

NOI C.M.A.E.

N° 91

Passione&Motori - Anno VI - Numero 2 - Ottobre 2016 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



Foto di Maggi & Maggi

CIME... TEMPESTOSE

[Lago d'Iseo]

una passeggiata
sull'acqua

[Diesel d'annata]

quando i motori diesel erano
rumorosi e affumicanti...

[Giro di Sicilia]

Due nostri soci
oltre lo Stretto...



Cari amici,
si sono da poco spente le luci sul nostro Trofeo Milano, di cui potrete vedere ampio resoconto sul prossimo numero del nostro notiziario.

Posso solo dire che il successo di questo evento, ormai giunto alla decima edizione, è stato ancora grande, come si suol dire “di pubblico e di critica”.

La giornata di tiepido autunno, solo poche gocce di pioggia, il percorso snodato nella nostra bella campagna lombarda, ha visto transitare un bel “film” di Storia del motorismo italiano e internazionale.

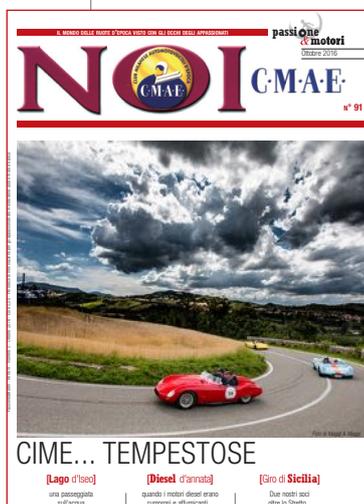
L’arrivo la Castello è sempre motivo di emozione sia per chi è al volante tra ali di folla, sia per il pubblico che ha apprezzato questo panorama su due e quattro ruote.

Dietro manifestazioni di questo tipo c’è sempre un fervido lavoro di molti soci, consiglieri e dei nostri sponsor che hanno creduto nelle nostre capacità organizzative e a tutti indistintamente va il mio grazie perché la “squadra” ha lavorato bene, in completa sintonia, raggiungendo egregiamente lo scopo.

Ma la cosa che molto mi sta a cuore, perché è un vivido segnale di quella cultura che vogliamo promuovere, è l’aver avuto nel bel mezzo del cortile del Castello, durante la nostra cena di chiusura dell’evento, la presenza del “Cinemobile”, bellissimo nella sua elegante livrea blu.

Restaurato grazie anche al supporto del nostro C.M.A.E., che ha collaborato con Regione Lombardia per renderlo perfettamente funzionante, si tratta di un Fiat 618 del 1936 che aveva la funzione di portare il cinema nei paesi e nelle contrade che ne erano privi per far scoprire la magia del grande schermo; ma non solo: anche il Regime di allora se ne servì per la propria propaganda.

Oggi, grazie al supporto di Epson, dotato di un moderno impianto di videoproiezione, farà rivivere momenti di grande emozione dove verrà esposto, come nell’ultima Fiera di Padova ha fatto bella presenza nel nostro stand, attirando centinaia di curiosi interessati a questo vero e proprio “cimelio” di un tempo che fu.



Nella foto qui sotto è immortalata la simbolica consegna delle chiavi da parte dell'Amministrazione, rappresentata dall'Assessore alla Cultura della Regione Cristina Cappellini, e alla presenza del dott. Mauro Pavesi, direttore del MIC (Museo Interattivo Cinema).

Questo ben rappresenta la comunione di interessi per la Storia che il C.M.A.E. e la Cittadinanza desiderano sia sempre più stretta, per divulgare i nostri valori e le testimonianze che da oltre cinquant'anni il nostro sodalizio promuove sul territorio.

Su questa strada noi desideriamo proseguire.

Un abbraccio

Marco Galassi





Ducato di Parma e Piacenza



Il bel tempo è stato lo sponsor del raduno "Ducato di Parma Piacenza" svoltosi il 9-10-11 settembre. Il sole ci ha piacevolmente accompagnati per tre giorni sulle splendide colline di Parma e Piacenza, valorizzando al massimo i luoghi che abbiamo attraversato. Trattandosi di località con scarsa ricettività alberghiera si è dovuto limitare al massimo il numero dei partecipanti a venti moto, diventate poi ventidue, e trentacinque partecipanti. Si inizia con la visita al castello di Vigoleno in provincia di Piacenza risalente ai primi del Mille e ben conservato ancora oggi, di proprietà privata. Una guida molto preparata ha spiegato la storia del maniero nei vari secoli. Rapito dalla bellezza del luogo dimentico, tuttavia, di precisare che, prima ancora di perderci per le sue stanze, abbiamo pranzato nella trattoria del Castello iniziando così una tre giorni allietata da coppe, salami, culatelli e pancette di eccellente qualità. Terminata la visita tutti in moto per raggiungere, a Vernasca, l'Hotel del Turista:

un po' di meritato relax e cena a conclusione della prima giornata. L'indomani mattina, ore nove, si riparte per la visita del secondo castello, quello di Bardi in provincia di Parma. Questa imponente struttura si staglia su uno sperone di roccia sovrastante il fiume Ceno; è il più grande castello costruito in provincia di Parma, una fortezza voluta dai signori del luogo. Tra essi la dinastia Lanci di Piacenza, che ha vi ha regnato per cinque secoli consecutivi; oggi è di proprietà comunale. Dopo la visita guidata risaliamo in moto e ci dirigiamo, percorrendo una strada panoramica ma anche parecchio sconnessa, a Ponte Ceno all'antica trattoria Chiappari per gustare le qualità della cucina nostrana: oltre ai salumi locali, tagliolini al ragù con funghi, cinghiale in umido e, a conclusione, un tiramisù di straordinaria bontà. Parecchio appesantiti ma soddisfatti, ripartiamo per affrontare il passo del Tomarolo, 1.500 metri di altitudine, con ampi tornanti lungo una strada molto "guidabile". In cima, durante il raggruppamento, un

Foto ricordo con il
Sindaco di Castel San
Giovanni





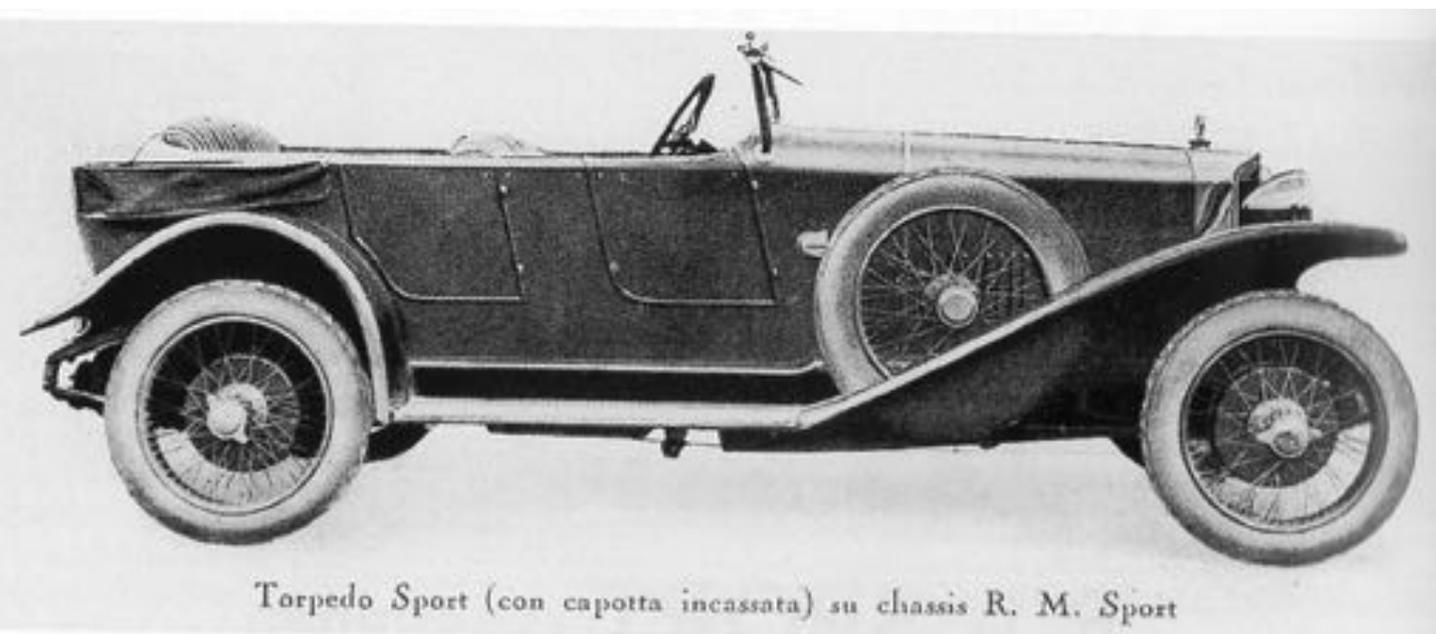
po' di riposo anche per le moto dopo le fatiche della salita. Si inizia la discesa verso Ferriere direzione Marsaglia per innestarsi poi sulla val Trebbia destinazione Bobbio. Ore 18: in perfetto orario sul programma arriviamo all'hotel Piacentino (facciamo subito il tutto esaurito) mentre altri radunisti alloggiano in due ulteriori vicini B&B. Bobbio, stupendo borgo medievale, meriterebbe una visita seria e approfondita ma la cena di gala preparata al ristorante "Il Piacentino" ci attende. La serata è animata dalla tradizionale consegna dei gadget a ricordo della manifestazione. Quest'anno la cifra destinata è stata utilizzata per acquistare 250 set di matite colorate inviate ai bambini colpiti dal terremoto di Amatrice. Dal magazzino del C.M.A.E. sono stati recuperati ulteriori gadget donati alla popolazione del luogo. Domenica mattina saliamo fino al Penice, quindi svoltiamo a destra e scendiamo a Romagnese per raggiungere il bar "4 Venti" sul lago della diga di Trebecco. La sosta di cinquanta minuti è stata l'occasione per raggrupparci e prendere un bicchiere di Malvasia con coppa e salumi. Assolto anche questo "ingrato" compito scendiamo ancora verso Castel San Giovanni dove ci aspetta la signora Assunta, titolare da più di cinquant'anni del noto ristorante "La Barca", per servirci i piatti che l'hanno reso famoso: tortelli, pisarei e faso' e un carrello di superbi bolliti e arrostiti. Si è unito al nostro gruppo il primo cittadino, l'avvocato Lucia Fontana, che dopo il pranzo ci ha deliziato con una visita presso il parco di una villa settecentesca con foto di gruppo finale. Devo dedicare due righe di ringraziamento a Franco Pampuri che con il furgone del C.M.A.E. con carrello è stato il nostro

angelo custode. I complimenti da parte di tutti i partecipanti vanno alla socia Karen Grammi, che al suo primo raduno (tre giorni e 400 chilometri) ha portato a termine tutto il percorso in maniera impeccabile con la sua Morini Corsaro! (cara Karen, sei pronta per una cilindrata superiore!). Le ultime considerazioni di questo raduno: è andato tutto bene! Le strade ci hanno regalato tratti entusiasmanti, punti panoramici meravigliosi, pranzi e cene di eccellente qualità. Tutti i partecipanti, scambiandosi continuamente di posto a tavola, hanno esaltato la vera amicizia, la costante dei motociclisti. Un grazie a tutti.

**Da sinistra:
1000 (di differenza)
e non sentirli;
il lato femminile
del raduno;
Karen Grammi felice
al termine
della prima tappa.**



Ah, la burocrazia...!



Torpedo Sport (con capotta incassata) su chassis R. M. Sport

Uno dei primi modelli prodotti dalla Casa del Portello a metà degli anni '20, sorella minore della più famosa RL, considerata il capolavoro di Giuseppe Merosi.

Ecco la lettera di un lettore per un quesito relativo ad una Alfa Romeo RM d'occasione, pubblicato da *Auto Italiana* il 15 marzo 1929 a pagina 92.

D. - Sono in trattative per l'acquisto a buone condizioni (circa L. 12.000) di una Alfa Romeo 1927 in ottime condizioni, salvo le gomme, carrozzata torpedo, motore RM, 4 cilindri, 76 x 110, carburatore Zenith, magnete Marelli. La macchina ha percorso soli 5000 chilometri e da un anno trovasi immobilizzata.

Vi sarei gratissimo se voleste farmi conoscere, giacché in questa Provincia non vi è alcun rappresentante dell'Alfa Romeo:

- 1) se il prezzo è conveniente;
- 2) la velocità minima e massima della macchina in presa diretta;
- 3) se detta macchina può essere adoperata come una buona, onesta e solida macchina per uso di famiglia;
- 4) il consumo di benzina e olio su strade piane come queste di Puglia;
- 5) se è possibile trasformare la carrozzeria in guida interna e quale la spesa approssimativa;
- 6) occorrerà in tal caso ricollaudare la

macchina?

Avv. Giovanni Stasi - Lecce

R. - Se la macchina è realmente in buone condizioni, il prezzo che Le viene richiesto risulta modesto e abbastanza conveniente, pur tenendo conto del forte deprezzamento subito da una macchina la cui costruzione è stata abbandonata dalla Casa.

La velocità minima in presa diretta, in pianura, in condizioni normali di carico è di circa 18 km all'ora: non conviene scendere a limiti più bassi per non rovinare il motore o la trasmissione. D'altra parte non si può pretendere che una grossa torpedo vecchio tipo, venduta per 12.000 lire, vada in quarta a passo d'uomo come le più moderne sei cilindri.

La velocità massima potrà essere, oggi, di circa 75 km all'ora, sempre supposto il motore in buono stato. Per onesto uso di famiglia la R.M. è indicatissima, e può compiere ancora un lungo e soddisfacente servizio.

Il consumo d'olio si aggirerà sui 500 grammi per 100 km, quello di benzina sui 15-16 litri per 100 km.



La carrozzeria torpedo si può benissimo trasformare a guida interna in mille modi: il più semplice, e fors'anche il più comodo, è quello di adottare un cappello o ballon smontabile che parecchie Case specializzate hanno lanciato sul mercato appunto a tale scopo: ma anche la trasformazione totale dell'attuale carrozzeria in guida interna rigida non trasformabile è possibile. La spesa minima potrà essere, col sistema più economico, di circa 2500 lire; la massima dipende dalle Sue esigenze e dall'eleganza desiderata, ma con 5000 lire può aversi un'ottima e bella carrozzeria guida interna in cambio dell'attuale a torpedo.

Non è necessario ricollaudare la macchina, né sottoporsi ad alcuna pratica burocratica finché le modificazioni apportate alla vettura non interessano lo chassis e non ne impediscono la identificazione.

Noi però ci permettiamo di consigliarle di

lasciare la macchina così com'è: se Lei è disposto ad aggiungere alle 12 mila lire anche altri biglietti da mille per la trasformazione può trovare sul mercato ottime macchine di occasione già carrozzate a guida interna.

Revisioni? Collaudi? Trasformazioni?
...Altri tempi!



**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.

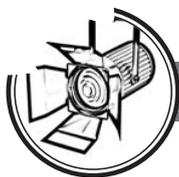
Pertanto le persone interessate si debbono rivolgere al proprio gruppo di appartenenza proponendo, qualora non sia già stato fatto, di prendere contatto con l'Associazione DSC per diventare *Socio Collettivo*.

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





[in copertina]

di Federica Adamoli

Vernasca Silver Flag... /1



... È sempre un appuntamento da non perdere per la qualità e il divertimento di partecipanti e pubblico.

Eccomi qui, secondo weekend di giugno, il sole che litiga con la pioggia, le colline verdi del piacentino e più di 200 macchine d'epoca d'eccezione. Da tutto il mondo.

La Silver Flag è sempre più ambita e sempre più internazionale e mi piace muovermi tra quelle bellezze, sfiorarne la carrozzeria, riconoscere alcuni volti familiari e incontrarne di nuovi.

È come una gita in famiglia e, anche se spesso manco da questi raduni, ne riconosco l'odore e il sapore.

Mi piace ascoltare chi parla del proprio gioiello come se ne fosse innamorato, sorrido all'eccitazione che regalano due curve in salita perché riconosco la stessa gioia che ho

condiviso negli anni con il mio papà, sulla nostra Maserati OSCA 750.

E vedo la stessa passione nei suoi amici del C.M.A.E. che portano in giro orgogliosi una Ferrari 212 Berlinetta vincitrice del Trofeo Maggi e l'Alfa Romeo V6 Vittoria, così attuale che le sue linee sembrano quasi disegnare il futuro.

Due belle giornate, una serata d'incanto. Fuochi d'artificio e un castello illuminato dalla luna piena.

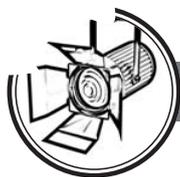
E ci vediamo l'anno prossimo. ●





Adamoli junior intento a lucidare l'OSCA del nonno: per farla andare più forte?
Al centro, il piccolo Sandro con un grande Sandro (Munari).
In basso, Barbara Adamoli, momentaneamente navigatrice con Alessandro.





[in copertina]

di **Uberto Pietra** foto **Maggi & Maggi**

Vernasca Silver Flag... /2



Partecipanti del C.M.A.E.:

- Paolo Casella - Ferrari 212 berlina Touring del 1951 - n. 47
- Francesco Adamoli - OSCA 187S 750 cc del 1957 - n. 122
- Lorenzo Ramasco - Abarth 2000 sport SE 021 del 1971 - n. 149
- Corrado Lopresto - Alfa Romeo 6C 1750 carrozzeria Aprile del 1931 - n. 128
- Corrado Lopresto - Alfa Romeo Giulietta SZ prototipo del 1960
- Uberto Pietra - Alfa Romeo 75 V6 3.0 carrozzeria Castagna del 1995 - n. 103

La 21ª edizione della "Vernasca Silver Flag" ha visto quest'anno l'Alfa Romeo come marchio protagonista. Molti gli esemplari del Biscione presenti: dalle vetture del Museo di Arese, alle Giuliette, 1900 e Giulia, in tutte le loro versioni, berline e sportive. Importanti le 33 prototipo: come la 33/3000 12 cilindri di Comelli e la 33/2000 spider prototipo di Carrara. Numerose anche le anteguerra: 6C 1500, 6C 1750 e 6C 2300. Come già avviene da qualche anno, alcuni soci del C.M.A.E. erano presenti con auto importanti, però sempre troppo pochi per una manifestazione così bella e di rilievo. Paolo Casella, con la bellissima 212 berlina Touring, ha ricevuto il premio "Silvano Maggi" per la più importante Ferrari. Gli altri si sono divertiti a correre sui tornanti di Vernasca, senza regolamenti né restrizioni. La giornata di sabato si è conclusa con una magnifica cena nella piazza del castello di Castell'Arquato, terminata con i tradizionali fuochi.



In alto, la bella locandina del 2016, anno dedicato alla Casa del Portello, i cui appassionati collezionisti hanno portato sul tracciato della Silver Flag strepitosi modelli di tutte le epoche. In basso, Paolo Casella (a sinistra) viene premiato da Paolo Maggi con il trofeo in ricordo del padre, grande fotografo e competente di automobili. Qui accanto, alcuni dei meravigliosi esemplari che hanno solcato l'asfalto del tracciato piacentino.







Giro di **Sicilia**



L'equipaggio formato da Sandro Cerato col suo navigatore, Mauro Praga, prima della partenza del Giro di Sicilia.

Da giovedì 2 a domenica 6 giugno si è svolto il Giro di Sicilia. Partenza a Palermo, nella centrale Via della Libertà, e conclusione a Floriopoli Circuito della Targa Florio - XXXVI La sicilia del Florio, Cerda, dopo quasi mille chilometri di percorso.

Si potrebbero scrivere molte pagine sui luoghi stupendi attraversati: Palermo, Alcamo, Trapani, Mazara del Vallo, Sciacca, Scala dei Turchi, Autodromo Valle dei Templi, Autodromo di Pergusa, Niscemi, Ragusa, Mirabella Imbaccari, Piazza Armerina per citarne alcuni. Parlando, tuttavia, in termini strettamente di automobilismo storico siamo stati colpiti da tre miti: primo tra tutti il circuito delle Madonie, facente parte della Targa Florio, con le sue infinite curve mozzafiato e rettilinei con vecchi paracarri dell'epoca (quando ci sono!). Abbiamo assaporato le gesta dei mitici eroi dell'epoca che guidavano con una mano sul volante e una mano fissa sul cambio! Davvero temerari e spericolati, visto il percorso.

Poi Floriopoli e Cerda, con i muretti delle vecchie tribune box conservate e ancora i cartelloni pubblicitari dell'epoca.

Infine il circuito di Pergusa, con le sue ampie curve e lunghi rettilinei in mezzo a una vegetazione stupenda e rigogliosa.

Con che auto abbiamo partecipato? Con una splendida Porsche 911 SC fatta preparare meccanicamente in modo maniacale, che non ha dato alcun problema nel corso dei mille chilometri che l'hanno vista impegnata. Le classifiche? Non eravamo certo partiti con grandi ambizioni ma abbiamo comunque conquistato un onorevole 16esimo posto assoluto su circa centoventi equipaggi classificati! Peccato non essere stati premiati per una sola posizione (sono stati premiati i primi quindici).

Nel 2017 saremo solo noi? Speriamo di no!
Un caro saluto a tutti! ●



Ulan Bator... arriviamo!

La Fiat Uno Sting del 1989 iscritta all'Asi, con alla guida Alessandro Gabrielli e Roberto Morotti associati C.M.A.E., ha raggiunto, il 6 agosto, la Mongolia. Dopo diciotto giorni dalla partenza (di cui uno di pausa), la Uno ha superato alle 12,30 italiane l'ultima frontiera, quella tra la Russia e la Mongolia.

Poco più di due settimane per percorrere quasi 11.000 km da Bologna fino al confine mongolo. Non sono mancati i problemi, ma i ragazzi e la Fiat Uno li hanno superati brillantemente. Non ultima, come già raccontato sulla nostra pagina, la rottura del silenziatore, con Roberto ed Alessandro impegnati nel trovare una soluzione per riparare tutto nella quattordicesima tappa, grazie anche all'aiuto dei meccanici kazaki. Questi hanno adattato, con un lavoro certosino, lo scarico di una Uaz all'auto dei ragazzi. La ciliegina sulla torta: raggiungere Ulan Bator, la capitale della Mongolia, per poter considerare terminata l'avventura. ●



Carburatore
WEBER
IMPRIME AI MOTORI
POTENZA
REGOLARITÀ
SICUREZZA

EDOARDO WEBER
FABBRICA ITALIANA CARBURATORI
Via Cairoli, 3^a - BOLOGNA - Tel. 051/22-356





Isola Virginia **Marchese Aleramo**



Una bella "piramide" di partecipanti al sole quasi estivo di metà giugno. Saranno meno sorridenti con la pioggia del pomeriggio.

**Manifestazione turistico-culturale
Milano - Grazzano Badoglio
Percorso di 110 + 110 km
Tempo incerto con pioggia nel pomeriggio**

Si narra che nel 935 due coniugi tedeschi in viaggio a Roma hanno avuto un figlio presso Acqui al quale diedero il nome di Aleramo. Il bambino venne dato in custodia a una balia e quindi crebbe fra i contadini; divenuto grande iniziò a girovagare per l'Europa. In Germania conobbe la figlia dell'Imperatore Ottone, Adalgisa, e con lei fuggì in Italia. Dopo alcuni anni Aleramo si arruolò nelle truppe che il Vescovo di Albenga aveva inviato all'Imperatore Ottone, impegnato nell'assedio di Brescia, facendosi notare per il suo valore.

Ottone, venuto a conoscenza dell'identità del valoroso guerriero, lo perdonò per avergli rapito la figlia e, nel 967, lo elevò al rango di Marchese.

La leggenda narra che Aleramo avrebbe ricevuto dall'Imperatore l'investitura feudale su tutte quelle terre che fosse stato in grado di percorrere a cavallo in tre giorni.

Quindi si adoperò con il suo cavallo per

effettuare la gran cavalcata, ferrando con gran cura il suo destriero usando un mattone (mun), non avendo altri attrezzi a disposizione. Da qui l'espressione Munfra (ferrato con un mattone) a Monferrato.

Lasciamo la storia di Aleramo per concentrarci sul raduno nel territorio del Monferrato, organizzato dalla socia Luisa di Fuccia. Il cuore dell'evento ci ha visti protagonisti di una interessante visita della casa Museo Badoglio in comune di Grazzano Badoglio. In origine l'abitato si chiamava Grazzano Monferrato ma nel 1939, per volontà del podestà fascista, il nome venne modificato in onore del Maresciallo Pietro Badoglio. Qui sono raccolti, nelle sale espositive, già abitazione del generale, sessanta anni di storia del nostro Paese: a partire dal 1896, quando Badoglio venne inviato in Eritrea, sino alle vicende della Prima Guerra Mondiale per giungere al '44 quando Mussolini, per volontà di Vittorio Emanuele III, promosse un governo costituzionale che condusse le trattative con gli alleati e che portarono all'armistizio.

Concluso il momento culturale, l'evento è proseguito lungo le strade del territorio con una suggestiva gita di colle in colle, passando per i paesini che dalla vetta della collina dominano il loro territorio sottostante, regalano viste mozzafiato. A bordo delle nostre storiche, godendo l'emozione della meccanica da *ancien regime*, è stato possibile vivere per un'intera giornata in armonia con la dolcezza del paesaggio, donandoci quel senso di una poesia da gustare di metro in metro, di chilometro in chilometro, in un contesto rilassante e coinvolgente.

Il Monferrato, luogo di immensa tranquillità e bellezza, ma anche di una squisita cucina piemontese che accompagna sempre il piacere di una conviviale sosta, ci ha ancora una volta regalato sensazioni intense. Con un arrivederci al prossimo anno per il 4° raduno non ringrazieremo mai a sufficienza la nostra Luisa Di Fuccia, che con grande cura e bravura ha saputo ancora una volta organizzare la parte culturale e paesaggistica della manifestazione, divenuta ormai un punto fisso nei programmi del Club. ●

nel cerchio della perfezione



Vespa









Una dinastia di motori Alfa...

Intorno al '38, sulla stampa americana c'è molto interesse sui motori a ciclo diesel a 2 tempi. La General Motors, dal 1937, ha costruito un centro di ricerca autonomo, con edifici separati dal resto dello stabilimento di Detroit, per lo studio di motori diesel per utilizzo nell'autotrazione, anche automobilistica. Intanto, si stanno già producendo motori diesel di piccola cilindrata adatti a equipaggiare automezzi di uso pubblico.

Ugo Gobbato, Direttore Generale dell'Alfa, scrive, in risposta all'ing. Caserta di Detroit, che ha un proprio ufficio di progettazione e si occupa, oltre che dello sfruttamento di brevetti americani in Europa e viceversa, anche di pompe di iniezione di carburante, per metterlo a conoscenza degli studi ed esperimenti che si stanno conducendo in Alfa già dal 1936. Allega alla lettera alcune foto e i pochi dati necessari per fare conoscere quanto si sta facendo in Alfa Romeo. Ma poiché si è ancora in fase sperimentale, Gobbato prega l'ing. Caserta di presentare alle riviste specializzate americane *Automotive Industries*, *Diesel Power* e *S.A.E.* la cosa come se fosse una sua iniziativa, dandogli l'autorizzazione a fare pubblicare le poche foto, ritoccate dal Servizio Pubblicazioni dell'Alfa, e le note fornitegli. Sono comunque le prime notizie che vengono diffuse fuori dal Portello sul motore diesel a 2 tempi progettato da Ricart.

Ricart entra in Alfa nell'estate del 1936, subito dopo l'uscita di Giustino Cattaneo, che ne rimarrà comunque un consulente. Si può dunque ipotizzare che il diesel 2T V6 95, così denominato da Ricart (dalla misura dell'alesag-

gio, 95mm), che viene pertanto considerata la denominazione "ufficiale" del motore, sia stato uno dei suoi primi lavori al Portello.

Si tratta di un diesel a 2 tempi con 6 cilindri a V di 60°, alesaggio e corsa di 95 x 130 mm, cilindrata di 5.226 cc, potenza massima di 120 CV a 1800 g/m e continuativa di 80 CV a 1400 g/m. Raffreddamento ad acqua, albero motore su 4 supporti di banco.

Un servo-meccanismo consente di regolare, adeguandola all'uso in ogni momento, la quantità di combustibile iniettata, l'anticipo del momento dell'iniezione, la quantità d'aria erogata dal compressore volumetrico.

La sovralimentazione, necessaria per spingere l'aria nei cilindri attraverso i travasi ricavati nelle pareti dei cilindri, è ottenuta per mezzo di compressore a lobi. Basamento di alluminio e teste in ghisa speciale, coperchi punterie e collettori di scarico in alluminio, comando degli alberi a camme mediante catena. Lo scarico dei gas combusti avviene tramite due valvole in testa parallele. Peso 538 kg.

Il motore diesel a 2 tempi dell'Alfa viene brevettato in Italia nella tarda primavera del '38 e si iniziano le pratiche per il brevetto anche negli Stati Uniti. L'ing. Gobbato propone addirittura all'ing. Caserta una bozza di contratto di licenza, con durata biennale e percentuale su ogni motore prodotto da versarsi trimestralmente e da proporre alle più grandi industrie americane. Ma il nuovo motore è ancora troppo "acerbo", in quanto non è ancora uscito dalla fase sperimentale.

Probabilmente, già in vista dei nuovi diesel 4 tempi, si pensava di sfruttare quanto fatto con



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 MOLED

Your Next Light

www.desmoled.com



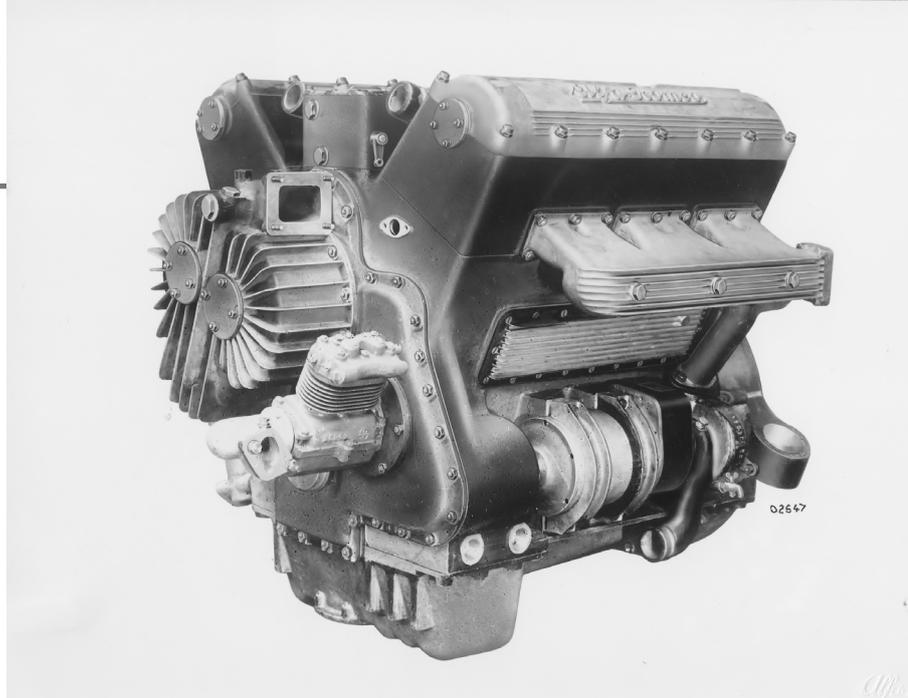
il 2 tempi, cedendolo a qualcuno interessato. Intanto scoppia una piccola polemica sulle pagine della rivista americana *Automotive Industries*: un tecnico americano, di nome P. E. Biggar, scrive un articolo dove, oltre a rimarcare il fatto che il diesel 2T V6 Alfa sia il primo tentativo italiano di progettare un motore industriale completamente originale e non su licenza straniera (Fiat con Ricardo, Lancia con Junkers, Alfa Romeo con Deutz), un motore diesel a 2 tempi destinato all'impiego su aerei, di concezione simile a quello dell'Alfa, fu progettato e costruito tra il 1924 e il 1925. In parte è vero, visto che a pochi anni dalla morte di Rudolf Diesel, avvenuta per suicidio nel 1913, si iniziava a parlare già di motori diesel veloci e leggeri, in contrasto con l'ortodossia tecnica del tempo, che li voleva lenti, poco potenti e pesanti.

Il tecnico, un francese naturalizzato canadese che lo aveva progettato, si chiamava André Attendu.

Il prototipo, in grado di fornire 120 CV, era stato progettato e costruito dalla Eastern Engineering Corporation con la sovvenzione del Navy Air Department. Ma, come scrive lo stesso Ricart in una relazione inviata a Gobbato, il funzionamento del motore di Attendu era differente, con l'aspirazione dell'aria attraverso valvole in testa.

Intanto, verso la fine del '38, la Caterpillar si dimostra interessata agli esperimenti che si stanno portando avanti al Portello: del resto, Gobbato fa sapere che anche da parte Alfa la collaborazione potrebbe essere portata avanti, anche solo a livello di consulenza.

Comunque, a gennaio del '39, l'unico motore costruito e già provato al banco per molte ore è la versione V6. Nella comunicazione interna a firma di Ricart, la n° 341 del 18 luglio 1939, indirizzata alla Segreteria Generale Tecnico Amministrativa che sollecitava informazioni sullo stato delle prove del motore, lo spagnolo fa cenno all'ultima visita che il tecnico inglese Henry Ricardo ha fatto al Portello, per aiutare a risolvere i problemi di combustione. Il motore ha già girato per 600 ore, dando un'ottima prova di resistenza meccanica. Secondo il tecnico inglese, famoso per la sua conoscenza in fatto di problemi di combustione dei motori endotermici, la validità del progetto consenti-

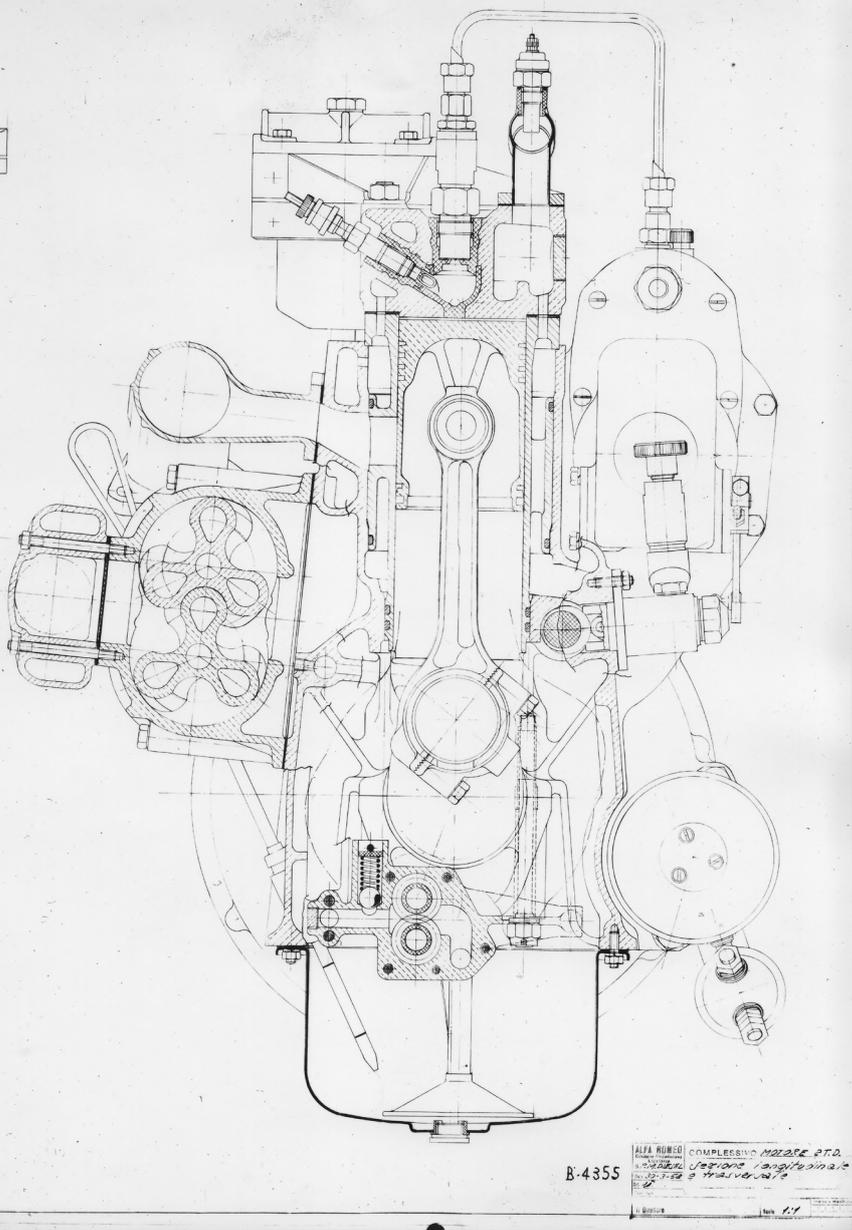


rebbe di aumentare la misura dell'alesaggio, che Ricart valuta possa essere portato fino al valore di 105 mm. Si ipotizza dunque una serie di motori basata sul cilindro con misure di 105 x 130 mm, per una cilindrata unitaria di 1,13 lt. La famiglia di motori sarebbe articolata su unità a 3 cilindri in linea da 3,4 lt, con 50 CV continuativi e 70 massimi, 4 cilindri in linea da 4,5 lt con 66 e 93 CV, 5 cilindri in linea da 5,65 con 83 e 116 CV, 6 cilindri a V di 180° da 6,8 lt con 100 e 140 CV, 8 cilindri a V di 135° da 9 lt con 132 e 185 CV, 12 cilindri a V da 150° da 13,5 lt da 200 e 280 CV.

I motori sono previsti con numerose parti e lavorazioni in comune. Le prime versioni in corso di sviluppo sono la 3 cilindri in linea e la V12, secondo il concetto di modularità. L'utilizzo previsto è quello per l'autotrazione di mezzi industriali e l'utilizzo su imbarcazioni. Nell'estate del 1939, vengono inviate foto e caratteristiche, tramite la Thomson & Taylor di Brooklands, concessionari esclusivi Alfa Romeo per l'Impero Britannico, alla rivista *Automobile Engineer*, che nel giugno del '39 pubblica un articolo sui motori diesel e il loro sviluppo, facendo cenno anche alla versione V12 come già approntata.

Ciò è però poco verosimile in quanto, oltre a non esistere documentazione, in Alfa si è molto impegnati a portare avanti lo sviluppo dei motori aeronautici stellari derivati dal Bristol Pegasus, cioè il 128 R.C.18, al progetto del 28 cilindri tipo 1101 e a cercare di risolvere i problemi del 135 R.C.38 a 18 cilindri in doppia stella, continuamente sollecitato dall'Aeronautica, mentre iniziavano i viaggi in Germania per acquisire le tecnologie del D.B.601 Aa da produrre in Alfa, il futuro motore tipo R.A.1000 R.C.41 I costruito a Pomigliano dal 1941. Si stavano approntando i nuovi motori industriali a 4 valvole per cilindro a ciclo diesel 4 tempi e

Il V6 95 fotografato nel 1938. Anteriormente è visibile il compressore volumetrico a lobi. È una delle foto ritoccate inviate da Gobbato all'ing. Caserta nel 1938.



Sezione trasversale del bicilindrico diesel a 2 tempi del Romeo in un disegno originale del 30-03-1954. Sulla sinistra è visibile il piccolo compressore a lobi.

iniezione diretta: il tipo per il camion 800 a 6 cilindri in linea e il 4 cilindri per il 430, che dovevano sostituire i vecchi diesel di derivazione Deutz. Inoltre, si stava lavorando ai progetti 162 e 512, due auto da corsa di concezione avanzata che avrebbero dovuto risollevare le sorti del reparto corse Alfa, appena tornato sotto gestione diretta con l'Alfa Corse. E infatti, dopo il 1939, il V6 95 viene progressivamente accantonato, e i nuovi mezzi industriali, presentati nel 1940, cioè il camion pesante tipo 800, poco dopo quello medio 430 e i relativi autobus, avranno i nuovi diesel 4 tempi di progettazione originale Alfa Romeo. Ma il 2 tempi diesel continua a interessare Ricart, che all'inizio del 1945, poco prima di lasciare l'Alfa e l'Italia in marzo, disegna un nuovo motore destinato agli impieghi marini, un V12 diesel a 2 tempi iniezione diretta, 130 x 124 mm per una cilindrata di 19.740 cc; motore che, per ovvie ragioni, rimane solo tracciato sui disegni, peraltro portati a termine dalla sua squadra pochi giorni dopo che il tecnico spagnolo aveva lasciato il Portello.

I nuovi motori industriali diesel a 4 tempi, introdotti con il nuovo camion 800, rimarranno in produzione con successo, fino al 1956, quando arriva il camion pesante "Mille" dotato di un motore di altrettanto nuovo progetto.

Proprio in quel 1956, in gennaio, il Direttore Generale dell'Alfa, ing. Quaroni, riceve una richiesta da parte dell'ing. Marchisio della Motomeccanica (MM) di Milano, situata in via Oglio nella zona adiacente a piazzale Corvetto, altra ditta del gruppo IRI-Finmeccanica, già strettamente legata all'Alfa dal fatto di costruire alcune macchine per lavori stradali, utilizzando motori diesel Alfa Romeo derivati da quelli utilizzati dai mezzi industriali. Ma è poco noto che, dalla fine degli anni '50, un reparto in Motomeccanica venne affittato all'Alfa Romeo per produrre alcuni gruppi meccanici destinati al furgone Romeo.

L'ing. Marchisio chiede che tecnici Alfa analizzino e provino il loro nuovo motore, il tipo D94. Guarda caso, si tratta di un diesel a 2 tempi da 28 CV, portati poi a 34, bicilindrico, con alesaggio x corsa da 94 x 120 mm per 1665 cc, dotato di valvole di scarico in testa, che verrà utilizzato per motorizzare un trattore agricolo, un piccolo cingolato e carrelli elevatori, tutti prodotti dalla MM.

Il D94 è, oltretutto, un motore concettualmente in parte simile a quello adottato per la versione diesel del nuovo furgone Romeo, presentato appena due anni prima, nel 1954, e progettato dal tecnico austriaco, il prof. Hans List, della Hanstalt Fur Verbeennungsmotoren.

Gli accordi con List prevedevano il progetto di un diesel a 2 cilindri e 2 tempi, da consegnare entro il 1953 per il Romeo e per la "dieselizzazione" del motore della 1900 berlina entro il '54, fornendo un motore modificato al List entro primavera del '53 per effettuare tutte le prove di funzionamento. Il progetto bicilindrico diede vita al motore diesel adottato sulla versione a gasolio del Romeo, un motore non senza problemi che diede molti grattacapi, generò alti costi di gestione per le riparazioni in garanzia e causò un discreto danno di immagine al furgone che si salvò grazie alla versione a benzina, motorizzata con il bialbero da 1300 cc derivato dal motore della Giulietta, unico mezzo industriale dotato di un motore di derivazione prettamente sportiva. Si trattava di un bicilindrico diesel a 2 tempi, 85 x 102 mm di alesaggio x corsa per 1158 cc, 31 CV a 2800 g/m. Il pompaggio nei cilindri avveniva tramite compressore a lobi che spingeva l'aria nei cilindri attraverso travasi comandati dal pistone, immissione del gasolio in precamera e scarico attraverso apposita luce ricavata sempre sulla parete del cilindro.

Diversa la sorte del diesel per la 1900, mai realizzato in serie. Si trattava comunque di adempiere a una precisa richiesta dei militari jugoslavi, che chiedevano una versione diesel della 1900 AR51 "Matta", versione che venne provata, con buoni risultati, nel 1954, ma poi accantonata per la netta superiorità della versione a benzina.

Nel 1959, la inglese Perkins presenta un nuovo motore diesel per uso su mezzi industriali e marino, il tipo Four 99, un moderno 4 cilindri in linea da circa 99 cu.in (1600 cc), 43 CV a 4000 g/m, subito utilizzato sui furgoni Romeo montati in Spagna dalla Fadisa.

Nel 1960 viene montato per prova, su iniziativa della Riberi S.r.L. di Nichelino (TO), concessionaria esclusiva dei motori Perkins in Italia, su alcuni esemplari di Romeo, 1900 berlina e Giulietta berlina. Quando l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile chiede di avere il benessere dell'Alfa Romeo alla sostituzione, al Portello si decide di dare il consenso per il montaggio del motore 4/99 solo sulla 1900, oramai modello fuori produzione, e sulla Giulietta, sul mercato da cinque anni. Si ritenne che una versione non ufficiale a gasolio non avrebbe intaccato l'immagine delle due berline sportive. Le due veloci berline diventarono così molto meno veloci, ma decisamente più parche nei consumi.

Diverso il discorso per il furgone Romeo, sul quale si pensava già di effettuare la sostituzione del problematico motore bicilindrico diesel a 2 tempi con il nuovo diesel Perkins, viste le prove positive effettuate dalla Riberi. Al Portello si calcola la differenza di costo tra produrlo su licenza e acquistarlo direttamente dalla Perkins, ma poi si decide di non farne nulla, e il problematico bicilindrico verrà uti-



lizzato sul Romeo fino al 1967, anno di sua uscita di produzione e in cui inizia, a Pomigliano d'Arco, in un'ala dello stabilimento aeronautico, la produzione dei motori diesel SAVIEM Renault e dei relativi furgoni pesanti. Un derivato del 4/99 verrà finalmente montato sul furgone F12, l'evoluzione del Romeo, nel 1973, mentre nel 1976, leggermente modificato, viene montato sulla decisamente non entusiasmante e rumorosa Giulia Nuova Super Diesel.

Con i motori SAVIEM, l'Alfa Romeo comincia a utilizzare motori diesel leggeri di progettazione, e poi anche di costruzione, esterna, come gli ottimi VM montati negli anni '80 sulla Alfetta, Giulietta Turbo Diesel e Alfa 6 e gli IVECO sui mezzi industriali. Poi, dopo l'acquisizione da parte della Fiat, è la volta dei validi *common rail* torinesi.

Forse, per la mancanza di immagine sportiva del diesel fino a tempi recenti o l'assenza del rombo tipico e della "musica" dei motori Alfa, il motore diesel leggero proprio non piaceva in Alfa Romeo...

Noblesse.

Il telaio completo di meccanica dell'innovativo Romeo diesel. Si notano il motore bicilindrico con il compressore e la balestra trasversale dell'avantreno.



OLD TIMER®



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

info@centroasspavese.it
www.centroasspavese.it

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



Vendo Mercedes 240D,
immatricolata marzo 1983, bianca,
tettuccio apribile, radio antifurto,
appena revisionata. Unico
proprietario, ottimo stato, 300.000 km.
Euro 2.500
Cell. 334.35.18.587 (ore 8/21)

Vendo Lancia Beta 1300 coupé,
1978, interni rossi originali, rimessa
completamente a nuovo,
verniciatura, carburatore, candele,
gomme nuove, ammortizzatori,
revisione 2014, autoradio con
mangiacassette originale, socio ASI-
CMAE
Cell. 335.27.69.30

Vendo Mini Cooper 1300 del 1973
Meccanica completamente nuova,
rossa, accessoriata
Euro 14.000
Cell. 337.28.16.29 Carlo Achini

Vendo Vespa 150 VL3 del 1956,
terza serie della cosiddetta "struzzo",
ha targa e libretto di prima
immatricolazione, foglio
complementare originale. È stata
restaurata al meglio nel 1993 e
successivamente migliorata in
alcuni dettagli; a corredo consegna
copia del libretto uso e
manutenzione originale e una buona
riproduzione della borsa in tela con
gli attrezzi.
Euro 7.000
Email Maurizio.schifano@alice.it

**Vendo Moto Gilera Giubileo 175
Super (202) del 1964**,
restaurata al 100% con pezzi
originali
Euro 4.800 trattabili
Cell. 347.51.50.586 Alberto

**Vendo Mercedes 220 SE Cabriolet
1960 (ponton)**
Vettura in ottime condizioni
generali
Cell. 348.25.85.160 Mario

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 tagliando, 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 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 Volvo 344 del 1988,
Targa MI5K7228
Cilindrata 1397, benzina, 45.564
km reali. Cambio automatico, CRS.
Ottimo stato. Unico proprietario.
Valutazione Ruote Classiche.
Cell. 349.32.73.178

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,
vendo per inutilizzo.
Cell. 333.32.58.378 Guido

Vendo Innocenti 950 spider
1962, omologata ASI, rossa, in
ottime condizioni, socio C.M.A.E.
Cell. 333.32.58.378 Guido

[focus]

caldo, caldo!

Non c'è più l'estate di una volta!

La temperatura del nostro globo azzurro si è alzata e i poli rischiano di diventare come i ghiaccioli al sole di ferragosto.

Il problema è capire a chi rimarrà il bastoncino in mano.

Fare l'autostrada verso il mare o la montagna ed essere intrappolato in coda è, purtroppo, abitudine che anche le "partenze intelligenti" non ci hanno fatto perdere.

Seduti al volante della nostra 530 o GLK, Nuova Punto o 500L, Ford Focus o Lancia Ypsilon, navigatore "on", otto casse da 30W e il condizionatore acceso, ci chiediamo: "ma come facevamo trenta o quaranta anni fa?".

Sulla 1100R o sulla Flavia di papà non faceva così caldo...

Eppure allora in qualche partenza "non intelligente" le code a Bolzaneto, a Faenza, a Figline Val d'Arno, costringevano, noi ragazzini, a scendere a sgranchirci le gambe o a giocare "alle targhe" dentro la calda cupola dell'abitacolo, ma non si boccheggia come faremmo oggi se, finestrini aperti o chiusi, non avessimo il condizionatore, pardon il "climatizzatore", acceso. Perché?

Qualche risposta, con una ragionevole base tecnica, ce la possiamo dare. Ad esempio, grazie ai materiali più moderni, ai sistemi di alimentazione, alle norme antinquinamento, i moderni motori lavorano a temperature del liquido mediamente più elevate; negli anni '60-'70 era normale una temperatura dell'acqua di 80°, oggi anche 90° mentre la marmitta catalitica è fonte di temperature molto elevate.

L'innumerabile gamma di accessori interni, dai vetri elettrici, agli airbag, i rivestimenti interni più ricchi e lussuosi, rendono "l'involucro" abitacolo non solo più insonorizzato ma meno permeabile allo scambio termico anche perché le prese d'aria dinamica di una volta sono oggi ridotte, per non rovinare i flussi aerodinamici, e comunque convogliate dentro il blocco climatizzatore. Quindi l'effetto serra è assicurato.

E poi, non ultimo, ma quando eravamo ragazzi, noi degli oltre "anta", c'erano così tante auto nere in giro?

Eh, sì non ci sono più le estati di una volta!

[focus]

AAA collaboratori cercasi

Esortiamo tutti i soci ad inviare alla nostra redazione
fucina@fucinaeditore.it

ricordi, articoli, riflessioni, considerazioni tecniche, corredati anche di eventuali foto (purchè di buona qualità).

Solo così questo notiziario sarà veramente il notiziario **"NOI"** C.M.A.E.

ATTENZIONE!

Non è stata rinnovata la convenzione con il parcheggio di via Bellotti visto lo scarso utilizzo da parte dei soci.



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





[i soci ci scrivono...]

di Paolo Parigi

La seconda vita dell'Ercolino

Acquistato all'asta del C.M.A.E., in occasione della chiusura del Museo dell'Autodromo. A memoria, l'unico competitore era stato Edoardo Tenconi, ma ho vinto io (grazie, Edoardo!).

Tenendo fede alla mia convinzione che da vero mezzo Guzzi ha ancora lunga vita dinanzi a sé, non vuol morire e funziona sempre nonostante vari reumatismi, l'ho comprato. Ha lavorato per la ristrutturazione della cascina, per la manutenzione del verde e ora fa anche il servizio asilo d'infanzia.

Insomma, da vero mezzo Guzzi ha fatto quello che il generale Mc Arthur diceva dei vecchi soldati: non muoiono, ma semplicemente appassiscono lentamente. ●



FIRE SUPPRESSION SYSTEMS

www.fss-esp.com

ESTINTORE di NUOVA GENERAZIONE!
 È 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

5 ANNI GARANZIA

ECO-COMPATIBILE

IDONEO PER TUTTE LE CLASSI DI FUOCO

CE

UNI EN ISO 9001:2008 Omologazione RINA

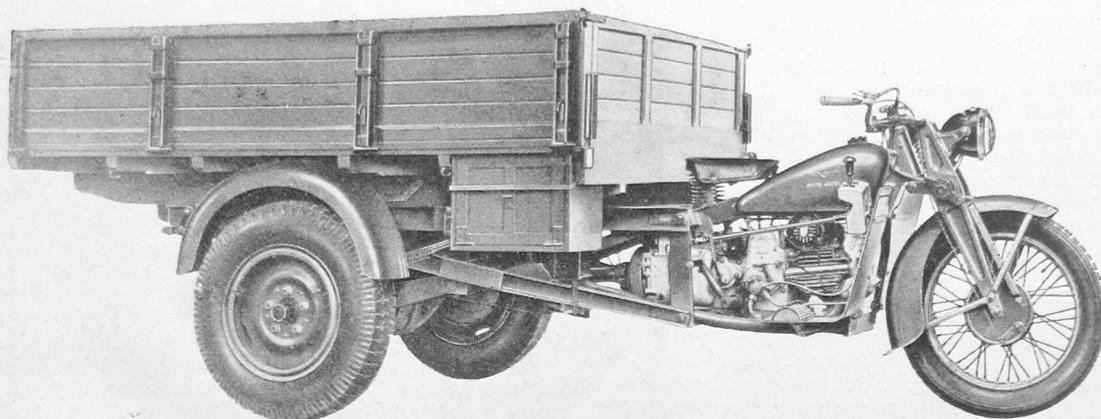
CLASSI DI FUOCO A/B/C/F ED ELETTRICI

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



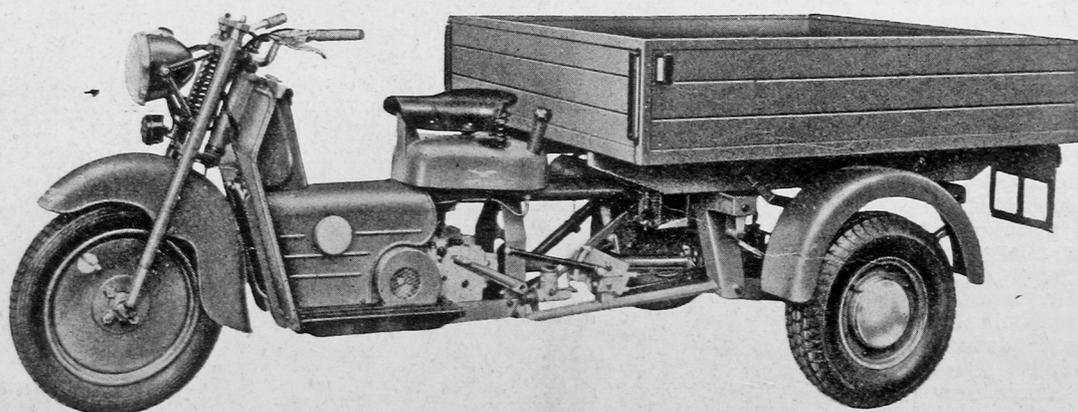


MOTO GUZZI



Motocarro "ERCOLE", 500 cc.
portata 15 q.li
funzionante a benzina e a metano

PER TRASPORTI DI OGNI GENERE



Motocarro "ERCOLINO", 192 cc.
portata 5 q.li
e motofurgoncino portata q.li 3.5

Società per Azioni **MOTO GUZZI** MANDELLO LARIO (Como)
Sede Legale: Milano - Via Durini, 28 - Filiale Milano - Via C. da Proccida, 14
CONCESSIONARI DI RIVENDITA IN TUTTA ITALIA ED ALL'ESTERO

SHELL X-100 Motor Oil

Catene REGINA





[due ruote]

di Vittorio Pasini

Piccola brigata, **vita beata**



Sabato 16 luglio abbiamo potuto realizzare la manifestazione "Sulle sponde dell'Adda", evento già in programma nel 2014 ma soppresso per la pessima situazione atmosferica. Purtroppo, forse per la stagione inoltrata, l'affluenza è stata modesta, ma di ottimo livello. Tra i partecipanti anche i nipoti sedicenni di Giancarlo e Franco.

Partenza alle 8.30 dalle tribune dell'Idroscalo. Sotto l'esperta guida delle staffette Pinuccio e Claudio e dell'assistenza, con Campagnola scopa, di Antonia abbiamo

attraversato Zelo Buon Persico, Villa Pompeiana, Lodi e siamo arrivati a Cavenago per la sosta caffè in un bellissimo locale arredato come un'osteria del 1800. Abbiamo proseguito poi attraversando Crema e Castelleone per arrivare a Soncino dove abbiamo ottimamente pranzato al ristorante "Il Cortese". Il menu era stato selezionato con cura da Adriano, nostro esperto enogastronomico.

Verso le sedici, a fatica per le abbondanti libagioni, siamo rientrati a Milano. ●

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 Piante, 56 - Roma
T. 06 45472302*



Fucina propone...

Per tutti gli amanti delle auto d'epoca la carrozzeria Touring Superleggera è sinonimo di eleganza, raffinatezza unita all'efficienza aerodinamica. Basti pensare alle berline Superleggere, alle Ferrari "barchetta", alle Disco Volante. Nomi mitici che rappresentano soltanto alcune delle realizzazioni della famosa Carrozzeria milanese, nata nel '26 che ha vestito le più importanti Alfa Romeo dagli anni '30 a gli anni '50 (6C 1750 "Flying Star", 6C 2300 Berlinetta Mille Miglia, 8C 2300 e 2900, 1900 Sprint, fino poi alle 2000 e 2600 Spider) le migliori Ferrari dei primi anni (le mitiche Barchette, le Berlinette le Mans: vincitrici delle Mille Miglia), la prima Maserati stradale di serie (la stupenda 3500 GT), le prime Lamborghini (350 GT e 400 GT), molte Lancia (dalle Lambda alle Flaminie) e tanti altri importanti marchi (Isotta Fraschini, Fiat, Aston Martin, Bianchi, Ansaldo, OM, Mercedes...). Auto che hanno vinto tutto, sia nei Concorsi di Eleganza sia in gara. Molto attenta all'innovazione tecnologica, con il brevetto Superleggera, del '37, fedele al celebre motto: *"Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria è l'ostacolo"* ma anche con grande attenzione al comfort grazie agli interni rifiniti in maniera impeccabile.

Tutta la storia della Touring è racchiusa in questa nuova opera firmata da Giovanni Bianchi Anderloni, nipote del fondatore Felice e figlio del successore Carlo Felice, realizzata grazie all'archivio di famiglia e al supporto dei maggiori archivi nazionali e a un ampio spoglio delle riviste d'epoca. L'opera è in due volumi, oltre 750 pagine e più di 1300 foto e parla anche del periodo di Carlo Felice Anderloni in Alfa Romeo, dove ha diretto il Centro Stile, racconta del Registro Touring che



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

raduna gli appassionati e collezionisti di queste vetture e della rinata Carrozzeria Touring Superleggera che, da una decina d'anni, realizza vetture di altissimo livello.

Un grande libro che è una vera immersione nello Stile Italiano grazie alla ricostruzione storica e a tantissime immagini, disegni, figurini, pubblicità.

Formato: due volumi 28x24 cm con cofanetto
Pagine: 752 complessive
Prezzo: 280,00 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

A spasso sull'acqua



Grazie alla consueta organizzazione e ospitalità del socio Vittorio Pasini, i nostri motociclisti hanno potuto condividere uno dei maggiori eventi mediatici di questi anni: la passerella di Christo

Il 25 giugno si è svolto il quarto raduno Franciacorta e il Sebino "Mont'isola". Resterà negli annali del club per aver coinciso con l'opera realizzata sul lago d'Iseo dell'architetto Christo, un ponte galleggiante che univa le due isole e che ha avuto una rilevanza mediatica mondiale (un milione e mezzo di visitatori in 15 giorni!). Il raduno organizzato dal C.M.A.E. e dal MWVCC di Brescia si è svolto con l'aiuto logistico di villa Pasini, dove si è ripetuta l'accoglienza dei coniugi Antonia e Vittorio. I padroni di casa hanno messo a disposizione dei partecipanti tutta la struttura con relativo caffè e la cena per i radunisti arrivati la sera. Considerata la concomitanza - voluta - del raduno con l'evento mondiale, quindici giorni prima della data fissata le iscrizioni si sono chiuse non appena è stato raggiunto il numero massimo di 80 iscritti, corrispondenti al numero dei permessi rilasciateci dalle autorità locali per poter accedere in riva al lago in parcheggio privato. Questi

Partenza
da Villa Pasini.





Da sinistra:
Avvocati con... le mani
in pasta;
foto di gruppo con la
passerella di Christo
sullo sfondo;
Angelo Bernardi e
Mario Achini
consegnano a Vittorio
Pasini una targa
ricordo per la
disponibilità.

peraltro, sono stati necessari per poter superare i posti di blocco posti dalle forze dell'ordine ben 10 chilometri prima delle sponde dello specchio d'acqua! Un ringraziamento va agli amici Brescianini e Turelli del MWVCC per aver organizzato con mille difficoltà l'itinerario, il parcheggio, il traghetto, il ristorante sull'isola (prenotato nel mese di marzo del 2015!) con una stupenda vista sul lago e, considerando i 120 commensali, con un servizio e una cucina eccellenti. Il rientro a terra è stato da tutti effettuato camminando sul ponte con non poca

emozione e con la soddisfazione di esserci stati! I chilometri percorsi sono stati meno dalle altre manifestazioni per ovvi motivi, ma sufficienti per dar risalto alla carovana di 80 veicoli in movimento supportati dall'eccellente lavoro delle staffette. Posso dire che è stato un raduno perfetto da tutti i punti di vista, sincronizzato nei minimi particolari. Un ringraziamento a tutti i partecipanti dal C.M.A.E. e da parte mia: con il loro comportamento impeccabile hanno fatto sì che il raduno fosse un grande successo. ●



Abbasso il freno a mano...



Proteste e proposte secondo la rivista *Auto Italiana* del 1936.

Aldo Farinelli, giornalista loquace e pungente, famoso ai lettori nella più importante rivista di automobilismo italiano dell'epoca per non saper "impostare un argomento se non partendo da un paradosso", scrive così "questo nuovo frutto delle mie meditazioni":

"Recentemente su una strada asfaltata in ripida salita, rimasi con una gomma a terra. Afferrai il cric di dotazione – uno dei soliti cric che per ragioni di sistemazione nell'inesistente spazio di bordo, più ancora che per ragioni economiche, hanno reso un aggeggio prevalentemente figurativo, con una base grossa come un biglietto da 10 Lire – e mi accinsi al ricambio della ruota. Non senza aver compreso il pericolo del rinculo, e non prima di aver cercato, ma invano, un sasso o altro qualsiasi oggetto in grado di funzionare da arresto sotto una delle ruote. Comincia dunque (estratti gli indumenti suscettibili di estrazione, e dato un malinconico addio all'integrità degli altri) il sempre ingrato compito di sollevamento della vettura, fidando nella buona stella. Che di solito, in quelle faccende, mi assiste con coscienza. Ma stavolta il destino non mi fu benigno: all'ultimo giro di manovella il cric diede un sussulto, ondeggiò

brevemente, e – patatrac – cedette all'indietro, lasciando rinculare la vettura dei pochi centimetri sufficienti a incastrare la testa del cric, di traverso, nella staffa della balestra, e il manico, piegato l'albero della vite, contro terra.

Lì per lì ringraziai la provvidenza che il fattaccio fosse avvenuto prima dell'estrazione della ruota; ma subito dopo dovetti pregare la destinataria di considerare come non emessi quei miei sensi di grazie, non appena cioè dovetti constatare che il cric si era impiantato in tal modo, sotto sforzo, tra terra e vettura, bloccandosi, da non più riuscire assolutamente in alcun modo, ad estrarlo. Provai colle buone e colle cattive maniere – chiavi, strappi di motore avanti e indietro, pedate, calci furiosi –. Invano! Dovetti fare a piedi un chilometro per trovare due giovanotti robusti e due sassi da sottoporre alle ruote anteriori (i sassi, s'intende, non i giovanotti, che furono invece adibiti a sollevare di peso la vettura) e solo così, dopo circa un'ora di pene, potei rimediare e ripartire, mandando alla malora l'urgente appuntamento che mi richiamava, distribuendo mance ai presenti, e passando il cric ai rottami. Se avessi avuto un freno a mano capace di bloccare anche le ruote anteriori, voi capite che nulla di tutto ciò sarebbe successo.

Ho voluto raccontarvi questo episodio – che probabilmente desterà anche in ognuno di voi qualche non gradito ricordo – per esemplificarvi con una fattispecie, dirò, plastica e decisiva le conseguenze più comuni di una deficienza, alla quale non sfugge la maggior parte delle macchine moderne.

Ma non si tratta, come voi ben capite delle estreme e più gravi conseguenze ipotizzabili: le cronache non mancano di esempi di vetture ferme in pendenza ripida, che incuranti del freno a mano prendono lentamente l'abbrivio e ne combinano di tutti i colori. Richiedono in questi casi la permanenza a bordo del guidatore col piede bravamente schiacciato sul pedale per tutta la sosta, a meno di spegnere il motore, inserire la marcia indietro o la prima (che a motore spento, il più delle volte, non si sognano di entrare), mettere dei sassi sotto le ruote, ecc...



Io e voi tutti sappiamo benissimo a che servono questi freni a mano sulla trasmissione. Quando mettiamo sul cric una delle ruote posteriori si riducono allo zero assoluto, perché la interposizione del differenziale permette ai due semiassi di fare i propri comodi, girando l'uno in avanti e l'altro all'indietro, pur lasciando completamente bloccato l'albero di trasmissione.

Gli stessi costruttori, nei loro libretti di istruzione, consigliano di considerare il freno a mano unicamente come un mezzo per mantenere ferma la vettura già arrestata. Ma non sempre, il signor freno a mano è d'accordo neppure su questo programma minimissimo. Non vi è mai successo di ripartire lasciandolo bloccato? Nove volte su dieci vi sarete accorti della dimenticanza non dal minimo tiro del motore, che se ne infischia, ma dal puzzo di bruciaticcio che dopo duecento metri penetra dal pavimento della vettura... Ma per questo unico scopo olfattivo sarebbe più pratico e più economico un semplice, piccolo incensiere installato a bordo della vettura, dove almeno potremmo variare, secondo il gusto delle signore, le essenze odorose!

Il buon senso consiglia di considerare il freno ausiliario come una burlletta pro forma, perché il freno principale a pedale è assolutamente sicuro e più che sufficiente - la lettera e la forma, come sempre, calpestarono la sostanza (all'epoca, la normativa vigente prevedeva un sistema frenante dell'automobile progettato a due freni indipendenti, in caso di guasto di quello principale, nda).

Lo stesso può dirsi se una delle ruote si trovi su terreno gelato, sulla neve, nell'acqua, ecc. In marcia, Dio ce ne guardi dal toccare questo pericoloso comando, se non vogliamo correre il rischio di bruciarlo, o di strappararlo, o - nella miracolosa ipotesi che tutto il resto andasse bene - di sentirci proiettare di sotto la macchina, con le ruote che vanno a spasso ognuna per proprio conto dopo il bloccaggio iniziale. Quindi, già in queste comunissime circostanze, i due famosi "freni indipendenti" sono entrambi del tutto inesistenti. Mi par di sentire, a questo punto, insorgere a brontolare quel vecchio parruccone del Codice Stradale, nella sua rigida divisa protocollare. Oh, scandalo! - egli dirà - una funzione così capitale come

il freno affidata ad un solo sistema frenante, una sola trasmissione, una sola serie di ceppi e di tamburi? Piuttosto la morte ed il caos... Rispondo con una scrollata di spalle, che è inesplicabile questa scarsa fiducia verso i costruttori, quando in altre funzioni altrettanto e più importanti nulla di simile la legge pretende. Per esempio, lo sterzo. Gli incidenti per guasto di sterzo sono senza dubbio molto meno rari che quelli per rottura di freni. Eppure la legge non s'è mai sognata di prescrivere alcunché di simile. Perché? Perché con lo stesso fondamento logico andrebbero prescritti un mozzo e un semiasse di riserva, due ruote affiancate per ognuna delle ruote. E allora perché la legge si preoccupa soltanto del freno? Per un avanzo di quella vecchia mentalità, residuata dai traini animali, secondo la quale il solo vero problema interessante la sicurezza pubblica era il freno.

Vedete dunque che il mio paradosso non era poi così strano, e che ancora una volta si può concludere col vecchio adagio che ci insegnavano nelle scuole elementari: chi troppo vuole, nulla stringe... neanche la leva d'un freno!

Aldo Farinelli, oltre alla sua dote di punzecchiare sempre il lettore o il Codice Stradale, non era tipo da polemiche sterili e proponeva sempre soluzioni fattibili: chi fosse interessato alla sua proposta in tal senso per migliorare il sistema frenante delle auto, un "ottimo surrogato del pedale del freno nei casi in cui la stanchezza o imperfezioni fisiche preesistenti o accidentali del guidatore o il desiderio di alterare lo sforzo muscolare nelle lunghe discese, gli consiglino di lasciar riposare la gamba destra", o i "vantaggi accessori, ma non meno pratici: la possibilità di bloccare i ceppi contro i tamburi durante il lavaggio della vettura, impedendo la penetrazione dell'acqua che, come tutti sanno, rende oggi quasi nulle le prime cinquanta frenate successive a un lavaggio un po' impetuoso o maldestro"... dovrà aspettare un prossimo numero di NOI C.M.A.E.; intanto godiamoci i miglioramenti tecnologici che si sono fatti e la prossima volta che imploriamo: " Ah...! I bei tempi passati", pensiamo a quanto fosse stressante guidare a quei tempi! ●



[come **eravamo**]

di Fausto Capelli

La mia passione



Come tanti di noi, di voi, fino dalla tenerissima età le quattro ruote, anche piccole e solo a pedali, esercitavano un fascino irresistibile.

Mentre si sognava di fare "come papà", di potersi mettere alla guida di una "vera" automobile, quanti sogni abbiamo immaginato e quante spinte abbiamo chiesto per poter girare il volante, fare "brumm brumm", in attesa dei sospirati diciotto anni. Passando magari attraverso, come ho fatto anch'io, l'esperienza delle due ruote, pensando però sempre alle quattro...

Il piccolo Fausto con grande cipiglio impugna il volante della sua auto di latta, mentre, ormai cresciuto, è alla guida della sua bella Alfa 2000 Spider...



Carissima Donatella,

in una serena, calda, stellata notte d'agosto te ne sei andata,
come stella persa in un universo troppo oscuro per te.

Sarai sempre ricordata con affetto.

i Motociclisti e tutti gli Amici del C.M.A.E.



[novità editoriali]

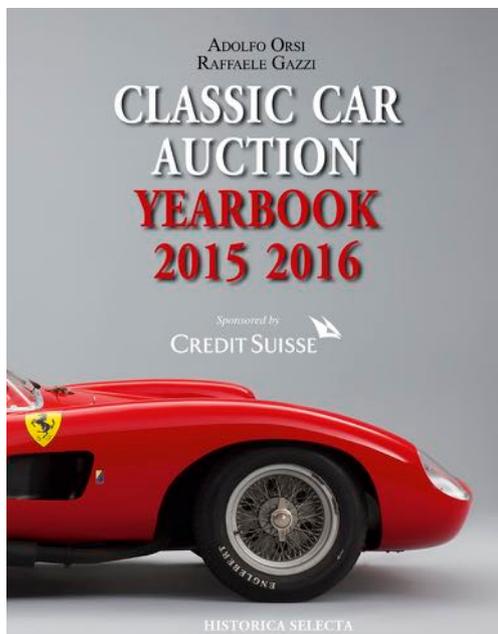
di Ennio Marone

A.A.A. Milionari cercasi

Per chi vuole dilettarsi di numeri... milioni, ecco la nuova edizione del *Classic Car Auction 2015-2016 Yearbook*.

Autori: Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi
Editore: Historica Selecta

Il Classic Car Auction 2015-2016 Yearbook copre le più importanti aste internazionali del periodo 1 settembre 2015 / 31 agosto 2016: 5.644 automobili di 324 differenti Case Costruttrici, illustrate da 930 foto a colori e in b/n. Ogni automobile è descritta con l'anno di produzione, modello, carrozziere, numero di telaio, valutazione, prezzo di aggiudicazione in GB£, US\$ ed €, data e luogo dell'asta, numero del lotto e casa d'aste, e una breve descrizione; in aggiunta viene riportato il valore in dollari della vendita, se la stessa vettura è stata offerta negli ultimi 23 anni. Chiamata da molti "la bibbia", lo *Yearbook* contiene i commenti sul mercato dei responsabili delle maggiori case d'asta, grafici e statistiche delle ultime 23 stagioni, le Case Costruttrici più richieste, divise per nazione e per periodo costruttivo, i totali del giro d'affari, le percentuali del venduto, il prezzo medio realizzato da alcuni modelli, alla fine, le foto delle Top 5 e le Top 20 delle ultime 23 stagioni.



Testo: inglese

Copertina: rigida

Pagine: 416

Formato: 24,3 x 31,5 cm

Foto: 930 b/n e colori

Prezzo: Euro 70,00

Disponibile presso: vedi elenco libreria in www.classiccarauktionyearbook.com

PROMO STAR
OGGETTISTICA • GADGET • ABBIGLIAMENTO

CREIAMO GLI ACCESSORI CHE PARLANO DELLA VOSTRA AZIENDA

promostar snc di g. marelli & g. fabris

sede operativa: via torricelli, 8 - 20136 milano

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

telefono 02/83241820 - fax 02/83249563

e-mail: promostar@promostar.org

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

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



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 dolci, salse, prescotti in confezione elegante, perfetti 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 43900091 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!



SEGUICI SU



100% MADE IN ITALY
TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.mafra.com