



MARCO GALASSI Presidente CMAE

Quattro secondi sono bastati al
Consiglio Direttivo per accettare
la proposta del nostro socio Luca
Grassi che, sempre con quattro
parole, aveva appena spiegato
l'idea: creiamo il CMAE giovani?
È così che è iniziata l'avventura di
Luca: far convergere su questa idea un
gruppo di giovani, e non solo figli di
soci, per costruire e coordinare un gruppo capace di inventarsi un nuovo modo di
vivere la stessa passione che anima tutti noi.

Nella speranza di interpretare il vostro pensiero, auguro a questa iniziativa un grande successo!

Il resoconto del primo incontro CMAE giovani è riportato nelle pagine seguenti del nostro Notiziario **NOI**

CMAE che come vedete ha subito un completo restyling ad opera del socio Massimo Zecchini che ringraziamo.

Una nuova veste che speriamo sia di vostro gradimento.

In questo nuovo Notiziario troverete, come sempre, i resoconti e le foto delle nostre attività e grande spazio al **Trofeo Milano** che si è appena concluso proprio con la vittoria di **Matteo Carbone** e **Caterina Leva** su Alfa Romeo duetto spider del '66, una coppia di giovani (la cui somma di età raggiunge i 35 anni) che ha concluso la manifestazione al primo posto con una prestazione impeccabile.

Con questa vittoria sembrano dire ai soci del **CMAE**: "noi giovani ci siamo e vi daremo del filo da torcere!" Veramente bravi!

Grande successo di pubblico anche per le "moto del Trofeo Milano" che hanno ricevuto grandi applausi sia all'Aeroporto di Cameri che all'ingresso al Castello Sforzesco.

Infine, a nome del Consiglio Direttivo, approfitto di queste poche righe per augurare a tutti voi, un **felice 2018**!

Un abbraccio a tutti e... buona lettura!



I rettilinei sono soltanto i tratti noiosi che collegano le curve

Sir Stirling Moss







EDITORIALEIl presidente

ci racconta

GIORNATE TRA DI NOI Avvenimenti ludici

Avvenimenti ludici e non, avvenuti nel corso di questi mesi



6

10



MILANO AL CASTELLO La kermesse milanese giunta alla undicesima edizione

DÉFILÉ DI ELEGANZA

Da Varese a Milano con gli splendidi mezzi a due e quattro ruote



18

22



LE "STELLE D'ARGENTO" A NOVEGRO

Il Cmae presente nel padiglione centrale del Parco Esposizioni

24



LE FLAMINIA... 60° anniversario delle mitiche

26



LE STORICHE BMW Tre giorni di raduno nel pavese

PASSO DEL ROMBO

Evento motociclistico con visita al Top Mountain Motorcycle Museum



30

36



GRANDE SALITA ALLA CIMA COPPI

Temerari motociclisti si sfidano sui tornanti dello Stelvio

SULLE ALPI FRANCESI

Un equipaggio del Cmae sull'impegnativo tracciato del Trophée des Alpes



40

46



GARE DELLA SQUADRA CORSE

56



CMAE GIOVANI Primo ritrovo per un aperitivo

I SOCI IN TERRA D'ALBIONE

Lunga trasferta per gli amici e le loro "vecchiette" che hanno raggiunto Goodwood per il grande evento



58

64



LA GIULIETTA... TORNA NUOVA Le varie fasi

Le varie fasi di un restauro ad hoc

II Mondo del Club







TRA CASTELLI



Prende il via, dal punto di ritrovo, in perfetto orario il lungo serpentone di vetture. Percorriamo un breve tratto dell'autostrada per Torino sino ad Arluno. Da questo punto il percorso per raggiungere Somma Lombardo è tra borghi, campagne e brughiera del Varesotto per una sessantina di chilometri. Puntuali arriviamo a Somma Lombardo. Parcheggiamo le vetture nel parco del Castello intorno ad un magnifico quanto gigantesco Cedro del Libano che accoglie sotto i suoi ombrosi rami un parterre di vetture veramente interessanti.

La visita guidata è qualcosa di straordinario: la bellezza delle sale, la ricchezza degli arredi e le decorazioni pittoriche del Castello dei Visconti ci riportano inconsciamente a vivere per un momento quell'epoca. Il Castello Visconti di San Vito venne edificato nel XIII secolo come rocca di difesa ai confini del Ducato di Milano ma il suo maggior sviluppo lo ebbe a partire dall'anno 1448 quando i fratelli Francesco e Guido Visconti vi stabilirono la loro dimora.

Raduno di auto d'epoca Milano - Somma Lombardo Km. 95 Sabato 10 Giugno 2017







Da sx: le vetture parcheggiate nel parco del castello; un gruppo di partecipanti; il maestoso edificio della diga del Panperduto. Sotto: la Bianchina cabriolet di Claudio Mistura

E DIGHE

L'antica rocca di difesa assunse così il ruolo di castello fortificato e stabile dimora dei Visconti.

Dopo la visita al castello tutti a pranzo a gustare la squisita cucina del ristorante "Villa Pio", elegante costruzione con ampie vetrate, vista impareggiabile sul fiume e inserita nel Parco del Ticino.

Nel pomeriggio la visita guidata alla Diga del Panperduto da dove il fiume Ticino si dirama nel canale irriguo Villoresi che prende il nome del suo ideatore Ing. Eugenio Villoresi. Un imponente ed elegante manufatto che sbarra il Ticino, costruito tra il 1862 ed il 1884 data della sua inaugurazione.

Restiamo affascinati dalla maestosità dell'ambiente: l'acqua è protagonista assoluta unitamente alle opere idrauliche di derivazione delle acque nel canale Villoresi che serve ad irrigare le campagne dell'alto milanese e nel canale industriale che alimenta diverse centrali idroelettriche lungo il suo percorso.

Al raduno hanno partecipato interessanti e bellissime vetture che hanno dato lustro e grande visibilità al nostro Club per tutto l'arco di una splendida giornata dal sapore estivo.

Al nostro caro socio Osvaldo Mariani esprimiamo il cordoglio per la perdita di Luisa, allegra compagna di fortunati raduni. Ti giunga l'abbraccio di tutto il Cmae.

STORIA RELIGIOSA E PARCHI NATURALI

di Sergio Coronelli

Raduno di auto d'Epoca Milano - Agliate - Montevecchia - Km. 45 Sabato 23 Settembre 2017

Usciti da Milano percorrendo la superstrada Milano-Lecco, dopo pochi minuti si arriva a Verano Brianza, qui si lascia la superstrada e inizia un bel tragitto nella ubertosa Brianza. Un breve tratto di strada e appare il Complesso Monumentale della Basilica ed il Battistero di Agliate del VI secolo dopo Cristo.

Il bellissimo complesso architettonico è formato da una Chiesa romanica dalla semplice



Sopra: il gruppo
dei partecipanti
nel cortile
della Basilica.
Sotto: alcune vetture parcheggiate davanti
alla Basilica di
Agliate
e il gruppo
di partecipanti che
ascoltano la guida

facciata e all'interno tre navate separate da colonne in pietra di riuso, ricca di affreschi di artisti locali, un Battistero a forma ottagonale ed un imponente campanile.

Lasciata Agliate, i 25 chilometri fra Agliate e Montevecchia promettono ai partecipanti una gita impareggiabile in un paesaggio che riscatta il detto di una Lombardia piatta e dagli orizzonti privi di pathos.

Di chilometro in chilometro si arriva al Parco Regionale di Montevecchia e attraverso saliscendi alla nostra meta, il borgo di Montevecchia.







Fortunata giornata quella del raduno per la visita del Castello Visconteo di Pandino in provicia di Cremona

di Carlo Achini

Alla partenza si presentano trentacinque motociclette al ritrovo di Segrate. Armati di tanta voglia di rivedere i compagni di molte avventure ma preoccupati dalla grande nube nera che si spostava verso Sud. Partiamo temerari verso le campagne del lodigiano e del cremasco. Dopo una sosta a Truccazzano per l'attesa di altre moto provenienti dalla bergamasca, ripartiamo in direzione di Peschiera Borromeo fra cascine, campi di grano e cacciatori con i loro cani. Attraversato il fiume Adda giungiamo a Spino proseguendo in direzione Pandino. Arriviamo a destinazione ci troviamo di fronte all'elegante dimora di caccia del Signore di

Grande ingresso di tutte le moto attraverso la porta principale con posizionamento dei nostri gioielli in bella mostra nel cortile del Castello.

Milano, Bernabò Visconti.

Appena posizionate le moto, ecco arrivare gruppi di curiosi attirati dai nostri rumorosi

A PANDINO scarichi, mille domande ai proprietari sulle

Sopra: l'entusiasmo dei partecipanti alle spalle delle loro fantastiche motociclette. Sotto: ben allineate le protagoniste delle giornata e a destra l'uscita dalla trattoria del bel sidecar Guzzi Sport 14 del 1929.



scarichi, mille domande ai proprietari sulle caratteristiche delle varie moto e per noi è pronto un robusto caffé.

Dopo poco ecco giungere la nostra guida alla visita del Castello che, salone dopo salone, ci racconta la storia con alcuni simpatici aneddoti della dimora viscontea. Verso le 12,30 con un pizzico di appetito finalmente ci dirigiamo verso La Pergola, antica trattoria di Rovereto provincia di Cremona. Squisite specialità, eccellenti salumi accompagnati da gnocco fritto e innaffiati da ottimo vino locale. La sorpresa finale è un ghiotto salame cremasco, souvenir da parte del Club, prima di avviarci a riprendere le nostre fidate moto per concludere questa riuscita giornata.







Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

Via Goldoni 1 - 20129 - Milano Tel. 02-76000120 fax.02-76008888

e-mail cmae@cmae.it web-site www.cmae.it www.trofeomilano.it

SCHEDA di RINNOVO ISCRIZIONE 2018

(da compilare in ogni parte e consegnare in sede unitamente al pagamento)

Il sottoscritto		nato a	a			
I DATI 2017 IN VOSTRO POSSESSO SONO INVARIATI			In caso di variazione, i nuovi dati sono i seguenti :			
residente a	Via	L	1111		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	CAP
tel	Codice	Fiscale	****			
cell	е-т	nail				
domicilio a cui inviare	a corrispondenza		nee-o		144113333	>
CHIED	E IL RINNOVO PER L	'ANNO 201	8 (CON LA	QUA	ALIFICA DI :
Socio C.M.A.E. TESSERA N.	ORDINARIO		€	109,00	€	
	GIOVANE (fino a 33 anni)		€	69,00	•	**********************
	☐ FAMILIARE		¢	35,00	•	***************************************
	SOSTENITORE	quota minima	•	200,00	•	***************************************
	AFFILIATO (tramite il Club Socio	a)	€	69,00	€	
Socio A.S.I. TESSERA N	-		€	41,00	€	******************************
Assistenza ASI Europ Assistance (facoltativa)	☐ Formula IN ☐ I	Formula FULL (€ 39,00)			€	***************************************
Socio F.A.I. ☐ Facoltativa (Vedi Convenzione) Singolo: € 30,00 - Famiglia: € 50,00 - Coppia € 50,00			€		€	
Si prega di indicare i	nominativi		***			
TOTALE VERSAMENTO Bonifico - Paypal					€	***************************************
Bonifico (nuove co	ordinate) IT 91U 03267 (01600 00001	03	390326 E	lanca (Galileo
vigente, per lutte le attività aver preso visione e di so I soci del Cmae riter nostro Statuto infatti colposi. E per questo	is D.L. 196/03, prendo atto e acconsent associative del Club, con la mia firma cettare le norme dello Statuto del C.M./ igono estremamente important , è previsto che non possano o che ti chiediamo di leggere e ato per reati non colposi, in a	autorizzo pertanto il i A.E. approvato dall'As le mantenere un j far parte del Clu sottoscrivere la si	oro egu	insermento ne ntrea del Soci filo di alta n persone cor rente dichia	If Archivi in data 1 noralità nunque razione	o del C.M.A.E. Dichlaro altresi di 8 marzo 2015. I tra tutti i compartecipi. Nel e condannate per reati non
Data	ata Firr		na			





In copertina











In queste pagine: un parterre di mezzi storici, come se ne vedono raramente, ha conquistato il pubblico lungo il percorso. 102 vetture e 32 moto di particolare importanza storica, prodotte fino al 1970, in rappresentanza dell'intero panorama automobilistico e motociclistico mondiale. Nella foto in alto a destra: la Nash Roadster del 1918, dell'equipaggio Stefano Centanni e la figlia Ludovica, fa il suo ingresso al Castello Sforzesco sotto l'arco Cmae.



stere a una parata di gioielli d'epoca del calibro di quelli che hanno animato e impreziosito l'undicesima edizione del **Trofeo Milano**. Supportata dai main sponsor **Breitling** e **Ma-Fra**, la manifestazione è organizzata in collaborazione con: Comune di Milano, Castello Sforzesco, Ippodromo Snai di San Siro, Aeroporto Militare di Cameri (No) e il patronato di Regione Lombardia. Come ogni anno ormai da oltre una decade, per il CMAE, i suoi soci, e gli amici appassionati di vintage su due e quattro ruote, ottobre è sinonimo dell'evento più importante della stagione. La partecipazione è sempre di livello, sia per i numeri che per il calibro di vetture e moto che vi partecipano, oltre alla cornice unica del Castello Sforzesco che ospita e custodisce questi veicoli dal valore e dalla bellezza inalterata nel tempo. Non c'è ruggine o modello di ultima generazione in grado di scalfire l'allure di simili opere d'arte del design e della meccanica. E proprio di un museo a cielo aperto si tratta alla fine, perché certo, c'è la competizione a tenere a bada gli esuberanti partecipanti, ma è specialmente la voglia di condividere e lasciare ammirare queste memorabilia dell'Automotive, che unisce tutti i partecipanti, e fa sì che il Trofeo Milano sia prima di tutto occasione di incontro per collezionisti appassionati e amanti delle classic più preziose di sempre.

L'edizione 2017 ha visto 102 vetture e 32 moto accendere i motori e dare il via all'evento la mattina di sabato 7 ottobre. Radunati all'Ippodromo SNAI di San Siro di buon'ora, piloti e copiloti hanno subito dato una scossa alla













giornata cimentandosi in divertenti prove di abilità e regolarità, prima di partire in direzione di Novara, dove erano attesi per il pranzo in una location d'eccezione. Una in fila all'altra, con le ruggenti due ruote a fare da apripista al gruppo, hanno percorso un tratto del Naviglio Grande, da Cassinetta di Lugagnano a Ponte Vecchio di Magenta, concedendosi agli abitanti dei piccoli borghi radunatisi per ammirarli, e assaporando la splendida giornata di sole a bordo delle scintillanti carrozzerie tirate a lucido per l'occasione. L'intero percorso, lungo il quale c'è stato anche il tempo per la ormai celebre "caccia fotografica", si è snodato attraverso le campagne lombarde per circa 60 km. In tarda mattinata poi, moto e auto si sono ricongiunte per la prima tappa.

Un incontro speciale, un sodalizio tra cielo e terra, dove la magia di un passato sempreverde ha riacceso motori e spiriti, regalando uno spettacolo unico su ruote e ali. È stato infatti l'Aeroporto Militare di Cameri a ospitare per l'occasione gli iscritti del Trofeo Milano, accogliendoli nel giorno dell'importante festa del Circolo del '53, di cui fanno parte tutti coloro che hanno prestato servizio nella base novarese. Mantenere viva la storia e la tradizione è l'obiettivo che da sempre accomuna entrambi i protagonisti di







In copertina









Dall'alto in senso orario: Elisabetta Sommaruga al termine della prova di abilità corre sulla Ford A del 1929 condotta da Mauro Lorenzini. La Lancia Aurelia B24 spider del 1955 dell'equipaggio Efisio ed Eleonora Carutti. Sotto: dal Sudafrica la Giulietta Sprint del 1957 con Francesco Lami e Massimo Fila. A lato: auto e moto hanno costeggiato dapprima l'argine del Naviglio Grande e attraversato poi le campagne lombarde lungo un percorso di circa 60 km. Qui sopra: un magnifico "bersagliere", don Lorenzo Nanni, in sella ad una Guzzi Alce 500 nella sua divisa di quando era cappellano militare.







In alto: i concorrenti sono stati ospitati all'Aeroporto Militare di Cameri per un incontro tra cielo e terra unico nel suo genere. Ad accogliere i partecipanti, il volo di un MB 326 da addestramento del 1964. A lato: il pulmino Vw "Bulli" di Alessandro Galassi. Sotto: la Lancia Aurelia B20 di Silvio Riccardi.



questa giornata dal sapore più antico, dove i nostalgici posso compiere quel tuffo nel passato che a volte manca, e i più giovani capire il valore e l'importante eredità di ciò che è stato prima di loro. Al momento del ritorno in città, il volo di un MB 326 da addestramento del 1964 ha salutato con un passaggio radente i concorrenti, che sono ripartiti alla volta del Castello Sforzesco, dove erano attesi da una folla di curiosi e amanti delle storiche.

Una dopo l'altra, moto e auto hanno fatto il loro ingresso nella Piazza d'Armi, per disporsi all'interno della stessa e concedersi agli sguardi ammirati del pubblico.

Un tiepido tramonto di inizio autunno è sceso sull'undicesima edizione del Trofeo a salutare un altro bel successo da parte dei volonterosi ed entusiasti organizzatori.

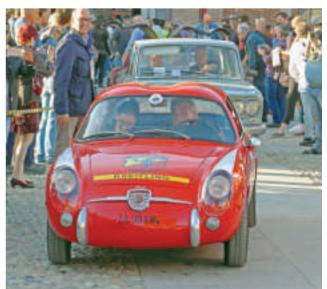
Mentre le classic parcheggiate si godevano il meritato riposo, i protagonisti della giornata si spostavano all'interno del Castello per la cena di gala e le consuete premiazioni. A vincere il Trofeo Milano 2017, una coppia di giovanissimi: trentacinque anni in due e un amore già maturo per le auto d'epoca e la regolarità. Caterina Leva e Matteo Carbone si sono aggiudicati il prezioso fiocco terminale di una guglia del Duomo di Milano, simbolo della città sede del Club di auto e moto d'epoca più antico d'Italia. Il fascino del Trofeo Milano è soprattuto questo: vedere come l'amore per oggetti che raccontano





Sopra: la Bentley Mark VI del 1948 di Gabriele Bravi premiato da Breitling, partner di Bentley. A destra: il Gruppo di motociclisti riparte da Cameri con alla testa Carlo Achini su Guzzi 500 GT Norge del 1929, premiata come moto più "vecchia" e Adriano Francesconi su Moto Guzzi S 500 del 1935. Sotto: la Abarth 750 Gt Zagato di Enrico Bassani e la figlia Ilaria. A sinistra: l'impavida Alessia Gotti Pavero in sella ad una Moto Guzzi Galletto 192 del 1956.

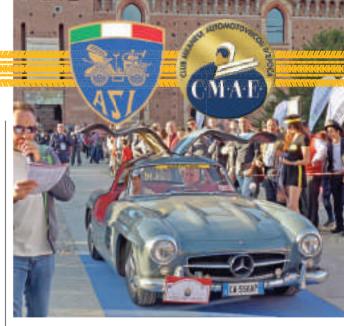






A sinistra: l'e-sibizione della soprano Monica Mariani. A destra: la Mercedes 300 SL "Gullwing" del 1956 di Luca Sala e la copilota Elisa. Sotto: la giornata terminata con la cena di gala e le premiazioni in una sala del Castello Sforzesco.





e custodiscono la storia dell'automobilismo possa conquistare anche le nuove generazioni. E giovani sono anche i talentuosi studenti dell'Istituto Europeo di Design, che hanno arricchito la manifestazione con le loro opere originali e brillanti, nate dal progetto sviluppato in collaborazione con il CMAE, "Icaro Liberato. La conquista della velocità". Il Trofeo Milano si conferma ancora una volta tra le migliori manifestazioni dell'anno, pluripremiata con la "Manovel**la d'oro**" **Asi**, grazie alla passione di tutti i partecipanti, alla maestria di chi mette in moto questa grande macchina operativa e, soprattutto, grazie al fascino ineguagliabile delle auto e moto presenti.

Si ringraziano per la gentile concessione delle immagini: Massimo Grassi, Renè Photo, Sebastiano Terreni.







Presenti anche i giovani studenti dell'Istituto Europeo di Design di Milano, con lo stimolante progetto "Icaro Liberato. La conquista della velocità".

Automobili





Eleganza e fascino:
la classe delle storiche
anteguerra ha stregato
ancora una volta
pubblico e partecipanti
della kermesse
lombarda. Un tuffo
nel passato grazie
alla passione e allo stile
dei gentlemen drivers
e dei loro copiloti

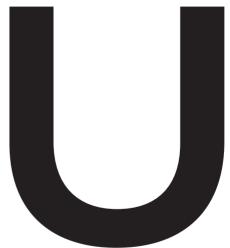
di Massimo Zecchini





A sinistra: al traguardo di Piazza della Scala la Lancia 12 hp Alfa del 1908 dell'amico Corrado Lopresto, condotta da Fabio Verin con a bordo l'Assessore Marco Granelli e Marco Galassi con bandiera a scacchi. Una vista dell'arrivo. Qui sotto: due partecipanti stranieri felici nonostante la pioggia.





Un evento magico, il Défilé Auto e Moto d'Epoca Anteguerra ha affascinato il pubblico alla partenza da Varese e ha riportato le atmosfere da Belle Époque e Futurismo al suo arrivo a Milano in Piazza della Scala. Alle 9,45 la partenza dai Giardini Estensi di Varese con le moto a fare da apripista. Gli equipaggi, eleganti e ricercati nell'abbigliamento, in perfetto stile vintage. Auto e moto magnificamente conservate, curate nella meccanica e presentate al loro meglio in questa particolare kermesse. Percorrendo la campagna tra Varese e il Comasco, benché penalizzati dalla pioggerella,

Automobili











Auto incolonnate davanti alla Scala pronte a sfilare nella piazza. Da sinistra in senso orario: il gruppo organizzativo del Cmae. Coppia di partecipanti dall'Olanda. Motociclisti al traguardo. Una spiritosa suora appassionata di moto. Nella pagina a destra: la Lancia Astura di Guido Lamperti. Sotto: una Fiat appartenuta a Benito Mussolini e la Lancia Augusta. In alto: la **Hudson Super Six** con gli elegantissimi proprietari.











hanno mostrato, a chi li ha potuti incontrare, una sfilata unica per eleganza e stile. Poi un tratto in autostrada fino alla Fiera di Milano e l'arrivo in piazza della Scala, davanti a Palazzo Marino dove il corteo si è fermato e per qualche ora ha dato al pubblico la possibilità di ammirare questi splendidi gioielli della meccanica. É seguita una votazione da parte del pubblico che, attraverso 300 schede/cartoline celebrative, ha premiato le auto e moto più amate. Per le due ruote la Brough Superior SS80 de Luxe del 1939, la Indian 1000 del 1912 e la Moto Guzzi GT Norge del 1929. Per le auto la Lancia Augusta del 1934, la Isotta Fraschini Tipo 8 del 1923 e la Lancia Astura del 1933 hanno stregato la giuria popolare. Noi del CMAE, insieme al VAMS di Varese, il GAMS di Gallarate, il VCC Como e Club Orobico, siamo stati la giuria che ha decretato auto e moto "più elegante" rispettivamente la Hudson Super Six del 1924 e la Moto Guzzi Sport del 1928. La manifestazione è stata organizzata con il patrocinio del Comune di Milano e della Regione Lombardia. Il nostro Presidente, Marco Galassi, ha quindi consegnato all'assessore alla mobilità del Comune di Milano, Marco Granelli, una targa ricordo.

Marco Granelli, Assessore alla Mobilità: "Milano è una città che ha visto crescere la capacità di progettare questi gioielli che hanno fatto la storia della nostra città e del nostro Paese. Milano è la capitale del design, che ha qui le sue radici: è bello poter dare a tutti i milanesi, e non solo, la possibilità di conoscere questa storia e di vedere e toccare con mano questa ricchezza".

La giornata si è conclusa con le auto schierate in piazza San Fedele ad offrire uno spettacolare museo a cielo aperto ad appassionati e curiosi.

Automobili !

AUTOMOTO

in un week-end quasi
estivo si è svolta
anche quest'anno
la manifestazione
"Automoto Collection"
presso il Parco Esposizioni
di Novegro.
Come sempre il Cmae

era presente con uno stand al centro padiglione esponendo una rassegna di vetture di alto prestigio. Dopo che lo scorso anno abbiamo presentato una selezione di auto del Cavallino, in questa edizione si è voluto esporre la gamma completa della "stella d'argento" tedesca Mercedes. Erano infatti presenti: per gli anni '50 la meravigliosa 300 SL e la 190 SL; la 230 SL Pagoda anni '60; la 350 SL anni '70 e una 320 SL anni '90. Appuntamento alla prossima primavera.

di Lele Gioacchini







Sopra: la Lancia Ardea del Club classe 1951. Sotto: Mercedes 350 SL affiancata dalla "nipote" 320 SL. A lato: lo stand del nostro socio Edoardo Tenconi.







Lo stand molto visitato ha attirato l'attenzione di curiosi visitatori affascinati dalle splendide "stelle d'argento" presenti. La 300 SL ha fatto la parte della regina coinvolgendo il pubblico a porre molte domande, prima fra tutte: ma quante ne hanno prodotte? Naturalmente i soci presenti davano ogni indicazione del caso per accontentare tutti.







Anche la squadra corse del Cmae era presente con una rappresentanza di magnifiche auto ed esperti piloti che hanno partecipato ad una manifestazione di regolarità a prove cronometrate.



Automobili .



LEFLAMIN

27 Lancia Flaminia viaggiano veloci ed eleganti da Fano a Roma per festeggiare il 60° anniversario dalla presentazione del modello

Per festeggiare i 60 anni della Lancia Flaminia, il Registro ha organizzato, "Le Flaminia sulla Via Flaminia", un raduno che si e svolto lo scorso metà maggio a cui hanno partecipato, provenienti da più regioni italiane e dalla Spagna, ventisette Flaminia in rappresentanza di tutte le versioni di serie costruite, di cui cinque in rappresentanza del CMAE.



Sopra: l'imponente schieramento di Flaminia sulla strada tra Bevagna e Spoleto, prima tappa del raduno. Il raduno iniziava il venerdì, con partenza da Fano nei pressi dell'Arco di Augusto dove inizialmente terminava la Via Consolare Flaminia. Le Flaminia sono partite, percorrendo l'antica via romana attraverso la Gola del Furlo, con destinazione Bevagna. Successivamente è stato visitato il centro storico di Spoleto ed il suo Duomo. Sabato 6 è stato il grande giorno di Roma con l'attesissimo arrivo nella Piazza del Quirinale e la successiva avvincente visita allo



SULLA (VIA) FLAMINIA



storico palazzo. Una forte emozione però e stata provata quando è arrivata, maestosa nel suo incedere, la Flaminia presidenziale Belfiore parcheggiata poi a fianco delle Flaminia utilizzate dal Presidente Saragat e la Flaminia della Polizia Stradale, ancora oggi in perfetta efficienza, che ha fatto da apripista nel percorso cittadino.

La trasferta romana è terminata con la cena di gala in una delle più belle terrazze romane con vista mozzafiato sull'Altare della Patria.

In alto: Le Flaminia dei soci Cmae con i loro equipaggi a Buonconvento. A destra: la Flaminia 335 da parata della Presidenza della Repubblica uscita per la prima volta per uno scopo ludico e la premiazione di Vittorio Pasini per indiscussi meriti di guida.





Motociclette



La tradizione continua: il 16, 17 e 18 Giugno 2017 si è tenuto il 10° Raduno Internazionale Moto BMW Storiche - 10° nel 100°- (decima edizione nel centenario del marchio BMW)

di Alfonso D'Aloia





Il gruppo di BMWisti al castello di S. Gaudenzio e il concerto del Frigia's Band. Nella pagina accanto le moto davanti al concessionario BMW Motorrad di Milano".



Foto: FRANCESCA, DAVIDE, VALENTINA



Lo scorso anno a San Pellegrino, alla conclusione della nona edizione, il "patron" della manifestazione Guido Portinari di "Quelli che le storiche" mi ha affidato l'organizzazione di un raduno all'insegna di contenuti, suggestioni, divertimento e relax.

Grazie al fondamentale appoggio della Concessionaria BMW Motorrad Milano, della collaborazione di BMW Motorrad Club Visconteo, BMW Motorrad Federclub Italia e di Boxer Club Vicenza è stato possibile realizzare quello che è da considerarsi un vero e proprio evento, patrocinato dalla Regione Lombardia, nel folto calendario delle manifestazioni dedicate al motorismo d'epoca.

Il CMAE ha fatto la parte del leone in questa manifestazione e, continuando a leggere questo articolo, si capirà il perché. Le gloriose e rombanti BMW hanno percorso circa 250 km in tre giorni solcando tracciati particolarmente suggestivi. Il raduno, riservato alle BMW ante 1987, è iniziato in viale dei Missaglia di fronte al concessionario BMW Milano, che ha offerto un ricco buffet.

Oltre 40 prestigiose moto, provenienti

da tutta Italia e dall'estero, perfettamente funzionanti si sono poi avviate lungo le suggestive strade della bassa milanese sino a costeggiare l'argine del Po, alla volta di Castel S. Gaudenzio a Cervesina, prestigioso quartier generale della manifestazione.

Sabato 17 è stata la giornata più importante del raduno: al gruppo si sono aggiunti altri motociclisti per affrontare il tour nell'Oltrepò Pavese con visita all'Eremo di Sant'Alberto di Butrio, Valle Verde e Cecima.

In tutto le moto erano 82, delle quali 27 ante 1969, e di queste ben 7 anteguerra! I partecipanti iscritti erano 102.

Praticamente rappresentati quasi tutti i modelli ante '87 prodotti da BMW, e qui il CMAE ha fatto la sua parte (19 soci per 15 equipaggi!): Ciro Nisi con una R42 del 1927 aveva il n°1, quale moto più datata del raduno, seguito dalla R47 sempre del 1927 di Fulvio Allasio.

Due R52 del 1928, una del socio Adriano Francesconi, l'altra di Maurizio Quaglia.
Poi ancora una R57 del 1929, due R5 del 1937, una R68 del 1954, sei R69S, una decina di /5 e tre 90S.

Motociclette

Tutte vere icone del marchio! Senza dimenticare i Sidecar: erano ben sei dal 1938 (R71 di Andrea Corbetta con carrozzino Felber) al 1969 (il mio R60/2 con Steiber S500).

Questi sono i numeri della manifestazione probabilmente più importante che si sia mai svolta in Italia dedicata alle moto BMW d'epoca.

Da Cecima, dopo aver pranzato all'aperto nell'Agriturismo "La Piazzetta", la comitiva raggiungeva il Motodromo a Castelletto di Branduzzo per effettuare una prova di abilità in pista, con tanto di classifica finale.

In circuito la parte della regina l'ha fatta una rarissima moto da corsa (pare che ce ne siano solo due al mondo) del 1929, 750 cc: una chicca strepitosa!

La moto è stata portata appositamente per la manifestazione da Alessandro Jankovich assieme ad una R32 conservata, anch'essa rarissima.

Dopo una giornata così intensa è stato particolarmente apprezzato l'aperitivo/ concerto con il Frigia's Band sotto la tensostruttura nel parco del Castello di San Gaudenzio: musica, aperitivo, le moto più prestigiose esposte, location affascinante. Grandi emozioni.

Seguiva la cena di gala con premiazioni e riconoscimenti a conclusione di una giornata che verrà a lungo ricordata.

Il "Trofeo CMAE" per la prova di regolarità in pista è stato vinto dalla R57 di Paolo Magagnoli da Bologna, ma grande è stato il secondo posto della R69S di Carlo Achini, condotta però dal "pilota" Andrea Mistura. Al terzo posto si è piazzato Andrea Scagliarini con il bianco sidecar R69S, anch'egli da Bologna.

Significativo che il riconoscimento al partecipante più giovane (Andrea Corbetta) ed al... meno giovane (Giancarlo Binaghi con una bellissima R51/3) siano stati ad appannaggio del CMAE, segno della continuità della passione per le moto storiche. La domenica mattina la carovana è stata accolta dall'azienda vinicola "Montelio" a Codevilla, con visita alle cantine e immanca-

Codevilla, con visita alle cantine e immancabile degustazione, per poi affrontare le strade del parco del Ticino sino al Castello di Bereguardo, accolti dal Sindaco Roberto Battagin e dalla Pro Loco con un ricco aperitivo e conclusione della manifestazione presso la Cascina Caiella a Motta Visconti per il... ristoro finale...

Il "Concorso di Eleganza" è stato vinto dalla R47 del 1927 di Fulvio Allasio.





Se devo riportare un'immagine simbolo di questa edizione mi viene in mente una moto rombante che ogni tanto mi superava (io ero in testa al gruppo come guida) con un assatanato motociclista ben piantato, vista la stazza, e con la passeggera "svolazzante" e sempre sorridente: la moto R52 del 1928 condotta da Maurizio Quaglia con la bellissima Iva al seguito...

Dulcis in fundo è stata raccolta anche una considerevole somma destinata in beneficenza alla fondazione "Filippo Astori Onlus In alto: schierati alla partenza per il Tour dell'Oltrepò. Sotto: la mitica e rarissima Rennsport del 1929 in circuito.





La R71 del 1938 di Andrea Corbetta, la più datata dei 6 sidecar. A lato: in pista la R52 di Maurizio Quaglia e la moglie Iva. Sotto: la R60/2 con sidecar Steib di Alfonso alle cantine Montelio di Codevilla.





 - www.filippoforever.it" che sostiene in Tanzania un orfanotrofio con 120 bambini. Il successo di questa edizione lo si deve anche al supporto degli sponsor della manifestazione, in particolare P&T Insurance Broker, MA-FRA, Cantine Montelio e F.lli Moro pneumatici, che hanno compreso, sostenuto e reso possibile l'iniziativa.

Appuntamento quindi il prossimo anno per l'undicesima edizione in terra veneta: e il CMAE non mancherà!

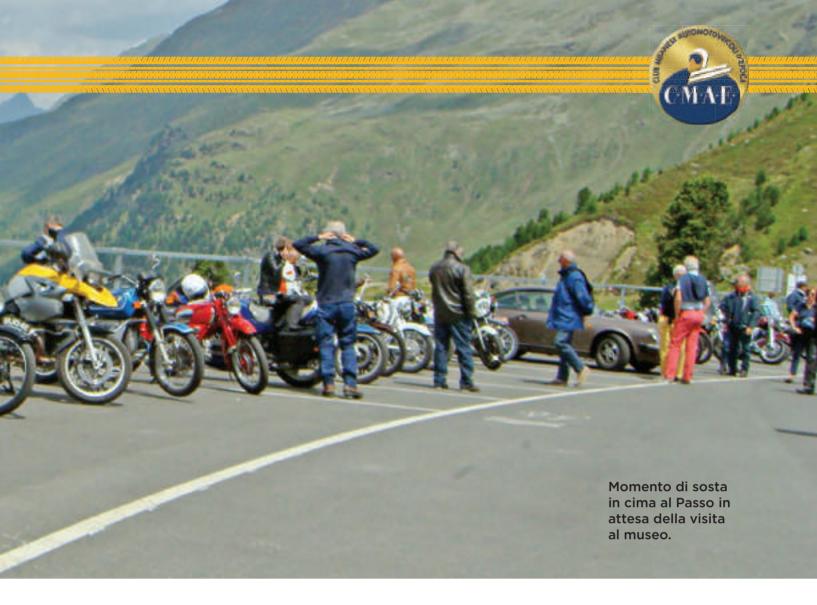


L'escursione è stata una piacevole sorpresa per i molti partecipanti. Con le loro possenti motociclette hanno scoperto, a 2500 mt. di altitudine in territorio austriaco, l'esistenza di un interessante museo

di Carlo Achini







DEL ROMBO



A sinistra: i bambini che hanno partecipato direttamente in sella alle moto dei genitori.
Carlo guida il folto gruppo verso il passo dell'Ultimo.
Le cime affacciate sulla Val di Non fanno da sfondo ai soddisfatti equipaggi.

Motociclette







Passo del Rombo, ai più sconosciuto, si trova sul confine italo austriaco a 2500 metri di altitudine raggiungibile percorrendo la val Passiria. L'ho scoperto qualche anno fa andando a caccia in Austria dove la natura è padrona assoluta del territorio. Ben al di là del confine austriaco è sorto, a tempo di record, il museo di moto e macchine più alto d'Europa a 2175 metri! Una struttura architettonica ricercata di 3000 mq, raccoglie una delle più ricche collezioni di moto classiche d'Europa. Tutte perfettamente restaurate o conservate. Le 230 motociclette di oltre 100 produttori sono di proprietà dei fratelli austriaci Scheiber, proprietari della montagna sovrastante, del casello e degli impianti di risalita situati nel territorio di Obergurgl. Il raduno inizia presso l'hotel Pippo a Terzolas frazione di Malè in Val di Sole. Già dalle prime ore del pomeriggio i 25 equipaggi, provenienti da tutta Italia, si sono ritrovati all'hotel pronti per la salita al Rombo. Il venerdì, puntuali come sempre, alle 8,30 si parte. Alla testa l'amico Adam Serena, responsabile manifestazioni moto del club ASI trentino, che per tre giorni ci fa da staffetta e da recupero al gruppo (ancora grazie Adam). Si va verso il passo dell'Ultimo attraversando infinite







A sinistra: alcuni motociclisti in attesa di raggruppamento. Sotto: Adam Serena della Scuderia Trentina realizzatore di tutto il percorso trentino con la figlia Alice di 6 anni. In questa pagina: varie immagini all'interno del meraviglioso Top Mountain Motorcycle Museum che contiene centinaia di moto ante e post querra più alcune prestigiose vetture.

distese di meleti (Melinda e Marlene). Lasciato il passo si scende verso Merano per un caffè, un rifornimento di carburante e poi via per la Val Passiria con il tempo che alterna sole e nubi. Appena la salita si fa impegnativa il gruppo comincia, a seconda della vetustità dei mezzi, a diradarsi. Comunque tutti hanno raggiunto la vetta soddisfatti anche per aver ammirato un panorama di rara bellezza. Scendiamo in Austria per qualche chilometro e al di là del casello troviamo il museo e il ristorante. Attraversiamo a piedi per non pagare il pedaggio. Entriamo al ristorante dove troneggiano appesi Scooter ISO, Aquilotti, Motom e Vespe. La divisione tra i tavoli è costituita da un'infinità di ruote a raggi! Ci viene servito il piatto tipico "Wiener Schnitzel" e un ottimo strudel con abbondante birra. Il tempo stringe e tutti in fila si va a visitare il museo. Ammirati dall'architettura in legno che mette in evidenza le moto esposte, tanti pezzi unici e non, tutte restaurate in maniera maniacale. Dopo le foto ricordo della visita si riparte per Merano. Ci aspettano quattro ore per rientrare all'hotel. Sosta al passo Palade 1500 mt., per una pausa rinfrescante perché provati dai 41° di temperatura. Finalmente in hotel, affaticati per il





Motociclette











In alto in senso orario lo storico e simpatico gruppo di Frosinone. La torta realizzata con il logo del Cmae per festeggiare il raduno. Il nostro "giovane" socio Franco Como con la signora Enrica davanti all'imponente catena montuosa del ghiacciaio di Obergurgl.

L'ordinato cortile interno dell'Abbazia agostiniana di Novacella fondata intorno al 1140, oggi meta turistica e polo agricolo e vinicolo oltre che riferimento religioso. In primo piano un esemplare di Gilera 500 Saturno cafè racer, attorniata da altre splendide dueruote.







gran caldo ma felici per la bella giornata, pronti per la cena e per programmare la giornata di sabato. Una nota di rilievo: al raduno hanno partecipato anche cinque stupendi bambini, tre dei quali in moto con i propri genitori! Auguriamoci che siano il nostro futuro, e complimenti ai genitori. Sabato si riparte per l'Abbazia agostiniana di Novacella a Bressanone percorrendo il passo Mendola con i suoi infiniti tornanti. Ci dirigiamo verso Bolzano per una sosta caffè e carburante. Più tranquillo ora il percorso per raggiungere l'Abbazia. Prima della visita un veloce snack con il tipico piatto di speck, salumi affumicati, formaggi e uno strudel eccellente. Per la digestione si va alla visita guidata dell'Abbazia che ospita anche una biblioteca ricca di qualche migliaio di rari volumi. La visita ha messo in evidenza la magia di questi luoghi. Il rientro è libero, alcuni da Bolzano altri dalla val Sarrentino e Vipiteno, altri dal Mendola o dai vigneti della valle dell'Adige. Domenica un temporale sconvolge i programmi e la visita al castello di Thun è stata fatta in auto lasciando le moto al riparo in hotel. Il castello, costituito da torri, mura, bastioni e fossato, ha subito rimaneggiamente e modifiche fino al 1600. Dalla Porta Spagnola si accede al ponte levatoio. Questo stupendo maniero medievale eretto a difesa delle popolazioni locali della val di Non ha arricchito la nostra piovosa giornata. Il rientro all'hotel Pippo è fortunatamente avvenuto sotto uno splendido sole quale augurio per il prossimo anno. A tutti voi partecipanti, a nome del CMAE, va il mio ringraziamento per l'entusiasmo e la passione con la quale avete seguito il raduno. Un grande grazie a Paola del Pippo Hotel per l'attenzione e la disponibilità che ci ha riservato e a Adam Serena che ci ha sopportato e supportato per tre giorni.





Dall'alto in senso orario: Adriano e Carla sulla strada del ritorno. Franco Prati e Carlo in sella alle loro moto in attesa di affrontare la discesa. Momento della premiazione alla simpatica Paola e Adam per la loro disponibilità. I nostri piccoli futuri motociclisti a tavola in una foto ricordo. Tutti in attesa del ricco aperitivo presso l'Hotel Pippo.





Da anni ormai si vociferava di una diatriba tra i motociclisti più incalliti del CMAE sulla riuscita o meno della scalata allo Stelvio. Ogni occasione era buona per lanciare qualche frecciata a Claudio e ad Adriano: "Ma figurati se ce la fai!" "lo vado su con una ruota sola!"...

di Carla Vai











Sopra: in primo piano davanti agli sfidanti la Gilera Giubileo 98. Sotto: in bella mostra la Osca Maserati di Franco Adamoli davanti al gruppo.

Motociclette













Attenzione, però, non è da considerarsi una sfida tra motociclisti, no! Le protagoniste sono le moto. Un bel martedì di luglio ci troviamo a

pronti ad affrontare l'impresa. Mercoledì mattina si presenta una splendida giornata si sarebbe dovuta effettuare solo fra Claudio e Adriano, ma simpaticamente si uniscono a rinforzo Maurizio da Milano e Ivan dal Trentino con due amici. Al piccolo raduno ecco una splendida sorpresa: Franco arriva a bordo di una favolosa Osca Maserati rosso fuoco! Dopo i fatidici preparativi: prove di frenata, controllo per la GRANDE SFIDA.

Qui sopra nei

tondi: Claudio

Guzzi Gallet-

to, Adriano

Mistura su Moto

Francesconi su

Gilera Giubileo

98 e Maurizio

zuki 90.

Quaglia su Su-

Dai, forza che

motore fuma!

"Attento forse il

"Fermati, dece-

lera, sorpassa!"

"No, non ce la

"È mealio che

respirare il mo-

mi fermi a far

"No, non per-

dere tempo,

ti sorpassano

nuovamente!

tore!"

posso fare!"

ce la fai!"

Suzuki 90, una Gilera Giubileo 98 e una Moto Guzzi Galletto. I concorrenti partono eccitati ma cauti, sanno che la strada è lunga e i mezzi devono assolutamente arrivare: ne va dell'orgoglio personale!

Non contenti completiamo il giro, giù dallo Stelvio, Svizzera, salita al passo Forno, Livigno, passo del Foscagno. Dopo un bel pranzetto, vengono distribuite piccole coppe a ricordo della piacevolissima GRANDE SFIDA ALLO STEL-VIO e fra saluti ed abbracci tutti fanno ritorno a

Bormio, moto preparate, motociclisti gasati, soleggiata e perfetta per la GRANDE SFIDA che ai motori, rabbocco di carburante, eccoci pronti Le protagoniste sono una Capriolo 75 cc, una

Curva dopo curva i motociclisti affrontano lo Stelvio. Arrancano sui tornanti insidiosi, seguiti da amici pronti ad intervenire in caso di necessità e a fare il tifo chi per l'uno chi per l'altro. La Osca Maserati sfila come una top model insieme a Franco alla guida e l'altro Franco, fotografo ufficiale, immortala i passaggi degli amici. Al susseguirsi di tornanti si arriva alla Cima Coppi fra applausi, pacche sulle spalle, strette di mano e gli evviva di noi tifosi gasatissimi. Spuntano serti di alloro sulle teste dei partecipanti, ma le vere protagoniste sono le moto d'epoca!

casa e come nelle favole... felici e contenti.





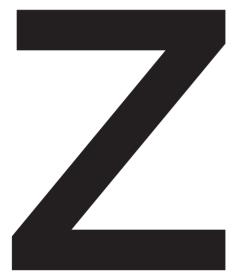


Cmae squadra corse





Cmae squadra corse



Zaniroli, insieme ad Alan Lopes, hanno tracciato sapientemente questa quattro giorni di gara scegliendo strade poco battute ed il loro piglio sportivo si fa vedere: chi come noi li conosceva già da diverse edizioni del Neige et Glace ben sa che le gare del Team Zaniroli sono fisicamente e tecnicamente impegnative, con prove mai noiose, tantissima navigazione, percorsi panoramici e ritmi sempre sostenuti, anche nei trasferimenti.

Eccoci dunque arrivare, con la nostra Fulvia HF 1600 sul carrello, la sera del 9 settembre, sotto una pioggia torrenziale a Cavalaire sur mer in Costa Azzurra, sede di partenza e arrivo della gara. La formula della manifestazione è semplice: una bella e accogliente cittadina per partire e arrivare, 3 tappe intermedie (Valence, La Clusaz e Gap), sistemazioni alberghiere non comprese nella quota di iscrizione (così ognuno si regola secondo i propri gusti e le proprie tasche), 4 giornate di gara molto dense, per 1600 km totali, 580 km di prove (ben 28), più di 200 rilevamenti (con sistema GPS Tripy) e i migliori regolaristi (da 6 paesi europei) come compagni d'avventura. Le verifiche tecniche ed amministrative sono in programma la domenica 10 settembre ed è l'occasione per ammirare le altre vetture iscritte. Insieme a noi altri due equipaggi italiani, Fedeli-Soffritti con la gialla BMW 2002 ti del 1971 e Gandino-Scarcella su Saab 96 sempre del 1971. Sono ben 81 gli equipaggi in totale con



Il podio di arrivo a Cavalaire sur Mer - punto di partenza e di arrivo - l'allegra località vicina a Saint Tropez. Al fianco dell'equipaggio Marco Leva e Alexia Giugni, Patrick Zaniroli pilota di rally e vincitore nel 1985 della mitica Parigi - Dakar.



auto anche di pregio, tra cui spiccano una Giulietta SZ, una Lancia Stratos, un Porsche 356 poi 131 Abarth, 124 Abarth ed un nugolo di Porsche 911.

Tutti suddivisi in tre categorie di media: alta (50 km/h) intermedia (45 km/h) e bassa (40 km/h) determinate dall'organizzatore in base all'età e cilindrata delle auto. Noi ci ritroviamo nella classe intermedia ed avremo modo di verificare come mantenere 45 km/h su una prova di 15 km con ben 12 tornanti in sequenza non sia una cosa proprio agevole (ma sicuramente divertente!) In questa edizione il Team Zaniroli pro-





pone due novità per I concorrenti: nessun Joker (cioè l'eliminazione del peggior rilevamento), ma il primo secondo di anticipo (o ritardo) a ogni rilevamento non verrà conteggiato. Inoltre l'ultima prova speciale di ogni giornata (eccetto la prima) resta segreta fino alla linea di partenza della stessa, quando viene consegnato il relativo radar, meno di un minuto prima del via. Alla consuetudine di questo organizzatore di dare agli equipaggi il roadbook di ogni giornata solo mezz'ora prima del proprio orario di partenza si aggiunge quindi questa ulteriore difficoltà! Pochi secondi per

Sopra: foto di gruppo con il podio dei vincitori di Classe. Marco Leva e Alexia Giugni primi classificati in Classe 2 del Gr4. A lato: arrivo a Gap, città alpina in prossimità del confine italiano, penultima tappa prima del ritorno a Cavalaire sur Mer.

programmare gli strumenti e interpretare il roadbook, una prova nella prova soprattutto per i navigatori.

Partenza della gara lunedì 11 settembre alle 8:00, il clima nel frattempo è virato al meglio ed è il sole che ci accompagna mentre lasciamo la costa verso l'interno. Ci attendono 453 chilometri, 8 prove speciali e 7 passi da superare tra cui alcune mitiche PS del Monte-Carlo, come il Col des Fourches, l'Espinouse, e quelli di Reychasset, Pommerol e Roustans. Prove con lunghezza compresa tra i 15 e 30 chilometri per circa 200km di PS in totale e questo solo per fare capire che non si tratta di un semplice raduno. Il ritmo resta elevato anche nei trasferimenti e perdere la concentrazione può costare parecchie penalità.

La prima giornata di gara è andata bene: all'arrivo al maestoso Champ de Mars di Valence scopriamo di essere secondi assoluti, circondati in classifica dai belgi e quasi non ci crediamo!

Gandino-Scarcella sono undicesimi mentre Fedeli-Soffritti, alla prima gara insieme, pagano la mancanza di affiatamento e sono a centro classifica.

La partenza martedì mattina, vede gli equipaggi subito impegnati sul difficile col de Tourniol, e poi in salita sul Col de l'Echarasson che, va detto, nella versione "estiva" è molto meno duro che in quella invernale conosciuto ai partecipanti il Montecarlo Storico. Da lì ci si arrampica

Cmae squadra corse

per strade secondarie sul Massiccio della Chartreuse, superando Grenoble, verso Albertville e la meta della giornata: La Clusaz. Le prove sono sempre molto tecniche ed impegnative su strade secondarie con traffico quasi nullo (e questo nelle gare a media è fondamentale) con panorami mozzafiato che però non riusciamo ad apprezzare appieno sempre impegnati ad inseguire il cronometro. Ma d'altra parte siamo qui per questo!

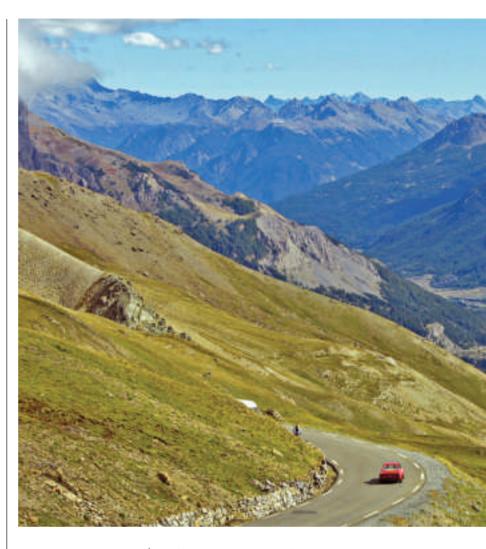
L'equipaggio belga Deflandre-Lambert mantiene la prima posizione mentre noi scivoliamo in quarta, avendo trovato qualche difficoltà alla prima prova segreta: il col dell'Arpettaz.

Gli altri italiani Gandino-Scarcella risalgono in ottava posizione, mentre Fedeli-Soffritti si mantengono a metà classifica, ma con la soddisfazione di avere vinto la PS 10 dell'Echarasson.

Il terzo giorno la partenza da Le Clusaz vede il sole brillare in un aria frizzantina da alta montagna. Quella di oggi è la tappa dei "giganti delle Alpi": Col De la Madeleine (1993 mt), Col Du Glandon (1924 m), Col de la Croix de Fer (2067 m), e Galibier (2645 mt). Le prime prove scorrono lisce per il manipolo italiano, ci si arrampica quasi in paradiso e gli scenari sono grandiosi; rimanere concentrati sul tracciato senza godere dei panorami è veramente difficile.....ed infatti nella maledetta P.S. 20 succede il disastro!

Complice una nota del roadbook forse fin troppo dettagliata, che ci induce all'errore, sbagliamo strada nell'attraversamento di un paesino. Non realizziamo immediatamente di aver fatto un errore e questo ci costa più di un minuto di ritardo quando riusciamo finalmente a guadagnare la retta via ed a nulla serve la forsennata rincorsa per recuperare il ritardo. Purtroppo solo in quella prova abbiamo pagato ben 140 delle 255 che saranno le penalità totali di tutta la nostra gara.

Nel corso della prova 20 Gandino-Scarcella sono costretti al ritiro per un problema alla frizione mentre Fedeli-Soffritti hanno già avuto problemi nella prova 17 per un improvviso calo di pressione dell'olio dovuto ad una perdita dal radiatore. Li vediamo arrivare a Gap demoralizzati e convinti di non riuscire a ripartire per l'ultima tappa ma, dopo un rapido consulto tra noi "italiani", si decide di tentare un bypass del radiatore crepato. La soluzione è subito messa in atto grazie anche supporto dei meccanici dell'organizzazione. Nel giro di un paio d'ore, sotto la luce dei lampioni, la



In questa pagina:
discesa dal Col
de Galibier: la
salita ha messo
a dura prova i
motori delle auto
ma la discesa ancor di più i freni.



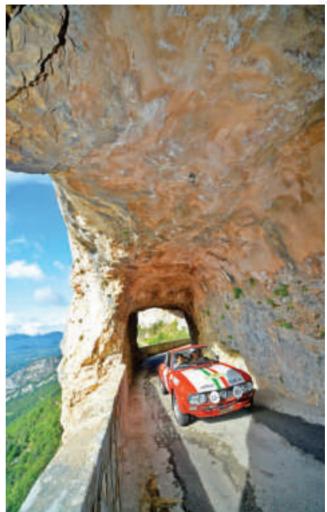
gialla BMW 2002 ti è di nuovo pronta per rimettersi in marcia e possiamo finalmente andare a cena contenti della riparazione effettuata.

A fine di questa tribolata giornata noi siamo precipitati in undicesima posizione che a voler ben guardare, visto il parterre di concorrenti, comunque non è niente male. Nonostante l'errore alla PC20, non ci siamo persi d'animo e chiudiamo il conto in sospeso con la "prova a sorpresa" della giornata dove facciamo molto bene pagando solo 2 penalità. Rimane da affrontare la quarta ed ultima tappa verso il traguardo di Cavalaire.

La mattina dell' ultimo giorno di gara le auto che ripartono dal parcheggio nel cuore di Gap sono poco più di una sessantina a testimonianza di una gara fin qui molto impegnativa. Restano le ultime 5 prove, 3 la mattina su altrettanti passi (Cols de Tourrond, Allos e De Champs) e nel pomeriggio, la prova "a sorpresa" è addirittura il leggendario Col de Bleine: una strada intagliata nella roccia molto spettacolare. La sua spettacolarità la rende però anche una meta turistica frequentata ed è perciò







molto facile trovare camper di villeggianti che vagano a passo di lumaca e non capiscono perché gli si chieda strada con insistenza.

È noto che la sfortuna è cieca ma in certi casi ci vede benissimo ed infatti noi abbiamo trovato e superato con gran fatica ben 4 camper nella prova di circa 30 km, pagando di conseguenza diverse penalità, mentre i primi 10 concorrenti hanno chiuso la prova con 0 penalità segno evidente che non hanno incontrato nessuno. Sarà forse "la solitudine dei numeri primi"??.... Tutto si spiega in realtà guardando gli orari di transito: i primi in classifica sono in media veloce, che parte con largo anticipo rispetto a noi della media intermedia, e si sono trovati nel tratto più angusto della prova prima dell'arrivo dell'orda dei camperisti. Finita la tensione dell'ultima prova, resta il lungo trasferimento verso il traguardo. L'arrivo a Cavalaire sul Mer ci ripaga delle fatiche di quattro giorni impegnativi. C'è l'intero paese a festeggiare la carovana dei partecipanti che sfilano sul lungo mare, tra due ali di folla, prima di salire sul podio d'arrivo per la presentazione al pubblico e



In alto: spettacolare passaggio in una strada incastonata nella roccia e sotto una ripresa della corsa dall'alto. la foto di rito con la bandiera a scacchi. Il bilancio finale per "les Italiens" recita: Leva-Giugni noni assoluti e primi di classe 2 mentre Fedeli-Soffritti mantengono il cinquantunesimo posto nonostante le preoccupazioni legate alla riparazione sommaria al radiatore olio ed un semiasse che già dal primo mattino aveva cominciato a dare preoccupanti segni di cedimento.

Il podio come detto è belga ma c'è per noi motivo di essere più che soddisfatti della nostra prestazione.

Cmae Squadra Corse



SONO 35 GLI EQUI-PAGGI DELLA NOSTRA SQUADRA CORSE CHE NEL 2017 SI SONO SFI-DATI SUI CAMPI DI GARA IN ITALIA E IN EUROPA. USANDO CRO-NOMETRI MANUALI O STRUMENTAZIONE ELETTRONICA, CER-CANDO DI PASSARE SUL PRESSOSTATO AL **CENTESIMO DI SECON-**DO O DI TENERE LA ME-DIA SULLE STRADE DEI RALLY ANNI '70. TUTTI ACCOMUNATI DA UNA PASSIONE COINVOL-GENTE PER LE NOSTRE VECCHIE AUTO, PER LA **GUIDA E DAL PIACERE** DI TRASCORRERE UNA GIORNATA SPORTIVA TRA AMICI. TUTTI I SOCI CHE VOLESSERO PRO-VARE QUESTE EMOZIONI, POSSONO ISCRIVERSI ALLA SQUADRA CORSE CHIEDENDO INFORMA-ZIONI ALLA SEGRETERIA.



OLDTIMER G.P.

CIRCUITO DEL NÜRBURGRING

Magnifica esperienza per il nostro
Massimo Dell'Acqua che, abbandonati per una
volta cronometri,
pressostati e mediometri, ha voluto
cimentarsi con
una gara storica di
velocita' in pista.
L'occasione è
stata il prestigioso
OLDTIMER G.P.
che si è corso sul

mitico circuito del **Nürburgring** a metà agosto.
Massimo ha scelto per il suo debutto

in pista una **For**mula Junior ELVA del 1959, monoposto con motore anteriore e freni a tamburo. *Il regolamento* originario della Formula Junior richiedeva che le macchine fossero spinte da motori derivati dalla produzione con cilindrata 1000 cm³ per vetture da 360

kg di peso oppure da 1100 cm³ per 400 kg. Parti come il blocco motore, la testata o i cilindri dovevano venire dalla produzione ed erano vietate modifiche radicali. Ad esempio era possibile modificare i rapporti del cambio, ma sempre all'interno di una scatola di produzione, così come anche i freni e la trasmissione







BOBBIO - PENICE TROFEO RENATI 2017

di Maurizio Gandolfo - La **Bob**bio - Penice Trofeo Renati 2017 è una gara Formula ASI, quindi una turistica con prove a coefficienti.

Per cui medie non elevatissime. distanza massima, tra cartello giallo e tubo, 25 metri. Questo è stato un elemento importante per la classifica.

La bravura e la competenza di **Diego Garilli** e di **Paolo** Giafusti, organizzatori, hanno portato a Bobbio una settantina di concorrenti, di cui una dozzina di top driver (veri e mascherati).

CMAE era presente con ben due top veri (**Dell'Acqua** e **Lu**mignon), uno finto (Bonfante), qualche A (Minussi, Gandolfo) • e un A mascherato (Donzelli). Per un errore la nostra punta di diamante Loris è stato iscritto non come CMAE club ASI ma come CMAE SC. e questo lo ha escluso dalla classifica finale scuderie. Partenza, e subito salita al Penice in prova. Primo tubo a 25 mt. dal giallo non visibile e subito qualche vittima che non conosceva questa caratteristica delle gare ASI. Secondo tubo idem, fatto sta che chi aveva fatto la ricognizione il giorno prima si è trovato in testa con due tempi netti. La gara poi è proseguita nelle stradine e nei paesini sotto il Penice fino al passo del Brallo, da cui

siamo scesi attraverso Pieve di Montarsolo fino alla statale 45 e Marsaglia. Finalmente sosta pranzo, con tempi congrui. Ripartenza per Bobbio, il vostro cronista ha lasciato la guida alla brava Ornellina, arrivo a Bobbio dove ci aspettava la signora Renati a braccia aperte per le premiazioni. Onore al merito a SuperLoris, e SuperMauro, con **Antonio Sacco** arrivati nei primi posti. Anzi. senza coefficienti Loris avrebbe vinto. Nel mio piccolo, ho racimolato un **nono posto** assoluto, ma dietro a Mazzalupi, che ha fatto una gara stupenda. Durante il percorso avevamo la sensazione di aver fatto una buona gara. L'obiettivo era entrare nei primi dieci e ci siamo riusciti.

Comunque, grazie a Mauro, Loris e a me, il **CMAE** ha conquistato il **primo posto** della classifica scuderie. Grande risultato se si pensa a chi è arrivato dietro: scuderia Nettuno, VAMS e GMT. Max Dell'Acqua e Giulio Donzelli un po' in ombra, come mai? Una citazione d'obbligo per una **driver nuova** della scuderia Nettuno, che correndo da sola ha ottenuto un onorevole quindicesimo posto. In definitiva una

bella giornata

passata insieme

alla truppa della regolarità.

dalla produzione. La Elva fu la prima vettura di Formula Junior britannica prodotta in larga serie. È un auto molto performante e di indubbio fascino ma non facile da guidare, non fosse altro che per la leva del cambio che si trova posizionata al centro tra le gambe del pilota. Massimo è sceso in pista senza

aver mai provato

la vettura e si è

trovato anche a

dover affrontare

condizioni meteo difficili con pioggia battente per tutto il • weekend e freddo inatteso per il mese di agosto. Nonostante la mancanza di esperienza e le condizioni meteo citate, Massimo ha combattuto con determinazione conquistando un ottimo dodicesimo posto nella classifica assoluta, arricchito da una fantastica vittoria di classe! Un debutto in pista

davvero indimenti-

cabile.



Cmae Squadra Corse



Sopra e a fianco: Ruggero Riva in velocità con un bellissimo salto al Sestriere con l'Alfa Romeo Gtv 2000. A destra: Con la Mini Cooper alla Coppa Chianti.

PARMA - POGGIO DI BERCETO

di Maurizio Gandolfo - L'edizione 2017 della **Parma - Poggio di Berceto** si è svolta nel weekend a cavallo di settembre e ottobre, organizzato dalla Scuderia Parma Auto Storiche come manifestazione di regolarità con prove. Articolata su due gare distinte, il sabato e la domenica, con separate classifiche e premi.

Iscritte alla manifestazione una cinquantina di auto storiche, tra cui una **Fiat 520 T anteguerra**, una **Lancia Aurelia B24 spider**, una **Ferrari Daytona** e una marea di Ferrari moderne.

Due gli equipaggi CMAE SC: Malucelli - Bernuzzi con la splendida Ferrari 348, e Lumignon - Gandolfo su A112 Abarth. Precisiamo: un navigatore non sedeva sul sedile di destra dal 2011..., quindi un po' arrugginito!

Il sabato pomeriggio la gara, chia-

mata Circuito di Parma, ha preso il via dalla Rocca di Sala Baganza. Si è svolta, nelle colline attorno a Monte delle Vigne e nei boschi di Carrega, in due gruppi di prove concatenate per un totale di 42 rilevamenti al centesimo.

Alla prima prova il vostro cronista sdoppia due volte, perdendo le prime tre rilevazioni! Per fortuna Loris passa in automatico e le sdoppiate del copilota gli servono solo come riferimento....

Le prove, molto belle e tecniche, anche se non difficilissime, scorrono piacevolmente e alla fine tutti in **piazza Duomo a Parma**, dove le splendide vetture hanno fatto mostra di sè ai numerosi visitatori. La domenica mattina una pioggerella fastidiosa ha salutato la partenza della Parma - Poggio di Berceto, lasciando poi spazio a una giornata uggiosa, con addirittura nebbia

sulle prove in cima al Poggio. Loris è partito subito forte ed ha macinato chilometri martellando i tubi a medie oscillanti attorno al 3,5 durante tutta la gara.

Al ristorante Corte di Giarola il tavolo **CMAE SC** ha finalmente confermato le potenzialità, nonostante i commensali dovessero preservarsi per la gara dell'indomani...

Passaggi indimenticabili tra prosciutto crudo, parmigiano, tortelli vari, risotto ai funghi, culatello arrosto in crosta e torta meravigliosa, innaffiati da uno splendido bianco mosso, di cui si è perso il conto delle bottiglie.

Nella **Coppa di Parma** vince lotti su A112 davanti a Spagnoli - Rossoni su Fiat 520 e a Crugnola - Vida su Fulvia coupè. **4° Lumignon - Gandolfo** e **9° Andrea Malucelli con Monica Bernuzzi** su una non facile Ferrari 348.



DALLA REGOLARITÀ ALLA SALITA

Socio del CMAE da 10 lustri, Ruggero Riva, ingegnere brianzolo D.O.C., titolare della Carrozzeria Riva di Merate, ha sempre avuto una passione, oltre che ovviamente per le vetture e moto d'epoca, per le gare che con queste nostre amate vetture possiamo fare. Per mantenerle in perfetta efficienza e mantenere in forma piloti e navigatori, in grande parte pure... d'epoca. Da sempre accompagnato dalla **moglie** Fiorella, ottima navigatrice, la coppia Riva per molti anni ha fatto numerose gare di regolarità ottenendo buoni risultati a livello nazionale. Poi una quindicina di anni fa Ruggero (senza "mollare" del tutto la regolarità classica) si è avvicinato alle gare di velocità Autostoriche: nei Rallies con la sua Mini Cooper del '68, sempre ottimamente navigato da Fiorella, qualche gara in pista (anche condividendo il volante nelle "endurance" con la figlia Laura... stessa passione) ma soprattutto si è "innamorato" della velocità in salita (le cronoscalate). Oggi Ruggero può vantare un palmares interessante: Campione italiano di Classe T 1000 (turismo di serie sino a 1000 cc) nel 2007 con la sua Mini Cooper del '68 e dal 2011 al 2017 compreso. Campione italiano di Classe T 2000 (turismo di serie sino a 2000 cc) con la sua Alfa Romeo GTV 2000 del '71 (sette titoli consecutivi) con due "chicche" in aggiunta: nel 2011 terzo e nel 2012 secondo nel Campionato italiano assoluto ACI Sport (ex CSAI) di velocità in salita Autostoriche. E poiché Ruggero è ancora un giovanotto (se la vita comincia a 40 anni...)

sta progettando per il 2018 un cambio di vettura e quindi di classe, tuffandosi nel **Turismo competizione**. Ma questa è un'altra storia... tutta da scrivere.



Sopra: Ruggero Riva con la figlia Laura sua copilota di molte gare.





A sinistra: la A112 Abarth dell'equipaggio Lumignon - Gandolfo. Sopra da destra: Loris Lumignon e Maurizio Gandolfo durante la premiazione.

Cmae Squadra Corse 🚐

PRIMA GARA DI CAMPIONATO SOCIALE 2017

Domenica 26 marzo 2017 con partenza da Garbagnate Monastero (LC) si è svolta la gara di regolarità denominata "Crono & Motori" organizzata dal Brianza Classic Team ed inserita in calendario come prima gara del Campionato Sociale CMAE 2017 valida per gli iscritti alla Squadra Corse e non.

Al via, in una fresca mattina primaverile, si sono presentati 5 equipaggi della Squadra Corse e precisamente: Asperti / Asperti (GT Junior), Crugnola / De Vitto (A112 Abarth), Guffanti (in solitaria con la sua Mini 1001), Palpella / Frigerio (A112) e Pisati / Marelli (Mini Cooper). Lanfranchi ha invece "navigato" Abate (Porsche 911), pilota socio CMAE ma non SC, per cui non risulterà nella classifica CMAE SC. Purtroppo nessuno dei "neofiti" che hanno seguito il recente Corso di Regolarità se l'è sentita di partecipare a questa gara ma la stagione era appena iniziata ed hanno poi avuto ancora ben 7 possibilità per gareggiare nell'arco dell'anno 2017, magari potendo iniziare a cimentarsi con il cronometro ed i pressostati in una gara più semplice. Anche perché, per la classifica finale del Campionato, sono considerati utili al fine del punteggio finale, solo i migliori 4 risultati ottenuti sulle 8 gare previste a calendario. Venendo alla cronaca della gara si è registrato il successo totale della nostra CMAE SC al termine di prove



di precisione, con pressostati malignamente posizionati "storti" e con tempi delle Prove Cronometrate resi difficoltosi dall'alternanza "brevi e lunghi". I nostri equipaggi, nonostante l'assenza di alcuni **Top Drivers**, si sono piazzati entro le prime 8 posizioni e con tempi di tutto rispetto tenuto conto delle numerose insidie delle prove e del piede dei piloti non ancora perfettamente "caldo" a inizio stagione.

In alto: stanchi ma soddisfatti i componenti della CMAE SC al termine della gara all'arrivo. Sotto: in primo piano l'Innocenti Mini 1001 di Gigi Guffanti, l'Alfa Romeo GT Junior di Roberto Asperti e l'Autobianchi A112 di Mario Crugnola.

La classifica finale della gara riporta al 2º posto assoluto Mario Crugnola e Edvige De Vitto con media 5,43 di secondo di scarto nei passaggi sui pressostati, al 3° Gigi Guffanti con media 7,57, al 4° Sergio Palpella e Mario Frigerio con media 7,61, al 6° Roby e Filippo Asperti con media 9,07 ed infine al 8° Emanuele Pisati e Raffaella Marelli con media 12.75. Insomma la stagione agonistica del Campionato Sociale è iniziata alla grande in Brianza ma soprattutto in un clima di amicizia e si è degnamente concluso con un brindisi sia alla nostra Squadra, per la stagione iniziata, ma anche e soprattutto per il compleanno del bravissimo Mario Crugnola oggi 1º tra i piloti della CMAE SC e 2º assoluto con un distacco infinitesimale dal vincitore.







Nelle foto: la Mini Cooper di Maurizio Gandolfo e il copilota Francesco Giammarino in velocità lungo l'impegnativo tracciato francese della Valle del Var.

CHALLENGE DE RÉGULARITÉ DES VALLÉES CÔTE D'AZUR 2017

di Maurizio Gandolfo - Quarta gara del **Challenge de régularité des Vallées Côte d'Azur 2017** che ormai da anni vede la partecipazione di diversi e valorosi equipaggi della SC CMAE. La **Ronde Historique de Levens** si è svolta sabato 16 settembre 2017.

Organizzata come sempre dalla squadriglia di **Jean Pierre Di Rosa**, la gara di regolarità a media ha preso il via da Levens, località in prossimità del mare di Nizza situata sulle alture della Valle del Var.

Presenti al via una ventina di equipaggi, pochini, forse perché la gara si è svolta immediatamente dopo il Trophée des Alpes, ma altamente qualificati. Tra i più forti della categoria: **Aiolfi, Mozzi, Riva, Aravecchia, Manzini** solo per citare gli italiani.

La CMAE SC era rappresentata dal forte Ruggero Riva navigato dalla dolce consorte Fiorella sul loro missile Uno Turbo, e dal sottoscritto Maurizio Gandolfo, che per l'eccezione sfoderava la Mini Cooper, portato per mano dal principe dei navigatori Francesco Giammarino. Da subito Francesco ha potuto rendersi conto della cattiveria della Mini che, strapazzata come si deve nelle ricognizioni, ha mostrato un buon equilibrio in uscita dai

tornanti e buona capacità di riprendere subito la media di gara.

Quindi, étalonnage corretto che ci ha permesso di tarare il Blunik sulle misure del roadbook, e via a provare la prima ZR.

Pronti, via! La prima prova scivola via bene, siamo sul pezzo, anche la seconda e la terza senza inconvenienti, la sensazione è di star facendo bene.

Arriviamo alla quarta, il mitico col de Bleine, con una salitona stretta e mille tornanti in discesa ravvicinati, in cui è difficile recuperare. Teniamo bene anche qui, la Mini è un razzo, in prima fuori dai tornanti a 5000/6000 giri e Francesco rimane a bocca aperta. Dopo la quinta prova sosta per il riordino.

Mentre consumiamo un veloce pranzo a base di tramezzini e aranciata scorriamo i tempi già pubblicati su internet, e scopriamo che... siamo in testa davanti a Riva, Mozzi e Aiolfi!

Anzi, scopriamo che abbiamo vinto due prove, la seconda con 0,2 penalità e la terza addirittura a zero! Zitti zitti riprendiamo la gara, le prestazioni continuano ad essere buone, tranne un anticipo di 2,4 che costa il doppio, meno male che c'è la possibilità di scartare un rilevamento...

Dopo la ZR8 siamo un po' stanchi e allora, prima della ZR9, ci fermiamo. Nella 9 andiamo bene con 2,5 su 4 rilevamenti in 20 chilometri.

Arriviamo alla 10: ultima prova: o la va o la spacca. Partenza, subito a media, si va bene fino al cunettone a fine prova che ci costringe a rallentare e ci fa perdere

> 30 metri. Allora via, quattro curve alla morte e riprendiamo la media, compensiamo i tagli di curva e arriviamo alla fine.

> Finita la prova il pilota guida per quasi un chilometro a 20 all'ora, la testa contro il finestrino, distrutto dalla tensione.

Mentre saliamo a Levens, ci accorgiamo che prima della ZR10 eravamo secondi a un soffio da Mozzi, tutto si è giocato nell'ultima prova.

Ebbene, escono i tempi: **PRIMI**! **Noi** 1,0 e **Mozzi** 1,8: davanti per 0,7 secondi!

Aspettiamo comunque le classifiche finali. Quando Di Rosa ci chiama per la coppa dei **primi assoluti** è una gioia immensa. **2º Mozzi** e **Biacca**, **3º Aiolfi** più nero del solito, **5º** l'ottimo **Riva**, penalizzato dal traffico. Passata la sbornia, mi accorgo che abbiamo onorato la vittoria dello scorso anno, quando ero navigato dal Notaio Amato con la sua Deltona.

Nel tornare a casa, ci accorgiamo di quanto sia andata bene la Mini, siamo stati fortunati a non aver avuto disturbi dal traffico, ma soprattutto siamo stati bene insieme. Piccola soddisfazione personale, il buon Giammarino non aveva mai vinto una gara di Di Rosa, e nemmeno vinto alla prima volta con un driver e una macchina diversa dalle solite.





di Alexia Giugni - La Coppa Attilio Bettega si svolge il primo fine settimana di febbraio sulle alpi nella zona di **Bassano** del Grappa.

Quest'anno, avevo preparato la macchina in modo maniacale con scatola dello sterzo completamente

revisionata, finalmente illuminazione adeguata - dopo avere fatto 7 gare andando letteralmente alla cieca -, adesso che non ho più la batteria 6 Volts con relativi lumini da morto e, mannaggia... la neve non c'era! O meglio: c'è stata e

si è sciolta tutta proprio il venerdì prima della gara! Essendo una gara lunga e faticosa che si svolge su strade spesso innevate.

l'organizzatore

quest'anno ha dato facoltà di scelta tra una media "lenta" ed una più veloce per le prove cronometrate. L'imprevedibile mancanza di neve

ha fatto si che la mia scelta di media lenta si sia rivelata infausta visto che la "**veloce**" era, su alcune prove, più lenta di quella che avevo fatto l'anno scorso sotto una nevicata poderosa e stando comunque nei tempi imposti, ma mi sono comunque anche quest'anno divertita tantissimo.

In alto: la Porsche 356A di Alexia Giugni e la copilota Lorena Capoccia immerse nella nebbia bassanese.

L'auto si è comportata magnificamente, la mia navigatrice **Lorena** Capoccia mi ha tenuto sveglia senza uso di sostanze proibite (solo 3 pocket coffee) e mi ha navigato con precisione. Unico neo, la sfortuna del nostro pulsante del cronometro che nello sterrato di Cavalea (su cui mi

> sono avventurata un po' troppo velocemente) è rimbalzato due o tre volte nel suo alloggiamento. Ho sentito lo strumento sdoppiare e ho chiesto a Lorena di controllare, la sua risposta è stata:

"tutto ok!".

Penso quindi di avere avuto le traveggole e, impegnata nella guida, non ci ho fatto più caso finché, arrivate a fine prova ho chiesto quanto tempo mancasse.

Lorena a questo punto si accorge che lo strumento si è portato sulla prova 17 (e non 15). Attimi di panico... sommo i tempi delle sdoppiate,



guardo quello davanti, faccio altri conti trigonometrici e dopo una breve consultazione con la mia navigatrice passo davanti alla fotocellula con 6 secondi di anticipo, accidenti! Quindi a parte queste 300 penalità sono contenta delle nostre prestazioni sulla fotocellula, che è effettivamente un "animale" strano. Immaginate ora di sottofondo la musichetta di Quark... "La fotocellula si può osservare presso l'inizio e la fine di "prove cronometrate", spesso in inverno, sulla neve o sul ghiaccio. Si presenta in livree e forme diverse, ed è un essere timido, dato che di frequente la si intravvedete solo nella sua tana (un cartello rosso), dentro la quale ama nascondersi, oppure coraggiosamente, più di rado, si mostra in piena vista a tutti, celata solo da un cono a strisce. La fotocellula può essere osservata in vari stadi del suo sviluppo: da quando è alta 8 centimetri a quando svetta a 20-25 cm. È sempre accompagnata da un altro membro del suo clan, che le si para davanti, a distanza variabile. Molto di rado i due vengono uniti da una linea, tracciata a terra, che forse indica

un potenziale legame tra i due..." (fine musichetta di Quark). Insomma, dicevo, guardando i risultati: le nostre "sensazioni" di come eravamo passate erano giuste e quindi, prima o poi, a fare pure passaggi precisi sulle fotocellule ci riuscirò anche se il 99.5% del divertimento è arrivarci (in tempo). Ottima l'organizzazione della gara, come sempre, con personale numeroso sul percorso e prove classiche dei rally anni '70 - '80. Anche la soluzione della sosta per cena accanto al parco chiuso della birreria Pedavena. Azzeccata anche la scelta di fare le verifiche presso la Birreria Dolomiti e il passaggio nel centro storico di Bassano. Quasi come ai tempi in cui si partiva dal

ponte degli Alpini.

Sicuramente la gara che termina prima dell'alba è stata la chiave del successo che ha incrementato il numero di partecipanti. Gli aficionados della versione "all night" si possono consolare con lo spettacolo della luna spuntata dietro le nuvole che abbiamo ammirato alla chiusura della prova del Col Perer quando ha illuminato un paesaggio da fiaba.



Qui sopra e a lato: la Fulvia Hf di Marco Leva e il figlio, copilota, Riccardo. Affrontano i tornanti: in notturna e diurna nella nebbia.



L'1 e 2 luglio si è corsa a Varese la XXVI edizione della Coppa dei Tre Laghi - Varese Campo dei Fiori, classica ed importante appuntamento per i regolaristi, gara iscritta a calendario ASI ed aperta all'utilizzo sia di strumentazione elettronica che manuale. Ben 117 le auto dei partecipanti intervenuti anche dall'estero e 220 km. da percorrere nelle due giornate di gara con 65 prove cronometrate affrontando le splendide valli varesine. Questa gara, valida anche come 6º prova del Campionato Sociale CMAE, ha visto la partecipazione di alcuni agguerriti componenti della Squadra Corse e precisamente: il "Capitano" Marco Leva (Alfa Romeo Giulietta Spider). Alexia Giugni (Porsche 356 A). Gigi Guffanti (Innocenti Mini 1001), Giulio Donzelli (Lancia Fulvia coupé) e **Salvatore Carbone** (Alfa Romeo Duetto). I nostri equipaggi si sono comportati molto bene occupando al termine della gara il 13°, 15°, 16°, **24°** e **30°** posto nella Classifica Assoluta e ciò ha permesso alla CMAE SC di terminare al secondo posto nella Classifica Scuderie davanti ai padroni di casa del VAMS rappresentati da numerosi piloti e davanti al titolato Club Orobico: va tenuto conto che a tale classifica concorrono solo i 3 migliori risultati di squadra! La **foto** (sopra) mostra la rossa Giulietta Spider del "Capitano" impegnata in gara.



Cmae Squadra Corse

1ÈRE RONDE DU ROURET





Sopra: la Alpine Renault A110 in azione. A fianco: la premiazione di Alexia Giugni e la giovane figlia, promessa della SC, Caterina Leva. Sotto e nei tondi: Marco Leva, Marco Tarenzi e un passaggio della loro Fulvia HF.

Il gruppo dei *mediomen* **CMAE** ancora oltralpe a ottobre, con la **Ronde du Rouret**, nei dintorni di Grasse.

300 km di gara , **10 prove** con **40 rilevamenti**. Medie da tenere impegnative, soprattutto sulla tortuosa **PC 10** da La Roque a Le Consegude, che ha fatto sudare i piloti!

Speciali del Montecarlo come Le Mas Aiglun, Col De Trébuchet, Cipières. Ottimi piazzamenti dei nostri: Paolo Marcattili e Francesco Giammarino su TR3, 3°; Marco Leva e Marco Tarenzi su Fulvia HF 8°; Alexia Giugni e Caterina Leva su Alpine A110 4° assolute.





TERRE DI CANOSSA

di Giuseppe Bonomi - Abbiamo affrontato l'evento con l'ineffabile incoscienza dei neofiti: è stato il "battesimo dei tubi" per me e Stefania, la prima volta anche nell'uso della strumentazione (Zero nuovo di pacca). Con questa premessa il nostro 84º posto in classifica (su 120) è stato già superiore alle attese. La gara è stata affascinante ed emozionante. Per la nostra **Panhard 24 Ct** (gruppo 4) è stato un impegno quasi al di sopra delle sue forze: i cambi prima-seconda in salita un calvario, ma ci ha comunque dato grandi soddisfazioni anche l'attenzione curiosa e "affettuosa" di molti concorrenti blasonati (e non "snob").

2° BIELLA CLASSIC



di Giuseppe Bonomi - **Seconda gara** a ritmi molto serrati, ma "forti" dell'esperienza di Terre di Canossa, siamo arrivati **61º** su **102** classificati, con **1700** penalità: piccola ma incentivante soddisfazione (e senza ingarbugliarci con lo Zero!). Di nuovo molte le prove in salita che hanno messo alla frusta la povera **Panhard** e pilota, arrivato completamente disidratato. Dopo tanto divertimento ed emozione sono comunque corso ad iscrivermi alla **Squadra Corse Cmae**.

Fucina propone...

Un viaggio di passione, aneddoti, ricordi tra otto modelli Maserati dotati del classico e meraviglioso motore 8V nato dall'ingegno dell'ing. Alfieri.

Dalla Maserati Quattroporte alla Royale, dalla Mexico alla Khamsin, dalla Ghibli alla Bora, dall'Indy alla Kyalami, un panorama delle classiche Granturismo del Tridente degli anni '60 - '70, vetture di grande classe e prestazioni, tra i migliori esempi della produzione uscita da Via Ciro Menotti a Modena.

Molte fotografie, in gran parte inedite, completano quest'opera dedicata non solo agli appassionati del Marchio ma a tutti quelli che amano le belle auto d'epoca.

* * * * * * *

...Nello specifico, "tridenteottovu" rende chiaro fin dal titolo di cosa si parla: cioè delle automobili modenesi a otto cilindri, delle

gran turismo che fanno del basso profilo una ragion d'essere, in confronto alle rivali di

fronto alle rivali di sempre, le Ferrari. Una sfida "stracittadina" nella quale il creatore dell'Alfa Blue Team (autore del volume), che della sostanza con-

trapposta all'apparenza fa la sua cifra di vita, non poteva che prediligere le Maserati, "Perdenti" per certi versi rispetto alle Ferrari, eppure tanto più raffinate, più eleganti, più tecnicamente avanzate delle rivali, specie negli anni '50-'60. Così, si è preso la briga (il divertimento?) di raccontarne un po', le sue preferite, quelle possedute, attraverso la lente della sua esperienza diretta con esse: Quattroporte, Mexico, Ghibli, Indy, Bora,

Gippo Salvetti



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

Khamsin, Kyalami, Royale. Sempre con quella leggerezza tipica di chi non ha bisogno di ripassare la storia per raccontarla.

Automobilismo d'Epoca, ottobre 2017

Formato: 24x28 cm

Pagine: 144

Prezzo: 40,00 Euro

È online il nostro sito

Aggiornato, ricco di contenuti e implementato con Paypal

Venite a trovarci su:

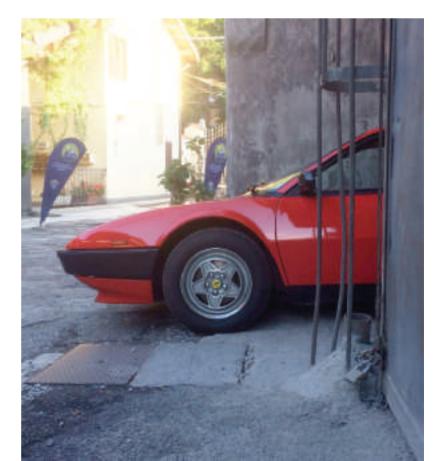
www.fucinaeditore.it o www.facebook.com/fucinaeditore

Noi giovani 🗸



Entusiasmo e tanta
voglia di condividere
le proprie passioni
motoristiche: sono questi
gli ingredienti principali
della sezione del CMAE
dedicata ai giovani,
che con questo primo
aperitivo ha ufficialmente
dato il via ad una serie
di eventi dedicati a
dare spazio alle nuove
generazioni, che
rappresentano l'avvenire
del nostro club

di Riccardo Marceca







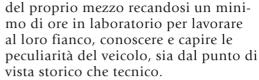


Una data importante ha segnato il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, il 18 Settembre 2017, che ha visto concretizzarsi un progetto nato qualche mese fa, durante una cena, quasi per gioco, e diventato rapidamente realtà con il primo aperitivo organizzato dalla sezione Giovani del CMAE.

Da un'idea portata caparbiamente avanti da Luca Grassi, con il beneplacito del consiglio Direttivo del CMAE, abbiamo assistito ad una entusiastica partecipazione, con oltre 40 soci e alcune delle loro splendide vetture.

L'evento si è svolto presso "Officina" in via Giovenale, luogo già di culto per gli appassionati di motori (di giorno officina e di sera cocktail bar), dove si possono ammirare numerose realizzazioni sia di auto che di moto custom e café racer. Decisamente particolare l'iniziativa dei proprietari e gestori dell'officina: da contratto bisogna partecipare attivamente alla realizzazione

Alcuni giovani sono giunti all'aperitivo a bordo delle proprie vetture storiche. Interessante il parco auto, con veicoli di produzione compresa tra gli anni '50 e i primissimi anni '90. La presenza delle auto parcheggiate ha attratto molti passanti, che si sono fermati a chiedere informazioni sui vari modelli esposti, elargendo complimenti.



Al mio arrivo ho trovato una calorosa accoglienza da parte del promotore di questa iniziativa, Luca, e di Roberta, sua moglie, entrambi appassionati di motori.

Con il passare dei minuti, vi è stato un sorprendente crescendo non solo di partecipanti, ma anche di avventori che, incuriositi da alcune delle nostre vetture storiche esposte, hanno formato diversi gruppi intorno alle auto. Bellissime le vetture presenti, di epoche diverse, che ci hanno fatto ripercorrere un'era dell'automobilismo compresa tra gli anni '50 e i primi anni '90: abbiamo potuto ammirare (in ordine cronologico) Alfa Romeo Giulietta spider e Duetto, Lancia Fulvia coupé, Fiat Cinquecento, Ferrari Mondial, Mini e una Mitsubishi Eclipse.

Alcuni dei proprietari hanno raccontato il passato della propria vettura, ripercorrendo episodi che spaziano dall'eredità del nonno, all'auto per il matrimonio, alla passione sfrenata durante l'infanzia per quel particolare modello guidato dal vicino di casa.

Da notare poi che i presenti hanno gentilmente lasciato aperte le proprie autovetture per soddisfare semplicemente quella voglia di vedere "come si sta alla guida".

Gradita sorpresa è stata la visita da parte del Presidente del CMAE Marco Galassi, che con un bel discorso appassionato ha spiegato le origini dell'iniziativa e la volontà di agevolare e far crescere la presenza di soci giovani all'interno del CLUB.

Dopo alcune chiacchiere con i presenti è emerso subito che questa sezione era quanto mai attesa e desiderata da tempo; grande soddisfazione dei soci senior, che hanno riconosciuto in questo evento la voglia dei giovani di portare avanti questa comune passione.

L'evento è proseguito con grande entusiasmo sino a tarda serata a dimostrazione del bell'affiatamento che si è venuto a creare anche tra chi si vedeva per la prima volta. Non posso far altro che dire: "alla prossima e grazie!", con le più sentite congratulazioni per la nascita della sezione CMAE giovani.

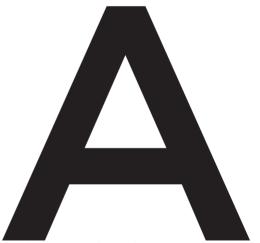


Soci in giro



È una sorta di abitudine scaramantica la "foto di gruppo" all'uscita del tunnel del Monte Bianco. E così, anche quest'anno, ecco lo scatto di rito degli equipaggi schierati pronti ad attraversare l'intera Francia

di Arturo Bertin



Andare a Goodwood, per partecipare al Festival of Speed o al Goodwood Revival, rappresenta per ogni appassionato di motorismo storico una meta esaltante, una sorta di pellegrinaggio nel santuario della velocità, della tradizione, della passione e della bellezza. Uno spettacolo indescrivibile e irrinunciabile che, alla fine, quasi sempre rimane un sogno nel cassetto. Quest'anno, invece, grazie all'iniziativa di alcuni amici milanesi ben determinati, è stato rapidamente deciso e programmato un tour con auto d'epoca per partecipare al Goodwood Revival



che si è tenuto nel secondo weekend di settembre. Il gruppo era formato da quattro equipaggi, per un totale di nove persone, che partivano rispettivamente da Padova, Milano e Torino. A questa formazione si è poi aggiunta un'ulteriore vettura per un buon tratto del percorso. Le auto protagoniste di questo tour sono state una Lancia Aurelia B12 e una Mercedes 500 Sec (da Padova), una Lancia Flaminia berlina (da Milano), una Volkswagen-Porsche 914/2 (da Torino); lungo il tragitto si è quindi aggiunta una Lancia Flaminia coupé.

La nostra vettura era la più anziana del

A lato: l'ingresso al circuito.
Sopra: l'Aurelia
B12 di Arturo e
Laura Bertin, la
Flaminia berlina
di Silvio Riccardi,
accompagnato
da Franco Pampuri e Massimo
Fila e la Mercedes 500 SEC
di Piero e Bruno
Berton.

gruppo, un'Aurelia B12s del 1955 partita da Padova la sera del mercoledì. Abbiamo pernottato a Novara, dove la mattina successiva ci siamo uniti alla Flaminia del 1958 proveniente da Milano. Da qui, via, verso il traforo del Monte Bianco per entrare in Francia alla volta di Chalon-sur-Saône, luogo d'incontro con le due vetture giunte da Torino (la VW-Porsche e la Flaminia coupé). Lasciata l'autostrada, abbiamo percorso un bellissimo itinerario attraverso il parco naturale di Morvan fino a Sauvigny-le Bois nei pressi di Avallon, dove si è conclusa questa tappa.

Soci in giro









La mattina successiva siamo partiti in direzione Rouen, facendo sosta in Côted'Or per una breve visita allo splendido Château d'Époisses. Nel pomeriggio la marcia è proseguita fino a Dieppe per la traversata del canale della Manica, con approdo a Newhaven sulle coste inglesi e trasferimento a Worthing dove finalmente ci siamo fermati.

L'intera giornata di sabato e la mattina della domenica sono state dedicate al Goodwood Revival, dove abbiamo partecipato alla più alta concentrazione di auto d'epoca che io abbia mai visto In alto: la Flaminia corre, si fa per
dire, sulle strade
europee. Primi
segnali di qualche
cosa di epico alle
porte: un vecchio
double-decker carico di enthusiasts;
i solerti soci CMAE
innalzano i vessilli
nel parcheggio dedicato ai visitatori
con auto d'epoca.







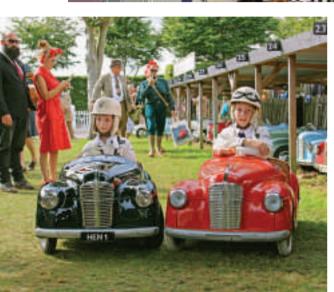


In alto: il gruppo si compatta a Chalon sur Saône con la VW Porsche di Carlo Brignone e la Flaminia coupé di Stefano Paracchi. Sotto: lo Château de Bertreville piacevole struttura trasformata in hotel. A lato: delle Morgan Three Wheeler riflesse nel retrovisore.

finora. Lo spettacolo che attira appassionati da tutto il mondo non può essere facilmente descritto se non con l'augurio di potervi partecipare di persona almeno una volta nella vita, e ne vale la pena. La domenica pomeriggio gli allerta meteo per un improvviso peggioramento delle condizioni atmosferiche ci hanno costretto a prendere rapidamente la strada verso Newhaven, per imbarcarci prima che il mare si facesse troppo pericoloso. La traversata, infatti, è stata impegnativa, con il traghetto flagellato da venti e onde che hanno

Soci in giro





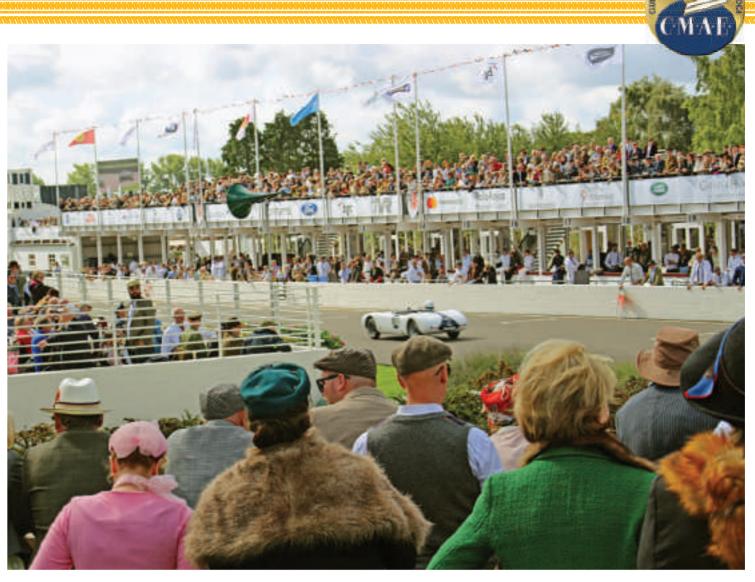
A lato: gare per auto a pedali sulla griglia di partenza. Sopra: aerei della II Guerra Mondiale decollano e fanno esibizioni sull'autodromo, come intermezzo tra le gare d'auto. A destra: la pioggia del venerdì mette in difficoltà le signore.













A sinistra: vista sulle strutture di intrattenimento; ai paddock la signora si informa sulle performances del marito al volante di una SWB. In alto: momenti di gara con le auto che sfrecciano. A destra:

> un fan dei Beatles e la storica cover dell'album Sgt. Pepper.



fatto sentire la loro forza sullo stomaco di molti passeggeri. Per fortuna tutto si è concluso nei tempi con lo sbarco a Dieppe alle ore 23 e l'immediato trasferimento in albergo per la conclusione della tappa.

La mattina successiva, dopo una fantastica colazione, ci sono stati i primi saluti in quanto le due Flaminia hanno preso direttamente la via per Milano e Torino rientrando senz'altra sosta in Italia. Al contrario, la nostra Aurelia, la Mercedes e la VW-Porsche, avrebbero trascorso un'ulteriore giornata in terra francese. Siamo quindi partiti in direzione Crépy-en-Valois per le visite di un antico maniero, dove abbiamo pranzato, e della vicina cattedrale di Senlis. Di nuovo partenza per Fontainebleau (cena) e quindi arrivo ad Avallon per il pernottamento. Martedì, ultimo giorno di viaggio: partenza per Chalon-sur-Saône dove salutiamo l'equipaggio piemontese (che passerà dal Frejus) e rientro in Italia via Monte Bianco con arrivo a Padova in serata.



Trovata rossa dal demolitore nel 1971, rifatta (male) rossa per i miei 18 anni e, dopo altri 38 anni, finalmente restaurata da numerosi strati di vernice di vari colori.

di Silvio Riccardi



Quel settembre del '68 in vacanza dai cugini a San Colombano al Lambro la bellissima cugina ventenne mi scorrazzava per la campagna lodigiana con la sua Giulia spider targata MI 76... grigio grafite interni rossi e sulla leva del cambio le code di tigre, che la Esso regalava con lo slogan: metti un tigre nel motore.

In me, allora dodicenne, è scattato l'amore impossibile: non per la Giulia spider ma per la bella cugina con la spider.

Questo sentimento resta in me per anni e, all'età del motorino, la mia attenzione si sposta sulla spider, in casa propongo di rinunciare al motorino per averla, allora era "auto da rottamaio", da usare nei vialetti dello stabilimento.

Papà, realista e severo, mi concede un budget di 50.000 lire poco più della metà di un Piaggio Ciao, così inizia la frenetica ricerca da meccanici di periferia, finché incontro l'auto dei miei sogni da un demolitore di Pessano. Era rossa, le cromature in ordine e il motore funzionante, ma costava 70.000 lire, Papà ha ampliato il budget.

Arrivata l'età della patente Papà mi propone l'acquisto di una Mini Minor o una A112, ma io chiedo di far riverniciare la Giulietta. Papà pensandomi matto invia l'auto dal carrozziere che riparava i furgoni dell'azienda che più o meno rovescia un secchio di vernice rossa e lucida sulla Giulietta: io fui felice.

È stata la mia unica auto per quattro anni tra i lazzi degli amici che dicevano che era da zingari.

Negli anni sempre meno utilizzata dorme in garage sino al 2012, quando decido il restauro ed il ripristino delle caratteristiche originali della spider corta del '57 che il proprietario prima di me nel '66 aveva cancellato con aggiornamenti estetici e lo smarrimento targhe per farla sembrare "nuova".

Giulietta, primo amore, che ha aperto la strada alla mia passione.













In alto, a sinistra: in via Canova sulla strada verso Balocco per il trentennale della Giulietta (1984). A destra: al 7° Trofeo Milano. Al centro: il vano motore dopo 55 anni di servizio, la Giulietta scrostata da me dalla crosta di 6 verniciature, poi finalmente a lamiera con qualche antica ammaccatura ma sana. A destra: nessuna lamiera è stata sostituita, finalmente riverniciata fuori, dentro e sotto; in fase di rimontaggio del motore e degli accessori. Il restauro è stato "auto gestito". Lo smontaggio, la sverniciatura ed il rimontaggio sono stati effettuati dal sottoscritto. La verniciatura dalla Carrozzeria Tre Assi di Vigevano ed il ripristino della meccanica dalla Officina Michele di Cer-









corso Garibaldi, 130 Legnano tel. 0331.45.45.55













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 Ideazione e Realizzazione Grafica Massimo Zecchini e C. Laurenti Stampa Pixarprinting.it, Quarto d'Altino (VE)







C'è un bosco a Milano

I profumi e i sapori del bosco crescono in città

AMilanos e un luegnolose prostrovare ognigaci recinnullo rippodotti che lanatura cioffie. La l'ungherio mecoglie, seleza esce lavora con cura artigianale i mighori funghi poecini, i più profonita tartufi e midicaltir prazioni prodotti del bosco e della terra. Essiscati, con servati inolio di divano brorati inule legasse salse, persenuani mendezioni eleganti, perfene di regalare. L'assortimento comperade, altre ai funglia e ai tartufi, anche un'ampia gamina di prodotti, dallo gafieratici il malle culle confeniare. Tutti nel segno dell'excellenna. La l'anglierate anche specializanti alche talizzazione di regalistica personalizzazione dalle e nella sendita all'ingrioso per rosoriani con servizio a dominilio.



SECOZIO

Vale Abrezoi, 93 - 20131 Milion sci., 39 02 29526034 fax - 20 02 29 415000 functi carte di credino suro accentas vove dall'argheria cons. Mingheria (trin).

Microsonia.

Via Maghern, 14 - 20149 Milano sel. - 29 02 4390009 fax - 39 02 43905276 Turse le rarse di cesitio sono acceptate sono dell'aggleria, com laforgheria (33 in 2)





setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!

