

# Noi CMAE



N° 110 DICEMBRE 2024



XVII TROFEO MILANO





Cari Soci appassionati,  
è con grande piacere che vi saluto in questa occasione, un momento che segna un altro capitolo di crescita e dinamismo per il nostro amato Club.

Ogni anno, il CMAE si distingue non solo per la sua passione per le auto storiche, ma anche per il continuo impegno nel rendere il motorismo storico una cultura condivisa e inclusiva, capace di attrarre nuovi appassionati e di rafforzare i legami con altre realtà del settore.

Siamo testimoni di una stagione particolarmente vivace, dove il nostro Club è sempre più attivo e pronto a contribuire alla diffusione della passione per il motorismo storico, in tutte le sue sfaccettature.

Il nostro Club, che affonda le sue radici nella passione per le auto d'epoca, si è sempre distinto per la capacità di coniugare l'amore per il passato con uno sguardo rivolto al futuro.

Oggi, infatti, il CMAE è più che mai impegnato a diffondere la cultura del motorismo storico, creando occasioni di incontro, scambio e valorizzazione di queste splendide vetture che raccontano la storia dell'automobile e del nostro paese. La passione per queste auto ci unisce, ma è la nostra voglia di innovare, di aprirci al dialogo e di coinvolgere nuove realtà che rende il nostro Club unico.

In quest'ottica, il CMAE sta intensificando le sue attività non solo in termini di eventi e manifestazioni, ma anche attraverso un costante impegno verso l'inclusività, cercando di creare ponti tra diverse realtà e attori del mondo del motorismo storico.

Collaboriamo sempre più con altri club, istituzioni e associazioni, promuovendo una cultura di condivisione, rispetto e passione che sappia coinvolgere e appassionare anche le generazioni future.

Siamo fermamente convinti che il motorismo storico non debba essere solo un tributo al passato, ma anche una risorsa per il presente e per il futuro e che, proprio attraverso un confronto aperto e la partecipazione attiva, possiamo fare la differenza nel panorama nazionale e internazionale.

Ogni evento, ogni ritrovo, ogni discussione è un'occasione per crescere insieme, per scoprire nuove storie, nuove tradizioni e per portare avanti la nostra passione con un rinnovato spirito di comunità.

Ogni evento, ogni ritrovo, ogni discussione è un'occasione per crescere insieme, per scoprire nuove storie, nuove tradizioni e per portare avanti la nostra passione con un rinnovato spirito di comunità.

CMAE

---

Voglio quindi ringraziarvi di cuore per il vostro continuo supporto e per il contributo che ciascuno di voi porta al CMAE. È grazie a tutti voi che il Club cresce, si evolve e rimane un faro di passione, cultura e inclusività nel mondo del motorismo storico.

In occasione delle festività, vi invio i miei più sentiti auguri di un sereno Natale e di un Nuovo Anno ricco di soddisfazioni.

Che il 2025 ci porti nuove opportunità di crescita, eventi emozionanti e, soprattutto, tanti momenti di condivisione e passione per il nostro amato motorismo storico.

Con affetto e gratitudine,

Marco Leva, Presidente C.M.A.E.

---

## LA FORZA DEL CMAE

Un grande 2024 per il CMAE. Alcuni numeri:

- **17 eventi per auto e moto con 680 veicoli partecipanti,**
- **7 fiere** a cui abbiamo partecipato con stand CMAE,
- **9 serate-convegno o eventi in sede,** oltre agli aperitivi del mercoledì,
- **4 eventi "Non solo CMAE"** sponsorizzati o supportati,
- **190 pagine di rivista "Noi CMAE",** compresa questa, distribuite ai soci ed anche ad autorità del motorismo ed istituzioni.

**Oltre alle pratiche di omologazione ed ai certificati di rilevanza storica a favore dei nostri Soci, cui sono sempre stati dati preziosi consigli per il corretto ripristino o restauro dei loro veicoli. Il nostro impegno prosegue grazie anche al supporto di tanti Soci che ci incoraggiano in questo cammino.**



## Noi CMAE N. 110 - dicembre 2024

coordinatore e responsabile comunicazione CMAE: NICOLA CAPELLI

### vita di Club

<b>pag.</b>	<b>6</b>	XVII Trofeo Milano: ...tradizione e novità
<b>pag.</b>	<b>12</b>	Il nuovo respiro del Trofeo Milano ...e del motorismo storico del CMAE
<b>pag.</b>	<b>16</b>	Il convegno al Trofeo Milano: "Lo stile e le Carrozzerie lombarde"
<b>pag.</b>	<b>17</b>	Gli ospiti con CMAE al XVII Trofeo Milano
<b>pag.</b>	<b>20</b>	Trofeo Milano: tanti vincitori, nessun vinto!
<b>pag.</b>	<b>30</b>	Rievocazione Mi-Va - cento anni di autostrada
<b>pag.</b>	<b>44</b>	Il CMAE alle Olimpiadi! ... tre giorni in Trentino
<b>pag.</b>	<b>48</b>	Marathon Moto CMAE - Col de Nivolet
<b>pag.</b>	<b>50</b>	CMAE Giovani off (the) road - dalla Madunina... alla Madunina
<b>pag.</b>	<b>54</b>	De hura e de hota... e il concorso a Villa Gromo
<b>pag.</b>	<b>72</b>	Pic nic Giovani ...scoprirti cielo!
<b>pag.</b>	<b>76</b>	All'eremo... ma in compagnia
<b>pag.</b>	<b>84</b>	Varzi e Fangio a tutto gas... campioni sotto i riflettori
<b>pag.</b>	<b>95</b>	CMAE solidale - i panettoni natalizi per la mensa dei poveri

### non solo cmae

<b>pag.</b>	<b>25</b>	Il Motorismo storico negli anni '30 ...nei prossimi anni '30
<b>pag.</b>	<b>36</b>	Donne e motori? Gioie e basta!
<b>pag.</b>	<b>60</b>	Una Fiat 508 ...una bella storia umana
<b>pag.</b>	<b>80</b>	Profumo di miscela - cambia il mondo in due ruote
<b>pag.</b>	<b>82</b>	Raduno DGD: evento internazionale per la ricerca
<b>pag.</b>	<b>86</b>	Club Alfa nel mondo: nemo Alfista propheta in patria

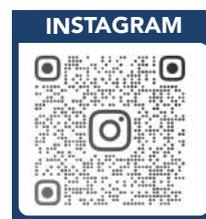
### storia

<b>pag.</b>	<b>34</b>	Alfa Romeo 6C 2500 - una Freccia... d'Oro
<b>pag.</b>	<b>61</b>	"Scegli tre coupé" ...un giorno, un amico, mi ha detto
<b>pag.</b>	<b>64</b>	Maserati 5000 GT... non plus ultra
<b>pag.</b>	<b>88</b>	Nino Grieco: il leggendario pilota
<b>pag.</b>	<b>92</b>	Per qualche... cavallo in più!
<b>pag.</b>	<b>98</b>	Quando a Milano si correva
<b>pag.</b>	<b>100</b>	1957: Mr. Henry Ford compra la Fiat, ma solo un'auto!

### soci e motori

<b>pag.</b>	<b>22</b>	Monterey Car Week - California capitale della storia
<b>pag.</b>	<b>38</b>	La libertà non è una destinazione
<b>pag.</b>	<b>41</b>	Un fine settimana eroico ...su due ruote
<b>pag.</b>	<b>66</b>	Milano-Taranto - faticosi ma festosi chilometri!
<b>pag.</b>	<b>69</b>	Motogiro d'Italia 2024 appassionante e avventuroso!
<b>pag.</b>	<b>78</b>	Master MAMAC: cultura per il collezionismo
<b>pag.</b>	<b>96</b>	C'era una volta la regolarità

### I nostri media:



# XVII TROFEO MILANO: *...tradizione e novità*



Una due giorni all'insegna del motorismo storico, della milanesità e della convivialità.

Evento a calendario ASI.



**M**archi leggendari, carrozzerie lucenti, berline eleganti e spider grintose. Tutto il fascino delle auto e moto d'epoca è andato in scena sabato 12 e domenica 13 ottobre in occasione del XVII Trofeo Milano, quest'anno organizzato dal CMAE eccezionalmente su due giornate per celebrare il motorismo storico e la passione per i veicoli d'epoca.

Iscritto al Calendario Manifestazioni ASI e riservato ad auto e moto di particolare rilevanza storica, l'evento è partito dall'Ipodromo SNAI San Siro sabato mattina, dopo una colazione di saluto.

I concorrenti sono poi saliti a bordo dei loro mezzi per affrontare le prime prove di abilità e attraverso un percorso suggestivo, che ha previsto anche una divertente caccia fotografica, sono passati per l'Abbazia di Morimondo per giungere infine alla Tenuta Le Fracce, nel pavese, dove si è tenuto il pranzo e una visita all'interessante collezione di carrozze d'epoca.

Un pomeriggio più tecnico ha visto invece i concorrenti impegnati nelle gare di regolarità, rigorosamente effettuate con strumentazione classica, presso il circuito di Castelletto di Branduzzo.

Una grande novità per i raduni di auto storiche stradali, dove gli equipaggi hanno potuto effettuare diversi giri di pista alla ricerca della regolarità (ovvero del minimo scarto di tempo fra i giri).

In pista sono scese anche le auto ante-guerra, che hanno regalato grandi emozioni. Erano presenti anche le moto, in particolare due sidecar BMW.

Il relais Hotel Castello di San Gaudenzio, nel cuore dell'Oltrepo Pavese, è stato la tappa finale della giornata. In questa dimora storica del XV secolo i protagonisti del XVII Trofeo Milano hanno soggiornato in attesa della seconda giornata della manifestazione, che si è svolta a Milano, in collaborazione con Regione Lombardia.

Presso l'auditorium Testori di Regione Lombardia si è svolto il convegno "Lo stile e le carrozzerie lombarde", connubio di design, moda ed eccellenza motoristica. Relatori Gippo Salvetti, presidente di Alfa Blue Team, Paolo Di Taranto, brand & heritage manager di Zagato, e Giorgio Dalle Nogare, presidente del Lambretta Club



**Enzo Ferrari disse un giorno al suo Direttore Sportivo:  
"...lascia liberi i ragazzi" , cioè i suoi giovani piloti,  
di lanciarsi secondo il loro ardore.  
Così abbiamo fatto noi, certo con più limitate  
velocità, con i nostri soci.**





Milano. «Siamo molto orgogliosi di essere riusciti a realizzare questo importante appuntamento dedicato alla cultura del motorismo storico», spiega Nicola Capelli, socio CMAE e responsabile della comunicazione del club, «ma soprattutto siamo felici di essere riusciti a coinvolgere molti attori di questo mondo così ricco e variegato. Noi pensiamo infatti che il compito del club sia anche quello di aggregare e di collaborare con i protagonisti del motorismo storico, che rappresenta un patri-

monio culturale da tutelare e valorizzare. Ed è per questo che abbiamo voluto fortemente la loro presenza per il gran finale del Trofeo Milano». Il riferimento è ai numerosi ospiti che hanno portato in Piazza Città di Lombardia auto, moto e persino biciclette d'epoca, che gli appassionati, ma anche i semplici curiosi, hanno potuto ammirare dal vivo.

Fra queste, in pole position un nutrito schieramento di Zagato, a cui era dedicata la parte centrale del convegno. Ma spiccavano anche l'Alfa Romeo 6C 2300 GT del 1934 in rappresentanza della carrozzeria Castagna, l'Alfa Romeo 6C 2500 Coupé SS Aerlux del 1947 in rappresentanza della carrozzeria Touring e molte altre prestigiose auto ante e post guerra, fino alla Flaminia presidenziale 2,8 del 1968 utilizzata dal presidente Giuseppe Saragat.

Insomma, due giorni di grande successo e di soddisfazione che Marco Leva, presidente del CMAE, commenta così: «Pensiamo che una manifestazione importante debba accogliere i contributi di tutti i volonterosi, soprattutto quando gli obiet-





tivi sono la promozione del motorismo storico davanti ad istituzioni e pubblico curioso e interessato. Proprio per questa ragione abbiamo deciso di modificare la tradizionale formula del Trofeo Milano, in primis sviluppando l'evento su due giornate. La prima più tradizionale, maggiormente dedicata ai nostri soci e agli appassionati, la seconda di incontro con le istituzioni e il pubblico presso Piazza Città di Lombardia, dove è stato possibile ammirare le auto e le moto d'epoca e dove è stato assegnato l'ambito Trofeo Milano, il fiocco originale di una guglia del Duomo di Milano, che quest'anno è stato vinto da Giuseppe Ciceri e Cristina Cattaneo sulla loro Ferrari 308 GTS».



**La bellissima Abbazia di Morimondo, non distante da una frenetica Milano, invita alla serenità. Ma anche nella piacevole tenuta Le Fracce, le nostre auto possono riposarsi tranquillamente, così come i loro piloti.**





Nell'Aprilia un Claudio Mistura abbigliato con casco; una rossa Ferrari poi vincitrice assoluta; provette motocicliste allo sbaraglio alla guida di sidecar; una jeep quasi in controsterzo... C'è da divertirsi! Ci aspetta solo la cornice del Castello di San Gaudenzio per concludere piacevolmente la serata.





# IL NUOVO RESPIRO DEL TROFEO MILANO

*...e del motorismo storico del CMAE*



Una nuova veste, su due giorni, del nostro "classico" Trofeo Milano: non solo ruote che girano tra brughiera e pista, ma anche racconti di Storia del motorismo.

Un grande scrittore, Javier Marias, scriveva che dei cambiamenti ci si accorge quando già sono avvenuti. E la domanda che sempre ci si fa è: "come mai non me ne sono accorto prima, quando il cambiamento stava iniziando ad avvenire?".

Il Trofeo Milano, uno dei raduni più tradizionali della nostra penisola, deve affrontare cambiamenti importanti.

Ed il CMAE, quasi a voler smentire Javier Marias, i cambiamenti li vuole progettare, esserne artefice.

Le partenze da Piazza Duomo a Milano e gli arrivi al Castello Sforzesco sono, pur-

troppo, per ora solo dei ricordi.

Al tempo stesso, gli eventi di veicoli storici a cui gli appassionati possono partecipare sono sempre più numerosi.

Di conseguenza aumentano l'impegno e le difficoltà per i club (... spesso manipoli di volontari) che vogliono fare attività sempre più attraenti e di qualità. Organizzazione, media, burocrazia, contesti, tempi... sono un mix esplosivo.

Sono queste le considerazioni che abbiamo fatto in CMAE per affrontare il XVII Trofeo Milano e che ci hanno portati alla decisione di organizzarlo per la prima volta su due giornate. La prima più tradizionale, dedicata soprattutto ai soci ed agli appassionati che, fedeli, si sono presentati sabato mattina all'Ippodromo SNAI, per dare vita ad una giornata vivace e amichevole come sempre. La seconda focalizzata sull'obiettivo di costruire una visione articolata del motorismo storico, aggregando attori e punti di vista, per le istituzioni ospiti ed il pubblico. Oltre, naturalmente, ad assegnare l'ambito fiocco del Duomo di Milano al vincitore del Trofeo e a premiare tutti i vincitori in tutte le classi.

Il XVII Trofeo Milano ha ottenuto la collaborazione di Regione Lombardia. Per il secondo anno consecutivo ci è stata con-

cessa la Piazza Città di Lombardia per l'esposizione dei nostri veicoli. Quest'anno, in più, ci è stato offerto l'auditorium Testori per un convegno di motorismo storico e la premiazione.

Un'opportunità e una sfida uniche per noi del CMAE, a cui abbiamo risposto "cambiando format" e realizzando un Trofeo Milano diverso dai precedenti!

Il convegno in primis: "Lo stile e le carrozzerie Lombarde" con relatori prestigiosi e competenti (di cui vi raccontiamo meglio nelle prossime pagine).

Quindi il parterre di Piazza Città di Lombardia.

Mentre i partecipanti alla due giorni del Trofeo Milano erano in viaggio per raggiungere la Piazza, una quarantina di auto, trenta moto ed altrettante biciclette storiche venivano disposte sulla piazza per creare un percorso "culturale".

Le carrozzerie Zagato, Touring e Castagna per la storia dello stile dei veicoli Lombardi a quattro ruote. Di fronte le due ruote di Innocenti, le Guzzi anteguerra e le BMW. Al centro le vetture più iconiche di importanti collezioni. La Flaminia del Presidente Saragat del 1968 e l'imponente Horsch del 1936.

All'ingresso le vetture storiche dei Vigili





del Fuoco, Carabinieri, Polizia e le militari da collezione. Tutto intorno: la scuola di restauro CAPAC con una Lancia ed un motore in fase di lavorazione, le biciclette dell'Eroica e i partecipanti alla manifestazione DGD di raccolta fondi per le malattie dell'uomo. Davanti all'ingresso del Teatro, la nostra elegante Ardea in livrea CMAE. In totale 15 attori del motorismo storico "con CMAE al XVII Trofeo Milano". Ciascuno con una sua identità, una sua storia, una sua visione (descritti dai totem, espositori e volantini posizionati davanti ai veicoli). Con CMAE per raccontare tutti insieme il motorismo storico.

L'arrivo dei partecipanti della due giorni ha generato un "traffico" nella Piazza di grande effetto ed emozione. Nel giro di pochi minuti tutti i 140 veicoli hanno completato un mosaico d'eccezione.

...cosa dite, avremmo convinto Javier Marias che CMAE sa precorrere i cambiamenti? Cosa ne pensate della nuova formula del vecchio Trofeo Milano?

**Le due importanti Alfa a rappresentare la Carrozzeria Castagna e la Touring. Nella pagina seguente, i "ragazzi" del CAPAC, certezze ormai del nostro futuro; due ruote grandi e piccole fanno da contorno allo spettacolo dei partecipanti.**





## IL CONVEGNO:

# "Lo stile e le Carrozzerie lombarde"



**G**ippo Salvetti ha fatto una veloce panoramica sui più noti carrozzieri lombardi: Touring, Zagato, Colli, Boneschi.

Paolo Di Taranto ha più diffusamente parlato della lunghissima storia, più di 100 anni, della Zagato, unico carrozziere italiano da sempre di proprietà della stessa famiglia, di quelli che vantano una lunga storia.

Ugo Zagato fonda la carrozzeria nel '19, dopo una fondamentale esperienza nel mondo aeronautico durante la Grande Guerra. La Zagato si caratterizzerà, soprattutto a partire dagli anni '30, da carrozzerie leggere, in alluminio, adatte ad auto veloci e scattanti, come diverse Alfa Romeo vincitrici della celebre Mille Miglia, iconiche soprattutto le Alfa 6C 1750 e le

8C 2300 spider. Nel dopoguerra e negli anni del boom, Zagato proseguirà su questa linea realizzando coupé leggeri molto adatti alle corse, sia su meccaniche più piccole di derivazione Fiat-Abarth (tipiche le 750) o meccaniche più raffinate come ancora una volta le Alfa Romeo, Giulietta SZ o Giulia TZ sono alcuni degli esempi massimi come anche le Aston Martin DB4 GTZ.

Negli anni '70/'80 si intensificano i rapporti con le Case costruttrici, Zagato carrozza le versioni coupé o spider più sportive di alcuni celebri modelli, pensiamo alla Alfa Romeo Junior Z, la Lancia Flavia e Fulvia Zagato o le Maserati Biturbo Spider.

Sempre più a partire dagli anni '90 Zagato si caratterizza per le realizzazioni di esemplari in piccolissime serie o addirittura in esemplari unici, come una delle più recenti: la bellissima Alfa Romeo Giulia SWB coupé derivato dalla moderna Giulia Quadrifoglio, con telaio accorciato.

Giorgio Dalle Nogare, Presidente del Lambretta Club Milano, ha parlato della figura di Fernando Innocenti, grande imprenditore che ha costruito un importante gruppo industriale (tubi Innocenti, grandi presse industriali...) da cui è nata la Lambretta (così chiamata perché costruita vicino al Lambro) e della complessa eredità che si è trovato ad affrontare, alla morte del padre nel '66, il figlio Luigi, che deciderà di vendere tutte le attività nel '71, durante gli anni caldi appena successivi al '68.

Dalle Nogare ha poi parlato del rapporto che la Innocenti ha avuto con il carrozziere Bertone.

## GLI OSPITI CON CMAE AL XVII TROFEO MILANO

Presenti in Piazza Città di Lombardia, premiati sul palco dell'auditorium Testori per aver contribuito al successo dell'evento. Insieme per comporre il mosaico del motorismo storico.

La storica carrozzeria Zagato, l'atelier con la "Z" delle auto sportive di ieri e di oggi, rappresentata da ben 10 vetture in Piazza Città di Lombardia, e da Paolo Di Taranto, relatore al convegno, brand and heritage manager di Zagato.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con

[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

La carrozzeria CASTAGNA, rappresentata da Gian Galeazzo Riario Sforza, con il Cmae per il XVII Trofeo Milano con la preziosa Alfa Romeo 6C 2300 GT del 1934. Carrozzeria milanese, attiva fin dalla fine dell'ottocento, poi passata a produrre "carrozze per automobili".

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con

[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

La carrozzeria Touring, rappresentata da Claudio Giorgetti, con il CMAE per il XVII Trofeo Milano con la preziosa Alfa Romeo 6C 2500 Aerlux, una delle circa 20 auto prodotte dalla famosa carrozzeria Touring Superleggera di Milano, appartenuta al Conte Gaetano Marzotto, padre di Giannino Marzotto che vinse la Mille Miglia nel 1950. Innovativa per l'epoca fu la soluzione del tettuccio in plexiglas apribile; questa caratteristica denominò il modello AERLUX, dal latino "aria luce".

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con

[www.cmae.it](http://www.cmae.it)



Il Museo Fratelli Cozzi rappresentato da Elisabetta Cozzi, ideatrice della mostra fotografica "Donne e motori? Gioie e basta" i cui scatti sono stai proiettati sul grande schermo del Teatro Testori. Mostra ideata per combattere pregiudizi e visioni denigratorie della donna nel mondo dell'auto.  
Il Museo Fratelli Cozzi è un esempio di innovazione e sviluppo di un concetto di museo moderno ed inclusivo, che regala ai visitatori un'esperienza emozionale unica.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)



Gippo Salvetti, moderatore del convegno "Lo stile e le carrozzerie Lombarde", affezionato socio CMAE ed editore della nostra rivista "Noi Cmae", collezionista e presidente di Alfa Blue Team. Club da lui fondato nel lontano 1972 e dedicato al mondo Alfa Romeo.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)



La Innocenti di Lambrate del grande Ferdinando, per la collaborazione con la carrozzeria Bertone, di cui ha parlato al convegno Giorgio Dalle Nogare, nella doppia veste di relatore per la Innocenti e di Presidente del Lambretta Club Milano.  
Lambretta Club Milano, associazione fondata nel 1949, ben rappresentata dai modelli che hanno fatto la storia del marchio Lombardo.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)



**L'Eroica**



Il collezionismo di biciclette storiche ed il racconto della partecipazione all'Eroica 2024 di Gaiole in Chianti con i colori del CMAE del socio Alessandro Colombo, l'ospite più giovane e più intraprendente fra quelli saliti sul palco del Teatro Testori.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

# CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



Il Distinguished Gentlemen's Drive, rappresentato da Cesare Sasso, evento charity internazionale per auto classiche e in abbigliamento d'epoca, organizzato nello stesso giorno in 60 nazioni e 183 città in tutto il mondo, nato per sensibilizzare e raccogliere fondi per la lotta ai tumori e per la prevenzione di alcuni disturbi mentali dell'uomo. Insieme all'iniziativa gemella per le moto, nata nel 2012, ha raccolto oltre 45 mln di dollari per i programmi di ricerca finanziati da Movember, organizzazione no-profit Australiana. Spirito goliardico e al tempo stesso nobile, all'insegna dello stile classico, delle buone maniere e dell'amore per i motori.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con  
 Regione Lombardia



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

# CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



## CAPAC

POLITECNICO  
DEL COMMERCIO  
E DEL TURISMO

La Fondazione Capac, rappresentata dal Presidente Simonpaolo Buongiardino, che dal 2015 offre, in particolare, un quarto anno formativo di restauro auto d'epoca, per avvicinare i giovani al mondo del motorismo storico.

La Fondazione Capac è attiva dal 1965 e si dedica alla formazione professionale per tutte le fasce d'età: dai giovani usciti dalle scuole medie, agli adulti in fase di riqualificazione, fino ai professionisti che necessitano di abilitazioni e alle aziende per l'aggiornamento del personale.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con  
 Regione Lombardia



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

# CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



Il Club Moto Guzzi fondato da Massimo Zavaglia, rappresentato da Maurizio Quaglia, con le Moto Guzzi protagoniste del film "Il coraggio di andare oltre" prodotto, con il contributo di tanti collezionisti, e dalla volontà di Massimo Zavaglia per la celebrazione dei 100 anni del marchio Guzzi. Zavaglia è anche il fondatore della Onlus Le Vele, per aiutare, proprio con il restauro delle moto, le persone in difficoltà.



Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con  
 Regione Lombardia



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

# CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



## BMW Motorrad Club Visconteo



BMW Motorrad Club Visconteo, rappresentato da Robert Helm. Tra i più importanti motoclub monomarca a livello internazionale, conta oltre 700 soci. Festeggerà il prossimo anno i suoi 25 anni di vita. Attivo nel mondo dei veicoli d'Epoca, annovera al suo interno una sezione dedicata in particolare alle motociclette storiche BMW a cura di Robert Helm.

Con CMAE al XVII Trofeo Milano

In collaborazione con  
 Regione Lombardia



[www.cmae.it](http://www.cmae.it)

# TROFEO MILANO..

*...tanti vincitori, nessun vinto!*



I fiocchi delle guglie del Duomo di Milano sono sempre premi e ricordi ambiti per i partecipanti.

LE CLASSIFICHE



**N**on può mancare una bella premiazione nella sala dell'auditorium Testori messo a disposizione dalla Provincia. Ma premiare non vuol dire solo dare un riconoscimento formale, è una condivisione e un ringraziamento non solo per coloro che hanno partecipato alle prove, ma anche per chi è stato al nostro fianco credendo in questo evento e si è rimboccato le maniche.

Grazie!

Sempre contornati dal nostro Mario Aglione e dal Presidente Marco Leva (in senso orario da destra) la triade di giovani vittoriosi Edoardo Boni, Francesco Sommaruga, Matteo Carbone, il vincitore assoluto Giuseppe Ciceri, la coppia affiatata delle "dame" Tenconi (madre e figlia) e il riconoscimento del Trofeo ASI.



# MONTEREY CAR WEEK

## *California capitale dell'auto storica*



Le più belle vetture del Mondo, storiche e cariche di fascino, si prestano volentieri agli applausi di un folto pubblico di appassionati.

Ogni anno, ad agosto, la penisola californiana di Monterey si trasforma nel palcoscenico di una delle manifestazioni automobilistiche più spettacolari al mondo: la Monterey Car Week. Un evento unico nel suo genere, che raduna appassionati, collezionisti e curiosi da tutto il globo per celebrare il fascino senza tempo delle automobili. Più di una semplice esposizione: un mosaico di appuntamenti che spaziano da raduni informali a esclusivi concorsi d'eleganza, all'insegna della bellezza e della passione motoristica. Sono infatti tanti e variegati gli eventi distribuiti sui diversi giorni della settimana, con un'offerta che



Un a dir poco esuberante cappello piumato di una gentile signora, le cui piume non resisteranno al vento a bordo di una Bugatti o sotto una capote chiusa di una imperiosa Duesenberg J. Mentre i giudici, come le stelle, stanno a guardare.

abbraccia tutti i gusti e tutte le tasche. Si passa da *street party* accessibili a tutti, dove trionfano le *hypercar* moderne e le auto più esotiche, a raduni monomarca o dedicati a modelli d'epoca. Tuttavia, molta della fama di Monterey deriva dagli appuntamenti più esclusivi in cui si può ammirare il meglio del meglio, gioielli su quattro ruote che incarnano la perfezione stilistica e ingegneristica di quasi tutte le epoche.

Tra i momenti simbolo spiccano il Pebble Beach Concours d'Elegance, The Quail, A Motorsports Gathering e Motorlux, tre eventi che incarnano il Walhalla di ogni collezionista. Il Concorso di Eleganza di Peb-





Due stupende "rosse" ma non Ferrari, bensì marchiate dal Tridente Maserati, vetture che spesso, molto spesso, hanno dato filo da torcere alle (non) amate cugine di Maranello. Di tutt'altra pasta la curiosa e imponente Delahaye 145 By Franay del 1937 sicuramente non a suo agio nel parcheggio di un supermercato come la multicolore Porsche più adatta, se mai, a decollare come il suo vicino...

ble Beach, giunto alla sua 73<sup>a</sup> edizione nel 2024, è senza dubbio uno degli eventi più prestigiosi dell'intera settimana, per non dire del pianeta (ancorché secondo, perlomeno anagraficamente, rispetto al nostrano Concorso di Eleganza di Villa d'Este). Si svolge nell'incantevole cornice dell'omonimo campo da golf, dove alcune delle vetture più rare e preziose al mondo vengono valutate da una giuria esperta. Un vero e proprio omaggio alla storia dell'automobilismo, carico di rituali che si tramandano edizione dopo edizione. Quest'anno con una novità dirompente: per la prima volta ha trionfato una vettura conservata e non restaurata, la Bugatti Type 59 della Pearl Collection. The Quail, A Motorsports Gathering è invece l'appuntamento più esclusivo e sofisticato. Un evento che combina un concorso d'eleganza con un'atmosfera ricercata, dove i partecipanti possono godere di una selezione di automobili straordinarie, circondati da ottimo cibo, vini pregiati e un servizio impeccabile da Grand Hotel dell'epoca d'oro. Il fascino dell'evento sta anche nella sua ca-

pacità di unire passato e presente, creando un ponte tra la tradizione automobilistica e le innovazioni contemporanee con le presentazioni delle novità di marchi come Bentley, Lamborghini, Pagani o Maserati. Altro momento clou della settimana è Motorlux, che celebra lo stile di vita ispirato alla jet society degli anni Sessanta. Organizzato presso l'aeroporto privato di Monterey, unisce il mondo dell'automobile a quello dell'aviazione privata e ad altre sfaccettature del *bien vivre*, in un'atmosfera più gaudente e meno istituzionale, rilassata ma raffinata, in cui gli ospiti possono anche ammirare una selezione curata di auto d'epoca. Con questi e tutti gli altri eventi a calendario, la Monterey Car Week rappresenta una celebrazione universale dell'automobile, capace di emozionare chiunque, dai grandi collezionisti agli appassionati occasionali. Un omaggio a un'epoca in cui l'automobile era arte, innovazione e sogno e, per chiunque abbia la fortuna di partecipare, un'esperienza indimenticabile.



# IL MOTORISMO STORICO NEGLI ANNI '30

## *...nei prossimi anni '30!*

Il CMAE ha deciso di realizzare brevi interviste per raccogliere commenti, spunti, intuizioni sul futuro del motorismo storico. Parole magiche che sono cultura dell'uomo e delle società, che sono collezionismo, passione e tanto altro. A voi il piacere di scoprirle (in ordine sparso)...

### ALBERTO SCURO

PRESIDENTE ASI

Il motorismo storico rappresentato da ASI è un esempio virtuoso segnato da un percorso strategico fatto di innovazione e sostenibilità. Abbiamo ben chiara la consapevolezza di quanto sia importante mantenere vive le eccellenze di cui l'Italia è stata protagonista e vogliamo essere innovatori nel modo di proporle per il futuro. Dobbiamo trasferire la passione ai giovani parlando la loro lingua e utilizzando i loro strumenti, in modo che si appassionino gioendo delle storie di ardimento e genialità dei pionieri. Far diventare questa eccellenza un'opportunità negli scenari occupazionali di alto livello che possono essere a loro disposizione.

Inoltre, è opportuno continuare a fare sistema con tutti gli stakeholder nazionali in maniera da percorrere una strada comune ben delineata con una visione precisa su un futuro condiviso. Abbiamo già una forte base territoriale che ci può sostenere per proiettarci con slancio e successo sul panorama internazionale, dando una risposta a quella voglia di Italia (sia motoristica sia culturale ed enogastronomica) che c'è in tutto il mondo. Infine, pur mantenendo le nostre radici salde nel volontariato - perché la nostra forza è quella dei Club, unita alla passione e alla competenza di migliaia di persone che dedicano tempo alle nostre attività - ci apriremo a nuovi settori specifici ed una professionalità che non è più rinviabile.



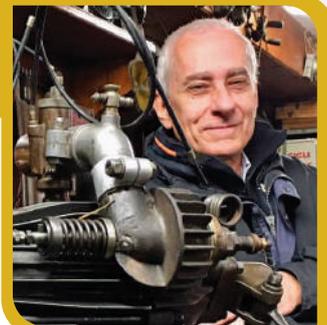
### MASSIMO ZAVAGLIA

STORICO E FONDATORE DEL CLUB MOTO GUZZI

Il futuro del collezionismo ancora una volta è da ricercarsi nel passato. I valori dell'associazionismo, del "NOI" come forza comune e non più dell' "IO", saranno quelli che porteranno a capire che tutto il nostro movimento avrà un futuro fantastico.

Non a caso la rivista che ci rappresenta ("Noi CMAE") parla proprio di questo. L'enorme responsabilità che abbiamo tutti è quella di spiegare continuamente perché dobbiamo possedere, custodire e riparare i veicoli storici.

Il parlare del territorio e delle persone che hanno vissuto il passato del motorismo è proprio il motivo che ci consente di vedere ed interpretare il futuro.



## MARCO MAK AUS

**SCRITTORE, GIORNALISTA, MANAGER DI BRAND DEL LUSO, FONDATORE DELL'EVENTO I.C.E. ST. MORITZ E ORGANIZZATORE DI GRANDI MANIFESTAZIONI COME LA MILLE MIGLIA E VILLA D'ESTE STYLE**



Nel breve periodo, penso che si accentuerà la tendenza già in atto per la quale l'affacciarsi di collezionisti più giovani favorisce le vetture più recenti. Le varie generazioni amano infatti le auto che sognavano da ragazzi. Un ulteriore motivo è tecnico: abituati ad automobili sempre più automatizzate, i giovani non hanno interesse ad adattarsi a una guida resa più complicata e faticosa dall'assenza di servosterzo, cambio automatico, aria condizionata e via dicendo.

Questo sarà ancora più vero per le moto d'epoca, più difficili da guidare e spesso, nelle piccole cilindrate, non troppo eccitanti per chi non le ha conosciute e desiderate in gioventù.

Valutando invece un lasso di tempo più ampio, credo che semplicemente si ripeterà quanto successo ai collezionisti delle nostre generazioni. Molti di noi si sono appassionati alle auto degli anni '60, e poi alcuni hanno sperimentato ed apprezzato quelle precedenti. Negli ultimi vent'anni le anteguerra hanno avuto una piccola quota di estimatori, e questo succederà ora alle auto degli anni '50 e '60. La differenza sta nel fatto che queste ultime sono molto più numerose delle anteguerra, e quindi con meno appassionati i valori si ridimensioneranno... e gli esemplari meno interessanti, o peggio conservati, si perderanno.

In generale, all'auto e moto d'epoca accadrà quello che è successo 120 anni fa al cavallo, che è passato da necessità quotidiana di moltissimi a oggetto di passione per pochi.

Con questo si chiuderà un cerchio, dato che fu proprio l'automobile a scalzare il cavallo!

## DUCCIO LOPRESTO

**DIRECTOR OF BUSINESS DEVELOPMENT, UK/EMEA (EUROPE, MIDDLE EAST, AFRICA) RM SOTHEBY'S COLLECTOR CAR AUCTION HOUSE**



Ho assistito all'evoluzione del collezionismo di auto d'epoca e resto ottimista sul suo futuro. La passione per le automobili d'epoca è una fiamma duratura che continua ad attrarre appassionati di tutte le età.

Ogni anno che passa, assistiamo a una rinascita dell'interesse per le auto d'epoca, guidata dalla nostalgia e dal desiderio di autenticità in un mondo frenetico. L'avvento della tecnologia ha trasformato il panorama del collezionismo, rendendo più facile il contatto con gli altri appassionati e l'accesso a informazioni su modelli rari. Le piattaforme online e i social media hanno creato comunità vivaci in cui la conoscenza e la passione possono essere condivise a livello globale.

Questa interconnessione non solo accresce il nostro apprezzamento per queste macchine senza tempo, ma favorisce anche nuove relazioni tra i collezionisti.

Inoltre, man mano che le nuove generazioni abbracciano i valori della sostenibilità e dell'artigianalità, credo che riconosceranno sempre più l'importanza di preservare la storia dell'automobile. Le auto d'epoca rappresentano l'eccellenza artistica e ingegneristica che merita di essere celebrata.

Tuttavia, dobbiamo anche essere consapevoli delle sfide che ci attendono, come le normative più severe e le preoccupazioni ambientali. È essenziale affrontare questi problemi in modo ponderato, trovando modi innovativi per mantenere in circolazione i nostri amati veicoli.

In conclusione, il futuro del collezionismo di auto d'epoca è roseo, a patto che continuiamo a batterci per la conservazione del nostro patrimonio automobilistico. Insieme, possiamo garantire che l'amore per le auto d'epoca rimanga vivo.

## ADOLFO ORSI

UNO DEI MASSIMI ESPERTI NEL CAMPO DELLE VETTURE D'EPOCA  
ED EDITORE DELL'ANNUARIO DELLE ASTE INTERNAZIONALI



Se fossi stato intervistato solo 5 anni fa sarei stato più pessimista sulle prospettive del collezionismo automobilistico e motoristico in generale. Negli ultimi anni c'è stata sì la decisione suicida dell'Europa di vietare l'immatricolazione di vetture nuove spinte dal motore a scoppio a partire dal 2035 (che mi auguro possa essere rivista o quanto meno ritardata) ma anche lo sviluppo della e-fuel, che è stata già sperimentata con successo su diverse vetture classiche.

Quindi è possibile circolare anche oggi con le nostre vetture senza bruciare energie fossili ed inquinare.

Il lavoro poi svolto dalla FIVA con l'Unesco, con la conseguente dichiarazione che l'automobile e gli altri automezzi sono da considerare come beni d'interesse storico e culturale, dovrebbe consentire la sopravvivenza e l'uso delle nostre amate automobili anche per i prossimi decenni.

C'è chi osserva che diversi giovani abitanti nelle grandi città non vedono più l'automobile non solo come un sogno, ma la reputano addirittura come non più indispensabile e conseguentemente non aspirano neanche più ad ottenere la patente. Pensiamo però che c'è tutto un mondo, sviluppato (pensiamo alle aree rurali) ed in via di sviluppo (Africa, India, Sud-America) in cui l'automobile è ancora necessaria, non solo come svago, ma come strumento per lavorare e per viaggiare.

Queste giovani generazioni saranno i nuovi collezionisti di domani. Ogni volta poi che ho il tempo per usare una delle mie automobili vedo i passanti sorridere ed esprimere la loro felicità nel vedere automobili dimenticate e diverse dai tanti elettrodomestici su 4 ruote che affollano oggi le nostre strade.

Questo sarà il nostro lasciapassare.

## FRANCO BRUNO RONCHI

STORICO DELL'AUTOMOBILE  
PRESIDENTE REGISTRO TOURING SUPERLEGGERA



Quando vedo un giovane, penso al futuro e quindi anche a quello delle vetture d'epoca. Non tutti i ragazzi sono fortunati ad averne una in famiglia, ma vedo in tantissimi di loro che non ne posseggono, un interesse e soprattutto una conoscenza tecnica che mi sorprendono.

Apprezzo le loro mail argute e le domande più svariate che mi pongono sui social.

Si passa dalla conoscenza e dalla passione per arrivare al mercato. E non l'inverso.

Molti dealer si lamentano che i giovani non acquistano auto d'epoca di livello.

In 50 anni ormai che attenzio il mercato, non ho mai visto giovani di 20/30 anni acquistare vetture di alta epoca, poiché hanno sempre avuto altre priorità.

Arrivati ai 40 anni si inizia a pensare di mettere in garage auto d'epoca che possano distinguere.

Il collezionista è anche edonista e il collezionismo è una scala che si sale dall'ultimo gradino. Non si arriva nel mercato dell'arte come primo acquisto ad un Van Gogh...

Così è anche per il nostro settore. Con la possibilità che i giovani si divertano con auto più recenti e accessibili alle loro tasche, mentre vivono e apprendono la storia da chi è più avanti negli anni, durante gli eventi che i Club meritoriamente organizzano e che in passato mi hanno insegnato tanto.

Arriveranno certamente, quando le possibilità lo permetteranno, all'acquisto di vetture anni '50/'60 che rappresentano e rappresenteranno sempre la storia e lo stile più fulgido dell'automobilismo mondiale.

Non sarà certo la propulsione elettrica a fermare la storia e il cuore.

## ELISABETTA COZZI

PRESIDENTE DEL MUSEO FRATELLI COZZI

C'è una frase di Gustav Mahler che noi, al Museo, citiamo spesso: "la tradizione è custodia del fuoco e non è culto delle ceneri".

Conservare queste auto per noi significa proprio custodire questo fuoco. E cosa vuol dire custodire il fuoco? Significa cercare di avvicinare più persone possibili ad un mondo, quello dell'automobile, che è un mondo che appartiene alla storia dell'umanità, alla nostra stessa storia, molto più di quanto le persone si rendano conto.

Più persone possibili, ma con particolare riguardo ad un concetto: "inclusione".

Bisogna essere consapevoli del fatto che oggi il motorismo storico si rivolge soprattutto ad un mondo maschile. E questo è una sorta di stereotipo, di preconcetto sul quale occorre lavorare, perché il 50% degli esseri umani sono donne e l'idea che l'abbinamento tra le donne e le auto non sia consono, così come i retrogradi modi di dire, sono assolutamente da superare. L'inclusione parte anche dall'inclusione del mondo femminile e per questo all'interno del Museo, con un team solo al femminile, abbiamo il motto Donne, Motori, Gioia e Basta, ma soprattutto il racconto che facciamo nel nostro museo non è un racconto di tipo tecnico, è un racconto di tipo trasversale, è un racconto che ci coinvolge come persone, che ci fa attraversare le epoche che queste automobili rappresentano e tutto quello che è successo nel nostro paese in queste epoche.



## PAOLA BULBARELLI

CONSIGLIERE DI REGIONE LOMBARDIA

Vengo da una terra straordinaria, quella di Tazio Nuvolari. Sono quasi certa che ogni mantovano abbia nel suo DNA, mescolato a quello dei Gonzaga, anche tracce del grande Nivola e di un altro campionissimo come Learco Guerra. Che se pure correva su due ruote, se ne intendeva di velocità. Mantova ha una lunga tradizione di auto antiche, purtroppo segnata dal terribile incidente avvenuto il 12 maggio 1957 durante l'ultima edizione delle Mille Miglia e dove morì il pilota Alfonso De Portago a bordo di una Ferrari 335 S e altre nove persone. Dopo diversi anni quella mitica gara è ricominciata così come il transito per le strade della nostra provincia con il passaggio trionfale in piazza Sordello. Guardare quelle auto, sentire quel rombo così diverso da modello a modello, è un momento davvero speciale che attira centinaia di persone, diventato un appuntamento imperdibile. Come potrebbe essere altrimenti? La passione per le auto storiche, sono sicura, non vedrà mai una fine. Uniche, sempre più rare, rappresentano ancora il meglio che l'uomo possa esprimere in fatto di motori. L'intelligenza artificiale non potrà mai avere la meglio sulla bellezza, sull'artigianalità, sulla cultura.



## LAURA CONFALONIERI

VICEDIRETTORE DI RUOTECLASSICHE

Che cosa sarà del motorismo storico in futuro? Mai come oggi è difficile fare previsioni, ma di certo in un momento di crisi del comparto automotive come non ne abbiamo mai viste prima, nel mezzo di una transizione dalle conseguenze ancora imprevedibili, celebrare l'automobile e la sua storia per ciò che ha rappresentato, rappresenta e potrà rappresentare come opera d'ingegno, di stile, come strumento di affermazione e di libertà e come veicolo di crescita industriale e sociale, sarà più che mai importante.

E allora lunga vita al motorismo storico e ai suoi attori, che devono però porsi un obiettivo fondamentale: coinvolgere i giovani, trasmettere loro quel meraviglioso virus che è la passione, con forme e linguaggi nuovi, contemporanei. E in questo i club hanno un ruolo importante: aprendosi, attirando nuove leve, portando le auto in mezzo alle persone, possono diffondere la cultura dell'automobile.



## AXEL MARX

ALFISTA FIN DALLA NASCITA E GRANDE COLLEZIONISTA  
DI ALFA ROMEO



Stiamo vivendo un momento strano con una flessione importante dei valori delle auto d'epoca, sia per motivi geopolitici che creano molta incertezza, sia per il cambio di generazione: i collezionisti storici non ci sono più, spesso gli eredi sono poco interessati, c'è più offerta e i prezzi calano. Anche i musei vendono auto d'epoca proprio in questo momento difficile: è molto strano, forse cercano di vendere quando ci sono ancora collezionisti della nostra generazione.

Siamo nel primo grande cambiamento generazionale, soprattutto per i collezionisti delle auto del dopoguerra, tra 30 anni saremo al secondo grande cambio generazionale, se migliorerà situazione geopolitica la gente tornerà a comprare e quindi i giovani, oggi trentenni, saranno i nuovi che si affacceranno al mercato.

Ma noi collezionisti abbiamo cominciato a comprare auto di quando eravamo piccoli: per la mia generazione di alfisti, la Giulietta è stata l'auto più importante, e poi con gli anni e conoscenza si tende andare più indietro, a comprare auto più anziane, alla fine anni '70 la 1900 sembrava molto vecchia, ma poi io, come tanti, sono andato ancora più indietro fino all'anteguerra. Oggi la nuova generazione comprerà auto che si ricorda nella sua gioventù e poi andrà ancora più indietro, fino a quando? Al massimo, secondo me, agli anni '50, molto difficilmente faranno il salto all'anteguerra. Quindi riprenderà il collezionismo con auto più giovani, non credo che comunque avrà la stessa importanza che ha avuto con la nostra generazione. Oggi è più difficile; collezionare significa studiare, approfondire, leggere libri, dedicare tempo in generale alla storia dell'automobile, questo è più difficile per i giovani, meno abituati ad approfondire, a leggere libri, sarà collezionismo meno profondo, più leggero, oggi tutto molto più superficiale.

Altra incertezza è rappresentata dal "green ideologico" che può sicuramente nuocere ma è difficile che accada, soprattutto perché c'è molta gente che vive di professioni legate al mondo delle auto d'epoca, è un movimento ampio, con grande indotto quindi siamo più forti politicamente.

Però c'è anche purtroppo molta avidità che spinge a fare i falsi, questo potrebbe essere un colpo al cuore per il nostro movimento, quando l'importanza delle auto veramente significative sarà diluita dai tanti falsi e i nuovi collezionisti non saranno così esperti quindi avranno più difficoltà a riconoscerli, e questo può allontanare molti dal nostro mondo. I giovani poi sono molto meno attratti dalle auto in senso generale e quindi ci sarà meno interesse per le auto della propria giovinezza, perché sono più o meno tutte uguali, più simili a elettrodomestici e hanno fascino molto inferiore, in più auto dagli anni '90/'00 sono molto più difficili da riparare per l'elettronica primordiale, le plastiche etc.

Un altro aspetto importante, guidare auto è bellissimo, chi ama guidare ci sarà sempre, saranno meno ma comunque ci saranno, non c'è piacere di guida nelle auto elettriche e in generale nelle auto moderne, fascino che invece c'è moltissimo nelle nostre auto, quindi ci sarà un collezionismo storico come alternativo ad auto elettriche o addirittura a guida autonoma.

## NICOLA CAPELLI

CONSIGLIERE CMAE, RESPONSABILE DELLA COMUNICAZIONE



La prima considerazione che ho fatto quando un anno fa mi sono avvicinato al motorismo storico è stata "... ma questa è la spina dorsale degli ultimi 100 anni di questo pianeta!".

Penso che la storia del motorismo ha ben ragione di diventare materia di esame nei futuri anni '30. Perché no, specialità o corso di laurea. Mi capita di parlare con persone di altri continenti. I veicoli a motore sono un elemento comune, trasversale, di tutte le culture di tutti i paesi. Come parlare della leva o della ruota. Mezzi di utilità, oggetti di design, velocità, necessità e sogno. Ogni luogo della terra li ha interpretati, spaziando da politicamente a tecnologicamente ed oltre. Basterà un corso d'esame?



# RIEVOCAZIONE MI-VA

## *cento anni di autostrada*



Quella del 22 settembre scorso è stata una giornata molto speciale per gli appassionati di auto e moto d'epoca: per il centenario dell'Autostrada A8 Milano-Varese, certificata come la prima autostrada al mondo, ben un centinaio di veicoli storici anteguerra si sono infatti dati appuntamento per sfilare dal palazzo della Regione di Milano a piazza Repubblica a Varese, ripercorrendo il tragitto che, il 21 settembre del 1924, fecero re Vittorio Emanuele III e l'ingegner Pietro Puricelli, progettista e costruttore dell'opera, a bordo di una Lancia Triappa.

Organizzata da ASI e dai Club Federati della Lombardia, tra cui il CMAE che si è occupato di tutto il lavoro di segreteria, la manifestazione è stata un vero successo, come ci

confirma il nostro presidente Marco Leva: «È stato un evento meraviglioso ed era presente un parco di veicoli eccezionale. Tutto è andato perfettamente, secondo il programma, anche perché abbiamo lavorato non poco per questo risultato eccellente e perché non ci fossero intoppi. Il fatto che a Milano e a Varese, ma anche sui ponti lungo la strada, ci fossero moltissime persone assiegate per ammirare auto e moto d'epoca, è la prova del successo dell'evento».

Un risultato che ha premiato anche il grande lavoro di squadra dei Club federati ASI della Lombardia. «Grazie alla collaborazione preziosa dei suoi club presenti sul territorio, ASI ha realizzato un evento strepitoso per celebrare questo centenario che è un orgoglio per il nostro Paese. Una parata



spettacolare, un parco auto di prestigio assoluto che ha dimostrato ancora una volta il valore del motorismo storico e del lavoro dei nostri club, segno tangibile di come gli appassionati svolgano un lavoro di preservazione della memoria storica dal valore culturale enorme», ha sottolineato a margine dell'evento Alberto Scuro, presidente ASI.

Tante le vetture degne di nota che hanno sfilato durante la giornata: alcune rappresentanti della produzione italiana di inizio '900, ormai scomparse, come Ansaldo e Ceirano degli anni '20, ma anche classiche e tecnologicamente avanzate per l'epoca come la Lancia Lambda del 1924 o l'Aprilia del 1938 o quelle più sportive come l'Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato del 1931, la Delage DG80 del 1936 o la Bugatti T40 del

1929. Imponente poi la Fiat 2800 ministeriale del 1939 realizzata dagli Stabilimenti Farina.

Ottimale è stata anche la collaborazione con le istituzioni, a partire dalla Regione Lombardia, il cui presidente Attilio Fontana era in piazza a Varese, fino alla Società Autostrade che ha sponsorizzato la giornata e alla Polizia Stradale, che ha scortato le auto d'epoca per tutto il percorso. «Come CMAE stiamo lavorando molto insieme agli altri club per organizzare gare, raduni, serate culturali. Perché il motorismo storico non è un semplice hobby di alcuni appassionati, ma anche un modo per tener viva la memoria del passato e per fare cultura, coinvolgendo il territorio e le persone, che si dimostrano sempre incuriosite e attente», conclude Leva.



## IL CMAE ALLA MI-VA

Il CMAE ha svolto un ruolo importante per l'organizzazione dell'evento, ma i soci CMAE hanno onorato l'impegno del club partecipando numerosi. Ben diciotto dei novantanove veicoli iscritti portavano i colori del nostro club. Anche la nostra Lancia Ardea, in livrea CMAE, ha accompagnato il percorso di questo evento.



Due Carabinieri impettiti che fanno la "scorta" alla vettura storica dei Vigili del Fuoco o forse sono in attesa di accompagnare ai suoi impegni il Presidente della Regione Fontana?

A destra, un panorama delle tante vetture (e moto) che hanno partecipato in sosta al Palazzo di Regione Lombardia, in attesa di partire.







# ALFA ROMEO 6C 2500

## *una Freccia...d'Oro*



**F**reccia d'Oro: un nome evocativo per un'Alfa nobile e raffinata, una delle ultime della lunga serie di 6C, iniziata nel '27 con la 6C 1500 e passata attraverso la mitica 1750 che, nelle versioni più sportive, ha visto alla sua guida piloti di grande calibro, uno per tutti Tazio Nuvolari.

Ma parliamo del dopoguerra. Siamo nel '47-'48 quando l'Alfa, impegnata soprattutto a costruire camion, mette in piedi una piccola serie di 6C 2500 costruite interamente al Portello e non, come al solito, vestite dai vari Carrozzeri, Touring e Pinin Farina su tutti.

La grande fabbrica milanese vuole al-

meno la versione "di serie", costruirla in casa e quindi dà vita a una berlina a due porte, solo due ma molto ampie, costruite su telaio Sport.

Le 2500 erano infatti realizzate con tre telai differenti: le Super Sport, passo 2,7 m, le Sport, 3 m, e le rare Turismo, col passo davvero lungo di 3,25 m, le prime erano quasi solo berlinette sportive Touring o spider a due posti Pinin Farina e avevano un motore più potente con tre carburatori, le Turismo con motore più tranquillo e dal funzionamento più regolare con un solo carburatore, venivano allestite come vere e proprie limousine, di solito dalla torinese Stabilimenti Fari-



na, antica carrozzeria che però nei primi anni '50 chiuderà.

Il telaio Sport, con lo stesso motore delle Turismo, avevano un uso più vario, potevano essere comodi cabriolet, berline di rappresentanza o berlinette a due porte e, evidentemente ispirandosi a queste ultime realizzate dalla Touring, l'Alfa realizza la Freccia d'Oro.

Se alcuni le hanno usate anche per correre, all'epoca si correva con qualsiasi auto, sicuramente le corse non erano il suo terreno ideale, molto meglio una Prima alla Scala. D'altronde allora si poteva arrivare in macchina e parcheggiare tranquillamente a due passi dal Duomo o dalla Scala. Per diversi anni non sono state così apprezzate, indicate, un po' spregiativamente, come "gobbone", da tempo giustamente considerate un esempio di stile, eleganza, meccanica raffinata e nobile. Le 6C 2500 sono state anche il modello che ha traghettato la produzione Alfa dall'anteguerra al primo dopoguerra: un significativo carico di Storia.



In una famosa pubblicità del '50, ecco la Freccia d'Oro a suo agio davanti al tempio della Musica: la Scala, naturalmente. Sarà certamente un 7 di dicembre.



# DONNE E MOTORI?

## gioie e basta!



*In questo numero di Noi CMAE ci siamo posti molte domande. Come sarà il motorismo storico negli anni '30, come cambiare il format del Trofeo Milano, quale auto farsi prestare da un amico per il fine settimana... Elisabetta Cozzi combatte gli stereotipi sulle donne nel mondo dell'auto e non solo, mentre racconta la storia delle auto.*

*È fare cultura del motorismo storico? Io penso di sì! Ci aiuta a capire che bisogna ampliare i punti di vista.*

Nicola Capelli

**"D**onne e Motori? Gioie e basta" è una mostra fotografica itinerante che ritrae donne che si sono distinte in ambito istituzionale, professionale, personale, sociale, culturale. Il progetto è stato ideato da Elisabetta Cozzi, fondatrice e presidente del Museo Fratelli Cozzi ed è una iniziativa dell'associazione Friends of Museo Fratelli Cozzi.

A immortalare le 40 testimonial scelte per la III edizione è la fotografa Camilla Albertini, che ha curato anche le edizioni precedenti. CMAE ha proiettato l'edizione precedente sul grande schermo all'Auditorium Testori durante la tappa finale del XVII Trofeo Milano.

### IL TEMA GUIDA DELLA III EDIZIONE

Ancora una volta abbiamo provato a mandare in frantumi uno stereotipo, quello per cui "Le donne non sanno fare squadra". La capacità di lavorare in team, di essere "squadra" non ha genere, per questo abbiamo scelto come tema portante della III edizione la "Sorellanza".

Ogni donna ha posato insieme a una "sorella" con la quale ha un rapporto speciale in ambito professionale o personale.

Il numero delle testimonial è dunque raddoppiato e sono 40 le donne ritratte da Camilla Albertini.

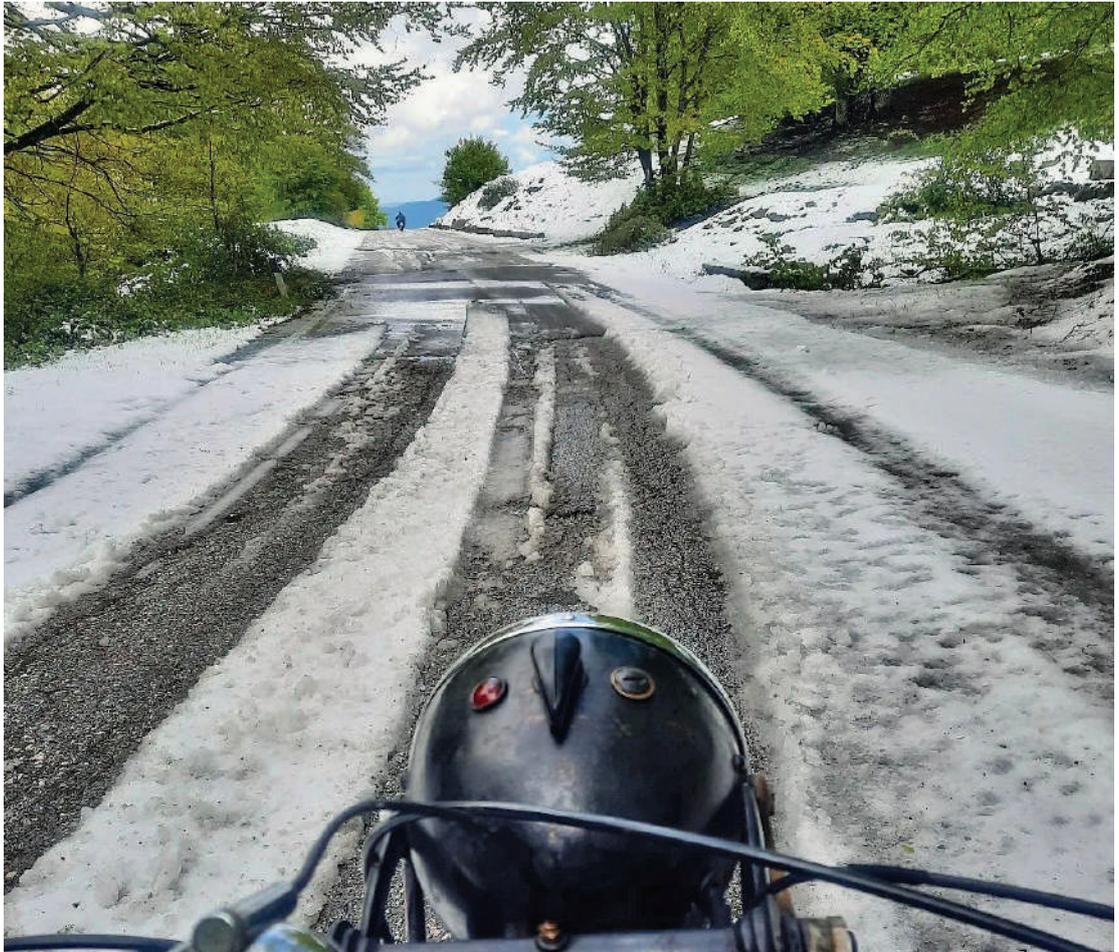


Nella pagina a sinistra:  
Laura Lavizzari ed Elisabetta Cozzi  
In questa pagina dall'alto:  
Maria Leitner e Barbara Garbarrini Confalonieri  
Marta Gasparin e Beatrice Lerose  
Sara Croce e Cecilia Tabarelli  
Martina Semenzato e Claudia Segre  
Irma Conti e Rita Paparella



# LA LIBERTA'

*non è una destinazione*



Benedetta Marazzi è socia CMAE e autrice del blog Instagram "The Sertumist"

Ogni tanto qualcuno mi dice che sono coraggiosa. Io invece ho paura di tutto. Di chi mi sorpassa troppo vicino, delle auto che spuntano agli incroci, delle gallerie, dei camion, dei pullman, delle superstrade, degli animali che potrebbero attraversare la strada all'improvviso.

Da quando sono caduta in discesa sul bagnato, temo anche le discese e il bagnato. La lista è lunga. Potrei andare avanti per ore.

Eppure, parto.

L'idea di lasciare la moto in garage, di pensarla lì ad aspettarmi in silenzio, sen-

za che possa far sentire la sua voce, mi tormenta.

Dopo aver passato oltre 40 anni chiusa in garage, dimenticata da tutta la famiglia, non posso sopportare che stia ferma.

È nata per muoversi, per fare strada. E io chi sono per impedirglielo?

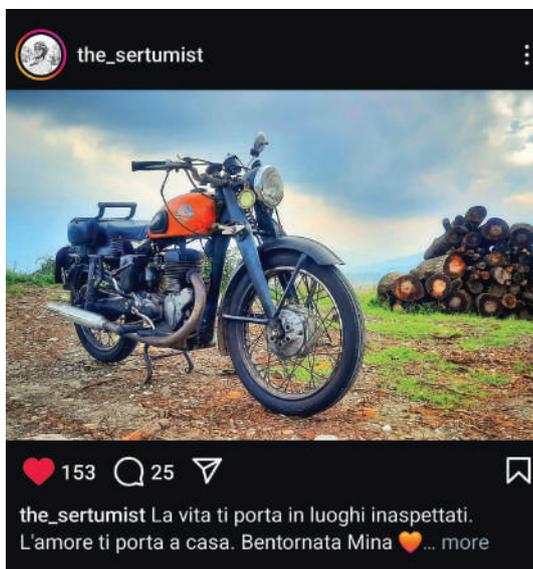
Lei ha così tanto da raccontare: la sua storia, il suo marchio, il suo passato nella mia famiglia. È come leggere un libro e viverne la trama.

Ricordate *La storia infinita*?

Mi sento come Bastian che segue le vicende di Atréiu, e poi... Amare un mezzo d'epoca è come immergersi nella storia, scoprendo di non esserne solo spettatori, ma protagonisti.

In sella alla mia Sertum 250 VL è come se potessi salvare i destini del mondo, vivendo in una dimensione sospesa, lontana dalla realtà, eppure incredibilmente reale. La mia moto mi trasporta verso emozioni inesplorate.

Ogni volta che la guido vedo il mondo in modo diverso, con occhi nuovi: tutto



attorno assume un'altra prospettiva, più vibrante, più spettacolare, a volte struggente. Mentre guido, rido, canto, piango. Tutto può accadere.

Partire per un viaggio di più giorni è come andare verso qualcosa che non esiste, ma che prende forma nel momento in cui vedo Mina, chiudo l'aria, ritardo l'anticipo, cicchetto il carburatore e do un colpo alla pedivella d'avviamento.

Al rombo del suo motore sento di poter arrivare ovunque, anche in capo al mondo. Perché no? È solo una questione di tempo.

I limiti non sono certo nei mezzi, ma nella nostra testa.

Oggi, in 15 giorni potrei far un viaggio da sogno alle Hawaii.

Ma con Mina posso sognare viaggiando, dal Nord al Sud d'Italia e tornare.

E vuoi mettere?

Con una moto d'epoca il mondo è sempre una scoperta inaspettata, esattamente dove sei.

Ogni volta è una magia quadridimensionale, un viaggio senza confini dentro me stessa.





# UN FINE SETTIMANA EROICO

## ...su due ruote



**S**abato 5 ottobre, il dolce tepore delle coperte viene bruscamente interrotto alle ore 6.00.

Chiedendomi il motivo della mia scelta considerata mi preparo un caffè, carico la bici in macchina e parto con mia madre alla volta di Gaiole in Chianti, ignaro del fatto che quello sarebbe stato uno dei fine settimana più belli della mia vita. Sì, perché forse non a tutti è noto che dal 5 al 6 ottobre, a Gaiole, prende luogo L'Eroica, un evento di appassionati di bici d'epoca che si riuniscono per condividere la propria passione, le meravigliose strade bianche del senese e gioia con migliaia di altri sconosciuti.

Questo evento nasce nel 1997 con un no-

bilissimo scopo: conservare e promuovere la tutela delle strade bianche italiane e, per farlo, ha scelto di celebrare il ciclismo storico che, proprio su quelle stesse strade, ha visto sfilare nel corso degli anni personaggi del calibro di Bartali, Coppi, Moser e Binda: insomma, leggende.

Tornando al mio viaggio, appena arrivato a destinazione, ogni dubbio sulla lontananza e fatica del week end che mi attendeva svanisce per essere rimpiazzata da un'atmosfera fantastica, composta da una schiera di persone con tute e bici storiche e una serie di inaspettati e sorprendenti veicoli motorizzati che hanno fatto la storia del ciclismo internazionale. Proseguo attraverso questa bizzarra ma



fantastica parata fino ad arrivare al desk delle registrazioni.

Mi registro, guardo il percorso che avrei dovuto affrontare il giorno seguente: Percorso Gallo Nero da 81km e penso che non sarebbe stato facile da completare.

Il giorno successivo, di buon'ora mi sono preparato indossando la tuta e controllando la bici, entrambe provenienti direttamente dal team Legnano del 1971.

Arrivato all'inizio del percorso, noto con piacere una Fiat 1500 utilizzata dalla RAI per realizzare la telecronaca delle gare ciclistiche nel lontano 1965; veicolo che permetteva agli operatori Rai di raggiungere una velocità massima di 148,588 km/h (prova *Quattroruote* 1961).

Proprio in occasione della XXVII edizione dell'Eroica, la Fiat 1500 ha ricevuto la Targa Oro da ASI che, con sempre maggior convinzione, guarda con favore al connubio tra il mondo delle auto e moto storiche con quello delle bici d'epoca.

Testimonianza di questo slancio della Federazione verso il mondo dei velocipedi storici è la presenza anche del Presidente Alberto Scuro, da cui ho ricevuto un caloroso in bocca al lupo per la gara che avrei affrontato di lì a poco, dopo un breve saluto.

La gara ha avuto il via alle 9 in punto e il primo tratto di percorso, caratterizzato da un moderato dislivello, mi ha permesso di apprezzare appieno il bellissimo pa-

norama senese.

Dal decimo al ventesimo chilometro il percorso ha iniziato a inasprirsi, il dislivello si è fatto più marcato e la salita più impegnativa. Hanno iniziato ad affacciarsi le prime difficoltà meccaniche infatti, con la maggior pendenza e il maggior sforzo meccanico, la catena ha cominciato a saltare, fino ad uscire dalla corona e dal deragliatore.

Dal ventesimo chilometro in poi questo problema, sintomo di un diverso grado di usura delle maglie della catena rispetto ai denti della corona e della guarnitura, sarebbe stato costantemente presente fino alla fine della gara.

Nonostante le difficoltà sono giunto a Dievole, primo punto di ristoro posto sull'apice di una cuspide collinare. Qui panini e birra ci attendevano sul banco, pronti per essere addentati da una schiera di ciclisti stanchi ma soddisfatti.

Ripartiti da Dievole i successivi 40 km sono stati caratterizzati da sole strade bianche, proiettandomi nel vero cuore dell'Eroica.

Parrà assurdo, ma i problemi meccanici mi hanno fatto apprezzare questo fantastico evento, facendomi vivere un piccolo assaggio di quello che per i ciclisti degli anni d'oro era una realtà.

Realtà costituita da ferro e grasso, da sudore e fatica, da sacrifici e forza di volontà. Gli ultimi chilometri sono stati segnati dalla stanchezza, che ben presto si è trasformata in una sempre più pressante voglia di fermarsi e dichiarare il ritiro. Fortunatamente, dopo poco, il fato mi ha arreso, donandomi l'ultimissima parte di percorso in discesa, permettendomi di completare il percorso in poco più di quattro ore.

All'arrivo, mi aspettavano la medaglia e un pranzo a base di chianina e Chianti, al termine del quale sono ripartito, solo dopo aver acquistato una bici del 1930 e una del '60, alla volta di Milano, stanco ma appagato.

Un bel gruppo di "eroici" (come chiamarli diversamente?) pronti alla partenza e, probabilmente, ancora freschi e magari inconsapevoli di tutto quello che li attende. Ma l'importante non è partecipare?



**5-6 OTTOBRE 2024**  
 - LA BELLEZZA DELLA FATICA E IL GUSTO DELL'IMPRESA -  
**L'Eroica**  
 GAIOLE IN CHIANTI

**XXVII EDIZIONE 1997-2024**

timbro passo gara

**PERCORSI / ROUTES**

- PERIPASSO VALLE DEL CHIANTI 145 KM / 90 MILES
- PERIPASSO CARLO GALLO NERO 41 KM / 26 MILES
- PERIPASSO CERTO ANNI DI ARABO 102 KM / 64 MILES
- PERIPASSO MIELO CRETE SANESI 155 KM / 96 MILES
- PERIPASSO LUNGO L'OROGIA 208 KM / 130 MILES

**LEGENDA / KEY TO SYMBOLS**

- PARTENZA / ARRIVO
- LOCALITÀ
- RISORSO / FOOD STOP
- CONTROLLI / CHECKPOINT
- ASSISTENZA TECNICA / TECHNICAL ASSISTANCE

© 2024 L'EROICA. ALL RIGHTS RESERVED. **L'Eroica** ERIOICA.CC



L'azzurra Fiat 1500, nella sua bella livrea originale RAI, ha seguito tutti i partecipanti lungo il percorso snodato tra le vigne del Chianti. Ha tenuto bene il passo.

# IL CMAE ALLE OLIMPIADI!

## *...tre giorni in Trentino*



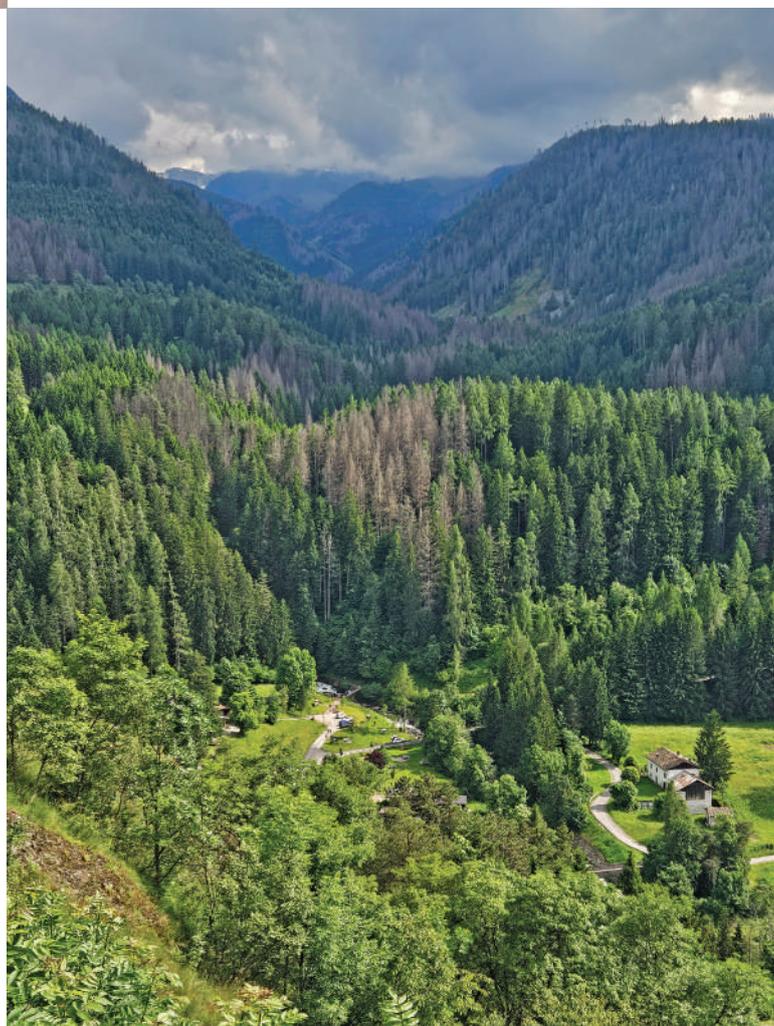
Alla scoperta dello spirito eco-sostenibile della Val di Fiemme, che ospiterà i Giochi Invernali del 2026.

**G**iugno 2024: si è conclusa “la grande avventura del CMAE alle Olimpiadi”. Oltre 45 auto e 5 moto, per una tre-giorni di quasi 800 km, con passaggi al Passo di Lavazè (quota 1808 m) ed all’impegnativo Passo di Mendola (1362 m). Un parco di bellissime auto di pregio che ben rappresenta la passione per il motorismo d’epoca dei soci CMAE. Fra queste, 23 vetture ante 1990, di cui 16 Classic, oltre alle Gilera del 1941 e del 1946, e un agguerrito team di 13 Porsche (43 anni di storia della grande casa Tedesca). Ma non si è trattato solo di numeri, marche, chilometri ed organizzazione; è doveroso

Una bella parata di moto che si sono, agevolmente (o quasi), arrampicate fino alle vette attraverso boschi verdeggianti e strade poco trafficate, adatte alle nostre "storiche".



parlare di contenuti culturali e di clima di partecipazione: ecco quindi la Società Bio-energia Val di Fiemme, il trampolino Olimpico, il Museo Caproni dell'Areonautica... all'insegna dello spirito eco-sostenibile e dell'interesse per la storia ed i beni artistici del CMAE. Un clima goliardico, informale e particolarmente amichevole. Il premio vinto dalla giovane coppia Maria Marzi e Davide Faravelli nel gioco "Conosciamoci e Riconosciamoci": un paio di sci e racchette anni '40 (o giù di lì), che Claudio Mistura ha tirato fuori dal suo cappello magico! Grazie a tutti!





Qui in alto la giovane coppia Faravelli-Mazzi riceve dal nostro Claudio Mistura il premio: un paio di sci "storici", messi in palio dallo stesso Claudio. A sinistra, anche all'amico Maurizio Mazzotti va un meritato riconoscimento.

## LA "MAGNIFICA COMUNITA' DI FIEMME"

DI CLAUDIO MISTURA

Quando si entra in valle arrivando da Trento, da Pergine o da Ora tutto sembra normalmente ordinato come in tutte le vallate del trentino, ma non è solo così. Approfondendo la conoscenza del territorio si scopre che qui la svolta ha avuto inizio nell'anno 1111 quando, secondo lo statuto attuale (che affonda le sue radici nei "Privilegi" storici, nelle consuetudini del passato e nei "Patti Gebardini" firmati con il vescovo Gebardo di Trento nell'anno 1111), venne istituita la Magnifica Comunità di Fiemme.

Le varie fasi della storia della Magnifica sono ancora oggetto di studio. I vari termini che indicano i comuni hanno radici storiche (regole), i rappresentanti di ciascun comune (i regolani, i sindaci di oggi), i capifamiglia (capifuoco), il rappresentante legale della Magnifica (scario), i residenti (vicini), i nuclei famigliari (fuochi) e gli organi istituzionali (Comun Generale, Consiglio di Regola, Consiglio dei Regolani).

La Magnifica Comunità ancora oggi amministra i beni continuando a garantire l'unione economica e gestionale degli 11 paesi che ancora oggi la compongono. Il patrimonio collettivo consta di 20.000 ettari di bosco e pascoli ed i proventi di questo patrimonio sono divisi in parti uguali tra tutti i nuclei famigliari (fuochi). È da queste radici che nasce la volontà comune a migliorare le condizioni sociali ed economiche di tutti.

Grazie al patrimonio boschivo fatto di abeti, larici, cirmoli e pini, la valle di Fiemme si è resa protagonista di una storia di sviluppo economico del veneto, fornendo a Venezia i materiali per la costruzione dei navigli e a Cremona "l'abete di risonanza", che cresce nella foresta di Paneveggo: il materiale adatto alla costruzione degli strumenti musicali noti in tutto il mondo.

Questo patrimonio ha subito il 26 ottobre del 2018 un pesante attacco dalla tempesta Vaia.

In una notte circa 8,5 milioni di metri cubi di alberi sono stati abbattuti dalle raffiche di vento a oltre 150 km/ora. Le tracce di questa calamità sono ancora oggi visibili in larghe chiazze di bosco abbattuto che, reimpiantato dalla attività promossa dalla Magnifica Comunità, restituirà la bellezza della valle di Fiemme in non meno di 50 anni.

Una nota interessante è da dedicare al nome Vaia che è stato dato a questa tempesta.

Ci sono 11 istituti internazionali di meteorologia a livello mondiale. In Europa a decidere i nomi è tradizionalmente, sin dagli anni cinquanta, "l'Institut für Meteorologie della Feie Universität Berlin".

La cosa curiosa è che è prevista la possibilità di chiedere, pagando, che venga dato il proprio nome ad un prossimo evento e la signora Vaia Jakobs, proprietaria di una famosa fabbrica di materassi in Germania, aveva comperato questa opzione non sapendo naturalmente che sarebbe stato associato ad un evento tanto disastroso. Una caratteristica di questa valle è storicamente lo sfruttamento del patrimonio boschivo coordinato sempre dalla Magnifica Comunità.

Per migliorare l'efficienza delle segherie della valle, che costituiscono un importante segmento industriale locale, è stata costituita, con la partecipazione diffusa delle amministrazioni comunali, una società di trasformazione del legno in energia.

La società "Bioenergia", che si trova a Cavalese, si occupa di generare energia e calore a beneficio del comune di Cavalese e dei suoi residenti. Da oltre 20 anni il teleriscaldamento serve tutto il territorio comunale con il risultato di una forte riduzione delle emissioni inquinanti originate dai singoli riscaldamenti e riciclo virtuoso degli scarti di lavorazione delle segherie.

Questo progetto, patrocinato sin dal principio dalla Magnifica Comunità, rappresenta un esempio di gestione sostenibile delle risorse locali oltre che una continuazione dello spirito che ha originato la comunità stessa.



# MARATHON MOTO CMAE

## Col de Nivolet



I nostri ardimentosi motociclisti tra curve, ghiacciai e freddi laghetti di montagna, indomiti fino (quasi) alla vetta.

**S**i sa che non è buona cosa accendere ogni tanto i propri veicoli custoditi con cura in box tanto per scaldarli un po' e far "girare" l'olio. Si rischia infatti di far più danni che altro.

Moto e auto d'epoca, se non usate con costanza, vanno sì fatte girare, ma si devono percorrere almeno 40 – 50 km per avere effetti positivi sulla meccanica dei nostri gioielli. Beh, forse ci siamo fatti prendere la mano e il 22 di giugno ci siamo trovati in 11 impavidi motociclisti per affrontare un tour tanto impegnativo, quanto poi rivelatosi spettacolare. Pronti per un'avventura in sella alle no-



stre moto classiche e post classiche per raggiungere e percorrere una delle più belle strade dell'arco alpino.

Dopo una corroborante colazione alle otto del mattino, da Milano si parte per un tratto di oltre un centinaio di km per raggiungere la prima sosta al lago di Viverone; un po' di riposo per godersi la splendida giornata e poi via verso la Valle dell'Orso per arrivare a Ceresole Reale e proseguire sino al Col de Nivolet: paesaggi mozzafiato e strade disegnate per la moto nel cuore del Parco Nazionale del Gran Paradiso.

La presenza della neve ci impedisce di arrivare al culmine a oltre 2600 mt di altitudine per affacciarsi alla Valsaverenche, ma comunque anche 200 mt più in basso lo spettacolo è impagabile.

Per il pranzo torniamo a Ceresole Reale dove, in riva al bellissimo lago, ci gustiamo specialità in un locale tipico. E poi tutti in sella per il ritorno a casa. Marathon doveva essere e Marathon lo è stata: 450 km in un giorno, con percorsi a tratti impegnativi con salite, discese e tornanti, lambendo margini stradali innevati, ma ripagati dalla soddisfazione di aver messo a dura prova le nostre "classiche" condotte egregiamente da mitici motociclisti.

Prova superata quindi da tutti, moto e conduttori, in una giornata dove si è ritrovato lo spirito globetrotter che è sempre insito in un vero motociclista.

Per il prossimo anno preparatevi! Già pronta la seconda edizione della Moto Marathon CMAE.



**Ci sarà un perché se si chiama Gran Paradiso?  
Il tracciato che porta alla vetta ha qualche difficoltà,  
ma volete entrare in Paradiso senza il minimo sforzo?  
Vale la pena di misurarsi con qualche curva  
di troppo e il termometro che scende?  
Sì, ne valeva la pena!**



# CMAE GIOVANI OFF (THE) ROAD dalla Madunina... alla Madunina!



Emozioni a volontà per un nutrito gruppo di ardimentosi con le loro 4x4.

Quattro per quattro non fa sedici!

Molto di più, perchè quando la passione è condivisa tutto si moltiplica...

**P**recisione. Lentezza. Collaborazione. Pazienza. Sono tutti termini ben noti ai fuoristradisti più incalliti.

La guida in off-road, specie se su veicoli datati, è una delle poche attività che consentono di provare emozioni forti a velocità... ridotte!

È proprio questa l'esperienza che i giovani del Club, alcuni loro amici a quattro zampe e, non da ultime, le 4x4 d'annata iscritte al CMAE, hanno vissuto il 27 luglio 2024. Il gruppo di auto che si è ritrovato di buon'ora sulla caotica A4, capeggiato da due magnifici esemplari di Jeep Willys provenienti dalle fatiche della Seconda Guerra

Mondiale, annoverava rombi di motori di lingue diverse: oltre allo *slang yankee* delle Jeep si poteva udire il signorile ma possente suono *british* degli ultimi due motori diesel progettati dalla Land Rover; non potevano mancare le italianissime Panda 4x4, carattere immanente di ogni paesaggio montano del bel Paese; aspro quanto tremendamente efficace, si distingueva, poi, il timbro tedesco dell'8 cilindri biturbo sotto il cofano di una neo-ventenne Porsche Cayenne Turbo; a chiudere, la robustezza made in Japan della Yamaha Ténéré (a suo agio tanto nel deserto quanto nella vegetazione).

Dopo aver fatto "rifornimento agli equipaggi" presso la splendida pasticceria Bigio a San Pellegrino Terme, la carovana ha lasciato la trafficata SS470 della Val Brembana per dirigersi, attraverso la Val Taleggio ed il suo celebre orrido, verso i Piani di

Artavaggio, con una strada che, a partire dalla località Avolasio, è diventata priva di asfalto!

Alla base della sterrata, gli equipaggi con le auto stradali si sono ricollocati sui 4x4, per affrontare la parte clou della gita.

In questo ultimo tratto di strada verso gli alti pascoli, i veicoli hanno potuto cimentarsi in twist, passaggi con la tolleranza del centimetro e pendenze proibitive, superando massi sporgenti sfruttando tanta, tantissima coppia motore! Durante l'ascesa, un paio di auto (non facciamo nomi!) si sono dimostrate letteralmente delle "teste calde", costringendo tutti gli equipaggi a mettere in pratica le abilità di collaborazione e pazienza, richieste ad ogni fuoristradista che si rispetti, per risolvere i problemi. Lasciate a raffreddare le nostre "arrampicatrici in difficoltà", con i loro equipaggi ridistribuiti all'interno delle altre vetture,





i giovani hanno completato la loro ascesa verso il rifugio Nicola, prima godendo di splendidi panorami, poi godendo delle tipiche pietanze montane lombarde. Durante il tragitto, la montagna ha ribadito un'altra importante lezione: essa è di tutti e c'è spazio per tutti! Scevri da ogni retorica, infatti, abbiamo convissuto amorevolmente con escursionisti, ciclisti, mucche e moderni pick-up in azione, dimostrando come il rispetto reciproco tra persone di valore sia più efficace di qualsiasi regola

e/o divieto.

Dopo il lauto pasto il gruppo si è diviso in due: chi, imitando le auto stanche per lo sforzo, è rimasto a riposare sui verdi prati e chi, azionando la propulsione "a due gambe motrici", insieme con gli amici a quattro zampe, si è avventurato fin sulla vetta del monte Sodadura, per deliziare la propria vista del panorama delle prealpi lombarde! L'ennesima dimostrazione che il CMAE giovani asseconda davvero tutte le esigenze!

Giunti alla cima del monte, dalla surreale forma a piramide, una piccola statua raffigurante una Madonna d'oro ci attendeva, ricordandoci che il tempo passa e che è ora di tornare verso la "Madunina" della nostra cara Milano.

Al termine della discesa, tecnica e impegnativa, in cui le trasmissioni e il freno motore hanno recitato la parte di attori protagonisti, il gruppo si è salutato con il sorriso stampato in volto e la consapevolezza di aver stretto nuovi e importanti legami, perché se è vero che la passione per le auto storiche unisce, la condivisione di emozioni forti in off-road unisce ancora di più!





Il sapore della vecchia pellicola che piano, piano nei suoi sali d'argento nasconde segreta l'immagine latente. Non siamo più abituati ai tempi più lenti della macchina fotografica analogica che richiede concentrazione e maggior conoscenza del mezzo tecnico. Come i nostri veicoli d'antan!

## CURIOSITA'

### LA "MACCHINA" PIU' ANTICA DEL GRUPPO? UNA ROLLEIFLEX!

Giacomo Zehnder, grande appassionato di macchine fotografiche storiche, ha portato in quota una splendida Rolleiflex del 1939, di fatto l'oggetto meccanico più antico presente durante l'evento.

Caricare la pellicola è un rito, va fatto con cura, calma e attenzione, possibilmente in luoghi riparati e senza polvere o sporcizia, anche a difesa di tutti i meccanismi interni, di grande precisione. Ogni parametro va configurato a mano, con dovizia di perizia, mentre la potenziale resa finale viene interpretata dall'occhio del fotografo tramite il monocolo superiore e tanta, tanta esperienza.



# DE HURA E DE HOTA...

## e il Concorso a Villa Gromo



Le Valli Bergamasche, la casa dei Legnaioli ed il concorso di eleganza del Club Orobico con tante curiosità e bellezze intagliate nel legno o nel metallo.

TUTTE LE FOTO



Il mese di luglio ha visto una splendida giornata di sole durante il raduno estivo del nostro CMAE, un evento che ha unito la passione per le auto storiche con la scoperta di ricchezze storiche e artigianali della nostra regione. I membri del club hanno avuto l'opportunità di visitare luoghi unici e di fare nuove esperienze, in un'atmosfera che ha celebrato la tradizione e la bellezza.

La giornata è iniziata con una visita al Museo del Falegname Tino Sana, ad Almenno San Bartolomeo, un vero e proprio scrigno di storia dell'artigianato legato al legno. Il museo ha affascinato tutti i partecipanti con la sua ampia collezione di attrezzi storici per la



lavorazione del legno e con l'esposizione di oggetti che raccontano l'evoluzione di questo antico mestiere.

Non solo il legno, però: il museo ospita anche una sorprendente sezione di biciclette, con modelli che hanno fatto la storia dello sport e delle corse, come quelle legate al leggendario campione Felice Gimondi.

Ma non è finita qui. Il museo custodisce anche una collezione unica di marionette e arti-

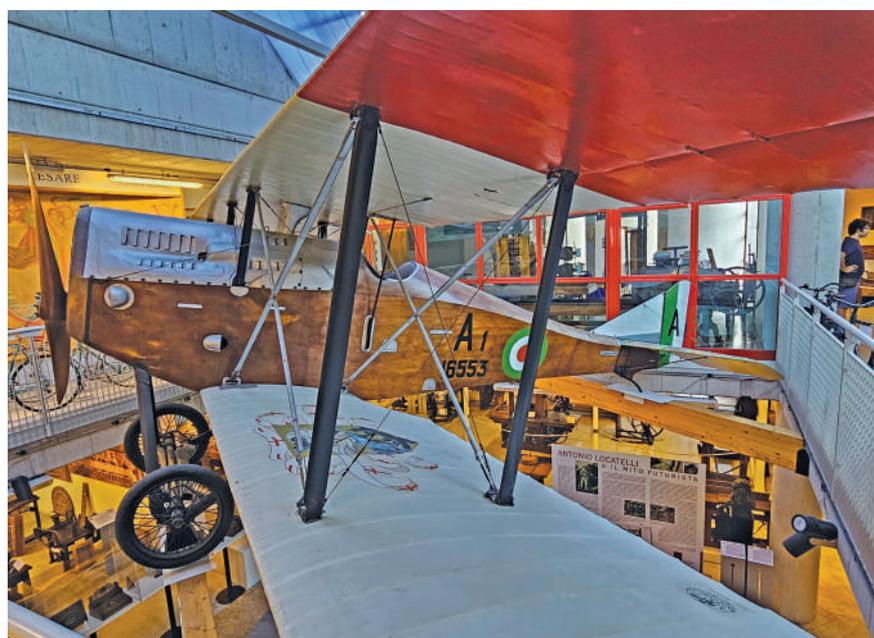
coli legati alle "arti e mestieri", che hanno attirato l'attenzione di tutti i visitatori, incantati da questi pezzi rari e affascinanti: esperienza che ha coniugato storia, tradizione e cultura in un'unica, imperdibile visita.

Non ultima una splendida carrozza anteguerra, ancora usata dalla famiglia Sana per i matrimoni, fino a pochi decenni orsono. Il gruppo del CMAE ha poi continuato la giornata con un pranzo conviviale presso il ristorante La Frasca, dove tutti hanno potuto assaporare piatti tipici in un ambiente accogliente, scambiando impressioni sulla mattinata e preparando l'animo per la seconda parte del programma.

## L'AEREO DI LOCATELLI

L'aereo di Antonio Locatelli esposto al Museo del Falegname Tino Sana è uno storico SVA 5 (Savoia-Verduzio-Ansaldo), uno dei velivoli più iconici dell'aviazione italiana durante la Prima Guerra Mondiale. Si tratta di un biplano in legno e tela, celebre per la sua velocità, manovrabilità e robustezza, impiegato in missioni di ricognizione e propaganda.

Antonio Locatelli, aviatore bergamasco, utilizzò un SVA 5 durante il famoso Volo su Vienna del 1918, una missione audace per diffondere volantini di pace sopra la capitale austriaca. L'aereo esposto è un omaggio alla sua figura e rappresenta un pezzo importante della storia dell'aviazione e dell'artigianato italiano, sottolineando l'uso del legno nella costruzione di velivoli storici.





La curiosa Bici in legno modello 101 di Tino Sana (anni '90).



## IL MUSEO DEL FALEGNAME - TINO SANA

ALMENNO SAN BARTOLOMEO

Il Museo del Falegname Tino Sana si trova ad Almenno San Bartolomeo, un piccolo comune situato nella provincia di Bergamo, ed è dedicato alla figura di Tino Sana, un falegname che ha svolto un ruolo fondamentale nel preservare e tramandare le tecniche tradizionali della lavorazione del legno. Il museo nasce nel 1997 per volontà della famiglia Sana e della comunità locale, con l'obiettivo di mantenere viva la memoria di una tradizione artigianale che ha avuto un ruolo centrale nella storia del territorio bergamasco. Il museo è ospitato in un antico edificio che simula l'ambiente di una bottega artigiana, con gli attrezzi utilizzati nel corso dei secoli per lavorare il legno. Tra gli oggetti esposti si trovano strumenti storici, macchinari d'epoca e una serie di manufatti realizzati dai falegnami del passato, che illustrano l'evoluzione delle tecniche e l'ingegno degli artigiani locali. Una delle caratteristiche distintive del museo è l'ampia collezione di attrezzi tradizionali, come seghe, pialle, scalpelli, trapani a mano, e macchinari antichi, che permettono di ricostruire la quotidianità di un mestiere che ha segnato la storia della regione.

Il museo vanta inoltre una selezione di carrozze d'epoca, che raccontano l'evoluzione dei mezzi di trasporto su strada. Questi veicoli, costruiti con abilità artigianale, mostrano l'importanza del legno nella creazione di oggetti non solo funzionali ma anche esteticamente raffinati, unendo tradizione e innovazione.

Non mancano poi le biciclette: una collezione che include sia biciclette da corsa d'epoca, simbolo dell'evoluzione della mobilità e dello sport, sia biciclette storiche degli artigiani, delle vere botteghe ambulanti.

Il museo non si limita a essere una semplice esposizione di strumenti, ma offre anche una serie di mostre tematiche che esplorano aspetti specifici della lavorazione del legno, dalle fasi iniziali di taglio e modellatura fino alla creazione di mobili e oggetti d'uso quotidiano. Vengono inoltre raccontate le storie di artigiani locali, con un focus sul legame tra il lavoro del falegname e la vita sociale e culturale della comunità.

Un altro aspetto rilevante del museo è la sua offerta didattica, rivolta in particolare a scuole e gruppi. Sono organizzati laboratori pratici, dimostrazioni dal vivo e attività interattive che permettono ai visitatori di sperimentare direttamente le tecniche di lavorazione del legno, anche attraverso il recupero di tradizioni ormai quasi dimenticate.

Inoltre, il museo si fa custode di un patrimonio culturale immateriale, contribuendo a mantenere viva la memoria di un mestiere che ha caratterizzato la vita di Almenno San Bartolomeo e delle valli bergamasche, facendo conoscere alle nuove generazioni l'importanza della manualità e della tradizione artigianale.

Il Museo del Falegname Tino Sana è quindi un luogo che celebra la cultura del legno, ma anche la passione per l'artigianato e la tradizione, rendendolo un punto di riferimento per chiunque sia interessato a scoprire le radici storiche e culturali della lavorazione del legno in Lombardia.





Nel pomeriggio, il raduno ha avuto il suo culmine con la partecipazione da ospiti al Concorso di Eleganza organizzato dal Club Orobico, nella splendida cornice di Villa Gromo, dove è stato possibile entrare con le proprie vetture storiche in una delle location più prestigiose della zona, e posteggiare in una zona riservata al CMAE all'interno del parco della villa. Le auto e le moto in concorso, esibite con grande eleganza, hanno incantato il pubblico e una giuria esperta, che ha premiato le vetture e le due-ruote più belle e meglio conservate.

Essere stati ospiti del Concorso di Eleganza è stato un bellissimo e positivo esempio di collaborazione e inclusività fra Club che con-

dividono la stessa passione per le auto storiche e questo gesto di apertura e reciproca ospitalità ha reso l'evento ancora più speciale, rafforzando i legami tra i gruppi e dimostrando che la passione per il motorismo storico unisce, oltre che nei raduni, anche con la condivisione e il rispetto tra i Club.

Un sentito ringraziamento va a Ugo Gambardella, presidente del Club Orobico, per l'ospitalità e per l'organizzazione impeccabile dell'evento, che ha reso questa giornata ancora più speciale per tutti i partecipanti.

## CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA DI LUCA MARCONETTI

L'amicizia e la stima reciproca che lega i Club lombardi, permette di scoprire realtà uniche, che spesso diventano esempio e spunto per gli altri per crescere e migliorarsi. Fra queste, il Club Orobico Auto Moto d'Epoca di Pedrengo, alle porte di Bergamo, si distingue per passione e spirito d'iniziativa. Nato nel 1994 da un gruppo di undici incrollabili appassionati, sostenitori delle auto storiche come mezzo per tramandare una cultura civica e tecnologica che va scomparendo, entra nella Grande Famiglia ASI nel 1997: non fu semplice, perché in zona i Club federati erano già numerosi. Oggi, il Club Orobico è una solida realtà di supporto ai suoi soci per tutto ciò che concerne la burocrazia legata al possesso e alla circolazione di veicoli d'epoca e la loro conservazione, organizza eventi di caratura internazionale a calendario ASI, sempre promuovendo iniziative solidaristiche volte alla tutela del patrimonio artistico e all'aiuto dei più deboli sul territorio bergamasco.

Le caratteristiche di pragmatismo e inclusione fondamentali del sodalizio, si esprimono limpidamente nel suo evento più importante, il Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme, una delle uniche manifestazioni di tal tipo in Italia a unire moto – rigorosamente ante '45 – e auto – non solo anteguerra ma anche modelli di fascino fino agli anni '70 – cercando, edizione dopo edizione, di regalare novità e sorprese a partecipanti e pubblico: quest'anno, per esempio, il "Gran Finale" si è tenuto nel parco del celeberrimo Grand Hotel di San Pellegrino Terme, che ha riaperto dopo anni di abbandono proprio per il Club Orobico.

Il tutto senza dimenticare... gli amici, con la grande festa del "Fuori Concorso" a Villa Gromo di Mapello, il sabato pomeriggio.





Un'ulteriore occasione per rafforzare i legami tra i membri del CMAE e per celebrare la passione per le nostre auto d'epoca, il buon cibo e la cultura del nostro territorio.

Un raduno che resterà nella memoria, non solo per le bellissime vetture storiche esposte, ma anche per le meravigliose esperienze e scoperte che tutti hanno avuto la fortuna di vivere.

Auto veramente da sogno hanno accarezzato il prato di questo Concorso di Eleganza che potrebbe fare invidia a quelli più rinomati in giro per l'Europa e nel Mondo. Strepitose auto che hanno fatto la Storia e che non hanno certo bisogno di presentazioni. Forse solo l'inglese Jensen, in livrea grigia metallizzata, va citata per le sue rare apparizioni ai Concorsi d'Eleganza.



# UNA FIAT 508

## ...una bella storia umana



Ferruccio Castoldi ha partecipato alla rievocazione Milano Varese. Persona di grande simpatia ed espansivo. Una storia umana intrecciata al motorismo storico.

La piacevolissima barchetta su base Fiat 508 (la famosa Balilla) che ha attraversato dal Sud al Nord l'Italia e trovato negli anni '60 una interessante carrozzeria in alluminio di pregevole fattura.

**R**iporto la simpatica mail che mi ha inviato l'amico Castoldi.

Buonasera Ing. Capelli. Per quanto riguarda la macchina, dopo i problemi di carburazione emersi durante l'uscita verso Varese, la situazione si sta risolvendo. Abbiamo trovato una testata Fiat nuova e originale, oltre a due carburatori Weber, decisamente superiori rispetto agli Zenith. A breve, dovrebbero consegnarmela.

La Fiat 508 è del 1933, e ne ho seguito l'intera storia. Partita da Catania, è arrivata a Napoli, poi a Firenze nel 1947, e infine a Milano. Nel 1958 è stata acquistata da un signore del mio paese, che negli anni '60 ha sostituito la carrozzeria originale con quella attuale. Quest'ultima è stata realizzata in alluminio dal carrozziere Ellebole di Ferrara. Successivamente l'auto è stata venduta a un nostro concittadino nato nel 1935, che

raccontava di averla pagata con 100 galline oltre una piccola auto di cilindrata ridotta, e di aver viaggiato fino in Germania per visitare delle amiche.

La macchina è stata usata nuovamente nel 1973, quando il nostro meccanico di fiducia venne sul Lago Maggiore. Dopodiché, per 40 anni è rimasta ferma nella sua officina. Sei o sette anni fa, incontrai il proprietario e il meccanico, e dissi loro: "Cosa aspettate a sistemarla? Avete 15 anni più di me!". Alla fine, si decisero e seguì personalmente tutto il restauro. Purtroppo, con il passare del tempo, non erano più in grado di guidarla: il primo a venire a mancare fu il carrozziere, seguito due anni dopo dal meccanico, e infine, lo scorso anno, dal proprietario, che non aveva figli.

Distintamente Ferruccio Castoldi



# "SCEGLI TRE COUPÉ"

## ...un giorno, un amico, mi ha detto

**U**n caro amico cui avete fatto un grosso piacere vuole sdebitarsi con voi e, sapendo la comune passione che vi lega, vi dice: "Ecco le chiavi del mio garage, scegli due o tre delle mie auto per fare un lungo fine settimana...".

Non ci pensate due volte. Potreste così provare la tranquilla sicurezza di un V8 americano calato in una sontuosa Cadillac Eldorado o in una più nervosa Mustang.

O, sempre V8 americano, ma ricoperto da una meravigliosa carrozzeria Bertone della Iso Grifo.

Otto non bastano? Un bel dodici in una poco conosciuta Lamborghini Islero?

Ma così anche in una inglese di razza come la Jaguar XJC 12.

Qualche cilindro in meno, ma grande classe, sarete felici al volante di una stella a tre punte come la 280SE 3,5, ma se volete proprio calarvi in qualcosa di curioso la Volvo P1800, sobria e robusta svedese, potrebbe sorprendervi come la minima Honda S800, leggera e vivace.

Provare per credere!



CADILLAC ELDORADO



HONDA S800



FORD MUSTANG



MERCEDES 280 SE 3,5



ISO GRIFO GL



VOLVO P1800



LAMBORGHINI ISLERO



JAGUAR XJC 5,3





# MASERATI 5000 GT...

## *non plus ultra*



**N**on plus ultra: sì questa è una definizione che ben calzerebbe a questo superbo modello del Tridente che nella sua breve apparizione temporale ha rappresentato il massimo del lusso, velocità ed eleganza.

Innanzitutto l'alta sartoria è italiana, I nomi? Bertone, Pininfarina, Touring, Vignale... Ma anche nomi sconosciuti ai più come Allemano, Frua o Monterosa nascondevano dietro il loro logo stilisti che sapevano ben curare le linee, tagliare un parafrangente, tratteggiare una fiancata e far scaturire da un foglio, di carta o di lamiera, un oggetto di sublime pregio come una bella automobile.

E in uno splendido contenitore-carrozzeria come questo, ecco che il progettista

Giulio Alfieri cala il poderoso motore derivato dalla Maserati 450S da corsa reso un poco più dolce nell'uso: "solo" 340 CV, per permettere alla Gran Turismo di raggiungere "solo" i 270 km/h.

E siamo a fine anni '50.

Trentadue esemplari costruiti (più due ripunzonati e ricarrozzati in seguito), più costosa della Ferrari più costosa: nel 1960 9.500.000 lire la Maserati, 6.500.000 la Ferrari quando una Fiat 500 costava 430.000 sempre delle vecchie lire.

Con una cura delle finiture in cui Modena ha sempre superato Maranello, la Maserati 5000 GT era destinata solo ad una ristretta cerchia di proprietari, non che fosse necessario presentarsi con il 730, il curriculum vitae o con l'estratto araldi-



## CARATTERISTICHE TECNICHE

anni produzione: 1958-1963  
motore: 8 cilindri a V di 90°  
cilindrata: 4941 cm<sup>3</sup>  
potenza: 340 CV  
distribuzione: due alberi a cammes per bancata  
alimentazione: 4 Weber 45  
poi iniezione Lucas  
trazione: posteriore  
freni: a disco sulle 4 ruote  
cambio: 4 (o 5 marce)  
velocità max: 270 km/h  
serbatoio: 100 litri  
dimensioni (indicative secondo allestimento):  
4700x1640x1300mm  
posti: 2+2  
peso: kg 1600

Nella pagina a fianco e nelle foto sopra, la meravigliosa 5000GT su disegno di Frua che fece da apripista alla successiva Maserati Quattroporte. In una semplice livrea grigio metallizzato la 5000GT Pininfarina per l'Avv. Agnelli, qui sopra il personalissimo muso della 5000GT "Scià di Persia".

In basso, ad opera di Allemano, l'esemplare destinato a Ferdinando Innocenti.

co di famiglia anche perché all'avvocato Agnelli, a Reza Pahlavi (Scià di Persia) o all'Aga Khan Karim, nessuno si sarebbe mai sognato di chiedere nulla... Una semplice firmetta sotto l'assegno, beh, quella sì!



# MILANO - TARANTO

## *faticosi ma festosi chilometri!*



La Milano - Taranto. Ad affrontare una simile sfida sono stato spinto dagli amici che, sapendo che possiedo una Lambretta D del 1952, mi hanno coinvolto nell'avventura. Di avventura effettivamente si è trattato per un insieme di ragioni. La Lambretta, un veicolo che insieme e grazie a mio figlio ho acquistato da un erede che l'aveva ricevuta in lascito da un nonno. Dimenticato nella cantina di una casa di Milano, lo scooter si presentava completo di ogni sua parte con l'aggiunta di una proporzionata ruggine che ne accentuava l'anzianità. Ma si sa, quando un veicolo ha 70 anni, è il minimo che ci si possa aspettare. Il primo restauro "cosmetico", dalla can-

tina al garage di un amico competente, è stato un passo breve e un sabato, con la giusta attrezzatura del meccanico, tuta blu, set di attrezzi e "schiscetta" (pranzo dell'apprendista) siamo passati dalle parole ai fatti.

L'operazione di smontaggio della semplice carrozzeria è stata fatta in giornata per mandare ai rispettivi specialisti della cromatura, verniciatura ecc. le parti che in poche settimane sono state pronte per il riassetto. Parallelamente abbiamo provveduto all'acquisto dei pezzi non riparabili (guarnizioni, sellini, gomme, ecc). Alcuni sabati successivi l'operazione del rimontaggio ha riportato al primo vagito il mezzo.

Fatto e per me tutto era finito; il mezzo

dava la soddisfazione di partire prontamente e di funzionare con regolarità anche se qualche gioco nel manubrio o nell'ammortizzatore posteriore era evidente.

Prima di partire per la MI-TA, è stato a questo punto che gli amici, in procinto di iscriversi alla MI-TA, mi hanno fatto presente che la mia Lambretta, ancorché bella ed efficiente, non sarebbe stata in grado di affrontare un percorso lungo e ricco di salite e discese; il motore, i freni e tutto il resto meritavano una revisione accurata. E va bene, ho detto, andiamo da chi sa fare e l'officina di Tessera aveva la reputazione necessaria.

È stato subito chiaro che il veicolo aveva 70 anni in tutti i suoi componenti, il motore non era stato mai aperto così come la trasmissione e l'ammortizzatore sia anteriore che posteriore; un'operazione di ringiovanimento dei suoi componenti era

necessaria per un viaggio come la MI-TA. Detto, fatto. Ad una settimana dalla partenza il mezzo era pronto da rodare.

### **Il rodaggio.**

L'impegno era di percorrere almeno 4/500 km a velocità bassa e con miscela ricca prima di esporre il mezzo alle fatiche della MI-TA; per questa ragione ho cominciato a girare per le campagne della bassa milanese in lungo e largo, sino a completare questo compito rodando, nel frattempo, anche la schiena per prepararla ai lunghi percorsi che mi attendevano.

### **La partenza.**

La domenica, invece di riposare, mi sono spinto sino a Crema per memorizzare il percorso che, dovendolo fare di notte (la partenza avviene a mezzanotte) non ero certo di saper riconoscere al buio.



Il nostro socio Claudio Mistura in sella alla sua Lambretta D del 1952, ben "incellofanato" per un riparo dalla pioggia e dal vento, affronta con caparbietà una curva.

E, in una suggestiva foto, il socio Maurizio Quaglia, provetto motociclista, intento in una riparazione ...d'emergenza.





## PREMIO AL CLUB DI GIORGIO DALLE NOGARE

Nel luglio 2024, un nutrito gruppo di appassionati scooteristi e amanti del motorismo storico appartenenti al Lambretta Club Milano, Vespa Club Seregno e CMAE, si è riunito per partecipare alla MITA24 come Scooteristi Milanesi. Uniti dalla passione per i motori d'epoca, hanno intrapreso la celebre cavalcata da Milano a Taranto, percorrendo insieme circa 1900 chilometri attraverso le meraviglie della nostra bella Italia. Guidati dal Lambretta Club di Milano, il gruppo ha ottenuto un prestigioso riconoscimento, venendo premiato come il motoclub italiano più numeroso.



Il mio scooter, in quanto modello che ha partecipato all'epoca alla MI-TA, è stato iscritto nella categoria "gloriosa" e posteggiato, in attesa della partenza, insieme a poche altre moto con lo stesso passato. Inutile dilungarsi sul mio orgoglio per un tale riconoscimento.

L'avvio del motore a spinta e l'immergersi nelle strade senza illuminazione pubblica ha caricato di adrenalina me e tutti gli altri ed è sembrato un volo arrivare a Crema, Mantova, e in tutte le città che ci accoglievano con gioia e con le prelibatezze del territorio.

### Il percorso e l'accoglienza.

Il percorso tracciato dall'organizzazione prevede di seguire strade secondarie che, con un traffico moderato, portano in località magari secondarie e spesso sconosciute. I paesaggi si susseguono modificandosi ad ogni curva e ogni giorno.

La discesa verso la meta ci porta a conoscere regioni, luoghi, tradizioni e specialità che compongono il magnifico mosaico dell'Italia.

L'accoglienza delle comunità che si attraversano è "d'altri tempi", gente sul ciglio della strada che saluta e, ai posti di sosta, ristori fatti di cose buone fatte con il cuore. La carovana, composta da oltre 160 equipaggi molti dei quali stranieri, con il passare dei giorni si amalgama ed emerge uno spirito comune di collaborazione e solidarietà verso chi ha problemi tecnici o necessità di un aiuto ad arrivare alla tappa giornaliera.

L'organizzazione impeccabile sostiene e assiste.

Sono 6 giorni di continue novità e sfide sino a quando si arriva a Taranto dove, sulla strada del lungo mare per l'occasione riservata all'evento, si sfilava in parata trionfale magari con le moto sbuffanti e le tute sporche da una settimana di viaggio ma tra i sorrisi e gli evviva di tutti.

# MOTOGIRO D'ITALIA 2024

## *appassionante e avventuroso...!*



In moto con l'intento di immergersi in una dimensione motociclistica totale per una settimana.

Questo è il vero spirito di chi partecipa a una manifestazione che ti coinvolge e tiene lontani problemi, preoccupazioni e pensieri che tutti noi, chi più e chi meno, si porta appresso. Al centro c'è ovviamente la motocicletta, quella classica o storica, che deve affrontare percorsi suggestivi, curve e tornanti, attraversare città e splendidi borghi della nostra bella Italia. Il Motogiro d'Italia nasce nel 1914 come gara di velocità per poi assumere grande rilevanza negli anni '50 sino al 1957, anno in cui vennero abolite le gare di velocità su strada. Ripresa nel triennio 1967-68-69 come gara di Regola-

rità, vide una ulteriore interruzione sino al 1989 dove venne riproposta come "Prima Rievocazione Storica del Motogiro d'Italia". La nuova veste, sempre nel segno della tradizione, diventa così un evento con contenuti turistici, culturali in un contesto dove l'aspetto agonistico accompagna i partecipanti lungo percorsi sempre suggestivi che, di anno in anno, toccano territori e borghi tra i più belli d'Italia. La formula prevede tappe di 250-300 km giornalieri con controlli orari, ristori, visite e prove di abilità cronometrate (tre a tappa) nell'arco di una settimana, con uno staff organizzativo di 50 persone che garantisce assistenza logistica (trasporto bagagli, auto e pulmini al seguito), meccanica (2 furgoni officina con meccanici, un tir per eventuale trasporto moto), sanitaria (ambulanza, auto e moto mediche), oltre a cronometristi, addetti al controllo per-

corsi e l'immane squadra dei Carabinieri Motociclisti ad assistere e controllare la viabilità per tutta la carovana. E così il 19 maggio a Bologna per la 33<sup>a</sup> edizione si sono ritrovate 200 moto con i rispettivi piloti in maggioranza stranieri provenienti da tutta Europa (Germania, Inghilterra, Belgio, Polonia, Grecia, Svizzera, Spagna, Svezia, Francia, Turchia), oltre a un folto gruppo di statunitensi e argentini. Il CMAE ha partecipato con cinque soci a formare una allegra comitiva pronta a immergersi in questa avventura. Maurizio con una BMW R 80 G/S e Massimo con una K 75 S erano alla prima esperienza, Claudio in sella a una Moto Guzzi Airo-ne 250 e Davide con la sei cilindri Honda 1000 hanno bissato la partecipazione dello scorso anno, mentre io ero alla mia quinta partecipazione, per la prima volta con una BMW R 80 G/S al posto della





mia mitica R 75/5 America. Quest'anno il percorso ha toccato l'Emilia, la Toscana e il Veneto, con passaggi suggestivi per i colli parmensi ed Euganei, la Garfagnana, l'Appennino Tosco emiliano, con arrivi e partenze a Bologna, Parma, Villafranca di Verona, Sala Baganza, Viareggio e Pisa. Il meteo non ci ha però assistito: quasi tutti i giorni abbiamo dovuto indossare nel pomeriggio le tute antipioggia, affrontando una pre doccia prima di arrivare in albergo a conclusione delle tappe.

I veri problemi si sono presentati mercoledì 22 maggio dove un vero e proprio nubifragio ci ha colpiti a Verona, tanto che l'organizzazione ha poi annullato la tappa per le tante moto con problemi: tra queste anche la 80 G/S di Maurizio, che si è fermata definitivamente, mentre Claudio portando il suo Airone ad una piega eccessiva ha assaggiato l'asfalto, per fortuna senza gravi conseguenze, ma comunque con una botta al costato.

La squadra del CMAE ha visto così il ritiro di due componenti. Davide, Massimo e il sottoscritto sono riusciti a terminare la gara e arrivare al traguardo al museo

Ducati a Bologna. Per l'aspetto agonistico il grande risultato lo ha ottenuto Davide, vincendo ben 2 prove speciali sulle dodici disputate, mentre la classifica generale ci ha visto un po' indietro, soprattutto dopo che lo scorso anno il CMAE aveva piazzato un secondo e quarto posto nella categoria "Classic".

Ma ci rifaremo il prossimo anno!

E l'invito è quello di partecipare a questa esperienza che non può mancare nel palmares di un vero motociclista.



# PIC NIC GIOVANI

## *...scopriti cielo!*



Non solo PIC NIC giovani: anche giovanissimi! Dobbiamo fin da piccoli instradarli sul giusto ...cammino!

L'estate è ormai alle spalle e l'autunno ha deciso di accoglierci in un 29 settembre dal cielo terso e dal sole splendente, perfetto per abbassare la capote e godersi un bel giro in cabrio. Prima tappa da "Erba matta" a Cusago, punto di ritrovo per tutti gli equipaggi, dove un piccolo parcheggio a noi riservato permette agli sguardi dei curiosi, di informarsi sulle varie caratteristiche delle automobili e ai bambini entusiasti di dilatare le pupille di fronte a Ferrari e Porsche, i cui modellini sono spesso protagonisti dei loro giochi. Dopo un immancabile caffè e brioches di

metà mattina, abbiamo l'energia giusta per partire, direzione: azienda vinicola "La Piemontina", località Sizzano, terra del vino.

La bella giornata ci permette di apprezzare il viaggio di circa un'ora e trenta in mezzo ai campi, di fronte a noi le montagne; attraversiamo paesini dove i rombi dei motori delle nostre auto in fila risvegliano la quiete di luoghi in cui la vita scorre ancora lenta, lontano dal frastuono di Milano.

Una volta arrivati ai cancelli, un breve percorso in mezzo a filari di vigneti ci porta alla tenuta, dove i proprietari ci attendono per un calice di bianco e una breve presentazione dell'azienda, da una terrazza da dove possiamo apprezzare ancora meglio la vista sulle vigne dominate dal massiccio del Monte Rosa, parzialmente celato dietro alcune nubi minacciose.

Segue una suggestiva passeggiata immersi tra i filari con tratti fiabeschi, che stimola l'appetito.

Giungiamo successivamente ad uno spiazzo dove due tavolate erano state allestite con balle di fieno a mo' di panchine, per permetterci di gustare un ottimo picnic e il vino di locale produzione, il tutto incorniciato da una delle nostre Fiat 500 e una Austin Healey Sprite i cui turchesi e azzurri si sposano magnificamente con i colori del cielo.

Una volta pranzato, apprezziamo la visita della cantina, una spiegazione dei vari metodi di lavorazione dell'uva e delle varie tipologie di vino prodotte dall'azienda, e, nonostante gli stomaci ancora



**Cosa c'è di meglio di una bella tavolata (sotto il sole settembrino) per regalare ai partecipanti una piacevole e gustosa pausa? Qui le balle di fieno non proteggono curve in circuito, ma diventano morbidi sedili.**



piuttosto pieni, procediamo con una ricca degustazione accompagnata da salumi e formaggi in abbondanza, sotto "l'occhio vigile" di una Lancia Flaminia GT Coupé, carrozzata da Touring, che ci immerge in un'atmosfera che richiama la Dolce Vita. Le luci del tramonto sulle auto esposte in défilé all'ingresso dell'azienda, ci avvisano del termine di questa splendida giornata, con cui il team CMAE giovani ha concluso realmente l'estate.

Come sempre, un particolare "grazie" ai nostri organizzatori, che ci fanno scoprire sempre territori nascosti e scorci incantevoli, proponendo attività mai banali e sempre stimolanti.

Tenete su di giri i motori e... state pronti per la prossima avventura!

## IL MONTE ROSA

Il Monte Rosa (o Massiccio del Monte Rosa) è il massiccio montuoso più esteso delle Alpi, il secondo per altezza dopo il Monte Bianco, spartiacque tra Italia (al confine tra Valle d'Aosta e Piemonte) e Svizzera. Il toponimo italiano "Monte Rosa" e quello francese "Mont Rose" non derivano dalle tinte rosa che colorano il massiccio all'alba e al tramonto, come si potrebbe pensare, ma dal latino *rosia* (poi ripreso dal dialetto valdostano in *rouése* o *rouja*), che significa "ghiacciaio".

La cima più alta del gruppo, cioè il Monte Rosa vero e proprio, con i suoi 4.634 metri, è stata intitolata "Punta Dufour", in omaggio al generale svizzero e cartografo Guillaume-Henri Dufour (1787 - 1875).

Sulla Punta Gnifetti è ubicato il rifugio alpino più alto d'Europa, la Capanna Regina Margherita (a quota 4.554 metri), sede anche di una stazione meteorologica e centro di ricerche sugli effetti dell'alta quota sul corpo umano.





Superfluo affermare quanto fascino emettano le botti di rovere atte a contenere quello che diventerà il "nettare degli Dei". Il duro, ma sapiente lavoro dell'uomo sa ricambiare con grande attenzione quello che la natura ha racchiuso in un anno di maturazione. Certi anni eccellenti, altri meno, ma sempre alla base c'è un prodotto genuino...



# ALL'EREMO... *ma in compagnia*



colo, si trova in una posizione con una vista molto suggestiva sull'appennino ligure.

Ricco di storia che ha percorso tutto il Medioevo, l'Eremo ha meritato una visita con le guide e ci si è immersi appieno nell'atmosfera di contemplazione e raccoglimento che questo luogo sa trasmettere.

Dopo la visita, attraverso strade suggestive tra colli, tornanti e vigneti si è arrivati all'agriturismo Boccapanone dove si è pranzato all'aperto grazie al meteo estremamente favorevole.

Una bellissima e apprezzata giornata in compagnia, dove motorismo storico, cultura, storia, enogastronomia e allegria hanno trovato un gran bel connubio.

**T**ornati dalle vacanze è sempre dura riprendere dopo un periodo di viaggi, relax e spensieratezza. Però, se non la si è utilizzata per le vacanze, ci si ritrova nel box la moto o l'auto che per un po' ha riposato sotto un telo e ritorna la voglia di farci un giro.

E così il 15 settembre l'occasione proposta dal CMAE è stata quella di organizzare un bel giro tra le colline dell'Oltrepo, meta spesso visitata anche perché alla portata di veicoli storici in partenza da Milano.

La manifestazione ha avuto un grande successo richiamando ben 65 partecipanti, dei quali 17 non ancora soci CMAE e prossimi a diventarlo, con ben 26 auto e 13 moto. Ben rappresentata sia la quota rosa (21) che i giovani. Dopo il ritrovo a Godiasco, dove il Comune ci ha riservato un'intera piazza per la sosta, la meta è stata l'Eremo di Sant'Alberto di Butrio, sito poco conosciuto, ma vera perla del territorio: risalente all'XI se-



**"Banca Generali, la fiducia delle famiglie è per noi il patrimonio più prezioso".**



**Prendersi cura del patrimonio delle famiglie**, tramite una rete di consulenti-private bankers ai vertici del settore per competenze e professionalità. È questa la missione di Banca Generali, banca private leader in Italia nella pianificazione e nella tutela patrimoniale dei clienti.

**Quotata alla Borsa di Milano dal 2006** gestisce circa 96,8 miliardi di euro di masse per conto di **oltre 350 mila clienti** e ha recentemente avviato un processo di espansione internazionale con la controllata svizzera BG Suisse a Lugano, prima banca italiana da 15 anni a ottenere la licenza bancaria per operare nella Confederazione.

La strategia della banca del Leone si basa su quattro elementi chiave: **consulenza qualificata** di professionisti specializzati; un **portafoglio di prodotti all'avanguardia con soluzioni su misura e strumenti innovativi** che tramite la tecnologia valorizzano la **relazione di fiducia tra consulente e cliente**. Infine, **servizi innovativi nel wealth management** per la cura del patrimonio che Banca Generali sa non essere non solo finanziario ma anche immobiliare, d'impresa e "di passioni", ovvero opere d'arte, gioielli, orologi, veicoli d'epoca, monete.

Proprio la relazione di fiducia tra le persone, il banker e i clienti, è il patrimonio più prezioso gestito da Banca Generali. L'attenzione ai nostri clienti è la stella polare che indirizza le azioni dei nostri professionisti, con **lo scopo finale di proteggere il patrimonio nel tempo**, accompagnare le famiglie in tutte le fasi della loro vita. Per aiutare le persone a costruire passo per passo il loro futuro e prendendoci cura dei loro progetti, in un cammino consapevole in un mondo sempre più incerto e dai cambiamenti rapidi e mutevoli.

"I nuovi scenari economico-finanziari e geopolitici, sempre più caratterizzati da incertezza e tensioni, in un contesto di accelerazione tecnologica ed evoluzione demografica senza precedenti, richiedono un attivismo ed una pluralità di approcci agli investimenti che non possono essere soluzioni standardizzate. Da qui la centralità del consulente, capace di interpretare le diverse dimensioni specifiche del cliente, del suo patrimonio e del suo nucleo familiare con le opportunità che il nostro gruppo può offrire" spiega Gian Maria Mossa, Ceo e Dg di Banca Generali.

Il modello di business di Banca Generali è rivolto ad uno **sviluppo sostenibile**, che si ispira a **principi di integrità, responsabilità sociale e innovazione**. Per questo ha adottato una Politica di Investimento Responsabile, integrando i rischi di sostenibilità e la considerazione degli effetti negativi nell'attività di consulenza in materia degli investimenti e nel servizio di gestione di portafogli.



# MASTER MAMAC: *cultura per il collezionismo*



Il nostro socio e Consigliere Corrado Lopresto, in occasione della mostra Autoclassica 2024, insieme a LIUC Business School, ha presentato un Master, unico in Italia, che unisce cultura e management per promuovere lo sviluppo del collezionismo automobilistico.

Il settore delle auto da collezione svolge un ruolo importante di ambasciatore e portavoce del valore del made in Italy e dei patrimoni culturale, artigianale e industriale del nostro Paese. Ed è un ecosistema che, negli ultimi anni, sta vivendo una continua espansione e un costante processo di evoluzione: le collezioni individuali si ampliano, nuovi player, come

fondi di investimento e gestori di grandi capitali, si stanno affacciando a questo mondo, il collezionismo di auto sta progressivamente evolvendo da attività culturale e di pura passione a investimento e business. Tutto ciò genera un fabbisogno sempre crescente di managerialità che sia in grado di coniugare efficacemente la passione emotiva dei collezionisti con le competenze tecniche, culturali, economiche e finanziarie che sono richieste per poter cogliere le opportunità offerte dal rapido sviluppo del mercato.

LIUC Business School ha progettato e presentato venerdì 15 novembre, presso



lo stand ACI all'esposizione "Milano Autoclassica" tenutasi a Fiera Milano, una nuova iniziativa per rispondere a questa necessità: il MAMAC (MAster in Management delle Automobili da Collezione), un percorso unico nel suo genere in Italia, sviluppato in partnership con Lopresto, depositario della più importante collezione di prototipi italiani al mondo e da sempre riferimento internazionale per la ricerca, la storia e la cultura del car-design italiano.

Durante l'incontro sono state presentate la struttura e le caratteristiche principali del programma formativo: "MAMAC è il primo Master in Italia e in Europa che unisce gli aspetti tecnici del collezionismo, della manutenzione e del restauro delle auto classiche al management, fornendo ai partecipanti le competenze e gli strumenti base per gestire con consapevolezza e adeguato know-how le attività di un business in forte espansione – spiega Massimiliano Serati, Dean della LIUC Business School e Direttore del MAMAC. Non solo nuovo per tematiche, ma nuovo anche per approccio: come consuetudine per LIUC Business School, MAMAC si caratterizza non solo per l'elevata qualità e concretezza della formazione, ma anche

per un approccio formativo altamente esperienziale, concreto, customizzato fino alla dimensione individuale, ricco di attività sul campo e di company/event tours".

"Questo è un progetto che ho tenuto in cantiere per anni – racconta Corrado Lopresto – e ora è arrivato il momento giusto per dargli concretezza: per continuare a portare avanti efficacemente i valori culturale, storico e artistico del collezionismo automobilistico non bastano più la passione e l'impegno dei singoli appassionati, ma servono professionalità manageriali e tecniche di spessore, in grado di gestire con successo la crescente complessità del mercato e le nuove sfide di crescita che si stanno presentando. Non siamo soli: importanti realtà nazionali ed internazionali del mondo del design, della carrozzeria, dell'industria, e autorevoli istituzioni hanno già aderito e contribuiranno con la loro storia, la loro esperienza, il loro prestigio a rendere questo programma un percorso di eccellenza nel settore".

# PROFUMO DI MISCELA

## cambia il mondo in due ruote



**PIAGGIO convince**

**mela compro la Vespa!**

Vespa: il mezzo più giusto per ogni spostamento; la formule più sicure; carrozzeria portante, trasmissione diretta, motore a distribuzione rotante, ruote intercambiabili.

Produzione Vespa '71: 7 modelli tra cui la famosa Vespa 50, senza lampo e senza patente nelle 3 versioni: Vespa 50 R - Rinnovata, più bella e funzionale; Vespa 50 Special, nuovo disegno per la classica linea Vespa; Vespa 50 Eletstart, con avviamento elettrico.

cilindrata: 49,77 cc. - velocità: 40 Km/h consumo: un litro di miscela al 2% per 65 Km.

Vespa 50 Eletstart: alloggiamento «to» batterie che alimentano il dinamo motore per l'avviamento elettrico

**PIAGGIO**



**PIAGGIO convince**

**melo compro il Ciao!**

Ciao: due ruote facili, agili, svelte... Ciao è disponibile nei modelli R - Rinnovata, L - Lusso e SC - Super Comfort. Ciascun modello viene fornito in versioni diverse, tutte dotate di trasmissione completamente automatica.

cilindrata: 49,77 cc. velocità: 40 Km/h consumo: un litro di miscela al 2% trasmissione automatica garanzia: 12 mesi

La sella del Ciao SC è dotata di un nuovo, speciale dispositivo di molleggio che aumenta notevolmente il confort di marcia

**PIAGGIO**

*Più di un motore, il due tempi ha incarnato un'epoca, lasciando un segno indelebile nella nostra memoria. E se è vero che non c'è futuro senza memoria, prima che i veicoli alla spina abbiano il sopravvento, facciamo un tuffo nel nostro passato.*

L'odore inconfondibile della miscela di benzina e olio bruciato, denso e pungente, ha segnato generazioni di appassionati e non solo. Questo aroma ci riporta immediatamente alla memoria le strade e le città degli anni '50, '60 e '70, le sfide tra amici a bordo delle prime due ruote e i giorni in cui il rumore di un motore a due tempi annunciava l'arrivo di un moto-

rino o di una motocicletta sportiva e subito dopo il suo passaggio lasciava la sua firma nell'aria con quell'inconfondibile "profumo" di miscela.

Se in principio, subito dopo la fine del conflitto mondiale, furono la Vespa di Piaggio e la Lambretta di Innocenti, entrambe dotate di motori a due tempi, oltre che a rimettere in moto il nostro Paese, presto questi mezzi di trasporto si diffusero rapidamente anche tra i giovani, dando vita alla nascita del fenomeno della "dolce vita" su due ruote. La Vespa, con le sue linee arrotondate e la struttura monoscocca, e la Lambretta, più sportiva e versatile, contribuirono a creare un nuovo stile di vita su strada: non solo

veicoli, ma anche strumenti di espressione individuale. In particolare agli inizi degli anni '60 quando il nuovo Codice della Strada permise di guidare i ciclomotori ai quattordicenni - senza targa e senza patente - il motorino si trasforma in un simbolo di libertà, una prima forma di indipendenza quasi un battesimo alla guida. Ma è negli anni '70 - quando la miscela, quella al 5%, costava 150 lire al litro - che ci fu un'evoluzione significativa delle due ruote, un virus che iniziò a contagiare i ragazzi ancor prima di compiere i fatidici 14 anni. Già a 12, i futuri motociclisti iniziavano ad assillare i genitori per ottenere in regalo l'agognato motorino possibilmente da cross.

Era l'oggetto del desiderio senza il quale ogni tentativo di approccio con l'altro sesso o ingresso nelle "comitive giuste" diventava una vera e propria "mission impossibile". Finalmente, compiuti i fatidici 14 anni e promossi (senza esami a settembre), si poteva salire in sella a quello che per molti rappresentava un vero cavallo d'acciaio, pronto a portarli alla conquista del mondo. Ma questo destriero era alquanto "bolso": rispettoso delle normative del Codice, appena uscito dal concessionario erogava 1,5 CV e non superava i 40 km/h. Pochi, troppo pochi, per affrontare l'ignoto... e il nostro ragazzo aveva fame di tutto, voglia di capire, di scoprire i misteri dell'esistenza.

Ed ecco una generazione di adolescenti,

senza smartphone, tutorial su YouTube o consegne a domicilio, che con solo un cacciavite, un paio di chiavi inglesi, qualche gettone del telefono in tasca e con l'aiuto degli amici di sempre, si trasformavano nei più esperti preparatori meccanici.

Naturalmente, questi esperimenti avvenivano lontano dai confini domestici, perché in casa si rispettavano le convenzioni e un'educazione che obbligava a seguire rigide regole. C'erano gli orari di uscita e rientro (le ventidue per i maschi, le ventuno per le femmine, salvo nulla osta speciale dall'autorità paterna in caso di festicciole), e i genitori pretendevano puntuale presenza a tavola. In caso di ritardo o assenza, risuonava alto il proverbiale grido materno: "Questa casa non è un albergo!". Ma era sempre alla mamma che si chiedevano in gran segreto i fondi per acquistare qualche "accessorio" per la moto...

Appena fuori dal tinello - il regno indiscusso delle madri - con quei contanti aggiunti ai piccoli risparmi personali, la destinazione era il negozio di ricambi moto, dove si investiva tutto il "capitale" in una marmitta a espansione con terminale a spillo e un carburatore Dell'Orto da 20 e un po' di olio ricinato per fare la miscela... così si era più riconoscibili a partire dall'aroma, poi, se si era bravi e fortunati arrivavano i cavalli.

\* editore di Profumo di Alfa



# RADUNO DGD:

## *evento internazionale per la ricerca*



**T**he Distinguished Gentleman's Drive è molto più di un raduno di auto classiche: il DGD è un evento benefico di portata internazionale, dedicato a veicoli con almeno 40 anni di età, che unisce gli appassionati di storiche per sensibilizzare e raccogliere fondi a favore della lotta al tumore alla prostata e della prevenzione dei disturbi mentali che colpiscono gli uomini, supportando i programmi della fondazione internazionale Movember attiva da anni su queste tematiche.

Nato nel 2021 dai creatori del celebre The Distinguished Gentleman's Ride (iniziativa dedicata invece alle due ruote, d'epoca o modern classic), il DGD porta su quattro

ruote lo stesso spirito di eleganza e solidarietà che caratterizza l'evento gemello a due ruote, una festosa parata a motore dove gli equipaggi si devono abbigliare all'insegna dell'eleganza classica in un turbinio di papillon e giacche di tweed per i signori e gonnellone e foulard per le signore. Dal lancio nel 2012 del primo evento per le moto, le iniziative hanno cumulativamente raccolto circa 50 milioni di dollari a sostegno dei programmi di ricerca di Movember.

La città di Milano è stata protagonista del Distinguished Gentleman's Drive sin dalla sua prima edizione nel 2021, consolidandosi tra le tappe italiane più attive e partecipate.

Nella giornata di domenica 29 settembre la

tappa milanese ha visto la partecipazione di 21 equipaggi provenienti da tutta la Lombardia, che hanno raccolto poco meno di 1.500 euro. Le vetture, curate nei minimi dettagli così come l'outfit di guidatori e passeggeri, si sono date come già da qualche anno appuntamento al Museo Storico Alfa Romeo di Arese, che hanno poi lasciato in direzione della Certosa di Pavia per un itinerario lento, toccando scenari cittadini e dell'immediato hinterland che mescolano il passato e il presente, anche attraverso scorci meno noti ma altrettanto affascinanti lungo i Navigli.

L'aperitivo di fronte alla Certosa di Pavia ha poi dato modo di premiare gli equipaggi: a distinguersi nell'edizione 2024 Federico Marzocchella su Lancia Fulvia (il partecipante che ha raccolto più fondi entro la data della manifestazione), la Auto Union DKW Munga condotta da Luca Pellizoni (vincitrice del Best of Show), Davide Lucini su Triumph Spitfire (il partecipante più stiloso) e Maria Teresa Gianfrate su Porsche 911 (la dama più elegante).

Dopo foto di rito, brindisi e una breve riflessione sull'importanza degli screening preventivi e della ricerca per le patologie per le quali il DGD promuove tanto la raccolta di fondi quanto la consapevolezza, il convoglio è ripartito per il breve trasferimento verso una vecchia conoscenza del CMAE, la Cascina Guzzafame, per il pranzo finale conviviale. Il CMAE ha sostenuto attivamente la tappa di Milano del Distinguished Gentleman's Drive già dal 2023, nonostante la data della manifestazione sia sempre stata in sovrapposizione con altri eventi di Club e/o di ASI già a calendario. La collaborazione tra il CMAE e i volontari che organizzano la manifestazione a Milano ha contribuito ad arricchire l'esperienza dei partecipanti, rafforzando lo spirito di comunità che caratterizza il DGD.

In considerazione di ciò il DGD è stata una delle realtà che hanno partecipato, quali attori del motorismo storico meneghino, alla seconda giornata del Trofeo Milano 2024 presso il Palazzo della Regione domenica 13 ottobre.

L'edizione 2025 di andrà in scena domenica 28 settembre 2025.



# VARZI E FANGIO A TUTTO GAS

## *...campioni sotto i riflettori*



Due campioni sotto i riflettori: Achille Varzi e Juan Manuel Fangio - 30 anni a tutto gas

La serata del 22 settembre 2024 ha visto il Teatro Filodrammatici di Milano trasformarsi in un omaggio alla velocità, al coraggio e alla storia delle corse automobilistiche, grazie allo spettacolo "Due campioni sotto i riflettori: Achille Varzi e Juan Manuel Fangio - 30 anni a tutto gas", un evento unico promosso da CulturAlfa.

### Un viaggio tra mito e velocità.

Lo spettacolo, che ha appassionato un pubblico di intenditori e curiosi, ha portato in scena la vita e le imprese di due piloti leggendari che hanno segnato la storia dell'automobilismo sportivo: Achille Varzi,



astro del periodo pre-bellico, e Juan Manuel Fangio, il "Maestro" indiscusso degli anni '50.

Attraverso un intreccio di narrazione teatrale, proiezioni video e un sapiente uso delle luci e della scenografia, l'attore Davide Da Fidel, autore dei testi dello spettacolo e attore protagonista, ha ricostruito le gesta di Varzi e Fangio, mostrando non solo le loro straordinarie abilità al volante, ma anche i tratti umani, le sfide personali e i sacrifici che li hanno resi immortali. Due vite vissute al limite, accomunate dalla passione per le corse e da un'epoca in cui la velocità era sinonimo di eroismo.

Achille Varzi: il gentiluomo delle piste, nato nel 1904 a Galliate, ha incarnato lo spirito del pilota elegante e audace. Rivale di Tazio Nuvolari, ha dominato le competizioni degli anni '30 al volante di bolidi come l'Alfa Romeo e la Bugatti. Ma la sua vita non è stata solo gloria: lo spettacolo ha messo in luce i momenti difficili, come la lotta contro la depressione e la caduta nel vortice della dipendenza da droga, mostrando il lato umano di una figura spesso idealizzata.

Juan Manuel Fangio: il re della Formula 1, il campione argentino che ha conquistato cinque titoli mondiali negli anni '50, un record rimasto imbattuto per decenni. Fangio ha rappresentato la perfezione tecnica e la capacità di adattarsi a un'epoca di grande evoluzione tecnologica nelle corse. Il suo rapporto con l'Italia, grazie alla collaborazione con Maserati, Alfa Romeo e Fer-

rari, ha aggiunto una dimensione emotiva al racconto.

"Due campioni sotto i riflettori" ha dimostrato come il teatro possa essere un mezzo potente per raccontare la storia dello sport, combinando arte e cultura per mantenere viva la memoria di figure iconiche. Varzi e Fangio non sono solo due nomi nella storia dell'automobilismo, ma rappresentano un'eredità di valori che continuano a ispirare chiunque sogni di sfidare i propri limiti. L'applauso finale, lungo e caloroso, è stato il segno di un successo che ha saputo toccare il cuore del pubblico, ricordando che, sebbene il tempo passi, i miti delle piste restano immortali.

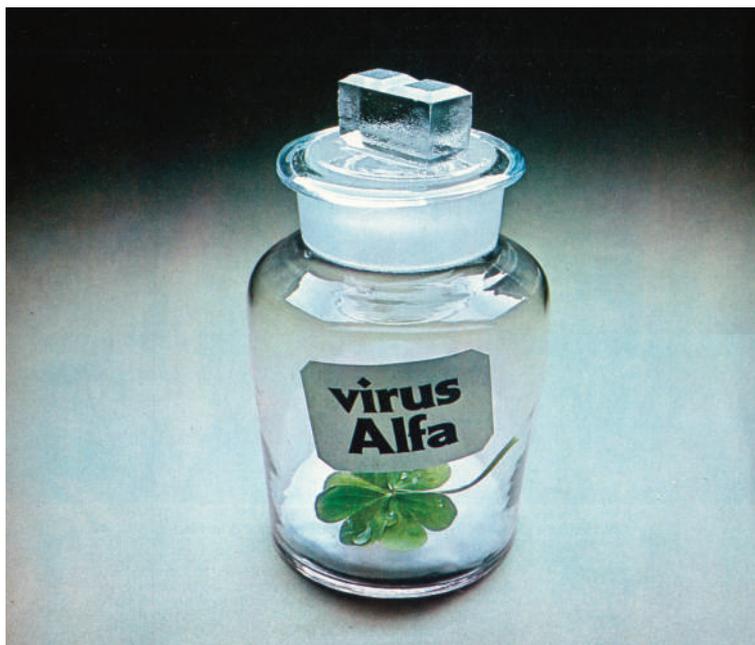
Ringraziamo il socio CMAE Carlo Marietti che, in qualità di presidente della Fondazione Filodrammatici, ha reso possibile l'evento e ci ha coinvolti nella promozione dello spettacolo.

## CHI È CULTURALFA

CulturAlfa è un progetto nato dalla passione per il Marchio Alfa Romeo di Axel Marx ed Elisabetta Cozzi, per promuovere la storia e l'eccellenza del leggendario marchio milanese, proponendo testimonianze di personaggi interessanti e portando alla luce anche storie poco conosciute.

# CLUB ALFA NEL MONDO:

## *nemo Alfista propheta in patria*

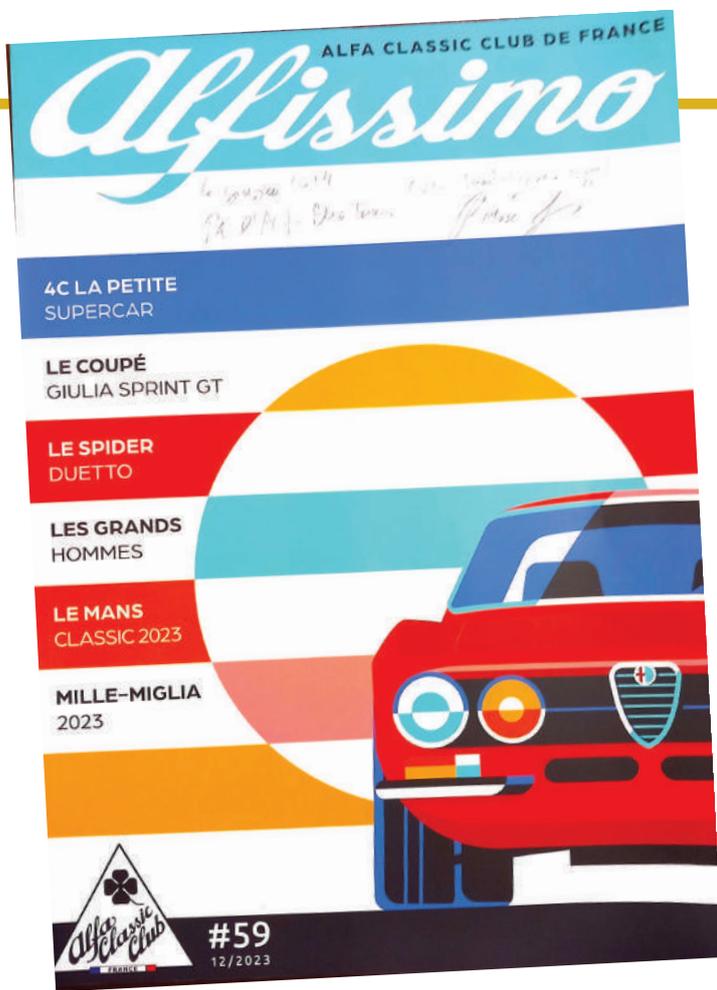


Una famosa pubblicità, apparsa su molte riviste europee, che afferma in modo originale e immediato il virus del quadrifoglio che si impossessa dei veri alfisti.

**T**ra i tanti Marchi automobilistici nel mondo, quello dell'Alfa Romeo e della Ferrari si pongono in una grande rilevanza storica e di appassionati in tutti i continenti. Possiamo dire che la Ferrari ha sicuramente più "tifosi" di quanto ne abbia l'Alfa Romeo e per tifosi intendo appassionati o semplici cittadini che tifano per le rosse quando queste scendono in pista, probabilmente su 59 milioni di italiani, almeno una decina sono sicuramente tifosi della Ferrari anche se non la seguono a tempo pieno come i veri invasati di benzina e di bandiere a scacchi. La Ferrari, non dimentichiamo, è figlia dell'Alfa Romeo perché il buon Enzo altri non era che il Direttore Sportivo della sua omonima Scuderia che faceva correre le vincenti Alfa Romeo da Grand Prix nell'anteguerra. Quindi tanti "tifosi" ma certamente una minima, assolutamente minima, percentuale sono

i possessori e collezionisti di vetture del Cavallino. Diverso invece per l'Alfa Romeo, Marchio certamente più "popolare" che però ha un numero di appassionati in tutto il mondo che sono generalmente possessori di vetture del Biscione.

Come capita spesso, nessuno è profeta in patria e per la mia diretta esperienza (di oltre ahimè ormai più di 50 anni di vicinanza al mondo Alfa) devo dire che ci sono tantissimi alfisti italiani che stravedono per questo marchio che ha un carico di storia a mio modo di vedere più importante di tutti al mondo, per la continuità e la longevità che ancora oggi, magari sotto mentite spoglie, comunque esiste. Ma alzando lo sguardo oltre i confini italiani ci si rende conto come gli alfisti all'estero sono ancora e ben più alfisti di noi italiani, sono un po' come i cattolici in Inghilterra dove quando si è minoranza si è più coesi e ancor più



spiritualmente vicini e convinti. Questo lo si può vedere ad esempio non solo nelle centinaia di opere in tutte le lingue dedicate al mondo Alfa Romeo, ma soprattutto nei Magazine dei Club che riuniscono gli appassionati Alfa quindi non "tifosi" ma veri e propri utilizzatori di auto storiche e meno storiche del Portello.

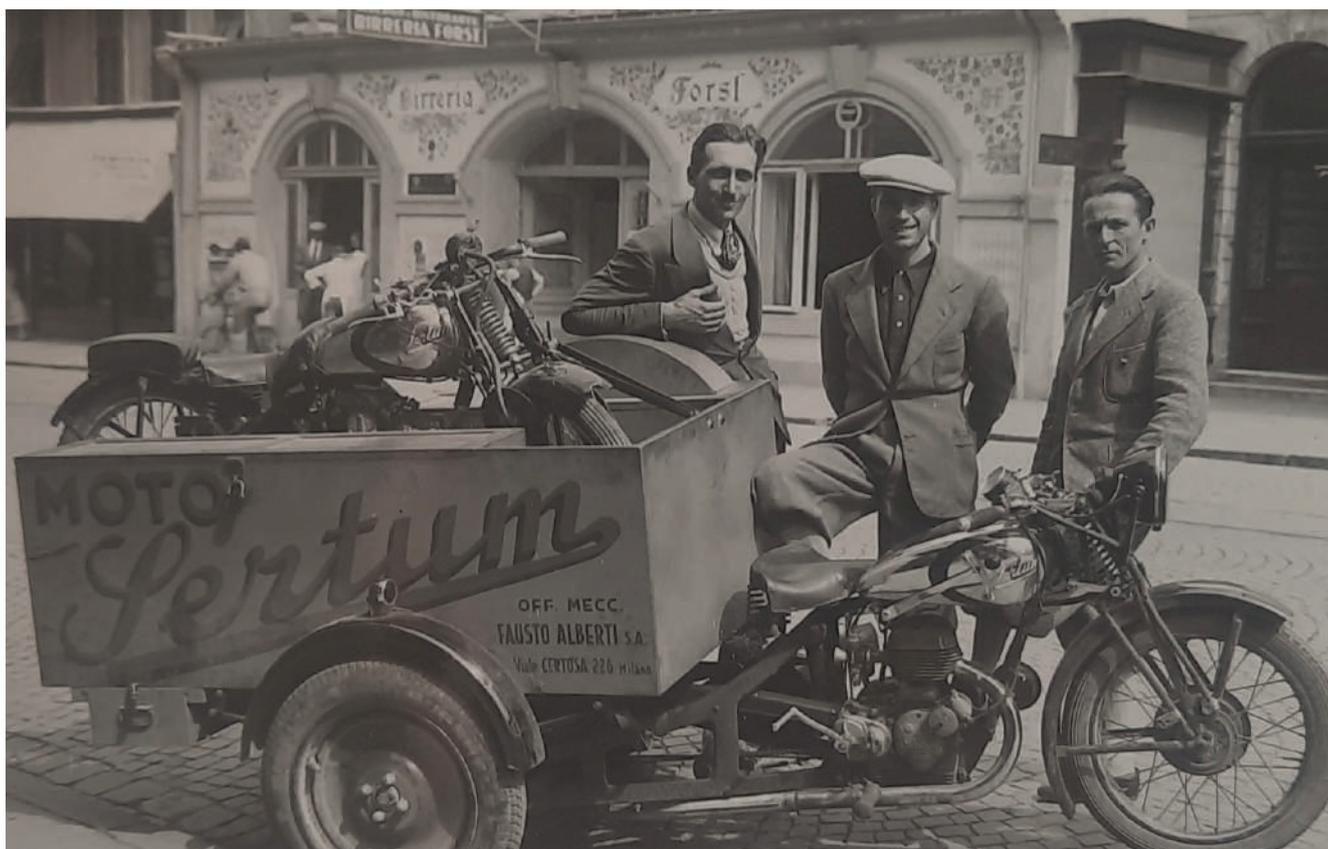
Le riviste olandesi, finlandesi, danesi, francesi, americane, inglesi estremamente ricche di dettagli, di foto di avvenimenti, di consigli tecnici per il restauro, di referenti per ciascun modello interessato, noi in Italia neppure ci sogniamo. Pensate solo al Club olandese che conta alcune e diverse migliaia di soci dove ci sono dei sottoregistri praticamente per ogni modello Alfa Romeo da quelli anteguerra alla 1900, alla Giulietta, alla 2600, alla Giulia, all'Alfetta fino arrivare non solo all'Arna ma anche a quelle di dieci, cinque anni or sono...

Questo è il mondo che circonda il Marchio che ha vissuto cadute e fasti importantissimi e che ancora è nel cuore di tante migliaia, anzi centinaia di migliaia, forse milioni di appassionati in tutto il mondo.





# NINO GRIECO: *il leggendario pilota*



**N**ella mia ricerca storica legata al marchio Sertum, sfoglio le pagine de *La Moto* degli anni '30 e '40 e trovo un nome sempre presente. Articolo dopo articolo, gara dopo gara, scopro che si tratta di un regolarista, ma anche velocista, crossista, pure motoalpinista e naturalmente un collaudatore. Altro? È anche un pioniere del *dirt track*. Praticamente per lui la moto è un coltellino svizzero.

Nino Grieco nasce a Milano il 30 settembre 1909. A soli 2 anni rimane senza padre e fa di una mancanza una virtù: cresce senza un padre, ma nella vita si comporta

da vero uomo. Audace pilota, grande lavoratore, talentuoso meccanico, nelle foto si distingue perché se non indossa il casco, ha un berretto, ma la cosa che lo rende subito riconoscibile è il suo sorriso.

Se facciamo l'elenco dei premi che ha vinto riempiamo tutta la rivista del CMAE.

Ha corso soprattutto in moto, ma anche in auto. È amico dei più forti avversari del suo tempo come Tazio Nuvolari, Antonio Ascari, Luigi Gilera, Gigi Villorosi e molti altri. Tutti lo conoscono per i suoi risultati. Corre con Maserati, Audi, Sunbeam, Norton, Miller, Triumph, Bianchi, Guzzi, Parilla. Fa la Mille Miglia. Giuseppe Gilera lo sce-

glie per testare la sua 4 Cilindri. Ma per tanti anni, Nino sceglie le moto Sertum: è stato proprio lui a convincere Fausto Alberti a far correre le moto di Viale Certosa. Collauda i mezzi ai Corni di Canzo su ripide strade sterrate, mettendo fin le catene per arrampicarsi sui sassi. Poi porta i mezzi in gara. E vince, continuamente. Diventa subito capo squadra del marchio e rimane fedele alla famiglia Alberti anche negli anni più bui. Questa scelta di lealtà forse non lo premia nel tempo: il suo nome è nella mente di pochi, come il marchio Sertum. Eppure hanno contribuito a rendere grande il motociclismo italiano. Nino è un uomo casa e officina. Inizia a fare il collaudatore in Fiat a 18 anni e poco dopo conosce Giuseppina Grimoldi o,

più semplicemente, Pina. Se ne innamora follemente. La coppia si ama tutta la vita, seppur siano diversissimi. Lei è di una bellezza rara: bionda, viso affilato, occhi affusolati. Ha un portamento delicato ed elegante. Porta sempre i tacchi alti. Inizia a lavorare in una sartoria di via Monte Napoleone come piccina, dove spesso sfila come modella. Ogni giorno percorre tutto Corso Sempione e oltre, a piedi, perché la sua famiglia è povera e non ci sono i soldi per il tram. Nino è gelosissimo di lei. Non le piace che attraversi la città da sola, così l'accompagna, lui in moto a passo d'uomo e lei accanto sul marciapiede. Poi a lei piace andare a ballare e lui è tutt'altro che un ballerino. A lei piace il mare e a lui la montagna. È il caso degli opposti che si at-





immagini in bianco e nero che subito ci collocano in un passato oramai remoto, ma non privo di fascino. Un basco, una tuta bianca, una Sertum da collaudare...

traggono! Tra loro c'è un amore profondo, si adorano, sono sempre insieme.

Nel 1938 Nino viene richiamato sotto le armi e presta servizio militare in Cirenaica, a Tripoli, dove rimane per 8 mesi. Qui si ammala gravemente di erisipela. La penicillina non è ancora abbastanza diffusa e Nino si trova in un letto con una grande infezione alle gambe. I medici lo danno per spacciato. Viene chiamata la moglie Pina e lei decide di partire per stargli accanto. Arrivata in Libia incontra un italiano, il sig. Paganelli di origine romagnole, che ha un distributore di benzina. Lui la ospita in famiglia senza conoscerla per due mesi. Un dottore napoletano non abbandona Nino, lo medica ogni giorno, incidendo le ferite per ripulirle dall'infezione sottocutanea. Anche Fausto Alberti si adopera per portare a casa il suo amico e caposquadra. Nino non si sente abbandonato al suo destino. Appena gli è possibile rientra in Italia. Ha un'infezione cutanea e deve costantemente fare degli impacchi di ittiolo. Da vero campione resiste, non molla e torna a correre.

Sulle riviste d'epoca mi colpiscono alcuni articoli. "Nino Grieco vince due gare in

un giorno": l'articolo racconta che di notte parte con il motocarro 250 Sertum e la moto sul cassone, arriva a Trento, scarica la moto, vince la gara e ritorna in serata a Milano.

Nel 1947 gareggia alla Sei Giorni Internazionale in Cecoslovacchia. Guida una Sertum 500 con sidecar, fa coppia con Garlaschelli. Il carrozino è stato assemblato in fretta e furia dalla ditta che li produce e risulta ben lontano dall'essere adatto a una Sei Giorni: è troppo basso, va bene sulla strada, ma non sullo sterrato! Il primo giorno ha un incidente, si cappotta il carrozino e Nino si rompe una gamba. Ma risale in sella e gareggia per i restanti 5 giorni, per non far perdere punti alla propria squadra, che vince la medaglia d'oro. Più che un capitano, un eroe.

A due passi dallo stabilimento delle Officine Meccaniche Fausto Alberti apre la sua officina, molto avveniristica per l'epoca. È concessionario Sertum, Lambretta e officina autorizzata Alfa Romeo. Il servizio è letteralmente "chiavi in mano": l'auto riparata e lavata viene consegnata direttamente davanti alla portineria dei clienti. Quest'ultimi sono tutti i medici del San Carlo, av-

vocati, ecc. lo invitano a pranzo e lui è in imbarazzo perché indossa tutto il giorno la tuta da officina.

Cosa ordina sempre al ristorante? Risotto alla milanese e cotoletta. Tranne quando ha le gare, che si concede solo un brodino. Un giorno davanti all'officina si ferma un giovane prete con un motorino malmesso. Nino ripara il mezzo e non vuole un compenso. Sul portapacchi c'è una paniera con del cibo. Il prete ringrazia e se ne va dicendo "Devo correre dai miei bambini". È Don Gnocchi.

Enrichetta, la sorella di Pina, lavora prima alle Officine Meccaniche Fausto Alberti, poi con Nino nella sua officina. Lei sa fare tutto, la meccanica e fa le commissioni in Vespa con il suo cane sulla pedana. È un bel tipino che non si fa mettere i piedi in testa dagli uomini che la supplicano di farli vincere durante le gare. Si perché lei è anche pilota di Vespa in tante competizioni. Chi vive da sempre nel quartiere Certosa si ricorda dell'officina e del Grieco. In città è un'istituzione: quando qualcuno ha un problema a un motore dice "si va dal Grieco".

Nino con il suo sorriso si fa amare da tutti, non è mai nervoso e non si dà arie. Non parla mai dei suoi successi. "Alura, come la va?" esordisce allegramente ogni volta che incontra qualcuno.

La grandezza di un uomo non si misura solo dalla quantità e dalla qualità dei premi della sua carriera, ma dall'impronta indelebile che ha lasciato nei cuori e nelle memorie di chi lo ha conosciuto.

Ringrazio infinitamente Milena Grieco, figlia di Nino e Pina, per aver dato la possibilità di ricordare la storia della sua famiglia. Chiunque abbia informazioni legate al marchio Sertum mi contatti per favore [benedetta.marazzi@gmail.com](mailto:benedetta.marazzi@gmail.com)





# PER QUALCHE...

## *cavallo in più!*



**L**'Italia non è solo il paese e un popolo di poeti e navigatori ma anche di motori e dove c'è un motore, c'è anche qualcheduno che desidera sempre aggiungere prestazioni e potenza per andare sempre più forte.

Sono questi i preparatori o, per usare un termine caro ai cugini d'oltralpe, i *sorcier* cioè gli stregoni. Certo il triangolo dei motori per eccellenza in Italia è quello che congiunge i vertici di Milano, Torino e Modena, ma in tutte le province italiane c'è sempre qualche officina in grado, con qualche chiave, un paio di cacciaviti e tanto olio di gomito di spremere qual-

che cavallo in più dal motore di una semplice utilitaria o di qualche Gran Turismo più prestante. Un mestiere quasi del tutto scomparso quando, purtroppo, l'elettronica ha avuto il sopravvento e allora lima e cacciavite non sono più necessari ma un semplice PC per modificare la centralina; certo è tutta un'altra cosa e sicuramente con molto meno fascino.

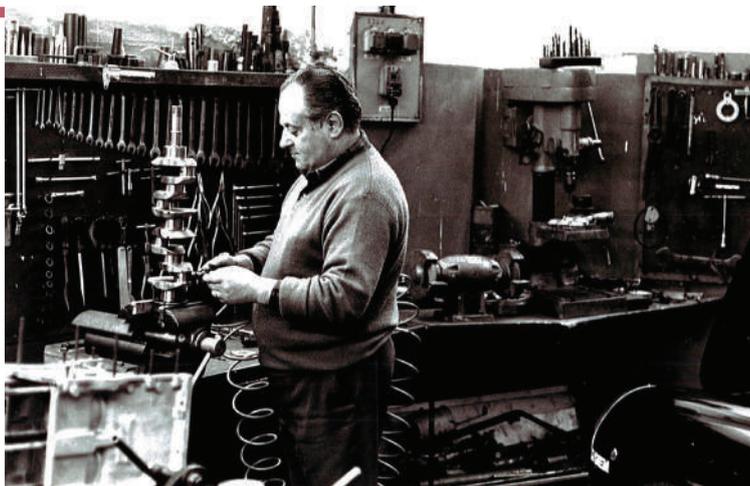
In auto, anche se da giovane non avevo proprio il piede leggero, sono sempre stato più un conservatore della meccanica e quindi non mi interessava in assoluto lo 0-100 (almeno dopo trent'anni) ma ho avuto possibilità di conoscere nell'area Lom-

barda alcuni tra i più interessanti e magari anche curiosi preparatori di auto.

Il primo dei miei ricordi è Romeo Ferraris dal quale nel 1970, in via Ripamonti 367 dove allora aveva l'officina e un piccolo cortile, portai la mia Giulia SS per farla preparare: una preparazione stradale di circa una quindicina di cavalli in più per arrivare a quei 135-140 che adesso forse fanno sorridere, ma allora si sentivano bene sotto i piedi. Romeo Ferraris era già ormai passato maggiormente a preparare quelle bellissime BMW 2002 e 2002 TI che, con i cerchi da 13 e i parafranghi allargati, circolavano nella Milano-bene, ma che venivano quasi sempre bastonate dalla mia SS. Non ho poi più avuto modo di approfondire la conoscenza con Romeo, ci siamo salutati affettuosamente non molti anni fa proprio a una cena del CMAE, da molto tempo lui infatti, lasciata l'attività al figlio, si è dedicato con grande competenza e successo alla fabbricazione di orologi grand complication di grandissima fattura. Quello che posso dire è che ancora oggi la mia SS, con 50.000 km di cui al 90% tirati a seimila, seimila, seimila, gira come un orologio senza aver mai fatto alcun intervento di rilievo, solo cambi di olio e messa a punto di carburazione. Tutto questo in 54 anni (a dire il vero negli ultimi trenta avrà fatto tremila chilometri...).

Altro preparatore molto singolare è stato Vittorio Raineri che conobbi al tempo, primi anni '70, in cui avevo comprato la mia Giulietta SZ e, sapendo che lui ne aveva una andai quindi a trovarlo nella sua officina nei dintorni Villa Simonetta, dietro viale Cenisio.

A differenza di Romeo Ferraris in cui tutto era lindo e pulito, nell'officina di Vittorio regnava il caos più completo: testate, monoblocchi, alberi di trasmissione sparsi un po' dovunque, ceppi freno, chiavi e lui, in mezzo a questo gran casino, si sapeva destreggiare in modo fantastico. Così scorsi la sua Giulietta SZ nera in un angolo dell'officina e guardando il cruscotto vidi che il tachimetro era tarato a 330 all'ora, così mi permisi, con un'aria un po' di



Nella pagina a fianco Samuele Baggioli intento a controllare l'albero motore di un quattro cilindri che sicuramente dopo la sua cura sarà più svelto di prima! Sopra due importanti Zagato, una Lancia Flaminia Sport e un'Alfa Romeo Giulietta SZ pronte ad essere rimontate a dovere per riscendere in pista, spesso vittoriose.



La messa a punto di nobili carburatori, come quelli di una Lancia Flaminia Sport, è una vera e propria arte che Baggioli aveva appreso con tanti anni di grande esperienza sul campo...

scherno, di dire che mi sembrava un po' troppo ottimistico. La sua risposta secca fu che coi rapporti lunghi faceva i dueesessanta! Non so e non ho mai potuto controllare se fosse vero, quello che è certo è che aveva dentro un motore 1600 da Formula 2 e una volta che, alcuni anni dopo, lo incrociavi in autostrada e lo vidi sfrecciare, pensai che forse i 260 non li faceva ma magari ai 259 ci poteva anche arrivare.

Altro grande preparatore per la sua qualità tecnica e soprattutto modestia, fu Santino Balduzzi di Lodi, grande maestro sulle Alfa tanto che le sue GTA1300 Junior stavano talvolta davanti a quelle ufficiali Autodelta tant'è che lui fu anche per alcuni anni consulente e suggeritore a Settimo Milanese. Quando comprò la Giulietta Turbodelta (che adesso fortunatamente riposa in Alfa Blue Team) la ordinò senza motore perché il motore lo volle scegliere direttamente lui in Autodelta, particolarmente bilanciato pronto per tirare fuori qualche cavallo in più sotto le sue mani.

E per ultimo ma non ultimo l'amico Samuele Baggioli detto "il veloce", una carissima persona che aveva fatto sulle piste con le sue Abarth la storia del motorismo italiano vincendo a man bassa in tutte le categorie di queste piccole vetture, dalla 595 alle 1000 con la testa radiale e anche iniezione. Poi, quando fu il momento delle auto d'epoca, preparò a grande livello delle Flaminia, delle Fulvia, delle Giulietta e qui, grazie all'amico Andrea Gelati alcune foto rubate nella sua officina di allora in via Maiocchi a Milano dove lo si vede all'opera contornato da bellissime auto che allora ritrovavano la verve e l'autorevolezza in pista.

Ecco quindi quattro personaggi in cerca d'autore.

Quale autore?

La grande passione per la meccanica.

# CMAE SOLIDALE

## *i nostri panettoni natalizi per la mensa dei poveri*

**Q**uest'anno il CMAE ha sostenuto la OMC (Opera Messa della Carità) che gestisce la mensa dei poveri di via Canova a Milano, sia con l'offerta di colombe Pasquali che di panettoni Natalizi.

CMAE ha offerto ad OMC 90 panettoni, che sono stati in parte proposti al tradizionale mercatino di Natale del Corpus Domini di via Canova a Milano e in parte presso il nostro Club. Anche il ricavato delle vendite al Club è stato offerto alla OMC.

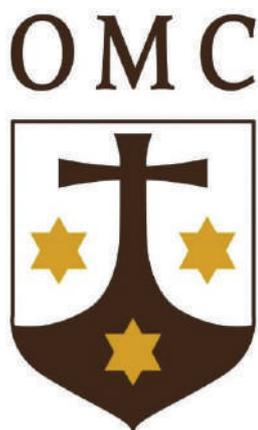
La solidarietà, così come la sensibilità per l'ambiente, sono due scopi importanti che il CMAE si propone.

Siamo un club di persone che incarnano e diffondono valori civili e sociali.

Ci auguriamo, con la massima umiltà, di poter essere di esempio per altri.

L'iniziativa dello scorso aprile delle Colombe Pasquali, ha generato quasi 800 € di offerta.

Un sincero grazie ai nostri soci. Siamo certi che la sensibilità del CMAE si ripeterà anche per il Natale.



# C'ERA UNA VOLTA

## *la regolarità*



**H**o iniziato a fare regolarità quando i cronometri erano solo quelli a lancette e il trip master se lo potevano permettere solo in pochi. I trip master erano neri, della Halda, e interamente meccanici. Per poterli sincronizzare dovevano usare delle rotelline di varie misure in funzione del raggio della ruota sul quale era installato il sensore, anch'esso meccanico.

Le gare di regolarità erano un po' diverse rispetto a quelle di adesso. Erano

gare di orientamento e navigazione, e poi anche a tempo imposto. Si trattava di competizioni sullo stile dei vecchi raid all'inglese, dove il road book era completamente muto: venivano indicate solo le distanze e il disegno dell'incrocio con la direzione da prendere, ma senza alcuna indicazione di dove ci si trovasse. Non c'erano riferimenti a cartelli, nomi delle strade, case o vie.

In questo caso, l'abilità del navigatore era quella di riuscire a individuare corret-

---

tamente la strada da percorrere e di calcolare velocemente lo scarto tra i dati del contachilometri e quelli indicati sul road book. Gli organizzatori, con una punta di sadismo, riuscivano sempre a fare in modo che il percorso si intersecasse in più punti, cosicché in alcuni incroci ci si trovasse con auto con numero superiore o inferiore al proprio, in senso contrario o perpendicolare alla direzione di marcia. Fondamentale era un'incrollabile fiducia nel proprio navigatore. Sbagliare strada avrebbe sicuramente portato a perdere tempo prezioso per ricostruire il percorso fino al punto in cui si era errato, con la quasi certezza di raggiungere il controllo orario in ritardo, a meno di rischiare il ritiro della patente.

Questa incrollabile fede, un giorno mi portò a finire nel cortile di una cascina con la mia navigatrice che, alquanto concitata, diceva: "Perché ti sei fermato?! Vai, vai che siamo in ritardo!". Lei era concentrata sul conteggio dei metri e non si era resa conto che, sbagliando l'incrocio precedente, eravamo finiti sotto il porticato di una cascina, davanti a un bellissimo affresco della Madonna.

Un passo indietro sulle attrezzature: ho parlato di cronometri manuali e di gare in stile raid all'inglese, competizioni che purtroppo non esistono più.

Inizì poi il periodo delle prime gare dette "a tubi", con il rilevamento effettuato, come adesso, con i pressostati.

I passaggi non erano al centesimo di secondo come ora, ma al decimo di secondo. Per passare in modo preciso apparvero sul mercato i primi cronometri digitali che permettevano la scansione

dei secondi a ritroso.

Erano cronometri costosi e, per effettuare i passaggi concatenati, servivano due o più dispositivi. Chi non poteva permettersi tali strumenti si ingegnava con dei semplici cuociuova montati su tavolette di legno e appesi in sequenza davanti al navigatore, il quale, a seconda del tubo prefissato, utilizzava i tempi preimpostati per scandire i secondi al proprio pilota. Era una regolarità diversa da quella di oggi. Ora i passaggi sono al centesimo di secondo, scanditi da cronometri ultraprecisi, dotati di rilevatore sonoro e con la possibilità di utilizzare cuffie per sentire meglio la scansione del tempo. I trip master sono ormai satellitari o sofisticatissimi, con più sensori addirittura sulle quattro ruote per misurare meglio la distanza percorsa.

Tutto si evolve, ma un po' di nostalgia rimane per quel tempo in cui, giovane e neofita, mi smarrivo nelle campagne alla ricerca dell'incrocio perduto.



# QUANDO A MILANO... si correva

## LE SCUDERIE ITALIANE LOMBARDIA

Dalla "nonna" (Ambrosiana)  
al mangiapremi (Jolly Club)

Nello scorso numero, aprendo la rassegna delle scuderie italiane, abbiamo accennato all'epoca in cui si costituirono le prime (dopo la grande guerra), alla veterana (la Ambrosiana), al rifiorire di questi sodalizi intorno al 1950. Abbiamo anche precisato che da parecchi anni le scuderie sono raggruppate sotto l'egida della F.I.S.A., che ha sede a Milano. Il panorama regione per regione, aperto dal Piemonte e dalla Liguria, si estende in questa puntata alla sportivissima Lombardia

di **ERMANNO CAFFERATA**

### SANT AMBROEUS



(Milano - Piazza Po, 6 - Tel. 4692451)

Alla scuderia presieduta dall'onorevole Meda e diretta da Eugenio Dragoni non sono mancate le soddisfazioni, nel 1963. Il consuntivo parla di cinque titoli italiani conquistati da Giampiero Biscaldi, da Arrigo Cocchetti, da Angela Fontana, da Riccardo Ricci e da Silvano Stefani; di undici vittorie assolute, di 54 vittorie di classe, di 37 piazze d'onore, di 59 piazzamenti entro i primi cinque. Fra queste brillanti prestazioni fanno spicco quelle ottenute all'estero da Biscaldi (Nürburgring, Timmelsjoch, Auvergne, Olhon-Villars); la Sant Ambroeus si è aggiudicata la Coppa d'oro FISA nell'ultima manifestazione monzese, che vide alla partenza oltre duecento concorrenti e ha conquistato al Nürburgring il primato tra le scuderie. Per non elencare tutte le partecipazioni dei piloti che fregiano la loro vettura con le insegne della Sant Ambroeus ci limitiamo a segnalare i nomi dei protagonisti delle vittorie in Italia e all'estero. Sono, in ordine alfabetico: Erasmo Andreini, Luigi Ambrosini, Sergio Bettoja, Lorenzo Bandini, Giancarlo Baghetti, Gianni Bulgari, Pino Babbini, Lanzo Cussini, Gerolamo Capra, Rocco Della Morte, Luciano Fontana, Angela Fontana, Edy Gambel, Enrico Galante, Firenze Genta, «Kim», Edoardo Luadi Gabardi, Giovanni Mainardi, Giandomenico Martini, «Orfeo», Walter Orlandi, Gianni Prada Moroni, Paolo Renier, Guido Rava, Gianni Roghi, Giovanni Rota, Gian Carlo Sala, Merio Saruggia, Gianfranco Stanga, Fulvio Sestilli, Gigi Taramazzo, Leandro Terra, Alfredo Vergani, «Villi», Carlo Zucconi, Attilio Zuppini, Elio Zagato. La scuderia di piazza Po è stata fondata nel marzo 1951.

### AMBROSIANA



SCUDERIA AMBROSIANA

(Milano - Via Zucconi, 8 - Tel. 6881851)

Il principale portacolori della nobile scuderia milanese, diretta con passione dal dott. Eugenio Minetti,

è stato nel 1963 Aldo Nicosia, che si è piazzato al terzo posto al termine del torneo tricolore della classe 1300 turismo, grazie alle sue vittoriose affermazioni alla Stallavena, ad Asiago, al G.P. Turismo, alla Coppa d'Autunno, alla Coppa FISA e alle piazze d'onore ottenute alla Gallenga, al Penice ed alla Carri. Ma altri piloti hanno validamente contribuito a tener alto il nome dell'Ambrosiana: Massimo Leto di Priolo vincitore alla Gallenga e alla Stallavena, Corrado Manfredini vittorioso nella Coppa Junior a Monza e con ottimi piazzamenti al G.P. Riviera, al G.P. Cidonio, Giuliano Facetti secondo alla Vernasca, Raffaele Ciarpaglini assai in vista alla Coppa Carri. Neanche Dore Leto è mancato all'appuntamento, dello sport, pur con i limiti imposti dalla sua professione, conseguendo validi risultati al G.P. Turismo e alla Bologna-Raticosa. La Ambrosiana è stata fondata nel novembre 1936 e come anzianità è seconda soltanto alla Ferrari, che però non comparirà in questa rassegna, così come le altre scuderie che prendono il nome da una casa costruttrice.

### JOLLY CLUB



(Milano - Piazza Istria, 12 - Tel. 600318 - 6882046)

La fama di rullo compressore nel campo dei rallies che la Jolly si è guadagnata dominando in lungo e in largo nella specialità è stata ribadita anche nel corso del 1963 dai piloti e dalle guidatrici del «mago» Angiolini e del presidente Mario Bernasconi. Non è facile, in una sola stagione, raccogliere in questo settore diciannove vittorie di squadra e oltre un centinaio di classe, anche se una formazione è ben inquadrata, se ha dirigenti capaci, se c'è spirito di scuderia, in un parola. Parlando di consuntivi, è d'obbligo iniziare dal titolo collettivo ottenuto dalla Jolly nel campionato rallies della FISA; poi si può passare ai successi individuali segnalando il successo di Luigi Cabella nella Challenge europea del Turismo per la classe 2500; la riconferma di Amalardo Cavallari nel titolo di campione d'Italia dei rallies; la vittoria di Franco Concarì nella classe 3000 turismo nel torneo tricolore; il primo posto conquistato da Ferdinando Tecilla nella Coppa nazionale di regolarità e le vittorie di classe di Lipizer, Cavallari e Cosulich nel campionato dei rallies. A questi titoli nazionali si debbono aggiungere quelli sociali dell'A.C. Milano che sono andati a Ugo Bagnasacco (velocità G.T.); ad Alfredo Bruscato (regolarità); a Mario Angiolini (rallyes); a Renata Angiolini (rallyes femminili) ed altri undici titoli sociali ottenuti dai piloti della Jolly nei campionati degli Automobile Clubs di appartenenza.

Un premio di particolare valore morale, che è andato a un socio della Jolly, è quello posto in palio dall'ANCAI per generosità sportiva e che è stato consegnato nel corso

della riunione delle commissioni sportive a Mario Angiolini. Tra le vittorie che sono sorte dalle 107 gare disputate, con 985 partecipazioni, di particolare rilievo quelle ottenute alla Coppa Intereuropa, al Rallye di Wiesbaden, al Rallye di Ginevra, alla Mobil Economy Run, alla Coppa Carri. Tra i piloti che maggiormente si sono distinti nel corso della stagione sono da ricordare in campo velocistico, oltre a Franco Concarì che ha conquistato 11 vittorie e a Luigi Cabella che ne ha ottenute otto: Ugo Bagnasacco, Romolo Baston, Roberto Bussinello, Claudio Castellano, Walter Cordaro, «Fratelli», Piero Marsiaj, Luigi Pietri, Ernesto Prinoth, Giampiero Raffae, Ferdinando Tecilla, Elio Zagato e nel campo della regolarità e dei rallyes: Cesare e Mario Baldrighi, Piero Bagnasacco, Arturo Brena, Pier Carlo Borghesio, Giovanni Cosulich, Claudio Castellano, Walter Cordaro, Arturo Diosy, Quirico Carta, Carlo Ghislandi, Cesare Canetta, Sergio Lipizer, Aldo Morgantini, Enzo Martoni, Arturo Marzario, Sergio Merlotti, Mario Piantato, Ottavio Picchio, Dante Sabini, Giovanni Saettoni, Ermanno Spadoni, Antonio Thellung, Italo Varisco, Angelo Vistarini e, naturalmente, Renata e Mario Angiolini e Cavallari. Si deve aggiungere che in campo organizzativo il Jolly Club ha dato vita a una manifestazione che ha riscosso notevole successo: il I Criterium della regolarità - I Trofeo Jolly Club. Anno di fondazione del sodalizio: 1958.

## MEDIOLANUM



(Milano - Viale S. Michele al Corso, 26 - Tel. 486480).

Un titolo italiano, 56 vittorie assolute, 23 di classe, 54 posti d'onore: ecco il bilancio che il dott. Marini presenta ai soci alla fine della gestione 1965. Oltre a queste cifre, il presidente della Mediolanum potrebbe presentare un bilancio morale anch'esso in attivo, che riguarda l'affiatamento, la cordialità di rapporti, la reciproca simpatia che egli, continuando l'opera del suo compianto predecessore Mario Negretti, ha saputo consolidare. «Tiger» è il campione d'Italia per la classe 1300 G.T., titolo che ha conquistato con un primo assoluto a Enna, con vittorie di classe ad Asiago, a Cereglio, alla Coppa FISA, e piazze d'onore alla Vernasca, alla Raticosa, ad Aosta e in altre manifestazioni. Vittorie assolute sono state ottenute da Sergio Stefani al Rallye dei Rododendri, da Damiano Damiani alla Novara-St. Vincent, da «Tiger» ad Enna. Stefani si è aggiudicate vittorie di classe al Rallye dei Fiori, ai Laghi Novaresi, e altri piloti hanno ottenuto brillanti affermazioni e vittorie: Nino Bonaveri, Ugo D'Alessio, Romano Perdoni, Giovanni Pessina, Alberto Cambieri,

Luciano Tavola, Pietro Airolì (3 vittorie), Pietro Bottalla (1 vittoria), Aldo Cambieri (1 vittoria), Damiano Damiani, Giancarlo Giraudi (tre vittorie), Ferdinando Wissel (una vittoria), Marco De Villa, Andrea De Adamich, Bruno Baldi, Giorgio Corradi, Antonio Molteni, Dino Morazzoni, Giovanni Pessina, «Quick», Mario Ranza, Franco Roccaro, Elvio Zanini. La Mediolanum è stata fondata nel gennaio 1955 per iniziativa di un gruppo di soci di un'altra scuderia milanese, la «Madunina».

## CENTRO-SUD



(Monza - Via Rovani, 10 - Tel. 86295)

Nel bilancio 1963, oltre all'attività sportiva e alla scuola-piloti, c'è il trasferimento della sede da Modena a Monza, dove la Centro-Sud ha aperto lo Sport Car Club. Quest'ultima annata può dirsi positiva in tutti i campi: in quello sportivo per le numerose corse a cui la scuderia di Mimmo Dei ha preso parte (18 fra cui 11 Gran Premi) pur avendo iniziato tardi la partecipazione a causa del ritardo nella consegna della B.R.M. da parte della Casa che, sia a Montecarlo che ai Gran Premi di Olanda e del Belgio, chiese alla Centro-Sud di lasciare la vettura a disposizione del suo «numero uno» Graham Hill. La scuola-piloti da maggio a novembre (compresa la chiusura per le vacanze estive) ha visto una quarantina di allievi alternarsi al volante delle macchine Sport, Gran Turismo, Junior, Formula Uno, sotto l'esperta guida dell'ing. Piero Taruffi. Due corsi sono stati organizzati con 10 borse di pilotaggio assegnate dalla C.S.A.I. e uno con quattro borse dell'A.N.C.A.I.

Ecco poi alcuni dettagli sulle gare, alle quali hanno preso parte 11 piloti con sette differenti vetture: gli italiani Abate, Acutis, Bandini, Brambilla, Natili, Peroglio, il portoghese Cabral, il francese Trintignant, l'americano Hitchkock, il russo Tchkotoua e il messicano Solana con vetture B.R.M. Cooper Climax 8 cil., Cooper Maserati, Wainer e Lotus Junior, Ferrari GTO, Abarth Simca 1300. In totale, 11 Gran Premi di cui 5 validi per il campionato del mondo conduttori, 4 corse per la categoria Junior, 2 valide per il campionato mondiale marche e una corsa in salita per il campionato italiano.

Hanno esordito in formula 1 sotto le insegne della Centro-Sud due piloti italiani: Brambilla e Peroglio, mentre Bandini ha avuto la possibilità di avere a sua disposizione la B.R.M. con la quale ha ottenuto il terzo miglior tempo in prova nel Gran Premio di Germania, ciò che ha permesso a un pilota italiano di partire in prima fila in una corsa di campionato del mondo. Anno di fondazione della Centro-Sud: Roma 1955.

## MIRABELLA-MILLE MIGLIA

(Brescia - Via Musei, 28 - Tel. 40010)

L'ineguagliabile patrimonio sportivo che Brescia può vantare nel campo dell'automobilismo, con l'organizzazione di 23 Mille Miglia, viene annualmente rinverdito dal Club «Mirabella Mille Miglia» presieduto dal dinamico grand'uff. Basilio Gnutti e alla cui guida è l'animatore per eccellenza il comm. Renzo Castagneto.

Il 1963 è stato un anno d'oro per il Mirabella. Il pilota numero 1 è Alessandro Braga, che si è piazzato al posto d'onore nella graduatoria del Tricolore della Montagna (Turismo); accanto a lui altri validi piloti che hanno portato 17 vittorie, 24 secondi posti, 11 terzi, 12 quarti e sei quinti. Parlando di vittorie e di piazzamenti d'onore, non bisogna pertanto dimenticare i nomi di costoro che si sono battuti per ripagare gli sforzi dei dirigenti: Stefano Alcuati, «Archimede», Marino Bonomi, Arduino Becchetti, Giosuè Butti, Rocco Lanzini, Giovambattista Mainetti, Luigi Ogna, Pier Luigi Polli, Franco Pigozzi, Gianfranco Rovetta, Renato Rota, «Raffy», John Veronesi, Abramo e Pier Luigi Zannardelli, Vincenzo Zanini. Il Mirabella-Mille Miglia è stato fondato nel 1953.

## RACING CLUB MILANO



(Milano - Via della Spiga 6 - Telefono 781185)

Non è mancato all'appuntamento con le prove di maggior rilievo del settore regolaristico. L'annata trascorsa è stata ricca di risultati significativi. Tenendo fede al principio che anima Ermanno Rubboli, nel 1963 il Racing Club ha lanciato e valorizzato alcuni giovani promettenti, come Doro e Coscioni per fare dei nomi. La formazione milanese è stata presente in quasi tutte le gare della Coppa della regolarità con ben 270 presenze, vincendo 10 gare con altrettanti primati assoluti. I 10 successi assoluti sono da attribuire a Ermanno Rubboli (4), a Carlo Masagrande (3) mentre gli altri tre sono stati conquistati da Rodolfo Coscioni, Gianni Doro e Romano Gozzi. Nella Coppa della regolarità, il Racing Club ha occupato il primo posto davanti a Jolly, Grifone, Clessidra, Romagna ecc. Lusinghiera affermazione, per Rubboli e compagni, che hanno sfiorato il successo individuale. Nella nuova stagione il Racing Club intende battersi nel

settore regolaristico con due squadre ufficiali, ciò che permetterà ai suoi piloti di partecipare al campionato italiano ed europeo dei rallyes. Anno di fondazione della scuderia, che è presieduta da Giancarlo Rosti: 1962.

## MADUNINA



(Milano - Viale Certosa, 21 - Telefono 365276)

L'anziana scuderia presieduta dall'on. Vigorelli e diretta con la consueta competenza da Marcello Giambertone ha avuto il suo alliere in Giacomo Russo (Geki), il quale anche nel '63 ha saputo imporsi nettamente nel campo della formula Junior, confermandosi più che meritatamente campione d'Italia. Accanto a questo valorosissimo pilota, altri hanno tenuto alto il vessillo della Madunina, battendosi nelle piste e sulle salite: alludiamo a Giancarlo Moiso, a «Don Chisciotte», a Domenico Lo Coco, a «Poker», i quali, sempre presenti con le loro guizzanti vetturette, hanno portato alle competizioni junior una nota di combattività e di autentico spirito sportivo. Alla «Madunina» spetta il merito di aver organizzato, in modo egregio, la Coppa Vigorelli a Monza, unitamente ad una prova per le piccole Baby junior nel Trofeo Costantini. Anno di fondazione della «Madunina»: 1952 (tra i fondatori, Fangio e Bonetto). Nel 1957, avendo Fangio come conduttore, la scuderia di viale Certosa vinse il titolo mondiale. L'argentino, come è noto, pilotava una Maserati.

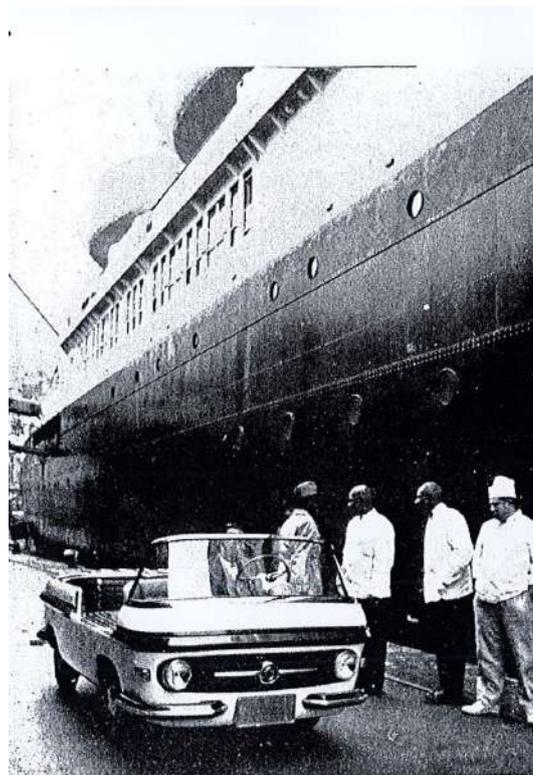
## DA AUTO ITALIANA 1964

Dall'autorevole rivista, ecco un parterre delle Scuderie che si contendevano a Milano (e dintorni) i risultati migliori su tutti i circuiti italiani e anche internazionali. Forse quella più conosciuta e con attività non solo in pista ma anche in faticosi rally, il Jolly Club di Mario Angiolini è quella che è rimasta più a lungo nel cuore degli appassionati. Ma anche le altre...



# 1957: Mr. Henry Ford compra la Fiat, ma solo un'auto!

**L**a frase ultra conosciuta che il sig. Ford si toglieva il cappello ogni volta che passava un'Alfa Romeo era valida per il fondatore Henry I. Il figlio Henry II, invece, ha tolto (fatto togliere, anzi, dal Maestro Pinin Farina) tutto il tetto ad una Fiat 600 Multipla Speciale chiamata Eden Roc, gemella di quella esposta al Salone di Parigi qualche mese prima. Non è dato di sapere se il pagamento è stato fatto in Dollari o Lire. Chissà, magari il buon Pinin per la pubblicità ottenuta gli avrà fatto un po' di sconto? Non sappiamo.



QUESTO MAGAZINE È STATO STAMPATO SU CARTA BURGO RESPECTA 100, PATINATA 100% RICICLATA CERTIFICATA FSC®. L'ENERGIA NECESSARIA PER LA STAMPA È STATA PRODOTTA DA UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO. IL CONTRIBUTO ALL'AMBIENTE È IL SEGUENTE: CO2 NON IMMESA IN ATMOSFERA 79.645 KG/YEAR, PETROLIO RISPARMIATO 42.063 L/YEAR, ALBERI EQUIVALENTI 159 TREES/ YEAR.

**passione  
& motori**

periodico di Fucina editore  
via Ennio 8, 20137 Milano  
tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29  
info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano, n. 220 del 21/04/2011

**Direttore Responsabile:** Alvise-Marco Seno  
**Segretaria di Redazione:** Cristina Papanice  
**Progetto Grafico:** Grafic House di Massimo D'Onofrio  
**Stampa:** Galli&Therry, Milano

**Direttore Editoriale:** Gianfilippo Salvetti  
**Responsabile Amministrativo:** Chiara Brega  
**Impaginazione e Grafica:** Fucina srl  
**Archivi fotografici:** CMAE, Fucina srl, Alfa Blue Team

L'editore resta a disposizione degli aventi diritto per fonti iconografiche eventualmente non individuate



## Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

Via Goldoni 1 – 20129 – Milano

Tel. 02-76000120

[cmae@cmae.it](mailto:cmae@cmae.it) [www.cmae.it](http://www.cmae.it)

### SCHEDA RINNOVO ISCRIZIONE 2025

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

Il sottoscritto ..... nato a ..... il .....

**I DATI 2024 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 2025 CON LA QUALIFICA DI:

**Socio C.M.A.E.**  ORDINARIO € 124,00 € .....

TESSERA N.  GIOVANE (fino a 40 anni) € 79,00 € .....

.....  FAMILIARE € 20,00 € .....

SOSTENITORE quota minima € 200,00 € .....

AFFILIATO (Conv. Club) ..... € 79,00 € .....

**Socio A.S.I.**  BASE (rivista La Manovella solo digitale) € 41,00 € .....

TESSERA N.  BASE PIU' (rivista La Manovella cartacea) € 46,00 € .....

.....  IN (La Manovella cartacea +  
EuropAssistance km.50) € 55,00 € .....

FULL (La Manovella cartacea +  
EuropAssistance km.500) € 85,00 € .....

**Socio F.A.I.**  Facoltativa (Vedi Convenzione) € .....

Singolo: € 29,00 - Famiglia: € 56,00 - Coppia € 50,00 - Monogenitoriale € 35,00

**TOTALE VERSAMENTO Contanti - Assegno - Carte - Bonifico** € .....

(Il nostro IBAN è NUOVO IT21Q0307502200CC8501075611 - Banca Generali)

**Nella causale si prega di indicare nome, cognome e n. tessera CMAE**

Autorizzo espressamente la effettuazione di fotografie e/o riprese, in occasione della mia partecipazione ad eventi organizzati o patrocinati dal Club e la relativa pubblicazione e/o diffusione delle stesse a mezzo sito internet, social network, pubblicazioni periodiche di Club, in occasione di mostre ed eventi e/o mediante emittenti televisive, pubbliche e/o private (autorizzazione facoltativa)

Firma.....

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 compartecipati. 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.....





## INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI Ai sensi del Regolamento UE 2016/679

La presente per informarla che i suoi dati personali saranno trattati da codesto Club e dall'Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.) nel pieno rispetto del Regolamento Europeo 2016/679.

### ❖ **Natura dei dati personali**

I dati personali trattati sono i seguenti:

- Nome, cognome, data e luogo di nascita, indirizzo di residenza (eventuale altro indirizzo), numero di telefono, email, C.F., da Lei forniti nella domanda di iscrizione;
- Dati relativi ai veicoli dei quali chiederà l'iscrizione negli appositi registri.

Gli interessati al trattamento sono gli iscritti al Club che fanno richiesta di tesseramento ad A.S.I. e le persone fisiche collegate a soggetti giuridici (es. legale rappresentante di una società che richiede l'iscrizione).

Si informa che il conferimento dei dati è di natura obbligatoria. Il mancato conferimento non può dar seguito al servizio richiesto.

### ❖ **Liceità del trattamento**

Il trattamento dei suoi dati personali è necessario per il legittimo interesse di ASI e del Club che garantiscono la condizione che lo stesso interesse non prevalga sugli interessi ed i diritti e le libertà fondamentali del tesserato.

### ❖ **Finalità del trattamento**

I dati personali raccolti saranno trattati ed utilizzati direttamente per adempiere alle seguenti finalità:

- dare seguito ai tesseramenti a A.S.I. – Auto moto club Storico Italiano;
- dar seguito all'iscrizione dei veicoli al registro storico A.S.I.;
- dare seguito all'invio della rivista "La Manovella";
- dare seguito all'iscrizione a concorsi o manifestazioni;
- dare seguito, con riferimento alla elaborazione della richiesta e agli adempimenti, anche di legge, amministrativi, contabili e fiscali connessi al tesseramento soci e all'iscrizione dei veicoli;
- gestire la corrispondenza, le comunicazioni e segnalazioni di servizio con Lei.

### ❖ **Identità e Dati di contatto dei Titolari del Trattamento**

I Contitolari del trattamento, per le finalità precedentemente illustrate, sono:

- Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.), con sede a Villa Rey – Strada Val San Martino Superiore, 27, 10131 Torino;
- Club federato di appartenenza.

### ❖ **Ambito di comunicazione e diffusione dei dati**

I suoi dati personali non saranno diffusi, venduti o ceduti a soggetti terzi. I suoi dati potranno essere comunicati a soggetti autorizzati da A.S.I. allo svolgimento di attività funzionali alla struttura e qualora ciò sia indispensabile al fine di esecuzione degli obblighi assunti dalle parti. In tal caso l'utilizzo da parte dei terzi avverrà nel completo rispetto del principio della correttezza e delle disposizioni di legge.

I Suoi dati potranno pertanto essere comunicati ai seguenti soggetti, di cui si riporta un elenco esemplificativo:

- tutti i soggetti cui la facoltà di accesso a tali dati è riconosciuta in forza di provvedimenti normativi, o su richiesta specifica delle autorità competenti;
- soggetti che prestano servizio di assistenza tecnologica ed informatica all'Associazione;
- soggetti legati all'invio della rivista "La Manovella";
- ai nostri dipendenti e collaboratori autorizzati al trattamento dei dati personali, nell'ambito delle relative mansioni, nonché alla società di servizi A.S.I. Service S.r.l.;
- a tutte quelle persone fisiche e/o giuridiche, pubbliche e/o private quando la comunicazione risulti necessaria o funzionale allo svolgimento della nostra attività e nei modi e per le finalità sopra illustrate.

### ❖ **Diritti dell'interessato**

La informiamo che può far valere i Suoi diritti (secondo quanto previsto dagli art. 15, 16, 17 e 21 del Regolamento), rivolgendosi al Suo Club di appartenenza. In particolare, Lei ha il diritto di:

- accedere ai dati personali;
- chiederne la rettifica o la cancellazione;
- chiederne la limitazione del trattamento;
- ottenere la portabilità dei dati ove applicabile;
- ha altresì il diritto di proporre reclamo a un'autorità di controllo.

### ❖ **Conservazione dei dati**

Nel caso in cui Lei volesse interrompere il rapporto con A.S.I. prima della naturale scadenza dell'iscrizione o nel caso di mancato rinnovo, i Suoi dati personali e quelli del veicolo saranno conservati in archivio storico per 25 anni, dopodiché verranno cancellati sia da A.S.I. che dal Club di appartenenza.

### ❖ **Presenza visione**

Si dichiara di aver ricevuto e presa visione delle informazioni circa il trattamento dei propri dati personali secondo la presente informativa.

La presente informativa è anche disponibile anche sul sito [www.asifed.it](http://www.asifed.it).

Data \_\_\_\_\_

Firma leggibile dell'interessato \_\_\_\_\_



