

La rivista per appassionati di auto e moto d'epoca

nol

n.95



Ferrari a Palazzo del Senato

70 anni di LEGGENDA

Anno VIII - Numero 1 - Aprile 2018 - Trimestrale - POSTE ITALIANE S.p.A. - SPEDIZIONE IN A.P. - D.L. 353/03 (CONV. LEGGE 27/02/04 n.46) ART. 1 COMMA 1 LON/M/709.



**Grande festa
alla Cena
Sociale 2018**



**Primo evento
per la sezione
Giovani Cmae**





MARCO GALASSI
Presidente CMAE

Cari amici,
come certamente saprete si stanno addensando nuvole minacciose all'orizzonte per la Circolazione dei nostri Mezzi Storici a Milano. La parola ricorrente nei corridoi di Palazzo Marino è:

Low Emission Zone.

In sintesi si tratta di una "Area C allargata", che interesserà una superficie pari a circa 136 kmq (circa il 75% del territorio comunale) dotata di una "cintura" di telecamere che monitoreranno gli ingressi ed impediranno di fatto l'ingresso e la circolazione ai veicoli maggiormente inquinanti (tra i quali le nostre auto e moto Euro "0").

Abbiamo avuto già un paio di incontri con l'Architetto Filippo Salucci, Direttore Centrale Mobilità

Trasporti e Ambiente del Comune di Milano, nostro interlocutore.

Da questi incontri è emerso che la Pubblica Amministrazione, pur lodando il nostro operato di "conservatori" e curatori di un patrimonio storico straordinario, non ha la percezione esatta di quali siano le nostre reali esigenze e quale sia la portata dell'indotto economico che ruota attorno al nostro mondo. Noi sappiamo che per conservare i nostri mezzi, non basta ottenere deroghe per partecipare alle varie Manifestazioni. Poterli muovere liberamente permette di "tenerli in vita" e con il paventato blocco, andare dal meccanico o in carrozzeria, diventerebbe un vero problema per tutti noi.

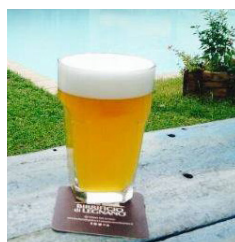
Il **CMAE** pertanto ha predisposto una richiesta (che verrà a breve inserita sul nostro sito) con la quale chiede al nostro Sindaco di applicare le stesse norme e deroghe al blocco della circolazione concesse ai mezzi storici e già operative in tutte le principali città europee. È nostra intenzione che tale richiesta venga sottoscritta dalle tre principali istituzioni legate al motorismo storico operanti in Italia: **ASI, FMI e ACI**.

ASI e FMI hanno già sottoscritto il documento e stiamo attendendo solo la firma del Presidente ACI Milano Ivan Capelli.

Confidiamo nel buon senso di tutti e soprattutto che venga seguito il vecchio motto: **l'unione fa la forza!** Vi aggiorneremo sugli sviluppi.

Solo se giustamente tutelati dalle norme potremo continuare ad organizzare Manifestazioni ed Eventi di livello come il nostro Trofeo Milano, che è stato recentemente premiato dalla stessa ASI con una targa di encomio che lo annovera, anche per il 2017, tra le migliori manifestazioni nazionali! **Un abbraccio a tutti e... buona lettura!**





corso Garibaldi, 130 Legnano
tel. 0331.45.45.55



DeniCar

Milano



**Artigiani e aziende del settore
volete la vostra pubblicità
su questa rivista?**

Contattate l'editore!

cmae@cmae.it
tel. 02.76.00.01.20
fax 02.76.00.88.88



Periodico del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca
inviato in abbonamento ai soci del club

Editore e Redazione via Goldoni 1, 20129 Milano
tel. 02.76.00.01.20 - fax 02.76.00.88.88

cmae@cmae.it - www.cmae.it    @CmaeMilano

Autorizzazione Tribunale di Milano, n. 12 del 17/01/2018

Iscrizione al Roc n. 30963 del 31/01/2018

Direttore Responsabile Massimo Zecchini

Direttore Editoriale Lele Gioacchini

Segreteria di Redazione Milena Castellini, Marina Acquati

Realizzazione Grafica Massimo Zecchini, C. Laurenti

Stampa Ancora, via Crespi 30, 20159 Milano

3



EDITORIALE
Il presidente
ci racconta

FERRARI A BOOKCITY

Presentazione del libro:
Ferrari 70 - Settanta vetture
che hanno fatto la storia



9

12

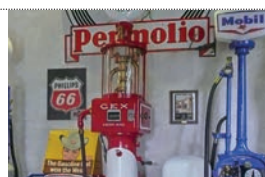


MILANO AUTOCLASSICA 2017

Il Cmae si presenta con alcune
vetture e alcune moto in abbinata
alla Milano-Sanremo

MUSEO FISOJNI

Splendide pompe di benzina recu-
perate in tutto il mondo. Passione
e amore per questi cimeli



14

16



**GRANDE AFFLUENZA AL
CASTELLO DI S. GAUDENZIO**

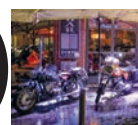
Nonostante la pioggia molti
equipaggi presenti alla gita

18



**PRIME BORSE
DI STUDIO
AL CAPAC**

20



**NOTIZIE
DAL NOSTRO
CLUB**

CENA SOCIALE 2018

Sempre numerosi i soci che
hanno partecipato alla sera-
ta al Molinetto Country Club



22

26



**IL CMAE SEMPRE
PRESENTE A NOVEGRO**

Due appuntamenti,
novembre e febbraio

**D'ANNUNZIO
TEMPO DI LIBRI**

Magnifica giornata con sfilata di
prestigiose auto in Montenapoleone



28

32



**NOTIZIE
DALLA
SQUADRA
CORSE**

38



**CMAE
GIOVANI**

Grande divertimento
alla caccia fotografica

**4 AMICI DALL'EUROPA
ALLA MONGOLIA**

Avventuroso viaggio con un pulmino
Fiat 900T, attrezzato da rally



42

46



**DUE BOXER
UN AMORE**

Un feeling
ininterrotto

50



**LA STELLA
MERAK**

Una supercar
degli anni 70



C.M.A.E. - CALENDARIO MANIFESTAZIONI 2018

AUTO

- **7 Aprile** - Gita in Brianza – Visita alla Villa Beldosso a Carate.- Nel cuore della Brianza una stupenda e antica dimora del XVI° secolo situata al culmine di un dosso con eccezionale vista sull'intorno.
- **6 Maggio** - Raduno a Chieve (CR) Uno spaccato di vita contadina con visita ad un caseificio e all'Abbazia di Abbazia Cerreto.
- **26-27 Maggio** - Gita a Colonnata (MC) Nell'imponente scenario delle cave di marmo nel parco Regionale delle Alpi Apuane (Carrara) ed al Borgo di Colonnata ed il suo famoso Lardo.
- **16 Giugno** - Gita a Caglio (LC) Nello scenario della Valtassina con visita al Museo Segantini a cielo aperto.
- **7 Luglio** - 5° Raduno nel Monferrato (AL) Nelle terre di Aleramo antico cavaliere, tra verdeggianti colline, castelli e borghi antichi.
- **22 Settembre** - Gara di Kart presso il Kartodromo di Rozzano (MI) Tradizionale gara su Kart tra Consiglieri e Soci del CMAE.
- **6 Ottobre** - XII TROFEO MILANO AUTO (ASI). Tradizionale manifestazione del CMAE, giunta alla XII edizione con la sfilata al Castello Sforzesco e serata di gala.
- **18 Novembre** - 5° Tartufata tradizionale pranzo a base del prezioso e profumato tubero a suggello di una annata ricca di avvenimenti.-
- **15 Dicembre** - Incontro con il Campione (può essere tenuto in altra data).

MOTO

- **15 Aprile** - Castelli della Lomellina: un tour nella florida Lomellina ricca di Castelli, risaie e vita contadina dal sapore antico.
- **13 o 20 Maggio** - Val D'Intelvi e il Balcone d'Italia: una gita all'insegna di un viaggio tra saliscendi con vista mozzafiato al balcone d'Italia.
- **16/25 Giugno** - Sicilia: una settimana indimenticabile tra vestigia e storia e antica, paesaggi eccezionali ed una cucina prelibata .
- **15 Luglio** - Da Decidere
- **16 Settembre** - Sacromonte (VA): Un breve viaggio nel Varesotto tra cultura cristiana e verdi paesaggi con vista panoramica sulla sottostante pianura.
- **6 Ottobre** - XII TROFEO MILANO MOTO (ASI). Tradizionale Manifestazione CMAE, giunta alla XII edizione con sfilata al Castello Sforzesco e serata di gala.-
- **21 Ottobre** - Oltrepo: Una gita tra verdi colline ricche di vigneti che la vendemmia a privato dai ricchi grappoli d'uva per la vinificazione.-
- **18 Novembre** - Tartufata: Tradizionale pranzo a base del prezioso e profumato tubero a suggello di una annata ricca di avvenimenti.- (location da definire)

Eventi con partecipazione:

- 16-17-18 Febbraio - Novegro Mostra scambio
- 22-23-24 Marzo - Milano- Sanremo
- 21-22 Aprile - Novegro AUTO COLLECTION
- 10-11 Novembre - Novegro Mostra scambio (provvisorio)
- 23-25 Novembre - Milano Auto Classica (provvisorio)

NB. Alcune manifestazioni potrebbero subire qualche cambiamento di data e di programma e di realizzazione.-



Club federato A.S.I.
Automotoclub Storico Italiano



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 il

DATI 2017 IN VOSTRO POSSESSO SONO INVARIATI ☐ In caso di variazione, i nuovi dati sono i seguenti :

residente a Via CAP

tel. Codice Fiscale

cell. e-mail

domicilio a cui inviare corrispondenza

CHIEDE IL RINNOVO PER L'ANNO 2018 CON LA QUALIFICA DI :

Socio C.M.A.E.	☐ ORDINARIO	€ 114,00	€
TESSERA N.	☐ GIOVANE (fino a 35 anni)	€ 69,00	€
.....	☐ FAMILIARE	€ 10,00	€
	☐ SOSTENITORE quota minima	€ 200,00	€
	☐ AFFILIATO (tramite il Club Socio.....)	€ 69,00	€

Socio A.S.I.	☐	€ 41,00	€
TESSERA N.			

Assistenza ASI	☐ Formula IN	☐ Formula FULL	€
Europ Assistance (facoltativa)	(€ 9,00)	(€ 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 Contanti – Assegno – Carte €

Ai sensi della Legge 675/96 D.L. 196/03, prendo atto e acconsento che i miei dati soprascritti vengano utilizzati nel pieno rispetto della norma vigente, per tutte le attività associative del Club, con la mia firma autorizzo pertanto il loro inserimento nell'Archivio del C.M.A.E. Dichiaro altresì di aver preso visione e di accettare le norme dello Statuto del C.M.A.E. approvato dall'Assemblea dei Soci in data 18 marzo 2015.
I soci del Cmae ritengono estremamente importante mantenere un profilo di alta moralità tra tutti i compartecipi. Nel nostro Statuto infatti, è previsto che non possano far parte del Club persone comunque condannate per reati non colposi. E per questo che ti chiediamo di leggere e sottoscrivere la seguente dichiarazione : **"Dichiaro di non essere mai stato condannato per reati non colposi, in alcun Tribunale italiano o estero"**.

Data.....

Firma.....



presenta

CONCORSO D'ELEGANZA AUTO D'EPOCA

1° Luglio 2018 Villa Borromeo, Cassano d'Adda



Programma dell'evento:

Ore 15.00 apertura al pubblico e accreditamento all'ingresso

Ore 15.00 - 16.00 welcome coffee servito in Villa

Ore 16.00 arrivo auto d'epoca soci CMAE

Ore 16.30 - 18.30 concorso d'eleganza auto d'epoca seguito da votazioni della giuria e del pubblico e premiazione finale

Ore 18.30 aperitivo nel parco della Villa

Ingresso all'evento 15 euro
comprensivo di visita della Villa,
welcome coffee e aperitivo finale.

Parte del ricavato sarà devoluto
al Corpo Italiano di Soccorso
dell'Ordine di Malta - CISOM di Milano

*In caso di maltempo l'evento verrà
rimandato a data da definirsi.



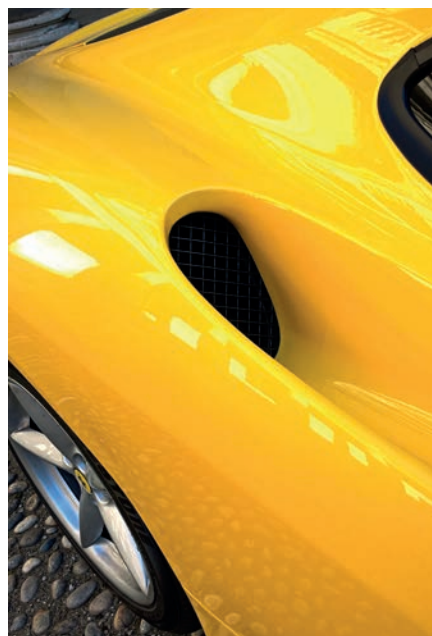
**Per richiesta informazioni e accrediti
scrivere a epoque@syneco.it
entro il 31 maggio 2018**

In copertina



Bello scorcio del cortile di Palazzo del Senato, sede dell'Archivio di Stato, con arcobaleno di Ferrari. Nel riquadro: il libro "Ferrari 70 Settanta vetture che hanno fatto la storia", edito da Giorgio Nada Editore.

PALAZZO DEL SENATO E IL CMAE SI COLORANO DI **FERRARI**



Risuona ancora il rombo delle mitiche Ferrari tra le colonne del Palazzo costruito, a partire dal 1608, per volontà dell'arcivescovo Carlo Borromeo. Alla presentazione del libro Ferrari 70... il *made in Italy* con le nostre auto protagoniste assolute

di Massimo Zecchini



N

Non è facile trovare un avvenimento legato alle auto d'epoca che non ci veda protagonisti. Questa volta l'occasione è stata nell'ambito di BookCity che, per l'edizione 2017, si è svolta dal 16 al 19 novembre. Nell'ambito della manifestazione un evento, in collaborazione con Giorgio Nada Editore e Libreria dell'Automobile, ha visto i nostri soci esporre alcune delle Ferrari più belle di sempre nel cortile del Palazzo dell'Archivio di Stato in via Senato 10.

Il 2017 ha celebrato i 70 anni della mitica scuderia modenese uno dei simboli del nostro Paese. La pubblicazione del libro "FERRARI 70 settanta vetture che hanno fatto la storia" a cura di Leonardo Acerbi, responsabile editoriale della Giorgio Nada Editore, è avvenuta domenica 19 novembre alle 11. Abbiamo avuto il piacere di ascoltare storie, aneddoti, cronache, ricordi, testimonianze in prima persona dai protagonisti del mondo dell'automobile: Pino Allievi - geniale firma dell'automobilismo della Gazzetta dello Sport, Gianni Cancellieri - storico



In alto: primo piano della **250 Gt cabriolet** con a fianco la **275 GTB "Gobbone"** e via via le altre. Un momento della conferenza di presentazione del libro **Ferrari 70...**
A lato: la **212 Berlinetta MM** e la **275 GTS spider**. Sotto: i magnifici particolari delle auto esposte.

giornalista dell'auto, Luca Dal Monte che al Drake ha dedicato una esauritiva biografia, moderati da Leonardo Acerbi di Giorgio Nada Editore.

Accanto a chi ha avuto il privilegio di conoscere da vicino il mondo del Cavallino rampante c'erano i nostri soci, non meno fortunati, possessori di alcune tra le più esclusive **Ferrari** che hanno fatto la storia della scuderia. Tra questi preziosi esemplari, oltre venti, abbiamo ammirato la **212 Berlinetta MM** superleggera carrozzeria Touring del 1951, **250 Gt cabriolet** 2^a serie Pininfarina del 1960, **275 GTB "Gobbone"** del 1965, **275 GTS spider** del 1965 - tre posti in linea omologati, **365 GTB/4 Daytona** del 1970, **Dino 246 GTS** del 1972, **512 BB** (berlinetta boxer) del 1980, **Mondial 8** del 1980 - prima Ferrari di serie a 4 posti con motore posteriore, **512 TR** del 1986 (bianca, prodotte solamente tre in originale) **512 TR FZ 93** del 1993 - con carrozzeria in esemplare unico di Zagato, disegnata da Ercole Spada ed esposta al Salone di Ginevra del 1993.

Nonostante le auto siano state esposte solo fino al primissimo pomeriggio i visitatori si sono avvicendati continuamente, affollando entusiasti il cortile e, al solito, facendo mille domande a chi di noi proteggeva i "gioielli" dalla foga e dai fans. I discorsi ascoltati riguardavano i meravigliosi particolari (vedi foto sotto) presenti su queste auto costruite in tempi nei quali i designer potevano ricercare degli stilismi molto affascinanti che davano alle auto un aspetto aggressivo ma allo stesso tempo elegante. A voi cari amici l'ardua scelta del modello prediletto.

Si ringrazia Massimo Campi per la gentile concessione delle immagini.



Il Mondo del Club

MILANO

AUTOCLASSICA

2017

Successo di pubblico anche quest'anno per la manifestazione patrocinata dal nostro Club. Allo stand CMAE, auto e moto prestigiose. Per l'occasione abbiamo ospitato anche gli amici della Coppa Milano-Sanremo che, dal 2018, ripartirà dopo sette anni di sosta e a 112 anni dalla prima edizione

di Uberto Pietra



S

Settima edizione di "Milano AutoClassica" 24 - 26 novembre 2017 e tradizionale stand CMAE. Una parte dedicata alla rinata "Coppa Milano-Sanremo" 2018, con la prestigiosa Maserati A6 GCS Sport bianca/azzurra del '54 e la coppa in palio per il vincitore. L'altra parte con la nostra Lancia Ardea Furgoncino e due auto prestigiose. La Fiat 501 del '23, dell'amico Roberto Violini, una originale berlinetta due posti ad una sola porta, carrozzata su licenza Fiat dalla inglese Winchester. Tetto apribile, interni conservati, restaurata con colori originali giallo e verde. Proprietà di una famiglia inglese dal '23 al 2006, quando è stata recuperata da Roberto. Motore 4 cilindri in linea di 1460 cc. a valvole laterali e 23 cv, alimentazione con miscelatore, radiatore a nido d'ape, cinghia



In apertura: l'arco gonfiabile con le auto e moto esposte. Sotto: primo piano della mitica Maserati A6 GCS del 1954.



in cuoio, pedale acceleratore in centro e freni solo sulle ruote posteriori. L'altra, una Bentley Mark VI Special del '49. Primo modello prodotto dopo-guerra e prima auto da Rolls Royce dopo l'acquisizione Bentley. Motore B60 a 6 cilindri, valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali, cilindrata 4257, sistema di lubrificazione centralizzato che lubrificava anche le sospensioni. Cambio sincronizzato a quattro rapporti, freni anteriori idraulici e posteriori meccanici. Carrozziere fu Northern Coachbuilders: chassis accorciato e abbassato il posizionamento del motore, carrozzeria in alluminio colore Damson Maroon/black. Tanti gli stand delle case ufficiali con esposizione di storiche di prestigio e contemporanee: gruppo FCA con tutti i suoi marchi, Ferrari, Maserati, Mercedes, Jaguar, Aston Martin, Lamborghini e tre bellissime Stratos ufficiali. All'esterno auto in vendita da privati e nel piazzale antistante ripetute gare del "Classic Circuit Arena". Appuntamento il prossimo 23-25 novembre. Vi aspettiamo tutti al nostro stand! ●

IL CMAE AL MUSEO FISOGNI

A Tradate c'è il Museo Fisogni, fondato nel 1966. Raccolta storica di pompe di benzina e cartelli pubblicitari. La collezione di distributori di carburante e petroliana più completa al mondo. Accompagnati da Guido Fisogni abbiamo scoperto gli antichi cimeli

di Sergio Coronelli

Gita turistico-culturale per auto d'epoca
Milano - Tradate 21 Ottobre 2017
Tragitto su strade provinciali di circa 60 Km.

Si parte in perfetto orario, dopo un breve passaggio in autostrada, imbocchiamo la strada Varesina. Arrivati ad Arese deviamo per entrare nel Parco delle Groane, un lungo tragitto in una natura ancora incontaminata, che ci porta direttamente a Tradate.

Qui ha sede il "Museo Fisogni", la collezione di distributori e petroliana certificata **Guinness World Record**, la meta del nostro viaggio. La lunga fila delle auto d'epoca trova accoglienza nel cortile del museo alle cui pareti sono affissi cartelli delle più svariate ditte di prodotti automobilistici e tante insegne delle vecchie stazioni di servizio. Un ambiente quanto mai suggestivo e che si intona alle vetture d'epoca. Ci fa da guida lo stesso patron **Guido Fisogni** fondatore del museo che, con parole semplici ed esaurienti, illustra le parti più interessanti soprattutto per gli oggetti più vecchi e risalenti all'inizio del secolo scorso che arricchiscono il Museo. Il resto si racconta da sé tanto è deduttiva l'interpretazione di cimeli ed attrezzature esposte.

La raccolta di così tanto materiale, ci racconta il proprietario, è avvenuta soprattutto per la professione di Fisogni, titolare di un'impresa di costruzioni specializzata esclusivamente in stazioni di servizio. Intervendendo nelle varie ristrutturazioni di distributori esistenti ormai obsoleti Fisogni per non farli finire in discarica li ha recuperati e conservati per le generazioni future. Un Museo ricco di oltre 5000 attrezzature ed oggetti tra i quali pompe di benzina provenienti un po' da tutto il mondo, targhe inneggianti ai più disparati prodotti per l'auto, cartelli per la segnaletica stradale, latte di olio e benzina, oliatori, bidoni di ogni tipo, compressori, estintori ed un incredibile numero di cartoline, gadgets e giocattoli con i loghi di società petrolifere dall'inizio del secolo scorso.



Sopra: un momento della visita guidata. Nelle altre immagini i cimeli esposti e le nostre amate nel cortile del museo.



LA MIGLIOR BIRRA ITALIANA È LEGNANESE

Prestigioso riconoscimento per il nostro sponsor Birrificio di Legnano che, al concorso «Best Italian beer 2017», ha piazzato sul podio ben cinque delle sue ottime birre. Al primo posto Luppolo d'oro nella categoria «American amber ale» alla «Cin'Gheie» e nella categoria «Oatmeal stout» a «l'Olonella». Medaglia d'argento per la «Teresa» e per la «Sghira», due nomi che si legano in maniera indissolubile ai personaggi della città di Legnano: una la



**BIRRIFICIO
di LEGNANO**

maschera portata in scena da Musazzi, l'altra il celeberrimo tifoso lilla. Bronzo nella categoria «Triple» per la «Ciucca», birra prodotta in stile belga. «Abbiamo legato il nostro nome alla città, perché ne amiamo la storia, utilizziamo prodotti naturali e di ottima qualità, preferibilmente a km 0».

Tra le tante specialità del birrificio anche la «Patè Patem» birra gluten free in stile tedesco per soddisfare anche chi ha problemi nella dieta. Prosit!



In principio era il tartufo bianco d'Alba, alla fine il porcino nero del Trentino. Il mistero è presto svelato: come d'abitudine il CMAE organizza in autunno inoltrato un raduno per auto e... palati sopraffini

di Carla Vai

M

Ma ahimè il 2017 si è rivelato un anno nero per il prezioso tubero. La siccità ha portato i prezzi alle stelle e la scarsissima reperibilità

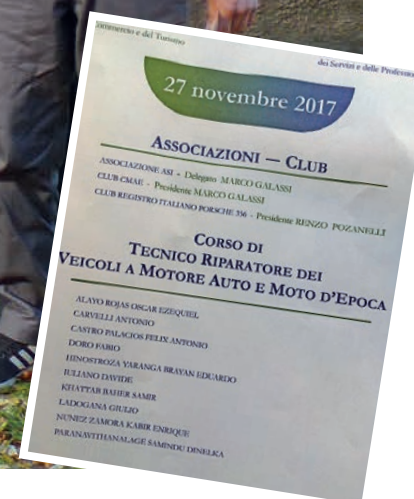
sul mercato ha scatenato una vera e propria caccia al tesoro. Tuttavia nulla ci ha fermato e come per magia, aggirato l'ostacolo, i funghi hanno preso il posto dei tartufi. La giornata si presenta piovosa, ma non fredda, con i toni ed i colori dell'autunno. I soci CMAE sono fiduciosi sia per un improbabile cambiamento del tempo sia per la certezza che la compagnia solleva ogni cattivo umore. Ci ritroviamo come d'abitudine in un'area di servizio con le nostre auto, le vere protagoniste, ed espletate le consuete pratiche, scaldiamo i motori e via verso la meta: il Castello di San Gaudenzio, sito a Cervesina in provincia

di Pavia. Lo scopo di questo raduno è duplice: il primo è ovviamente quello di sfilare con le nostre auto d'epoca su strade poco trafficate e il secondo è quello di mettere le gambe sotto il tavolo. Poco importa se, come già premesso, nei nostri piatti ci sarà un cambio di menù, sempre di leccornie si parla. Dopo una breve sosta ristoratrice, verso le tredici, ci accoglie un bellissimo e suggestivo castello, incorniciato da una pioggerella insistente. L'edificio storico del XIV secolo è immerso in un parco secolare e si presenta in tutta la sua eleganza con quattro torri merlate sventanti nel cielo grigio. Già nel varcare la soglia ci si immagina il remoto sfarzo di feste nobiliari: un tuffo nella storia, poiché piacevolmente circondati da arazzi alle pareti, armi negli angoli ed affreschi colorati ancora leggibili. La sala del ristorante del castello è molto accogliente, romantica; il menù raffinato non ci delude, con porcini a tutto spiano nei nostri piatti, declinati in tanti modi. Funghi su funghi, buon vino e chiacchiere ci portano rapidamente alla conclusione della giornata, non senza calorosi saluti e promesse di nuovi incontri. Un grazie di cuore agli organizzatori. ●



In alto a sinistra: il ritrovo sotto una pioggia torrenziale. Una vista della sala da pranzo del Castello di San Gaudenzio, con circa un centinaio di intervenuti alla annuale "tartufata" ops, "Fungata". In apertura e a lato: la sfilata di auto sul ponte di barche che permette l'unione tra le due sponde del fiume Ticino a Bereguardo.

RESTAURATORI DEL FUTURO



La passione che ci accomuna ha generato il corso di studi che formerà una nuova generazione di restauratori di auto d'epoca. Capac si conferma scuola di eccellenze
di Massimo Zecchini

In alto: l'ammirabilissimo parterre di auto Cmae. Sopra da sinistra: Valentina Aprea, il presidente del Capac Simon Paolo Buongiardino, Carlo Sangalli, Maria Antonia Pigozzi Rossini Presidente di Terziario Donna e Cristina Tajani.

U

Una giornata di concreta progettualità, di prospettive e anche una giornata di festa. Questo è stato il 2 ottobre quando, nella sede del CAPAC il Politecnico del Commercio e del Turismo, fondato nel 1961 a Milano, è stato firmato da CMAE unitamente agli altri soci fondatori: ASI, Registro Italiano Porsche 356, Confcommercio e CAPAC, il protocollo di

intesa. Il Politecnico offre formazione professionale in diversi ambiti e CMAE con RIP 356 hanno ispirato il nuovo corso di "Tecnico della riparazione dei veicoli a motore". Il Capac è frequentato da oltre un migliaio di studenti ogni anno. La formazione, garantita da docenti qualificati, consente loro di affrontare il mondo del lavoro nel settore terziario con la migliore preparazione. CAPAC e Confcommercio sono quindi stati i partner perfetti per realizzare il progetto didattico per il restauro delle auto d'epoca nelle quattro specializzazioni: lattoneria, elettricità, meccanica e tappezzeria. ASI, CMAE e RIP 356 lavoreranno a fianco di Regione Lombardia, Comune di Milano, Camera di Commercio e Confcommercio con

Sopra: i borsisti Alayo Rojas Oscar Ezequiel, Carvelli Antonio, Castro Palacios Felix Antonio, Doro Fabio, Hinostroza Yaranga Bryan Eduardo, Iuliano Davide, Khattab Baher Samir, Ladogana Giulio, Nunez Zamora Kabir Enrique, Paranavithanage Samindu Dinelka.

una finalità culturale, sociale e didattica per garantire, attraverso i giovani studenti, il futuro del nostro patrimonio storico. Il 27 novembre si è poi tenuta la cerimonia di apertura anno scolastico 2017/18, con Carlo Sangalli - Presidente Confcommercio, Valentina Aprea - Assessore Istruzione formazione e Lavoro Regione Lombardia, Cristina Tajani - Assessore Comune di Milano Attività Produttive e Commercio che, unitamente al nostro presidente Marco Galassi, al presidente RIP 356 Renzo Ponzanelli e agli altri soci fondatori hanno consegnato le prime 10 borse di studio, grazie al contributo di Regione Lombardia e ASI. Una iniziativa che ci rende orgogliosi come lombardi e... come soci CMAE.



MOTO BMW CLASSICHE E MUSICA JAZZ



di Alfonso D'Alòia Bella serata il 9 novembre scorso: in tanti si sono ritrovati da **Elettrautocadore** per partecipare ad un evento veramente originale. Il locale, noto ai milanesi e molto alla moda,

ha ospitato alcune pregiate motociclette storiche **BMW** messe a disposizione dal **CMAE**. L'amico Maurizio ha voluto che questo locale non perdesse il nome del precedente esercizio quando, più di 10 anni fa, lo ha trasformato in un lounge bar dove spesso appuntamenti musicali accompagnano eventi. Nell'ambito della "Settimana della Moto"

a Milano (in concomitanza di EICMA) è stata organizzata una serata dove, tra i tavoli, campeggiavano le moto d'epoca BMW il tutto condito da un concerto con il **Rieders Jazz Trio**. I due sidecar di **Alfonso** e **Robert**, la "balena bianca" R69S di **Carlo** e la Orange Daytona R90S di **Davide** facevano così da contorno alla prestigiosa R52 del '29 di **Maurizio** e tutte quante hanno arricchito e colorato questa bellissima serata. Tanto divertimento che ha visto la musica protrarsi sino a tarda sera quando si è aggiunta la Frigia's Band, gruppo affiatato di sassofonisti. La musica è poi uscita in strada con note riecheggianti tra serbatoi, motori e cromature. Il CMAE era presente, non solo con le moto, ma anche con i numerosi soci intervenuti che hanno gustato aperitivi, visto belle moto e ascoltato ottima musica. ●



POMPA DI BENZINA COME NUOVA

Sabato mattina, Fabio, Franco e Tiziano si sono trovati alla **Distilleria Liquori Cav. Emilio Orsi** con il nipote Milo Orsi per recuperare una vecchia pompa di benzina anteguerra che Milo gentilmente ha donato al nostro club. Dopo un accurato lavoro di smuratura svolto da Tiziano per estrarla dalla sua sede, la carichiamo sul camioncino VW del 1968 per trasferirla nell'officina di Italo dove verrà pulita e separata dal contenitore così da poter essere esposta in bella mostra al nostro club. ●



CONSIGLIO A LE VELE

Serata molto particolare per il Consiglio Direttivo del **Cmae**. Come promesso all'amico e socio **Massimo Zavaglia**, siamo stati a fargli visita e ospitati nella bella cornice della cascina solidale dell'associazione **Le Vele Onlus**. La decisione di fare una seduta del C.D. in trasferta è venuta in gennaio quando Massimo ci ha presentato il progetto e gli sforzi fatti finora per



riportare la cascina come la vedete nell'immagine sopra. Ottima cena, visita della cascina e decisione del Consiglio di prevedere qualche evento con le nostre auto e moto storiche. Facendoci coinvolgere da questi ammirevoli volontari faremo sentire, ai giovani accolti dall'associazione, la vicinanza del nostro Club. Arrivederci ragazzi ●

59 ANNI E NON DIMOSTRARLI

La stagione sociale 2018 è stata inaugurata giovedì 5 febbraio al Molinetto Country Club di Cernusco sul Naviglio. Cinquantanove anni fa, nello stesso giorno, il CMAE depositava il proprio statuto. L'annuale appuntamento con i soci è stato così l'occasione per festeggiare un traguardo importante, con lo sguardo rivolto a tutti quelli che verranno in futuro

di Nina Stefenelli



Un nuovo anno è cominciato, e come sempre la cena sociale è stata l'occasione per stare insieme e condividere la nostra passione più grande. Riuniti al Molinetto Country Club, i soci del CMAE hanno sancito l'inizio di una stagione 2018 ricca



Nelle foto: alcuni momenti del ricco aperitivo e della cena. A sinistra: la premiazione di Luca Grassi responsabile sezione Giovani del Club insieme a Edoardo Tenconi e moglie con il presidente Marco Galassi.

di eventi, iniziative, raduni e incontri tra vecchi e nuovi iscritti, in una realtà fatta di esperti del settore, gentlemen drivers, giovani promesse della regolarità, amanti dei motori e del fascino imperituro delle auto e moto d'epoca. L'appuntamento, la sera del 5 febbraio, non è stato casuale, visto che lo stesso giorno di 59 anni fa il CMAE diventava ufficialmente il primo Club italiano dedicato ai veicoli storici. Da oltre cinque decenni i fondatori, e coloro che negli anni si sono aggiunti a questa bellissima carovana di emozioni ed esperienze, si dedica-



Sopra: i premi del Trofeo Cocchetti, consegnati ai vincitori del Campionato Sociale 2017 e ai soci che si sono contraddistinti per meriti durante l'anno. Sotto: momenti di convivialità durante la serata. A lato: dall'alto il Presidente con Corrado Lopresto; Carlo Achini premia Francangelo Prati; sempre Carlo con Vittorio Pasini ed altro premio ad Adriano Francesconi con la moglie Carla; infine Gigi Guffanti e Sergio Coronelli premiano Giulio Donzelli.



Nelle foto grandi: i soci chiacchierano, si confrontano e si ritrovano, scambiandosi aneddoti e assistendo alle premiazioni affidate ai vari responsabili di sezione. A destra: Gigi premia Ruggero Riva; Sergio consegna il trofeo a Gigi Guffanti, primo classificato del Campionato Sociale 2017 a bordo della sua affidabile Mini 1001; Emanuele Pisati mentre riceve il premio. Piacevole serata che ha avuto anche la partecipazione del Mago Gian Battista Gualdi, che ha allietato le pause tra una portata e l'altra.



no con entusiasmo a ogni attività. La tradizionale cena sociale rappresenta un punto di arrivo e un punto di partenza, per i traguardi raggiunti e per tutti i nuovi progetti del Club. Ma è anche l'occasione per accogliere nuovi amici e consolidare rapporti altrettanto storici. Quest'anno il nostro Presidente Marco Galassi ha consegnato la tessera di socio onorario a Renzo Ponzanelli, Presidente del Registro Italiano Porsche 356, e a Corrado Mosele, Direttore risorse umane, formazione e studi di Confcommercio Milano, protagonisti insieme a noi della creazione borse di studio corso restauro del Capac. Nel corso della cena, tra risate, ricordi e persino qualche magia – grazie agli animatori della serata – non è mancato il consueto momento dedicato alle premiazioni del Campionato Sociale 2017 della Squadra Corse, e alla consegna del Premio Tenconi, conferito a Luca Grassi, responsabile della neonata sezione "Giovani" del Club. Un segno di come, anno dopo anno, il CMAE sia capace di tramandare passione e tradizione sempre con una marcia rivolta al futuro. ●

NOVEMBRE 2017

FEBBRAIO 2018

A NOVEGRO NON SI MANCA MAI



Dalla cima della collina di Novegro, come sempre, il nostro gazebo domina tutto lo spazio all'aperto della Mostra Scambio auto, moto e ricambi d'epoca

di Massimo Zecchini

D

Doppio appuntamento annuale alla Mostra Scambio di Novegro, immancabile per il nostro Club. La due giorni – sabato e domenica – a novembre e febbraio consente a tanti appassionati ed espositori che arrivano da tutta Europa di presen-

tare o cercare preziosi cimeli, pezzi di ricambio originali, moto, auto e abbigliamento tecnico.

Ospiti, come di consueto, del Parco Esposizioni di Novegro, location ottimale per la vicinanza a Milano, il facile accesso, la possibilità di parcheggio e la professionale organizzazione. Collochiamo il nostro stand al centro del grande prato sulla collinetta che lo domina. I nostri soci hanno accesso gratuito presentando la tessera Cmae e, se a bordo di mezzo d'epoca, accedono gratuitamente all'interno esponendolo nei pressi della nostra postazione. L'occasione di passare una giornata a Novegro ci consente di presentare il Club a nuovi potenziali soci e di ritrovarne altri condividendo un bicchiere di vino, una fetta di salame e qualche chiacchiera.

Fondamentale la presenza – solitamente la domenica – del nostro commissario ASI Mario Aglione, che su appuntamento è disponibile per la verifica delle auto delle quali i proprietari hanno completato e consegnato la documentazione di richiesta per la certificazione di rilevanza storica ASI.





“Lassù qualcuno mi ama” sembra essere il motto del Cmae, perché dopo settimane di freddo e gelo, Milano è stata graziata da una meravigliosa e primaverile giornata di sole. I soci si sono presentati all'appuntamento dannunziano con le loro splendide vetture tirate a lustro, molte delle quali scoperte. Quattro chiacchiere un pranzo “veloce” e via verso Montenapoleone

di Claudio Mistura

E

È difficile confutare un'affermazione simile ma non è l'unica che il Vate ci ha lasciato dandoci sempre da riflettere. In occasione dell'inaugurazione di “Tempo di Libri”, Corrado Lopresto ci ha proposto di partecipare ad una manifestazione speciale con le nostre macchine che in molti casi sono state anche le auto di Gabriele D'Annunzio.

Il 2018 celebra i 100 anni del volo della sua squadriglia su Vienna. Impresa fortemente voluta da D'Annunzio per inviare al nemico austriaco, il messaggio attraverso il lancio di 50.000 volantini con testo scritto da lui e altri 350.000 con testo scritto da Ugo Ojetti anche in tedesco, che l'Italia stava vincendo la guerra e che avrebbero fatto bene a dismettere la divisa prussiana.

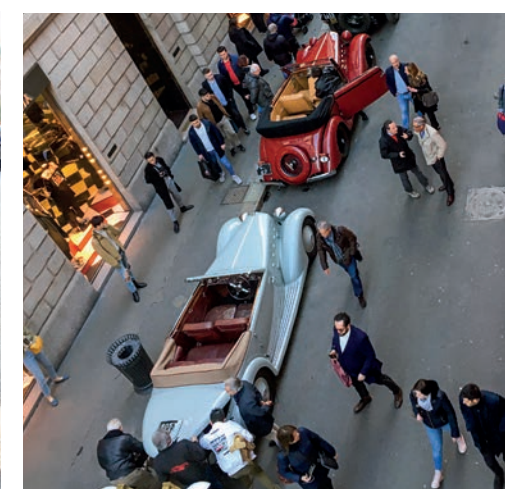


In alto: il gruppo di partecipanti posa per la classica foto ricordo accanto alla nostra mascotte Lancia Ardea. Sopra: alcune delle splendide vetture in mostra davanti al laghetto. A fianco: la mitica Lancia Alfa del 1908 che nonostante i suoi oltre 100 anni, mostra tutta la sua bellezza.

Il volo fu certamente un successo politico ma anche tecnologico se pensiamo che la squadriglia di 11 apparecchi SVA (Savoia Verduzzo Ansaldo) partita dal campo di aviazione di San Pelagio vicino a Padova prevedeva un volo ininterrotto di 1.000 Km. Distanza ragguardevole per l'epoca. Tutti i velivoli erano mono posto salvo quello di D'Annunzio che, modificato prima dal giovane Ugo Zagato poi noto per la sua famosa carrozzeria, e successivamente da Giuseppe Brezzi, ha potuto ospitare un secondo passeggero facendolo sedere sul serbatoio: il passeggero era Gabriele D'Annunzio. Agli 8 velivoli rientrati sono stati riservati commenti entusiastici sia dalla stampa italiana sia da quella tedesca che riconoscevano a D'Annunzio la capacità di rappresentare il Paese non solo come poeta.

Torniamo alla tecnologia e alle vetture che hanno preso parte alla manifestazione e soprattutto alla perfetta organizzazione che ha avuto il punto di ritrovo al “Circolo Ufficiali Aeronautica” di Linate dove il Generale Silvano Frigerio ci ha accolto con un efficiente e cordiale ospitalità. Le oltre venti vetture, esposte nel giardino a bordo lago (Idroscalo), hanno avuto la benedizione di una giornata di sole straordinaria e tutti noi abbiamo scoperto un angolo della nostra città, a molti ignoto, bellissimo. La presenza della stampa specializzata ha ulteriormente sottolineato l'importanza dell'evento che come vedremo in seguito non poteva passare

Si ringraziano per la gentile concessione delle immagini: Massimo Grassi e Nando Vescusio



inosservato vista la presenza di straordinarie vetture. L'arrivo al Circolo Ufficiali è avvenuto senza problemi tecnici di rilievo nonostante la vetustà, a volte centenaria, di alcuni mezzi. Aperitivo e pranzo nella ampia sala del circolo ufficiali hanno ulteriormente contribuito all'amalgama del gruppo. Al termine tutti i "piloti" hanno ricevuto un omaggio speciale frutto della collaborazione tra CMAE e lo sponsor Duecci Guanti. Verso le 16 partenza alla volta di via Montenapoleone, con l'impeccabile assistenza della Polizia Urbana, abbiamo raggiunto la meta rapidamente senza disperderci per la città. La colonna di auto ha raccolto una scia di applausi sino all'arrivo in via Montenapoleone dove siamo stati accolti da operatori della Protezione Civile che hanno provveduto a riservare alle auto i posteggi necessari e curandone la custodia.



All'arrivo il Gen. Frigerio ci ha fatto trovare anche un'altra sorpresa ad accoglierci: la fanfara dell'Aeronautica che, all'incrocio tra via S.Andrea e via Montenapoleone, ha intonato magistralmente diversi pezzi chiudendo con la nostra cara "o mia bela madunina". Inutile dire la curiosità dei numerosi passanti che si sono attardati sia ad ascoltare la musica sia ad ammirare i nostri mezzi. La giornata è stata completata dal saluto tenuto alle 18 dal Presidente del Vittoriale Giordano Bruno Guerri nei locali della storica boutique Larusmiani del Montenapoleone District che ci ha ospitato e dove, grazie alla solita generosa collaborazione di Breitling, è stato servito un aperitivo all'altezza della giornata. MILANO, sempre pronta ad accogliere le nostre iniziative che mettono in luce i valori tutelati dai nostri soci assicurando la continuità del "superfluo". Grazie al Comune di Milano e al Municipio Uno. ●



Cmae squadra corse

ALL'ASSALTO DEL MONTECARLO HISTORIQUE



Edizione numero XXI del prestigioso Rallye Monte-Carlo Historique. I tre equipaggi CMAE si sono battuti su percorsi impegnativi e strade innevate. Agonismo, divertimento, emozione, imprevisti e qualche rischio non sempre calcolato... Sicuramente non sarà l'ultima nostra partecipazione

di Alexia Giugni

Come sempre il Rallye Monte-Carlo Storico ogni anno porta sulle strade di tutta Europa la storia del rallye. Evento invernale tra i più impegnativi per auto, equipaggi ed assistenze. È per molti il sogno di una vita. Lo hanno vissuto tre equipaggi di soci CMAE, Marco Leva con

Marco Tarenzi, Alexia Giugni con Mary Vicari e Paolo Marcattili con Francesco Giammarino. Le date sono scolpite nel nostro calendario dal mese di agosto, quando abbiamo mandato la domanda di iscrizione: dal 31 gennaio al 7 febbraio 2018. A novembre, Automobile Club Monaco risponde alle oltre 450 domande sui 315 posti disponibili: ci siamo! Io e Mary Vicari su Alpine A110 1.3 G siamo il primo equipaggio femminile italiano a partecipare al "Monte". Marco & Marco, su Fulvia HF 1.6, alla quinta partecipazione, ma per la prima volta insieme. Facciamo parte del battaglione della Milano Autostoriche, con piloti di razza, provenienti da



In apertura: Alexia Giugni e Mary Vicari su Alpine A110 1.3cc impegnate sulle strade innevate e tortuose. Sopra: Marco Leva e Marco Tarenzi su Lancia Fulvia HF 1.6cc prima del loro ritiro per guasto tecnico. Sotto: Alexia impegnata in un difficile sorpasso di un concorrente che la rallentava.





A lato: Marco & Marco alle prese con uno dei molti tornanti. Sotto: le ragazze intente a controllare delle segnalazioni e all'arrivo, festose e felici della loro gara e pronte a ripetere l'exploit il prossimo anno.



A lato: sempre Alexia e Mary dopo un tornante al tramonto. Sotto: l'equipaggio Marcattilj e Giammarino sull'aggressiva Triumph del '54 in una tempesta di neve all'imbrunire. Paolo e Francesco, soddisfatti e stanchi finalmente raggiungono il traguardo di Montecarlo.



diverse scuderie, come Gianmaria Aghem (che poi sarà il vincitore), Maurizio Aiolfi, i nostri Paolo Marcattilj e Francesco Giammarino su Triumph Tr2 e tanti altri. Il via per noi è da Montecarlo, per 25 ore di guida ininterrotta, 1000 km: è la massacrante tappa di avvicinamento, in cui gli equipaggi, partiti da diverse città europee, convergono su Valence. La tappa si conclude con due Prove Speciali lunghe e impegnative, per testare la resistenza dei piloti. Leva-Tarenzi, dopo una buona prestazione, si ritrovano fermi per un guasto e sono costretti al ritiro. Io e Mary, registriamo un inizio poco esaltante in 123^a posizione ma siamo ancora in gara. Il giorno dopo e il successivo si affrontano in totale otto prove speciali in boucle attorno alla città di Valence. Nella prima giornata tutto va bene e risaliamo in 80^a posizione, anche se la nostra Alpine comincia a risentire dei km percorsi. Nella seconda: disastro. Nevica quando partiamo da Valence alla volta



della PS dell'Echarasson. Strada forestale sempre innevata che insieme al Col de Turini è il simbolo del Montecarlo. In trasferimento il motorino delle spazzole ci abbandona con una spettacolare fumata in abitacolo. Sull'Echarasson andiamo bene, ma poi raggiungiamo la macchina che ci precede e perdiamo un sacco di tempo per passarla. Ma è la sera che succede l'imprevedibile: nell'ultima prova un'auto intraversata blocca noi e altre 40 vetture per oltre mezz'ora. Risultato: 20.000 penalità e l'addio a ogni velleità di classifica, ma la gara non finisce qui. Sono preoccupata per la mia Alpine, che fatica a partire e a riprendere. Ci resta il lungo ultimo giorno: 18 ore di guida, prima ritornando a Montecarlo con 3 prove molto tecniche su fondo in parte innevato, e l'ultima notte del Turini. Sulla prova 13, il Col de Perty, provo il brivido della piroetta. In discesa, su neve marcia, perdo il controllo del posteriore. Il muso punta pericolosamente verso il bosco sottostante e



mentre penso che sto per distruggere la macchina, raddrizzo, colpo di gas (involontario) e completo il 180 gradi. Mi fermo a muso in su, in strada, con le ruote posteriori nella neve alta. Mary salta giù rapida e mi spinge fuori, 30 secondi per girarci di nuovo e ripartiamo. Abbiamo perso quasi un minuto, ma ridiamo come pazze mentre recuperiamo a manetta, appena il fondo me lo permette. La notte del Turini resta magica. Nonostante problemi di carburazione che ci attardano sulla prima prova, riusciamo ad arrivare, stanche e felici, al traguardo di Montecarlo. La posizione in classifica passa in secondo piano: abbiamo completato l'edizione più dura degli ultimi sette anni. Manca poco per scoprire che Gianmaria Aghem è il vincitore e per festeggiarlo in tempo reale, insieme ai nostri bravissimi Paolo Marcattilj e Francesco Giammarino, tredicesimi con la TR2 del '54. Per noi, il conto è aperto: *au revoir!*

COPPA ATILIO BETTEGA

La SC CMAE si presentava al via con gli equipaggi **Giugni – Leva (Porsche 356)**, **Ongari – Fedeli (Audi Quattro 2.2)**, **Carbone – Airaghi (AR Alfetta GTV6)**, **Riva – Gandolfo (Fiat 127)**, **Leva – Leva (AR Giulia GT Veloce)**. Dodici ore di gara con 26 P.C. e 5 C.O. sulle strade che hanno segnato la storia del rally negli anni 70. Fatte le verifiche sportive e tecniche il sabato mattina, eravamo indecisi se, in attesa del via alle 14, studiare il RB e le prove per essere pronti alla gara oppure dedicarci a pane, salame e lambrusco offerto da uno storico partecipante che ogni anno apparcchia il cofano della sua 914 offrendo la merenda agli amici. La SC CMAE fedele al motto: “il divertimento innanzi tutto”, ha scelto di comune accordo la seconda opzione! Finalmente si parte e nelle prime tre prove c’è anche un po’ di neve che rende tutto più impegnativo ma anche divertente. La gara ben organizzata si è svolta senza particolari problemi con ritmi serrati e guida impegnativa. Quando tutto sembrava filasse per il meglio durante un trasferimento, a tre prove dalla fine, il motore della nostra macchina improvvisamente ha cominciato a borbottare e dal tubo di scarico usciva un nuvolone di denso fumo bianco. Cedimento della guarnizione della testa! Grande delusione per il ritiro, eravamo settimi in classifica e potevamo forse, per una volta, fare un risultato decente. La SC CMAE si è comunque comportata molto bene con Alexia che, navigata dalla quattordicenne Caterina si è classificata quarta assoluta. Ha vinto il “femminile” ed il Challenge Porsche oltre al primo posto nella classifica di raggruppamento. Ongari – Fedeli si sono piazzati dodicesimi, Riva – Gandolfo diciassettesimi e Carbone – Airaghi trentacinquesimi avendo avuto qualche problema di navigazione.



Sopra: l'equipaggio Leva - Leva a bordo della Giulia GT Veloce. Sotto: la Fiat 127 dell'equipaggio Riva - Gandolfo



DICIANNOVESIMA PONTEDECIMO GIOVI

23/24 settembre 2017
Si è corsa a Genova la XIX riedizione della cronoscalata Pontedecimo – Giovi su un percorso totalmente chiuso al traffico e con passaggi tutti in salita e concatenati. Gara A.S.I. assai impegnativa, l'unico equipaggio della Squadra Corse CMAE presente era composto da Gigi

Guffanti e Ornella Chiaratti con la loro fedelissima Innocenti Mini 1001 del 1972. Hanno ben rappresentato i colori milanesi con un *Tris... di Coppe!* Infatti nel prologo di sabato, svoltosi nel centro di Genova davanti ad un folto pubblico, Gigi e Ornella hanno “staccato” il terzo tempo assoluto. Domenica in gara, con 60 equipaggi al via, non sono stati da meno classificandosi al termine delle prove, pur pagando un alto coefficiente 1,72 per la “giovinezza” della loro Mini, secondi di classe ma soprattutto, terzi assoluti! Per l'equipaggio CMAE è stato un successo insperato ma meritato dopo che nei due anni precedenti si erano classificati settimi e ottavi assoluti. Lo stemma della Squadra Corse CMAE, sulla loro divisa da Gara, ha ancora una volta brillato!

Nelle foto: La ruggente Mini 1001 del 1972 che accompagna fedelmente nelle gare Gigi Guffanti e la copilota Ornella Chiaratti con in mano il “tris di coppe”.



CLASSIFICA CAMPIONATO SOCIALE

	CLASS. PROV. GENERALE	TOT. PUNTI INDIVIDUALI	CLASSIFICA S.C. CMAE	CLASSIFICA SOCI CMAE	MARZO (Crono e motori)	APRILE (Venegono)	MAGGIO (Vanzago)	GIUGNO (100 Miglia)	LUGLIO (VA - Campo F.)	OTTOBRE (Nebbia)	NOVEMBRE (Malpensa)
Salviato	5	29	4	0	0	0	0	0	0	17	12
Nardiello	0	13	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Crugnola	7	21	0	2	14	7	13	0	0	0	0
Scarioni	3	35	0	1	0	8	0	0	0	13	0
Palpella	10	15	8	0	9	6	14	0	0	0	0
Asperti	2	47	2	0	8	12	0	12	0	11	0
Giugni	0	9	10	0	0	0	12	0	9	0	0
Pisati	4	33	3	0	7	0	0	7	0	9	0
Leva	0	14	9	0	0	0	10	0	14	0	0
Guffanti	1	48	1	0	10	0	0	0	10	10	8
Schieppati	0	5	0	0	0	0	18	0	0	0	5
Riva	8	20	6	0	0	0	0	0	0	12	7
Carbone	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Lanfranchi	0	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0
Donzelli	9	19	7	0	0	0	0	0	8	0	0
Vertemati	0	8	0	4	0	0	11	0	0	0	0
Berti	6	25	5	0	0	0	8	8	0	8	0
Geng	0	7	0	6	0	0	9	0	0	0	0
Baroni	0	6	0	10	0	0	7	0	0	0	0
Abate	0	6	0	9	6	0	6	0	7	0	0
Gioacchini	0	7	0	5	0	0	0	0	0	0	0
Bonomi	0	7	0	7	0	0	0	0	0	7	0
Balsamo	0	6	0	8	0	0	0	0	0	6	0



1^a CACCIA... FOTOGRAFICA

Un divertentissimo evento, organizzato appositamente per i soci giovani del CMAE: la caccia fotografica interattiva ha impegnato i veicoli storici "on the road", tra vie ricche di storia, monumenti, statue, palazzi e altri simboli di una soleggiata Milano tutta da scoprire e... fotografare!

di Elisa Maffioletti

Da quando mi sono iscritta al CMAE, ho sempre sperato e desiderato incontrare altri coetanei appassionati di auto e moto d'epoca come me: credevo di essere fra i pochissimi giovani iscritti al club, oltretutto donna.

Un bel giorno, invece, compare nella mia cassetta di posta l'indirizzo giovani@cmae.it: una mail, firmata da Luca, mi invita a prendere parte ad un raduno con una caccia al tesoro fotografica. Sfida accettata! Parto da Bergamo con il mio Bolide (una Mini Cooper rosso fiammante) e, come copilota, Alessio, il mio fidanzato alto due metri (particolare rilevante se lo si immagina sulla Mini). Ci troviamo in un caldo ed assolato sabato mattina di novembre presso

Sopra: tutti gli equipaggi raccolti attorno alla BMW 320 Cabrio dei vincitori Davide e Beatrice, che con una precisione magistrale hanno inviato tutte le foto nei tempi previsti. Impeccabili!

un locale in stile "anni 50", molto adatto al nostro evento. Dopo le presentazioni, le regole del gioco: tempi scanditi "al minuto" per l'invio delle foto, punteggi, bonus, penalità... Penso: "Non ce la faremo mai, neanche a finire il gioco!" Partiamo in direzione Sant'Ambrogio: conosco la zona, ho vissuto qualche anno nelle vicinanze. Per ora tutto bene, a parte i lavori in corso, il





Un tiepido sole ha scaldato anche gli equipaggi più impavidi, che si sono presentati all'appuntamento a bordo di motociclette e vetture scoperte. A sinistra: momenti di convivialità in attesa della proclamazione dei vincitori. In basso: Elisa Maffiuletti sulla sua Mini rossa e vari equipaggi impegnati nella caccia.



traffico, i mercati e "i soliti curiosi" attorno alla Mini, pronta per farsi scattare la prima foto davanti alla Basilica. Guardando le foto seguenti, solo due su quattro sono a me note, allora l'idea vincente è quella di fermare la coppia di perfetti milanesi a passeggio per chiedere aiuto. Scelta azzeccata in quanto ci elencano gli edifici senza esitazione! Ripartiamo, direzione Piazzale Buonarroti: scattiamo la foto all'orario preciso e via verso il Museo di Scienze Naturali di Corso Venezia. Accosto con le quattro frecce in prossimità di un semaforo, Alessio attraversa la strada per scattare la foto, ma quando arriva il momento... un autobus enorme si ferma al semaforo coprendo completamente me e la mia Mini, non più alta delle sue enormi gomme. Il semaforo rosso più lungo della mia vita... il tempo scorre e la fotografia va mandata esattamente nell'arco di questo minuto! Finalmente scatta il verde, l'autobus parte e riusciamo ad inviare questa sospiratissima fotografia sul gong. Scattata l'ultima foto all'Università Statale, torniamo al locale per la chiusura del gioco. Stremati ma felici, arrivano uno dopo l'altro tutti gli equipaggi e possiamo finalmente festeggiare tutti insieme con un bicchiere

di vino (uno solo, dobbiamo guidare!) e una quantità indescrivibile di carne grigliata ed altre prelibatezze. Ci raggiunge anche il nostro Sergio Coronelli, membro del consiglio direttivo, al fine di ufficializzare le premiazioni e complimentarsi con tutti i partecipanti. Scopro con grandissima gioia che io, la mia Mini ed il mio maxi copilota siamo andati sul podio, vincendo il secondo premio: il giubbottino rosso felpato marchiato CMAE, perfetto a bordo del mio Bolide anch'esso rosso! Giornata splendida, ragazzi spettacolari, gruppo divertentissimo! Questa "costola" del CMAE ha ottime potenzialità, grazie ad uno spiccato spirito di appartenenza e alla voglia di stare insieme. Arrivederci, alla prossima!



MONGOL RALLY



Nelle foto: il quartetto sul podio all'arrivo; il veicolo sporco e stremato dal viaggio ma fiero dell'affidabilità dimostrata ai suoi ragazzi. In alto: i nostri temerari vestiti nel tipico DEEL mongolo con il quale hanno superato le gelide notti sotto zero delle steppe attraversate.



Fiat 900t "il Poderoso" del 1977, 4 ragazzi belli ma belli, 22 nazioni, 19 mila km, 54 giorni di viaggio Milano-Londra-Mongolia-Siberia alla velocità massima di 80 km/h, 1 spinterogeno, 6 ammortizzatori, 13 paia di gomme, 1 fanale e...
di Alessandro Trombetta

Q

Quattro amici al Garage Bar a Mozzate una sera di fine ottobre 2016: Giacomo Vulcano, Andrea Turco, Gianluca Agliardi ed io, Alessandro Trombetta, fantastichiamo su quale avventura affrontare. Reduci dall'acquisto del Fiat 900t, sfiancato da anni di servizio come scuolabus e totalmente da restaurare ci appoggiamo all'officina Autodiesel di Ceriano Laghetto: rifacimento totale del motore, ripristino parti corrose carrozzeria, applicazione radiatore supplementare anteriore, rialzo sospensioni, aggiunta batteria ausiliaria con staccabatteria e caricatori vari per pc. A fine giugno il veicolo era pronto per collaudo e reimmatricolazione (tutto a cura dell'Agen-



zia Aguggini): iscrizione al registro storico e collaudo con revisione. Alla partenza il veicolo era carico zeppo di pezzi di ricambio, rivelatisi inutili perché il Fiat 900t è stato indistruttibile! Il 13 luglio alle 22 siamo partiti dal Garage Bar salutando amici e parenti in lacrime. Ventiquatt'ore di marcia forzata e arriviamo a Calais - Francia per l'imbarco verso l'Inghilterra. Raggiunto il circuito di Goodwood incontriamo gli altri circa 200 equipaggi, pronti per la partenza di quella che sarebbe diventata la più bella avventura della nostra vita. Sveglia all'alba a causa della tensione subito passata quando uno degli organizzatori, vedendo il nostro "improbabile" mezzo, ci ha consegnato il pass verde, riconosciuto ai veicoli che esprimono appieno lo spirito della gara e quindi partenza garantita tra i primi 10. L'attraversamento di Europa e Turchia va a gonfie vele a velocità di crociera di 70 km/h. Primo ostacolo in Iran: l'alberino dello spinterogeno si rompe. Un giorno di stop, ricerca di un tornitore per ricostruire lo spinterogeno e si riparte per quella che sapevamo essere la tappa più dura: Turkme-

Nelle varie foto: il pulmino mentre affronta dei terreni dissestati e a volte allagati durante il lungo e tortuoso viaggio. In alto a destra: tutti in posa per la foto ricordo del passaggio a 4655 mt. sul livello del mare: la temibile Pamir Highway in Tajikistan è un'esperienza indimenticabile.



nistan la Porta dell'inferno. Un cratere aperto di gas naturale lasciato bruciare dai Russi che arde da più di 50 anni. Lo spettacolo notturno lo ricorderemo per sempre ma arrivarci ha significato percorrere una strada piena di buche, senza rifornimenti per circa 30 ore e la rottura di entrambi gli ammortizzatori. E via verso Uzbekistan e Tajikistan. Qui la temibile Pamir Highway, con i suoi passi a 4500 metri di altezza, ci fa subito dimenticare le bellezze architettoniche di Samarcanda. Il "Poderoso" respira male e fatica a salire ma ce la fa... soffriamo più noi, forse a causa del tipico piatto a base di latte di Yak cagliato offertoci da un pastore. Piacevole discesa verso il Kirghizistan tra valli e montagne oltre i 6000 metri. Vista stupenda e consapevolezza di aver superato le insidie peggiori del nostro viaggio. Da lì alla fine "solo" altre migliaia di chilometri da macinare. Sosta di un giorno in città per sistemare nuovamente gli ammortizzatori e per un altro tagliando. Dopo la noiosa e ricca terra arida del Kazakistan finalmente entriamo in Russia. La bellezza dei monti Altai la assaporiamo velocemente perché smaniamo

di poter vedere il confine per il quale tutto, circa un anno prima, è iniziato: la Mongolia. La nostra gioia è irrefrenabile e ci prendiamo il lusso di gareggiare (sempre alla velocità di 80/90 km/h) con altri rallisti italiani (loro su comode Panda anni 90) sulle imperdibili strade sterrate mongole dove i percorsi sono interminabili e ogni direzione è consentita. Attraversiamo deserti e praterie infinite. È la patria dei fuoristrada e il nostro "Poderoso" si sente con noi orgoglioso di esser arrivato fin qui. Proseguiamo tirandogli il collo: tutti i giorni sveglia alle 5 di mattina e guida fino alle 11 di sera. Di notte, la temperatura in tenda, scende sotto lo zero. Arriviamo alla capitale Ulan Bator: manca solo un giorno alla fine in Siberia ad Ulan Ude. Ormai è fatta, sappiamo che l'avventura volge al termine e siamo ancora increduli che un veicolo del 1977, cilindrata 900 cc. sia riuscito a fare quasi 19.000 chilometri. L'arrivo a Ulan Ude è una formalità e la gioia è immensa. Ci siamo riusciti! Grazie a tutti quelli che hanno creduto in noi e grazie soprattutto a quelli che ridevano di noi pensando fossimo pazzi a voler tentare una simile avventura.



A sinistra: la moto a Firenze prima di essere portata a casa. Sotto: durante una delle ultime visite dal Corrado Pessina, mancano solo alcuni particolari e le classiche decalcomanie azzurre e blu.



A destra: in tutto il suo splendore, pronta per ricevere la sua "Targa Oro Asi". Il Corrado ha salvato il salvabile, il resto acquistato a caro prezzo da BMW.

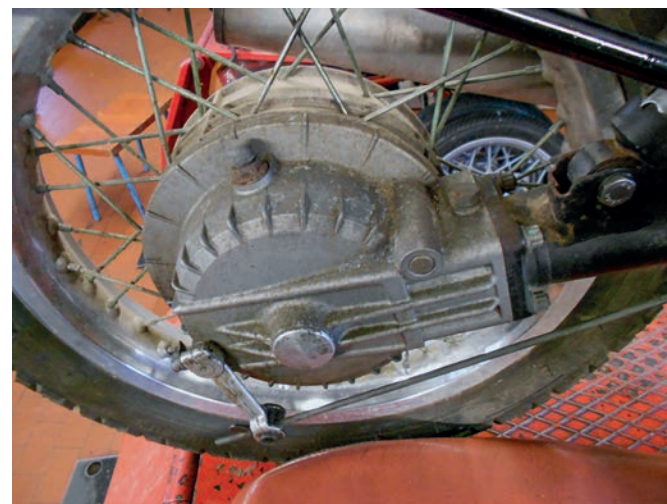


I MIEI BOXER



Un amatissimo Boxer di nome Box, ed una bellissima BMW R 80 G/S Boxer. Stessa epoca (anni 80). Il Box rimarrà sempre nel mio cuore, la BMW per moltissimi anni è stata tra i miei desideri, finché...

di Michele Pansera



E Erano i primissimi anni 80, inverno, legato ad un guard rail all'aeroporto di Linate, un cane derelitto. Un Boxer polveroso ed impaurito certamente abbandonato. In casa avevamo già un altro cane (Bill) quindi l'ipotesi due cani era da scartare... alla fine il Box, così fu chiamato, rimase in famiglia sino a che passò a miglior vita. Negli stessi anni la BMW, per tentare di risorgere dalle ceneri del non floridissimo settore due ruote, giocò la carta di una moto che non esisteva. La R 80 G/S madre di tutte le enduro. La comprarono subito i miei amici più grandi, per me, per mille motivi era proibita. Il sogno venne rimpiazzato pochi anni dopo con una fiammante Golf GTI. L'inconfondibile rumore del boxer ha però sempre destato in me un'attrazione fatale! Dopo più di trent'an-

Il restauro

ni mio cugino Giulio inizia a collezionare moto che hanno fatto la storia dei mitici anni 70 e 80. Irrrinunciabile quindi la mitica enduro BMW. La prima, l'esclusiva Basic e poi una G/S bianca. Me le fa provare... la passione riaffiora e via, a caccia della G/S. Dopo un po' di ricerche ne trovo una "apparentemente" bella a Firenze, era rimasta 25 anni in un contenitore ed il contachilometri segnava solo 21 mila km. Veloce consulto con Giulio, affittiamo un furgone e partiamo alla volta del capoluogo toscano, non per mangiare una fiorentina ma per incontrare il mio sogno. In un pomeriggio divento proprietario della mitica R 80 G/S. Subito viene portata dall'esperto Corrado (il Pessina) restauratore maniacale di BMW d'epoca. Quella che sembra essere "apparentemente" bella, fu, con grande tatto bocciata dal Corrado. Decisi quindi di "chiudere gli occhi ed aprire il portafogli", ad un patto: ora balliamo sino in fondo. Messaggio totalmente recepito dal Corrado che, grazie alla sua grande maestria, utilizzando solo pezzi provenienti da "BMW Classic Parts Shop" e... tanta pazienza, per quanto l'ho stressato, dopo qualche mese passato a smontare e rimontare completamente la moto, mi consegna una R80 G/S nuova di fabbrica! Il premio finale? Una meravigliosa "Targa Oro ASI"!



A sinistra: parte degli ordini fatti a BMW e ricevuti a casa, per "il Pessina", sfilze di codici da controllare e pezzi da montare. In alto: il Corrado inizia a smontare la moto, quante sorprese! Sotto: la moto in fase di montaggio dopo la riverniciatura totale, zincatura, sabbatura e mille altri lavori.





nuncas

Vieni a scoprire gli oltre 250 prodotti per la cura della casa nei nostri negozi monomarca

Via Madonnina, 5 - Milano
T. 02 335356210

Via Santa Maria del Pianto, 56 - Roma
T. 06 45472302



RENAULT 15, ANNO 1974
335/6050007

MOTO GUZZI 1000 SP III, ANNO 1989,
KM. 71000, ASI
MARIO 02/58109121 O 333/1078983

HONDA C500 F, TARGA ORO ASI,
ANNO 1975, PERFETTA E REVISIONATA
BIANCHI 335/6952799

LANCIA APPIA II SERIE, ANNO 1958
338/3537577

MITSUBISHI 3000 GT VR4 BITURBO
AMERICA 300HP, ANNO 1993
FAUSTO 338/9602932

MERCEDES 190E, EURO 2.600 TRATT.
RAFFAELE 320/5322211

FIAT 600 D, TARGA ORO ASI,
EURO 5.500
GIUSEPPE 347/7457983

DAIMLER 4.0, OMOLOGATA ASI
340/4213696

JAGUAR SOVEREIGN 4.2,
ANNO 1983, EURO 18.000 TRATT.
LANFRANCONI 338/8175932

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER
VELOCE, TARGA ORO ASI
339/3265680

JAGUAR XK120, ANNO 1953
E GIULIA 1300, ANNO 1967
GIANCARLO 348/6004535

CLIO BACCARAT,
ANNO 1992, KM. 36000, EURO 4.500
335/6026667

MOTO BSA 650,
ANNO 1971, CONSERVATA
RENATO 347/5309560

VESPA 50 SPECIAL,
ANNO 1972, EURO 1.400
JACOPO 339/6860213

PORSCHE 911 2.0, ANNO 1965
340/4703432

La nostra sede
in 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

INFO
tel. 02 76000120
mail:
cmae@cmae.it
web:
www.cmae.it



I Commissari
Tecnici auto
e moto sono
presenti
in sede ogni
lunedì
e mercoledì
dalle 18,30
alle 20,00

Per la pub-
blicazione
degli annunci
inviare
il materiale a:
cmae@cmae.it
indicando
il numero
di tessera cmae

MOTO GUZZI PL V35C
338/8102286

MOTO GUZZI SUPER ALCE MILITARE,
ANNO 1949
ALBERTO 340/6082080

MERCEDES 350 SL,
ANNO 1974, TARGA ORO ASI
E MG TC, ANNO 1949
MARIO 348/2585160

LANCIA APPIA COUPÉ,
TARGA ORO ASI, ANNO 1962
335/6970282

LAMBRETTA LI 125,
ANNO 1962, EURO 4.100
347/7729535

MERCEDES 220 SE, ANNO 1960
E TRIUMPH TR3 A,
OMOLOGATA ASI, ANNO 1957
LALLO 338/6605080

MOTO GUZZI DINGO 49 CC.,
ANNO 1972
FRANCESCO 335/8444364

MERCEDES 180 B,
ANNO 1961, EURO 10.000
ALBERTO 333/5651447

MINI INNOCENTI 1001 EXPORT,
ANNO 1974, EURO 4.950
MAURO 339/2013530

PORSCHE CARRERA COUPÉ 3200,
ANNO 1984
349/1393670

DAIMLER SB 250 SALOON,
ANNO 1967, TARGA ORO ASI
338/2635872

MASERATI 430,
ANNO 1988, EURO 10.000
aurelio.mauro@libero.it

FIAT 1100 D, ANNO 1964
UMILE 339/8346249

FIAT 850 SPORT SPIDER,
ANNO 1971, EURO 15.000
RAFFAELE 335/5846559

COMPRO

PORSCHE 356 DEL 1958
335/6050007

PORSCHE 911
335/6124115



DALLA COSTELLAZIONE MASERATI

MERAK

A 79 milioni di anni luce, nella costellazione dell'Orsa Maggiore, brilla una stella chiamata Merak. Nel 1972 Maserati presentò al Salone di Parigi la sua Merak non sapendo che anch'essa sarebbe diventata una stella nel firmamento dell'automobilismo italiano

di Sergio Coronelli - Alessandro e Franco Adamoli



S

Siamo agli inizi degli anni settanta, i fratelli Maserati fondatori nel 1914 della omonima casa automobilistica con l'emblema del tridente, ne sono usciti da più di trent'anni lasciandola nelle mani della famiglia Orsi che l'ha traghettata con alterne vicende sino alla fine degli anni sessanta. Alla fine degli anni sessanta la situazione della Maserati è alquanto problematica, viene

In alto: la Maserati Merak ad un raduno inglese. A lato: il cockpit, di aspetto aerospaziale della supercar degli anni 70. Nell'ovale: la posizione della stella Merak all'interno della costellazione dell'Orsa Maggiore.

in soccorso la casa automobilistica francese Citroën e nel 1968 la Maserati passa definitivamente sotto il suo controllo. Già nel 1967 la casa francese, considerando l'ottima reputazione della Maserati come produttore di eccellenti motori ad alte prestazioni, aveva commissionato il progetto di un motore per equipaggiare la nuova vettura di prestigio della casa transalpina la SM. Raggiunto l'accordo l'ing. Giulio Alfieri passa alla progettazione di un motore a sei cilindri. Contrariamente a come sempre era avvenuto in casa Maserati il motore, questa volta, doveva essere progettato in funzione delle caratteristiche della vettura viceversa a quella che era la tendenza della casa modenese: la carrozzeria in funzione delle

caratteristiche del motore.

La necessità della Citroën era quella di disporre di un motore di circa tre litri con molta potenza e di ridotte dimensioni per far posto alla trasmissione anteriore prevista per la nuova vettura di lusso del marchio francese.

Nella primavera del 1968 l'ing. Alfieri presenta il nuovo motore tipo C114, un sei cilindri a V di 90° di 2675 cc. a quattro alberi a camme in testa (due per bancata), in lega leggera con camme umide in ghisa speciale riportate, della ragguardevole potenza di 180 CV. al regime di 6250 giri/minuto e con rapporto di compressione 9:1 e due valvole per cilindro. Questo motore aveva il pregio di avere dimensioni molto compatte una lunghezza dell'albero motore contenuta in 31 centimetri.

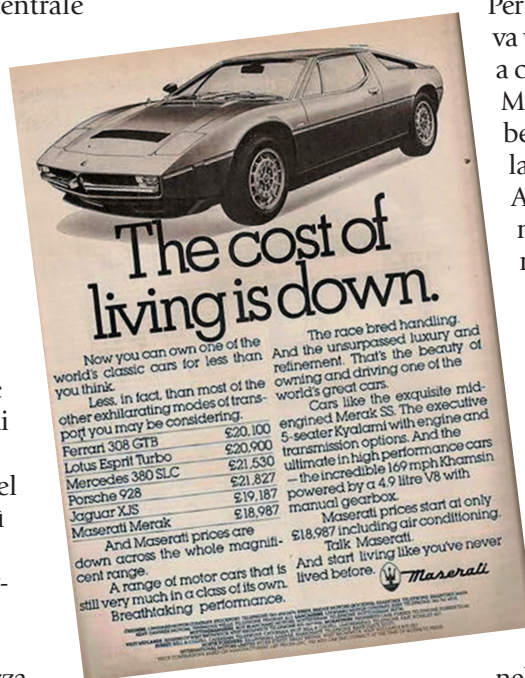
Questo eccezionale motore a sei cilindri venne quindi montato sulla lussuosa quanto anticonvenzionale vettura Citroën SM che venne presentata al salone dell'automobile di Ginevra del 1970.

Alla Maserati, confidando nelle eccezionali prestazioni fornite dal sei cilindri, si pensò di utilizzare non solo agonisticamente il motore progettato dall'ing. Alfieri. L'occasione si presenta agli inizi degli anni settanta quando anche la Maserati affronta la lotta tra le piccole sportive di pregio, con la Ferrari Dino 246, Lamborghini Urraco e Porsche 911.

La Maserati Merak venne presentata al Salone dell'automobile di Parigi nel 1972, ed aveva in comune con la sorella maggiore, la Bora presentata un paio d'anni prima, il pianale e la posizione centrale del motore, la stessa carrozzeria con lievi modifiche, le sospensioni e lo sterzo.

Le modifiche più originali si identificavano unicamente nella parte posteriore per via del taglio netto in verticale del volume dietro i sedili, mantenendo gli archi al di sopra del vano motore con il compito di mantenere la continuità della linea filante della carrozzeria. La compattezza del motore ha permesso di ricavare due posti di fortuna supplementari (adatti ai bimbi) e di stivare tre valige nel vano anteriore, mantenendo così inalterato il disegno filante della carrozzeria che era opera di Giorgetto Giugiaro.

Chiaro esempio di come, in questo caso, sia il motore a dettare la realizzazione della carrozzeria e non viceversa



come avvenuto per la SM.

Per la scelta del nome da dare alla nuova vettura questa volta, contrariamente a come quasi sempre avvenuto in casa Maserati, il nome non ricorda un vento bensì è il nome di una stella della Costellazione dell'Orsa Maggiore.

Alla nuova vettura venne montato il motore tipo C114 a cui era stato aumentato l'alesaggio dei cilindri a 91,6 mm ottenendo così una cilindrata totale di 2956 cc ed una potenza di 190 CV. a 6000 giri/minuto e rapporto di compressione di 8,75 : 1, inoltre veniva alleggerita di 250 Kg. rispetto alla Bora ciò consentiva di raggiungere la velocità massima di circa 240 Km/ora, allineandosi alle prestazioni delle berlinette già presenti sul mercato.

Presentata nell'autunno del 1972 la Merak venne purtroppo coinvolta nelle vicende traumatiche del dopo '73 e del nuovo collasso della Casa del Tridente in

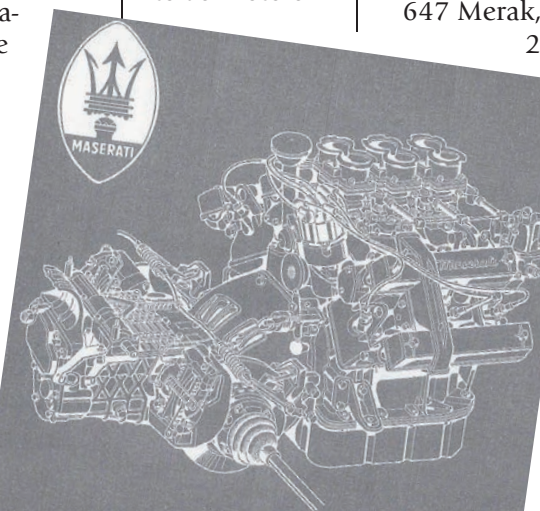
te, generato dalla dirigenza francese che ha abbandonato al suo destino la gloriosa casa automobilistica.

Nella primavera del 1975 la vettura subì una parziale rivisitazione con lo scopo di renderla più attuale. La trasformazione nel modello Merak 3000 SS, con una versione potenziata del motore di potenza elevata a 220 CV. a 5800 giri/minuto e rapporto di compressione elevato a 9:1.

Esteriormente la 3000 SS si distingueva dal precedente modello per una ampia grigliatura su cofano anteriore per potenziare l'impianto di raffreddamento. Le altre migliorie consistevano in un ulteriore alleggerimento del peso della vettura di circa 50 Kg. e negli ultimi 66 esemplari, all'interno dell'abitacolo, la plancia portastrumenti di derivazione Citroën venne sostituita con quella della Bora con motore V8.

Nel 1975 il nuovo presidente della casa del Tridente Alejandro De Tomaso ritenne opportuno mettere in

Sopra: l'ingresso in curva quasi in controsterzo della veloce Merak. A sinistra: una pubblicità dell'epoca in UK. La comparazione ad altri modelli era una formula a quel tempo vietata in Italia. Sotto: lo spaccato del motore



produzione anche una vettura con motore di due litri di cilindrata. Il motivo era mantenere l'IVA nel limite del 18%, in quanto la legislazione italiana di quel tempo imponeva l'applicazione dell'IVA del 38% sulle vetture di cilindrata superiore ai due litri. Venne così presentata la Merak 2000 GT esclusivamente per il mercato Italiano.

La 2000 GT aveva il motore con cilindrata ridotta a 1996 cc. per una potenza di 170 CV, a 7000 giri/minuto e rapporto di compressione 9:1 per una velocità massima di circa 220 Km/h. Si riconosceva per l'applicazione di una fascia nera al di sotto della linea di cintura lungo tutta la fiancata.

La carrozzeria della Maserati Merak nata, come ricordato, dall'estro e dall'abile matita di Giugiaro, aveva linee sinuose e accattivanti pur ricordando la sorella maggiore Bora. Denota una leggerezza d'insieme che la rende unica nell'interpretazione delle forme, una purezza di linee che ne determinano la straordinaria silhouette soprattutto vista di profilo.

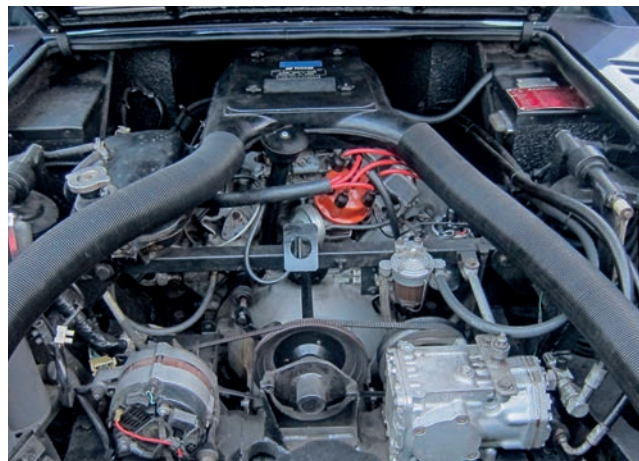
A nostro parere la vista posteriore lascia un po' perplessi per la sensazione di svuotamento di volume per via del taglio netto in verticale del lunotto posteriore che lascia intravedere il grande cofano piatto che copre il vano motore.

L'interno della vettura denota una certa cura sia nell'uso dei materiali di buona fattura sia nell'assemblaggio degli stessi. Il tutto a dare un tocco di classe non comune per una vettura gran turismo dal carattere molto sportivo.

In conclusione un'auto dalla linea equilibrata, ben rifinita anche internamente, dotata di un motore eccezionale che rivela la genialità di progetto e progettisti l'ing. Giulio Alfieri e il designer Giorgetto Giugiaro. Un binomio perfetto per un costruttore dal nome inconfondibile: Maserati. Il modello Merak rimase in produzione per 12 anni e complessivamente si contano 1817 vetture vendute di cui 647 Merak, 970 Merak SS e 200 Merak

2000. Questi ultimi esemplari montavano il motore da due litri solo per il mercato italiano.

La Maserati Merak 3000 SS telaio n° AM 1224*4021 del 1981 è tra le 1817 con motore tipo C114, la protagonista di questa breve storia che merita di essere raccontata.



Sapendomi appassionato di Maserati, anni fa alcuni amici mi hanno segnalato una Merak che valeva la pena prendere in considerazione.

Dopo un periodo tra desiderio e ragione mi sono persuaso a diventare il proprietario di quella Maserati, una Merak 3000 SS.

La nostra relazione non è stata idilliaca fin dall'inizio, io non ero convinto al 100% di una vettura che non era stata progettata dai fratelli Maserati, di cui ero e sono grande estimatore, ed anche in famiglia era stata accolta freddamente. Sia mia moglie che le mie due figlie, compagne abituali nella maggior parte delle manifestazioni di auto d'epoca, mi rimproveravano la scelta di una macchina troppo giovane, più giovane di loro, lontana da quello a cui le avevo abituate.

Ma la Merak non ci ha messo molto ad affascinare tutti, sin dalla prima gara cui abbiamo partecipato non mi ha mai tradito e grazie al suo comportamento neutro dovuto alla posizione centrale del motore ha risposto agile ai miei comandi, interpretando le curve come io le avevo pensate e mi ero proposto di eseguirle.

Su un percorso che si snodava tra le colline tosco-emiliane

io e mia moglie abbiamo duellato con altre Maserati e con alcune Ferrari più recenti. Ci siamo ritrovati in cima alla classifica, per cui mi sono reso conto che la Merak non aveva nulla da invidiare alle altre vetture.

Presto è diventata motivo di orgoglio e i commenti di amici e conoscenti non hanno fatto altro che accrescere

l'ammirazione per quella macchina in cui non si sale, ma si scende, per sedersi sui suoi sedili posti quasi raso terra. L'elegante carrozzeria, la potenza e il suono di quel motore di 3000cc con tre carburatori doppio corpo e due alberi a camme in testa non hanno tardato a conquistare anche le mie donne Barbara e Federica. Il suo nome, che a differenza delle altre vetture della casa del tridente non richiama un vento ma una stella. La mia Merak blu notte risulta essere una delle ultime 66 costruite, completata con dei cruscotti inutilizzati della Bora e con freni di tipo tradizionale. Un periodo difficile per Maserati appena abbandonata da Citroën.

Trovo la Merak un'autovettura perfetta per viaggi a lungo raggio, è una compagna fedele, mi ha portato ed è stata ammirata in regioni vicine e lontane, dalla Sardegna lungo tutta l'Italia, dalla Svizzera alla Germania fino all'Inghilterra e alla Svezia". Sì, portarla a casa, è stata un'ottima scelta.



60 YEARS OF ADVENTURE
AND DISCOVERY



SuperOcean
HERITAGE
SINCE 1957



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



CERA LIQUIDA SUPERVELOCE **LAST TOUCH**



LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

L'unica cera facile e veloce che puoi utilizzare su tutta la tua auto, vetri e plastiche comprese. Grazie alla sua formula senza abrasivi e ricca di cera carnauba, rende setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ **TRADIZIONE ITALIANA** ≡
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

SEGUICI SU



www.mafra.com

ASTE BOLAFFI

AUTO E MOTO CLASSICHE

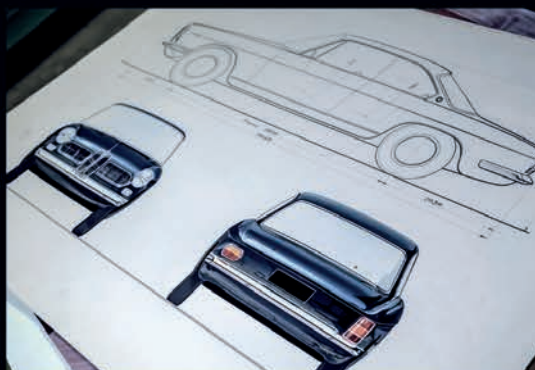
23 maggio 2018, Arese/Milano



PEZZI UNICI
DALLA COLLEZIONE
BERTONE STILE



VETTURE ANTE E DOPO GUERRA



DISEGNI E MODELLI DI STILE



MOTOCICLETTE RACING

Il 23 maggio 2018, in una location d'eccezione come La Pista di Arese, Aste Bolaffi entra nel settore motoristico con la prima vendita dedicata alle auto classiche. Vetture prestigiose, capaci di unire la passione al valore, rare motociclette da competizione, disegni originali di progetto e modelli di stile dagli archivi di uno dei massimi carrozzieri italiani. Un appuntamento da non perdere per chi ama il motorismo e la sua storia.

astebolaffi.it

Tel. +39 011.0199101
auto@astebolaffi.it

ASTE BOLAFFI
Valore alla passione