

no



1959 - 2019

Anno IX - Numero 98 - Aprile 2019 - Euro 2,50 - Trimestrale - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in A.P. - D.L. 353/03 (Conv. in Legge 27/02/04 n. 46) Art. 1 comma 11/bw/MI/705.



The Breitling Cinema Squad
Charlize Theron
Brad Pitt
Adam Driver



AIR
LAND
NAVITIMER 8
SEA


BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION



CENTRO CURA AUTO DETAILING #Labocosmetica[®] Center



ALCUNI DEI NOSTRI TRATTAMENTI

LAVAGGIO ESTERNO ACCURATO E DECONTAMINAZIONE

Decontaminazione chimica cerchi
Prelavaggio safe (sicuro)
Decontaminazione chimica carrozzeria
Lavaggio con la nuova tecnica del doppio secchio & guanto
Pulizia e decarbonizzazione terminali di scarico

PULIZIA VANO MOTORE E PARTI MECCANICHE CON NUOVE TECNOLOGIE

Pulizia profonda motore e vano motore

PULIZIA, PURIFICAZIONE E PROTEZIONE INTERNI

Rimozione adesivi e residui collosi
Aspirazione moquette, tappetini e sedili
Pulizia e rifinitura di tutte le plastiche
Pulizia cielo
Pulizia, protezione e idratazione pelle
Revitalizzazione finiture in tessuto, pelle e vinile

CORREZIONE DIFETTI E LUCIDATURA CARROZZERIA

Correzione difetti
Trattamento specifico per esaltare la brillantezza e la profondità di colore della vernice

RIPRISTINO FARI

Trattamento rigenerazione fari auto

PROTEZIONE E SIGILLATURA

Trattamento idrorepellente vetri & parabrezza
Trattamento idrorepellente carrozzeria
Trattamento nano ceramico fino a 5 anni di massima protezione

Bellezza senza tempo

Per informazioni e preventivi
+39 02 3569981 - info@labocosmetica.it

#Labocosmetica Center : Via Aquileia 44/46 - 20021 Baranzate - Milano - Italy

TIME IS LEGEND



NUVOLARI
LEGEND



CRONOGRAFO AUTOMATICO. SCALA
TACHIMETRICA A CHIOCCIOLA IN KM/H,
CENTRALE. FONDO IN VETRO ZAFFIRO
CON LAVORAZIONE DAMIER. CINTURINO
VINTAGE IN CUOIO SCAMOSCIATO.

ACCIAIO - Ø 43 MM o Ø 39,5 MM - 30 M.



EBERHARD & CO

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

LA CHAUX-DE-FONDS

OFFICIAL PARTNER DELLA MOSTRA "LE FORME DELLA VELOCITÀ"
MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA E DELLA TECNOLOGIA LEONARDO DA VINCI - MILANO





MARCO GALASSI
Presidente CMAE

*Cari amici,
l'inverno è ormai passato e dobbiamo scrollarci di dosso ciò che ancora rimane del "letargo invernale". Spolveriamo pertanto le nostre belle auto e le nostre amate moto e scaldiamo i motori! Come vedrete in queste pagine, il CMAE non si è comunque assopito, anzi, molti sono stati gli eventi organizzati dal nostro sodalizio che hanno coinvolto anche una grande quantità di soci! Il primo evento che voglio ricordare con grande soddisfazione è la nostra "Cena del 60°" che si è tenuta al Museo della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci", il 5 febbraio scorso, data che ha*

coinciso con il nostro compleanno e con la chiusura della mostra "Le forme della velocità", portando nelle sale del museo milanese una serie di vetture e moto straordinarie messe gentilmente a disposizione dai nostri soci. Un evento che ha fatto molto parlare del CMAE e che ha stretto sempre di più quel legame di collaborazione e passione che unisce il nostro Club con la città e i suoi cittadini. Ma, mentre vi scrivo queste poche righe, un altro grande evento sta per coinvolgere il nostro mondo di appassionati: le elezioni del Presidente e del Consiglio federale dell'ASI. Come forse saprete si sono create due squadre contrapposte e la situazione è abbastanza "ingarbugliata": i Club dovranno eleggere il Presidente votando uno dei tre candidati, Mauro Giansante, Pietro Piacquadio e Alberto Scuro, oltre a una quarantina di candidati tra consiglieri, revisori e probiviri. Ci auguriamo che, al di là delle divisioni e dei modi differenti che sono stati proposti dalle due squadre per governare l'ASI, da queste elezioni possa uscire un'ASI forte e compatta ma soprattutto governabile, un'ASI che sappia proporsi agli appassionati in modo chiaro e che consolidi il ruolo centrale di "ente di riferimento" del motorsmo storico italiano e internazionale quale è stata negli ultimi anni. Desidero però informarvi che il CMAE ha già da tempo fatto una scelta ben precisa, appoggiando Alberto Scuro presidente e la sua squadra, nella quale compare sia il sottoscritto, quale candidato consigliere, che l'amico e socio CMAE Benedetto Simi de Burgis, candidato proboviro. Quando leggerete queste righe ormai i giochi saranno fatti e sapremo chi ci dovrà governare. Auguriamo comunque fin da ora al nuovo Presidente e al Consiglio federale, qualunque esso sia, un buon lavoro!



ASTE BOLAFFI

AUTO E MOTO CLASSICHE

*La Pista Arese,
venerdì 24 maggio 2019*

In previsione dell'asta primaverile di auto e moto classiche,
Aste Bolaffi ricerca veicoli da collezione
e mette a disposizione una squadra di esperti
in tutta Italia per valutazioni gratuite.

Per informazioni e appuntamenti
011-01 99 101 - auto@astebolaffi.it

astebolaffi.it

3



EDITORIALE
Il presidente
ci racconta

BOOKCITY E PORSCHE

Appuntamento fisso per la
presentazione del libro sui
bolidi di Zuffenhausen



8

10



DAL CAFFÈ AL TARTUFO

Dopo la visita al museo delle mac-
chine del caffè Mumac a Binasco,
pranzo a base del pregiato tubero.

LONDON - BRIGHTON

La piccola Renault Voiturette 3,5 hp
vittoriosa alla gara dedicata
alle vetture dell'inizio secolo scorso.



14

16



BEFANA BENEFICA

I nostri temerari motociclisti, con
un grande cuore, hanno parteci-
pato all'annuale manifestazione.

**IL CMAE DOMINA
A NOVEGRO**

Soliti appuntamenti
di novembre e febbraio.



18

20



60 ANNI CMAE

Grande festa
di compleanno
al Must.

36

**LE FORME
DELLA
VELOCITÀ**

42



**LE PICCOLE IN MOSTRA
AD AUTOCLASSICA**

Sfilata di microcar storiche
alla manifestazione milanese.

**MONTE-CARLO
HISTORIQUE**

Tre equipaggi di soci al via
da Milano per la mitica gara.



46

53



**NOTIZIE
DALLA
SQUADRA
CORSE**

54



**IL CMAE
CORRE
ANCHE
IN SALITA**

**COPPA
BETTEGA
AL NOSTRO
CLUB**



56

**I GIOVANI
SULLA NEVE
DI MADESIMO**



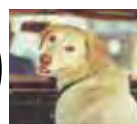
60

64



**MILANO
TARANTO
TUTTA
D'UN FIATO**

50



**LA COMODA
AUTO
DI BRAD**



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 2019

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

Il sottoscritto nato a il

DATI 2018 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 2019 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 partecipanti. 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.....



PROGRAMMA MANIFESTAZIONI AUTO E MOTO 2019

AUTO

- 13 aprile** Gita nel piacentino con visita al Castello di Sarmato, maniero fortificato fondato dai barbari Sarmati, presidio Longobardo eretto nell'XI secolo
- 11 maggio** Gita in Valsassina, con visita a un caseificio e ai murali di Parlasco, piccolo borgo nel parco delle Grigne
- 9 giugno** Gita in Franciacorta, il lago d'Iseo e le colline famose per le bollicine
- 6 luglio** 6° Raduno nel Monferrato (AL), nelle terre di Aleramo antico cavaliere, tra verdeggianti colline, castelli e borghi antichi
- 14 settembre** Gita da definire
- 5 ottobre** 13° TROFEO MILANO AUTO (ASI). Tradizionale manifestazione del CMAE, con sfilata al Castello Sforzesco e serata di gala
- 17 novembre** 6ª Tartufata, tradizionale pranzo a base del prezioso e profumato tubero a suggello di un'annata ricca di avvenimenti
- 11 dicembre** Incontro con il Campione (può essere tenuto in altra data)

Eventi con partecipazione

- 15-17 febbraio** Novegro – Mostra Scambio
- 22-24 marzo** Milano – Milanofil
- 28-30 marzo** Coppa Milano-Sanremo
- Maggio** Milano – Cortili aperti
- 15-18 maggio** Mille Miglia
- 25-26 maggio** Novegro – Automoto Collection
- 22 giugno** Parco Valentino, Torino – 457 Stupinigi Parade Experience
- 28-30 giugno** Castellarquato – Vernasca Silver Flag
- 8-10 novembre** Novegro – Mostra Scambio
- 22-24 novembre** Fiera Rho – Milano Auto Classica
- Novembre** Milano – Book City

MOTO

- 28 aprile** Il piacentino, i suoi castelli e le verdeggianti colline ricche di vigneti
- 19 maggio** Biella, visita alla collezione di moto Serventi
- 1/2 giugno** Coupes Moto Legende, Circuit Dijon - Preno, France
- 26/30 giugno** Friuli e Carnia, terre di confine tra natura, storia e arte culinaria
- 7 luglio** Le piccole in movimento, le piccole cilindrate riprendono la loro attività
- 22 settembre** Il Ticino visto da vicino
- 5 ottobre** 13° TROFEO MILANO MOTO (ASI). Tradizionale manifestazione del CMAE, con sfilata al Castello Sforzesco e serata di gala
- 17 novembre** 6ª Tartufata, tradizionale pranzo a base del prezioso e profumato tubero a suggello di un'annata ricca di avvenimenti

N.B. Alcune manifestazioni potrebbero subire qualche cambiamento di data e di programma.



A BOOKCITY... PORSCHE



Le code di alcune Carrera con le differenti appendici trasformate negli anni. La splendida corte di Palazzo del Senato "invasa" dalle Porsche dei soci. I relatori della conferenza: Leonardo Acerbi, autore del libro, e Pino Allievi, giornalista riconosciuto a livello internazionale e da sempre appassionato di motori.

Parata di stelle tedesche quest'anno in occasione della manifestazione BookCity Milano. Nel cortile di Palazzo del Senato hanno fatto bella mostra una ventina di modelli Porsche dagli anni '50 ad oggi

di Uberto Pietra

Domenica 18 novembre, come accade ormai da diversi anni nell'ambito della manifestazione BookCity Milano, la casa editrice Giorgio Nada Editore e la Libreria dell'Automobile hanno presentato una loro importante pubblicazione, nella splendida cornice del Palazzo dell'Archivio di Stato. Il libro di quest'anno è stato "PORSCHE gli anni d'oro/the golden years", che racconta l'epopea sportiva del marchio tedesco.

Leonardo Acerbi, responsabile editoriale della casa editrice e autore della pubblicazione, ha presentato la storia della casa di Stoccarda dagli albori, quando, nel 1948, Ferdinand Porsche e il figlio Ferry costruirono la prima 356. Nel 1963 arrivò quindi la 901, divenuta poi 911 in tutte le sue evoluzioni. Nelle corse le Porsche cominciano a mietere successi già dal 1951, quando una 356 conquista la vittoria di classe a Le Mans. Da qui iniziano ad apparire le prime barchette, le 550. E dai primi anni sessanta prendono il via le battaglie vincenti con la Ferrari in tutte le categorie, compresa la F1. Quest'anno ospite d'onore alla presentazione è stato Pino Allievi, che ha tracciato i momenti più salienti della storia di uno tra i marchi più conosciuti e apprezzati al mondo. A fare compagnia all'autorevole firma del giornalismo sportivo motoristico non sono mancati i numerosi interventi da parte degli ospiti, che si sono aggiunti agli interessanti aneddoti dei relatori. Anche in questa occasione i soci del CMAE e quelli del Porsche Club hanno offerto il loro contributo all'evento, radunando una ventina di vetture nella splendida corte di Palazzo del Senato. Diversi modelli di Porsche 356, coupé e spider, Pre A e B, oltre a 911 Carrera e Targa, e anche una rara Speedster 964 nera. A novembre 2019 si replica, in attesa di scoprire il tema della prossima edizione! ●





DAL CAFFÈ AL TARTUFO ATTRAVERSO IL PAVESE

Come ogni anno il classico pranzo del CMAE a base di tartufi ci ha regalato grandi soddisfazioni, in termini di guida e di gola, con la piacevole sorpresa del MUMAC, Museo della Macchina per Caffè a Binasco

di Riccardo Marceca

S Si sa, la vita è una scelta continua... ed io e un gruppo nutrito di soci, indecisi se partecipare alla presentazione del libro Porsche – in una cornice meravigliosa come l'Archivio di Stato di Milano – o alla ormai classica tartufata annuale, abbiamo ceduto ai peccati di gola. Quest'anno, sotto la regia del mitico Carlo Achini, è stata pianificata una vi-

In alto: la splendida villa Botta Adorno con alcune delle auto presenti. Sotto: diversi allestimenti di postazione bar, complete di macchine del caffè e liquori secondo le epoche rappresentate al Mumac.





Dall'alto: il gruppo di nostri soci, con il giovanissimo Alessandro sulle spalle del papà. Altro scorcio della villa con parata di auto. Un piatto di prelibati tartufi e la splendida sala da pranzo della villa gremita di soci.



sita al Mumac, bellissimo museo dedicato alle macchine del caffè, fortemente voluto dal gruppo Cimbali. Progetto sicuramente riuscito e per niente banale, spiegato magnificamente dalle guide presenti, attraverso le varie epoche e le rivoluzioni dell'espresso. Ovviamente non poteva mancare in questa sede una colazione con un ottimo caffè per tutti i presenti. Conclusa la visita riprendiamo le nostre auto guidando per un percorso di strade secondarie alla volta della meta finale, Villa Botta Adorno a Torre D'Isola (PV). Per chi non lo sapesse, la Villa con l'annesso cascinale fu per lungo tempo l'unico edificio abitato di Torre d'Isola. Fu costruita nel secolo XVIII dai marchesi Botta Adorno e in seguito ne furono proprietari i loro successori: Cusani Visconti, Litta Modignani, sino ai Morelli di Popolo. Il corpo principale della costruzione si apre verso la piazza del paese in un maestoso ed elegante cortile d'onore e si affaccia verso sud su uno splendido parco, digradante verso il fiume. Verso ovest, dalla "manica" del cortile, si passa alla grande corte agricola. Le leggende pavesi narrano che, ogni notte, lo spettro del terribile marchese si aggira ancora per le sale del suo castello, vegliando quel tesoro che aveva portato con sé da Genova nel 1746, ai tempi in cui era governatore, e che non è mai stato ritrovato. Giunti alla villa, dopo aver posizionato le auto diamo il via a un aperitivo dove al centro troneggiavano i veri protagonisti della giornata: i tartufi. Terminato il pranzo e scattate le foto di rito, alla spicciolata facciamo rientro a casa, per parcheggiare i nostri gioielli in garage e conservare lo splendido ricordo di una giornata perfetta. ●



LONDON - BRIGHTON in VOITURETTE

Pluripremiata e sempre giunta al traguardo: la vettuette Renault Type C, che ha partecipato alla Paris-Toulouse del 1900 con Marcel e Louis Renault, ha ottenuto importanti successi a Londra, in ben due edizioni della celebre London to Brighton Veteran Car Run

di Laura Ferriccioli

A

Al Concorso d'eleganza della corsa London to Brighton VCR, che si svolge da più di un secolo in Inghilterra ogni prima domenica di novembre, la vettuette

Renault Type C di Antonio Calleri aveva già fatto incetta di riconoscimenti nel 2015. Oltre al premio Regent Street Parade, le avevano assegnato niente meno che la Wellingham Cup del Veteran Car Club of Great Britain,

Sopra: il momento della premiazione in Regent Street, nel centro di Londra. Da sinistra, Bronek Masojada (Group CEO, Hiscox), Antonio Calleri, Jean-Alain Greze (pilota della vettuette), Alan Titchmarsh (presentatore TV).

riservato a una sola vettura per ogni edizione. Alla successiva partecipazione, l'anno scorso (3-4 novembre), altro giro, altro trofeo: la vettuette, costruita nel 1900, è rientrata fra le otto auto premiate, scelte fra oltre un centinaio di veicoli. Il Royal Automobile Club, che organizza la celebre manifestazione di auto pre 1905, le ha conferito l'Historic Veteran Car Award sponsored by Hiscox per la "vettura dalla provenienza storica più impressionante". E, per la seconda volta, la Type C non ha mancato la finish-line il giorno seguente a Madera Drive, poco dopo le 13,30, come sempre guidata dal suo unico driver dei nostri giorni, Jean-Alain Greze.



Da sinistra: Antonio Calleri, Jean-Alain Greze, le nipoti di Antonio e Dolores, Isabella e Vittoria, Guido Bontempi e Dolores Cannon, con la plurivittoriosa Renault Voiturette Type C 3,5 Hp del 1900.

IL CMAE ALLA BEFANA BENEFICA



Il 6 gennaio come tutti gli anni i nostri temerari soci, capitanati da Carlo Achini, hanno partecipato alla Befana benefica organizzata da FMI. Giornata strepitosa, adatta alle moto con una temperatura quasi primaverile. Effettuata la solita sfilata per la città, i motociclisti sono giunti al Piccolo Cottolengo Don Orione per la consegna dei doni e dopo saluti e abbracci si sono congedati ripromettendosi di rivedersi nel 2020.

NOVEMBRE O FEBBRAIO PER NOI PARI SON

Dalla cima della collinetta, all'interno dell'esposizione di Novegro, il gazebo e il Volkswagen del CMAE dominano la scena della Mostra scambio auto, moto e ciclo d'epoca. Dopo l'appuntamento uggioso di novembre, un sole tiepido ha caratterizzato la sessione di febbraio, invogliando molti soci a uscire con i propri mezzi. Immane il nostro commissario auto Mario Aglione, che ha controllato decine e decine di auto che richiedevano il CRS.



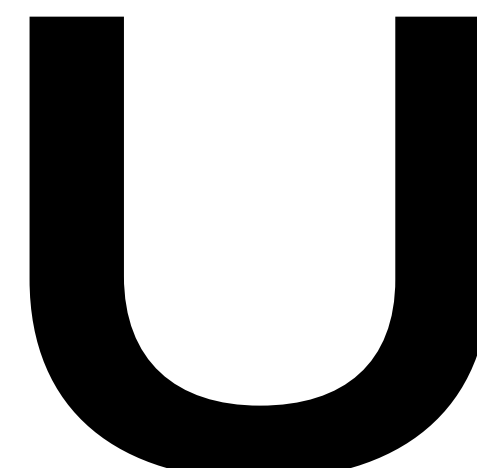
I NOSTRI PRIMI 60 ANNI



Una serata tra amici
per celebrare un traguardo
importante, quello del Club
di auto e moto d'epoca
più antico d'Italia
con lo statuto depositato il 5
febbraio 1959, che "invecchia"
ma non sfiorisce, sempre
in prima linea con eventi
di livello e nel promuovere
e conservare il collezionismo
dei veicoli storici

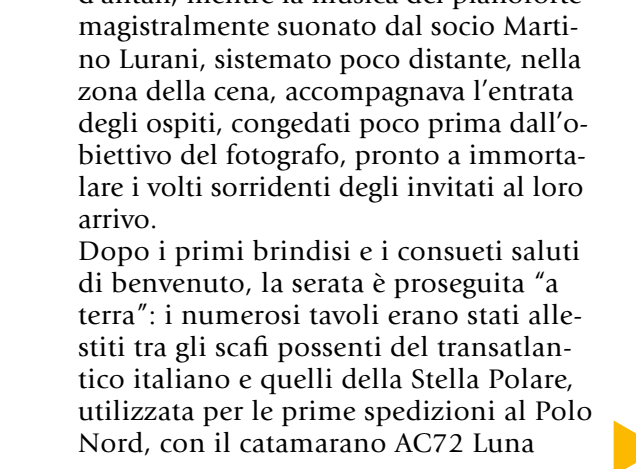
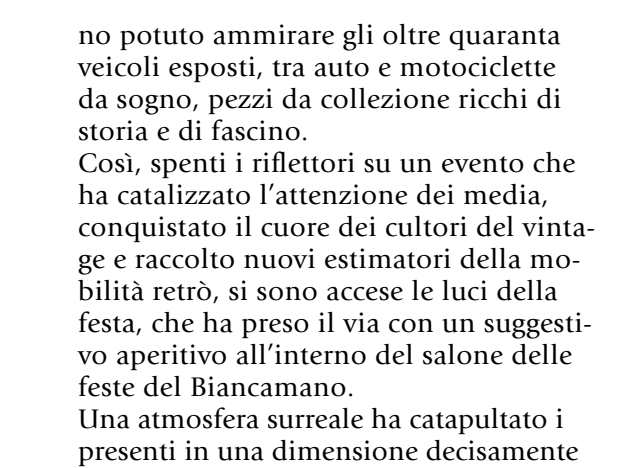
di Nina Stefenelli





Una notte al museo. No, non si tratta del titolo di un film dove dinosauri e faraoni si risvegliano quando tutti i visitatori se ne sono andati e il guardiano ha chiuso le porte, ma della cronaca di una serata magica per festeggiare i sessant'anni del CMAE. Martedì 5 febbraio soci e amici si sono dati appuntamento al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" di Milano, giorno di chiusura della mostra Le forme della velocità, dopo due mesi di esposizione durante i quali migliaia di visitatori han-





no potuto ammirare gli oltre quaranta veicoli esposti, tra auto e motociclette da sogno, pezzi da collezione ricchi di storia e di fascino. Così, spenti i riflettori su un evento che ha catalizzato l'attenzione dei media, conquistato il cuore dei cultori del vintage e raccolto nuovi estimatori della mobilità retrò, si sono accese le luci della festa, che ha preso il via con un suggestivo aperitivo all'interno del salone delle feste del Biancamano. Una atmosfera surreale ha catapultato i presenti in una dimensione decisamente d'antan, mentre la musica del pianoforte magistralmente suonato dal socio Martino Lurani, sistemato poco distante, nella zona della cena, accompagnava l'entrata degli ospiti, congedati poco prima dall'obiettivo del fotografo, pronto a immortalare i volti sorridenti degli invitati al loro arrivo. Dopo i primi brindisi e i consueti saluti di benvenuto, la serata è proseguita "a terra": i numerosi tavoli erano stati allestiti tra gli scafi possenti del transatlantico italiano e quelli della Stella Polare, utilizzata per le prime spedizioni al Polo Nord, con il catamarano AC72 Luna



Rossa issato come un maestoso lampadario a dominare lo spazio dall'alto. Tra i tantissimi ospiti che non sono voluti mancare ai festeggiamenti per celebrare l'onorevole traguardo, erano presenti anche gli sponsor degli eventi più importanti del Club; dall'affezionato marchio di alta orologeria Breitling, l'Aeronautica Militare rappresentata dall'ormai amico Gen. Silvano Frigerio, alla "new entry" Eberhard, altro nome di prestigio nel mondo dei timekeeper, Banca Galileo e Museo Fisogni, partner della mostra.

Marchi dal respiro internazionale, che hanno scelto di affiancare il proprio nome a quello del Club di auto e moto d'epoca più longevo d'Italia, a conferma del prezioso lavoro svolto dal CMAE nella affascinante ma non sempre facile realtà dei veicoli storici.

La serata è stata scandita dalle tante premiazioni e dai riconoscimenti assegnati ai soci presenti. Sul piccolo palco di fronte alla platea dei commensali sono saliti inoltre i giornalisti delle più autorevoli testate di settore, accolti dal presidente Marco Galassi. Un grazie particolare è stato rivolto anche al Comune





di Milano e alla Regione Lombardia, rappresentati per l'occasione dall'assessore a Traffico e mobilità Marco Graneli, così come ai vicepresidenti e presidenti di ASI, ACI Milano e AISA. Un ringraziamento speciale è andato poi al direttore del Museo, Fiorenzo Galli, e al curatore Marco Iezzi, narratore instancabile delle bellezze custodite all'interno della strabiliante esposizione scientifica e tecnologica. Così come a quei soci che hanno messo a disposizione i loro gioielli a due e quattro ruote – di solito gelosamente custoditi nei garage di casa – perché altri potessero goderne la bellezza e il fascino alla luce del sole.



Ai saluti e ai ringraziamenti più formali sono seguiti quelli a coloro che ogni giorno lavorano per il Club e i suoi soci: dalle insostituibili segretarie Milena e Marina – e l'instancabile Massimo, quest'anno "vincitore" del Premio Tenconi – a tutti i componenti del Consiglio direttivo. Foto di rito per la grande "famiglia CMAE", prima di passare alle premiazioni della Squadra Corse, che ogni anno si distingue in numerose competizioni e rievocazioni storiche, e dei soci con oltre 35 anni di iscrizione. Questo gruppo di







Il presidente Marco Galassi ha fatto gli onori di casa, ringraziando tutti coloro che da sempre contribuiscono a promuovere il nome del CMAE e che partecipano con entusiasmo alle attività organizzate dal Club.





Tanti gli ospiti premiati durante la cena, dagli sponsor ai soci più attivi o affezionati. Per loro, iscritti al Club da oltre 35 anni, una speciale lattina ricordo con il logodel sessantesimo.

venti affezionati è stato omaggiato con una lattina piena di... sessant'anni di passione e amore per i veicoli storici! Ciliegina sulla torta – un dolcissimo logo "60° CMAE" ripieno di crema per chiudere in bellezza – è stato il collegamento con l'equipaggio Marco Leva e Maurizio Gandolfo, partecipanti al Rallye Monte-Carlo Historique, impegnati nell'ultima tappa della prestigiosa corsa, mentre i compagni di Club erano intenti a festeggiare. E quando il pianista si accingeva a suonare le ultime note e augurava la buonanotte, amici e soci uniti dalla stessa inguaribile passione per le "vecchie signore" si davano appuntamento

al prossimo evento: una gita fuori porta, una gara di regolarità, un defilé, una nuova mostra o, semplicemente, ai prossimi sessanta!



I veicoli in esposizione ripercorrevano l'evolversi del concetto di aerodinamica da inizio Novecento ad oggi. Qui accanto, l'Alfa Romeo RL SS del 1926 e la Fiat 508 Balilla del 1934.



A lato: la Lurani Nibbio del 1935 che montava un motore 500 cc. di fabbricazione Moto Guzzi, auto da record di velocità con alla guida il suo progettista, il Conte Giovanni Lurani. Sotto: una panoramica delle moto con in primo piano il triciclo De Dion Buton del 1898.

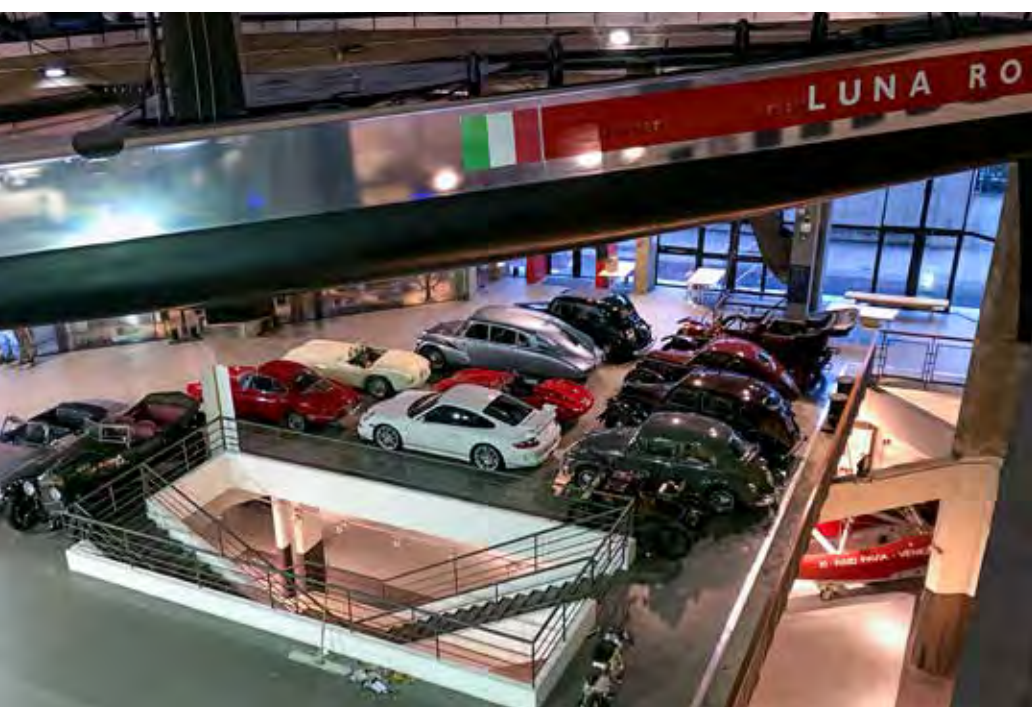
LE FORME DELLA VELOCITÀ

Il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" di Milano ha ospitato la prima vera e propria mostra organizzata dal CMAE, con alcune delle vetture più belle di proprietà dei soci

di Nina Stefenelli



Una mostra dedicata all'aerodinamica o, più romanticamente, a Le forme della velocità. È questo il tema dell'esposizione che ha visto protagonista il CMAE al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci", dal 1° dicembre 2018 al 5 febbraio 2019, giorno in cui il Club di auto e moto d'epoca più antico d'Italia ha spento le sue prime sessanta candeline. L'evento insomma, era di quelli da celebrare come si deve.



In alto: un “ansioso” momento del trasferimento delle auto con la gru al piano sottostante. La mostra è stata aperta al pubblico dal 1° dicembre 2018 al 5 febbraio 2019, giorno di festeggiamenti per i 60 anni del Club. L’apertura è stata preceduta da una serata dedicata alla stampa e ai soci CMAE, accorsi numerosi per godere della visita in anteprima. Nell’area dedicata alle moto per tutta la durata dell’esposizione il Cinemobile Fiat 521 del 1929 ha intrattenuto i visitatori con filmati motoristici vintage. Una vera e propria chicca! Qui a fianco la copertina del catalogo realizzato in occasione della mostra con tutti i modelli esposti e in vendita presso la segreteria del Club.

Ma questa volta c’era bisogno di una location d’eccezione, un luogo dove tutti potessero ammirare le protagoniste a due e quattro ruote come si fa con le star sul tappeto rosso, dove gli sguardi e gli applausi sono soltanto per loro. Niente di meglio allora del fascino misterioso ed esotico di un museo per ospitare una collezione unica nel suo genere, con una selezione di venti macchine e ventidue moto figlie del Novecento, tutte rigorosamente e gentilmente concesse da alcuni dei nostri soci. Negli oltre due mesi di esposizione il pubblico ha potuto ammirare veri e propri gioielli della storia dell’automobile, oltre a una parata di perle rare del motociclismo da collezione, apprezzate dai centauri più appassionati. Un tuffo nel passato alla scoperta dell’evoluzione del concetto di aerodinamica, osservando il cambiamento stilistico dei veicoli secondo i dettami del tempo e del parallelo evolversi sotto il profilo tecnico e meccanico.

Impossibile non innamorarsi compiendo questo viaggio nel tempo: tra i numerosi modelli esposti i più nostalgici avranno senza dubbio riconosciuto la Giulietta del “babbo”, o il Maggiolino a bordo del quale ci scappò il primo bacio, o ancora la Balilla del nonno, presente in tantissime foto del passato o perché no, la macchina dei loro sogni... Perché si sa, il fascino di certe automobili non teme la polvere e la ruggine e continua a vivere grazie alla capacità di



GRAZIE AGLI AMICI DI "TU CON NOI" E "ITACA"



Negli oltre due mesi di esposizione sono state organizzate molte visite guidate, con alcuni dei soci proprietari a fare da "Cicerone". Una occasione unica per scoprire i segreti delle vetture esposte e scoprire inoltre la strepitosa collezione dedicata alle moto e custodita nei sotterranei del Museo, guidati dal prezioso curatore Marco Iezzi. Tra i numerosi visitatori che sono passati a trovarci, anche gli amici delle associazioni "Tu con noi" e "Progetto Itaca". Un caloroso grazie a tutti per l'appassionata partecipazione!



Sopra, ancora la serata di inaugurazione, con gli interventi da parte del direttore del Museo Fiorenzo Galli, e degli sponsor Eberhard & Co., prestigiosa maison di orologeria, e Banca Galileo. A conclusione della visita dedicata, risotto alla milanese per tutti.

tenerci legati ai ricordi e alla bellezza di uno stile inconfondibile, molto spesso difficile da replicare. Le "vecchie signore" Renault Voiturette Type C 3,5 HP del 1900 e Lancia "Alfa" del 1923 hanno fatto gli onori di casa in questa sfilata di rarità, che ha riproposto in ordine cronologico i passi compiuti in campo motoristico dal secolo scorso fino ai giorni nostri, con la più moderna Porsche 997 GT3 del 2007. Accarezzando con lo sguardo le eleganti carrozzerie di un tempo, in equilibrio tra estetica, comfort, e la ricerca di velocità sempre più alte, i visitatori hanno avuto inoltre la fortuna di ammirare da vicino pezzi unici e affascinanti come la Ferrari 166 MM del 1950, tra le star della mostra insieme alla Fiat Delfino del 1925 e la Luriani Nibbio del 1935.



Nella foto: panoramica dello stand Cmae con in primo piano le tre piccole, da sinistra Bmw Isetta, Alca Volpe e la Acma Vespa 400 prima vettura di Piaggio fatta costruire su licenza, contorniate dai bellissimi distributori di benzina del Museo Fisogni.

LE PICCOLE AD AUTOCLASSICA

Anche quest'anno Milano Autoclassica ha accolto il Cmae con il prestigioso stand che per l'occasione metteva in mostra cinque microcar d'epoca, dalla Volpe alla Bianchina oltre ad una meravigliosa Alfa Romeo 6C 1750

di Massimo Zecchini

U

Un appuntamento imperdibile per il nostro Club quello con Milano AutoClassica: il più importante avvenimento milanese di esposizione e vendita di veicoli d'epoca. Per l'edizione 2018, alla Fiera di Rho dal 23 al 25 novembre, abbiamo proposto una selezione di microcar d'epoca a sottolineare come, già in passato, le dimensioni avessero stimolato progettisti e case automobilistiche.



Qui sotto: la superba Alfa Romeo 6C 1750 GS, la mascotte del Club Lancia Ardea Furgoncino e la mitica Zele di Zagato.



Dall'alto in senso antiorario: il momento della premiazione del Concorso indetto da Ruoteclassiche con la consegna della Coppa da parte del Direttore David Giudici per la nostra Zagato Zele e qui a fianco con un equipaggio di giovanissimi, in qualità di migliore utilitaria del salone milanese. L'amica Rita (185 cm. di altezza) "incastrata" nelle varie microcar, dalla Bmw Isetta, accanto alla Volpe e nella Bianchina Cabriolet.



Il nostro spazio è stato allestito con modelli rari e curiosi, qualche "star" e qualche esemplare poco conosciuto ai meno esperti del settore. La Alca Volpe del 1947 su progetto di Gioachino Colombo e disegno di Flaminio Bertoni, studiata per essere alternativa economica alla Topolino. Una Acma Vespa 400, progettata dalla Piaggio e costruita dalla consociata francese Acma, del 1957. La mitica BMW Isetta del 1960. La prima automobile al mondo, prodotta in serie, a basso consumo di carburante. Progettata e realizzata dalla Iso di Bresso tra il 1953 e il 1956 e successivamente, su licenza, da BMW fino al 1962. Negli anni '70 Zagato realizza e commercializza la Zele. Il nostro esemplare è del 1974. Una vettuere elettrica a due posti in vetroresina che ebbe inizialmente un'accoglienza tiepida, successivamente riaccesa dalla crisi petrolifera del 1973. La mitica Bianchina prodotta dal '57 al '69 l'abbiamo presentata in versione cabriolet del 1966. Abbiamo poi affiancato alle microcar la spettacolare Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1931 e la nostra mascotte Lancia Ardea furgoncino del 1951.



ALL'ASSALTO DEL MONTE-CARLO



Dopo una partenza scenografica dal centro di Milano della 22^a edizione del Rallye Monte-Carlo Historique, gli equipaggi dei soci CMAE hanno affrontato le avverse condizioni climatiche incontrate sul lungo percorso di montagna. Bravissimi tutti, piloti e navigatori, giunti al traguardo del Principato di Monaco con le auto integre e felicissimi di avere partecipato alla storica manifestazione rallistica

di Alexia Giugni

U

Una gara impegnativa come il Montecarlo la si fa in quattro: la macchina (in primis), la pilota, la

navigatrice, e la fortuna. Devo dire che tutte le componenti hanno funzionato bene! La tappa di avvicinamento è stata relativamente facile, ma la prima ZR (Zone de Régularité) mi ha colto impreparata a causa della coltre di neve "fradicia" che aveva reso la discesa dal Col de Pertry scivolosa e infida. Un po' meglio sulla ZR 2. Nevica quando affrontiamo la ZR 3 e a tratti soffia un vento così forte che sposta la

A sinistra: l'Alpine Renault A110 di Alexia Giugni e Nunzia Del Gaudio, unico equipaggio femminile italiano, alla partenza davanti al maestoso Duomo di Milano. Sopra: un passaggio su terreno innevato che ha reso la gara particolarmente impegnativa. A destra, Alexia e Nunzia felici, festeggiano al traguardo il loro terzo posto nella classifica femminile.





neve sopra, sotto e intorno a noi... è quasi impossibile vederci!
Chiudiamo la ZR 3, quando ci comunicano il cambio di percorso per tagliare la ZR 4 (annullata) e andare subito al CO di St. Agreve, seguendo la D578. Non è stato così facile come lo è raccontarlo qui ora: la nostra Alpine letteralmente galleggiava su 20 cm di neve fresca, sballottata da un vento di bufera, ma comunque arriviamo a destino dove ci informano che tutte le ZR della giornata sono cancellate; non ci resta quindi che tornare a Valence.
Il giorno seguente la bufera lascia il posto a un cielo terso e i ricognitori ci informano che il trasferimento verso la ZR 7 è praticamente più impegnativo dell'Echarasson stesso. Siamo costrette ad affrontare il trasferimento con le gomme termiche montate la sera

Nelle immagini, alcuni frammenti della gara di Marco Leva e Maurizio Gandolfo su Lancia Fulvia 1.6 HF del 1971. Momenti molto impegnativa superati in maniera egregia dall'equipaggio della Squadra Corse CMAE. A destra, auto ed equipaggio all'arrivo a Monte-Carlo, stanchi ma soddisfatti della prestazione.



prima, dato che la nostra assistenza è già in movimento per portarsi al luogo prefissato. Non ci avrei creduto se mi avessero detto che alla fine mi sarei goduta questo tratto come mai nella vita!

Arrivati in cima a La Vacherie ci troviamo in un altipiano da favola: alberi completamente imbiancati, muraglioni di neve attorno a noi, cielo blu, e poi nel bosco una strada in leggera discesa, fino a un misto sempre esaltante sotto muraglie di roccia che si inchinavano verso di noi, grevi di stalattiti di ghiaccio.

A St. Jean en Royans possiamo finalmente montare le gomme chiodate per affrontare l'Echarasson che, dopo il trasferimento appena concluso, ci è sembrato un'autostrada! La ZR 8 e la ZR 10 le facciamo bene, mentre la ZR 9 viene annullata per pericolo valanghe!

Tomate a Valence scopriamo di aver recuperato oltre 30 posizioni, ma quel che conta è che la giornata è stata esaltante e la mia navigatrice, alla sua prima esperienza di una gara media, sta facendo benissimo!

È l'ultima notte a Valence e il giorno dopo ci attendono 3 ZR in trasferimento verso Montecarlo.

La ZR 11 si preannuncia insidiosa per numerose placche di ghiaccio ma la completiamo senza particolari problemi e affrontiamo la ZR 12 e la ZR 13 con le termiche, giocando un po' d'azzardo perché ci sono ancora zone ghiacciate nel bosco.

Le gomme senza chiodi però ci aiutano nei tratti stretti e tortuosi per i quali l'Alpine sembra essere nata.

Arriviamo a Montecarlo un po' tese per via di un piccolo malinteso con la nostra assistenza che siamo costrette ad aspettare a lungo prima del CO di La Turbie e lì decido di montare i chiodi intermedi.

Sarà una buona idea perché poi sarebbe stato difficile per noi montarli prima di affrontare le ultime due prove in notturna.

La notte del Montecarlo è sempre esaltante: il Col de Braus è una strada "impestata" e devo arrivarci con un bel po' di anticipo, ma sulla linea di partenza della ZR 14 la mia Alpine fa per un attimo le bizzze (le uniche di tutta la gara) e resto praticamente ferma...

Mi scordo così l'anticipo che avevo programmato di guadagnare e chiedo a Nunzia di navigarmi dandomi le note sulle curve tipo rally.

La prova è veramente impegnativa e accumuliamo ritardo sulla media imposta, a furia

Nelle foto: Pietro Tenconi e Nicola Manzini su Innocenti Mini Cooper 1.3 del 1972, impegnati sotto una tempesta di neve con la loro fedele "piccolina", sempre efficiente e a proprio agio su questi percorsi. Nella foto grande a destra, Pietro e Nicola esultanti sulla passerella di arrivo, salutano gli amici in trepidante attesa.



di destra e sinistra sono sudata come a una lezione di spinning!

Arriviamo al Turini e comincia la discesa, dove finalmente recuperiamo e ci portiamo in pari. Ci interessa più di tutto portare a termine questi difficilissimi 35 km della ZR 14 al punto che la ZR 15, al confronto, sarà una passeggiata.

Saliemo finalmente sul palco di arrivo a Montecarlo ed è un grande risultato a prescindere.

La classifica ci vede al 121° posto assoluto: oltre cento posizioni recuperate e terze nella classifica del femminile che vedeva otto equipaggi al via.

C'è da che essere più che soddisfatte!





La pioggia non ha frenato la parata di auto d'epoca che ha aperto le danze del Rallye di Monte-Carlo, con oltre trenta vetture impegnate nel suggestivo "Tribute"; tra queste, anche quelle di diversi soci CMAE.

Partiti dal palazzo del Senato in centro a Milano, gli equipaggi hanno sfilato per le vie della città, con un passaggio in Duomo e l'arrivo all'Autodromo di Monza per la cena di gala. Intanto i più temerari iscritti alla storica gara prendevano il via nella notte alla competizione.



ANCHE UN PILOTA CMAE TRA I PREMIATI ALLA SCUDERIA DEL PORTELLO

Da diversi anni il nostro socio Salvatore Carbone è anche pilota della Scuderia del Portello, la squadra corse ufficiale Alfa Romeo sponsorizzata da FCA. Un marchio di grande valore e visibilità, che ha fatto la storia nel mondo delle competizioni, sempre in prima fila a importanti eventi di livello nazionale e internazionale: Mille Miglia Argentina, Le Mans, campionati storici e gare di regolarità a media come la Parigi - Pechino. A fine stagione i soci piloti che hanno gareggiato con i colori dei propri Club, in modo autonomo o sotto l'effigie della Scuderia del Portello, comunicano i risultati delle gare e, sulla base dei piazzamenti, viene stilata una classifica della Scuderia. Carbone, pur avendo segnalato una sola delle 6 gare disputate nel 2018, si è piazzato a metà classifica ed è stato premiato in occasione della festa di fine anno della squadra corse ufficiale Alfa Romeo



LA FAVOLA DELLA 36^a PEDAVENA

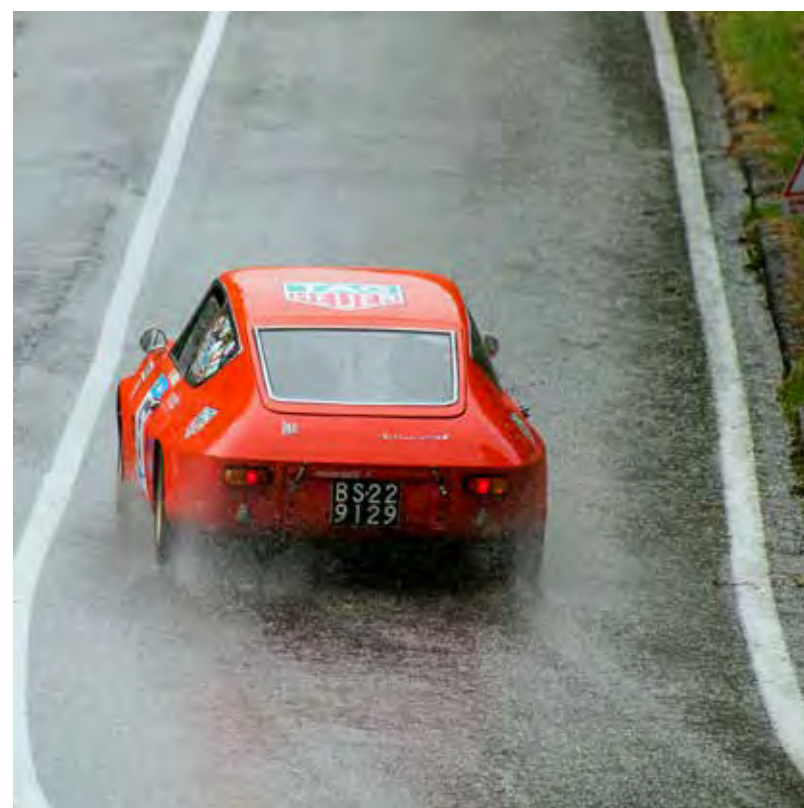


Alla 36^a Pedavena-Croce d'Aune il nostro socio Nicola, che aveva già partecipato altre due volte alla nota gara in salita, si è espresso in tutta la sua abilità di pilota sfidando le avverse condizioni meteorologiche. Trionfando sul maltempo e gli avversari, ha tagliato il traguardo davanti a tutti a bordo della sua fidata Fulvia Sport Zagato

di Nicola Fortuna

DDescrivere i due giorni della 36^a Pedavena - Croce d'Aune è compito un po' arduo, visto che quest'anno la corsa in salita si è svolta in condizioni meteo estremamente difficili. Considerato però che chi scrive si cimentava nell'impresa per la terza volta, dopo le edizioni 2014 e 2015, posso dire che questa è stata senz'altro la più appassionante. Venerdì 30 agosto, giorno delle verifiche e della consegna dei numeri di gara, tutto è filato liscio, il tempo era buono e gli sprazzi di tepore di questa calda estate si facevano ancora sentire. È stato invece il primo giorno di settembre quello da dimenticare: pioggia a catinelle, nebbia, un freddo insolito e glaciale. Di prima mattina Pedavena e le zone circostanti (Feltre, Primolano e pure Bassano) erano sotto un vero e proprio nubifragio e ci si domandava se fosse proprio il caso di correre verso l'ignoto delle Dolomiti Bellunesi! Una volta preso il via verso la salita di prova, a metà mattina, con la mia Lancia Fulvia Sport 1.3 Competizione telaio 1903, mi sono subito chiesto se sarei mai giunto ai 1.011 metri slm. del Passo di Croce d'Aune, al colmo della S.S. 473 con i pneumatici semi-slick! Mentre affrontavo il percorso e i suoi dieci tornanti non credevo ai miei occhi: torrenti d'acqua si abbattevano sul muso della mia "Zagato" e non ero certo se fosse una buona idea tenere leggermente aperti i finestrini laterali, per evitare il completo appannamento del parabrezza,

mentre il tergicristallo effettuava una specie di lenta danza macabra. Ringrazio in parte la mia abilità, ma ancora di più la fortuna, che mi ha permesso di arrivare al traguardo, perché vi posso assicurare che per la prima volta la tuta ignifuga, i guanti e il casco, non sono riusciti a tenere lontano il gelo che ho provato. E lo stesso si può dire dell'attesa prima di scendere: altro che calura, mai avuto tanto freddo in vita mia! Al pomeriggio invece la situazione si è completamente ribaltata. Gara 1 disputata inaspettatamente all'asciutto, quindi senza tutti i problemi della mattina; era addirittura uscito il sole a fare capolino tra una nuvola e l'altra, l'asfalto cominciava a legarsi agli pneumatici, solo qualche macchia di umidità nel bosco, e l'aria frizzante faceva finalmente respirare i carburatori. I crono ricominciavano a scendere per tutti, regalandoci di nuovo l'emozione delle corse in salita tra un turbinio di suoni e l'adrenalina a mille. Ma non era ancora il momento di cantare vittoria, perché la domenica mattina ci ha sorpreso di nuovo la strada bagnata! Solo dopo la lunga sosta, nell'attesa snervante della partenza della seconda manche, mentre attendevamo la discesa dal Passo delle auto moderne incolonnate, ci siamo resi conto che metà percorso era quasi asciutto. La parte conclusiva era invece ancora umida, e bisognosa quindi di un altro tipo di guida. Alla fine, malgrado tutto, abbiamo raggiunto la vetta e tra altra pioggia e rari squarci di sereno abbiamo archiviato l'ultima edizione della Pedavena con una vittoria di classe, nella più pazza 36^a Croce d'Aune degli ultimi anni. ●



In senso orario da sinistra: l'Alfetta GTV6 di Carbone - Martini, la Fiat 127 di Riva - Casaleggio, la Giulia GT Veloce di Leva - Leva e l'Alpine A110 di Giugni - Leva, tutti impegnati in spettacolari passaggi durante la gara. In questa edizione non sono mancate la neve e il fango ma per fortuna il tempo ha regalato anche giornate bellissime, e questo ha contribuito al successo della manifestazione.



4 EQUIPAGGI CMAE ALLA COPPA BETTEGA

La terza edizione della Coppa Attilio Bettega è stata vinta da una pilota donna navigata dal marito: insieme si sono aggiudicati il podio di questa classica gara invernale. Il CMAE SC si aggiudica la Coppa delle Scuderie con una grande prestazione dei quattro equipaggi presenti e tutti giunti al traguardo

di Alexia Giugni



U

Una bella edizione della Bettega, disputata per la prima volta senza la mia fida Porsche 356. Visto che per qualche edizione le 356 scar-

seggiano e quest'anno, invece, ce ne sono state parecchie, di ritorno dal Montecarlo ho pensato bene di non smontare tutta l'attrezzatura invernale dall'Alpine (pala da sci-alpinismo in alluminio, cric specialissimo in alluminio, guanti per spalare la neve, strumenti, cibarie e bevande, cappelli, calze di scorta, stivali etc.) ma di lasciare tutto al suo posto. Insomma, evito di farmi il cambio degli armadi, comunico all'organizzatore la sostituzione per non avere sorprese alle verifiche e parto in direzione di Bassano del Grappa. Misteriosamente, tra Milano e Bassano perdo la voce e così, alle verifiche presso la Birreria Dolomiti, la mia Alpine è più in forma di me. In prossimità del gazebo delle verifiche, in atte-



La Coppa Attilio Bettega è una gara invernale che si svolge sempre a metà febbraio. È una gara lunga e impegnativa, con l'arrivo tradizionalmente a notte fondata alla Birreria Cornale di Cismon del Grappa. Le strade di montagna sono spesso innevate e impongono l'uso di fotocellule per i rilevamenti. Con 73 equipaggi partenti e 57 classificati si ha prova della durezza della manifestazione che lungo il percorso attira un folto pubblico in attesa del passaggio dei concorrenti.



sa del mio turno, vengo interpellata da un signore che si aggira guardingo intorno alla mia macchina, facendomi notare che le barrette per tenere il mio lunotto "nei rally non sono consentite". Con la poca voce che ho, e anche un po' indispettita per l'osservazione, rispondo che anche se vietate, queste barrette sono indispensabili "perché ho già perso un lunotto in autostrada in Francia, mentre andavo a una gara, per fortuna senza creare nessun incidente", me lo ricorderò per tutta la vita. Il signore mi risponde che anche lui tanti anni fa in un rally ha perso il lunotto, e il nostro scambio finisce lì. Ma poi non vengo a sapere che si trattava di Polese?! Famoso pilota che negli anni 80 ha vinto tutto con l'Alpine A110. Detto questo, il percorso dell'edizione 2019 è stato veramente bello. La prova che mi è piaciuta di più è stata l'inedita Forcella Lagazzon, proprio coinvolgente, ma anche la sempre infida Cavalea e il fango di Colli Alti e San Lorenzo, prove davvero toste. Tanto ghiaccio e qualche scodata dell'Alpine, di certo più dinamica della 356, in compagnia di mia figlia Caterina, che temevo avesse paura, invece urlava di gioia quando la macchina partiva di traverso!

I tempi delle varie PC e dei trasferimenti mi sono sembrati giusti, tranne l'ultimo CO, inaspettatamente tiratissimo; come sempre Ivo Strapazzon, il deus ex machina di questa gara, ha voluto dare la sua zampata. Sulla Valstagna la mia Alpine era in stato di grazia e se non avessero diviso la prova in due parti (Valstagna e Piangrande) avrei sicuramente raggiunto la vettura che mi precedeva (la Giulia GT di Marco con Riccardo). Caterina leggeva il navigatore e mi dava 3 curve per volta, non ho mai distolto lo sguardo dalla strada per controllare e vedevo nei tornanti che guadagnavo terreno, nonostante fosse evidente che "quei due" là davanti ci stavano dando dentro come matti per non farsi raggiungere! Questa edizione è stata vinta da una donna, che ha raccolto applausi e complimenti da tutti durante le premiazioni. A dire il vero, quando ho saputo di avere vinto la classifica femminile mi sono un po' inalberata, "ma come, ha vinto una donna e il femminile va a me? E perché?". Poi ho scoperto che, a differenza mia, Barbara Zazzeri ha un marito (Cristiano Aldovrandi) che non vede i sorci verdi quando è seduto in macchina al suo fianco, e quindi il loro è un equipaggio misto e il premio del primo equipaggio femminile è meritatamente nostro! Il CMAE era presente con ben quattro equipaggi, oltre alla famiglia Leva al gran completo. In gara anche Salvatore Carbone, navigato dal suo meccanico di fiducia su alfetta GTV6, e Ruggero Riva, navigato da Paolo Casaleggio, su FIAT 127. Tutti si sono divertiti e tutti sono giunti al traguardo con risultati di rilievo, così da permetterci di conquistare la Coppa di Scuderia, premio sempre ambito a questa gara.

CMAE GIOVANI... ON THE (BIG) SNOW!

Nome in codice "Giulia Super" per l'equipaggio della carovana CMAE giovani, che si è spinto con coraggio e determinazione dove nessun altro giovane del club era mai giunto prima. Ecco il diario di bordo dell'ardita impresa!

di Federica Zilocchi

S

Sabato 2 Febbraio.
Ore 9.15 Il ritrovo al parcheggio di Seregno ci proietta subito nella giusta atmosfera: siamo già sulla neve! Dei diciannove

iscritti alla giornata se ne presentano undici, molte le defezioni dell'ultimo minuto causa malattia. Anche i mezzi storici hanno fatto registrare *défaillance* di diverso tipo; riscaldamento abitacolo, circuito di raffreddamento, debimetro KO e centraline elettroniche che fanno le bizzesse (ah che nostalgia dei carburatori...). Ma non ci fermiamo, anzi, avanti tutta! Ore 9.30 Partiamo puntualissimi in direzione Sankt Moritz. Il programma della giornata prevede percorso panoramico lungo il lago di Como, la Val Chiavenna e il passo del Maloja, per poi arrivare a St. Moritz, dove sarà possibile noleggiare i famigerati slittini con cui percorrere la spettacolare pista Muottas Muragl! Ore 10.45. Sosta in autogrill per benzina e caffè. Sentiamo chiaramente un'autocotona affermare sicura "il Maloja è chiuso tutto il giorno, forse lo riaprono domani". Eh già, gli svizzeri il sabato non puliscono le strade... e così l'allegria e baldanza

compagnia è presto bloccata dallo spettro della chiusura del passo. Rimangono fiduciosi in attesa di informazioni ufficiali, aspettando una conferma che arriva alle ore 11 dalle forze dell'ordine elvetiche: "Passo del Maloja chiuso".

Il bello della diretta, quell'inconveniente che ti cambia la giornata, quell'imprevisto che, se gestito bene, può dar vita a un super piano B. Il CMAE giovani è un gruppo dinamico e pieno di idee, che non si lascia di certo fermare da qualche fiocco di neve... e dopo qualche pensata da parte di chi conosce bene la zona e le attrattive, arriva l'idea alternativa: motoslitte a Madesimo!

Ore 11.30 Dopo tutto questo pensare è necessario rifocillare la squadra. L'equipaggio con nome in codice "Cooper" propone un crotto in zona. Chiamiamo per prenotare... ed è chiuso per ferie!

Ma come, in questo periodo? Proviamo a contattarne un altro - il crotto Quarantino - per fortuna aperto e disponibile ad accogliere i giovani avventurieri. Via allora, si riparte!

Ore 12.30 Pranzo tipico valtellinese a base di sciat, polenta, pizzoccheri bianchi, costine e tagliata. E per chiudere in bellezza, ammazzacaffè nelle grotte del crotto, dove vengono conservati salumi e formaggi.

Ore 13.30 Subito dopo pranzo un altro equipaggio alza bandiera bianca; con il pilota debilitato da 38.5 di febbre e la copilota intenta a trovare una



Dall'alto, in senso orario: i giovani del CMAE conquistano la vetta a quota 2.100 mt, avanzando con le motoslitte nella neve fresca, disegnando nuove traiettorie e scoprendo paesaggi mozzafiato. La Motoslitta Suzuki del 1970 ci accoglie alla partenza del tour: un ulteriore tocco vintage alla nostra gita sulla neve. Forse un segno del destino? Lungo la passeggiata in centro a Madesimo: le lucine che addobbano gli alberi si fanno strada nella neve, creando un'atmosfera da fiaba.





A sinistra: alcuni membri della carovana cominciano a prendere confidenza con il singolare mezzo meccanico. Per la maggior parte di noi si tratta della prima esperienza su una motoslitte e l'emozione è palpabile, non vediamo l'ora di partire! In basso: sosta presso un crotto lungo la strada verso Madesimo. La cucina tipica Valtellinese è davvero ottima, per fortuna che il richiamo delle motoslitte è molto forte, altrimenti avremmo potuto facilmente arenarci in quell'oasi di pace e di bontà!



farmacia in zona, il "Nismo" è costretto a rincasare prima del clou del divertimento. Un vero peccato! Ore 14.30 Proseguiamo lungo il tragitto, sempre motivati e immersi in una marea di neve. Immagini da cartolina si susseguono curva dopo curva. L'idea delle motoslitte è molto allettante e decisamente affine allo spirito del nostro Club. Aver aggiunto la parola "moto" alla parola "slitta" non dispiace a nessuno, anzi, la curiosità non accenna a diminuire, mentre le vallate si restringono sempre di più e

ci addentriamo tra i monti. Ore 16.00 Arriviamo al punto di partenza dell'escursione, accolti da una distesa di motoslitte. E tra questa ne spunta anche una d'epoca! Ore 16.15 Partiamo con "l'uomo dei monti" alla guida del gruppo di motoslitte; noi giovani lo seguiamo a bordo dei nostri bolidi delle nevi, tutti ordinatamente in fila indiana, muovendoci come un lungo serpente tra le bianche e ardite cime innestate di Madesimo. Ore 16.45 Causa forse il troppo cipiglio agonistico

da parte dell'equipaggio "Bravo", il cavallo 2.0 si imbizzarrisce e finisce fuori pista in abbondante neve fresca, fortunatamente senza danni! Ore 17.30 Dopo la foto di rito in cima alla vetta, con tanto di tricolore che domina la valle da quota 2.100 mt, rientriamo verso il campo base. La giornata ha decisamente svoltato nel migliore dei modi: dall'imprevisto che rischiava di mandare tutto a monte a un ottimo guizzo, che ci ha regalato un piano B decisamente entusiasmante! Si sta

facendo buio, decidiamo così di fare due passi in centro a Madesimo e due chiacchiere in un locale molto accogliente godendoci un'ottima cioccolata calda fumante. Ore 19.00 Contenti e soddisfatti torniamo al parcheggio, accendiamo i motori e via, destinazione Milano. Si conclude così questa bella giornata in compagnia dei giovani del CMAE. Dall'equipaggio "Giulia Super" è tutto, alla prossima missione! ●



MILANO - TARANTO

CHE PASSIONE!

Nel 2014, dopo aver partecipato ad alcune manifestazioni di regolarità con la mia fidata BMW r75/5, ho pensato di mettere alla prova della 28ª Milano-Taranto anche il mio amatissimo sidecar BMW r60/2 con Steib 500S (quello denominato "zeppelin", ma anche "cetriolo"):

ecco un breve resoconto dell'avventura
di Alfonso D'Aloia



CCon mia figlia in veste di navigatrice ci presentiamo il 7 luglio a mezzanotte all'Idroscalo di Milano, per la partenza della prima tappa. Insieme prendiamo il via nella notte verso Castenaso, periferia di Bologna, dopo aver passato Crema, Soresina, Cremona, Mantova e Ferrara. La moto corre veloce e affronta l'alba tra

Oggi la MI-TA è una gara di regolarità (6 tappe e 200 partecipanti), rievocazione di quella di velocità degli anni 50. Sopra a sinistra: la partenza da Milano, e nelle altre foto: momenti del viaggio, alcuni particolarmente spericolati.

Mantova e Ferrara, regalandoci le prime vere emozioni; la prima tappa in notturna, seppure impegnativa, ha in effetti il suo fascino. La seconda tappa incomincia a saggiare la tenuta di mezzi ed equipaggi lungo la Raticosa, la Futa sino a Soci, Anghiari e Montecastelli, per giungere quindi a S.M. degli Angeli, vicino ad Assisi. Anche la terza tappa è particolarmente ardua, però la fatica per la guida è mitigata dagli splendidi paesaggi sino all'arrivo a Isernia, passando per Spoleto, Rocca di Cambio, a quasi 1500 mt di altitudine, e Pescasseroli. In questa tratta cominciamo ad avere qualche piccolo problema: lo pneumatico del carroz-



zino è ridotto malissimo e a Spoleto, grazie all'interessamento di Remo Venturi (il grande campione vincitore tra l'altro della MI-TA del '54) riesco a procurarmene uno di ricambio. Mi accorgo anche che un tirante del sidecar si è allentato! Ogni 300-400 km, specie se su strade sconnesse, è fondamentale controllare dadi e bulloni di tutto il mezzo.

La quarta tappa sarà la più dura, non solo per me, ma per tutti i partecipanti. La pioggia che finora ci aveva toccato a sprazzi, da qui in avanti ci accompagnerà quasi costantemente sino a Potenza. Per fortuna i paesaggi sono al solito meravigliosi, mentre le strade, ahimè, somigliano di più a percorsi da enduro.

Dall'alto in senso orario: Alfonso e la figlia Valentina a bordo della loro fidata Bmw "Zeppe-lin". Un temerario pilota in sella a un Guzzino 65 cc. Centinaia di moto in bella mostra sulla piazza principale di Bitonto.

Ogni tanto l'asfalto è assente e, dove c'è, con la pioggia risulta particolarmente scivoloso. Le banchine sono cedevoli e non mancano le buche: delle centinaia incontrate, una non riesco proprio a evitarla. La ruota posteriore comincia a fare un rumore sospetto e arriviamo al controllo orario di Ariano Irpino con 7 minuti di ritardo.

In mezzo alla piazza smontiamo la ruota posteriore; per fortuna è "solo" un raggio (il nipple è finito nel tamburo) e non un cuscinetto, come invece temevo.

La penultima tappa parte e arriva a Potenza. Questa volta il meteo è splendido, facendoci godere forse il più bel tratto di strada dell'intera manifestazione, tra Policastro e Maratea. L'entusiasmo rischia però di spegnersi quando mi accorgo che al raggio rotto se ne sono aggiunti altri quattro! Non mi fido a proseguire oltre. E qui accade una cosa che fa capire lo spirito che accomuna noi motociclisti: un olandese con un sidecar come il mio mi presta la sua ruota di scorta! In 12 minuti, davanti alla spiaggia di Maratea, cambiamo la ruota senza pagare penalità, né io né lo sportivissimo olandese. La ruota fissata al posteriore è una anteriore rigata più stretta, che mi fa guidare il side come fosse un quad, ma almeno possiamo proseguire!

L'ultimo giorno la meta è Taranto, passando per Tolve e Bitonto: l'arrivo è una grande soddisfazione per tutti gli equipaggi.

Lungo le strade ad acclamarci abbiamo visto gente di tutte le età, molti bambini e tantissimi giovani ci hanno aspettato ore per applaudire al nostro passaggio. Una esperienza indimenticabile.

A proposito: siamo arrivati secondi!



GRANDI STORIE, PICCOLO SPAZIO.

filatelia

Una storia si può raccontare con un libro, un film, una canzone, una serie tv. Ma quando è davvero grande basta un francobollo. Da oggi la Filatelia apre le porte anche al mondo dei motori con **"Francobolli on the road"**, un album che ripercorre la storia delle due e delle quattro ruote attraverso i francobolli italiani. In vendita nei punti Spazio Filatelia, su poste.it e negli Uffici Postali abilitati. Diventa anche tu collezionista di grandi storie.

Posteitaliane



ANCHE BRAD VIAGGIA COMODO

L'amico Guido, già proprietario di una bella 2300 Familiare, scoperto il mio interesse per le

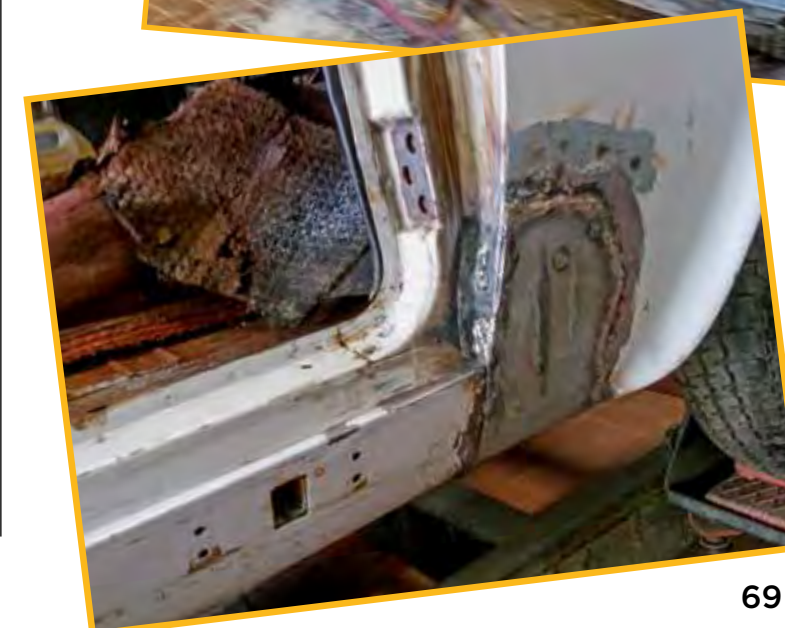
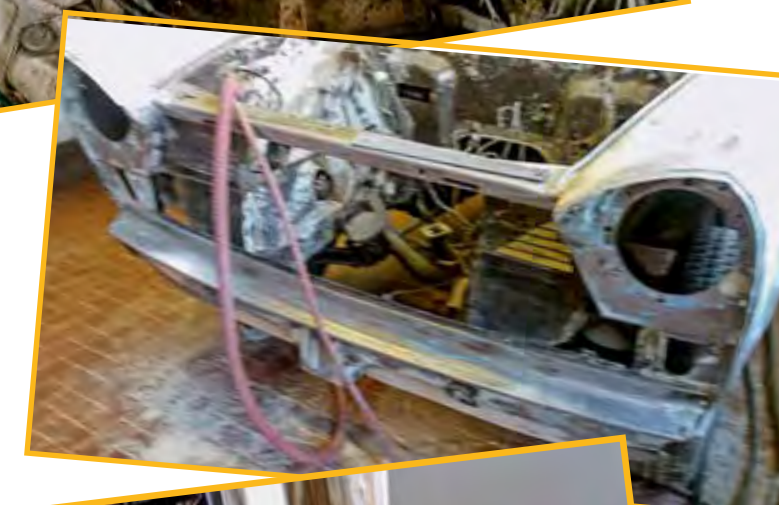
station wagon d'antan mi segnala una 1800 Familiare nel prato di un venditore di auto usate a Follonica. L'ideale per trasportare Brad, il cagnone appena arrivato in famiglia! Il venditore mi manda le foto e mi organizzo subito per vedere, trattare e ritirare la 1800 in un colpo solo. Per diventare il nuovo padrone della 1800 mi attendono 850 km. Così, decido di partire con il carrello all'alba da Milano e, come da programma, vedo, valuto, tratto la richiesta, carico la macchina e riparto. Alla sera, stanco ma felice, come ogni volta che porto a casa una nuova vettura, metto l'auto in garage e comincio a rimirla. Per godermi questo momento ho impiegato meno di 24 ore. La macchina è completa in ogni dettaglio e sostanzialmente sana. Sono però presenti tanti piccoli segni, e qualche bollicina sul para-

Marzo 2016, Brad entra in famiglia. La spider è sbarazzina, la Flaminia elegante, ma il nostro nuovo amico ha bisogno di più spazio. Bisogna trovare una familiare...

di Silvio Riccardi



Nelle foto sopra, la 1800 appena caricata sul carrello, il giorno del ritiro a Follonica, e il confronto con il risultato finale post restauro. Il vero "proprietario" dell'auto rilassato al suo posto. Sotto, le condizioni del motore e del vano motore prima dei lavori. Sporco e arrugginito, è la parte che si presenta peggio in tutta l'auto. Una volta in carrozzeria inizia lo smontaggio completo. Durante la sverniciatura ci si rende conto degli interventi di latorneria necessari. Nella pagina a seguire: la 1800 è preparata con il fondo epossidico. Finalmente il vano motore completamente riverniciato con il motore montato.





fanghi posteriori e alla congiunzione tra i sottoporta e il parafranghi anteriori. A malincuore decido così per una verniciatura totale del mezzo. Peccato, perché preferisco le auto ben conservate anche se non sono perfette. In carrozzeria si inizia con lo smontaggio di tutti i particolari dello chassis e dei vetri, quindi si passa alla sverniciatura delle parti corrose, per verificare l'entità degli interventi di lattoneria che fortunatamente sono solo quelli ipotizzati all'inizio, senza ulteriori sorprese. Con il carrozziere decido di procedere allo smontaggio di tutta la ciclistica per poi sverniciare completamente la scocca, il vano motore e il sottoscocca. La ciclistica viene sabbiata, revisionata e riverniciata. Gli interni e il cielo sono molto sporchi ma integri, quindi si conserva tutto. Viene rifatta l'imbottitura del sedile anteriore e ripulita la finta pelle rossa originale, solo le moquette devono essere sostituite. Gli interventi al motore riguardano la pulizia della coppa dell'olio e il lavaggio interno dell'albero motore con prodotti appositi. Vengono revisionati carburatore e pompa dell'acqua, e si sostituisce la pompa della benzina. Altri interventi necessari sono la revisione del radiatore del serbatoio carburante, l'impianto frenante e la sostituzione del terminale di scarico. Le cromature sono invece conservate. Il colore della vettura è come l'originale, con la licenza del tetto "wrap-pato" (pellicola applicata) e i dischi dei cerchi ruota in tinta con gli interni.

WILERS MORONI, MADE IN ENGLAND,
ANNO 1952, ORIGINALE CON LIBRETTO
CELL.340/3376249

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1200

ANNO 1977, UNICO PROPRIETARIO,
RESTAURATO E ISCRITTO ASI. EURO 8000
FRANCO CELL. 335/213572 - GIORGIO
CELL. 335/6022830

HONDA INTEGRA TYPE R GRUPPO A,

ANNO 1999, PREP. FOLTRAN, INNESTI
FRONT. EURO 8.500 FRANCO 339/5316399

FERRARI DINO 208 GT4, ANNO 1975

COLORE ROSSO RUBINO, ASI, CONDIZIONI
DA CONCORSO CELL. 335/5763954

LANCIA APPIA, ANNO 1962, VERDE
ACQUA METALLIZZATO, EURO 6.000
CELL.335/6050007

FIAT CAMPAGNOLA, ANNO 1969,
NO RUGGINE, 7 POSTI, BENZINA E A.S.I.
EURO 8.000 CARLO CELL. 337/281629

HONDA 350 FOUR, ANNO 1974,
ISCRITTA E OMOLOGATA ASI
ANGELO CELL.335/297973

TRIUMPH RENOWN

RICHIESTA EURO 20.000
MONICA CELL.338/2649715

TRIUMPH VITESSE CONVERTIBLE

ANNO 1970, EURO 16.900
CELL.347/5834562

ALFA GT JUNIOR 1300, ANNO 1973
CLAUDIO CELL.335/5214469

PORSCHE CARRERA COUPE' 3200
ANNO 1986, KM.90.000, EURO 60.000
GIANNI CELL.349/1393670

LANCIA FULVIA 1300 S II SERIE
LORENZO CELL.333/3315297

TRIUMPH TRIDENT

ANNO 1973, ISCRITTA ASI, EURO 11.000
CELL.368/7283966

RENAULT 15

ANNO 1974. 335/6050007

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO

ANNO 1979, ANNO 1985, ISCRITTO ASI.
MARIAROSA.ROVETTA@FASTWEBNET.IT

LANCIA APPIA II SERIE

ANNO 1958. CELL. 338/3537577

MINI INNOCENTI 1001 EXPORT

ANNO 1974, EURO 4.950.
MAURO 339/2013530

FIAT 850 SPORT SPIDER

ANNO 1971, EURO 15.000.
RAFFAELE 335/5846559

La nostra sede
di via Goldoni 1
Milano.

È aperta ai soci
e al pubblico:
- lunedì
e mercoledì
dalle 16 alle 20
- Martedì
dalle 10 alle 18
orario continuato

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
pubblicazione
degli annunci
mandare il
materiale a:
cmae@cmae.it
con indicato
il numero di
tessera cmae

MERCEDES 190E

EURO 2.600 TRATTABILI.
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 TRATTABILI.
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

MASERATI 430

ANNO 1988, EURO 10.000.
AURELIO.MAURO@LIBERO.IT

DAIMLER SB 250 SALOON

ANNO 1967, TARGA ORO ASI.
338/2635872

PORSCHE 911 2.0

ANNO 1965. 340/4703432

MOTO GUZZI SUPER ALCE, ANNO

1949, MILITARE. ALBERTO 340/6082080

MERCEDES 560 SL, ANNO 1986,

CRS E TARGA ORO ASI, EURO 33.500
MASSIMO 335/7759331

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

LAMBRETTA LI 125

MARZO 1962, EURO 4.100.
347/7729535

LAND ROVER DEFENDER ANNO 2013

9.000 KM SUPER ACCESSORIATA
EURO 45.000. CARLO 337/281629

MERCEDES 180 B

ANNO 1961, EURO 10.000.
ALBERTO 333/5651447

MINI INNOCENTI 1001 EXPORT

ANNO 1974, EURO 4.950.
MAURO 339/2013530

FIAT 850 SPORT SPIDER

ANNO 1971, EURO 15.000.
RAFFAELE 335/5846559



Grande nevicata e al disgelo...



Polizia a pedali in Gran Bretagna



Si parte per le vacanze, abbiamo dimenticato nulla?...



Scarsità di parcheggi



...e in spiaggia



Che ne dite amici, prendiamo un taxi?



Ora con l'area B, dovrò pensare di cambiare auto!



Tesoro, facciamo una partitina?

ANCORA
ARTI GRAFICHE
Certificati FSC

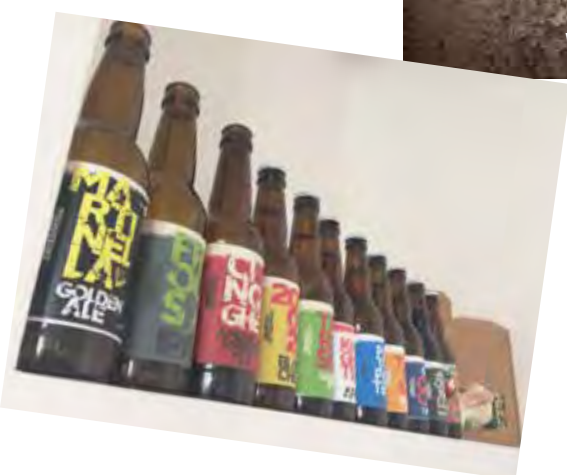
GRAPHIC DESIGN
DIGITAL PRINT
& OFFSET PRINTING
FINISHING
DISTRIBUTION

Prepress - Press - Post Production - Packaging - Mock-Up - Laser Cut - Finishing

UNICO SITO

La tradizione incontra l'innovazione

Ancora Arti Grafiche
via Benigno Crespi, 30 - 20159 Milano (MI)
s.angelone@ancoralibri.it



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