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

passione &motori

Dicembre 2016

NOI C·M·A·E·

N° 92

TROFEO MILANO 2016

[Trofeo Milano**]**

ancora Manovella d'oro!

[Garages ...d'antan**]**

come si parcheggiavano ... una volta le auto

[Mongolia **bis]**

amici vicini in territori lontani

Passione&Motori - Anno VI - Numero 3 - Dicembre 2016 - Euro 2,50 - Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca

[punto di **vista**]

di **Marco Galassi, presidente C.M.A.E.**

Cari amici,

desidero condividere con tutti voi una splendida notizia:

al momento di andare in stampa riceviamo questa comunicazione ufficiale da parte dell'ASI:

"Egregio Presidente, sono, lieto di comunicarLe che la manifestazione 'X Trofeo Milano' svolta dal suo Club, è risultata tra le migliori organizzate nella stagione 2016 e pertanto a tale manifestazione verrà assegnata la Manovella d'Oro 2016".

Dietro a queste parole c'è, da parte di tutti noi, la soddisfazione di ricevere per la settima volta consecutiva l'ambito riconoscimento da parte della nostra Federazione.

In un momento particolarmente difficile per tutti i Club nel recuperare consensi ed iscrizioni alle varie manifestazioni sparse sul territorio italiano, il nostro Trofeo Milano va in controtendenza e questo successo nasconde da parte nostra anche un certo senso di rammarico: vi assicuro che non è facile selezionare le vetture e le moto che potranno partecipare alla nostra manifestazione tra tutte le richieste che ogni anno arrivano in segreteria.

Dietro ad ogni auto o moto "non accettata" c'è un socio, un amico che invece vorremmo avere con noi, ma purtroppo i limiti organizzativi posti dal Comune di Milano e dalla Direzione Castello Sforzesco ci impongono ormai di limitare il numero delle presenze all'interno della Piazza d'Armi.

Chiedo anche quest'anno ai "soci esclusi" di perdonare queste nostre decisioni che, vi assicuro, dobbiamo prendere a malincuore.

Approfitto di queste righe per annunciarvi un importante avvicendamento alla guida della Squadra Corse C.M.A.E.

Il nostro amico Dino Nardiello, dopo vari anni alla guida della Squadra Corse, ha deciso di lasciare ad altri l'incarico di responsabile della Squadra.

Per prima cosa, a nome mio personale e anche a nome di tutti i Soci del C.M.A.E. desidero ringraziare Dino per l'enorme lavoro svolto in questi anni e per aver saputo

creare un “Gruppo Selvaggio” che ha dato del gran “filo da torcere” agli equipaggi avversari incontrati nelle principali Manifestazioni di Regolarità sia nazionali che internazionali.

All’inizio erano semplicemente i “giubbini gialli” … oggi sono diventati una realtà invidiabile e invidiata da altri Club.

Bravo Dino e bravi tutti i componenti di questa bella squadra, che ha portato in alto il nome del C.M.A.E.

Ma ora pensiamo… al futuro!

Il Consiglio Direttivo di lunedì 16 gennaio ha proposto a Marco Leva, che tutti noi conosciamo per la grande passione e per le specifiche competenze, di diventare il successore di Dino nell’incarico di Responsabile della Squadra Corse C.M.A.E.

Siamo lieti di comunicarvi che Marco ha accettato questa sfida e da oggi guiderà lui la Squadra Corse verso nuovi obiettivi, primo fra tutti il divertimento e il piacere di guidare.

Siamo certi che saprà mettere al servizio di tutti la sua decennale esperienza, arricchita da molta passione e tanta, tanta amicizia.

Caro Marco, ora tocca te!

Ti auguro un grande successo e ti ringrazio fin d’ora per l’impegno con il quale affronterai i “rettilinei” ma anche i “tornanti” che incontrerai durante questa nuova sfida.

Un abbraccio a tutti e un augurio per uno splendido 2017.

Un abbraccio

Marco Galassi

C.M.A.E

DAL 1959 L'AMORE PER LE AUTO E LE MOTO D'EPOCA A MILANO

COMUNICATO STAMPA
12 DICEMBRE 2016

NASCE IL FORUM DEI PRESIDENTI ASI

L'Automotoclub Storico Italiano (ASI) è la più importante associazione di appassionati di veicoli d'epoca in Italia. Fondato nel 1966, conta su 263 club federati e su 38 club aderenti. Logico che il dialogo tra tutti questi sodalizi non sia sempre facile, proprio per la distanza che li separa, né sono sufficienti le riunioni periodiche che si tengono nelle varie regioni o nella sede ASI di Torino. Inoltre, le questioni da risolvere sono quotidiane, anche dal punto di vista burocratico, e spesso le problematiche si rimandano proprio per la difficoltà dei vertici dei club di comunicare tra loro.

Undici club federati, tra cui il C.M.A.E., Club Milanese Auto Moto d'Epoca, hanno deciso di dare vita a un forum di discussione, aperto esclusivamente ai presidenti dei sodalizi ASI sparsi per il Paese, al fine di contribuire al dialogo e al lancio di nuove proposte dalle quali potranno nascere idee e progetti utili a tutti. Questo tavolo di lavoro virtuale, il primo riguardante i club ASI, permetterà una continua e costante vicinanza tra le varie associazioni. Ben presto, ai primi firmatari, se ne aggiungeranno molti altri, nell'interesse della collettività dei collezionisti.

Il forum, il cui indirizzo è www.forumpresidentiasi.it, unisce le forze di tutti coloro che vi aderiranno: iscriversi è facile, sarà sufficiente, ai vari presidenti, registrarsi per poter subito partecipare. Per rendere l'iniziativa ancora più personale e trasparente, sarà obbligatoria la foto di ciascuno dei responsabili. Come in tutti i forum che si rispettano, sono previste regole ben precise, ma ciascuno sarà sempre libero di proporre nuovi argomenti, che saranno immediatamente visibili sulla schermata principale. Un moderatore provvederà, nel caso, a limitare discussioni troppo accese. Non mancheranno pagine "statiche" e un formulario per risolvere eventuali problemi tecnici. **La comunicazione ufficiale della nascita del forum dei presidenti è stata inviata al presidente dell'ASI, avvocato Roberto Loi, e a tutti i componenti del Consiglio federale, lo scorso 6 dicembre.** Ai club federati verrà invece inviata la proposta di iscrizione via mail nei prossimi giorni in modo da rendere operativo il forum già a partire da gennaio 2017. Questo l'elenco dei club firmatari:

C.M.A.E. di Milano, Antiquariauto Auto Moto Club di Napoli, C.A.M.E.F. di Frosinone, C.A.M.E.V.A. di Aosta, Club Orobico di Pedrengo (Bergamo), C.V.A.E. di Pove del Grappa (Vicenza), G.A.M.S. di Gallarate (Varese), V.A.M.S. di Varese, V.C.C. Carducci di Casteggio (Pavia), V.C.C. di Como, Veteran Car Club Panormus di Palermo.

Comunicato stampa e immagini in alta definizione sono disponibili nell'area Stampa del sito www.cmae.it

UFFICIO STAMPA C.M.A.E. - via Goldoni 1 - 20129 Milano – 02 76000120
stampa@cmae.it www.cmae.it

Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca - Squadra CORSE CMAE

di **Sergio Coronelli**

Il C.M.A.E. in Valtellina

Gita turistica – culturale
Milano – Sacco in Valgerola – Ardendo
24 settembre 2016
Percorso di 110/120 chilometri totali
Giornata d'autunno molto bella

Silenzio: si guida!
O meglio, silenzio:
attenti alla guida!

"E SONTO UN HOMO SALVADEGO PER NATURA. CHI ME OFENDE GE FO PAGURA"
Quando ho deciso di scegliere la parte culturale del 2° raduno in Valtellina, al momento non ho fatto caso al problema della sosta delle vetture che avrebbero partecipato al raduno. Avevo scelto di visitare il "Museo dell'Homo Salvadego" a Sacco in Valgerola e solo dopo qualche riflessione ho fatto mente locale circa il problema che il grazioso borgo di Sacco, trecento anime a 700 metri di altitudine, primo paese che si incontra risalendo la valle da Morbegno, avrebbe potuto riservare al parcheggio delle vetture. Questo mi ha indotto a effettuare un preventivo sopralluogo per constatare la possibilità di poter parcheggiare circa una trentina di automobili durante una sosta rilevante nel programma dell'evento. Ho così potuto verificare che avrebbero potuto prodursi non pochi problemi: vie strette, piccole zone di parcheggio sparse qua e là... La piazza della chiesa rappresentava l'unica possibilità per ospitare una dozzina di veicoli.
Non restava, quindi, che una sola soluzione: ridurre le iscrizioni a poche auto partecipanti. Cosa che, alla fine, si è puntualmente verificata e ha così consentito di scongiurare il problema del parcheggio a Sacco; quindi visita programmata.
Il Museo dell'Homo Salvadego si trova a Sacco, frazione di Cosio Valtellino, in una casa - o, meglio, una stalla recentemente restaurata - al cui interno è possibile ammirare la camera picta risalente al XV secolo e realizzata dai restanti Simon e Battestinus. Sulla parete sono dipinti un paggetto nell'atto di tendere l'arco ed un uomo coperto da una peluria ispida con in mano una clava in legno. Sulla parete nord è raffigurata una deposizione di Cristo datata 1464 e tutto intorno vi sono decorazioni floreali stilizzate e scritte in italiano e latino di tipo moralistico.
L'antica dimora medioevale è stata dapprima usata come ufficio da un notaio e successivamente adibita a stalla a pianterreno, con la camera *picta* al piano superiore riservata a fienile. Quest'ultima destinazione ha così conservato in buono stato le pitture. Al secondo piano è dedicata una raccolta documentaria dell'Homo Salvadego rappresentato in varie parti del mondo. Di particolare interesse sono le statue che raffigurano l'Homo Salvadego posizionate sotto lo scarico di un doccione d'angolo, dalla parte dell'abside sulle facciate del Duomo di Milano, e in una in una crociera di volta nell'interno.
Grande interesse ha suscitato nei partecipanti al raduno la storia di questo piccolo museo che rende onore al piccolo borgo di Sacco in Valgerola, scrigno di una beltà affascinante che merita una ben più importante considerazione da parte della Comunità Montana Valtellina di Morbegno e dell'Assessorato alla Cultura dell'Ecomuseo della Valgerola.
Dopo questo momento particolarmente suggestivo e affascinante e una breve passeggiata per ammirare l'imponente chiesa parrocchiale di San Lorenzo del 1795 e la pace che avvolge il piccolo borgo, ci siamo catapultati velocemente giù verso Morbegno per dirigerci poi alla volta di Ardenno, dove ci aspettava un eccezionale pranzo a base di prodotti locali presso l'Agriturismo "Le Case dei Baff". Raccomandato.
Un'altra bella giornata tra cultura e svago passata con tanti amici che merita di essere riproposta anche l'anno prossimo. •

di **Sergio Coronelli**

TROFEO MILANO 2016

Sabato 1 ottobre 2016

Circa duecento anni fa Marie Henri Beyle più noto come Stendhal, amante dell'Italia e, in particolare, di Milano dove soggiornò a lungo, la esaltava e ne descriveva con ammirazione i suoi bei giardini e le sue acque limpide che la circondano da ogni parte.

Milano infatti è stata fondata sulla confluenza di tre fiumi, l'Olona, il Seveso e il Lambro. Ha inoltre avuto un grande sviluppo grazie anche ai Navigli. Soprattutto questi ultimi sono considerati un'opera fondamentale perché hanno consentito l'arrivo nel centro della città di tutti quei preziosi materiali da costruzione utilizzati per erigere tanti meravigliosi monumenti e sfarzose dimore come anche edifici più umili - ad esempio le case di ringhiera - che hanno contribuito a dare alla città quel fascino inconfondibile.

Tanto altro si potrebbe raccontare sulle acque di Milano e del suo hinterland: i canali, le rogge e i fontanili con loro indispensabili sorgenti a temperatura costante sono stati, e sono ancora in alcune zone, la base della vita agricola della pianura lombarda. È un articolato sistema architettonico, sociale e culturale che ci permette di cogliere gli aspetti più peculiari che riguardano non solo i monumenti, i palazzi e le fabbriche ma anche l'ambiente agreste con i suoi borghi rurali, le sue cascine, i mulini, le ville i monasteri e le attuali trasformazioni in atto del territorio, non sempre consoni all'ambiente.

Il Trofeo Milano è stato concepito con lo scopo ben preciso di favorire una migliore conoscenza della Lombardia, del suo capoluogo nonché del suo territorio: questo riserva al visitatore scorci di vita di una familiarità quasi del tutto sconosciuta ma che, visitandola, apre il cuore a una intensa emozione. Con grande facilità è possibile intraprendere itinerari di grande varietà (a piedi, in auto, in moto o in bicicletta) e scoprire una bellezza di Milano e i suoi dintorni come mai ci saremmo aspettati: il classico percorso "fuori porta" in provincia, lontani dalla folla, ci immerge in improvvisi silenzi di stradine poco frequentate nella verde campagna, *locus amoenus* dove riacquistare e assaporare la memoria di luoghi, borghi, case e modi di vita contadina dimenticati.

Il Trofeo Milano, insomma, è un piccolo contributo da parte del C.M.A.E. a scoprire (o riscoprire) il nostro territorio a bordo di stupende vetture d'un tempo insieme ad amici dal comune sentire, per il tempo di un tranquillo fine settimana alla ricerca di emozioni e piacevoli sorprese. ●

Nella pagina precedente: sotto l'arco del C.M.A.E., trionfante la Flaminia convertibile di Marco Stella, vincitrice del Trofeo Milano, pronta a godersi la giusta quantità di applausi.

MA·FRA
MA·FRA
MA·FRA

VIETATO

Sempre variopinta e variegata la lunga teoria di veicoli che partecipano al Trofeo Milano. Auto, moto, berline, barchette, cabrio e coupé con venti, trenta o sessant'anni sulle spalle, ma sempre ben portati!
E c'era chi, sapendo che si attraversavano canali, si è premurato di avere anche la barca di "scorta"!
E la serata conclusiva nel cortile del Castello è sempre un momento di grande convivialità.

di **Alfredo Albertini**

In Mongolia **con la Sting...**

A volte le grandi idee nascono un po' per caso, un po' per fortuna. Come è stato per l'avventurosa spedizione da Bologna a Ulan Bator, in Mongolia, che ha avuto come protagonisti Alessandro Gabrielli, 33 anni, e Roberto Morotti, 28 anni.

Tutto è cominciato in un bar del capoluogo emiliano alla fine del 2015, quando i due giovani stanno sorseggiando una birra con gli amici parlando delle vacanze dell'estate successiva. C'è chi vuole andare a Ibiza, chi nel Salento e chi sogna mete ben più lontane. Già! Ma come arrivare, per esempio, nel lontano Oriente con pochi soldi a disposizione? Scherzando con i compagni Roberto butta lì che, forse, si può arrivare in macchina. E che questa, per giunta, c'è e si trova nell'officina dei suoi parenti. Un vecchio modello della Fiat, la Uno Sting del 1989, in attesa di demolizione ma che, forse, si può ancora salvare. Detto fatto: nei giorni successivi Alessandro e Roberto vanno a vedere l'utilitaria in questione. È proprio vero: sta per essere portata dallo sfasciacarrozze ma le targhe e i documenti ci sono ancora. Un'auto niente male tutto sommato, perfetta di carrozzeria e con appena 27.000 km percorsi. L'idea comincia così a prendere forma. Alessandro e Roberto chiedono un aiuto a potenziali sponsor per preparare la vettura e uno di questi viene trovato proprio nel Club Milanese Auto e Moto d'Epoca, che li iscrive e, in cambio degli adesivi del C.M.A.E. sulle fiancate e sul cofano, offre loro un contributo al quale si aggiungerà poi quello dell'ASI. Nei mesi successivi viene deciso il percorso, che prevede l'attraversamento di Croazia, Ungheria, Ucraina, Russia, Kazakistan e Mongolia con meta finale nella capitale Ulan Bator. La Uno viene preparata per il raid: ammortizzatori più efficienti offerti dalla Monroe, pneumatici

invernali, paracoppa dell'olio, impianto elettrico rivisto per poter disporre di prese di ricarica per i cellulari. Qualche settimana ancora per ottenere i visti dai Paesi considerati e tutto è pronto per il via. Partenza il 20 luglio dallo stadio di Bologna, dove vengono caricati palloni e altri regali da donare lungo il percorso. Il programma di viaggio prevede un totale di 13.000 km con medie giornaliere di 650 (le punte estreme saranno di quasi mille e di meno di cento, in funzione dello stato delle strade). La parte iniziale del viaggio viene coperta "in scioltezza" ma in Ungheria, in vista del confine ucraino, ecco la prima grana: rottura di una boccola del cambio, che rimane bloccato in seconda. In un paio d'ore il problema viene risolto con la collaborazione di un meccanico locale ma un po' di sconforto prende i nostri protagonisti, che cominciano a interrogarsi su possibili futuri guasti in luoghi dove non ci potrà essere la possibilità di effettuare riparazioni. Per precauzione registrano le puntine, puliscono i getti del carburatore e ripartono. In Russia si rompe un'altra boccola del cambio, ma ormai Alessandro e Roberto sono diventati esperti e riescono a sistemare la faccenda da soli a bordo strada. Fin qui il percorso è abbastanza facile, ma dopo il confine con il Kazakistan si fa difficile e, spesso, non si riescono a superare i 20 km/h per le buche lungo il percorso, veri e propri crateri che possono danneggiare le sospensioni irrimediabilmente. La Polizia li ferma spesso ma, grazie anche ai palloni da calcio, già regalati ai vari doganieri, tutto fila via liscio. Anche qui sono numerosi, e si stenta a crederlo, gli autovelox, spesso piazzati proprio a bordo di vetture civetta nascoste dietro ai posti più impensabili. Un altro guasto coinvolge questa volta l'impianto di scarico: la marmitta cede e la Uno tuona come un'auto da corsa. Dopo una serie di peripezie, finalmente viene trovato un meccanico, che, in ovvia assenza del ricambio originale, adatta col saldatore il silenziatore di un componente Uaz, il furgone-pulmino tuttofare di produzione russa qui molto diffuso per la sua proverbiale robustezza. Per la cronaca, il pezzo montato è così efficiente che non è stato più smontato e la Sting sfoggia un pezzo di vera origine ex-URSS. La benzina comunque costa pochissimo e il consumo è minimo, circa 18 km con un litro; davvero un bel risparmio sui costi di viaggio. In Mongolia le strade non si possono più nemmeno definire tali: sono sentieri nel fango pieni di buche colme di acqua. Acqua che, alla fine, riesce a entrare nel carburatore e a bloccare il motore. Questo è stato l'episodio che ha fatto preoccupare di più i nostri eroi, abbandonati in una terra di nessuno e ancora lontani dal traguardo, con la sera che scende e il freddo che si fa intenso (la quota è di circa duemila metri sul mare). Prima del buio, tuttavia, Alessandro e Roberto smontano e puliscono il carburatore più volte fino a far partire nuovamente il piccolo quattro cilindri di 903 cm³. Ma la troppa stanchezza e la notte imminente inducono a dormire sotto le stelle, nel silenzio più assoluto. Nei giorni successivi l'incredibile e fortuito incontro con una Panda di coetanei senesi li rincuora: insieme a loro percorrono un po' di strada. Finalmente, sei giorni dopo l'ingresso nel Paese, ventitré giorni dal via e 13.000 km percorsi, arriva il premio di tanti sforzi: Ulan Bator, capitale della Mongolia, 1350 metri di quota, un milione e trecentomila abitanti, dove, anche in estate, le temperature sono sempre fresche.

La domanda, a questo punto, sorge spontanea: come hanno affrontato il ritorno? La risposta è semplice: in ben altre condizioni! La macchina, infatti, viene caricata su un camion e portata a Berlino mentre Alessandro e Roberto prendono un comodo volo che li riporta a casa. Stanchi ma felici. •

di **Nicola Fortuna**

Tridente emozionante...

Il grandissimo campione Juan Manuel Fangio in azione sulla sua Maserati 250F nel Gran Premio di Pescara del 1957.

Eravamo, mio figlio Sébastien e io, ad Automotodepoca, domenica 23 ottobre, in mezzo a tante storiche, pezzi di ricambio, oggetti da collezione e quant'altro, quando decisi di accompagnare mio figlio, concessionario Maserati in Alta Savoia, ad avvicinarsi allo stand della Casa del Tridente.

Nel bel mezzo, insieme ad auto prestigiose, la "Simun", un prototipo realizzato in un sol esemplare da Ghia su disegno di Giugiaro, tanto per metterci *à l'aise*, come dicono i francesi, e farci sognare!

All'interno dello spazio Maserati scorsi subito un uomo di età più che matura, i capelli candidi e il viso segnato dal tempo, che portava fieramente una polo con l'emblema del Tridente addosso. Mio figlio cominciò a parlargli e in breve io stesso venni catapultato in un'altra dimensione di spazio e di tempo, rapito dal suo conversare per il calore che proiettava nelle narrazioni e l'entusiasmo che i suoi occhi trasmettevano. Quell'uomo è Ermanno Cozza, figura storica dell'universo Maserati, presente nella Casa del Tridente dal 24 ottobre 1951, quando alle sette e mezzo del mattino in punto si presentò davanti ai cancelli dell'azienda per il suo primo giorno di lavoro.

Jean Behra, Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Luigi Villoresi, Maria Teresa de Filippis, Giorgio Scarlatti, Roy Salvadori, Pedro Rodriguez… i nomi dei piloti si libravano nell'aria del padiglione e davano l'avvio ai ricordi, agli aneddoti, alle commozioni, alla fierezza del tempo che fu, quando le Case automobilistiche italiane si battevano per vittorie o piazzamenti prestigiosi nelle più importanti corse del mondo: il rosso delle vetture dominava incontrastato e il rombo dei motori realizzati a Modena faceva scendere la bandiera a scacchi bianca e nera del traguardo.

Gli occhi scuri di Ermanno si accendevano sempre più nel coinvolgere chi come me non riesce a star lontano dall'odore di benzina, da quello dell'olio di ricino, dall'untuosità del grasso e della polvere attorno a un bullone da serrare più forte.

E, tra un ricordo e l'altro, giunse prepotente la figura di Juan Manuel Fangio: "pensi – diceva Cozza – che Fangio era un pilota di

grandissima serietà e preparazione, meticolosissimo e anche un po' sospettoso.
L'ambiente Maserati gli calzava a pennello, lontano dalla figura prevaricatrice di Enzo Ferrari che sovente poneva per rivalità i suoi piloti l'uno contro l'altro…
Fangio arrivava sul circuito del Gran Premio qualche giorno prima e a piedi percorreva il tracciato studiando nella maniera più accurata dove porre le ruote della monoposto, osservando se vi fosse brecciolino per terra, se l'asfalto in curva si presentasse irregolare, come si manifestasse l'ampiezza dei tratti in pavé, dove e quanto prima si dovesse decelerare.
In occasione del Gran Premio di Pescara del 1957, ex Coppa Acerbo, la gara più lunga di sempre del Campionato Mondiale di Formula Uno che si disputò solamente in quell'anno - e gli occhi di Ermanno si illuminarono - Fangio rimproverò aspramente davanti a tutti un pilota del calibro di Jean Behra, reo di essere arrivato in pista solo cinque minuti prima del via, a causa di una notte un po' così, perché gli veniva riconosciuta l'autorità morale per farlo. Jean... non batté ciglio!
Ma, mi creda, il suo capolavoro – continuò Cozza – fu in occasione del Gran Premio di Germania al Nürburgring, sempre nel 1957, quando Fangio, partito in poleposition, lasciò sfilare subito i suoi diretti avversari per scaldare i pneumatici giro dopo giro ma mantenendosi vicino ad andatura sempre crescente.
Fangio avrebbe dovuto in ogni caso fermarsi con la Maserati 250 F a metà gara per sostituire le coperture poiché le Pirelli non avrebbero retto fino alla fine. Le Ferrari, con le Englebert, avrebbero invece potuto concludere fino alla bandiera a scacchi.
Ebbene Juan Manuel - e lo sguardo di Cozza divenne più luminoso e intenso - si arrestò al box dove noi tutti avremmo dovuto dargli assistenza per il cambio gomme previsto in meno di 30 secondi. Invece un meccanico, svitando col martello la ruota posteriore destra, fece scivolare il gallettone sotto la stessa. Lo cercò disperatamente senza darsene conto finché altri non gli passarono in mano un secondo gallettone di scorta… in tutto erano stati persi quasi 60 secondi e la corsa pareva perduta!
Invece Fangio ripartì a spron battuto e iniziarono i suoi giri veloci uno dopo l'altro, fino a sfiorare nove secondi a tornata: era incredibile, la 250 F volava realmente sbaragliando avversari su avversari e battendo il record del giro ben nove volte, di cui sette consecutive!
Musso con la Ferrari, Moss con la Vanwall, Behra e Schell con le Maserati non rappresentavano più un problema: Fangio era terzo quando all'inizio del ventunesimo giro in rettilineo agguantò Peter Collins con la Ferrari prima di un ponte stretto che permetteva a malapena il passaggio di un'auto. Ebbene, Fangio lo superò di slancio ma davanti restava sempre la Ferrari di Mike Hawthorn. Juan Manuel arrivò in curva a sinistra, mettendo entrambe le ruote interne sull'erba, lo passò senza esitazioni e vinse la sua ultima gara di Formula Uno, il tremendo Nürburgring.
Dopo la gara Fangio mi disse – continuò Cozza - che lui e la 250 F avevano fatto corpo unico: le strutture portanti, il cuore del motore, le sospensioni, i freni della sua rossa Maserati, altro non erano che il prolungamento della sua anima, del suo coraggio e della temerarietà che alberga in ogni pilota, per lanciare la sfida perenne alle leggi della fisica e alla forza di gravità. Aveva vinto!".
E così Ermanno Cozza ed io tornammo sulla Terra, i suoi occhi si inumidirono pensando alla fabbrica, al Tridente, all'arrivo in via Ciro Menotti a Modena, a respirare quel mix di sensazioni forti in mezzo ai motori che la terra d'Emilia fa assaporare ogni volta che si ritorna. E alla fine quel congedo, dicendogli che avevo avuto l'onore di restare con lui per alcuni minuti, mi ripagò di momenti meno lieti che inevitabilmente nella vita di ogni giorno ogni uomo si trova a dover sopportare.

Grazie ancora Ermanno! •

di **Alfonso D'Aloia**

Oltrepo **medievale**

Sempre sorridenti, mai turbati, in sella prontivia, i nostri motociclisti avezzi ai saliscendi delle vicine colline dell'Oltrepo...

A metà settembre, in sede, ero davanti al planning delle attività del Club e ho visto la data del 9 ottobre con la dicitura "manifestazione moto".

L'amico Carlo si è avvicinato e mi ha detto: organizzalo tu! Ah, però: bello scherzetto che mi ha tirato! Poi ho pensato agli amici e all'entusiasmo con cui partecipano con i loro splendidi mezzi a due ruote e mi sono attivato.

Pioverà, non pioverà, farà freddo, chissà!

D'altra parte è l'ultimo incontro motociclistico dell'anno per i bikers del C.M.A.E. e quando si organizza un tour a ottobre il rischio meteorologico bisogna metterlo in conto. Anche lo scorso anno abbiamo fatto un bel giro in moto in autunno e la partecipazione è stata come sempre ampia ed entusiasta. Anche quest'anno, del resto, non ci siamo smentiti!

All'appuntamento a Binasco c'erano una trentina di moto e solo alcuni motociclisti si sono presentati in auto (ovviamente d'epoca) per portare il gruppo a quarantacinque partecipanti.

La direzione era l'Oltrepo ma, a differenza di altri anni, abbiamo percorso nuove strade: particolarmente apprezzato è stato il tratto lungo Po dal ponte della Becca sino a Verrua Po per poi raggiungere la strada verso Salice Terme.

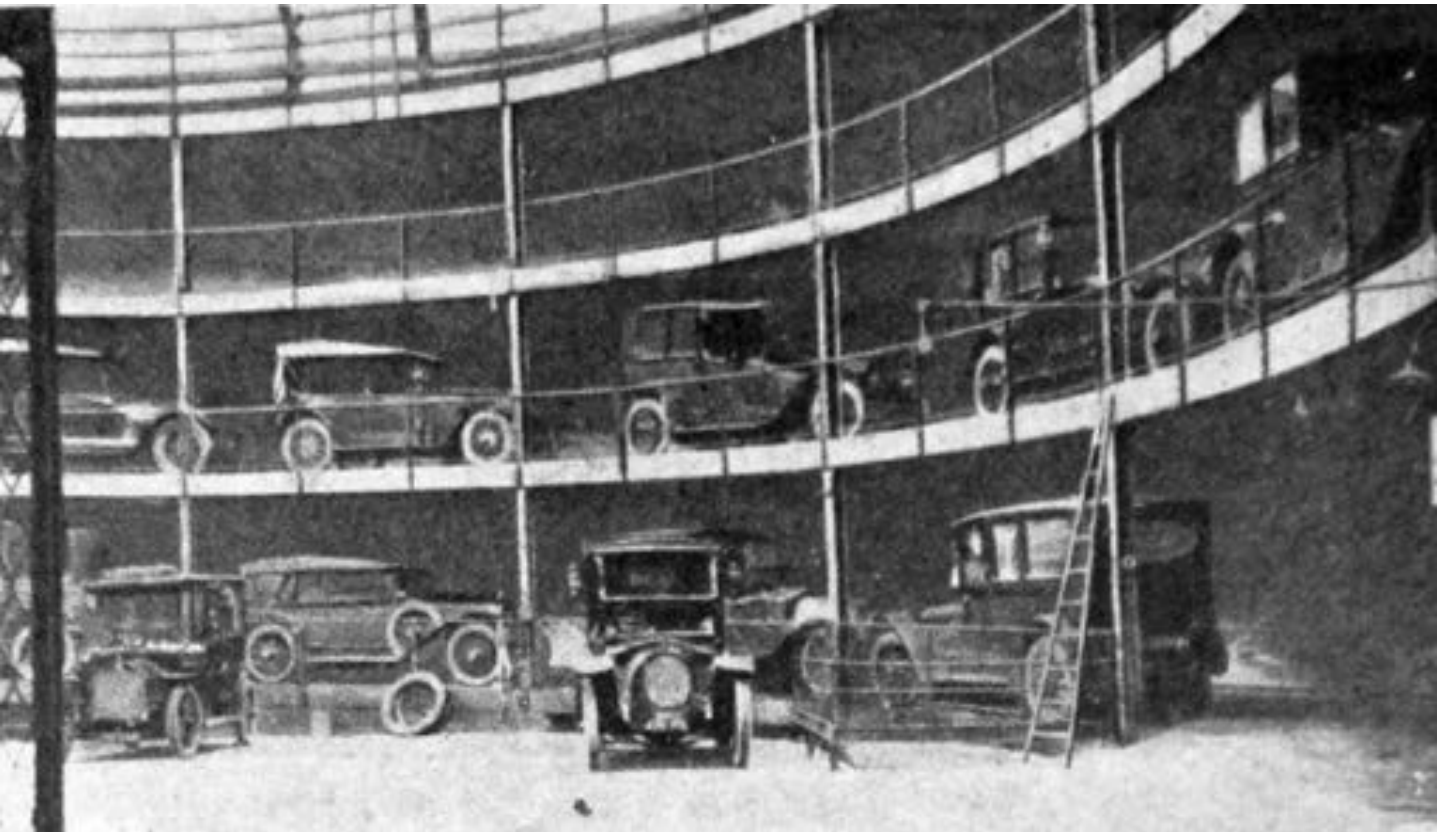
A Rivanazzano la comitiva ha fatto una piccola deviazione verso il borgo di Nazzano, ai più sconosciuto ma incantevole e con una vista bellissima sulle prime colline e sulla pianura ai suoi piedi: una rada nebbiolina ha un po' ridotto la visibilità ma ha contribuito alla giusta atmosfera che ha accompagnato i partecipanti alla degustazione di dolci e torte nel Ristorante "La Terrazza".

Dopo la sosta ristoratrice siamo ripartiti verso Salice, Godiasco, Ponte Nizza e poi deviazione su strade tortuose e panoramiche tra i boschi di castagni per raggiungere, dopo aver costeggiato l'Abbazia di S. Alberto di Butrio (meta dello scorso anno), la rocca medievale del Castello di Oramala (da qui la denominazione del tour "Oltrepo

medievale").
Qui ci aspettavano le guide a noi dedicate per un giro all'interno della struttura che risale al 1400, culminata sulla terrazza alla sommità della torre dove è possibile godere una vista sterminata a 360 gradi.
Dopo tante strade, attività culturali e fisiche, l'appetito prende il sopravvento e non poteva che essere esaudito a tavola, dopo aver raggiunto a pochi chilometri sempre di strade guidate e panoramiche, l'agriturismo Serzego a Val di Nizza.
Temperatura "freschina", ma accettabile, tempo clemente che ci ha risparmiato la pioggia, nessun disperso e le moto tutte efficienti sono stati gli ingredienti di contorno di questa bella giornata. Naturalmente non vanno dimenticati gli ingredienti base che con il C.M.A.E. non mancano mai: oltre all'assenza di inappetenza, l'entusiasmo, la passione e la gioia di stare insieme. ●

di **Stefano Salvetti**

...i moderni garages!

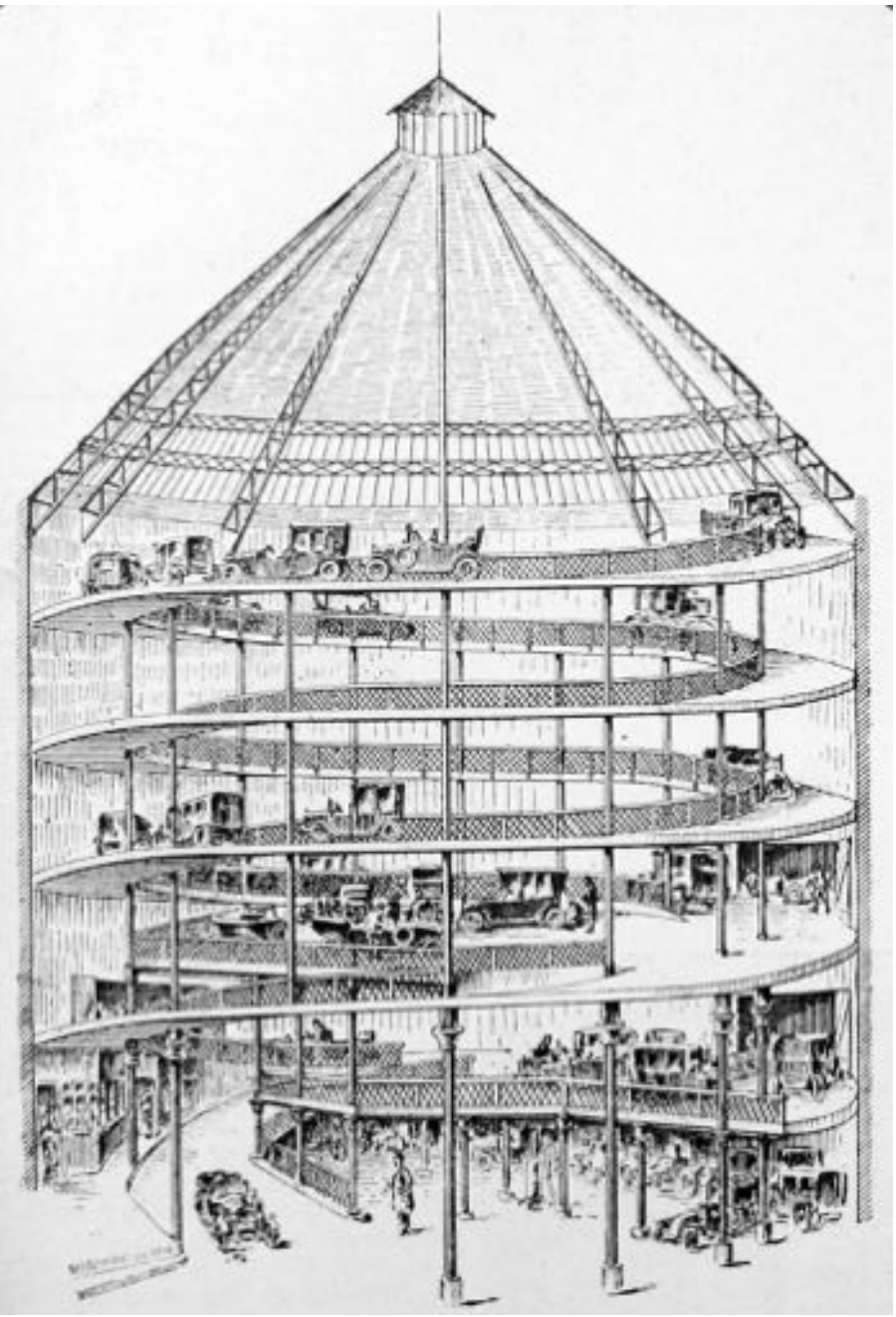


Ricordo tempo fa, in epoca di discussione a Milano per la creazione dell'Area C, di una "class action" da parte di alcuni gestori di parcheggi multipiano in zone centrali per la protesta della nuova "tassa" che avrebbe portato meno traffico in centro.

Era emersa l'idea di creare grandi silos multipiano ai confini della zona C dove poter lasciare le proprie auto così da evitare tale costo. Non penso abbiano avuto sviluppo, un po' per le varie convenzioni che si sono fatte tra Comune di Milano e Gestori, un po' perché la proposta di questi grandi silos sembrava un' idea "all'americana" dove gli spazi non mancano e le idee stravaganti neppure. Ma, soprattutto, mancano i vincoli delle Belle Arti, causa scarsa diffusione di edifici storici. Riflettendoci, un'idea del genere sarebbe stata veramente così stravagante? Vediamo come la pensava nel 1924 una delle maggiori testate dedicate all'automobilismo, *Auto Italiana*, che analizza i pochi (ma pur sempre esistiti!) grandi silos e i servizi offerti: non solo possibilità di parcheggio delle automobili ma anche stazione di rifornimento benzina e lubrificanti, lavaggio, officina di riparazione, vendita di ricambi, ecc. Certo, in quel periodo le automobili avevano bisogno di maggior manutenzione periodica rispetto a oggi ma ciò riflette l'attenzione che all'epoca si dava a questo "arnese" (come viene definito nell'articolo): le cure dedicate all'auto allora più un oggetto prezioso e non un semplice "elettrodomestico" come viene ora considerato.

"Con la crescente diffusione dell'automobilismo in Italia, diffusione che ci auguriamo, debba aumentare in proporzione con l'alto prezzo della benzina che impone di evitare il più possibile di far marciare le auto a vuoto, coll'aumento iperbolico del prezzo dei terreni nelle zone centrali delle grandi città, si rende sempre più urgente la solu-

zione del problema di poter riunire nei garages od autorimesse che dir si vogliano il maggior numero possibile di macchine onde poter praticare delle tariffe di posteggio le più miti possibili.
In Italia a nostro avviso non si è fatto nulla di tutto questo e tranne rarissime eccezioni parziali di cui parleremo ora, i proprietari di garages ed i loro architetti non hanno saputo vedere altra soluzione possibile che quella in estensione. Se per esempio per un garage per 50 vetture occorreva un suolo di 1000 mq. per avere modo di ricoverare un numero doppio di vetture si prendevano 2000 mq e così via in proporzione. E poichè nel centro della città il mq. costa caro ci si sposta verso la periferia. Così per esempio ha fatto la Fiat a Milano che ha costruito un bellissimo e vastissimo garage ma che dista dal centro quasi quattro chilometri. Esso può convenire come garage commerciale di vendita e riparazioni per una grande casa come la Fiat ma non può essere un garage di posteggio per chi non abiti nelle immediate vicinanze. Si pensi che, tenuto conto delle spese generali di consumo delle macchine e delle gomme, deperimento carrozzerie e vernici, e di quella della benzina, il costo chilometrico di una vettura normale non è certo inferiore ad una lira al chilometro, quando non è il doppio. Calcolando a quattro le gite giornaliere dall'abitazione o dall'ufficio di chi fa un uso normale per città di una macchina, anche abitando ad un sol chilometro dal garage sono 4 lire al giorno, 120 lire al mese, al minimo di maggior spesa.
Eppure vi è una mentalità di alcuni clienti che spesso pur di economizzare venti lire sul mensile del garage non esitano a servirsene di uno più lontano!
È evidente quindi come nelle città più evolute dell'estero dove l'automobile è un arnese da lavoro e non per solo diporto o snobismo, si sia da tempo studiato e risolto il problema di poter dar ricovero a buon



prezzo alle auto anche nei quartieri centrali. Naturalmente quello che non si poteva ottenere in estensione dato l'elevatissimo prezzo dei terreni si è cercato di ottenerlo in elevazione e si sono costruiti così i garages a diversi piani ricorrendo però pel traffico delle macchine in entrata ed uscita a tre sistemi differenti che ora illustreremo.

Prima però di parlare dell'estero accenneremo che, secondo le nostre conoscenze, di garages a più piani in Italia non vi è che quello dell'Automobil Club in Milano che ha un piano sotterraneo al quale si accede mediante un discensore elettrico, ed il Garage Roma a Roma (via Collina) era in funzione prima della guerra, ed aveva tre piani. Se non siamo male informati esso ora non esiste più come garage e prima della guerra non ha mai funzionato attivamente perchè il solo pianterreno serviva per le macchine in movimento mentre al primo piano vi erano boxes per le macchine in vendita ed al secondo vi era l'officina di riparazione.

Veniamo ora a parlare dei tre sistemi più in uso all'estero. Il primo è quello a piani sovrapposti con ascensori e ponti scorrevoli tipo garage Ponthieu di Parigi (nelle prime foto). Il secondo e quello cosidetto a chiocciola, ed il terzo è quello a rampe molto diffuso in America (ultime foto).

Diremo subito che tutte le nostre preferenze sono per i due ultimi sistemi perchè eliminano le manovre di ascensori e di ponti scorrevoli che abbisognano dell'opera di apposito personale e rendono l'automobilista schiavo e del funzionamento degli apparecchi che sono soggetti a guastarsi come qualunque apparecchio e del personale che potrebbe non essere pronto a servirlo.

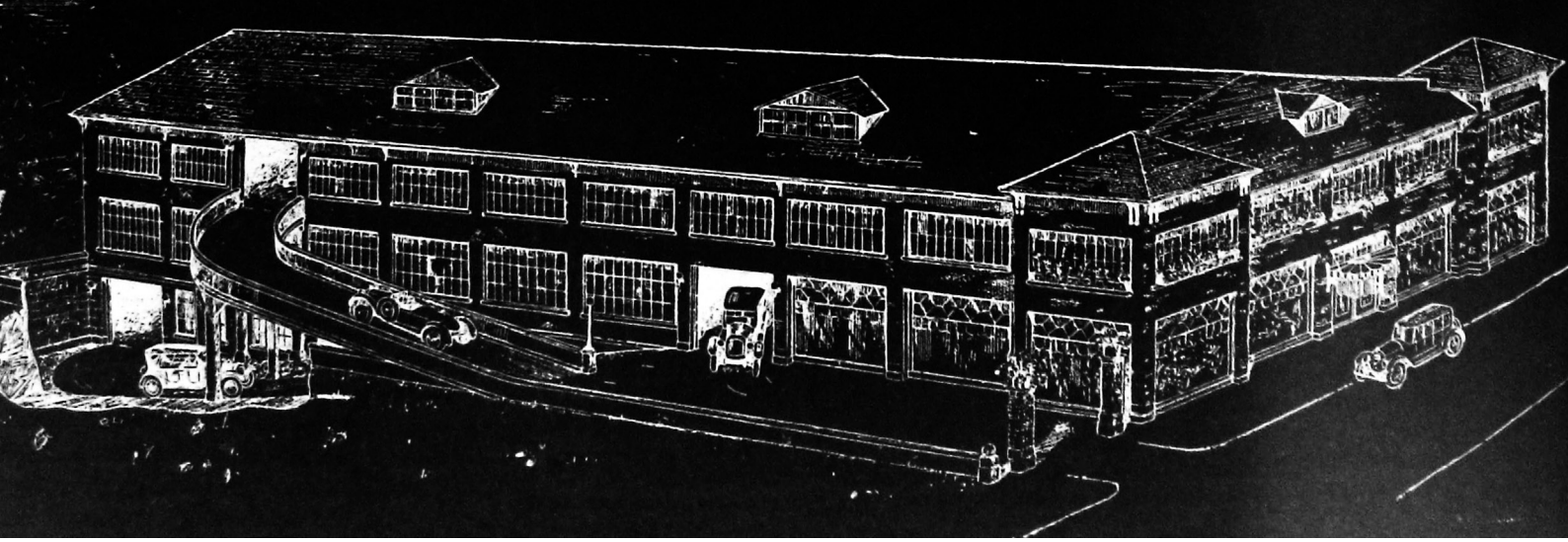
Invece coi due ultimi sistemi le macchine entrano ed escono liberamente ed ognuno può andarsene al suo posto anche al sesto piano con la macchina in moto sempre che gli piaccia senza bisogno dell'opera di nessuno. Questo gli americani col loro senso pratico hanno immediatamente compreso e ricorrendo ad ingegneri specialisti hanno risolto il problema nel miglior modo possibile.

Il primo sistema (quello adottato nel Garage Ponthieu in Parigi) consta di un pianterreno e di due piani ed è diviso in sei corsie longitudinali, due per piano. Le due corsie del primo e del secondo piano sono riunite da due ponti, uno per piano, che comandati elettricamente possono scorrere lungo tutta la galleria. L'automobile che entra, se è destinata ad un posto del pianterreno, manovra come in qualunque altro garage. Se invece è destinata ai piani superiori va a mettersi sulla piattaforma girevole restando col motore in marcia e lo chauffeur a posto. La piattaforma lo fa girare di 90° e lo pone in direzione dell'ascensore che si trova nella corsia a sinistra, dove l'auto si reca in marcia. L'ascensore lo porta al primo od al

secondo piano secondo i casi.
Sempre col motore in funzione, l'auto esce a marcia indietro dall'ascensore e va a mettersi sul ponte scorrevole che si trova fermo nella giusta posizione. Il ponte si muove e va a fermarsi dinanzi al posto fissato per l'auto e questo può così andare ad occuparlo, a marcia avanti se trovasi a sinistra, a marcia indietro se trovasi a destra.
Il ponte scorrevole torna subito a mettersi di fronte all'ascensore. Quando una macchina vuole uscire si ripete la manovra opposta. Il servizio è ben congegnato e permette di utilizzare abbastanza bene lo spazio ed invece di soli tre piani si può far di quel numero che si vuole bastando prolungare l'ascensore e mettere un ponte scorrevole ad ogni piano.
Vi è però, come abbiamo già accennato l'inconveniente dell'aver bisogno dell'opera di apposito personale per la manovra della piattaforma girevole, dell'ascensore e dei ponti scorrevoli, oltre il rischio di essere immobilizzati per un guasto, mancanza di corrente, etc.
Del sistema di garage a chiocciola ve ne è un unico esemplare a Parigi, il garage Berry (foto pagina precedente).
Questo garage ha effettivamente tre piani, il pianterreno che funziona come un qualunque garages, un primo piano che copre quasi la metà del pianterreno ed un secondo piano che ne copre un'altra metà, in differente posizione.
Una rampa elicoidale mette in comunicazione questi due piani col pianterreno e poi prosegue in balconata fino al soffitto creando tanti posteggi lungo la balconata mentre la parte esterna della rampa serve pel traffico.
Lo sviluppo di questa rampa, dalla porta del garage fino al suo termine in alto è di 1100 metri. Ci si potrebbero fare delle buone manifestazioni sportive di corse in salita! La pendenza della rampa è del 6% dal pianterreno al primo piano, ma poi diventa soltanto del 2%, ossia quasi insensibile.
Negli angoli dell'edificio che restano tra i suoi muri perimetrali quadrati e la rampa circolare, sono ricavati i posti di lavaggio, officina di riparazione, boxes chiusi etc.
Con questo sistema nessuna manovra e nessun personale speciale. L'automobile entra od esce coi suoi mezzi e va a prendere il suo posto. I ripiani del primo e del secondo piano e quelli praticati negli angoli mettono in grado le macchine che salgono o scendono di non scontrarsi.
Certamente un simile edifizio viene a costare parecchio di più delle semplici tettoie per quanto nobilitate da frontoni architettonici che costituiscono i nostri garages, ma si pensi che questo Garage si trova su una Via laterale della famosa Avenue des Champs Elysée, nel centro più aristocratico e più automobilistico di Parigi e si vedrà quale vantaggio ne con consegue dalla sua capacità almeno quintuplicata, in proporzione al suolo occupato.
Con lo stesso sistema a chiocciola, ma con ben più ampie proporzioni è il garage americano costruito a Boston nel 1920.
In esso però la rampa elicoidale serve sol-

VIA DELLA SPIGA
Rivolta
dal 1883
MILANO

DESMOLED
Your Next Light
www.desmoled.com



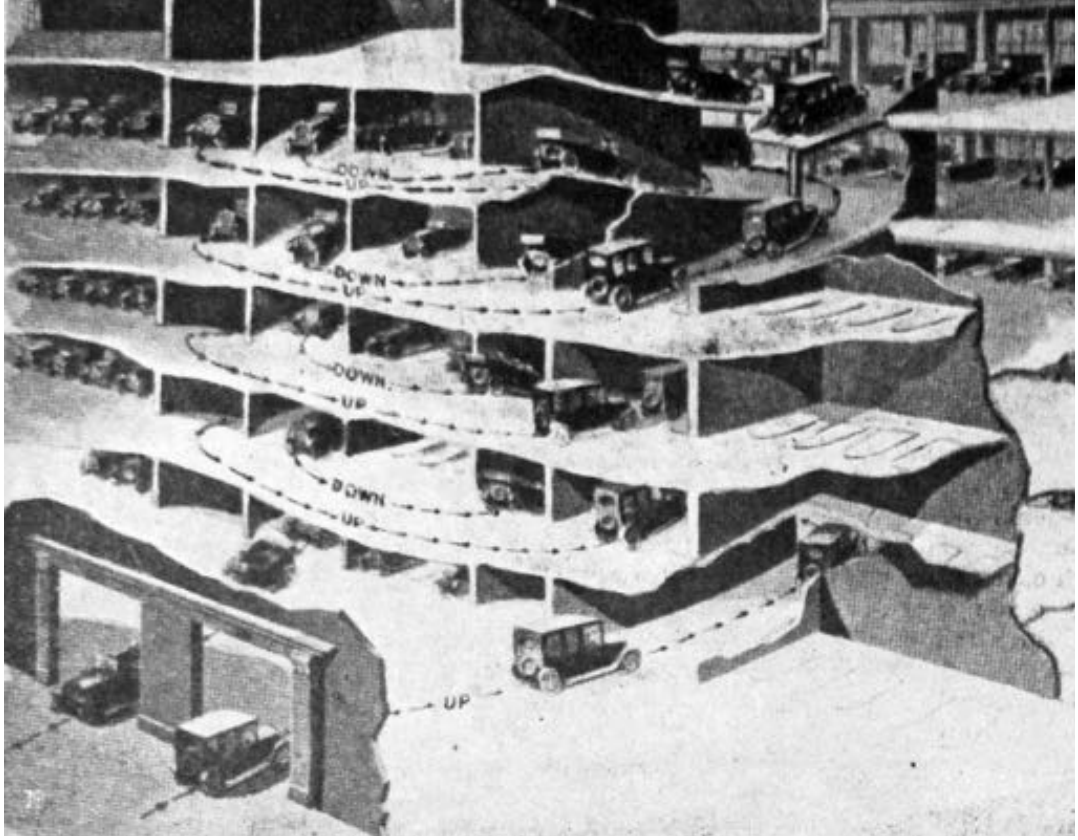
tanto come mezzo per raggiungere i piani superiori e non come posteggio. Vi sono poi due distinte rampe elicoidali concentriche (foto pagina seguente): quella più esterna serve per le macchine che salgono, e quella più interna serve per le macchine che scendono. Un ascensore permette a chi va a prendere od a chi ha lasciato la macchina di salire o scendere dai vari piani. Questo Garage ha sei piani ed ha una capacità complessiva di 600 automobili. Ognuno di questi 600 clienti può entrare ed uscire sempre che gli piaccia senza imbarazzare e senza essere imbarazzato da altri. Quando si pensa alle manovre ed agli sfacchinamenti ai quali si deve ricorrere nei nostri garages dove spesso le macchine sono ammucchiate alla rinfusa, non si può non restare ammirati ed… invidiare dinanzi a tanta semplicità e praticità.

Un altro garages dello stesso sistema è quello che si avvale di un unica rampa che permette egualmente di salire e scendere senza incontrarsi con un procedimento brevettato di cui è proprietaria la Compagnia "The d'Humy Motoram System". Questo tipo di garage ha anche la specialità di essere diviso in due sezioni servite dall'unica rampa con delle barriere automatiche che in caso d'incendio dividono nettamente una sezione dall'altra permettendo così di localizzare e diminuire danni e pericoli.

Un ultimo sistema molto diffuso in America e che noi crediamo sia il più pratico per i clienti ed il più economico come spesa d'impianto è quello che generalmente viene usato per tre piani, un sotterraneo, un pianterreno ed un primo piano. La figura in alto indica con la maggiore chiarezza ed evidenza come sono costruiti ed il loro adattamento viene poi molto facilitato e si presta ad infinite e più economiche soluzioni quando si tratta di terreni in collina. Allora le rampe possono venire naturalmente dalle strade adiacenti. Praticissime organizzazioni americane dei garage completi, che vendono macchine, pezzi di ricambio etc.

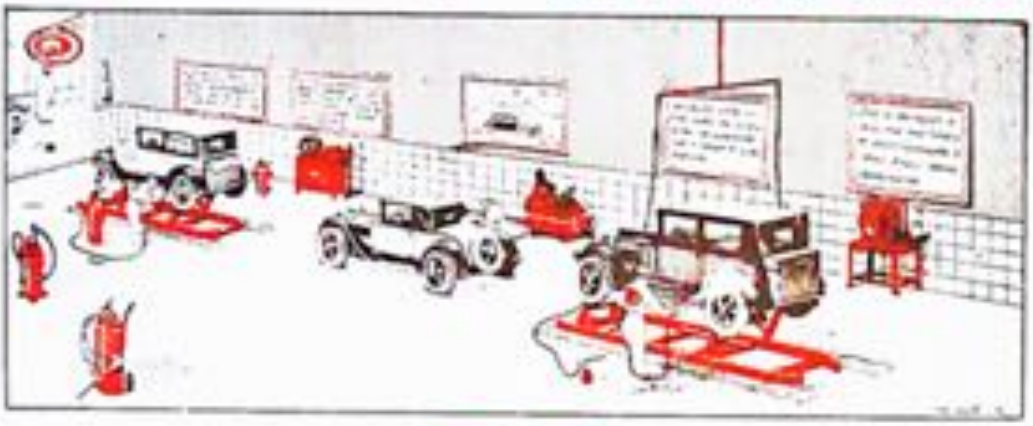
La rampa discendente porta al sotterraneo adibito esclusivamente a garage ed a deposito di benzina e lubrificanti.

La rampa ascendente porta al primo piano ove vi è parte adibita a garages e parte officina di riparazioni, deposito pezzi di ricambio, uffici di amministrazione. Al pianterreno, sul davanti verso strada vi è il salone di esposizione delle macchine in vendita ed il



negozio con vetrine per accessori, pezzi di ricambio, etc., per la vendita al pubblico.
Di tali garages in un paese ove gli automobili si contano a milioni possono naturalmente a migliaia esistere e prosperare e tutte le cure più industriose e minuziose vengono in essi studiate per rendere al cliente l'uso dell'automobile il più gradevole ed il più economico possibile. Solo così si può spiegare la grande, enorme diffusione che esso ha preso in quelle regioni. Se gli americani dovessero incontrare soltanto la centesima parte dei fastidi, delle preoccupazioni, non parlando poi delle spese, che deliziano il possessore italiano di un auto, non avrebbero certamente una macchina per ogni sette abitanti!". ●

STAZIONE SERVIZIO "ROBELLS - GIEMTO"



Compressore d'aria ROBELLS - GIEMTO

Sollevatore idraulico con elettropompa

Apparecchio per graffiatura balestre

Gruppo lavaggio ROBELLS-GIEMTO con pompa "Triplex" alla pressione

Apparecchio grassaggio con pistola automatica

La trionfale prova dei motori FIAT *nella Crociera Transatlantica deve far riflettere sulla superiore capacità dei tecnici e delle maestranze della nostra industria meccanica:*

PREFERITENE IN OGNI CASO I PRODOTTI!

Fabbrica Italiana Apparecchi Servizio Garage - GIOVANNI EMANUEL - Via Canova, 12 - Tel. 65.051 - TORINO

ATTREZZATURA PER GARAGE

TÉCALÉMIT

trasforma il proprio garage in una moderna STAZIONE DI SERVIZIO

facendo sua la esperienza di oltre mille Stazioni Ufficiali TÉCALÉMIT

Agenzia Italiana TÉCALÉMIT - Via Pastrengo, 14 - TORINO
DITTA DOMENICO FILOGAMO

Vendo Fiat 600D del 1966
Ottime condizioni, certificato identità ASI.
Euro 5.500
Cell. 347.74.75.983 Giuseppe

Vendo Lancia Thesis 2.4 MJT Executive
175 CV, cambio manuale, sostituiti frizione e volano bi-massa, tutti i tagliandi eseguiti presso rete Lancia, documentabili con fatture e libretto service, sostituiti braccetti sospensioni, giunti omocinetici, diechi e pastiglie anteriori, è ancora presente cellophane sotto i tappetini dell'auto.
Inclusi nel prezzo: treno di gomme invernali Pirelli Sottozero, barre porta tutto originali Lancia, introvabili, kit modanature portiere cromate nuove e paracolpi laterali, sovrattappetini originali lancia neri per non sporcare quelli beige in inverno.
Vettura perfettamente funzionate vendo per passaggio a vettura cambio automatico, piccoli segni/graffi carrozzeria.
Euro 4.000
Cell. 347.84.33.558 Luca Grassi

Vendo Fiat 850 Special del 1971
Blu scuro, ben tenuta, sempre garage, km 11.600, motore funzionate, batteria nuova, due proprietari, targhe nere.
Cell. 333.345.13.13. Costanza

Vendo Fiat 500 C del 1953
Colore beige, targa originale MI20 (!), tutta funzionante, resaturo conservativo di circa quindici anni or sono, versione trasformabile, utilizzabile subito, sempre rimessata al chiuso. Negli ultimi dieci anni ha fatto 300 km. Inoltre vendo scocca nuda senza documenti di Fiat 500C Giardinetta metallica e diversi ricambi (parafanghi, cofani, sedili, ruote, ecc), visibile nel Lodigiano, solo interessati
Euro 9.500 trattabili solo in blocco
Cell. 339.561.50.90

Vendo Lancia Musa 1.4 P1\6V Platino
Benzina, km 75.000, color oro, cambio automatico, frizione nuova, gomme al 85%, interno in pelle e stoffa, tetto panoramico, condizionatore, radio cd, carrozzeria in ottime condizioni con solo qualche segnetto di parcheggio.
Euro 4.500 trattabili
Cell 339.561.50.90

Vendo MGB del 1966
Rossa, auto appena risistemata (guarnizioni, batterie), perfettamente funzionante. 35.886 km effettivi. Per veri appassionati. Targa nera. (CO). Disponibile immediatamente.
Euro 22.000 trattabili
Cell. 347.27.53.533 Andrea

Vendo Citroen GS Special (1979)
Appassionato Citroën possessore anche di altri modelli, vende splendido esemplare di GS in condizioni impeccabili sia sotto il profilo della carrozzeria che della meccanica, iscritta nei registri ASI e RIASC. La vendita avviene esclusivamente per nuovo progetto.
Interventi recenti:
Motore
- kit cinghie dentate distribuzione e cuscinetti;
- olio motore e cambio;
- filtro aria, benzina ed olio;
- candele;
- controllo e regolazione CO;
- regolatore di tensione Ducellier;
- batteria.
Carrozzeria
- riverniciatura con sanatura di particolari e del fondo, nessun punto di ruggine presente;
- igienizzazione completa dell'abitacolo;
Sospensioni
- elemento "T" pompa HP;
- spurgo freni, lavaggio tubi e serbatoio LHM, sostituzione LHM;
- cuffie semiassi anteriori (lato cambio e lato ruota);
- Fluid Block e perni avantreno;
- tiranti sterzo con riparazione rotule;
Altro: gancio traino, pneumatici nuovi su cerchi rigenerati a nuovo, tappetini specifici dell'epoca, griglia lunotto Autoclima, autoradio Philips dell'epoca, mascherina climi freddi, manuale uso e manutenzione, doppie chiavi, tappo serbatoio con chiave.
Auto iscritta ASI e RIASC, non paga tassa di circolazione (in Regione Lombardia, in altre regioni sono circa 30 euro l'anno) ed usufruisce di assicurazione agevolata come auto storica.
Vendo esclusivamente per nuovo progetto, prezzo d'acquisto non trattabile.
Euro 7.500
Cell. 3341314876 Paolo

Vendo Volvo 344 del 1988, targata MI5K7228. Cilindrata 1397, benzina, km 45.564 reali. Cambio automatico. Ottimo stato. Dotata di C.R.S. Unico proprietario.
Valutazione *Ruoteclassiche*
Cell. 349.32.73.178

[focus]

visibilità...d'epoca!
di Gippo Salvetti

Mese di Giugno.
Non c'è più il tempo di una volta!
Si diceva che durante la Fiera Campionaria di Milano, che si svolgeva d'Aprile, pioveva comunque qualche giorno. Sempre. Ed era vero!
Ma oggi ci sono le "bombe d'acqua". La "pioggerellina nel pineto" è solo un ricordo dannunziano; quando piove viene giù a cascate...
Anche il buon Colonnello Bernacca non saprebbe che pesci prendere nel dare previsioni attendibili che superino il pomeriggio.
Or bene mi trovavo con i miei figli e le mie due Alfa Montreal a un raduno nell'Appennino piacentino quando, durante il ritorno in autostrada, si è scatenata una vera e propria bufera d'acqua, al punto che non solo i motociclisti, ma anche molte automobili si fermavano sotto i cavalcavia magari in doppia fila creando una situazione di pericolo. Visibilità scarsissima, si procedeva a 20-25 all'ora con tergicristalli anni '70 che potevano solo "spolverare" il parabrezza, fari anteriori che erano praticamente inesistenti e comunque a cui non siamo più abituati rispetto ai moderni led. Mi precedeva mio figlio e quando veniva superato da una moderna vettura, che procedeva a 30 invece che a 25 km/h si notava in modo lapalissiano la differenza tra le luci posteriori di una moderna piccola Panda rispetto a quelle sbiadite di una Montreal, punta di diamante delle Gran Turismo di allora.
Mi ricordai di una piccola astuzia che usavo quarant'anni fa nella nebbia quando ancora non esistevano i fari retronebbia che oggi fanno veramente la differenza in caso di scarsa o scarsissima visibilità: comunicai a mio figlio davanti (e lo feci anch'io) di tenere acceso il lampeggiante destro.
Già si notava una sensibile differenza che ti permetteva di essere visto da chi sopraggiungeva con almeno, in quella situazione, una quindicina di metri prima. Era già qualcosa, quel qualcosa che può fare la differenza tra un tamponamento e un non-tamponamento.
Le nostre vecchie auto hanno fari posteriori veramente "datati" e se davanti non si può fare molto, in caso di scarsa o scarsissima visibilità, tenere accesa la freccia destra, non costa molto, ma può essere molto, molto utile...

[focus]

AAA collaboratori cercasi

Esortiamo tutti i soci a 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.

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA
C·M·A·E·

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

MORETTI
UN LOTTO DI ELETTROCARRI SAMEM PRONTI PER LA CONSEGNA
S.A.M.e.M.
La nostra organizzazione commerciale concede agenzie di vendita nelle zone ancora libere della Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia, Veneto, Lazio.
INTERPELLATECI
SOC. AN. MOTOVEICOLI ELETTROVEICOLI MORETTI
TORINO - Via Mantova N. 56 angolo Corso Firenze - Telefono N. 21840

ELETTROTASSÌ
MORETTI
PORTATA 5 PERSONE PIÙ BAGAGLI • VELOCITÀ ORARIA 45 Km.
AUTONOMIA Km. 80 - 100 • BATTERIE 40 ELEMENTI • 200 AMPÈRORA
NIENTE OLIO
DI PROSSIMA ADOZIONE PER IL SERVIZIO PUBBLICO DI ROMA E TORINO
NIENTE BENZINA
S.A.M.E.M.
Colla nostra nuova organizzazione commerciale post-bellica sono disponibili delle agenzie di vendita in zone di Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia, Veneto.
INTERPELLATECI
SOC. AN. MOTOVEICOLI ELETTROVEICOLI MORETTI
TORINO - Via Mantova N. 56 angolo Corso Firenze - Telefono N. 21840

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

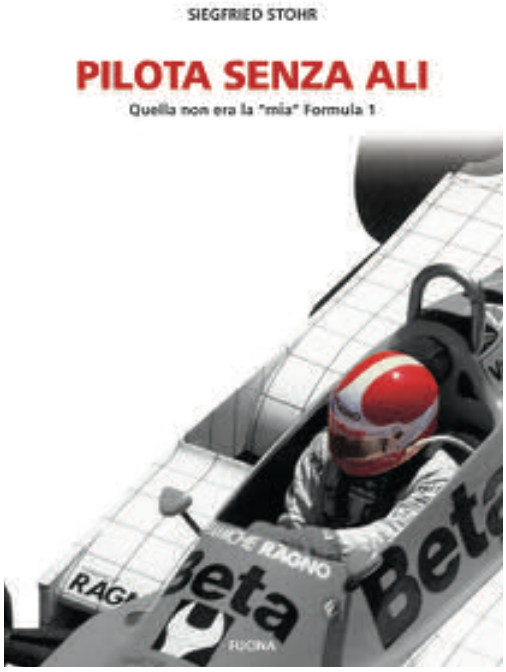
OLD TIMER

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

Fucina propone...



"Per capire quello che prova un pilota e anche quello che ha fatto in carriera, bisogna quindi riviverlo, sentirlo nelle corde della propria anima, istante per istante, gara per gara. Per farsi così un quadro più preciso della sua storia umana e sportiva...".

Nel suo nuovo libro l'ex-pilota italiano racconta il mondo delle corse automobilistiche di "…quando al posto dei cordoli c'erano i marciapiedi del Nurburgring o la chicane di Montecarlo…" e le gare conservavano il fascino degli anni '60. E lo fa mescolando sapientemente la sua esperienza con le monoposto a quella di psicologo.

In questo modo Stohr accompagna il lettore in un piacevole viaggio fra ricordi e riflessioni attraverso una prospettiva inedita e un punto di vista privilegiato, mostrando e spiegando "dall'interno" il mondo esclusivo e un po' mitizzato della Formula 1.

Dai kart fino alla massima categoria, passando per successi e sconfitte ma sempre con la stessa perseveranza e determinazione e con la convinzione di non avere amici tra le ruote scoperte, ma solo obiettivi a cui puntare.

E poi la decisione di avviare una scuola di guida sicura e di coltivare la sua passione per la montagna e le scalate, per continuare "a sentirsi vivo"...

Una lettura piacevole, accattivante e altrettanto scorrevole.

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

Formato: 15x21 cm
Pagine: 240
Prezzo: 19,00 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

di **Maurizio Adamoli**

Everest... o quasi

Il passo Hochtor a oltre 2.500 m di altezza: va regolata la carburazione alla nostra 500?
No, giunge in vetta senza problemi.

Considerando che a Nord e a Nord-Ovest siamo già andati, io e Mario decidiamo di rivolgerci verso Nord-Est. La nostra meta finale è Salisburgo; con deviazioni, dando la preferenza alla paesaggistica ma, essendo ingegneri, non trascurando una costruzione imponente, ardita, unica ma anche tristemente famosa: la diga del Vajont.
Alzati di buon ora, sfoderiamo il mezzo, l'indistruttibile Fiat 500L del 1972, e raggiungiamo, in autostrada e poi per strada statale, Longarone e dopo una breve ma ripida salita i comuni di Erto e Casso dove si trova la diga.
Fa paura, è stretta e alta duecentosessantadue metri. La guida ci conduce proprio sopra, là dove un'onda alta ottanta metri, provocata dalla frana del monte Toc, ha superato l'argine ed è scesa nella stretta gola fino a sommergere travolgendo Longarone e altri paesi e provocando 1.917 vittime. Era il 9 ottobre 1963, alle ore 22.39, come ricorda una lapide all'ingresso.
All'uscita veniamo letteralmente assaliti da un gruppo di turisti portoghesi che scattano foto alla macchinetta, ci salgono sopra a turno e, sorridenti, ci fanno i loro complimenti.
Per niente stanchi, continuiamo fino a raggiungere Auronzo di Cadore dove, dopo quasi quattrocento chilometri, terminiamo la nostra prima tappa.
Il giorno successivo la nostra meta sarebbe quella finale, Salisburgo, ma la padrona dell'albergo ci invita a salire fino ai piedi delle tre cime di Lavaredo. Perché no, pensiamo, nessuno dei due le ha mai viste.
Ci aspetta una strada, a pagamento, con pendenza media del 10%, e punte del 14%, fino a raggiungere, a quota 2.333, il rifugio Auronzo. Fa un caldo inusuale, la 500 fatica, la pompa della benzina si riempie di bolle d'aria, gli ultimi due chilometri vengono percorsi usando prima e seconda, ma arriviamo a destinazione.

Dopo una passeggiata di qualche minuto siamo di fronte alle tre cime, che ci lasciano senza fiato per la loro maestosità e per il panorama che le circonda.

Scendiamo a valle e a metà pomeriggio siamo a Salisburgo. La serata trascorre in una famosa birreria dove gustiamo stinco di maiale, patate e crauti. Fortunatamente abbiamo lasciato l'auto nel parcheggio dell'albergo, le nostre gambe sono insicure e traballanti dopo i boccali di birra bevuti.
Giorno successivo passato a visitare la città: i giardini di Mirabell, la fortezza che domina la città, la casa di Mozart, il Duomo… e, fuori città, il castello di Helbron, famoso per i suoi giochi d'acqua. Al tramonto ci siamo fermati in una piazza dove, gratuitamente, ti offrivano una bibita, un libro da leggere e una poltrona dove accomodarti e ammirare il sole che tramontava dietro al Duomo.

Altro giorno, altre avventure: visitiamo una miniera di sale, materia per cui Salisburgo in tempi passati era ricca e famosa. Siamo scesi sotto terra per 210 metri e in profondità, dentro la montagna, per altri 1.150. Aspettavo di vedere caverne bianche di sale, invece il prezioso elemento è agglomerato con la roccia della montagne. I minatori riempiono di acqua delle stanze scavate, l'acqua scioglie il sale, fino a una concentrazione del 27% (il mare ha solo il 3% di sale) e poi facendo evaporare l'acqua recuperano il sale.
Siamo a ridosso della frontiera con la Germania, vicini a Berchtersgaden, dove Hitler teneva uno dei suoi quartieri generali e presso la quale si fece costruire la sua residenza estiva, il Nido dell'aquila, un rifugio in posizione panoramica utilizzato anche per incontri diplomatici. Abbiamo visitato entrambi, con un po' di delusione: per evitare possibili pellegrinaggi nostalgici, gli inglesi alla fine della guerra hanno distrutto tutto. Oggi è un ristorante con nulla di storico. Rimane solo di originale il camino in marmo rosso di Levanto sembra donato da Mussolini al dittatore tedesco. Merita comunque una visita: la strada, percorribile solo in bus, mozza il fiato così come il panorama.

Si riparte, per terminare la giornata a Zell am See. Ironia, ci fermiamo in un albergo sede del locale club di Mercedes e Porsche. Pagode, SL si sprecano ma la nostra macchinetta è felice di trovarsi tra la nobiltà delle auto teutoniche.

Il giorno successivo ci aspetta una giornata impegnativa: è nostra intenzione percorrere la strada panoramica che porta al ghiacciaio del Glossglockner: per fare ciò dovremo affrontare 36 tornanti e raggiungere il passo Hochtor, posto a 2.504 metri di altezza.

La 500 si comporta bene, il motore canta e ruggisce quando supera i tornanti. Panorami stupendi e decine di fotografie, fino al parcheggio della Nationalparkplatz da dove si

La nostra fedele 500, pur piccola, raggiunge grandi vette.

Una bella vista della lunga teoria di tornanti dello Stelvio, vero paradiso soprattutto per i motociclisti.

può ammirare il ghiacciaio, che a causa del riscaldamento globale si sta irrimediabilmente ritirando.
Durante la salita veniamo più volte superati da un gruppo di austriaci a bordo di vetture Porsche (bella la vita con 370 cavalli sotto il cofano) che non risparmiano foto, sorrisi e complimenti ai due "senior" in 500. L'aria mette appetito, ma una porzione di torta di mele e un caffè al bar con vista sul ghiacciaio spengono i morsi della fame.
La giornata termina a Vipiteno, un po' stanchi ma entusiasti per i paesaggi ammirati.
La meta del giorno dopo è Trafoi, ai piedi dello Stelvio. La strada più semplice sarebbe scendere a Bolzano in autostrada, per poi percorrere tutta la val Venosta ma avendo deciso di usare solo strade normali, e amando la cose complicate, decidiamo di raggiungere Merano attraverso il Passo del Giovo.
Proprio in cima al passo succede l'imprevisto: alla ripartenza il motorino di avviamento non dà segnale di vita. Ripartiamo a spinta e durante la discesa, tramite Internet, riusciamo a contattare il Presidente del Veteran Car Club di Bolzano, che ci fornisce le coordinate di un meccanico di Merano capace di risolvere il problema.
Raggiungiamo il meccanico, alle 11 della mattina. Sono le spazzole del motorino consumate, ci promette di consegnarci la macchina per le 17. Cosa facciamo nel frattempo? Il meccanico ci suggerisce di visitare le terme che si rivelano una piacevole sorpresa: innumerevoli vasche, coperte e scoperte, con acqua termale a temperature che vanno dai 18 ai 37°C, idromassaggio e cascate, attorniate da prati e giardini ben tenuti. Bar e ristoranti per tutte le tasche. Nella sfortuna siamo stati veramente fortunati ad avere l'auto in panne vicini a questa località.
Abbiamo tempo anche per passeggiare per il centro di Merano tra vie porticate. Alle 15 ci avvisano che la macchinetta è pronta per ripartire. Abbracci al meccanico che ci ha salvato la vacanza e via, lungo la val Venosta per una strada ai cui lati si trovano coltivazioni intensive di mele, fino a Trafoi, dove ci fermiamo sotto un violento acquazzone.
L'indomani ultimo balzo verso casa, passando per la Cima Coppi, il passo dello Stelvio. La vecchia ma indomabile 500 affronta i quarantotto tornanti in salita più i quaranta in discesa con inaspettata allegria, forse sente aria di casa. In cima facciamo amicizia con due vespisti un po' infreddoliti: la temperatura non raggiunge i 10°C. Infine Bormio, Colico, Lecco, casa.

Durante il nostro viaggio abbiamo percorso 1.450 km raggiungendo:
- il rifugio Auronzo a quota 2.333 metri
- il Passo Hochtor a quota 2.504 metri
- il Passo Giovo a quota 2.094 metri
- il Passo dello Stelvio a quota 2.760 metri

superando un dislivello totale di 9.691 metri, che oltrepassa di oltre 1000 metri l'altezza del monte Everest.

Un particolare ringraziamento a:
Davide, presidente del VCC di Bolzano per i suoi consigli, Manuel Boniatti di Merano, il meccanico Mario, inseparabile compagno di viaggio e ottimo navigatore e, naturalmente, l'innarestabile 500, che ci ha scarrozzato per tutto il Tirolo. •

Calendario eventi 2017

Ecco alcuni degli incontri e manifestazioni del nostro club

Auto

29 aprile	Gita in Piemonte e Liguria
13-14 maggio	Visita alla collezione Righini e al Museo Stanguellini
17 giugno	Gita in Monferrato
1° luglio	Gita in Brianza ad Agliate
16 settembre	Gita in Val Chiavenna
7 ottobre	11° Trofeo Milano (Manifestazione ASI)
21 ottobre	Visita al Museo Fisogni a Tradate
4 novembre	Tartufata

Moto

9 aprile	Gita di Primavera
28 maggio	Gita in Franciacorta
16/18 giugno	Adesione al Motoraduno BMW
23/25 giugno	Passo del Rombo
16 luglio	Castello di Pandino
9-10 settembre	6 giorni di Varese

Partecipazione a eventi

3 febbraio	Cena Annuale
17/19 febbraio	Mostra scambio Novegro
21/23 aprile	Novegro Autocollection
12/14 maggio	ASI Moto Show
1° novembre	"6 Ruote di Speranza" - Monza
11-12 novembre	Mostra scambio Novegro

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

PROMOSTAR
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

BIRRIFICIO di LEGNANO®
www.birrificiodilegnano.it

corso Garibaldi, 130 Legnano
tel. 0331.45.45.55

DeniCar
Milano

FIAT LANCIA ALFA ROMEO OPEL ABARTH

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