Noi CMAE

Nº 107 LUGLIO 2023

Passione&Motori - Luglio 2023 - Euro 3,00- Periodico di informazione per gli appassionati del mondo delle auto e moto d'epoca



AUTO COLLECTION A NOVEGRO
IL CMAE PRESENTE CON PANORAMA CITROËN

ELETTROTASSÌ



PORTATA 5 PERSONE PIÙ BAGAGLI • VELOCITÀ ORARIA 45 Km.
AUTONOMIA Km. 80 - 100 • BATTERIE 40 ELEMENTI • 200 AMPÉRORA

NIENTE OLIO

DI PROSSIMA ADOZIONE PER IL SERVIZIO PUBBLICO DI ROMA E TORINO

NIENTE BENZINA

S.A.M.e.M.

Colla nostra nuova organizzazione commerciale post-bellica sono disponibili delle agenzie di vendita in zone di Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia, Veneto.

INTERPELLATECI

Capitale Sociale L. 750.000 interamente versato | Amministr. Un. Giovanni Moretti

SOC. AN. MOTOVEICOLI ELETTROVEICOLI MORETTI

TORINO - Via Mantova N. 56 angolo Corso Firenze - Telefono N. 21840

da "Auto Italiana" 1945



Carissimi Soci, eccoci finalmente con un nuovo numero della nostra rivista che troverete rinnovata nell'impostazione e nei contenuti. Noi CMAE è lo strumento del Club per raccontare le attività svolte dal Club, riportare notizie legate al mondo delle auto e moto d'epoca ed anche, perché no, un po' di cultura e storia del motorismo e ci auguriamo quindi che sia sempre di vostro interesse.

Ad aprile si sono tenute le elezioni in ambito ASI per il rinnovo del consiglio direttivo; a larga maggioranza è stato confermato Presidente Alberto Scuro con la sua squadra di consiglieri. Auguriamo al gruppo dirigente buon lavoro nel segno della continuità delle iniziative intraprese nel mandato precedente.

Finalmente, dopo un lungo stop dovuto alla pandemia, abbiamo ripreso ad organizzare i nostri raduni, sia per le auto che per le moto, abbinando percorsi che consentono sia di godere del piacere di guida dei nostri mezzi che del piacere di visitare luoghi di interesse culturale, il più delle volte anche con il privilegio dell'accesso esclusivo riservato al nostro Club.

Abbiamo ripreso anche l'organizzazione di serate a tema presso la nostra sede: un'occasione per condividere racconti di viaggi, avventure, storie di auto e moto, nonché un momento per ritrovarsi tra i soci. Troverete in questo numero il resoconto di alcune gite che si sono svolte in primavera, oltre al riassunto della giornata trascorsa con i tecnici ASI durante la seduta di omologazione tenutasi lo scorso aprile presso la prestigiosa sede dell'Alfa Blue Team. Il CMAE è da sempre il Club di riferimento per ASI, sull'area di Milano, per quanto riguarda l'organizzazione delle sedute di omologazione ed anche questa volta abbiamo svolto egregiamente il nostro compito, ricevendo i complimenti da parte dei commissari.

Quello della certificazione dei veicoli storici è un tema per noi molto importante perché è l'unico strumento che permette di confermare

l'autenticità di un veicolo a prescindere dalle caratteristiche, dalla storia e dal valore dello stesso. Il certificato di rilevanza storica, infatti, non aggiunge un valore economico all'auto o moto che sia, bensì ne determina lo stato di conservazione e l'autenticità, che sono il vero valore per un appassionato.
Questo è il messaggio che siamo riusciti a far arrivare sul tavolo delle istituzioni comunali e che ha permesso di trovare un accordo sulle regole di circolazione in area B di Milano per i veicoli storici. In attesa di una legge nazionale che regolamenti questo argomento, come già accade in molti altri paesi europei, ci stiamo muovendo a livello regionale insieme ad altri Club ASI lombardi per riuscire ad omogeneizzare, almeno a livello regionale appunto, la mobilità dei veicoli dotati di certificato di rilevanza storica.
È un tema di non facile soluzione ma contiamo anche sul supporto della federazione nazionale per trovare una formula che sia di soddisfazione per tutti. In ultimo vi informo che abbiamo iniziato l'organizzazione del XVI Trofeo Milano in programma per il 30 settembre 2023 e, dopo l'imprevisto stop dello scorso anno, abbiamo tanta voglia di ripartire con questa manifestazione che è il fiore all'occhiello del CMAE. Non posso ancora anticipare nulla ma ci saranno grandi sorprese!
Continuate a seguirci sulla pagina news del nostro sito dove troverete il calendario aggiornato degli eventi in programma e tanto altro ancora!

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

sommario

pag. 6 Auto collection: alcuni capolavori del Double Chevron
pag. 8 CMAE Giovani, tra finzione e realtà
pag. 9 Auto ed arte al trofeo GIOVA-MI
pag. 10 Leggendo qua e là, sessant'anni fa
pag. 12 Trofeo Milano: un rientro alla grande
pag. 14 Una Jaguar per amico
pag. 18 Omologazioni ASI, grazie all'ospitalità dell'ABT
pag. 20 Tour Lariano: 220 km di grande piacere
pag. 22 Un'auto filante? no! una meteora!
pag. 24 Lago d'Iseo: la patria dei motoscafi Riva!
pag. 28 Medioevo e tradizione nella cornice del varesotto...
pag. 30 Arte e fortuna di 4 temerari in Panda
pag. 32 Una buona e sana lettura... per conoscere il nostro mondo
pag. 34 Motogiro d'Italia: passione, gioco e tanti km
pag. 36 Un'idea del c...onte! ...e magari funzionava!
pag. 38 Tra scorci di lungolago e Valcuvia...
pag. 40 Storia della Mina, una Sertum 250 VL
pag. 43 Momo: il design italiano 1950-1960
pag. 44 III Coppa ASI - GIOVA-MI e il Museo ADI
pag. 46 Pubblicità... e arte, FOD attiva dal 1924 al 1927
pag. 48 il Trofeo CMAE
pag. 49 Scheda rinnovo iscrizione

la forza del CMAE...

...sono questi numeri

1959 anno di fondazione
1600 Soci
10 manovelle d'oro ASI
2 manovelle giovani
200 crs elaborati al 31 maggio '23

di ENNIO MARONE



Auto collection: alcuni capolavori del Double Chevron





Il CMAE non poteva mancare al classico appuntamento al Parco Esposizioni di Novegro che apre la stagione milanese del panorama di auto e moto d'epoca: il tema quest'anno era il Double Chevron che, giustamente, ha tanti cultori nel mondo

Da molti anni ormai il ritrovo di Novegro, in questo caso "Auto collection" è appuntamento al quale non si può dire di no.
È l'occasione per incontrare tanti amici che possono ricominciare la stagione di movimento con le loro amate automobili o moto, venire a curiosare qualcosa di interessante da comprare o, magari, trattare qualche cosa da vendere.
L'opportunità di poter entrare con l'auto d'epoca e parcheggiarla comodamente insieme alle altre non è solo una grande comodità che noi offriamo ai nostri Soci ma è anche un bel modo di regalare, ai tanti visitatori, un parterre di automobili varie e soprattutto sempre in uno stato invidiabile grazie alla cura di tutti i nostri Soci.
Questa esposizione di Novegro è anche l'occasione per il nostro vicepresidente Aglione, nonché Commissario Tecnico, per poter approfondire e aiutare coi suoi preziosi consigli non solo i Soci intervenuti ma anche quelli che desiderano associarsi e che possono trovare nel CMAE un grande supporto per la loro passione, grazie alla competenza acquisita negli oltre 60 anni ormai di presenza del nostro Club sul territorio milanese e non solo.
Quest'anno si è voluto dare anche un tema particolare alle auto in esposizione con un parterre di esemplari Citroën veramente di grande interesse: da una pietra miliare come la DS, anche nella bellissima versione Cabriolet, alla futuribile Citroën SM nata in collaborazione con la Maserati.

Il nostro vicepresidente, nonché commissario tecnico, al suo tavolo di lavoro in attesa delle lunghe file di domande. A destra, una bellissima e rara DS cabriolet.

IL PATRON DEL DOUBLE CHEVRON

André Citroën (Parigi,1878), nel 1902 inizia l'attività nel campo degli ingranaggi poi, avvicinatosi al mondo dell'auto, nel '19 inizia con un modello utilitario, amplia l'attività e nel '33 vede la luce un caposaldo, la Traction Avant, i cui investimenti minarono le finanze; la sua salute peggiorò e il 3 luglio 1935 morì, non prima di aver ceduto le sue azioni al colosso degli pneumatici Michelin, suo principale creditore

di LUCA GROSSI

CMAE GIOVANI tra finzione e realtà



Sabato 18 marzo, avvolto in un alone di mistero, un bel gruppetto di moto e auto d'epoca, guidati dal Gruppo Giovani, si è inoltrato tra le boscaglie per arrivare a...

La curiosità e le aspettative per questo primo evento 2023 dedicato ai giovani del club erano molto elevate sin dal teaser dell'evento, intitolato "Tra Finzione e Realtà", titolo che ha subito generato negli interessati l'alone di mistero misto ad avventura che ha poi effettivamente fatto da leit motiv della giornata.
Il clima mite ha favorito l'utilizzo di moto, scooter, spider e cabriolet che, dopo il briefing, si sono diligentemente incolonnati per affrontare un percorso bucolico, costellato di alberi e fiori desiderosi di mostrare splendide colorazioni, a sottolineare che la primavera ormai era vicina. Strade poco trafficate, immerse nel verde di paesi poco conosciuti, ci hanno portato allo splendido borgo Manzola, a Cisliano, territorio di caccia degli Sforza utilizzato dalla metà del '500.
Disposti i veicoli in un'area riservata, la prima parte adrenalinica della giornata era pronta ad attendere il gruppo con giochi di ruolo e strategia da sviluppare insieme, immersi in atmosfere di altri tempi sapientemente ricostruiti grazie a "Paintball Milano".
Il gioco si è fatto subito faticoso e impegnativo, la preparazione atletica e la precisione si sono rivelati il punto cruciale ma alla fine il risultato sulle tre partite è stato un bellissimo pari merito per le due squadre che si sono affrontate.
Stanchi, ma visibilmente felici, dopo essersi rinfrescati, ripuliti e cambiati di abito, i giovani si sono diretti al Ristorante Torre dei Gelsi, elemento architettonico di riferimento del borgo, dove ha avuto luogo lo spettacolo teatrale "cena con delitto": durante il banchetto, attori professionisti hanno dato vita a una rappresentazione perfettamente calata nell'atmosfera, scandendo le portate con interventi volti a far intendere ai partecipanti, catapultati sulla scena in veste di detective, i dettagli del fittizio omicidio del fantomatico Conte Vlad.
Le due squadre CMAE hanno ben figurato nella risoluzione degli enigmi, avvicinandosi moltissimo a risolvere l'intrigo, destreggiandosi abilmente tra i dettagli forniti dagli attori. Vicini alla mezzanotte, con la giornata ormai in chiusura, la voglia di rivedersi presto è stato il desiderio più bello e significativo, condiviso da tutti.



Auto ed arte

al Trofeo GIOVA-MI

Lasciamo parlare Nicolò Castaldini (ferrarese, classe 2003) giovane uscito dal Liceo Artistico di Brera, oggi al Politecnico nel corso di design del Prodotto Industriale, che ha avuto un'idea non banale: trasformare un cestino che può sembrare vuoto ma…

MT (Trashcan = Cestino Vuoto) è una galleria d'arte virtuale attualmente presente su Instagram e Tik Tok, uno spazio espositivo dedito a mettere in luce gli artisti giovani e la loro visione. MT è la sintesi fonetica della parola Empty (vuoto); il "cestino vuoto" è l'immagine simbolo della nostra filosofia ovvero "non scartare nulla" per questo ci impegniamo nella valorizzazione dei talenti nascosti permettendogli di comunicare al meglio la loro arte.

Così quest'anno, il 17 giugno scorso, grazie alla collaborazione con CMAE e A.S.I, alcuni giovani artisti di MT, hanno avuto l'opportunità di partecipare al Trofeo Milano Giovani e associare cinque auto emblematiche a cinque loro opere, ispirate dalle auto stesse e dall'aura di storia che le circonda. Abbinata alla superba Aurelia B24 l'artista, in questo caso, ha voluto riproporre l'iconica scena del film "Il Sorpasso" (1962) con un effetto davvero convincente. Attraverso i dipinti ispirati alle automobili, viene catturato l'animo, l'essenza e l'energia di queste icone su quattro ruote, trasformandole in vere e proprie ambasciatrici di emozioni.
I creatori di questo progetto oltre a Nicolò Castaldini, autore fra l'altro della locandina del Trofeo Milano del 2021 e 2023, sono Leonardo Occhipinti, Wishva Meddawatta e Jago Bertolini e potete seguire il loro simpatico percorso su Instagram (@mt_virtualgallery) e su Tik Tok (@mt_artgallery).





di GIPPO SALVETTI

Leggendo qua e là *sessant'anni fa...*



Supercar italiane degli anni sessanta, in pieno boom economico, auto che il mondo ci invidiava e, ancora oggi, giustamente ci invidia.
Cavallino e Tridente (e poi il Toro Lamborghini) sono e saranno sempre sulla cresta dell'onda

Leggendo qua e là, dalla biblioteca è emersa l'annata 1962 di *Auto Italiana*, una bellissima rivista che ha fatto epoca e che ha purtroppo chiuso i battenti alla fine degli anni '60.
Tra le varie curiosità, è emersa una riflessione sui prezzi di vendita delle auto italiane in quel periodo. Guardando alle supercar e non essendo ancora presente il terzo marchio italiano (la Lamborghini arriverà l'anno successivo), il duello ai vertici era tra il Cavallino e il Tridente. Si potrebbe pensare quindi che l'oscar della supercar più cara sarebbe da assegnare al Cavallino con la 250 GT cabriolet, che costava la bellezza







In alto la Ferrari 250 GT Cabriolet Pininfarina, la Maserati 5000 GT Frua (a sinistra) e la versione di Allemano (qui sopra). Alla pagina precedente la favolosa 250 California, sempre opera di Pininfarina.

di 6.001.000 di Lire, ovviamente non di Euro. Invece è il Tridente, con la favolosa Maserati 5000 GT, che supera la concorrente modenese addirittura del 30% con 7.764.000 Lire; con quella cifra compravi allora un (bel) appartamento non proprio in periferia.

La Maserati 5000 GT, costruita in poche decine di esemplari, è stata carrozzata dai più importanti stilisti di allora (Touring, Bertone, Allemano, Pininfarina, Ghia, Frua, etc.) e, pur avendo "solo" otto cilindri contro i dodici del Cavallino, ha rappresentato il top dell'epoca, anche rispetto ai concorrenti internazionali (soprattutto inglesi). È stata una vera e propria "Gran Turismo" con finiture di primissimo ordine, qualità costruttive e meccanica affidabile (per l'epoca!). Il motore, derivato dalla sportivissima 450S, con i suoi 325 CV ne faceva l'auto "di serie" più potente.

Non per niente i proprietari furono il gotha del jet set internazionale, non ultimi lo Scià di Persia, l'Aga Khan, Ferdinando Innocenti e anche l'Avvocato Agnelli si è fatto attrarre da un marchio "concorrente". Concorrente per modo di dire perché "l'ammiraglia" della Fiat, allora, era al massimo dotata di un sei cilindri di cubatura di meno della metà.

A distanza di sessant'anni è curioso vedere come le quotazioni di queste leggendarie vetture d'epoca siano estremamente difformi. L'aspetto più eclatante lo si rileva in campo Ferrari, dove il modello più "economico" di allora, la 250 GT Spider California che costava 5.691.000 (quindi 310.000 Lire meno della sorella 250 GT cabriolet) spunti oggi quotazioni oltre ai 12 milioni di Euro (record a parte di oltre 16), contro la metà della cabriolet e oltre 10 volte la Maserati 5000 GT. Il Tridente appare sempre all'ombra del Cavallino: tutto giusto?

La risposta potrebbe essere:

"Questo è il mercato, bellezza!".

TROFEO MILANO
un rientro alla grande!!!



Siete pronti a scaldare i motori? Sabato 30 settembre torna alla grande il Trofeo Milano, ancor più affascinante di sempre! Non mancate a questa bella tradizione!

Finalmente dopo il forzato arresto della pandemia e le vicissitudini burocratiche il CMAE si riappropria di questo appuntamento che tanto successo ha riscosso in passato guadagnandosi più di una Manovella d'Oro ASI. Un piacevole percorso si snoderà nelle campagne milanesi per ritornare poi a Milano per una suggestiva cena di gala

NON MANCATE!!

STA ARRIVANDO

30 settembre 2023

Evento CARBON FREE
a Impatto zero



TROFEO MILANO

BY my CAR

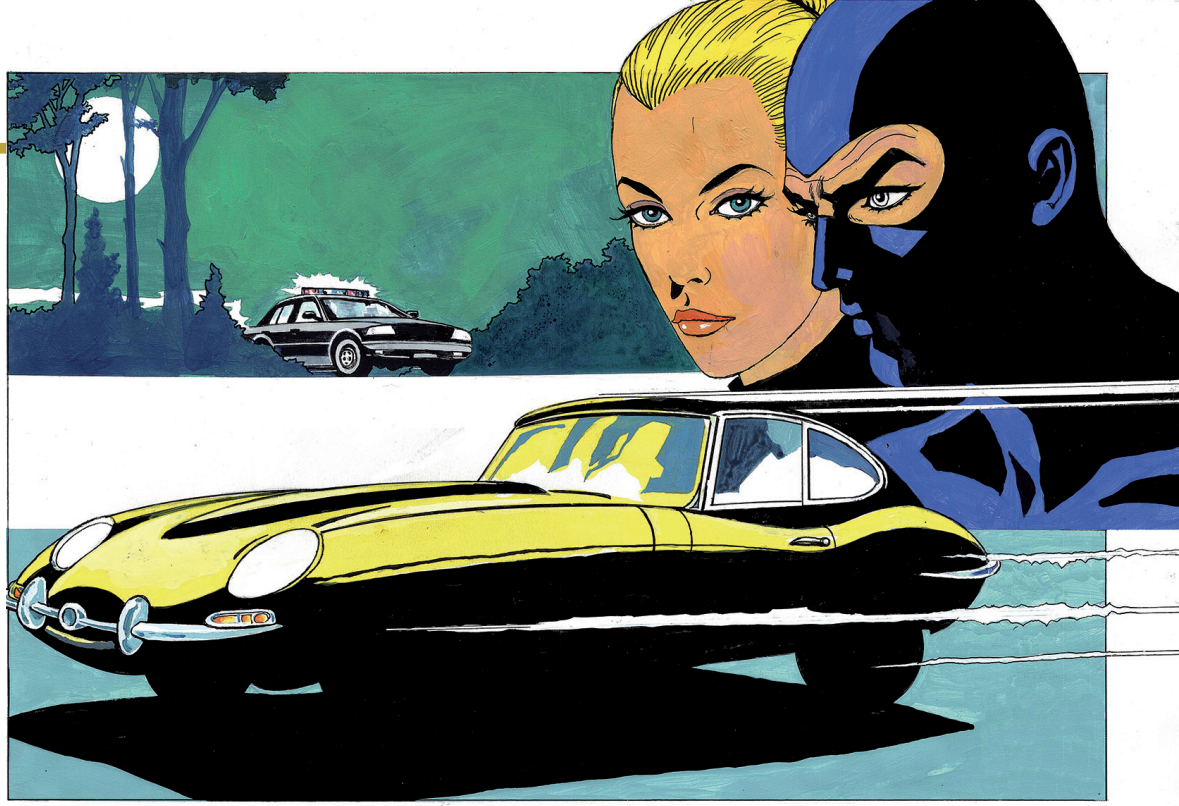
16° EDIZIONE

SAVE THE DATE

di NICOLA CAPELLI

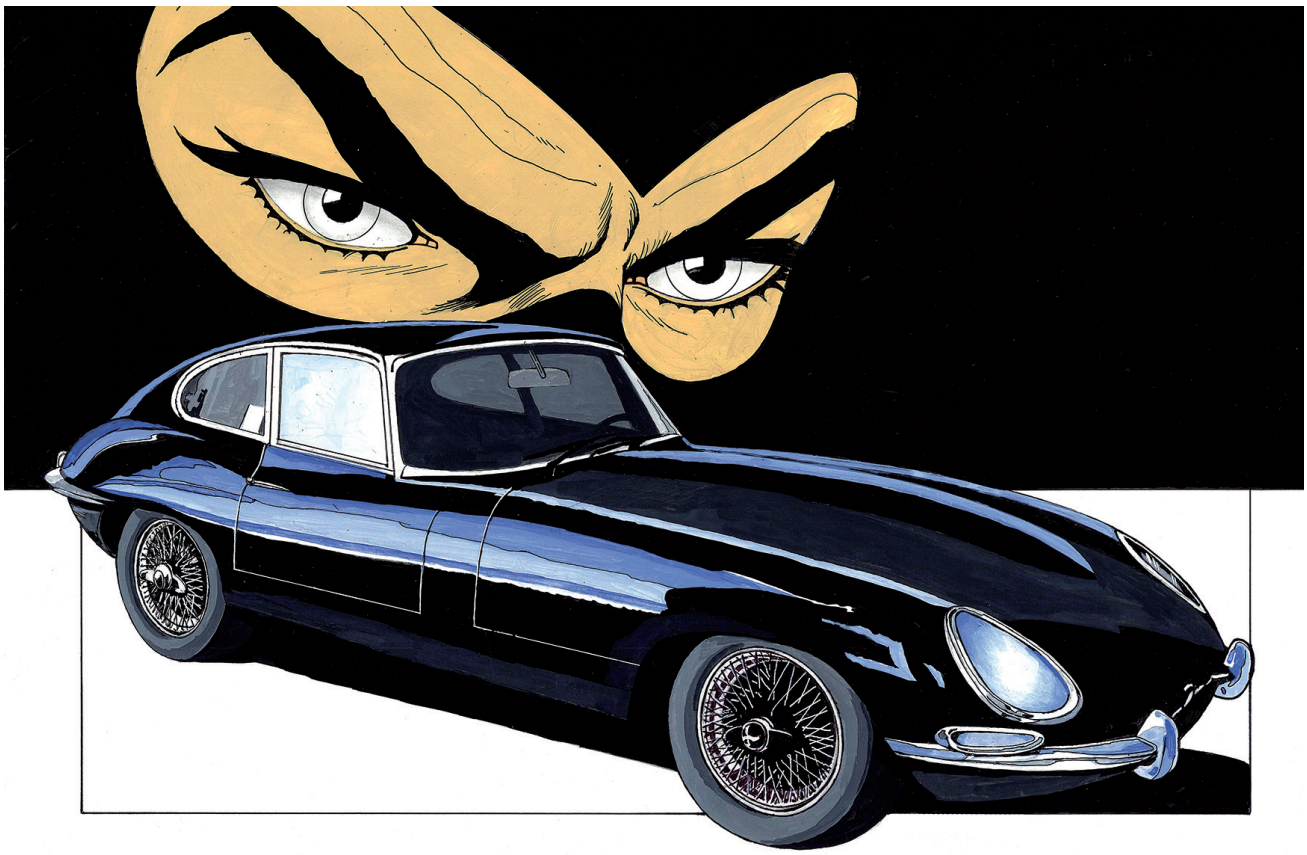
una Jaguar ...per amico





Ci provo! Quattro soggetti per una bella storia Milanese. Il primo soggetto sono due sorelle che nei primi anni sessanta "inventano" un personaggio dei fumetti, scrivono le sue avventure, le ambientano, gli trovano una compagna, incaricano un ispettore di dargli la caccia vita natural durante e gli danno un'auto per sfuggire alla caccia.
Le sorelle Giussani "inventano" Diabolik!!!
Il secondo soggetto è Enzo Facciolo.
Un artista che viene dal mondo dei fumetti e della pubblicità. Entra in scena al 10° numero e caratterizza Diabolik e il suo universo. Lo sguardo di ghiaccio, ispirato all'attore Robert Taylor su insistenza delle sorelle Giussani, è opera di Facciolo.
Dice Gianni Brunoro che "se le sorelle Angela e Luciana Giussani ne sono state le mamme (di Diabolik, *ndr*), Enzo Facciolo se ne può ritenere il papà". E dice Mario Gomboli (Direttore della casa editrice Astorina) che "…se oggi Diabolik è un 'brand', se è riconoscibile anche dalla sua silhouette o per un dettaglio del volto, se le decine di illustratori che si sono avvicendati, per più di cinquant'anni, nell'impegnativo compito di disegnare le avventure di Diabolik hanno avuto un punto di riferimento chiaro e univoco, il merito va soprattutto a Enzo Facciolo." Aggiungo da parte mia che Diabolik non è solo un ladro. Ma una composizione perfetta di ruoli e ambientazioni (…vi siete mai chiesti quale personaggio manca nei Peanuts? O quale è di troppo?).
Enzo Facciolo, quindi.
E Diabolik diventa Diabolik!
Abbiamo dunque descritto due soggetti. Dal punto di vista dei lettori abbiamo un fumetto tascabile, disegnato a china, settimanale, che regolarmente ci ipnotizza per mezz'ora.
Il terzo soggetto è una galleria d'arte, la galleria Spazio Papel. Che fa una cosa semplice e straordinaria. Chiede a Enzo Facciolo di raccontare Diabolik fuori dal tascabile. C'è una splendida tavola che da sola racconta l'anima, il carattere di Facciolo.
Nella tavola si vedono Eva e Diabolik che sono appena arrivati in galleria e guardano dei disegni.





I disegni sono di Diabolik. Accanto a loro Noris Contardo ed Eduardo Simone (i galleristi) sono molto contenti. Sorridono ed accolgono il pubblico. Mi dice Eduardo che "… sì, che è proprio Facciolo che passa sullo sfondo. Si muove con discrezione.
Con passo felpato. Intento ad ascoltare i commenti di Eva e Diabolik. Vuol sapere cosa ne pensano...".
Le opere alle pareti sono di Toppi, Crepax, Robustelli. Autori per i quali Facciolo nutriva una grande ammirazione.
Elegante nell'animo, come Diabolik nelle sue avventure!
Perché il quarto soggetto di questa storia è una Jaguar E-type?

ENZO FACCIOLO IL VERO DIABOLIK?

Enzo Facciolo (milanese, 1921-2021), inizia alla Pagot Film per approdare, nel 1963, con Diabolik e le sorelle Angela e Luciana Giussani, le ideatrici della Casa Astorina, dove segna le caratteristiche del personaggio e ridefinisce la grafica degli altri personaggi. Nel '79 interrompe la collaborazione per la grafica pubblicitaria ma vi fa ritorno nel '98 fino all'ultimo.

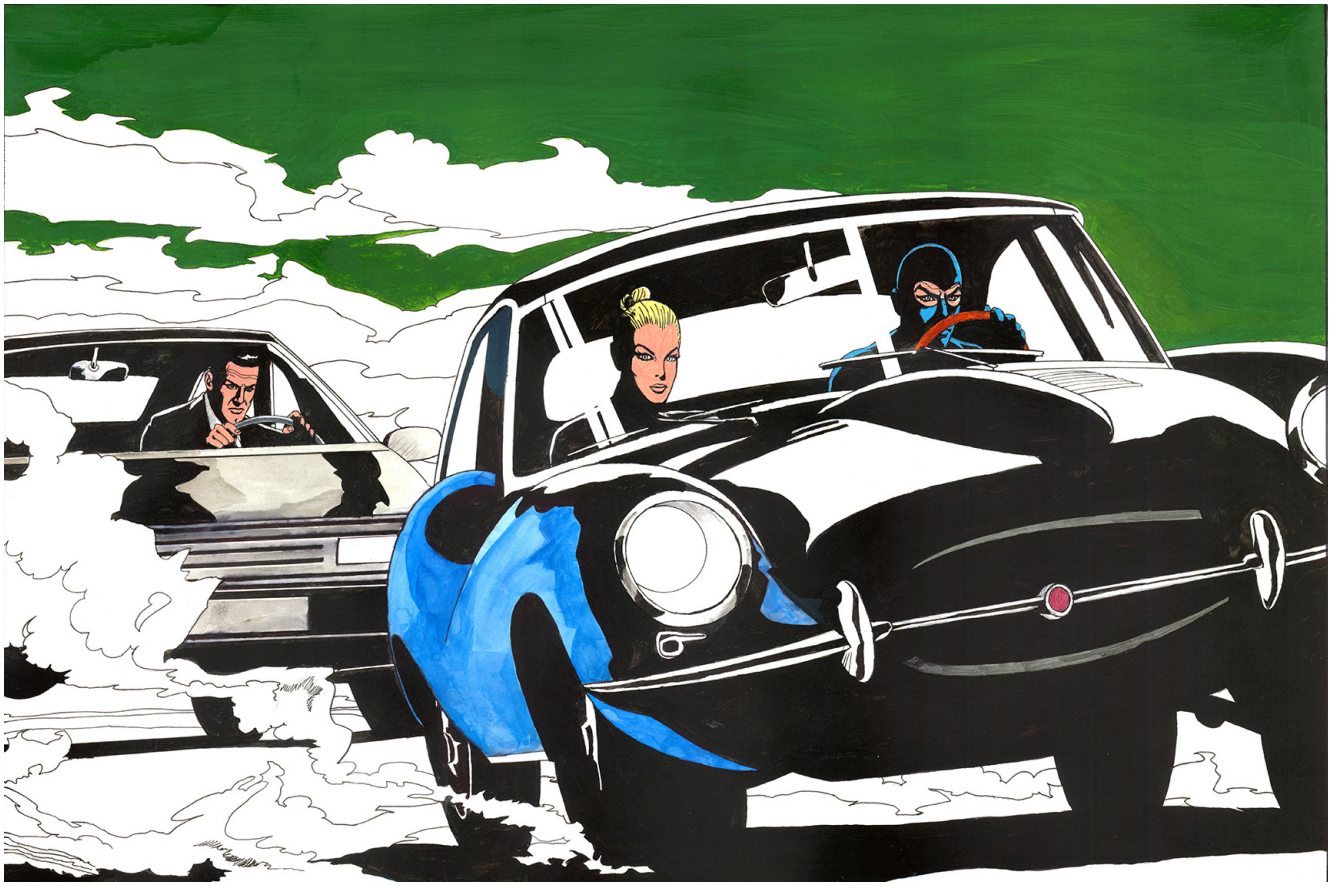
LA GALLERIA SPAZIO PAPEL

Da decenni si occupa di illustrazioni e fumetto d'autore, in particolare per gli autori che hanno cura del dettaglio come Luzzati, Facciolo, Toppi a Robustelli. Facciolo collabora con Spazio Papel dal 2009, creando immagini inedite di Diabolik ed Eva Kant. Ogni anno viene organizzata una Mostra e Edizioni Papel realizza una cartella di immagini su autorizzazione della Casa Editrice Astorina.

Perché è bella. Bellissima.
Fu scelta dalle sorelle Giussani perché era bella, e perché era nuova (16 marzo 1961 la E-Type e 1° Novembre 1962 il primo numero di Diabolik).
Perfetta per il Re del Terrore.
E… "perfetta per trasportare un cadavere", pensavano le fantastiche sorelle prima di scoprire che, ahimè, il baule è ...dietro!
L'immancabile Jaguar è l'unico complice di Diabolik. L'unico amico… che parte sempre al primo colpo!
Possiamo ora concludere la nostra bella storia Milanese, senza dover aggiungere e spiegare con troppe parole.
Perché, sono quelle che Enzo Facciolo ha disegnato per Spazio Papel le più belle Jaguar di Diabolik. Che sono qualcosa di più di una Jaguar E-type. Sono "La" Jaguar E-Type per moltissimi Italiani!!!

Ringraziamo DIABOLIK©ASTORINA srl per l'autorizzazione all'uso delle immagini





di ENNIO MARONE

Omologazioni ASI grazie all'ospitalità dell'Alfa Blue Team









Il briefing tra i Commissari prima di iniziare la Sessione di Omologazione, di seguito uno scorcio dell'ambiente in cui si sono svolte le Omologazioni.

Sabato 8 aprile, si sono svolte le omologazioni ASI a Settala grazie all'ospitalità della Collezione Alfa Blue Team il cui Presidente, Gippo Salvetti, è da moltissimi anni Socio del nostro CMAE. Già alla mattina presto si erano radunate diverse auto e alcune moto che sapientemente il nostro Commissario Tecnico, Mario Aglione, aveva scaglionato nel corso della mattinata. Fortunatamente la bella giornata di sole tiepido ha favorito il lavoro dei Commissari intervenuti, che hanno così potuto iniziare, anche all'esterno della struttura, a prendere visione dei veicoli cui ha fatto seguito un esame più accurato all'interno del Museo. Prima di iniziare un briefing tra tutti gli esaminatori tenuto da Mario Rossi, ha ricordato l'impegno dell'ASI al dialogo con gli associati: non si deve dare la sensazione di "salire in cattedra" o essere lì per "punire" gli eventuali errori, ma per correggere e aiutare chi viene a far omologare il proprio veicolo a uniformarlo alle prescrizioni necessarie. Del resto già i veicoli devono aver passato il vaglio dei Commissari dei rispettivi Club e se per i nostri Soci tutto era già conosciuto e approfondito dal nostro Aglione, diverso era per i veicoli qui confluiti da altri Club di cui il CMAE non poteva aver espresso valutazione alcuna. Comunque tutto è proceduto per il meglio e si sono presentate all'appello 32 vetture e 18 moto che hanno passato praticamente tutte la sospirata Omologazione ASI. Al termine della sessione si è svolto un pranzo informale tra i Commissari intervenuti e lo staff presente del CMAE e dell'Alfa Blue Team dove è proseguita la discussione sui problemi tecnici delle Omologazioni; è stato un costruttivo confronto tra chi esamina e chi deve essere esaminato. Alla prossima!

di ALFONSO D'ALOIA

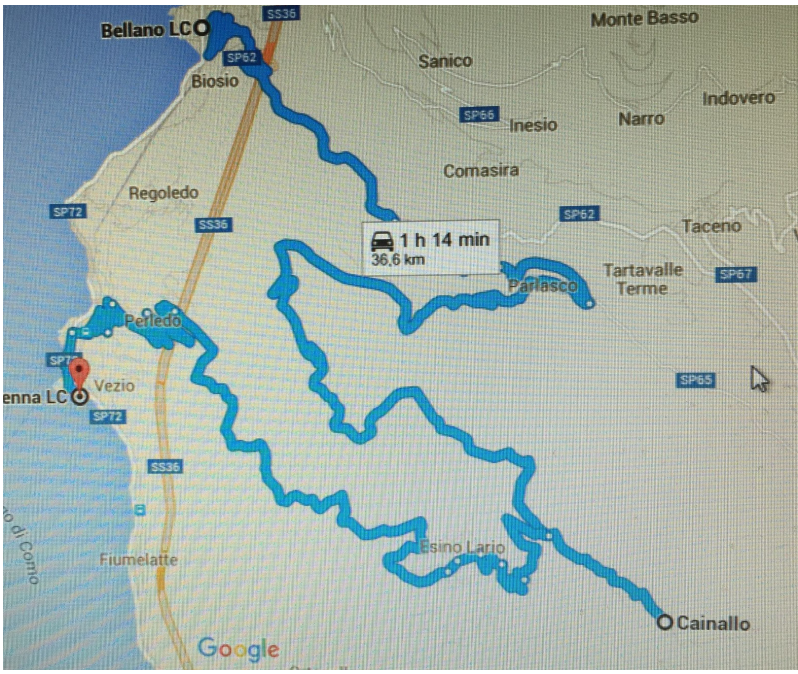
TOUR LARIANO
220 km di grande piacere...



Partiti!!
Certo non eravamo in molti ma, come si dice, "pochi, ma buoni".
Nel CMAE Day del 17 giugno, dove i tour proposti erano ben tre, ci si è fatta un po' di sana concorrenza.
Però, vediamola così, il club ha offerto ai suoi Soci programmi vari e diversi. Il tour Lariano è stato il primo dedicato solo alle motociclette e, infatti, il programma proposto era caratterizzato da percorsi impegnativi anche per moto moderne, figuriamoci per moto d'epoca.
I motociclisti, seguendo le raccomandazioni, si sono così presentati con moto non troppo datate, in grado di percorrere in sicurezza salite e tornanti sino ad arrivare ai 1300 m di altitudine dell'Alpe Cainallo.
Strade che hanno offerto panorami mozzafiato dall'alto del lago di Como, senza traffico (abbiamo incrociato una sola auto!) e con la fresca e gradevole temperatura che l'altitudine ci ha donato.
Apprezzata anche la visita alla bellissima Abbazia di Piona. Il "coup de théâtre" è stato senz'altro l'aperitivo al passo Agueglio, strepitoso punto panoramico da dove si ammira per tutta la sua ampiezza il Lago di Como: c'è un tavolo in pietra



con delle panche e nient'altro...
E l'aperitivo?
Aperte le borse della mia BMW compaiono sulla scena patatine, salatini e quant'altro, oltre ovviamente a Prosecco e analcolici conservati adeguatamente in una borsa frigo.
Poi il pranzo all'aperto al rifugio Cainallo ha soddisfatto sia per qualità che quantità tutta l'allegra e affiatata compagnia, composta anche da una quota rosa (due Socie), da due nuovi iscritti e soprattutto da due non Soci che hanno deciso di iscriversi al CMAE.
Menzione particolare a Vincenzo, non più giovanissimo, che ha affrontato e superato brillantemente la prova, e a Maurizio che con una datata Gold Wing ha aggredito i tornanti con scioltezza e abilità.
Forza Motociclisti!
Questo è solo l'inizio di una nuova era che riporterà i fasti motociclistici del passato!



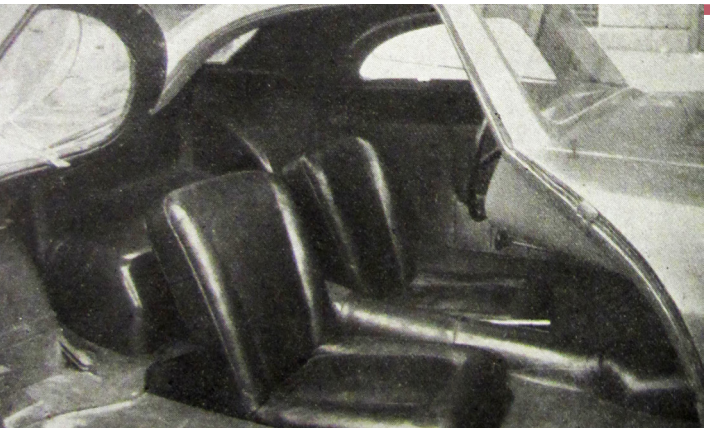
Il tracciato dà un'idea del percorso su strade poco trafficate e in mezzo a un verde ristoratore. Le bellezze (nascoste) della nostra Italia sorprendono sempre piacevolmente chi si allontana dai percorsi battuti dalla massa...

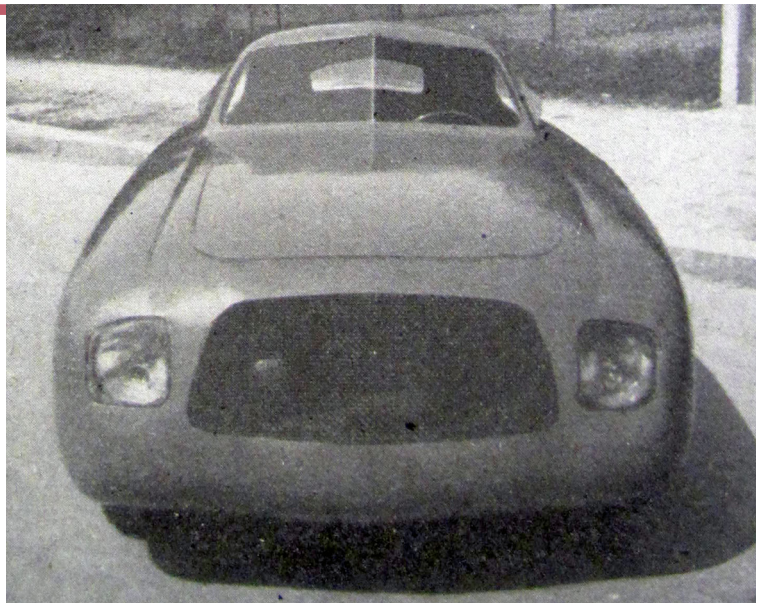


di STEFANO SALVETTI

un'auto filante?
no! una meteora!







Ecco quanto si scriveva quasi ottant'anni fa…Un esempio interessante ci viene offerto dalla carrozzeria Meteor di Varese e presentata nel 1946. Il costruttore si è proposto di ottenere, da un normale autotelaio di una Fiat 1100 il massimo rendimento di «estetismo utilitario e di prestazioni, agendo unicamente sulla carrozzeria». Il punto di partenza per questo genere di carrozzeria si basa su una razionale carenatura che si continuava ad allungare per favorire il flusso aerodinamico. Non è dato sapere quanto successo poi abbiano avuto questi modelli, sicuramente un numero esiguo, ma l'importante è evidenziare lo studio che c'è stato con tanto di pubblicità a piena pagina su *Auto Italiana*. L'aspetto estetico, a carenatura totale e bassissimo padiglione, è diretta evoluzione della "ala spessa" introdotta pochi anni prima da Touring su un'Aprilia spider, sulle Alfa Romeo e berlinette BMW da corsa: ora siamo nel 1946, sono passati quasi dieci anni da questi primi tentativi realmente aerodinamici ma, se si considera la guerra in mezzo, questo disegno Meteor lo si può considerare appunto una diretta evoluzione. Il costruttore assicura, senza modifiche fondamentali al motore, che la vettura tocca i 140 orari. Nella sua costruzione monoblocco, essenziale, con un'originale struttura a profilati, ogni parte della carrozzeria concorre alla resistenza del complesso e la struttura così ottenuta non pesa più di 125 kg. Anche l'interno è molto essenziale e moderno e la prova su strada riporta che «guidando questa macchina l'impressione immediata è il senso di solidità, di compattezza, di monoliticità del suo complesso, che si risolve in una sensazione di sicurezza nella guida. Naturalmente la struttura della carrozzeria e l'accuratezza si rivelano anche nella assenza di vibrazioni, di rumori interni, di frizioni e di fruscii». Non è quindi vettura espositiva "da Salone", ma l'attenzione per un uso quotidiano si rivela anche nel sistema di aerazione, nella comoda posizione di guida, con la possibilità anche di un leggero spostamento del piantone, e la capacità della coda per i bagagli e le ruote di scorta. Curiosa e interessante, ma nel traffico (anche di allora) non sarebbe stata agevole quanto meno… nel parcheggio!

A GOCCIA O TRONCA?

La carrozzeria "a goccia" in teoria sarebbe il non plus ultra sotto il profilo aerodinamico, ma nella pratica, grazie alla teoria sviluppata dal Prof. Wunibald Kamm (1893-1966), la coda tronca rappresenta un ottimo compromesso tra la penetrazione aerodinamica e i requisiti di praticità quotidiana dell'automobile.

di ANGELO MASOTTI

Lago d'Iseo: la patria dei motoscafi Riva!





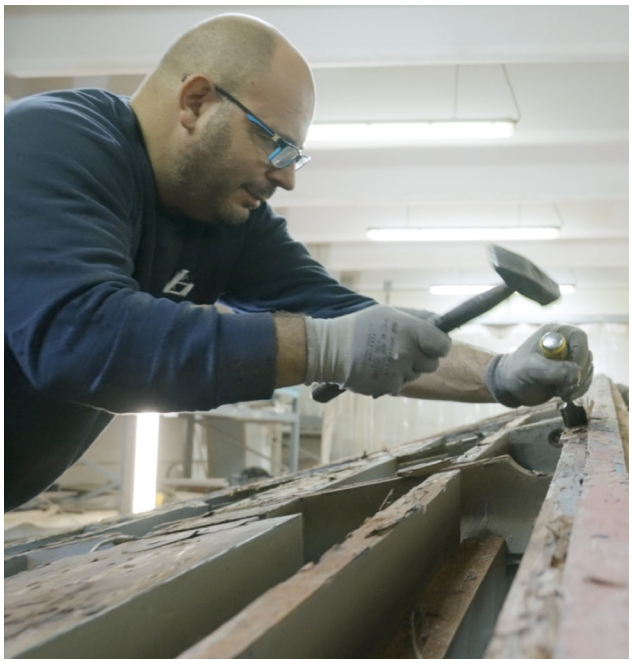




Diciassette giugno 2023: il CMAE day!! oggi ci sono 3 manifestazioni CMAE in contemporanea: gita auto in Franciacorta, tour lariano per moto all'alpe Cainallo e la mitica coppa GIOVA-MI riservata ai giovani; durante tutta la giornata rimaniamo in contatto per gli aggiornamenti con gli amici motociclisti e con i giovani. La prima parte della gita si svolge tra gli splendidi vigneti della Franciacorta, su strade poco trafficate e immerse nel verde. Arriviamo al museo "Riva Collection" di Bellini Nautica, dove Giada, la nostra preparatissima guida, ci ha mostrato prima vari motoscafi in diverse fasi di restauro e poi, al piano superiore, il museo con i famosi motoscafi esposti, tra cui quello commissionato da Ferruccio Lamborghini, mosso da 2 motori affiancati V8 da 320 CV. Abbiamo molto apprezzato, da appassionati, come i motoscafi Riva ricordino, in diversi particolari, le auto d'epoca: le cromature, il cruscotto che ricorda le auto americane degli anni '50-'60 (di cui Carlo Riva era appassionato), la forma della poppa per esempio del motoscafo Negronetto (che secondo molti di noi ricorda la

Un raduno che ha visto due icone di vetture aperte come la Lancia B24 e la Citroën DS Cabrio, entrambe di un delicato azzurro.





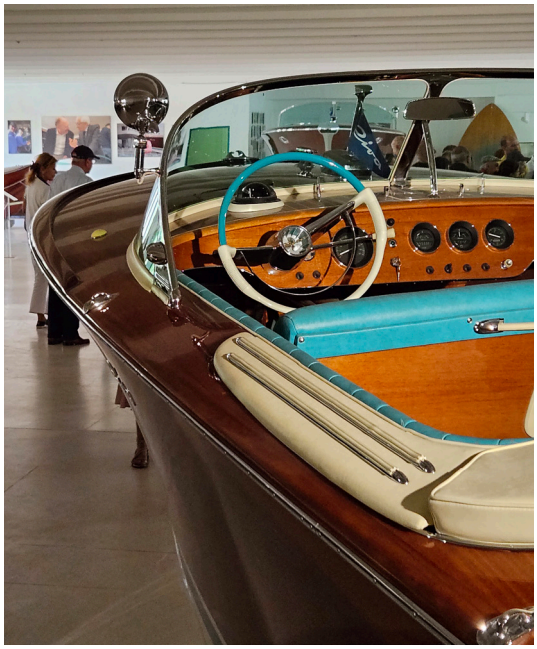
BELLINI: LA STORIA DI UNA GRANDE PASSIONE PER GLI SCAFI RIVA

Un'azienda nautica a conduzione familiare fondata alla fine degli anni '50 dalla famiglia Bellini. Made in Italy, alta precisione e qualità sono le caratteristiche principali ma la passione per il mondo d'epoca è tutt'altra storia, iniziata tempo fa. Bellini Nautica restaura barche Riva d'epoca da decenni e, grazie a questo, è riuscita ad acquisire tutte le competenze e la professionalità necessarie per riportare qualsiasi modello al suo antico splendore.
Scoprire poi la fantastica collezione di Romano Bellini è cosa che lascia senza fiato per la qualità e la cura di ogni particolare a testimonianza di un vero e proprio amore verso questi scafi famosi e ammirati in tutto il mondo.

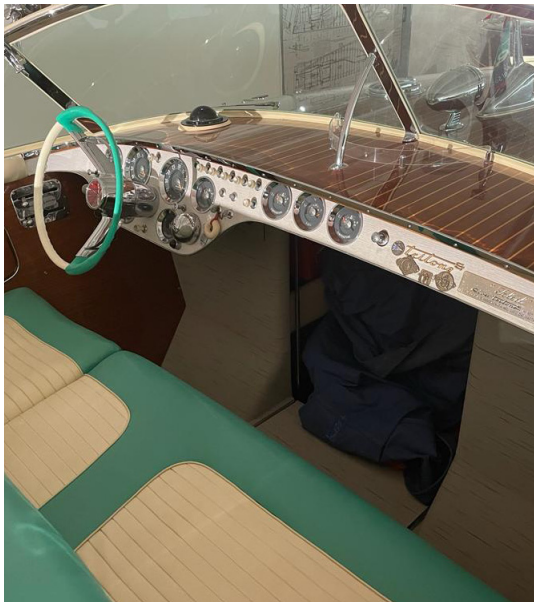
coda della Lancia Fulvia coupé). Molto interessanti anche le varie fasi del restauro, effettuato utilizzando legno di mogano accuratamente selezionato e fatto stagionare 16 mesi in atmosfera controllata prima di essere lavorato; dopo varie tappe di verniciatura e levigatura vengono applicate ben 35 mani di vernice (protettiva, colorante e lucidante); le oltre duemila viti usate per assemblare i vari pannelli vengono ricoperte con tappi di mogano fatti a mano uno ad uno su misura e alla fine diventano totalmente invisibili. Dopo la visita al museo ci dirigiamo per il pranzo verso Clusane, sulla sponda del lago tra Iseo e Sarnico, con le nostre auto schierate in riva al lago. Non è mancato un "incrocio" con la Mille Miglia, con gli spettatori accalcati lungo la strada ad applaudirci (qualcuno si è anche chiesto come mai questo corteo di 35 auto sfilasse in senso contrario alle altre della mitica Freccia Rossa). La partecipazione al raduno è stata anche questa volta molto numerosa e tra i partecipanti non sono mancate auto prestigiose (Aurelia B24, Giulietta Spider e SS, varie Porsche, Fiat 2300 coupé….) e anche qualche chicca, come la Citroën Chapron protagonista di un famoso spot di gomme da masticare. Ringraziamo tutti i partecipanti e in particolare Vittorio Pasini, che ha contribuito in maniera determinante all'organizzazione dell'evento.







Forse Vittorio Pasini sta raccontando, a una piccola ma attenta platea, del suo passato di possessore di Riva e, forse, sta magnificando le finiture di quei cruscotti in cui la qualità dell'ebanisteria si sposava con un'opulenza tipica di quegli anni come è facile intendere dalle foto.
In basso a destra: i tre Moschettieri (Leva, Masotti e Carbone) all'opera per la riuscita del raduno.



CANTIERE RIVA CHI ERA COSTUI?

Pietro Riva fonda a Sarnico (lago d'Iseo) l'omonimo cantiere che ottiene subito successo in un mondo in evoluzione che vede l'introduzione del motore a scoppio. Comincia l'era dei grandi battelli da trasporto merci e passeggeri. Finita la Grande Guerra è Serafino Riva che dà l'imprinting definitivo e trasforma i pregiati prodotti del cantiere in un vero e proprio brand, la produzione vira dal trasporto alla motonautica, e ai motoscafi da corsa. Gli anni '50 sono quelli di Carlo Riva, è il periodo del boom economico in cui i motoscafi Riva diventano oggetti del desiderio di famiglie reali, attori e campioni. Nel 1989 Carlo Riva si ritira; muore nel 2017 a 95 anni, ma i suoi scafi continuano a vivere...



di ANGELO MASOTTI

Medioevo e Tradizione
nella cornice del Varesotto...



Sabato 27 maggio si riaprono finalmente i garage per la seconda gita di primavera in luoghi che, grazie al FAI, hanno conservato il loro fascino medioevale

Il programma prevede la visita guidata al Monastero di Torba, bene FAI, e pranzo a Cantello, il paese degli asparagi bianchi. Ci ritroviamo all'ingresso dell'Autostrada dei Laghi, con un tempo che sembra finalmente stabile. Nonostante le previsioni incerte, sono presenti oltre a 2 dozzine di auto storiche e d'epoca (Porsche di varie epoche, Maggiolini, Alfa Romeo, Mercedes, MG...), anche delle "nuove" classiche (una Fiat Duna perfettamente conservata ed una poderosa BMW Z3M roadster) e alcune vere rarità, come una Panther del 1972, e "un'infiltrata", più moderna ma affascinante, una Morgan Aeromax.







Una bella distesa sul prato e ben allineate alcune delle vetture partecipanti; la rara Panther si gode l'ombra mentre i partecipanti, attenti (meno uno!), ascoltano la guida...

Il Monastero di Torba è il primo sito in assoluto donato al FAI da Giulia Crespi, nel 1977. Nasce come fortificazione difensiva ("castrum") tra il V e il VI secolo all'interno della fiorente città longobarda di Castelseprio; il complesso comprende torre, chiesa, refettorio e la cinta muraria. Nella seconda metà del VIII secolo la torre fu adibita a monastero femminile e, dotata di affreschi realizzati dalle monache stesse, divenne il "palatium" delle badesse, con il primo piano destinato a sepolcrario e il secondo ad oratorio. Gli affreschi del secondo piano raffigurano, oltre a diversi santi, 8 badesse che risiedevano al monastero, di cui 3 appaiono con il volto cancellato (le badesse senza volto): la leggenda narra che il volto sia scomparso dopo che le 3 badesse sono fuggite di nascosto dal monastero, ma in realtà la cancellazione è dovuta probabilmente ai metodi approssimativi con cui sono stati eseguiti gli affreschi.
Finita la visita, per la quale ringraziamo gli amici del FAI e in particolare la nostra guida Nicoletta, ci dirigiamo al ristorante La Madonnina di Ligurno (frazione di Cantello) nato come stazione di sosta agli inizi del 1700; chi arrivava dal Nord-Europa incontrava sul ciglio della strada una statua di legno della Madonna che indicava questa locanda dove poteva riposarsi, rifocillarsi e cambiare i cavalli; nel 1911 diventa un ristorante-albergo vero e proprio.
Menu a base dei famosi asparagi bianchi di Cantello, dal delicato sapore dolce molto particolare e con un retrogusto leggermente amarognolo ma molto gradevole.
Finito il lauto pranzo ci siamo salutati per augurarci di ritrovarci altrettanto numerosi per le prossime manifestazioni.

di ENNIO MARONE

ARTE E FORTUNA
di 4 temerari in Panda...



Giovedì 25 maggio, tre indomiti soci: Alexia e Marco Leva, supportati dai ricordi e aneddoti di Francesco Guasti, hanno condiviso con l'attento pubblico di soci i ricordi di una gara tosta e faticosa...

Quattro moschettieri? Quattro pazzi? Nulla di tutto questo, solo quattro appassionati di auto e di avventura che hanno voluto mettersi alla prova, con coraggio e un pizzico di pazzia, per affrontare una gara dura come la Dakar. E affrontarla con un "comodo" Iveco o Berliet o Man o...? No, con due semplici Panda 4x4. Beh semplici non proprio: i nostri avventurieri avventurosi non sono certo degli sprovveduti e il mondo della meccanica, dei cronometri, dei C.O. sono a loro ben noti, così la preparazione delle due vetture è stata meticolosa e ha richiesto, se non notti insonni, tante serate



La gioia di poter vedere il cartello "finish" riempe di soddisfazione tutti e qui i tre conduttori della serata: i coniugi Leva e Francesco Guasti



a preparare auto e percorsi. Così, Marco e Alexia Leva e Francesco Guasti accompagnato dal figlio, hanno gettato il guanto della sfida alle dune, alla sabbia finissima che si insinua in ogni dove, alle notti passate al freddo di una misera tenda riparatrice, a beduini apparsi dal nulla, a campi di raccolta raggiunti quando tutti (o quasi) cercavano di riposare e costretti quindi a mangiare gli ultimi avanzi di una cucina da campo.

Questo e molto di più è quello che hanno raccontato i nostri protagonisti giovedì 25 maggio nella nostra Sede, davanti a un pubblico di Soci e amici attento e coinvolto in questa avventura. Qualche filmato e altre foto dell'impresa hanno ben trasmesso la fatica, la tensione, la concentrazione necessarie ad arrivare al traguardo, non importa in che posizione.

L'essere partiti ad esempio nelle ultime posizioni quando erano già passati i concorrenti della Dakar "ufficiale", relegati quindi in fondo quelli della Dakar "storica", trovarsi a passare sui grossi solchi lasciati dai mezzi pesanti che avevano preceduto voleva dire districarsi per non mettere le ruote nelle stesse tracce, pena uno "spanciamento" della vettura.

Le pietre aguzze che cospargono il deserto, spesso impossibili da riconoscere e fonti di traumi che le nostre Panda hanno retto (abbastanza) bene.

L'assistenza comunque è sempre stata un angelo custode presente quando necessario anche se talvolta bisognava attenderla ore. Ma un'attesa sotto le stelle val bene un'attesa. L'importante, in fondo, non è partecipare?

di ENNIO MARONE

una buona e sana lettura...
per conoscere il nostro mondo



Vi proponiamo qui un volume che non dovrebbe mancare nella libreria di ogni appassionato di auto e di moto d'epoca. La conoscenza e il ricordo del passato è la strategia per esser consapevoli del futuro...

Richiedetelo in segreteria!

È stato editato nel 2009 in occasione di una ricorrenza importante: festeggiare i nostri primi 50 anni. Un traguardo di grande importanza per uno dei Club più "datati" d'Italia, che è stato tra i fondatori di quello che poi diventerà l'ASI. Un volume di grande impatto con note storiche interessanti che, a distanza ormai di quasi quindici anni, non hanno perso la loro attualità. Molti Soci, giovani e meno giovani, che sono entrati negli ultimi anni al nostro fianco, non l'hanno ancora nella loro biblioteca. Grazie a un particolare sconto per i Soci, è un'opera che non può



mancare tra i vostri scaffali. La Storia, la grande quantità di immagini, i percorsi e i consigli di alcuni Soci storici, sono un percorso che accompagna il lettore alla conoscenza del valore del CMAE, della sua tradizione, della sua cultura, della sua passione che tutti coloro che si sono avvicendati alla guida, hanno saputo trasmettere e conservare.
Formato 24x28 cm, 224 pagine, 336 foto b/n e colori, cartonato.



In alto i primi loghi del neonato CMAE, la squadra sportiva e l'affiatato team dei motociclisti, in basso, davanti a Palazzo Marino, l'imponente Lancia Theta.





di ALFONSO D'ALOIA

Motogiro d'Italia
passione, gioco e tanti km...



Sono passati undici anni da quando ho partecipato l'ultima volta: era il 2012 e quella era stata la terza edizione consecutiva dopo il 2010 e 2011.
Mi sono iscritto quasi per gioco il primo anno e ricordo che era l'anno del triplete e, da interista, ho passato tutta la notte a festeggiare e poi la domenica mattina sono partito per Terni con la mia BMW R 75/5 America: lunedì iniziava un tour a tappe che è anche una gara di regolarità, ma anche una full immersion nella passione motociclistica. In un clima di allegria, agonismo e un po' di avventura, si mettono a dura prova doti di resistenza di moto d'epoca e piloti per una settimana, percorrendo ogni giorno circa 300 km delle più belle strade della nostra penisola. Ecco, dopo più di dieci anni, le strade sono sempre belle, lo spirito è sempre quello, la moto eccezionale è sempre la stessa.
Il problema potrebbe essere il "pilota", con qualche acciacco in più... ma è un gioco e quando si gioca si torna indietro con gli anni. C'è un detto che ricorda che la differenza tra un bimbo e un adulto è il costo del giocattolo, e per un motociclista c'è molto di vero. Catarsi.
Per una settimana si vive immersi nella passione motociclistica e la parte agonistica



è solo un ingrediente, o almeno così l'ho vissuta io come la maggior parte dei partecipanti, oltre 200 suddivisi in varie classi in base a età e cilindrata del mezzo. I concorrenti per quasi la metà erano stranieri e una manifestazione di questo tipo ha offerto soprattutto a loro un punto di vista veramente particolare del nostro Paese.
La trentaduesima rievocazione storica, patrocinata da FIM e FMI, si è svolta dal 22 al 27 maggio in Toscana, Umbria e in parte nel Lazio, tutta su strade secondarie, con l'arrivo in piazza dei Miracoli a Pisa, dopo 1800 km suddivisi in sei tappe. Il CMAE era rappresentato, oltre che dal sottoscritto, anche da Claudio Mistura e Carlo Scappini, rispettivamente su Moto Guzzi Airone Sport e Gilera Saturno: per loro è stata veramente un'impresa perché le moto, sicuramente performanti, erano ben più impegnative da condurre rispetto alla mia comodissima BMW.
Claudio e Carlo si sono fatti sicuramente notare anche per i decibel degli scarichi, che preannunciavano il loro arrivo già qualche centinaio di metri prima dei controlli. La Gilera già di suo e la Guzzi, per non esser da meno, ha pensato bene di perdere il terminale della marmitta nella seconda tappa… Questa manifestazione ha messo in campo una grande organizzazione, composta da uno staff di oltre 40 persone, per garantire su tutto il percorso (frecciato) assistenza meccanica e sanitaria, trasporto bagagli e allestimento delle prove speciali con cronometristi federali.
Oltre un quarto delle moto non ha completato il tour e oltre la metà ha sforato i tempi massimi.

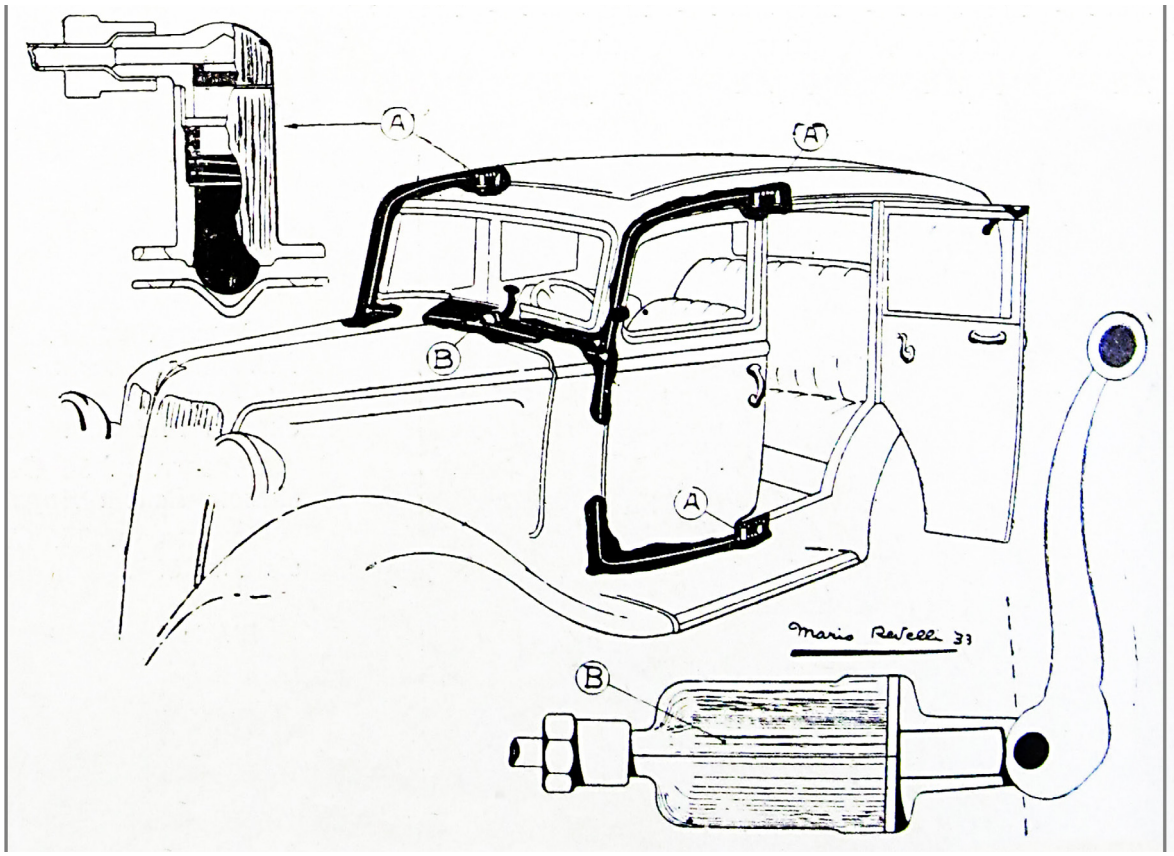


Le piazze d'Italia sono sempre dei gioielli come le nostre amate motociclette che ci rendono piccole e grandi gioie nell'attraversarle.

La prossima edizione dovrebbe svolgersi nel nordovest della penisola e il consiglio è quello di partecipare: un motociclista dovrebbe almeno una volta affrontare questa avventura con una moto d'epoca.
Ah, dimenticavo…
Poco importa, ma sono arrivato quarto su 85 della mia categoria "classic"…merito dell'affidabilità e della maneggevolezza della intramontabile BMW 75/5.

di STEFANO SALVETTI

Un'idea del c...onte!
...e magari funzionava!



Fin dalla nascita (o quasi) dell'auto, molti tecnici dotati di grande arguzia e autodidatti allo sbaraglio (non era il caso del Conte Revelli) cercarono di risolvere problemi, provvedere a miglioramenti, trovare soluzioni al mezzo meccanico che entrava nella vita quotidiana.

Mario Revelli de Beaumont, famoso Conte appassionato automobilista, disegnatore d'avanguardia e profondo tecnico, è ai più noti come stilista, ma spesso si cimentava in brevetti "secondari".

Ne proponiamo uno pubblicato su *Auto Italiana* del 1930 riguardante una «originale serratura a bloccaggio idraulico».

«I tipi attuali di serrature per le moderne carrozzerie d'automobile e di autobus necessitano sempre di un'accurata messa a punto pel centraggio e l'allineamento e spesso non sono scevri d'inconvenienti, dopo un uso un po' prolungato, spe-

cialmente nelle vetture a guida interna a quattro porte senza piantone intermedio. Di più, le attuali serrature non permettono al guidatore, od a chi ha la responsabilità delle persone trasportate, di controllare, senza muoversi dal suo posto, che effettivamente tutte le porte siano bloccate in posizione di sicurezza, contro ogni pericolo di apertura accidentale.
Il sistema Revesafe recentemente brevettato da uno specialista nell'equipaggiamento della carrozzeria, il Conte Mario Revelli di Beaumont, utilizza il principio ben conosciuto della trasmissione idraulica, per bloccare in modo eguale e costante tutte le porte della carrozzeria.
Con un comando unico effettuato dal guidatore, non solo elimina le manchevolezze citate più sopra in modo meccanicamente molto elegante, ma ha una grande portata pratica, potendosi applicare anche al bloccaggio di serrature a distanza in qualsiasi genere di veicoli, od anche di costruzioni (magazzini, banche, negozi, uffici, ecc.). Inoltre, col sistema Revesafe è possibile eliminare del tutto qualsiasi tipo di serratura applicato alle portiere, restando il chiavistello di bloccaggio e tutto il meccanismo inerente (invero assai semplice) solidale con la parte fissa del veicolo. Una rapida descrizione di questo apparato servirà a farne risultare i pregi.
Il disegno riguarda particolarmente l'applicazione del brevetto Revesafe ad una vettura con assenza di montante intermedio. Lo spaccato A vi mostra la serratura e lo scodellino, quest'ultimo da applicarsi alle portiere. Aprendo o chiudendo si dovrà vincere solamente un dolce scatto, impugnando una maniglia fissa. Prima della partenza il guidatore abbasserà la leva di comando della pompa B con lieve manovra, obbligando il liquido che attraverso la tubazione comprimerà lo stantuffino della serratura a toccare il mandante a testa sferica bloccandolo in posizione di chiusura e vietandogli ogni ulteriore movimento. In conclusione, tutte le porte possono essere chiuse ed aperte con dolce manovra, e rimanere altresì bloccate in assoluta sicurezza mediante il movimento di un unico comando.
Una grande semplicità accoppiata a numerosi vantaggi tra cui quello della perfetta compensazione di pressione su ciascun elemento. Non più rumorosità meccaniche, ma punti di pressione idraulica che formano un complesso di chiusura rigido ma compensatore di eventuali deformazioni della carrozzeria».

REVELLI DI BEAUMONT: CHI ERA COSTUI?

Nasce a Roma nel 1907, di antica nobiltà piemontese, valente pilota motociclista, iniziò la sua carriera presso la Farina collaborando poi con Viotti, Ghia, Fiat Carrozzerie Speciali, prediligendo sempre modelli sportivi o di lusso dalle linee sinuose e particolarmente aerodinamiche. Tale stile, conosciuto con il termine francese flamboyant, ebbe in Italia il suo maggior esponente proprio in Mario Revelli che si dedicò anche a progetti diversi depositando più di 50 brevetti industriali come il deflettore (anteriore e posteriore), la chiusura centralizzata, il tetto apribile, la maniglia ad incasso, i fari a scomparsa, il paraurti elastico e il volante antivibrazione. Mario Revelli di Beaumont morì il 29 maggio 1985.

di ANGELO MASOTTI

Tra scorci di lungolago *e la Valcuvia...*



La Valcuvia è caratterizzata da aree montane che si estendono, all'interno delle Prealpi varesine, aprendosi sul Lago Maggiore. Il suo nome deriva dal villaggio storicamente più importante che era Cuvio, capoluogo del Feudo dove risiedevano le autorità civili

Finalmente il primo raduno dell'anno, la classica gita di primavera, per rinfrancare motori sopiti da tempo e spiriti desiderosi di respirare libertà in compagnia di tanti amici uniti da identica passione.

Il tempo è incerto, caratteristico primaverile, ma per fortuna ci ha risparmiato la pioggia, a parte qualche sporadica goccia durante il viaggio di ritorno.

Pioggia che tutto il Paese invoca per la siccità diffusa, ma che se lascia il fine settimana libero da scrosci siamo tutti più contenti.

Il ritrovo dei partecipanti (ben ventisette auto e quattro moto), è presso la Conces-







Auto e moto con qualche decina di anni sulle spalle a differenza della splendida glicine di Palazzo Ronchelli che spande i suoi colori da... quattrocento anni!

sionaria Autovergiate-f.lli Rossi. Giusto il tempo per poter ammirare le prestigiose auto sia storiche che moderne esposte in un luminoso salone e via, siamo partiti per il nostro itinerario lungo la sponda lombarda del lago Maggiore.

Nell'area imbarcadero di Laveno ci siamo ricompattati e da qui ci siamo addentrati in Valcuvia, fino a Castello Cabiaglio, dove abbiamo pranzato nella splendida cornice di Palazzo Ronchelli. Come trovarsi in un angolo del passato.

Palazzo Ronchelli, edificato alla fine del 1500, già casa di caccia della famiglia Visconti Sforza di Milano, appartenne alla moglie del pittore Giovan Battista Ronchelli e, nel 1700, fu destinato a fabbrica di ceramiche e in seguito a filanda. Conserva l'atmosfera di accogliente raffinatezza ed armonia compositiva tipica delle dimore del '700 lombardo. L'intera struttura, dalle linee architettoniche classiche dell'epoca, fa bella mostra di portici, colonnati con volte a tutto sesto, camini in marmo, saloni con pavimenti in cotto, affreschi e soffitti a cassettoni. Nella corte d'accesso troneggia maestoso un glicine che, nato con la costruzione della villa nel 1597, è considerato tra i più vecchi d'Europa: in primavera i suoi rami, che si intrecciano sulla facciata fino a coprire un'antica meridiana, si rivestono di grappoli fioriti dalle infinite sfumature di color viola e sotto il quale abbiamo potuto parcheggiare le moto che hanno partecipato al raduno.

Nonostante qualche imprevisto, cui ha rimediato il nostro mitico meccanico Italo (al cui grido di: "Santo subito!" tutti sono stati d'accordo), la giornata si è svolta in un clima sereno e festoso e ci siamo salutati dandoci appuntamento alla prossima gita.

di BENEDETTA MARAZZI

Storia della Mina
una Sertum 250 VL



A volte la felicità è nascosta in un luogo vicino ma ignorato, come l'angolo del garage. Non sapevo cosa sarebbe accaduto quando ho puntato gli occhi su quella motocicletta dimenticata da decenni in garage e sepolta da mille cianfrusaglie. Ho sempre saputo della sua esistenza, ma non me ne ero mai preoccupata: semplicemente c'era, era lì da sempre e non chiedeva niente a nessuno. Sapevo che l'aveva usata mio padre quando era giovane. Avevo visto qualche foto di lui insieme a mia madre posare in sella mentre erano fidanzati. Arrivati i figli, la moto finì nell'angolo più buio del garage. Mentre vagavo nel cercare la mia felicità tra borse, scarpe, soddisfazioni che durano nel migliore dei casi una stagione, quel macigno di ferro vecchio, ha cominciato a richiamare la mia attenzione. Avevo da poco preso la patente della moto, volevo comprarne una, bella, moderna di cui andare orgogliosa, ma qualsiasi modello di qualsiasi marca non mi emozionava al punto di acquistarne una. Quindi non avevo niente da perdere: quella moto era già nel mio garage e ho iniziato a chiedere informazioni a mio padre. Lui ha capito all'istante le mie intenzioni e ha tentato di dissuadermi dall'idea di rimetterla in strada, dicendo che non funzionava più:



Benedetta e la sua fedele Sertum: nella pagina a fianco in una bella immagine a Campo Imperatore nel fascino silenzioso dell'altipiano, in basso la Sertum prima del restauro

non l'aveva più usata perché mangiava più olio che benzina. A sostegno della sua tesi, l'aveva lasciata alle intemperie per anni, con la probabilità che sarebbe costata una fortuna aggiustarla e che era troppo vecchia, scomoda da guidare e poco sicura in strada. Si sa, quando una donna si mette in testa una cosa è dura farle cambiare idea. Ho insistito con pazienza, ma non ho ottenuto la sua collaborazione. Un giorno, mentre lui era in vacanza, decisi di dissepellire la moto. Ho spostato tutti i cadaveri che la nascondevano e l'ho trascinata a forza sul cavalletto imbarcato, fino al portone del garage, per vederla sotto la luce del sole. Sono rimasta di stucco. Era molto più grande di quanto immaginassi. Era pesante e difficile da manovrare. Rude e robusta. Ingrigita da una coperta di polvere. Credo d'averla guardata con la testa inclinata, come fanno i cani quando sentono un rumore che non riescono a identificare. Quel mezzo sembrava una macchina del tempo, capace di trasportarvi in luoghi incredibili. Ho scattato una foto e l'ho inviata a un complice, un amico che mi avrebbe supportata, perché mi rendevo conto che non potevo portare la moto da un meccanico qualsiasi: mi avrebbe riso in faccia. Alessandro mi ha risposto con entusiasmo, dicendomi di avere pazienza e che mi avrebbe aiutata. Sono passati mesi e ogni tanto ci sentivamo. Il mio obiettivo non era riavere la Sertum luccicante come quando è uscita dalla fabbrica nel 1950, anche perché non avevo ben chiaro come fosse in origine, sapevo solo che era stata verniciata due volte da mio padre per ammodernarla negli anni Settanta. Io volevo solo rimetterla in strada e poter circolare. A un certo punto il mio amico Alessandro mi segnala un conoscente che, per passione, sa aggiustare qualsiasi cosa, tra cui auto e moto d'epoca. Non è stato affatto facile convincerlo a guardare la mia moto, c'è voluto quasi un anno e finalmente sono riuscita a portare il mezzo nella sua officina, con mio padre che, inevitabilmente, è stato coinvolto nella missione. Era domenica. Siamo arrivati e ci è stato ordinato di scaricare la moto. Chicco Restauri Impossibili era circondato da un gruppo di uomini, vestiti a festa. Ero l'unica donna, ovviamente. Chicco non mi ha guardato nemmeno in faccia e ha girato intorno alla mia motocicletta con fare circospetto. Gli altri presenti osservavano la scena con le mani in tasca e facevano



SERTUM
UNA STELLA CHE HA BRILLATO!

La Sertum è stata una casa motociclistica italiana attiva dal 1932 al 1952. Il primo stata prodotto modello è una 175 4 tempi a valvole laterali (175 VL); si affiancò l'anticonvenzionale (per l'epoca) Batua, una motoleggera con motore a due tempi di 120 cc, cambio a due marce. Dopo appena due anni la Sertum aveva già un catalogo ampio ed era tra le Case italiane più importanti, tanto da costituire la cosiddetta "pentarchia", insieme a Benelli, Bianchi, Gilera e Moto Guzzi. La Sertum non disdegnava di partecipare alle competizioni, con ottimi risultati (cinque medaglie d'oro alla Sei Giorni 1939). Nella Seconda Guerra Mondiale si dedicò a forniture militari ma con gli anni cinquanta iniziò la crisi: i modelli a catalogo non rispondevano più alle richieste del mercato, che chiedeva sempre più moto leggere e scooter. Inoltre il mancato pagamento di un lotto di moto venduto in Argentina aveva causato un grosso "buco" finanziario. La moto del servizio ha caratteristiche tipiche di una moto militare (magnete e ruote intercambiabili). Nel 1952 per la Sertum giunse la fine, con il fallimento e la messa in liquidazione.

qualche domanda a mio padre. Gli uomini non amano parlare di motori con le donne. Le ritengono delle sottosviluppate mentali. In quel frangente non potevo dar loro torto. Ero pronta a passare tutta la giornata a lavorare, sporcarmi le mani di grasso, eseguire i compiti che mi avrebbero dato, per poter osservare da vicino le operazioni in ogni fase e conoscere così ogni componente del mio mezzo. Chicco mi ha liquidata in due minuti. Mi ha detto che avrebbe guardato la moto in settimana, se avesse avuto tempo. Me ne sono andata delusa, ma incoraggiata d'aver fatto il mio viaggio con quella moto, anche se in furgone. Il verdetto è arrivato prima del previsto. La sera stessa ho ricevuto un video da Chicco, con la Sertum accesa. Il motore scoppiettante brontolava come un orso svegliato in malo modo dal letargo. Mi sono ritrovata un sorriso a trentadue denti che non riuscivo a contenere di un millimetro. Ero felice. Felice come non sono mai stata. Per un oggetto così lontano da me, eppure così incredibilmente importante. Questa è la mia prima moto. Assolutamente unica, difficile da avviare, eppure così affascinante, interessante e imprevedibile. Assolutamente irresistibile. L'ho chiamata Mina perché per me è esplosiva. In attesa di avere i documenti in regola, ho cercato la storia della Casa motociclistica: non ho trovato nulla in rete tranne il libro di Mario Colombo. Quindi ho aperto un gruppo su Facebook: Moto Sertum. L'avventura era solo all'inizio. Oltre a scoprire una moto, c'era anche una storia nuova da indagare. Oggi Mina ed io possiamo dire di averne fatta di strada insieme, eppure io provo sempre la stessa gioia di guardare il mondo insieme a lei.

di ALFONSO D'ALOIA



MOMO: il design italiano 1950-1960

Un evento unico e imperdibile! La giornata nella quale il CMAE sarà protagonista dell'inaugurazione in anteprima della mostra permanente "MOMO – MObili e MOto, design italiano '50-'60". L'avvicinamento alla mostra percorrerà percorsi suggestivi nel parco del Ticino, per poi raggiungere FABBRICAPOGGI, sede del Museo Pavese del Design. Questo evento è il primo che affronta il tema del Design confrontando Moto e Mobili. Il Design che ha dettato i criteri per la realizzazione di prodotti che hanno caratterizzato un'epoca di splendore creativo italiano. Tutto questo prevede anche e ovviamente un tour suggestivo e una location esclusiva per il pranzo, servito al LIDO di PAVIA, completamente ristrutturato in riva al Ticino, in un ambiente immerso nella natura e con scorci unici. Il programma, che troverete più in dettaglio sul nostro sito, prevede la partenza il 9 settembre alle 8.30 da Binasco per giungere, alle 9.45, a FABBRICAPOGGI a Pavia, visita al Museo Design guidati dal Prof. Carlo Poggi, esposizione nell'hangar di mobili e moto prestigiosi e breve simposio dal tema "Il design in Italia negli anni '50-'60: MOMO, Mobili e Moto". In seguito al Lido di Pavia con pranzo in riva al Ticino alle 12.45 e ritorno libero. Il raduno, di circa 120 km complessivi, è previsto per moto e auto (con la priorità per moto e per auto e moto italiane anni '50-'60); massimo ottanta persone.



di MARIA MARZI e DAVIDE FARAVELLI

III Coppa ASI/GIOVA-MI *e il Museo ADI...*



Ed ecco che, per il terzo anno di seguito, è tornato l'appuntamento per eccellenza dedicato ai Giovani Milanesi (e non) appassionati di moto e auto d'epoca: la Coppa GIOVA-MI è un evento fortemente voluto e atteso da tutti i giovani soci del CMAE, come fosse un Trofeo Milano in miniatura e molto "young". Quest'anno l'arte è la protagonista indiscussa sin dal punto di ritrovo, il cortile interno dell'ADI Design Museum - Piazza Compasso d'Oro - dove vengono schierate tutte le vetture pronte per la partenza. Al centro, il gonfiabile del CMAE a fare da cornice all'esposizione di quadri di giovani artisti milanesi ispirati a sei iconiche vetture in gara: dalla più antica presente, ovvero la Fiat 501 del 1920, per poi passare a Fiat Topolino, Lancia Aurelia B24 Spider, Mercedes 190 SL, Alfa Romeo Giulia Spider e concludere con la youngtimer per eccellenza, una Lancia Delta HF integrale Evoluzione! Dopo il briefing e le raccomandazioni iniziali, iniziamo la visita guidata al museo: l'attenzione è massima perché tra le curiosità che ci raccontano, alcune diventeranno "prova di esame" con assegnazione di penalità in caso di errore! Dopo il tour guidato, si sale in macchina; prima prova la "geolocalizzazione": saremo capaci di posizionare il passaruota del nostro veicolo a 150 cm esatti dal gonfiabile CMAE? I giudici sono rigorosissimi e prendono le misure al millimetro senza far trapelare il risultato (solo alle premiazioni sapremo chi è stato il migliore…). Da qui si parte per una "prova di resistenza": quasi 70 km di road-book per raggiungere la destinazione finale, tagliando tutta Milano.
E, integrandoci con "i mostri sacri dell'automobilismo" in gara per la Mille Miglia, in uscita da Milano proprio come noi, le difficoltà emergono sin da subito: il tratto in città mette in crisi qualche equipaggio







Un bello scorcio dei partecipanti e la foto di gruppo dei, sorridenti, giovani vincitori; la bella locandina della manifestazione e (a fianco) la bella sede del Museo ADI

meno esperto. Nel tratto successivo, fuori Milano, all'attenzione nel seguire le note del road-book si aggiunge la difficoltà della prova "caccia fotografica": 4 immagini raffiguranti chiese, ruote panoramiche, ringhiere, murales e altro ancora, sono l'oggetto della ricerca. Per fortuna prima della fine della prova li identifichiamo tutti e 4! Il road-book ci conduce successivamente all'interno dei giardini di Villa Borromeo di Oreno, dove ci attende il questionario su quanto visto all'ADI Design Museum e, soprattutto, le temutissime prove di regolarità tra i pressostati: è l'ultima prova… facile distrarsi e perdere tutto quanto sin qui costruito! Le cinque prove cronometrate sono da ripetere due volte, con il fondo in "ghiaino" a complicare la tenuta delle auto e la visibilità dei tubi; a fine prova è normale voltarsi verso il navigatore e chiedersi reciprocamente: "saremo andati bene?!". In questo giardino da fiaba, è infinitamente apprezzato il carretto d'epoca posizionato appena prima dell'uscita dalla villa e riempito di piante Impatiens Hawkeri, dai colori molto vivaci, ricordo tangibile e concreto, distribuito a ciascun equipaggio da parte dei Vivai Borromeo. Le prove sono finite, la tensione sparisce e la giornata prosegue leggera e spensierata presso il ristorante Memorabilia di Agrate Brianza, dove possiamo godere di un buonissimo pranzo seguito dalla visita guidata alla collezione privata di veicoli ed oggettistica pressoché infinita (ci hanno raccontato che sono esposti circa 10.000 oggetti di memorabilia legati al mondo dei motori e non). Per noi la giornata è già un successo, ma alle premiazioni riceviamo la graditissima sorpresa: secondo posto nella classifica generale, con grandissima soddisfazione! Adesso non possiamo che puntare ancora più in alto l'anno prossimo: CMAE giovani, noi ci siamo! Menzione d'onore all'equipaggio Sommaruga - Sommaruga – Talamazzini (età media abbondantemente inferiore ai 20 anni), per aver portato in gara una splendida FIAT 501 del 1920, che ha superato indenne la giornata nonostante l'acqua del radiatore costantemente vicina al limite dell'ebollizione!

di ENNIO MARONE

Pubblicità...e arte

FOD attiva dal 1924 al 1927




nel regno del camoscio
la Fod è regina
FOD
S.A. FONDERIE OFFICINE DE-BENEDETTI
TORINO

Il trofeo CMAE

a cura di Alfonso D'Aloia e Angelo Masotti

Continuando la tradizione consolidata nel tempo, anche per il 2023 viene riproposto il Trofeo CMAE.
L'intento non è solo quello di premiare vicinanza e partecipazione alla vita del Club, ma di capire se i programmi proposti sono apprezzati e in grado di soddisfare le aspettative di sempre più Soci.
Importante sarà quindi essere sempre più attivi con proposte e critiche, anche e non solo positive, per migliorare tutti insieme il nostro operato. In altre parole ben vengano spunti e proposte da parte dei Soci, allargando così la parte attiva che determina la vitalità di un così grande sodalizio di appassionati.
Ricordiamo così i criteri di assegnazione dei punteggi per i partecipanti alle varie iniziative.

Per ogni raduno organizzato dal CMAE viene indicato il grado di difficoltà in relazione al tipo di percorso che i mezzi devono affrontare (pianura, collina, montagna, sterrati, ecc.):

* facile 1 ** media difficoltà 2 *** impegnativo 3

La somma dei km del raduno e della età del mezzo viene moltiplicata per il grado di difficoltà (esempio: tour di media difficoltà di 200 km con un mezzo di 50 anni : 200+50 x 2 = 500)
A discrezione del CD possono essere aggiunti punteggi di 1500, 1000, 500, 250 punti nel caso in cui, come Soci CMAE, si partecipi a eventi di rilevanza nazionale o internazionale (Motogiro d'Italia, Targa Florio, Mille miglia, Coupes Moto Légende, Asi Motorshow, Miano Taranto, 8 delle Langhe, Dakar, ecc.).
I componenti del CD, i Revisori e Probiviri sono esclusi dalla partecipazione al Trofeo.
Alla fine dell'anno verranno premiati i primi 3, in caso di parità verrà data priorità all'età del mezzo che ha partecipato a uno dei raduni, e in caso di ulteriore parità la priorità sarà data all'età del Socio.
Segue sorteggio.

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: Paola Bestetti
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 www.cmae.it

SCHEDA NUOVA ISCRIZIONE 2023

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

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

residente a.....via.....CAP.....

tel.....Codice Fiscale .....

cell.....e-mail.....

domicilio a cui inviare corrispondenza.....

CHIEDE L'ISCRIZIONE PER L'ANNO 2023 CON LA QUALIFICA DI:

Socio C.M.A.E. TESSERA N.	☐ ORDINARIO		€ 124,00	€ .....
	☐ GIOVANE (fino a 40 anni)		€ 79,00	€ .....
	☐ FAMILIARE		€ 20,00	€ .....
	☐ SOSTENITORE	quota minima	€ 200,00	€ .....
	☐ AFFILIATO (Conv. Club).....		€ 79,00	€ .....
Socio A.S.I. TESSERA N.	☐		€ 41,00	€ .....
Assistenza ASI Europ Assistance (facoltativa)	☐ Formula IN (€ 9,00)	☐ Formula FULL (€ 39,00)		€ .....
C.R.S.	☐ Auto (€ 20,00 + diritti di segreteria € 15,00)		€ 35,00	€ .....
	☐ Moto (€ 10,00 + diritti di segreteria € 15,00)		€ 25,00	€ .....
Socio F.A.I.	☐ Facoltativa (Vedi Convenzione)		€	€ .....

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

Si prega di indicare i nominativi e il numero tessera.....

TOTALE VERSAMENTO Contanti – Assegno – Carte - Bonifico € .....
(Il nostro IBAN è IT73N0326701600000010190326 - Banca Galileo)

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 compartecipi. Nel nostro Statuto infatti, è previsto che non possano far parte del Club persone comunque condannate per reati non colposi. E per questo che ti chiediamo di leggere e sottoscrivere la seguente dichiarazione: ***"Dichiaro di non essere mai stato condannato per reati non colposi, in alcun Tribunale italiano o estero"***.

Data..... **Firma**.....

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.

❖ **Presa 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.

Data _____ Firma leggibile dell'interessato_____



S.A.M.E.M.

La nostra organizzazione commerciale concede agenzie di vendita nelle zone ancora libere della Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia, Veneto, Lazio.

INTERPELLATECI

Capitale Sociale L. 750.000 interam. versato - Amm. Un. Giovanni Moretti

SOC. AN. MOTOVEICOLI ELETTROVEICOLI MORETTI

TORINO - Via Mantova N. 56 angolo Corso Firenze - Telefono N. 21840

da "Auto Italiana" 1945

STA ARRIVANDO

30 settembre 2023

Evento CARBON FREE
a Impatto zero



TROFEO MILANO

BY my CAR

16° EDIZIONE

SAVE THE DATE