordarlo, di una semplice "medaglietta" da appuntarsi sul petto, ma il suggello di un lavoro lungo e costoso che permette ogni anno al C.M.A.E. una visibilità non solo cittadina ma nazionale.

E grazie proprio anche a questo tipo di eventi che è possibile un sempre più stretto contatto con le Istituzioni milanesi e lombarde, per sottolineare e promuovere quella cultura motoristica di cui il C.M.A.E. si fa, da oltre cinquant'anni, ascoltato portavoce.





[storia]

di Fabio Morlacchi

50° Duetto: auguri!





Alfa Romeo Spider “Duetto”, 1966-1994: quando l'auto diventa mito.

Con la presentazione della Giulia berlina, avvenuta nel giugno 1962, in Alfa Romeo si era consapevoli dell'obbligo di completare la gamma con le versioni coupé e spider, tradizione oramai consolidata per il Portello. La Giulia berlina era stata disegnata internamente all'Alfa Romeo, mentre per la coupé ci si rivolse a Bertone, già creatore della Giulietta Sprint. La nuova vettura, opera di un giovane Giugiaro, venne presentata al Salone di Francoforte alla fine del 1963, dopo un anno di produzione della vecchia Giulietta Sprint dotata della nuova versione 1600 del motore bialbero (la Giulia 1600 Sprint).

Momentaneamente anche la Giulietta Spider di Pininfarina venne dotata del nuovo motore Giulia e venduta come Giulia 1600 Spider. Nel 1965 viene messa in vendita la versione scoperta del normale coupé Giulia GT di Bertone, una trasformazione realizzata però dalla Carrozzeria Touring: la Giulia GTC. Ma intanto si stava preparando l'avvento della vera nuova spider del Biscione.

La genesi stilistica di questa auto in seno alla Pininfarina parte da lontano. Nel 1956, Pininfarina espone, al Salone di Torino, una *dream car*, la Super Flow, disegnata da Aldo Brovarone e costruita sul vecchio telaio della Alfa Romeo 6C 3000 CM, usata nelle corse nella prima metà degli anni '50. Con l'occasione di quest'auto compare, per la prima volta, la forma a pianta lenticolare con fiancate convesse percorse da una profonda e larga scalfatura in posizione mediana, messa ancora più in risalto dal contrasto cromatico con il resto della carrozzeria. Pochi mesi dopo, al Salone

di Parigi, ecco la seconda versione: la Super Flow II, con una linea generalmente più pulita e meno avveniristica. La parte anteriore e la fiancata prefigurano già il Duetto, sempre con la scalfatura in contrasto cromatico.

Seguiranno, nel 1959 e nel 1960, altre evoluzioni sempre sul medesimo autotelaio, che si avvicineranno alla prefigurazione del futuro “Duetto”. Un altro passo viene compiuto con il prototipo presentato al Salone di Torino del 1961, la Giulietta Spider Speciale Aerodinamica, oramai molto vicina alla futura “Osso di seppia” anche a livello dimensionale e di schema meccanico. È infatti allestita sul telaio accorciato della Giulietta Spider, con il motore 1300 bialbero a 4 cilindri e le dimensioni più raccolte. La scalfatura dona maggiore slancio e fa sembrare l'auto più lunga e meno larga pur con le fiancate convesse.

Questa lunga evoluzione della linea a fianchi convessi fa perdere alla Pininfarina la primogenitura tipologica per le auto di serie, poiché nel 1962 viene presentata quella che diverrà un'altra icona della storia evolutiva dell'automobile: la Jaguar E Type, priva però della lunga scalfatura sulle fiancate, ma pure lei a pianta lenticolare. Il cammino della nuova spider continua ma bisogna osservare che non ci fu un unico artefice del suo stile. Franco Martinengo era a capo della squadra di stilisti che si occupò del disegno. A Battista Pininfarina, dopo aver fatto apportare alcuni cambiamenti, l'onore-onere di dare la delibera definitiva. Lo Spider “Osso di seppia”, come venne denominato ufficiosamente in Alfa, viene presentato alla stampa pochi giorni prima del Salone di Ginevra del marzo 1966, dove debuttarono anche la rinnovata Giulia TI

La Super Flow su telaio 6C 3000: una linea avveniristica da classica dream car dell'epoca che propone i primi stilemi che troveremo poi nel futuro “Duetto”.





La Super Flow II evoluzione ricarrozata sullo stesso telaio presentato due anni prima mostra con maggior evidenza la scalfatura laterale tipica del “Osso di seppia”.

e la Giulia GT Veloce, versione potenziata della normale Giulia GT con la quale la nuova Spider condivideva la messa a punto del motore 1600 da 110 CV DIN. Battista Pininfarina muore in una clinica svizzera nelle prime ore di sabato 3 aprile 1966 e la nuova vettura rimane così l'ultima creazione deliberata da “Pinin”, una sorta di testamento stilistico.

La presentazione mondiale in grande stile della nuova Spider viene decisa in maniera insolita ed efficace: tre Spider, due bianche e una rossa, i primi due colori ad essere prodotti, sono imbarcate sul transatlantico Raffaello che parte da Genova l'11 maggio per New York, passando da Cannes, dove si stava svolgendo il Festival del Cinema. Una Spider bianca viene esposta in uno dei saloni, mentre le altre due rimangono a disposizione per effettuare giri sul ponte della nave. Durante la sosta nell'esclusiva località francese la Spider riscuote un grande successo, in un'atmosfera molto suggestiva e con la presenza di molti attori internazionali. All'arrivo a New York vengono fatti salire sulla nave per una conferenza stampa oltre cento giornalisti, seguiti da circa 1.300 invitati selezionati.

Ancora senza nome ufficiale, al Salone di Ginevra, su *Quattroruote*, su altre riviste internazionali di settore e presso i concessionari, compare la cartolina del concorso per dare un nome alla nuova Spider Alfa, visto che la denominazione interna di “Osso di seppia” appare brutta e non facilmente traducibile in altre lingue. La storia è nota: vengono spedite oltre 140.000 cartoline con le proposte dei nomi più fantasiosi, da parte di personaggi sia anonimi che molto noti.

Vengono proposti circa 8.000 (!) nomi tra i più disparati tra i quali: Patrizia, Donata, Romina, Nibbio, Sparviero, Aquila, Piraña, Sogliola, Storione, Stambecco, Puma, Pantera, Ghibli, Libeccio, Eolo, Rosa, Zeus, Venere, Eros, Portofino, Saint Tropez, Loren, Lollobrigida, Dante, Michelangelo, Shakespeare, Coppi, Herrera, Nuvolari, Trossi, Wimille, Fangio, e ancora Soraya, Merlin, Cinquetti, Pavone, Al Capone, Gemini, Sputnik, Calimero, Sveltona (!), Scapolo, Geppetto, Supercalifragilistic, Preferita, Indomita, Alfabella, Issima e poi Cavour... Stalin e Hitler! Vince il nome Duetto, breve e conosciuto ovunque nella fonetica originale in italiano, che denomina un brano musicale per due voci soliste. A questo punto però sorge un problema. La Pavesi, nota casa dolciaria, fa gentilmente notare che il nome Duetto è di loro proprietà, essendo utilizzato per identificare una merendina. L'Alfa Romeo, allora, forse neppure troppo convinta del nuovo nome, vi rinuncia. Ma oramai il nome della Spider sarebbe stato Duetto per sempre tra gli appassionati di tutto il mondo. Al Salone di Bruxelles, gennaio 1968, debutta ufficialmente la gamma 1750, con la versione Spider che va a sostituire la 1600, mentre a giugno arriva la 1300 Junior, insieme alla GTA Junior. Al Salone di Torino, che si apre il 29 ottobre 1969, debutta quella che passerà alla storia come la versione “Coda tronca”, conosciuta anche come seconda serie, nelle cilindrate 1750 e 1300. Sembra uno strano destino che un'auto bellissima passata alla storia con un nome non suo, abbia avuto denominazioni semi ufficiali piuttosto prosaiche. La coda tronca è un ripensamento stilistico, legato anche alla maggiore efficienza aerodi-





namica. Inoltre sia la Giulia GT di Bertone e, ancora di più, la Giulia berlina sfoggiavano il loro coraggioso specchio di coda tronco. La Spider, quindi, a dispetto di una certa gradevolezza nella simmetria tra muso e coda, si rivela presto un po' obsoleta, tanto che già nel novembre del 1967 vengono disegnati in Pininfarina i primi figurini con il nuovo disegno. La nuova versione inizia la sua carriera nel 1970: il nuovo posteriore comporta un leggero squilibrio tra muso e coda, ora con uno sbalzo decisamente più corto rispetto al frontale. Il parabrezza è più sviluppato in altezza ma presenta un'inclinazione maggiore che tende a bilanciare la perdita visiva di slancio derivata dal brusco taglio del retrotreno, oltre a fornire una migliore protezione dall'aria con la capote aperta. Inizialmente viene proposta nelle due cilindrata di 1.779 e 1.290 cc, rispettivamente accreditate di 114 CV a 5.500 giri e 89 CV a 6.000 giri. Nel 1971 viene presentata la gamma 2000 che, per il momento, affianca la 1750. La potenza è davvero notevole per i tempi: 131 e 133 CV a 5500 giri. La versione 1750 rimane comunque in produzione fino al 1973. L'allestimento degli interni segue logiche diverse, con la 1300 sostanzialmente uguale alla vecchia "Osso di seppia" e le 1750 e 2000 dotate di un nuovo cruscotto ridisegnato e totalmente rivestito in materiale sintetico, nuovo alloggiamento della strumentazione, consolle centrale e bellissimo volante a calice con corona in legno, già utilizzato sulla 1750 "Osso di seppia". Nel 1972, in vista dell'uscita di produzione della 1750, viene reintrodotta la cilindrata di 1600 cc con 109 CV a 6000 giri, in pratica un'opzione della Junior 1300, con cui condivide l'alle-

stimento. Piccole modifiche dettate dalla necessità di unificare la produzione dei motori con le versioni berlina della Giulia, GT e 2000 berlina portano, nel 1975, a una potenza minore della 2000, che passa a 128 CV a 5.300 giri, mentre la 1600 viene depotenziata a 102 e 104 CV a 5.500 giri. La 1300 resta invariata: ancora 89 CV. Nel 1977 termina la produzione della Giulia berlina, mentre la GT era uscita dai listini l'anno prima. Anche il motore con cilindrata di 1.290 cc non viene più prodotto, visto che oramai verrebbe montato solo sulla Spider in versione destinata a pochi mercati. Nel 1980 la gamma viene unificata per le due cilindrata rimaste in produzione, la 1600 e la 2000. Se ne avvantaggia la cilindrata minore che riceve gli allestimenti più lussuosi della 2000. La 1600 va fuori produzione a fine 1981 mentre la 2000 rimane in listino fino a tutto il 1982. Per le versioni destinate agli USA, dove all'inizio vengono esportate un certo numero di 1600 "Osso di seppia" a carburatori senza nessun allestimento specifico, a partire dal 1968, con la 1750 viene approntata una versione particolare con iniezione indiretta meccanica Spica. Dal 1971 viene esportata la nuova versione con motore 2000, sempre dotato di iniezione Spica, con numerose differenze di dettaglio per le rifiniture esterne. Nel 1980 viene adottata una nuova iniezione meccanica, ancora Spica, integrata da altri dispositivi per abbattere il livello delle emissioni nocive. Questo, tuttavia, peggiora sensibilmente le prestazioni e l'affidabilità del sistema di alimentazione, vero problema fino all'adozione, con la versione *model-year* '82, dell'iniezione Bosch L-Jetronic (111 CV a 5.000 giri). Nel 1980 fa la comparsa una particolar-

**La Giulietta Spider
Speciale aerodinamica
del 1961, realizzata sul
pianale della Giulietta e
non della 6C 3000, si
avvicina nelle
proporzioni ancor di
più al futuro "Duetto".**



Sul ponte della Raffaello diretta a New York per la presentazione del nuovo Spider Alfa Romeo, il collaudatore Consalvo Sanesi si esercita in qualche curva presa "allegrementemente".

tà tecnica ideata dall'ing. Garcea: il variatore di fase sull'albero a camme di aspirazione, inizialmente ideato per contenere le emissioni allo scarico più efficacemente ai bassi regimi sulle versioni USA dello Spider. Una primizia tecnica tutta Alfa Romeo, oggi adottata universalmente dai costruttori di automobili. Vanno ricordate anche le 300 Spider 2000 con guida a destra prodotte in Sud Africa dal 1975 al 1978. Al Salone di Ginevra del 1983 viene presentata ufficialmente la terza serie, chiamata anche "Aerodinamica", dotata di spoiler. Si rifaceva al prototipo presentato al Salone di Barcellona nel 1974 verniciato in colore blu con scalfatura e spoiler posteriore bianchi, un po' sullo stile della Super Flow del '56. In quel caso si trattava di un esercizio per il miglioramento aerodinamico della Spider "Coda troncata". Sulla nuova versione denominata internamente alla fabbrica FL '83 (Face Lifting 1983) compaiono gli spoiler anteriore in lamiera, posteriore in gomma e nuovi paraurti. Tutte le finiture interne, tranne il posacenere, diventano nere in ossequio alla moda degli anni '80, ma anche per eliminare i fastidiosi riflessi del sole a tetto aperto. La capote è ora in vinile. Due le versioni europee: 1.6 e 2.0 a carburatori, rispettivamente da 102 o 104 CV a 5500 giri e 128 CV a 5300 giri.

Per gli USA è sempre solo disponibile il motore 2000 con iniezione Bosch L-Jetronic e catalizzatore allo scarico, variatore di fase evoluto con comando gestito elettronicamente e finalmente, la scritta "Injection" sul lato posteriore al posto di quella in italiano "Iniezione" adottata fino a quel momento. Con questa versione finiscono tutte quelle

modifiche più o meno estemporanee atte a rendere omologabile la vettura su alcuni mercati con legislazioni particolari come gli USA. I paraurti hanno l'anima in acciaio, sono conformati e dimensionati già per le normative statunitensi, dotati degli alloggiamenti per le luci di ingombro laterali senza dovere forare appositamente i lamierati della carrozzeria. Nel cruscotto sono previste le numerose spie, o il loro alloggiamento, necessarie negli USA. Alla fine del 1985 vengono prodotti alcuni esemplari di una nuova versione, dotata di sedili inediti, pannelli porta, cruscotto e discutibili finiture esterne in plastica verniciata sotto ai paraurti e lungo i brancardi, allora chiamate "minigonne", in aggiunta al vistoso spoiler posteriore nero già in uso, chiamata Quadrifoglio Verde. Al Salone di Ginevra dell'anno successivo viene presentata la gamma rinnovata della terza serie, la FL '86: nuova gamma di colori, nuovo cruscotto con la strumentazione raggruppata in un unico elemento (quello introdotto sulla Q.V.) dietro al volante, simile a quello della 75, e nuovi specchietti neri a comando elettrico, in modo che vadano bene per tutti i mercati. Sempre due i motori, con le medesime potenze di prima ma con l'impianto di iniezione elettronica Bosch per le versioni 2.0, sempre più numerose, destinate ai molti mercati con regole sulle emissioni più restrittive e che dal 1989 diventerà standard definitivo sulla versione di maggiore cilindrata. La versione 1.6, ancora allestita per alcuni paesi europei e solo con alimentazione a carburatori, è dotata di finiture semplificate e deriva dalla versione "basica" lanciata nel 1985 negli USA, denominata



Graduate (Laureato) in omaggio al famoso film con Dustin Hoffman che nel 1967 lanciò il Duetto attraverso il grande schermo. A partire dalla produzione del 1988 lo Spider viene costruito interamente alla Pininfarina di Grugliasco e non più completato con la meccanica ad Arese. Nel corso del 1989 viene chiesto alla Pininfarina di rinnovare la Spider unificandola allo stile della 164. Enrico Fumia, disegnatore e dirigente Pininfarina che aveva disegnato la nuova berlina, fa un lavoro mirabile con poche modifiche che interessano marginalmente la scocca, quindi con costi contenuti. La nuova Spider viene presentata al Salone di Detroit del gennaio 1990 mentre l'esordio europeo avviene tradizionalmente a Ginevra. Sempre due versioni, la 1.6 a carburatori destinata solo ad alcuni mercati e la 2.0 con il motore dotato di impianto di iniezione elettronica Bosch, in grado di erogare 126 CV a 5.800 giri nella versione non catalizzata, che diventano 120 CV in presenza del catalizzatore allo scarico. La 1.6 ha capote in vinile, in tela per la 2.0. Con la quarta serie riprende anche l'esportazione ufficiale nel Regno Unito, interrotta nel 1977, anche se ora viene prodotta solo la versione con guida a sinistra. La modifica semi ufficiale alla guida a destra viene fatta direttamente in Inghilterra. Negli Stati Uniti viene esportata solo la 2.0 in versione catalizzata, con l'opzione del cambio automatico ZF a 3 rapporti e convertitore idraulico. La 1.6 rimane ufficialmente in listino fino a dicembre '91 e venduta fino a tarda primavera del 1992. Da gennaio '92, la 2.0 viene venduta in versione "Europa" catalizzata anche in Italia. Ad agosto '94, anche la

Spider 2.0i è uscita dai listini. Per avere la nuova Spider a trazione anteriore bisognerà aspettare il mese di maggio del '95: si chiamerà semplicemente Spider e sarà affiancata dalla coupé GTV. Entrambe sono disegnate ancora da Fumia sempre per Pininfarina.

In ventotto anni di presenza nei listini Alfa Romeo la Spider ha totalizzato circa 125.000 esemplari costruiti. Il migliore tributo al genio di Battista Pininfarina con l'ultima auto deliberata da lui prima della sua scomparsa, ancora nel vecchio stabilimento torinese di via Lesna.

Spider, Duetto, Osso di seppia. Tanti nomi. Ma per i veri appassionati alfisti, quando venne presentata nel 1966 fu semplicemente la Giulia "Pinin".

Forse Henry Ford si sarebbe tolto il cappello ancora una volta. ●

Cronologia

I serie 1966 – 1969: Osso di Seppia

II serie 1970 – 1982: Coda Tronca

III serie 1983 – 1989: Aerodinamica

IV serie 1990 – 1994: semplicemente Spider

Il buio 1995 in poi: un mondo peggiore senza il Duetto.

Lo Spider Alfa Romeo, iconico quasi come la Mini o il Maggiolino, ha mantenuto, pur cambiando pelle, la sua identità in quasi trent'anni di produzione.



Assemblea 2016

Mercoledì 16 marzo, presso la sede di via Goldoni 1, si è svolta alle 21 la consueta Assemblea annuale.

La concomitanza di un'importante partita di calcio, che vedeva la Juventus impegnata in Champions League, ha certamente ridotto i ranghi dei partecipanti a qualche decina, ma l'Assemblea si è regolarmente svolta chiamando a presiederla il socio Fausto Capelli che ha dato la parola al Presidente Marco Galassi.

Galassi ha quindi relazionato i presenti sulle attività del sodalizio, sottolineando come il C.M.A.E. sia sempre più tenuto in considerazione dall'Amministrazione locale con cui vuole, e deve, avere un ruolo attivo per meglio trasmettere i valori del nostro mondo fatti sì di passione, ma anche di cultura e di significative attività economiche di stuoli di artigiani (meccanici, carrozzieri, tappezzieri, etc.) che rappresentano una importante tradizione meritevole di sostegno e valorizzazione.

È sempre necessario far comprendere alla "politica" che gli appassionati del nostro settore contribuiscono in modo significativo a mantenere e promuovere una tradizione e una cultura di cui beneficiano anche la cittadinanza e l'indotto.

Il grande successo di pubblico del Trofeo Milano, ad esempio, dimostra che le nostre auto e le nostre moto sono sempre più guardate con simpatia piuttosto che giudicate con sospetto come inquinanti giocattoli per persone abbienti.

I rapporti con l'A.S.I., poi, sono sempre improntati alla massima trasparenza di sostegno, ove necessario, ma anche di costruttiva critica su alcuni aspetti dove il C.M.A.E., con la oltre cinquantennale esperienza, può far sentire la propria voce.

La ventilata acquisizione, da parte A.S.I., di un immobile di grandissima metratura (18.000 mq!) nella cintura di Torino con un esborso milionario di acquisto e altrettanto di ristrutturazione per collocarvi la Collezione Bertone e realizzare un centro polifunzionale, trova grandi perplessità, prosegue Galassi, su un investimento molto, molto impegnativo e probabilmente fuori del seminato.

A seguire la relazione del Commissario Tecnico Auto Mario Aglione che ha giustamente sottolineato come i vari certificati che richiedono l'impegno del richiedente, ma anche una significativa attenzione da parte del Commissario, debbano essere vagliati e suffragati da una visione fisica del mezzo perché così prevedono le disposizioni che provengono dall'A.S.I. a evitare, come successo spesso in altre realtà, un abuso da parte di soci richiedenti certificati su mezzi non conformi o addirittura inesistenti.

Aglione ha quindi pregato tutti i soci di predisporre al meglio delle possibilità le richieste perché, se incomplete o non rispondenti, non solo richiedono un doppio lavoro, ma i tempi delle risposte da parte dell'A.S.I. si dilatano notevolmente.



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

DESMOLED

Your Next Light

www.desmoled.com



I soci hanno la disponibilità, praticamente una volta al mese, di far visionare il proprio mezzo e Mario Aglione ha confermato la sua disponibilità per “aiutare” i soci in questo percorso.

A seguito, quindi, il puntuale intervento del Commissario Tecnico Moto Franco Pampuri che ha relazionato l'Assemblea su alcuni aspetti tecnici. Tra essi non è secondario il fatto che la F.M.I. possa anch'essa rilasciare certificazioni idonee e ammesse dalla Legge ma che il C.M.A.E., come federato A.S.I., non può offrire questo servizio. Potrebbero occuparsene i soci singolarmente aderendo alla F.M.I. Questo, tuttavia, presupporrebbe per il socio un'ulteriore quota associativa e una sorta di duplicazione.

Si è passati quindi al punto relativo all'approvazione del Bilancio dell'esercizio 2015 e quello preventivo 2016. Rendiconto che era stato preventivamente distribuito a tutti gli intervenuti e a quanti lo avevano richiesto la settimana precedente.

Ha preso la parola il tesoriere Gerardo Nardiello che si è soffermato sui vari punti, molto dettagliati, delle varie poste attive e passive. Il primo dato che emerge è un buon incremento di nuovi soci, superiore quasi dell'ottanta per cento rispetto alle previsioni, comunque cautelative, che si erano fatte l'anno scorso, a testimonianza certo che i vantaggi di "essere soci" sono sempre interessanti per un pubblico di appassionati sempre più vasto, ma anche che il C.M.A.E. risulta essere un'associazione che promuove bene le attività.

Il sempre rilevante costo del Trofeo Milano (che ha vinto proprio in questi giorni per l'ennesima volta la Manovella d'Oro A.S.I.) è stato ben dettagliato.

Come ha sottolineato il Presidente Galassi non si riduce a “un pranzo e una cena” per un giorno: dietro tutto quello che vedono i soci e il pubblico c'è una macchina ben oliata e comunque onerosa dal punto di vista organizzativo: staff, controlli, permessi comunali, affitti di location, promozione, pubbli-

cità, assicurazioni e catering. Si sottolinea, rispetto a quest'ultimo, che grazie anche agli sponsor il costo viene in parte bilanciato ma rappresenta pur sempre una voce importante. Va però considerato come “investimento” che rivendica l'autorevolezza del nostro sodalizio anche nei confronti della cittadinanza e dell'Amministrazione.

È intervenuto poi il socio Salvatore Carbone, quale revisore dei conti, a puntualizzare alcuni aspetti del rendiconto presentato, corretto ed esauriente, precisando solo che ha richiesto che venisse vincolato l'importo relativo al TFR del personale in quanto è il vero e unico “debito verso l'esterno”.

Alcuni soci e il presidente Galassi si sono dimostrati d'accordo che il rendiconto, così come presentato, potrebbe risultare di difficile lettura proprio perché eccessivamente dettagliato e sovrapposto, in alcuni casi, tra consuntivo e preventivo: verrà quindi reso prossimamente più agevole lasciando il dettaglio delle voci come allegato in calce.

Il Bilancio consuntivo e quello preventivo sono poi stati approvati all'unanimità.

Tutto si è concluso alle 23 con l'ultima richiesta di sapere come mai in bilancio appare la stratosferica cifra di 250,00 euro annuali per “costi pulizia sede” quando tutti ritenevano che fosse completamente a carico, e gratuitamente, del socio Lele Gioacchini! ●



[ruote in pista]

di Max Dell'Acqua e Mary Vicari

Rally Pays de Grasse



Grande divertimento grazie alla "giovane" grinta della A112 Abarth che si è destreggiata in terreno francese anche sotto una infida piovgerellina.

Rally "Pays de Grasse": regolarità sport alla francese. Squadra Corse C.M.A.E. presente con Max Dell'Acqua e Mary Vicari.

Gara stupenda: le VHRS sono le gare che probabilmente esaltano maggiormente lo spirito della regolarità, rendendo necessaria una perizia di guida importante, unitamente a qualità di navigazione superiori.

Tutto è fatto a velocità maggiore, bisogna pensare velocemente, essere "efficienti".

Anche con la media bassa (65 km/h!!!) è veramente faticoso stare nei tempi, anche perché nei tratti in cui l'andatura deve essere mantenuta, non si possono mettere in tasca metri preziosi da spendere quando, inevitabilmente, i 65 all'ora non si possono fare.

Il divertimento è massimo e si ha la sensazione di praticare veramente uno sport "automobilistico". Partire dietro a un rally è più bello, c'è poco da fare. Si respira la stessa aria, si fa in pratica la stessa gara.

Le strade chiuse, il pubblico, la velocità... dover necessariamente pensare a gomme, freni, sporco, traiettorie, ti fa sentire veramente pilota, e non conducente.

Una controindicazione importante: se provi questo genere di gare (e sei un vero appassionato di guida) non riuscirai più a farti piacere nient'altro (a parte cose "superiori" come rally e velocità).

Per prima cosa: andiamo a "etalonnare". Sir Oliver, un amico italiano, sfoggia la nuova Escort

MK1, stupenda. Percorre circa 300 metri, arriva a una rotondina, non resiste a bordo del suo nuovo potente giocattolo e dà una energica sgasata facendo sentire i polmoni del suo motore.

Rumore ne fa, e lo sentono anche i Gendarmi appostati dietro la rotonda...

Noi sfiliamo nel "silenzio più silenzioso" possibile e ci avviamo verso Cabris, dove ci attendono i 4,11 km della zona di calibrazione strumenti.

Il giorno successivo, venerdì, piovigginava. Una piovgerella nebulizzata che aveva reso viscidissime tutte le strade.

Le verifiche, come la direzione gara e le *parc fermée*, sono nel centro di Grasse; direzione gara come alla NASA, salone con tavolo a "U" al centro schermo gigante con la cartina e i tracciati gps di tutte le auto, sala radio, coordinamento commissari, tutto lì.

Le procedure di verifica sono abbastanza semplici ma comunque impegnano tempo e in un baleno arriva il pomeriggio.

Per le VHRS francesi occorrono licenza italiana di regolarità e certificato medico; chi non ce l'ha può fare al momento una licenza giornaliera francese. Per l'auto solo libretto con revisione non scaduta, assicurazione e delega se il proprietario non partecipa alla gara. Fiche regolarità (C.S.A.I. o F.I.A.) consigliata ma non obbligatoria. Casco obbligatorio in prova.

La partenza della prima tappa per noi è verso le 17:30 e prevede tre prove, una corta di otto chilometri, poi due più lunghe, tutte senza cambi media.

Alla fine della prima tappa siamo quarti assoluti. A fine gara saremo terzi nella nostra classe e confermeremo la posizione in classifica generale, con i francesi sbalorditi per le prestazioni della mitica A112 Abarth!

Siamo stati bene, stiamo migliorando nell'apprendimento e soprattutto ci siamo divertiti da matti.

Gli altri italiani del gruppo: Ricci/Fedeli, ritirati per noie alla trasmissione, e Olivieri/Giammarino ritirati per rottura cavo frizione.

I costi? 400 Euro. Classifiche in tempo reale; niente attesa per le premiazioni: si sfila sulla rampa di arrivo già in ordine di classifica!

Se pensiamo che una gara di Campionato Italiano (a tubi es. a Rovereto Città della Pace) costa 360 Euro. Sanremo più di 500... Con tutto il rispetto per i tubi: non c'è storia!!!





[appuntamenti]

di Mario Aglione

Automotocollection... in rosso

Autocollection ha radunato nell'ultimo week-end di aprile auto, moto, accessori ed editoria, oltre ad essere occasione di eventi e iniziative molto apprezzate dai collezionisti. Quest'anno anche un padiglione riservato alle auto speciali e di particolare prestigio, dalle attuali a quelle del passato, il cui gusto e design molte volte ispirano i modelli di oggi.

In uno scenario di questo genere, e ormai di casa da anni, non poteva mancare il C.M.A.E., collocato nel padiglione centrale a dimostrazione dell'importanza del nostro sodalizio sul territorio lombardo.

Come sempre ogni anno si cerca di cambiare il "tema" dando variabilità all'esposizione: quest'anno, infatti, si è optato per il tema "Ferrari". Nel nostro spazio hanno spiccato modelli di notevole rilievo. Innanzitutto una splendida Ferrari 250 GTL del 1963, una Sportiva di Lusso (da cui deriva la dicitura L nel nome). La vettura è stata prodotta dal 1962 al 1964 in soli 350 esemplari, disegnata da Pininfarina e realizzata dalle Carrozzerie Scaglietti. Ha uno stile molto elegante e una linea filante che la rendono un vero oggetto del desiderio e una protagonista dei concorsi d'eleganza. Accanto a lei una Ferrari 512 BB del 1980, modello a carburatori dotato del 12 cilindri boxer di 4.942 cc ispirato al propulsore in uso sulle monoposto di F1 in quel periodo. È stato il primo modello con motore centrale prodotto in Ferrari, 929 gli esemplari costruiti. Quindi una Ferrari 308 GTS Berlinetta del 1980, modello equipaggiato con un generoso 8 cilindri a V di 90° alimentato a carburatori. Il suo stile, chiaramente ispirato alla sorella maggiore, la Berlinetta Boxer, è stato maggiormente affinato e caratterizzato dalle vistose prese



d'aria laterali poste sotto la linea di cintura evocative della "Dino 246". È stata prodotta in 3.219 esemplari, un risultato straordinario per l'azienda di Maranello.

L'ultima Rossa esposta al Parco Esposizioni Novegro, di concezione ormai moderna, è la Ferrari 512 TR (modello che ha sostituito la Testarossa del 1984 disegnata da Leonardo Fioravanti), una berlinetta a motore centrale con frazionamento a 12 cilindri, disposizione "piatta", 4.942 di cilindrata, 428 cavalli di potenza massima.

Vettura dalle grandi prestazioni (314 km/h), dalle grandi dimensioni, vistosa con la sua coda allargata e le grandi griglie laterali. Porta con sé l'esperienza acquisita in Formula 1 (soprattutto per quanto riguarda la posizione dei radiatori, posizionati nella zona posteriore) eppure con fascino e un'eleganza che solo Pininfarina avrebbe potuto darle.

Alla prossima!

Un tris di Rosso Ferrari che sicuramente ha fatto battere il cuore ai tanti appassionati del Cavallino Rampante.

Sotto, tra la "potentissima" nostra Ardea e la potente 512TR, il nostro nuovo camper le sovrasta dall'alto della collinetta.





Vendo Clio Baccarat 1992, 36.000 km, unico proprietario. Interno in pelle e radica, radio, condizionatore. Gomme nuove. Revisione 2015. Euro 4.500
Cell. 335.60.26.667

Vendo Westfalia mod. Joker 5, anno 1980, 90.000 km. Motore Porsche 2000 omologato per 5 posti, sempre tagliandato, vari accessori tra cui portabici nuovo applicabile senza bucare. Ottimo stato sia di motore che di carrozzeria.
Cell. 329.22.94.568 Luciano

Vendo Honda C500F targa oro. Perfetta, assicurata. Revisione.
Cell. 335.69.52.799 Bianchi

Vendo Vespa 50 Special in ottime condizioni. Documenti originali. Anno 1972.
Euro 1.400 trattabili
Cell. 339.68.60.213

Vendo Ducati GT 1000, per mancato utilizzo. Anno 2009, soli 5.000 km.
Euro 7.000
Cell. 349.81.98.151

Cerco BMW M3 E30 targhe originali, qualsiasi colore, no cabrio. Appassionato disponibile all'acquisto, definizione immediata, pagamento con assegno circolare.
Tel. 0424.57.00.19 Fabio Serraiotto

Cerco Alfa GT Junior 1600 Prima o Seconda serie.
Cell. 335.52.14.469
Email idrorep@gmail.com

Vendo Mercedes 190E.
Auto storica.
Euro 2.600 trattabili
Cell. 320.53.22.211 Raffaele

Vendo 4 coppe ruote Giulia Super, con uno scudetto anteriore nuovo. Vendo anche coppia di coppe ruote Flaminia (con smalto originale).
Cell. 335.82.50.234 Ivano
Tel. 02.43.54.81

Vendo Mitsubishi 3000GT VR4 Biturbo America 300HP del 1993.
Versione americana, trazione integrale permanente. Conservata, originale in tutto. Tenuta 13 anni. Iscritta ASI, bollo esente totale. Circa 140.000 km. Interni in pelle perfetti. Molto prestazionale (era concorrente della Ferrari 348). Appena tagliandata olio additivato Sintoflon base teflon antiattrito, cinghia di distribuzione e frizione cambiate 5.000 km fa. Upgrade impianto stereo Alpine con subwoofer ampi crossover, ammortizzatori Bilstein, distanziali H&N, Pirelli P Zero 245/45 ZR 17 omologati, auto affidabile da uso quotidiano, 4 posti con baule e portellone posteriore. Carrozzeria mai riverniciata appena lucidata. Auto visionabile a Milano.
Euro 10.000 no permuta
Cell. 338.96.02.932

Vendo Moto Guzzi 1000 SP III del 1989
Registro storico ASI, 71.000 km.
Euro 3.800
Cell. 333.10.78.983 Mario
Tel. 02.58.10.91.21

Vendo Honda Four
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 Citroen Traction Avant BL11.
Euro 18.000
Email mario.ceresoli@fastwebnet.it

Vendo due Guzzi Dingo 3V del 1975 e 1978, iscritti ASI, circolanti, assicurati e revisionati; regalo Dingo MM e altri ricambi.
Tel. 02.73.83.298, ore serali,
Adriano Invernizzi

[focus]

AREA C!



Sicuramente non pochi soci C.M.A.E. risiedono all'interno dell'Area C e ai noti problemi che riguardano comunque l'utilizzo della vettura "normale", si sommano quelli di chi possiede anche un'auto d'epoca con tutte le limitazioni del caso. Come forse alcuni sanno, un proprietario ha vinto contro l'Amministrazione un contenzioso relativo all'uso della vettura stessa all'interno dell'Area C e potrebbe essere questa la chiave di lettura per sensibilizzare il Comune su questo aspetto, che non vuol dire un uso indiscriminato del proprio mezzo, ma la possibilità (con limiti ragionevoli e precisi) di poterla muovere per provvedere anche semplicemente alla sua manutenzione, portarla dal meccanico, dall'elettrauto, rientrare da un raduno...

Tutto questo chiaramente dovrebbe passare attraverso il supporto del C.M.A.E. ma, come giustamente notato dal Presidente Marco Galassi, l'at-

tuale Amministrazione in via di rinnovo, certamente non darebbe ascolto a richieste di questo tipo. Ciò non toglie che sarebbe interessante capire quanti avrebbero questa necessità (da un primo superficiale esame già una quindicina di soci e/o amici sarebbero disposti a formalizzare una richiesta in tal senso).

Rivolgiamo quindi a tutti i nostri lettori l'appello a inviare una mail a cmae@cmae.it, con il loro nome e indirizzo, per poter valutare una prima "massa critica" di nomi che possa dar peso a questa iniziativa.

Non si tratta, sottolineiamo, di chiedere al luna nel pozzo, ma una rigorosa deroga per i nostri veicoli che sono attualmente "prigionieri" in Area C e tutto ciò lo considereremmo già un buon risultato.

Ci contiamo.

[focus]

...rinnovi quote!

Ricordiamo vivamente a tutti i soci di provvedere al rinnovo della quota associativa del nostro Sodalizio per il 2016, eventualmente anche insieme a quella dell'ASI.

Sul nostro sito sono presenti tutte le modalità e gli importi per poter provvedere in tempo utile.

Se possiamo realizzare eventi, manifestazioni, fornire utili servizi ai soci e condividere la comune passione è grazie anche al supporto che proviene da voi tutti. Grazie.



La nostra sede di via Goldoni 1 (Milano)

è aperta ai soci e al pubblico:

- lunedì e mercoledì, dalle 16 alle 20
- martedì, dalle 10 alle 18 (orario continuato)

I Commissari Tecnici auto e moto sono presenti in sede ogni lunedì e mercoledì, dalle 18.30 alle 20.00

Per informazioni:

tel. 02.76.00.01.20 fax 02.76.00.88.88

e-mail cmae@cmae.it www.cmae.it

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





[due ruote]

di Carlo Achini

Leonardo... in moto



10 aprile eccoci al primo appuntamento motociclistico 2016 del CMAE, una data molto attesa da tutti dopo il lungo letargo invernale delle nostre amate moto. Come al solito eravamo molto preoccupati per le condizioni meteorologiche che davano per il fine settimana un progressivo peggioramento del tempo, ma con grande sorpresa la domenica mattina è esplosa la prima vera giornata di sole primaverile e 70 moto si sono ritrovate al punto di partenza!!

Lo scorso anno sono stato invitato dall'Amico Silvio Rota a visitare la sua collezione di moto e trattori in provincia di Bergamo ed ecco l'occasione di aprire la stagione estendendo l'invito a tutti gli amici del C.M.A.E. L'itinerario è stato organizzato da due nuovi soci, conoscitori della zona, Diego Sangaletti e Vincenzo Commisso.

Il percorso comprendeva l'attraversamento del fiume Adda a Imbersago sul traghet-

to ideato da Leonardo Da Vinci e tuttora in funzione, ma la scarsa piovosità ha bloccato la diga a Lecco così da abbassare il livello del fiume e non poterlo utilizzare. Un vero peccato, perché ci ha precluso la visita a Sotto il Monte della casa nativa di Papa Giovanni XXIII. Non ci siamo scoraggiati e dopo una pausa caffè riprendiamo la strada attraversando un ponte più a nord di qualche chilometro, dirigendoci direttamente a casa di Silvio.

Non la chiamerei casa ma un museo dove Silvio ha collezionato di tutto e di più, dalle affettatrici Berckel (quelle col volano) a decine di pentole di rame rigorosamente appese al soffitto a scalare per dimensioni, ai trattori (tutti Landini) restaurati e perfettamente funzionanti. Ma torniamo al vero motivo della visita, alle moto: come Silvio sia riuscito a collezionare negli anni una tale quantità di motociclette non è solo una questione economica, ma di grande passione e di gusto. Sì,

Aprile: ogni goccia un barile. Per fortuna, invece di piogge scoscianti primaverili, un bel sole ha accolto il primo appuntamento delle dueruote del C.M.A.E.





perché di gusto si tratta quando ti trovi di fronte moto tutte conservate (!) e con targhe originali!

È un bel vedere, la storia del motorismo italiano. Andiamo ad analizzare le marche e i modelli della collezione e vediamo che Silvio ha privilegiato la marca Gilera con la presenza di tutti i modelli dal '35 in poi, in particolare modo le 500 cc, quali otto bulloni (V.T.G. e V.T.G.S.E.) comunemente chiamate quattro bulloni o otto bulloni, modello Pesante, Leggero, per passare poi ai Piuma ai Sanremo, ai Milano Taranto ai Saturno prima serie sport e turismo, ai Piuma sidecar il tutto anche in duplice copia.

Non ha trascurato le Guzzi, meno numerose ma di altissimo livello, quali Dondolini, Condor, Gambalunga, Falconi sport turismo, e una punta di diamante: la Guzzi quattro valvole bi carburatore!

Appartenuta al più grande corridore degli anni '20/'30 Omobono Tenni, vittoriosa in tanti campionati del mondo e al tourist trophy: una vera leggenda!

Non sto ad elencare tutte le altre marche ma posso garantirvi che erano poche quelle mancanti, per un totale di oltre 200 moto.

Un mio particolare ringraziamento, del C.M.A.E. e di tutti i partecipanti va a Silvio e a tutti i suoi familiari per aver messo a disposizione, oltre alla sua stu-



Tante moto originali, anzi originalissime, con targa super-super originale!

penda collezione, la loro brillante e generosa ospitalità. Il consueto pranzo in un ristorante della zona, dove qualità e quantità ha allietato tutti chiudendo la manifestazione con il solito rammarico che tutto sia passato così in fretta.

Alla prossima!

•



Vecchie automobili... addio!

ROMA, 28 febbraio 1942, XX EF.

La Gazzetta Ufficiale pubblica il Regio D.L. del 19 febbraio con la denuncia da farsi al R.A.C.I. per gli autoveicoli immatricolati prima del 1° gennaio 1930 e per "l'invio di essi alla preziosa funzione di rottame".

Preziosa veramente, siamo in tempo di guerra e le materie prime scarseggiano, tale azione era considerata anche un utile "sgombero delle vetture decrepite".

"Le troppe vetture usate e stagnanti (molte delle quali inoperose) sono veramente un peso per il mercato automobilistico e la Nazione" e quindi si rendeva necessario "darle in pasto alle ferriere per l'urgente creazione di nuovi lingotti indispensabili alle industrie della difesa Nazionale".

"L'eliminazione colpirà anzitutto le vecchie macchine oggi 'imboscate', che arrugginiscono senza circolare e senza utile per la Nazione, vero e prezioso tesoro avulso dal suo compito di pubblica utilità". Fa un certo effetto sentir parlare di "vero e prezioso tesoro" in questi termini: ora le auto anteguerra sono considerate vere opere d'arte, intrinsecamente collegate al tessuto sociale di quegli anni, soprattutto quelle degli anni '30 che riflettevano, con le loro linee aerodinamiche e alle volte esasperate, l'idea contemporanea della "velocità"; in epoca moderna

hanno assunto lo status di reperti storici da conservare il più possibile, hanno acquisito un valore economico non indifferente, con record ai vari concorsi e nelle più famose aste internazionali. Ai tempi, invece, con una guerra in atto, dovevano essere solo "di pubblica utilità".

La data del 1930 non era casuale, bensì studiata: all'epoca *"la vita ufficiale, in efficienza, d'una automobile, è stata riconosciuta di 12 anni"*. Quindi, procedendo a ritroso, nel 1942 si "colpiva" l'annata 1930, cioè si considerava la maggioranza delle automobili ancora presenti.

Venivano tralasciati gli autoveicoli trasformati con carburanti succedanei, prevalentemente gasogeno e metano, di enorme importanza nella seconda metà degli anni '30, non tanto come numeri di produzione ma come spinta del Regime in tal senso. Infatti *"la demolizione sarebbe una vera crudeltà e un immeritato castigo per chi ha avuto fede nell'autarchia dei carburanti, si è patriotticamente allineato coi superiori imperativi"*.

Il compenso? *"Il puro valore commerciale del rottame recuperabile (il quale del resto oggi ha un'elevatezza di cui è bene profittare). Ma non è tanto l'importo di questo prezzo che vi interessa, quanto il suo modo di pagamento!"* Infatti, oltre al danno, la beffa: il cittadino non avrebbe preso una somma in contanti, ma un buono nel futuro acquisto di una macchina nuova che, considerando l'abolizione della circolazione privata fino a tempo indeterminato, significava non prendere nulla.

Ma... *"una massima ricorda come necessità non abbia legge"*.

"In sostanza il buono non dovrà neppure essere considerato come un parte del prezzo, ma come un vero e proprio premio, un 'extra' che impegnerà moralmente l'interessato a sostituire il rottame oggi ceduto". Se queste frasi possono sembrare pura retorica si ricordi, ben più in grande, il successo ottenuto alla consegna dell'Oro alla Patria, vero spirito patriottico che ora si sta perdendo.

...proprio per questo ora noi in Italia abbiamo una rarefazione delle auto degli anni '20 molto superiore a quella del decennio successivo, non "rarietà" ma rarefazione, ossia la perdita di esemplari in relazione a tutta la produzione fatta.





[due ruote]

di Carlo Achini

ASI Moto Show

Come al solito la perfetta e collaudata manifestazione organizzata dall'ASI sulla pista di Varano de' Melegari (PR) è stato un grande successo.

Il bel tempo ha favorito lo svolgimento di tutte le 18 batterie, contro le 16 dello scorso anno, l'elevato numero dei partecipanti ha ridotto però la presenza in pista di 5 minuti a tutti: le moto scese in pista sono state poco meno di 800!!! che coprivano più di un secolo della produzione mondiale.

Tantissimi i gazebo dei club ASI presenti, non potevamo mancare noi con il nostro gazebo con otto moto e cinque soci. Una tre giorni molto intensa durante la quale il girare in pista, incontrare amici e piloti pluridecorati (purtroppo tutti con i capelli bianchi ma con lo spirito della gioventù), ha dato quella giusta adrenalina a tutti anche solo per il fatto di esserci. Sempre più numerosi gli stranieri che con le loro roulotte, i camper, le mogli, le fidanzate, hanno riempito tutti gli spazi della pista. Da non trascurare la presenza di visitatori, sempre in crescita, a vedere sugli spalti tutte le evoluzioni dei motociclisti e dei piloti dei sidecar: veri funamboli della pista.

Campioni iridati di ieri e di oggi hanno fatto da cornice a tutta la manifestazione con la parata finale della manifestazione e un arri-vederci al prossimo anno.





**FIRE
SUPPRESSION
SYSTEMS**

www.fss-esp.com

ESTINTORE di NUOVA GENERAZIONE!

É IDONEO ALLO SPEGNIMENTO DI TUTTI I TIPI D'INCENDIO

- SENZA MANUTENZIONE • NON LASCIA RESIDUI • SENZA RICARICA •
- ULTRA MANEGGEVOLE E COMPATTO • PRODOTTO BREVETTATO •

MODELLO FSS100 DURATA EROGAZIONE 100 SECONDI



CE



TUV



RINA

IDONEO PER TUTTE LE CLASSI DI FUOCO



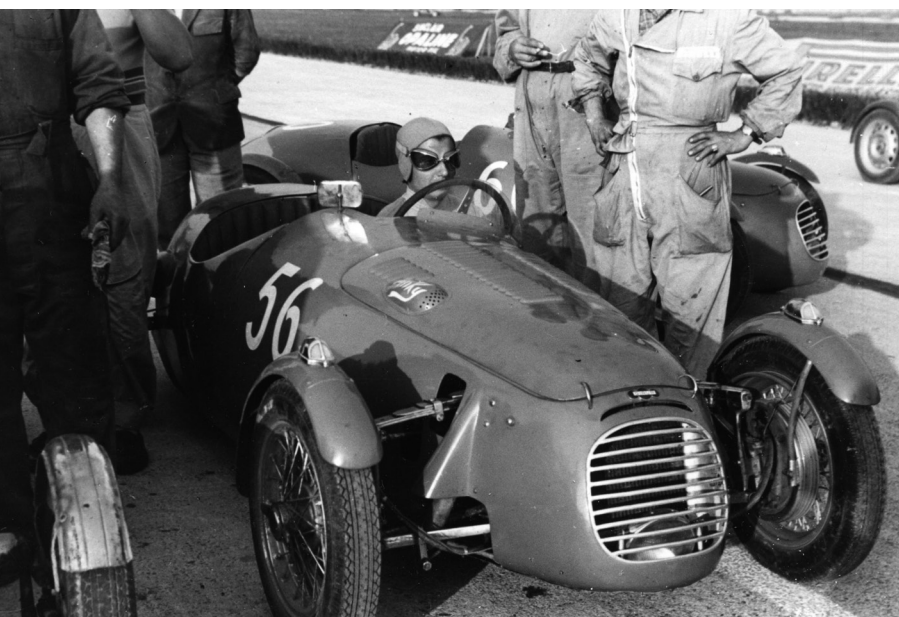
CLASSI DI FUOCO A/B/C/F ED ELETTRICI



ECO-COMPATIBILE

Prodotto da ESP INTERNATIONAL SRL
Strada per Chieri, 109
14019 Villanova d'Asti (AT) - Italy





Ciao, Pilotino...

Maria Teresa de Filippis, soprannominata "Pilotino", ci ha lasciato proprio il giorno dell'epifania di questo gennaio 2016.

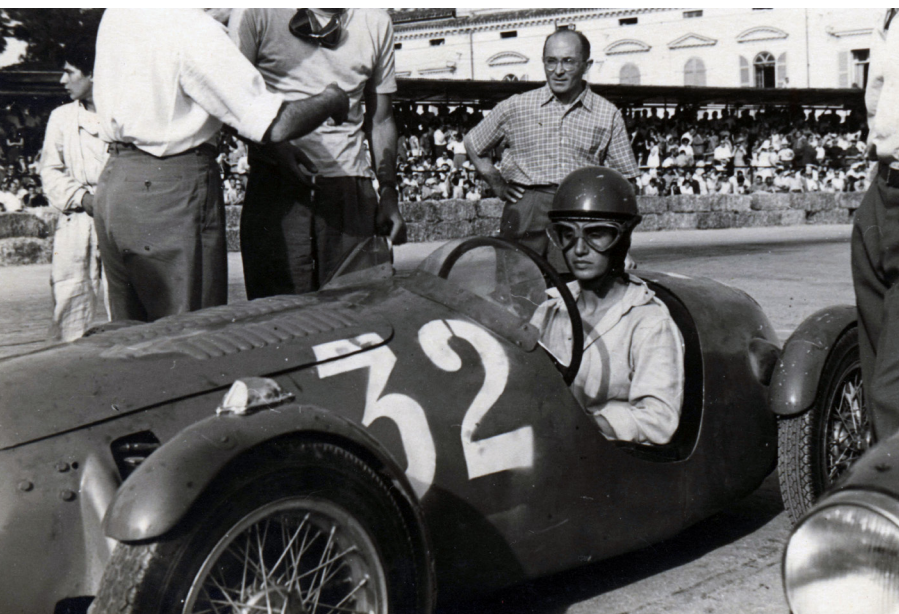
Tutta la stampa, non solo motoristica, ne ha parlato, per ricordare questa simpatica signora ultraottagenaria (classe 1926) che è stata una delle poche donne a raggiungere la Formula 1, alla fine degli anni '50.

Nobildonna di origine e nobildonna di animo, ha "appeso il volante al chiodo" nei primi anni '60, quando ha visto morire in gara tanti, troppi, suoi amici per i quali è stata sempre un po' la "sorella minore".

Fino a pochi anni or sono era ancora in grado di salire su un bolide come la Maserati 250F e far vedere a tutto il pubblico di che tempra era fatta, ancorché ottantenne!

Spesso presente in tante rievocazioni storiche o manifestazioni di auto d'epoca insieme al simpatico marito Theo, sapeva intrattenere tutti con tanti bei ricordi dei tempi eroici delle corse automobilistiche.

Nelle foto qui a lato, alla guida della Giaur 750 oggi di proprietà del socio Uberto Pietra.



Mancherà a tutti noi e non solo.

Gli Amici del C.M.A.E.

Ciao, Carlo!

Un altro caro amico purtroppo ci ha lasciati nei mesi scorsi: il vulcanico dott. Carlo Brameri.

Lo ricordiamo tutti per il suo amabile sorriso e il suo entusiasmo e passione per le automobili, ma non "normali".

Carlo non si accontentava di ciò che usciva *tout court* dalla fabbrica e la sua passione e competenza lo portavano a migliorare, modificare per ottenere prestazioni e risultati all'avanguardia.

Ci riferiamo soprattutto alla sua Maserati Indy verde smeraldo, che con l'amico ing. Giulio Alfieri, famoso progettista Maserati, aveva elaborato con tanti "marchingegni" interessanti.

E, ultraottantenne, non disdegnava tenere "giù il piede" con la sua moderna vettura del Tridente.

Mancherà a tutti noi un amico cordiale e disponibile, sempre sorridente, entusiasta e noi così lo vogliamo così ricordare.

Gli Amici del C.M.A.E.

Fucina propone...

Ha riaperto il Museo Alfa Romeo di Arese in grande spolvero e alcuni dei nostri soci, come nell'articolo in questo numero di NOI C.M.A.E., hanno potuto visitarlo.

Rispetto al "vecchio" museo inaugurato a metà degli anni '70, appare logicamente con un aspetto più moderno e spesso interattivo adatto anche a un pubblico più giovane.

La vicenda della tutela del Ministero dei Beni Culturali su questo patrimonio è nota a tutti e ha comunque permesso di salvaguardare un "unicum" di grandissimo valore che FCA avrebbe potuto in parte disperdere, facendo leva sul concetto di alcuni "doppioni" di non grande rilievo storico-culturale.

Nella precedente collocazione (erano molto più numerose le auto esposte) si seguiva un percorso cronologico semplice e intuitivo.

La sistemazione odierna "a isole" ha costretto a ridurre sensibilmente il numero dei modelli esposti e si è persa un po' per strada la chiara evoluzione della Storia a favore di una fruizione più dedicata, forse, ai "non addetti ai lavori".

Molte auto quindi, mancano all'appello e ancora molte altre sono relegate

nei sotterranei di Arese o a Torino, presso FCA.

Proprio il volume *Alfavelate* ha voluto ricordare alcune curiosità che mai erano state esposte anche nel "vecchio" Museo e praticamente sconosciute anche al pubblico dei competenti storici e appassionati del marchio.

Alfavelate riporta così alla luce documentale un elenco pressoché completo di tutti i veicoli, alcuni di grandissimo rilievo, altri magari meno, ma che rappresentano una fonamen-



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

tale storia dell'automobilismo non solo italiano ma mondiale.

La Storia dell'Alfa Romeo.

Un'opera che accompagna il lettore tra questi meandri grazie anche a una bella iconografia di alcuni interessanti "reperti".

Formato: 28x24 cm,

Pagine: 160

Prezzo: 40,00 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



VW T3: missione compiuta...!



Il nostro nuovo T3 nella sgargiante "livrea C.M.A.E.", pronto all'assistenza dei nostri soci sui campi di gara, in occasione dei raduni o delle verifiche tecniche. Un vero ufficio... mobile!

Come i soci del C.M.A.E. sanno, sono il Commissario Auto di Club, quel personaggio scomodo e noioso che nella presentazione delle vostre pratiche trova sempre qualche cosa che non va bene!

Scherzi a parte, in data 21/10/2015 il nostro Consigliere Sergio Coronelli mi consegna la pratica di un socio per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica e la riammissione alla circolazione di un Volkswagen T3.

Guardiamo le foto, inseriamo i dati tecnici mancanti e parlando fra di noi pensiamo: "sarebbe bello che il club avesse un mezzo simile come supporto alla nostra amata Lancia Ardea. Lei che, quando si muove per le manifestazioni, è sempre carica come un mulo da soma!". Questo pensiero si rivolge anche ai motociclisti perché, oltre a essere capiente per i loro bagagli, è anche provvisto di gancio traino utile quindi come "mezzo scopa" per attaccare un carrellino dove cari-

care un eventuale veicolo in panne. Dopo questa breve riflessione a tutto il consiglio "parte l'embolo" e il 9 novembre, con una delibera, ne viene approvato l'acquisto all'unanimità. Ma, come dice il proverbio, mai fare i conti senza l'oste. Così ecco subito il primo problema da affrontare: convincere il socio a venderci il T3 cercando di fargli capire che sarebbe anche una buona azione nei confronti del Club.

Dopo un lungo lavoro ai fianchi il nostro socio a malincuore cede: missione compiuta, il Volkswagen T3 è nostro!

Riesco ad avere rapidamente il Certificato di Rilevanza Storica necessario per il collaudo alla Motorizzazione e lo portiamo nella nostra Officina di fiducia, la GT SERVICE di Pero. Qui gli amici Gianluca e Italo iniziano il lungo percorso di verifica per capire come meglio procedere sui lavori di ripristino/restauro da eseguire.

Incominciano dalla ciclistica: i freni sono completamente arrugginiti, le tubazioni sono marce, le sospensioni andate... Vengono utilizzati litri di lubrificante per sbloccare viti e bulloni arrugginiti, si interviene addirittura con il cannello della fiamma ossidrica per scaldare le parti pietrificate... I freni vengono resuscitati, viene sostituito il cavo della frizione e messo a punto il motore con la sostituzione di cinghie, candele e altri piccoli interventi. E, infine, arriva l'emozionante momento della messa in modo: forse riusciamo ad accenderlo! Dopo numerosi tentativi... Il motore parte! Evviva! L'officina viene invasa da una nuvola di fumo nero con il rischio che qualche vicino chiami i Pompieri per un possibile principio d'incendio. Siamo tutti felici per il risultato ottenuto ma subito, sul cruscotto, si accende una "losca" spia rossa che indica che l'alternatore non fa il suo dovere. Gianluca e Italo provvedono tempestivamente al ripristino del guasto.

Passano i giorni. La Motorizzazione ci fissa il collaudo per il 12/02/2016, quindi il nostro attempato caravan deve essere assolutamente in forma smagliante per quella data! Nel frattempo, nell'attesa dell'arrivo delle nuove gomme, ci accorgiamo che non c'è la ruota di scorta. È il panico! Partiamo immediatamente alla ricerca del cerchio, cosa inizialmente apparsa di rapida soluzione ma che in seguito si rivela estremamente difficoltosa. Alla fine i lunghi lavori in officina si concludono felicemente (per ora) e arriva il giorno faticoso: ore 8:30 il titolare dell'Agenzia Aguggini (Alessandro Trombetta) gentilmente si offre di portare il veicolo in Motorizzazione.

Ore 8.45 ricevo una telefonata: "Mario: mandami subito il meccanico prima che arrivi l'Ingegnere perché gli stop non vanno più". Di nuovo il panico!!! Più veloci della luce intervengono i supereroi della GT SERVICE che sistemano il guasto.

Ore 9.10 ricevo un'altra telefonata "Mario: tra i documenti non c'è il CRS originale, ma solo la fotocopia! E mò cosa facciamo?". La mia risposta è serafica: "fingi di averlo dimenticato in Agenzia e digli che domani glielo portiamo in originale". E lui: "fosse



una cosa così facile convincere quelli della Motorizzazione! Comunque ci proverò!"

Ore 11.10: missione compiuta! L'ingegnere, fortunatamente, è stato comprensivo e il nostro Camper passa l'esame. Finalmente è targato e torna a circolare sull'asfalto per tutti noi.

Conclusa l'operazione più critica il percorso dovrebbe essere tutto in discesa (speriamo!): il "nostro" T3 viene affidato al partner MAFRA. Per una settimana è al Centro di Bellezza di Baranzate dove gli specialisti provvedono al suo make up. Terminata la settimana alla spa si passa al "trucco e parrucco": una serigrafia studiata e realizzata appositamente per noi dalla PUBBLILINE di Arese.

Alla fine di tutto questo "cinema" speriamo di riuscire a portarlo alla prima manifestazione nell'anno 2016 così potrete conoscerlo personalmente anche voi.

Un caro saluto a tutti dal vostro Commissario Auto.

Un breve riassunto delle caratteristiche tecniche del nostro Volkswagen Typ2 (T3)

Anno: 1986

Cilindri: 4

Cilindrata: 1588

Ciclo: Diesel

Potenza CV: 52

Marce: 4

Velocità: sufficiente

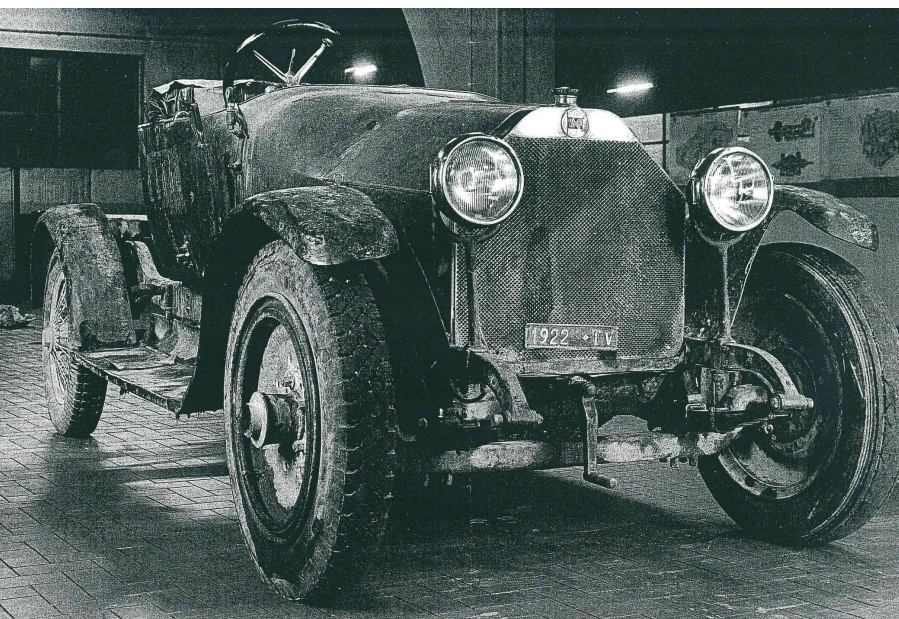
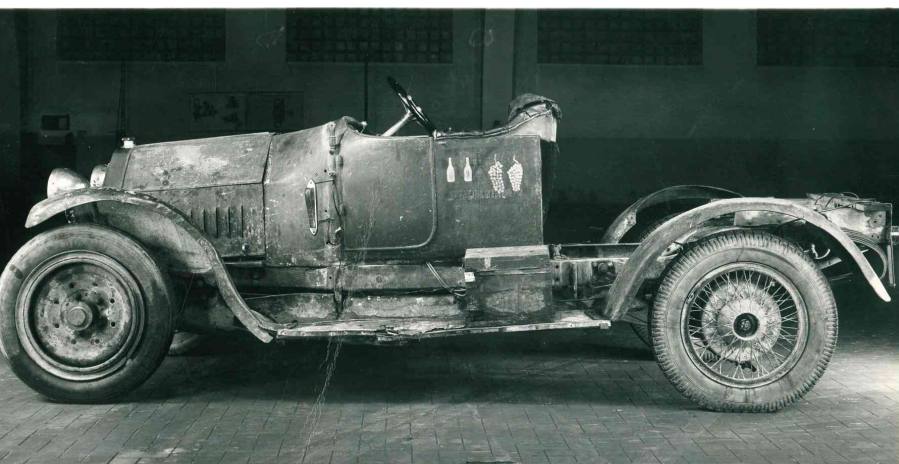
Lunghezza mm: 4569

Larghezza mm: 1844

Altezza mm: 2055

Anni di produzione: 1979-2003

Alberto Procovio



Sopra, la Lancia 20/30 Hp così come appariva quando fu acquistata da Alberto Procovio. Il restauro fu eseguito direttamente a Torino, dove la Lancia possedeva ancora tutti i disegni di questo modello.

Alberto Procovio, storico socio (e uno dei fondatori) del C.M.A.E., in un qualsiasi giorno di tanti anni fa (si correva ancora la Mille Miglia, quella vera!) è nel trevigiano per affari. Incrocia, lungo una statale, un veicolo d'altri tempi. Folgorato, fa dietro-front e inizia a seguirlo.

Anni 50, anni felici per la popolazione delle strade asfaltate: ancora tanti viali alberati, ancora poco traffico, ancora tante belle automobili in circolazione. E, soprattutto, con gli occhi di oggi, ancora tante opportunità. Nel significato "collezionistico" del termine. Alberto Procovio, milanese, classe 1932,

con qualche altro coetaneo animato dalla passione per i motori, in quel periodo vive quel fervore giovanile in un modo inusuale. Sente il richiamo per una categoria di oggetti che non piacciono a nessuno: le automobili e le motociclette vecchie. È l'epoca dell'esplosione delle Gran Turismo, della nascita delle prime vere utilitarie FIAT, del frigorifero, della televisione, del twist e del Rock 'n roll. La gente, il mondo, guardano avanti. Mica all'indietro e ai primi (non propriamente tranquilli e lineari) cinquant'anni di secolo del Bel Paese! Ma al giovane Alberto e al suo gruppo, che oggi diremmo popolato da Spiriti Magni secondo l'accezione dantesca, piacciono i veicoli antichi: forme inusuali, concetti meccanici ancestrali, un fascino tutto particolare, anticonformista, che ai giovani piace. Soprattutto estetico ma anche culturale. Alberto, non ancora trentenne, si compra un'OM Superba del '30. "Mi piaceva anche se era già troppo moderna per i miei gusti. Non aveva più la grinta delle auto degli anni '20 dovuta alla spigolosità dei radiatori", racconta.

Un giorno si trova in provincia di Treviso per seguire il business di famiglia nell'industria tessile. D'improvviso, lungo la statale, la sua attenzione viene attirata da qualcosa di strano che sta avanzando in senso opposto. Quando è più vicino la sua forma, finalmente, appare chiara: è un furgoncino vecchissimo, talmente anziano che gli mancano solo i cavalli. Mai ne aveva visto uno così vetusto circolare per strada in tutta libertà. Folgorato, effettua una rapida inversione e riaggancia quell'auto, inseguendola fino a che questa, dopo pochi chilometri, si ferma presso una trattoria. Le rapide presentazioni di rito e il giovane appassionato inizia a rivolgere alcune domande al proprietario di quel logoro furgone marchiato Lancia. Questi, un uomo con probabilmente ben più di settanta primavere sulle spalle, racconta di essere un ex militare della Grande Guerra. Quel vecchio e disastroso veicolo (targa TV 1922) lo possiede da parecchie decine d'anni e l'ha adattato per il trasporto di botti di vino. Con il suo "prezioso" carico gira per le trattorie del territorio per rifornire i ristoratori e concedere agli ospiti il ristoro di "un'om-

bra de vin” o per accompagnare un lauto pasto. Racconta anche che va in moto solo a manovella e non ha ventola di raffreddamento ma un volano con eliche per creare una depressione nei condotti ed “estrarre” il caldo dal blocco. La testa, inoltre, è fessurata: “Mi fece notare che c’era una crepa nella testata, racconta Alberto Procovio, e aveva risolto così: avviava il motore con poca acqua di raffreddamento nei condotti. Aspettava che con il calore il dilatamento del metallo chiudesse la crepa e poi procedeva a riempire il serbatoio del liquido fino all’orlo. E via di gran carriera!”.

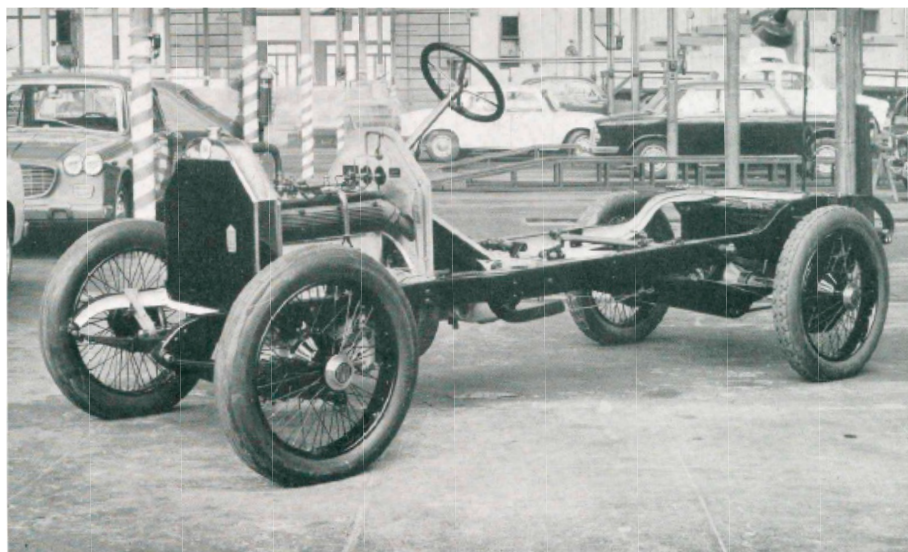
Innamorato di quell’oggetto, da perfetto milanese pragmatico, affarista e risoluto, Alberto lancia una proposta d’acquisto senza troppi pensieri: “Gli proposi una somma, senza preoccuparmi del dopo (come portarla a Milano, come e dove restaurarla, dove metterla... E, a parziale permuta, un camioncino telonato Fiat 1500 muso lungo. Sulle prime non fu convinto ma, mentre se ne discuteva, cambiò a poco a poco decisione, forse ammorbidito da qualche bicchiere di bianco di troppo. Poi, probabilmente, si rese conto dell’operazione ma non mi parve convinto: la Fiat aveva la guida a sinistra, la leva del cambio centrale e molte diavolerie moderne che la Lancia non possedeva: ne sono ancora dispiaciuto!”.

Con l’aiuto di Angelo Tito Anselmi, uno dei “pazzi” del gruppetto di appassionati milanesi, il furgone viene portato a Milano, presso la filiale Lancia in zona Portello. Qui si scopre trattarsi di una Lancia 20/30 HP tipo D, 4 cilindri, 4 litri, 4 marce, prodotta in circa trecento pezzi, testa fissa, freni solo posteriori (con un ulteriore sistema di frenatura sul cambio per le manovre) e regolatore dell’anticipo sul volante. La vettura è in condizioni disastrose e, naturalmente, nessuno al mondo è in grado di restaurarla. Tranne la Lancia! Il rudere viene quindi inviato a Torino dove, grazie alla disponibilità di tutti i disegni tecnici e del lavoro di due meccanici coordinati da un giovane ingegnere, inizia il restauro. Alberto Procovio si occupa di alcuni componenti: a Milano fa ricostruire le ruote a raggi grazie al determinante aiuto di Carlo Montorfano (un altro storico socio

C.M.A.E.) che lavora un tondino di 800 millimetri grazie al suo formidabile tornio, e il radiatore (in Via Losanna c’è un artigiano esperto in masse radianti). A Schio, invece, un tal ing. Saccardo (fondatore, nel ’61, del Registro Italiano Bugatti), proprietario di un’impresa tessile, fa costruire le forme in legno per eseguire la fusione del monoblocco testa fissa. Con il suo contributo vengono ottenuti un lotto di cilindri nuovi.

Il restauro arriva quasi alla fine: manca il motore e la carrozzeria (quella originale è andata perduta nella trasformazione in furgone). Il conto del restauro è folle per il giovane Alberto ma la Lancia manifesta il desiderio di esporre la vettura al Parco del Valentino e decide di abbonare la fattura. Ma all’ultimo momento interviene “a gamba tesa” Gianni Mazzocchi, il direttore di *Quattroruote*: in America ha scovato una Lancia ancora più vecchia e, quindi, vince automaticamente il contest. Alberto dal canto suo, nel frattempo affaccendato in nuovi progetti con le auto antiche (di lì a poco inizierà un’estenuante trattativa per comprare un’Alfa 6C 1750 GS) lascia perdere con la 20/30 HP.

Oggi, sessant’anni dopo, avrebbe un grande desiderio di ricominciare e portare a termine, finalmente, il restauro. ●



Collezione Alberto Procovio

1912 - Lancia 20/30 HP tipo D - autotelaio



Rosse come **il fuoco**

Ero da poco stato eletto Presidente della Zona Magenta – Fiera - Sempione, quando nel 1996 fui invitato a visitare la Caserma dei Vigili del Fuoco di via Messina e l'annesso Comando Provinciale di Milano, appena dietro l'edificio Sede del Consiglio di Circoscrizione n° 6 in via Luigi Nono.

Incuriosito come molti nei confronti di quel mondo dove il colore rosso vivo domina incontrastato nel bene e nel male, mi apprestavo a rimirare i mezzi antincendio, le autoscale, i camion gru... quando in un angolo dei garage scorsi, anzi mi parve di scorgere, placidamente parcheggiata, una grande limousine rossa.

Ricordo ancora il mio grande stupore nel momento in cui mi arrestai davanti a lei, ad Isotta, spostandomi all'indietro per ben osservarla, per fissare nella mia mente quel connubio di acciaio e cromo sulla calandra del radiatore e nel centro, regina del tempo andato, l'emblema IF! Mai era stata vista un'Isotta Fraschini verniciata di rosso fuoco fino alla punta del suo maestoso frontale luccicante e che invece della barre cromate ora le mostrava vermiglie. E nel mezzo, imponenti, i suoi grandi occhi scintillanti! La vera sorpresa, tuttavia, fu proprio al di sotto della targa, su fondo bianco con scritta

VF 433. Proprio lì troneggiava un impianto con pompa di presa dell'acqua in bronzo Bergomi 1940.

Poco importa se poi la leggenda metropolitana volesse che l'auto, appartenuta a una nota nobildonna milanese, fosse stata nascosta e, successivamente, per poterla salvare nei cupi mesi dell'occupazione tedesca e della guerra civile, fosse stata ceduta al Corpo dei Vigili del Fuoco di Milano dove, per esigenze contingenti, fu trasformata in vettura-pompa ed operò fino al 1953... oppure se la vicenda in questione si fosse conclusa in modo più prosaico e cioè se l'Isotta Fraschini, dopo un periodo di iniziali fulgori in mano alla più schietta borghesia milanese, fosse stata rinvenuta semi-abbandonata e acquisita per pochi spiccioli dai VVFF che provvedettero alla sua trasformazione, mantenendone altresì la sua rara bellezza e signorilità!

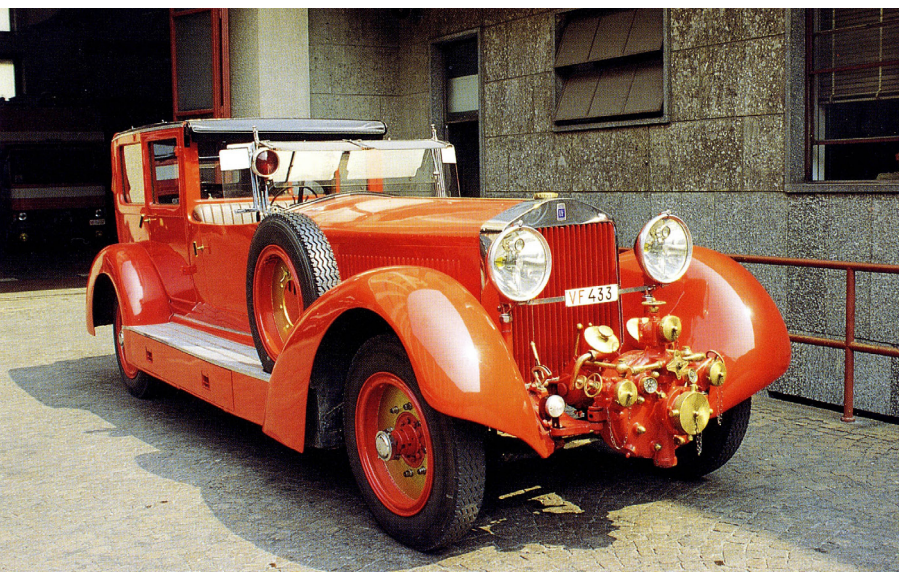
A questa vicenda, e sempre nel segno del colore rosso fuoco, se ne aggiunge un'altra che ha per protagonista una vettura americana, una Studebaker, anche se in scala molto ridotta.

Anni fa in una fredda mattina d'inverno mi trovavo a Torino, al Lingotto, in occasione di Automotoretrò.

Sbirciando qua e là nel padiglione ricambi auto fui attratto da un gruppo di persone con nel mezzo una giovane donna graziosa che mostrava modellini d'auto e giocattoli d'epoca prelevati da una grande borsa di pelle. Fui incuriosito soprattutto dal fatto che erano presenti alcuni noti collezionisti e commercianti di automobilia.

La giovane mi spiegò che suo padre soffriva da tempo per un brutto male e l'aveva incaricata di vendere parte consistente della sua collezione privata. Ebbi quindi la possibilità di acquisire dei pezzi, per me significativi, e tra questi, un'impeccabile Studebaker Golden Hawk della A.M. Marchesini di Bologna color rosso fuoco con tanto di lampeggiante, emblema Vigili del Fuoco e Targa VF 754.

La giovane donna era Giuliana Vignale e insieme con i giocattoli mi dette anche il piccolo stemma che ornava le fuoriserie prodotte dalla Carrozzeria di famiglia con la V



bianca in campo azzurro e la Mole Antonelliana nel mezzo.

Ogni tanto, quando prendo in mano la Studebaker e faccio funzionare il lampeggiante rosso sul tetto, penso con un po' di malinconia a quel tempo ormai irrimediabilmente perduto: la stagione dell'Isotta Fraschini della Contessa e dei Vigili del Fuoco e dell'auto americana di Vignale. Forse questi, studiandone le forme, trasse ispirazione per i suoi capolavori di un'epoca che non c'è più!

Due vetture rosso fuoco, col cuore vermiglio: sì perché anche le auto hanno un'anima, quella di chi le ama! •



**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

Buona... la "prima"!



Il 12 marzo si è aperta la Stagione dei raduni 2016 con una folta affluenza (ottantatré persone e quarantasei vetture in pista) in occasione della visita al Nuovo Museo dell'Alfa Romeo di Arese.

La sede storica dell'edificio alle porte di Milano cambia faccia e riapre al pubblico con una nuova veste e un allestimento completamente rinnovato. La collezione comprende sessantanove modelli che hanno segnato l'evoluzione del marchio e la storia dell'auto. Un'esposizione di storia che unisce il passato, il presente e il futuro raccontando le imprese di un marchio straordinario, le sue vetture, la tecnologia e lo stile con un particolare omaggio rappresentato da una bellissima parete fotografica dedicata a tutte le persone "senza nome" che hanno lavorato per l'azienda. Operai, meccanici, tappezzieri, verniciatori, collaudatori... uomini e

donne che con il loro lavoro quotidiano e anonimo, hanno contribuito alla crescita di questa azienda. Le linee che hanno cambiato il modo di immaginare l'automobile attraverso il design, i piloti che hanno dettato il ritmo nella competizione in pista, le tecnologie che hanno definito gli standard dell'innovazione. Questo è il patrimonio Alfa Romeo che ogni alfista ha nel cuore e che nel nuovo Museo ha la sua degna celebrazione. Alla partenza, a capo della carovana, il nostro "Ufficio Mobile" che compie la sua prima uscita ufficiale orgoglioso di rappresentare con i nostri simboli. Conclusa questa eccitante visita partiamo per la destinazione "birrogastronomica" dell'evento.

Il "Birrifificio di Legnano" sorge sull'area di un antico stabilimento la Ex Tessitura Bernocchi, esempio di bellezza architettonica industriale dell'inizio del secolo scorso

La prima uscita dell'anno con grande successo di presenza di auto e di soci, sotto, fortunatamente, un primo sole primaverile.



che, con un attento restauro, è diventato sia laboratorio di produzione sia luogo di degustazione.

Ci sediamo tra quelli che sono gli arredi originali recuperati da un tacchificio della zona ormai in disuso, ora abilmente restaurati ed inseriti nel contesto del ristorante.

La produzione del Birrificio è completamente locale. Viene fatta interamente in loco partendo dalla scelta del malto alla fermentazione all'infustamento e all'imbottigliamento grazie alla sapiente mano del "Mastro Birraio". Il processo viene svolto in maniera rigorosamente artigianale come da antica tradizione.

Buon appetito e buona degustazione ai soci che, siamo convinti, ci faranno ritorno. Naturalmente mi raccomando: bevete con moderazione!





[i soci ci scrivono]

di Federica Adamoli

1900 C52



Eccola qui, linee sinuose che fan scivolare persino la luce, ferma nel buio ad aspettare, ferma nel buio a ricordare.

Profumo di pelle e olio e velocità. Ingrano la prima, la macchina si muove, quasi con cautela. Frizione, seconda, accelero, studio le reazioni del motore.

Lui risponde.

Frizione, terza, il contachilometri ha un guizzo, un sorriso si affaccia sul mio viso. Frizione, tiro la leva del cambio verso di me, più sicura questa volta. Mollo la frizione, schiaccio fino in fondo l'acceleratore e volo, volo, volo.

Il vento mi sfiora, il sorriso diventa una risata, quasi un grido, le mani si stringono sul

volante, l'adrenalina entra in circolo, la pupilla si dilata, la strada è mia.

Le curve appaiono come un'unica traiettoria perfetta, le distanze si accorciano e per un attimo, un giro, un giorno, una stagione sono invincibile.

Per un attimo, prima di quella curva, prima di quel muro, prima di quella gomma, prima di quella strada e di questa vita. Sono invincibile e mi ricorderanno.

Giro la chiave.

Il motore ha un ultimo sussulto, quasi un singhiozzo, e si spegne.

Profumo di benzina e olio e vittoria. ●



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





[appuntamenti]

di Segreteria C.M.A.E.

Calendario eventi 2016

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

Auto

21 giugno

Terzo raduno "Tra le colline del Monferrato"

24 settembre

Secondo raduno "La Valtellina e dintorni"

Moto

25 giugno

IV edizione "Franciacorta e Sebino" (Manifestazione ASI)

2 luglio

"Le piccole in movimento"

16 luglio

"Le moto nel cremasco"

8/10 settembre

"Le moto nel Ducato di Parma e Piacenza"

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



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

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: via torricelli, 8 - 20136 milano

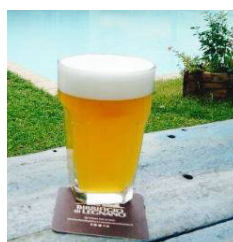
sede legale: via dell'annunciata, 31 - 20121 milano

telefono 02/83241820 - fax 02/83249563

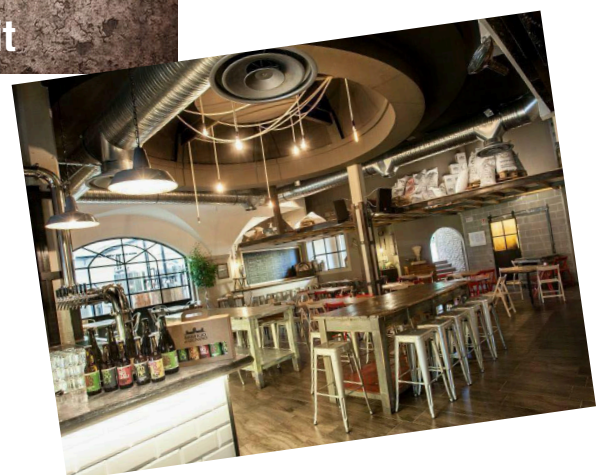
e-mail: promostar@promostar.org

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





corso Garibaldi, 130 Legnano
tel. 0331.45.45.55



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





RICAMBI LANCIA D'EPOCA

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





AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO

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



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