

Noi CMAE



N° 111 LUGLIO 2025



1^A RIEVOCAZIONE COPPA MONZA

MERCEDES-BENZ

*Voitures
Camions – Omnibus
Voitures de livraison
Ambulances – Véhicules communaux
Véhicules de pompiers
Moteurs Diesel stationnaires, pour
véhicules sur rails et navigation
Unimog*

*Tous ces types de véhicules portent
l'étoile d'argent comme symbole traditionnel
d'un passé, d'un présent et
d'un avenir victorieux*



Mercedes-Benz Automobil A.G., Zürich, Bern, Bâle

Sous-agences dans toutes les localités importantes de Suisse



Essere un Club leader, Insieme

Cari Soci,

restare un punto di riferimento nel mondo del motorismo storico italiano è un onore, ma anche una sfida che richiede costanza, passione e visione. Un panorama in continua evoluzione dove si moltiplicano gli eventi organizzati in tutta Italia, e il livello qualitativo si alza di anno in anno. Così il CMAE continua a distinguersi grazie alla dedizione dei suoi soci, e alla capacità di rinno-

varsì, senza mai perdere la propria identità.

Il nostro obiettivo resta quello di offrire un programma vario, attrattivo e di alto profilo, capace di rispecchiare le diverse anime del nostro Club.

Sappiamo bene che il motorismo storico non è solo passione per i veicoli, ma anche cultura, esperienza, incontro, emozione: è su queste basi che continuiamo a costruire il calendario annuale delle nostre attività.

Nel 2025, novità significativa è la “ripartenza” della Squadra Corse con la quale, dopo un lungo lavoro organizzativo, abbiamo deciso di riportare il CMAE sulle strade della regolarità e della competizione storica.

Passo importante, che segna il ritorno alle origini sportive del nostro Club e che prende forma, in particolare, con la riedizione della Coppa Monza.

Non è solo un evento: è la rinascita di una tradizione.

Ripartire il CMAE alle corse non è una scelta nostalgica, ma una scelta inclusiva, un modo per rispondere all'interesse crescente di tanti soci che amano la precisione e l'adrenalina delle prove cronometrate, tanto quanto altri amano le gite di più giorni, con i propri veicoli d'epoca con spirito di convivialità.

Il nostro Club è casa per tutti: per i collezionisti, per i piloti, per i restauratori, per gli appassionati di design, per chi guarda all'auto come a un oggetto culturale, oltre che tecnico e affettivo.

Nel 2024 abbiamo ricevuto importanti riconoscimenti da parte dell'ASI, a conferma della qualità del nostro operato. In particolare, ci è stata assegnata la **Manovella d'Oro** per la **Coppa Giova-Mi**, evento dedicato alle giovani generazioni, e premiati come **miglior Club italiano per l'organizzazione di eventi riservati ai soci**. Sono traguardi che ci gratificano, ma soprattutto che ci motivano a continuare su questa strada, con impegno e responsabilità perché essere un Club all'avanguardia significa anche saper ascoltare, essere curiosi, aprirsi a nuovi linguaggi.

Nel 2024 abbiamo voluto raccontare il legame tra le auto e il cinema, con incontri, articoli e testimonianze. Quest'anno, allargheremo l'orizzonte a un altro ambito affascinante: l'auto nella musica. Non è solo un esercizio creativo, ma un modo per dimostrare come l'Automobile sia parte integrante della cultura del Novecento e del nostro immaginario collettivo.

Un'attenzione particolare la dedichiamo anche alla comunicazione con i soci, sempre più protagonisti della vita del Club. Un esempio concreto è la rubrica **"Perle di Motorismo"**, curata con passione dal nostro socio Franco Bruni: un appuntamento fisso che coniuga competenza e passione, e che sta diventando un vero e proprio archivio di saperi, aneddoti e storie. Mantenere un ruolo di primo piano in un contesto basato sul volontariato non è semplice ed è proprio per questo che ogni piccolo risultato ha il valore di una grande conquista. Ogni successo, ogni sorriso di un socio, ogni nuova iscrizione sono la conferma della giusta direzione. Siamo un Club vivo, dinamico, attento alle tradizioni ma pronto a cogliere le sfide del futuro. Abbiamo bisogno dell'entusiasmo di tutti, delle vostre idee, della vostra partecipazione.

Il CMAE è ciò che insieme, ogni giorno, scegliamo di renderlo.

Vi ringrazio fin d'ora per il vostro sostegno, la vostra fiducia e, perché no, anche per i vostri consigli.

Un caro saluto,

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

LA FORZA DEL CMAE

La Squadra Corse

Il 2025 segna la "ri-partenza" della Squadra Corse CMAE, e la 1ª riedizione della Coppa Monza, storica competizione di auto d'epoca.

Premi e riconoscimenti ufficiali di ASI:

- Miglior Club 2024 per gli eventi realizzati;
- Manovella d'Oro per la tradizionale Coppa Giova-Mi;
- Medaglia per il prestigioso Trofeo Milano.

Attività intense, eventi esclusivi

Il calendario 2024 ha visto: 23 manifestazioni ufficiali, con oltre 300 soci partecipanti. Con un crescente impegno su eventi di più giorni, arricchiti da contenuti culturali ed esperienziali esclusivi. Il supporto e la sponsorizzazione di numerose iniziative esterne, tra cui: la giornata con l'Arma dei Carabinieri per le strade di Milano, la serata al Teatro Filodrammatici dedicata ai miti Varzi e Fangio, l'edizione 2024 del DGD (Distinguished Gentlemen's Drive).

Comunicazione e cultura

La rivista ufficiale Noi CMAE ha raggiunto le 200 pagine complessive nei due numeri annuali (giugno e dicembre), confermandosi uno strumento prezioso di narrazione e approfondimento. I canali ed i profili digitali (Whatsapp, Instagram, Facebook) sono costantemente aggiornati e arricchiti, con una particolare attenzione alla pubblicazione "just in time" degli eventi in corso.





Noi CMAE N. 111 - luglio 2025

coordinatore e responsabile comunicazione CMAE: NICOLA CAPELLI

vita di Club

pag.	6	XVIII Trofeo Milano: alle sorgenti del Duomo
pag.	10	Squadra Corse CMAE, ecco perché
pag.	12	La Coppa Monza CMAE: il ritorno alle gare di regolarità
pag.	16	Coppa GIOVA-MI, una giornata da ricordare
pag.	20	Il futuro CMAE: largo ai giovani!
pag.	21	Pedalare nel tempo: il fascino delle bici storiche
pag.	27	MAAAPO e CMAE, motorismo d'epoca&arte
pag.	34	Auto & musica: i musicisti amano i motori?
pag.	40	Lodi mostra le sue carte: ingegnerie a confronto
pag.	45	CMAE solidale: le colombe pasquali
pag.	46	La nostra sede: il cuore del Club
pag.	49	Buon compleanno CMAE: 66 anni e non sentirli
pag.	56	The gaming night: ...tradizione e novità
pag.	60	Giovani on the snow
pag.	64	CMAE e... le Forze dell'Ordine
pag.	78	Ohddiofrenaaa! ...tutto a posto e niente in ordine
pag.	96	Marathon doveva essere e Marathon è stata...!

soci e motori

pag.	31	La velocità... è sopravvalutata
pag.	38	Gigi Villoresi in scena al Museo Fratelli Cozzi
pag.	72	La passione per i motori ...arriva da papà
pag.	76	Genialità... sacra e profana
pag.	94	Una Lambretta ...veloce, veloce!
pag.	98	Al Motogiro ecco il CMAE!
pag.	100	Porsche: una passione che non passa

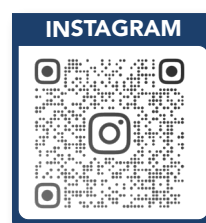
non solo cmae

pag.	24	Automoto Collection, il CMAE fa doppietta
pag.	80	Fettine... di motorismo storico
pag.	86	Profumo di carta... inchiostro e Alfa Romeo!
pag.	88	La famiglia Romeo: evento di culturAlfa
pag.	90	Un valore per i giovani, impegno del Museo Fratelli Cozzi
pag.	91	www.alfaregister.net l'aiuto per un corretto restauro
pag.	92	La nuova sede del Lambretta Club
pag.	102	Un club oltreoceano ...con cuore alfista

storia

pag.	50	Un'auto da sogno ...americano
pag.	52	UK vs Deutschland: le auto al potere...
pag.	83	Alfa o Lancia, la più amata cinquant'anni dopo...
pag.	106	Orrori in serie... e fuoriserie
pag.	108	1907: Pechino-Parigi, un'impresa da ricordare...
pag.	112	V... come Venturina, v... come velleitaria...

I nostri media:





CMAE
CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



4-5 ottobre 2025
XVIII EDIZIONE

Evento CARBON FREE
a impatto zero



T R O F E O
M I L A N O

Alle sorgenti del nostro Duomo



**BANCA
GENERALI
PRIVATE**



XVIII TROFEO MILANO *Alle sorgenti del Duomo*

4-5 ottobre 2025

Un fine settimana all'insegna della cultura motoristica e della storia della nostra città in collaborazione con la Veneranda Fabbrica del Duomo.

Si parte dall'ippodromo di San Siro inaugurato nel 1920, dove, dal 1999, si può ammirare il cavallo di Leonardo da Vinci.



Questa imponente scultura è stata realizzata sulla base di disegni di Leonardo datati 1491. Iniziata nel 1977 da Charles Dent, è stata portata a termine da Frederik Meijer che la volle in due copie. L'altra si trova oggi nel parco naturale e artistico di Grand Rapids (Michigan).

Attraverso strade provinciali ci si inoltra nella brughiera lombarda sino a raggiungere dopo circa 80 km l'imbarco dei traghetti a Laveno che ci portano sulla riva occidentale del Lago Maggiore, quella piemontese. Si sbarca a **Feriolo**, dove il ristorante "Vistaqua" ci riserva una colazione sul lago.





CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



Una volta rifocillati si riparte e, in circa 30 minuti, si arriva alle cave di marmo di Candoglia, oggetto e tema del Trofeo Milano.



Questo é infatti il materiale con cui è costruito il Duomo di Milano, così come la guglia del nostro Trofeo Milano. La bellezza cristallina screziata di rosa di questo marmo, unita alla sua particolare resistenza, hanno contribuito a rendere magnifica la Cattedrale del centro di Milano. Fu Gian Galeazzo Visconti a volere questo prezioso materiale al

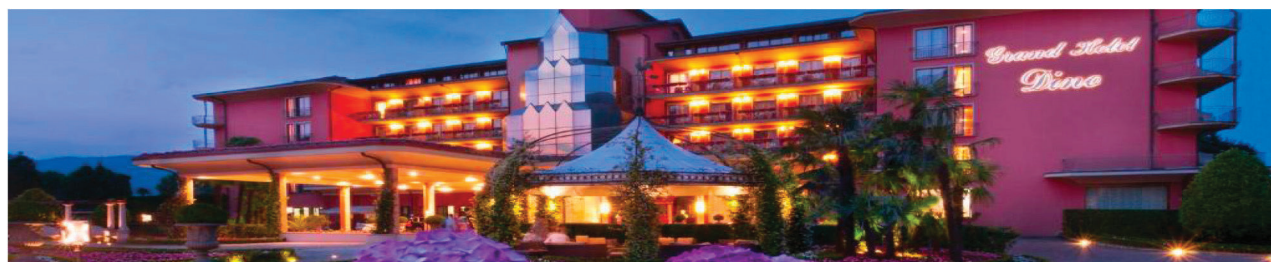
posto degli originari mattoni e, a questo scopo, cedette in uso alla Veneranda Fabbrica la Cava di Candoglia e concesse il trasporto dei marmi, esente da dazi, sino a Milano.

Questo avveniva sulle vie d'acqua navigando il Toce, il Lago Maggiore, il Ticino e il Naviglio Grande sino al capoluogo lombardo, al Laghetto (oggi Via Laghetto) poco distante dal costruendo Duomo.

La visita si svolge accompagnati da guide, a bordo di mini-bus che raggiungono le aree di escavo e di taglio, alla scoperta di tecniche che si ripetono da secoli.

Infatti la cava, ancora oggi attiva, fornisce alla **Veneranda Fabbrica del Duomo** i materiali necessari per la manutenzione e le riparazioni.

La tappa successiva è il **Grand Hotel Dino**, che si trova in riva al lago, a Baveno, per il pernottamento.



Via Carlo Goldoni, 1 20129 Milano MI - 02.76000120 - www.cmae.it





CMAE

CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



Domenica 5 ottobre.



Si parte in direzione Stresa e qui si imbocca la **strada Borromea** che in questa giornata è riservata solo al **CMAE**. Qui si svolgono tutte le prove tecniche e di abilità attraversando boschi e panorami magnifici sino a raggiungere il Mottarone.

La discesa regala una vista mozzafiato, affacciati tra il Lago Maggiore e il Lago d'Orta, per giungere ad **Arona** e visitare la celebre **statua del "Sancarlone"**, che per i cittadini lombardi è un emblema di grandezza e di rispetto della tradizione religiosa. Alta 35 metri, è stata per oltre due secoli la più grande del mondo.



Visitabile dall'interno, ha una grandezza, in cima, che permette di godere di una visione che spazia dalla Rocca di Angera su tutto il lago e, nei giorni più tersi, quasi sino a Milano.

Il pranzo al ristorante "San Carlo" chiude l'evento, che è riservato a veicoli dotati di CRS di fabbricazione anteriore al 1985, con la premiazione dei vincitori.



Via Carlo Goldoni, 1 20129 Milano MI - 02.76000120 - www.cmae.it



SQUADRA CORSE CMAE

ecco perché...



Mi sono avvicinato al mondo delle auto d'epoca perché permette di vivere l'esperienza della competizione senza le follie economiche richieste dalle gare moderne. Nelle competizioni di regolarità, infatti, non conta la velocità ma la precisione: una sfida contro il tempo, ma anche contro se stessi, in un contesto accessibile e sicuro.

Quello che mi ha subito conquistato è stata la possibilità di guidare davvero la mia auto, non per un semplice giro domenicale, ma per confrontarmi con altri equipaggi, cronometro alla mano, cercando la perfezione in ogni rilevamento. Le gare di regolarità sanno regalare emozioni intense: l'adrenalina della partenza, la concentrazione per mantenere il ritmo, l'impegno di squadra con il proprio

navigatore. È un viaggio in cui tecnica e istinto si incontrano e ogni passaggio cronometrato diventa una piccola impresa.

Le prime due gare a cui ho partecipato sono state la Varese-Campo dei Fiori (2006) e la Coppa Dalla Favera, gara in notturna su strade innevate delle Dolomiti Bellunesi (2007). Ricordo ancora quel debutto, con la mia Giulietta Sprint del 1960, un cronometro manuale e un trip master artigianale ricavato da un contachilometri da bicicletta. Fu in quell'occasione che mia moglie dimostrò di essere una navigatrice straordinaria: fummo gli unici a non perderci in un passaggio particolarmente insidioso. Quell'emozione, trovarsi nel buio della notte, immersi nella neve, affidandosi solo alla strada, ai calcoli e alla fiducia reciproca, è difficile da dimenticare.



La Squadra Corse CMAE aggiunge qualcosa di unico: non solo il piacere di guidare la propria auto d'epoca, ma anche lo spirito di squadra, la voglia di condividere obiettivi e di confrontarsi, sempre con correttezza e divertimento. Ed è ancora più bello farlo con auto che abbiamo scelto per il legame emotivo che ci trasmettono, non per le prestazioni: nelle gare di regolarità non servono preparazioni speciali né investimenti importanti. Basta un'auto in buono stato, un cronometro e la voglia di mettersi in gioco.

Partecipare alle gare significa anche stringere nuove amicizie, scoprire luoghi poco noti, scambiarsi consigli e aiutarsi a vicenda. La convivialità è parte integrante di ogni evento: dopo la tensione della prova c'è sempre un momento per ridere insieme, raccontarsi le difficoltà e, perché no, consolarsi per un errore o brindare a una bella prestazione.

Non credo che usare le auto nelle gare le rovini: certo, lasciarle chiuse in garage le tiene al riparo da rischi, ma vuol dire anche rinunciare alla gioia di guidarle davvero. Partecipare alla Squadra Corse significa saper affrontare imprevisti, cambi di meteo, piccoli guasti e difficoltà. È questo che rende tutto più autentico: trovare soluzioni sul momento, aiutarsi tra compagni e arrivare al traguardo con la consapevolezza di aver vissuto un'avventura vera.

Alla mia prima gara, la Varese-Campo dei Fiori, conclusi il percorso con lo spinterogno rotto. Feci metà gara fermandomi conti-

nuamente per regolare la fase "ad orecchio". Quando tagliai il traguardo, la classifica non contava: avevo vinto la mia sfida personale, grazie anche al supporto degli amici della Squadra Corse.

Dopo un lungo periodo di inattività, la Squadra Corse CMAE torna quest'anno a competere. Un gruppo affiatato di amici che ha ripreso a calcare i campi di gara con entusiasmo e determinazione. Partecipiamo attivamente al Challenge della Solidarietà, una bellissima iniziativa organizzata dai club ASI lombardi. Questo circuito di gare di regolarità ha un valore speciale: ogni evento contribuisce alla raccolta di fondi da destinare a enti benefici, che cambiano di volta in volta. È un modo concreto per unire la nostra passione per le auto storiche a un gesto di solidarietà.

Il CMAE partecipa al circuito del Challenge della Solidarietà anche organizzando la prima Rievocazione della Coppa Monza, per offrire ai propri soci un'opportunità per scoprire il mondo delle gare di regolarità con un evento CMAE. E decidere magari di entrare a far parte della nostra Squadra Corse.

Il messaggio che voglio lasciare è semplice: le nostre auto sono fatte per essere guidate, per regalarci emozioni e per metterci alla prova. La Squadra Corse CMAE è l'occasione ideale per vivere tutto questo insieme. E adesso ci siamo, siamo tornati: ci aspetta ancora tanta strada da percorrere, cronometro alla mano.

LA COPPA MONZA CMAE:

il ritorno alle gare di regolarità



I 22 giugno è una data che il CMAE ricorderà con piacere e orgoglio: la prima rievocazione della Coppa Monza, storica competizione del nostro Club, ha infatti segnato anche il ritorno ufficiale alle gare di regolarità con la rinata Squadra Corse! L'evento è stato opportunamente inserito nel Challenge della Solidarietà 2025, organizzato dall'Interclub Lombardia, un circuito di gare che unisce passione sportiva e impegno sociale. Questo challenge, infatti, testimonia concretamente l'attenzione dei club lombardi verso la comunità, promuovendo la cultura del motorismo storico e supportando iniziative benefiche attraverso

competizioni di regolarità per auto d'epoca.

La giornata è stata anche una splendida occasione per ritrovare amici e rafforzare i rapporti con altri club ASI, all'insegna della condivisione e della collaborazione.

Hanno partecipato 12 club, elencati di seguito in ordine alfabetico:

- Brianza Classic Team
- CAVEC di Cremona (3° posto classifica club)
- CAVEM di Milano
- CMAE di Milano
- Club Orobico di Bergamo (2° posto classifica club)

LE CLASSIFICHE



- GAMS di Gallarate
- Scuderia Castellotti di Lodi (1° posto classifica club)
- VAMS di Varese
- VCC Carducci di Voghera
- VCC di Como
- Veicoli Storici Vercelli
- Valtellina Veteran Car

Hanno partecipato 60 auto, costruite tra il 1926 e il 2005.

Tra queste, un nutrito gruppo di otto A112, particolarmente adatte alle gare di regolarità per la buona visibilità di guida, l'altezza da terra e la maneggevolezza. Presenti anche tre Mini, immancabili in queste competizioni, e una Fiat 508 C del 1936 che, grazie al coefficiente favorevole, si conferma competitiva nonostante l'età. La più storica: una Ansaldo Tipo 10 del 1926.

Degna di nota la partecipazione di un'Alfetta 1800 prima serie della Polizia di Stato, tra le prime prodotte nella livrea azzurra della Polizia di Stato, a cui è stato assegnato il bollone numero 1.

Il percorso prevedeva cinquantatré prove speciali. Tutti gli equipaggi hanno raggiunto il traguardo con le proprie forze, senza necessità di assistenza o recupero, anche se alcuni si sono ritirati lungo il percorso. In gara erano presenti undici equipaggi giovani e tre equipaggi dame. Tra i partecipanti, da segnalare la presenza di una decina di top driver, definiti tali per la capacità di ottenere penalità medie inferiori ai cinque centesimi di secondo sulle prove speciali.

La giornata si è aperta con il briefing nella serra del ristorante Olio, dove era allestita una piccola esposizione di utilitarie Fiat.



Ad un cruscotto molto datato nel tempo si contrappone la tecnologia imperante digitale, per poter scattare al centesimo di secondo, magari in mezzo ai birilli come nella Triumph della foto sopra o allo scatto della Fulvia Coupé nella foto sotto.





Il tracciato ha toccato luoghi di interesse come Villa Arconati e il Parco delle Groane, fino all'ingresso all'Autodromo di Monza dalla porta di via Santa Maria delle Selve, con sosta tra la variante Ascari e la prima variante.

All'interno dell'autodromo, il riordino è coinciso con il Truck Day, evento motoristico che ha animato l'atmosfera con intrattenimenti e musica.

Il pranzo, dopo prove speciali e arrivo, si è svolto nella sala al primo piano dello Spazio

The Box, descritto da Paolo Milini, padrone di casa, come "un contenitore di passioni, di arte, di automobili, di attenzione alla natura e di alta cucina".

Un ritardo nella pubblicazione delle classifiche, dovuto a problemi tecnici nei rilevamenti, ha permesso agli equipaggi di visitare la preziosa collezione Milini, aperta per l'occasione.

Primi classificati:

1. Paradisti – Taboni della Scuderia Castellotti su Autobianchi A112;
2. Limoni Scaglia – Negroni del CAVEC su Fiat 128;
3. Rapisarda – Piga del CAVEM su Mini Morris Mk1

Le coppe e le targhe hanno ripreso il vecchio logo del CMAE, utilizzato ai tempi delle prime Coppa Monza. L'organizzazione ha ricevuto in particolare i complimenti di Giuseppe Rapisarda del CAVEM per la qualità e la cura dell'evento; un riconoscimento molto incoraggiante per il CMAE in vista di future iniziative.

Come ha osservato Ornella, partecipante in equipaggio dame, Milano organizza oggi poche gare: il ritorno del CMAE è





quindi particolarmente gradito e fa ben sperare per il futuro.

Sono molte le persone che hanno contribuito al successo della manifestazione, fra cui numerosi volontari appassionati. Primo fra tutti il nostro Mario Aglione che ha letteralmente costruito l'evento dal nulla. Non possiamo citarli tutti, ma un ringraziamento particolare va a Gerardo Nardiello del VCC di Como. Grazie a tutti!

La Coppa Monza ha così segnato un passo importante per il CMAE, che con questo ritorno alle competizioni rinnova il proprio impegno nella valorizzazione e nella diffusione della cultura del motorismo storico. Un'iniziativa che conferma la volontà del club di offrire nuove occasioni di incontro, di sport e di condivisione, nel pieno rispetto della tradizione e con uno sguardo rivolto al futuro.

Le coppe della premiazione in bella vista con il nostro logo esagonale.

In alto, Luca Grassi contornato dagli altri organizzatori e in basso la squadra vincente del club Castellotti di Lodi.



COPPA GIOVA-MI

una giornata da ricordare



Oltre ottanta giovani partecipanti, provenienti da tutta Italia, si sono ritrovati lo scorso 10 maggio per celebrare la quinta edizione della Coppa Giova-MI, un appuntamento ormai imperdibile per i giovani appassionati di motorismo storico. Da Trieste a Verona, da Firenze a Cesena, passando per Modena, Torino e Sondrio: una vera carovana di ragazzi uniti dalla passione per le auto e le moto d'epoca. La varietà dei mezzi presenti ha raccontato quasi un secolo di storia su due e quattro ruote. Dalla Fiat 502 Torpedo degli anni '20, condotta da un equipaggio di giovani torinesi, alla Moto Guzzi GTS 500, passan-

do per le iconiche Lancia Aurelia B20 GT e Flaminia Coupé Pininfarina, le intramontabili Alfa Romeo Spider, fino alle leggendarie Ferrari e Porsche degli anni '80, le sportive Lotus Elise e Honda S2000 degli anni '90 e la rarissima Nissan Skyline R34 dei primi anni 2000. Una passerella straordinaria, che ha messo insieme epoche, stili e sogni diversi, ma tutti accomunati dallo stesso entusiasmo.

A rendere ancora più speciale questa manifestazione è stata l'ampia partecipazione, che dimostra come il motorismo storico sappia parlare anche alle nuove generazioni, capaci di coniugare passione e attenzione



Una giornata particolare, passata tra l'importante collezione di Corrado Lopresto (strepitose vetture prototipi o esemplari unici, come l'Alfa Romeo 6C2500 Sport cabriolet nella foto in basso) e il multicolore del Museo Lambretta, che racchiude la storia di questo scooter Innocenti, concorrente della Vespa.

per il futuro. Infatti, grazie al progetto ESG Carbon Neutrality promosso dal CMAE, l'intera CO² prodotta dall'evento, dalla logistica all'utilizzo dei veicoli, verrà compensata piantando alberi in grado di assorbirla nel tempo. Un gesto concreto che affianca il piacere di guidare all'impegno per la sostenibilità.

Il tema dell'attenzione all'ambiente è tornato anche nei dettagli, come i gadget distribuiti: uno su tutti, la matita in carta riciclata con grafica esclusiva, che ha riscosso gran-



CORRADO LOPRESTO

Corrado Lopresto, architetto, dal sud ormai naturalizzato a Milano, anzi nel mondo.

Appassionato da molti anni di auto d'epoca, si è dato un fil rouge particolare: quello cioè di raccogliere e collezionare prototipi o fuoriserie di marchi italiani.

In molti anni, così, è riuscito a portare a casa esemplari di grande interesse (Alfa Romeo, Lancia, Isotta Fraschini, Fiat, etc.), che hanno fatto manbassa di premi importanti nei più prestigiosi concorsi di eleganza al mondo.





de successo tra i partecipanti.

La giornata è iniziata con una colazione a base di prodotti naturali e a chilometro zero, servita da un caratteristico Volkswagen Bulli T2 degli anni '60, ed è proseguita con la visita alla prestigiosa Collezione Lopresto, un vero tempio del car-design italiano che conserva esemplari unici, prototipi e documenti originali di inestimabile valore storico.

Il percorso panoramico ha poi guidato gli equipaggi verso la Cascina Santa Brera, agriturismo immerso nel verde, dove quiz e prove di abilità hanno coinvolto i giovani in un clima di gioco e collaborazione. La giornata si è conclusa con la visita allo straordinario Museo dello Scooter, che ospita oltre 180 esemplari provenienti da tutto il mondo e l'archivio storico Innocenti, un patrimonio prezioso per chi ama la storia della mobilità. Lo splendido "anfiteatro delle due ruote"

ha fatto da cornice alle premiazioni, durante le quali Alberto Scuro, Presidente ASI, Matteo Ruffilli, Presidente della Commissione ASI giovani, Marco Leva, Presidente del CMAE e Romeo Ferro, Delegato Manifestazioni ASI, hanno speso splendide parole per l'ottima riuscita dell'evento e la folta partecipazione di tantissimi giovani appassionati, vero futuro del motorismo storico.

Moltissime le coppe presenti e i premi speciali, tra cui i premi fedeltà a chi ha partecipato a tutte e 5 le edizioni dell'evento. Tra i tanti riconoscimenti, uno in particolare ha lasciato il segno: al posto del classico premio di partecipazione, tutti i presenti hanno ricevuto un buono da spendere presso PizaAut, la pizzeria milanese diventata un simbolo di inclusione. PizaAut è infatti un progetto sociale che offre formazione e lavoro a persone con disabilità cognitive, permet-



VITTORIO TESSERA

Milanese, classe 1960; dopo aver conseguito il diploma di Perito meccanico nel 1979 apre un'officina specializzata nel restauro di scooter d'epoca.

È la prima in Italia e tale rimarrà per 15 anni. Alla fine degli anni '80, grazie alla donazione della Famiglia Innocenti, costituisce il primo museo storico Lambretta che, dopo vari ampliamenti, raccoglie 180 modelli di scooter e Lambretta provenienti da tutto il mondo.

Nello stesso periodo fonda, con alcuni amici, il nuovo Lambretta Club d'Italia, di cui sarà Presidente Nazionale per alcuni anni. Nel 1996 inaugura "Casa Lambretta", un magazzino ricambi dedicato esclusivamente al motoscooter Innocenti, con la novità assoluta in Italia di un listino prezzi "ufficiale" per calmierare i prezzi sul mercato. E per finire Vittorio si è impegnato anche nel diffondere la conoscenza della Lambretta e dello scooter scrivendo ben tredici libri su questo interessante argomento e collaborando attivamente con le più importanti testate giornalistiche internazionali.



tendo loro di entrare nel mondo del lavoro in un contesto accogliente e valorizzante. Un gesto semplice, ma dal grande significato, che ha unito la passione per i motori con un messaggio di responsabilità sociale. L'appuntamento è già fissato per il 2026, con la sesta edizione della Coppa Giova-MI. Arrivederci!

Sempre bello il binomio di giovani e auto "meno giovani"; bello perché avvicinare a questo mondo chi queste auto probabilmente non le ha nemmeno viste da piccolo: è un modo per scoprire e far scoprire il nostro mondo a quelli che ne prenderanno il testimone.



TUTTE LE FOTO



CLASSIFICHE



IL FUTURO CMAE: *largo ai giovani!*



Grandi novità per il gruppo dei giovani del CMAE, sempre dedicato all'organizzazione di eventi mirati al coinvolgimento dei nostri soci under 40. Il responsabile dei giovani, Edoardo Sommaruga, è ora affiancato da altri due giovani soci, estremamente attivi e propositivi: Francesco Sommaruga (qui sopra a destra) ed Alessandro Colombo (accanto), rispettivamente di venti e trent'anni. Li abbiamo già visti in azione durante le nostre manifestazioni, a lavorare "dietro le quinte", durante gli eventi più importanti del nostro club, dal Trofeo Milano alla Coppa Giova-MI, dove il coordinamento delle prove e la gestione dei partecipanti sono attività fondamentali per far sentire i soci a proprio agio, opportunamente guidati nelle giornate spensierate a bordo dei propri

amati veicoli storici. Sul nostro sito troverete la sezione giovani, ricca di foto e racconti dedicati alle avventurose giornate ed eventi da loro organizzati; date un'occhiata, ne vedrete delle belle! Il nostro gruppo giovani è da anni riconosciuto come importante punto di riferimento da parte di tutti gli altri club federati ASI (parole del presidente della commissione giovani ASI), soprattutto per l'affiatamento dei soci e per la folta partecipazione agli eventi organizzati. Ricordiamo a tutti i soci "meno giovani" che il coinvolgimento dei propri figli e nipoti è fondamentale per poter tramandare alle nuove generazioni la storia, la cultura e la passione per il motorismo storico: coinvolgeteli, vi ringrazieranno! Per informazioni, dubbi e curiosità, ricordiamo che la mail di riferimento è giovani@cmae.it.

PEDALARE NEL TEMPO:

il fascino delle bici storiche



Pedalare nel tempo: il fascino delle bici storiche (per chi ama anche auto e moto d'epoca).

Chi l'ha detto che solo le auto e le moto d'epoca fanno battere il cuore?

Le biciclette storiche, quelle con telai in acciaio, leve del cambio sul tubo obliquo e dettagli cromati, sono le sorelle silenziose del motorismo vintage.

Ma chi ha occhio (e cuore) sa bene che una Bianchi degli anni '30 o una Legnano da corsa anni '50 possono trasmettere le stesse emozioni di una Lancia Aurelia o di una Guzzi Falcone.

Non è solo questione di velocità, ma di anima: ogni graffio racconta una storia, ogni componente è un frammento di un'epoca che pedalava su strade bianche

e sogni a raggi.

C'è qualcosa di incredibilmente puro in una bici d'epoca: la meccanica essenziale, il contatto diretto con la strada, la sensazione di andare "forte" anche a 20 all'ora. È un'esperienza fisica, analogica, vera. E, soprattutto, accessibile.

Mentre il mercato delle auto storiche vola, una bici da corsa anni '70 si trova ancora con poche centinaia di euro.

Un primo amore perfetto per i giovani appassionati, che possono iniziare a vivere il fascino vintage senza bisogno di garage o restauri milionari.

E poi c'è il gusto. Chi ama restaurare un'Alfa GT o una Vespa sa cosa vuol dire rimettere in vita un oggetto con le proprie mani. Lo stesso vale per una Olmo



vintage o una Peugeot Tour de France: si pulisce, si ingrassa, si regola ogni millimetro. È un atto di rispetto e di passione, come ridare voce a un vecchio vinile dimenticato in soffitta.

E poi... si pedala in un'altra epoca, si torna bambini, o ci si sente campioni.

La bici d'epoca è anche un simbolo di eleganza. Un completo in lana, occhiali tondi e una borraccia di metallo: l'abbigliamento dei ciclisti di una volta è diventato oggi un'icona di stile retrò. Non a caso eventi come L'Eroica non sono solo gare, ma vere e proprie sfilate del ciclismo storico, che uniscono sport, moda e cultura in un'atmosfera unica.

Non è solo nostalgia: è cultura, è stile, è passione.

Le ciclostoriche stanno crescendo ovunque, anche grazie ai social. Su Instagram e TikTok impazzano video in cui ragazzi giovanissimi restaurano telai Cinelli, Gios o Colnago. È un Rinascimento delle due ruote d'epoca, che parla a nuove generazioni con lo stesso linguaggio dei motori storici: autenticità, libertà, bellezza.



E non dimentichiamo il piacere della condivisione. Pedalare con amici in una ciclostorica è come partecipare a un raduno di auto d'epoca: ci si scambia consigli, si ammirano dettagli tecnici, si respira passione pura. E magari, finita la corsa, si brinda con un bicchiere di vino toscano e si parla di freni a bacchetta o di tubi Columbus come fossero opere d'arte. Se ami i motori ma vuoi scoprire un mondo silenzioso e potentissimo... rispolvera

una vecchia bici. Magari è già nel box di tuo nonno.

E se non c'è, cercala nei mercatini o online: è l'inizio di un'avventura meravigliosa. Perché le biciclette storiche non sono solo mezzi di trasporto. Sono macchine del tempo a due ruote.

AUTOMOTO COLLECTION

il CMAE fa doppietta



Al consueto appuntamento annuale di Novegro, il CMAE in grande spolvero sia nella versione "senior" che in quella "giovani".

All'edizione 2025 di Automoto-Collection a Novegro il CMAE ha fatto doppietta.

Accanto allo stand "storico" curato da soci "senior" e arricchito da due belle icone british, una Austin Healey e una bellissima Jaguar XK120 cabrio, per la prima volta ha visto la luce uno spazio interamente dedicato ai giovani under 30 del Club.

Una novità vera ma anche il segnale chiaro che la passione per il motorismo storico non solo c'è, ma si rinnova.

Lo stand dei giovani ha attirato l'attenzione per originalità e intraprendenza,

CMAE VESTE BRITISH

In bella mostra nello stand CMAE "senior" cinque iconiche spider d'Oltremania. Una Jaguar XK120, una Austin Healey 3000, una rara Daimler SP250 (una delle prime auto con carrozzeria in vetroresina), una classica Triumph TR3 resa famosa da Mastroianni alla guida ne "La dolce vita", una più moderna MGB e la classica Jaguar E sempre nella versione spider: una tra le inglesi più eleganti e affascinanti di sempre, che fece "perdere la testa" anche al Drake. Questa è stata la prima tappa di un percorso che CMAE vuole intraprendere in questo 2025 per conoscere l'Inglesità. Non solo cromature, mozzi, e ruote a raggi, ma anche musica, nell'appuntamento di luglio con la serata dedicata ai Beatles.



conquistando un pubblico sempre più numeroso ed interessato.

Ad essere esposti vi erano tre mezzi rappresentativi di un'entusiasmo giovane ma già maturo: una rarissima A112 "Giovani" (unica al mondo): un prototipo ideato da Pininfarina che non ebbe poi seguito produttivo. Accanto, una scoppiettante A112 Elegant e una Ducati 916

SP che continua a far sognare i motociclisti degli anni '90.

Il responsabile dei Giovani CMAE, Luca Grassi, ha presentato in anteprima all'evento la quinta edizione della Coppa Giova-Mi, manifestazione che è oramai diventata il simbolo della vivacità delle nuove generazioni del Club.

Le iscrizioni hanno avuto un vero e proprio boom, testimoniando l'interesse sempre più crescente nei confronti della manifestazione. Così tradizione e ricambio generazionale si sono incontrati sotto lo stesso tetto, con entusiasmo condiviso e intenti comuni.

Novegro ha celebrato il passato, ma ha soprattutto aperto la strada al futuro.

A112 GIOVANI

L'Autobianchi A112 Giovani è un prototipo realizzato dalla Pininfarina in esemplare unico nel 1973 su meccanica "A112 Abarth". Destinata a una clientela di giovani, la Pininfarina si prefisse l'obiettivo di realizzare una vettura dalla linea accattivante, con buone prestazioni e dall'utilizzo prevalentemente ludico, ma anche con costi di costruzione e di gestione molto contenuti. Quale base di partenza venne scelto l'autotelaio dell'Autobianchi A112, una vettura affidabile e costruita in grande serie, economica e di piccola cilindrata, particolarmente apprezzata dalla clientela giovanile, specie nella sua versione Abarth. Il risultato fu uno spider con tettuccio rigido amovibile a due posti secchi, dalle linee squadrate, a metà tra un'auto da rally e una spiaggia. Riscosse un buon successo cui non proseguì, come spesso capita per i prototipi da Salone, una produzione ancorché in piccola serie. Oggi fa parte della Collezione Lopresto.



MAAAPO E CMAE

motorismo d'epoca&arte



Cultura e motorismo storico: un binomio che il nostro Club persegue con convinzione, perché le auto d'epoca non devono essere solo belle da guardare, ma rappresentare anche strade aperte verso altri mondi. E quando a tutto questo si aggiungono amicizia, condivisione e divertimento, allora l'obiettivo è davvero centrato.

Lo scorso 13 aprile 2025, ben trentacinque auto, una moto e circa sessanta partecipanti hanno sfidato le incerte previsioni meteo, poi fortunatamente smentite, per prendere parte a una giornata speciale, pensata proprio per unire la passione per le ruote d'epoca con l'amore per l'arte. Perché la cultura del motorismo storico non può restare chiusa nel proprio recin-

to: deve dialogare, contaminarsi, abbracciare il design, la storia, la letteratura, lo sport e naturalmente anche l'arte, che è forse la massima espressione della creatività umana.

Così, il CMAE ha proposto un evento fuori dagli schemi, portando il motorismo d'epoca ad Arena Po, uno dei borghi più affascinanti della Lombardia, trasformato in un vero e proprio museo a cielo aperto.

Accompagnati dal Maestro Gaetano Grillo, i partecipanti hanno potuto scoprire le opere esposte lungo le vie del paese in una mostra permanente di arte contemporanea, perfettamente integrate con le auto e le moto storiche: un connubio sorprendente, dove le "nostre opere d'arte" su ruote dialogavano con quelle degli artisti.





ARENA PO

Arena Po (Pavia) sorge sulla riva destra del fiume, al confine con la provincia di Piacenza. Noto sin dal X secolo, era dotato di grandi fortificazioni e controllava un punto di grande importanza strategica per il controllo del territorio, tanto che la località fu assediata nel 1216 dai milanesi e dai piacentini e, nel 1356, dalle forze viscontee. Non fu comunque conquistato. Nel 1655, durante la guerra tra Francesi e Spagnoli, il castello fu occupato dai primi e poi espugnato dal generale spagnolo Caracena. Successivamente la rocca fu abbattuta dal governatore di Milano Trivulzio. Poco dopo avvenne una battaglia alla Fontana Santa, in cui lo stesso Governatore riuscì a mettere in rotta i Francesi con i loro alleati Modenesi, facendo duemila prigionieri e potendo poi liberare Pavia dall'assedio francese. Durante la seconda Guerra Mondiale vi fu un campo di aviazione della Regia Aeronautica a Cascina Vaga.



La giornata è stata un susseguirsi di emozioni: dalle prove di abilità cronometrate alle visite guidate, dal tour panoramico lungo il Po alla scoperta di scorci suggestivi, fino all'eccezionale apertura dell'Atelier del Maestro Grillo e alla visita al MAAPO – Museo Arte Ambiente Arena Po, un luogo che fonde creatività e territorio in modo unico. Il pranzo in un elegante palazzo storico ha poi aggiunto un ulteriore tocco di classe all'esperienza.

Per la cronaca, la prova di abilità è stata vinta da Mario Aglione, che, come da pronostico, ha saputo imporsi su tutti gli altri con precisione e maestria.

Ancora una volta il CMAE ha voluto dimostrare che il motorismo storico può (e deve) essere qualcosa di più di un raduno. Può diventare un percorso culturale, un'occasione per aprirsi a nuovi sguardi e per coinvolgere chiunque, anche chi magari si avvicina per la prima volta a questo mondo.

Perché la vera bellezza non sta solo nelle auto, ma in quello che sappiamo costruire e condividere intorno a loro.



GAETANO GRILLO: LA MIA AVVENTURA AD ARENA PO

Tutto è cominciato quasi per caso, come spesso accade nelle storie più belle.

Era il 1985 e, come tanti milanesi, mi trovavo nell'Oltrepo per acquistare vino. In una vivace osteria di collina, un uomo, tra una bottiglia e l'altra, scoprì che ero un artista e mi chiese di disegnare il paesaggio del posto. Non ero particolarmente lucido, ma abbozzai qualche collina, un castello sullo sfondo e un grappolo d'uva in primo piano.

Un anno dopo ricevetti una telefonata: era Angelo Roveda, lo stesso uomo di quella sera, che mi rivelò di aver utilizzato il mio schizzo per l'etichetta del suo vino. Ci incontrammo e nacque un'amicizia fatta di pranzi domenicali ad Arena Po, il suo paese natale, e serate a Milano al ristorante "A'Riccione", spesso in compagnia del cugino Gianni Brera. Quelle terre di pianura, con le nebbie e l'acqua che scorre lenta, iniziarono a parlarmi, affascinando la mia sensibilità mediterranea, abituata ai colori del mare di Puglia.

Angelo mi spinse ad acquistare una casa ad Arena Po. Accettai senza esitare: la voglia di costruire sogni mi ha sempre guidato. Poco dopo, il nuovo sindaco, Alessandro Belforti, mi invitò a "fare qualcosa di bello" per il paese. Così nacque l'idea di restituire ad Arena Po la sua identità attraverso l'arte. Proposi un progetto di collaborazione tra l'Accademia di Brera, dove insegnavo, e il borgo, per creare un museo a cielo aperto: ogni anno, due o tre opere sarebbero state installate per trasformare Arena Po in un "Borgo d'Arte".

Dal 2019 a oggi abbiamo installato ventisei grandi opere di artisti di chiara fama. Grazie al sindaco Belforti, il centro storico è stato riqualificato, le opere sono illuminate anche di sera e Arena Po è oggi un borgo conosciuto, apprezzato e sempre più visitato.

Tutto questo è stato possibile grazie al lavoro volontario mio e di mia moglie Francesca Arneri, prima con l'associazione Casadartista e poi con la creazione del MAAPO – Museo Arte Ambiente Arena Po, che oggi è museo comunale, presieduto da una figura di prestigio come Livia Pomodoro. Ogni anno organizziamo eventi artistici che richiamano visitatori e attenzione mediatica da tutta la regione. Ho anche acquistato e ristrutturato un palazzetto medievale per ospitare il Museo Grillo Camere d'Arte, una struttura unica dove si può soggiornare immersi tra le mie opere.

A questo si è aggiunto il Cantiere Museo Grillo, una grande cascina in fase di recupero dove ho installato il mio studio, un laboratorio di ceramica, un anfiteatro e l'Alfabeto Grillico, una mia opera monumentale. Oggi "Il Caso Arena Po" è diventato un esempio di rinascita culturale. E la porta,

per chiunque voglia scoprire tutto questo, è sempre aperta.



MUSEO GRILLO

**Ob in Deutschland –
oder irgendwo
in der Welt**



MERCEDES-BENZ

Ihr guter Stern auf allen Straßen

LA VELOCITÀ... è sopravvalutata



La velocità è un inganno. Un'ipnosi collettiva che chiamiamo progresso, ma in realtà ci sottrae alla vita.

Non ho imparato questa verità sui libri, ma in sella a una moto del 1950, una Sertum 250 VL che, appena rianimata dopo decenni di torpore in garage, mi ha accolta come se fossimo state complici da sempre. Non saprei dire se è amore o riconoscimento ancestrale, ma la prima volta che l'ho guidata, con la neve a terra e il minimo ancora ballerino, senza casco e senza urgenza, ho sentito il cuore esplodere come se stessi viaggiando a trecento all'ora.

Ma non era la velocità a darmi la vertigine. Era l'opposto. Era l'assenza di spinta, di

scopo, di dovere. Era il privilegio di scoprire sul momento cosa stava accadendo. È lì che ho capito la verità più sovversiva: non sono le cose lente a essere in ritardo, è il mondo a essere impaziente.

Viviamo in una società viziata dalla velocità. Ordinare un oggetto alle 22.00 e riceverlo alle 9.00 è diventato il metro dell'efficienza. Se un messaggio resta senza doppia spunta blu per più di dieci minuti, sospettiamo il crollo affettivo. ChatGPT risponde in 0,3 secondi a ogni domanda, e così smettiamo di farcene. Questa "società liquida" sta diventando vaporosa. Anche le emozioni sono usa e getta. L'attesa non è più un tempo da abitare, ma un difetto di



sistema. Nessuno vede che è tempo libero, tempo vuoto, quindi prezioso. Nessuno ha il coraggio di fermarsi: si rallenta solo per esaurimento.

Io no. Io rallento per scelta. E ho imparato a farlo con Mina. Non accelero: medito. Ogni uscita con Mina è una seduta di mindfulness a 1 euro e 70 al litro. Non brucia l'asfalto, ma illumina il dettaglio. Mi insegna quel gesto dimenticato che è guardare: un torrente che scorre sotto un ponticello, gli animali che si muovono liberi dentro il cortile di un'aia, una persona che si prende cura del suo giardino. Ma soprattutto: pensare. Senza urgenza, senza notifica, senza risposta pronta. Mentre il mondo celebra chi arriva per primo, io celebro chi cerca la propria strada. Senza mappe, senza obiettivi.

Ogni tanto qualcuno mi dice "beh, ora ti devi prendere una 500" oppure "adesso ti serve anche una moto moderna". Sorrido con lo stesso sguardo di chi ha appena bevuto un Barolo del '78 e si sente proporre uno spritz al Campari (con tutto il rispetto!). Il problema, vedete, è che abbiamo confuso la potenza con il valore, l'efficienza con la presenza, il movimento con il significato.

Mina ha i suoi tempi. Il carburatore tossisce, il freno è morbido e la frizione può essere capricciosa. Ma non è una macchina da domare. È una compagna da ascol-

tare. Richiede un rapporto alla pari, come si dovrebbe avere con chi si ama: fatto di responsabilità reciproca, non di dominio. Ai raduni arrivo ultima, quando gli altri sono già seduti a tavola. "Problemi?", mi chiedono. "No, il giro è stato bellissimo", rispondo. E loro non capiscono. Non possono. Perché rispettare i miei tempi è la mia forma di puntualità. Io arrivo nel tempo giusto per me, che non può coincidere con quello degli altri.

A volte mi nascondo dietro una scusa: "La mia moto ha prestazioni limitate". Ma è un bluff. Squarini, nel 1939, con una Sertum ancora più vecchia della mia, ha percorso la Milano-Taranto a una media di 82 km/h. Io da Parma a Bari ho impiegato 7 giorni, fate voi i conti. E non ho nessuna intenzione di migliorare.

Quindi, se la moto d'epoca di per sé non è proprio un'icona della velocità, figuriamoci se in sella c'è una come me, che ha il ritardo A+ che le scorre nelle vene.

E mi vergogno di ammetterlo.

Perché per rallentare e avere il privilegio di pensare, oggi, sembra ci serva una scusa. Dal prenotare un weekend detox a un dottore che ti ordina di "staccare".

Io ho scelto una Sertum 250 VL del 1950. Che non corre, non sta davanti, non si impone. Con me. Ma mi invita ad assaporare la vita. E, soprattutto, a ricordare che non tutto ciò che arriva tardi è sbagliato.

Come diceva Nietzsche, "tutte le cose veramente grandi si formano lentamente". Forse anche noi.



AUTO & MUSICA: *i musicisti amano i motori?*



La risposta è sicuramente sì! Esplorare il legame tra auto e musica è come aprire un cassetto dei ricordi che non sapevamo di avere. Siamo abituati a conoscere i nostri artisti preferiti sul palco o in studio, ma raramente ci chiediamo cosa amassero guidare, quale fosse il loro rapporto con le auto o le moto.

E invece la risposta è chiara: molti grandi musicisti hanno amato (e spesso collezionato) grandi auto.

I Beatles, che abbiamo scelto per la prima serata del CMAE dedicata alla musica, sono un esempio perfetto. E non solo per la celebre Rolls-Royce Phantom V di John Lennon, dipinta come un'opera d'arte psichedelica. Si dice che in città preferissero le Mini Minor, mentre fuori Londra amavano Rolls-Royce, Bentley,

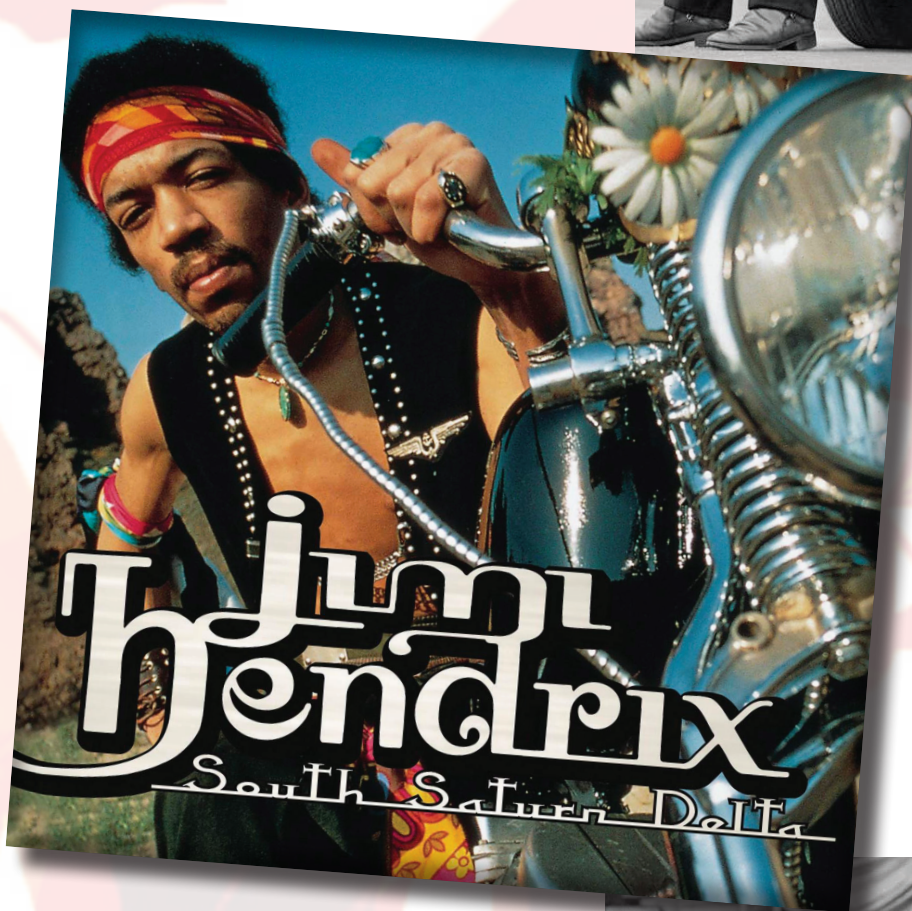
Jaguar E-Type e altre ancora.

E non furono certo i soli. Miles Davis guidava una Miura. Eric Clapton ha una passione profonda per le Ferrari, al punto da commissionare una one-off esclusiva a Maranello. Elvis Presley adorava le Cadillac. Ne ha avuta una rosa, perfetta per il suo stile di vita esuberante. Bob Dylan amava viaggiare con la sua Triumph mentre scriveva canzoni che parlavano di strade e libertà.

Scoprire queste corrispondenze è un piccolo gioco affascinante. Una caccia al tesoro che ci avvicina agli artisti che abbiamo sempre ammirato. Dietro una fotografia o un disco, spesso c'è anche il rombo di un motore amato.

Auto & Musica è un percorso che il CMAE ha deciso di seguire con entusiasmo.

Vorremmo che la serata dei Beatles, per





ascoltare la loro musica e parlare delle loro auto, sia la prima di una serie (mentre scrivo questo articolo l'evento è ancora in fase di preparazione, ma quando questo numero di Noi CMAE sarà tra le vostre mani l'avremo già vissuto). Fin dalle prime telefonate per sondare l'interesse, ho percepito una risposta entusiastica: prima stupore, poi curiosità crescente. Quando, due anni fa, mi è stato chiesto di occuparmi della comunicazione del nostro club, mi sono subito chiesto come poter arricchire la nostra esperienza associativa, quali nuovi contenuti avrebbero potuto dare respiro e visione al nostro CMAE, rispettando la nostra storia ma parlando anche al presente e al futuro. Perché essere iscritti a un club oggi deve essere un'esperienza a tutto tondo, non confinata esclusivamente alla passione per le auto d'epoca. Tutti noi abbiamo più di una passione e, perché no, il club può diventare anche un luogo dove ritrovare e condividere questi interessi, dove intrecciare mondi che all'apparenza sembrano lontani, ma che poi scopriamo essere molto più vicini di quanto immaginiamo. Auto & Musica è uno di questi mondi. E sarà bellissimo esplorarlo insieme.





GIGI VILLORESI

in scena al Museo Fratelli Cozzi



Domenica 26 gennaio il Museo Fratelli Cozzi di Legnano ha ospitato la prima dello spettacolo teatrale *A tutto gas e senza freni*, dedicato a Luigi "Gigi" Villorresi, uno dei grandi protagonisti dell'automobilismo italiano. Una serata intensa, capace di raccontare il pilota e l'uomo, oltre le piste e le vittorie. A firmare l'opera è Davide da Fidel, che dopo il successo dello spettacolo dedicato a Varzi e Fangio, presentato nel 2024 al Teatro Filodrammatici di Milano (raccontato anche su Noi CMAE n.110, pag. 84), torna a esplorare le vite straordinarie dei grandi del motorismo. Questa volta con

uno sguardo intimo e appassionato rivolto a Gigi Villorresi, costruito a partire dal romanzo di Valerio Villorresi *A tutto gas e senza freni*, ma arricchito da nuove ricerche, testimonianze raccolte a Modena e un intenso lavoro biografico.

Lo spettacolo ha saputo restituire la complessità di Villorresi: il campione e l'uomo segnato dalla perdita del fratello Emilio, il fratello con "l'occhio di tigre". Gigi il pilota, che correva per amore e per rivalsa, l'uomo capace di leggerezza e passione, fedele alla compagna Lina, al di là della fama da conquistatore. Un racconto in cui i dettagli umani, le relazioni e le emozioni



Alcuni frame della rappresentazione teatrale che ha visto l'attenta partecipazione di un nutrito pubblico che ha seguito con interesse la storia di questo grande campione dell'automobilismo, che ha fatto onore all'Italia sui campi di gara internazionali. A sinistra, la copertina del libro dedicato dal nipote Valerio.

hanno preso il sopravvento sui dati tecnici, lasciando al pubblico una storia che parla a tutti.

L'evento è stato ideato e promosso da Elisabetta Cozzi, socia del CMAE e anima del Museo Fratelli Cozzi, che da anni si distingue per la capacità di coniugare il motorismo storico con l'arte, la cultura e la divulgazione. Il Museo non è soltanto un luogo dedicato alle auto, ma un vivace centro culturale che continua ad aprirsi a nuovi linguaggi e nuove forme di racconto.

Il CMAE, che da sempre ammira e sostiene le iniziative di Elisabetta Cozzi e del Museo, non ha voluto perdere l'occasione di assistere a questa prima esclusiva, riservando in anteprima ai propri soci e amici alcuni posti per lo spettacolo.

Ancora una volta, il motorismo storico dimostra di sapersi rinnovare e di poter parlare anche attraverso la voce del teatro, coinvolgendo chiunque sia curioso di conoscere le storie che si nascondono dietro ogni volante.



LODI MOSTRA LE SUE CARTE: *ingegneria a confronto*



La cittadina Lodigiana è stata spettatrice di un grande evento in collaborazione con il locale Club Castellotti, con una predilezione per i veicoli d'Oltremania

Tra meccanica e cultura, una giornata dedicata alla stampa antica e alle auto storiche.

Il titolo dell'evento, "Lodi mostra le sue carte", introduce con efficacia il tema della giornata: la stampa delle carte da gioco, resa possibile grazie al ritrovamento di impianti settecenteschi e alla loro messa in funzione con le attrezzature del Museo della Stampa di Lodi.

Il museo, voluto dal dott. Flavio Schiavi, raccoglie in un edificio di archeologia industriale una serie di macchine da stampa ormai introvabili, ma ancora perfettamente funzionanti. I loro meccanismi (leve,

Dalle "vetture del popolo" le classiche Volkswagen così come le umili "Topolino" fino alle aggressive Porsche 911 e alle imponenti auto Oltreoceano: grossi motori e grossi consumi. Ma se li potevano permettere con il prezzo della benzina in galloni che in Italia ci sognavamo.



ingranaggi, ruote) richiamano alla mente quelli delle automobili dei primi del Novecento. Due mondi tecnici diversi, ma accomunati da una meccanica viva e da un impatto sociale dirompente: la stampa e l'automobile hanno contribuito, ciascuna a suo modo, a una rivoluzione culturale. La giornata è stata promossa da Raffaele Strada, proprietario di una splendida Rolls-Royce Phantom V esposta al centro della piazza, e organizzata dal Museo della Stampa e dal nostro club CMAE, con la collaborazione della Scuderia Castellotti di Lodi e con il patrocinio del Comune di Lodi.

L'ingresso in piazza è stato gestito con il supporto operativo della Scuderia Castellotti. La disposizione delle auto è stata studiata dal CMAE per dare importanza soprattutto alle vetture Inglesi, vera connotazione della manifestazione dal punto di vista motoristico. Una trentina di auto



Britanniche hanno preso parte alla manifestazione, in un luccichio di radiatori, mozzi e ruote a raggi. Meriterebbero di essere citate tutte. Ben 5 Rolls, una Bentley degli anni '30, Aston Martin DB4, Austin Healey, Jaguar, Triumph ...

L'inclusività è uno degli obiettivi centrali del CMAE. Questo spirito si è concretizzato anche grazie all'adesione della Scuderia Castellotti, che ha contribuito con entusiasmo alla riuscita dell'evento. Il presidente Angelo De Giorgi ha sottolineato l'importanza di aprire le manifestazioni a tutti gli appassionati, testimoniando con la sua presenza al fianco di CMAE una visione che vuole essere ri-proposta anche in futuro.

L'evento ha avuto anche una forte componente didattica, grazie alla partecipazione degli studenti della scuola professionale ASFOL di Casalpusterlengo, che hanno realizzato locandine interpretando con disegni originali i temi della giornata.

Un'opportunità formativa che ha offerto agli insegnanti spunti per un approfondimento sul design e sul linguaggio visivo legato al mondo dell'auto.

È stata anche l'occasione per presentare una ricerca condotta dalla Dott.ssa Francesca Monza sulla storia della città e dei palazzi che si affacciano su piazza della Vittoria, luogo che ha ospitato le oltre settanta vetture presenti, dai modelli degli anni Trenta fino ai più recenti.

Non è mancato l'intrattenimento, affidato a Matteo Cornalba, che ha saputo coinvolgere il pubblico con giochi di prestigio con le carte, in perfetto dialogo con il tema della stampa.

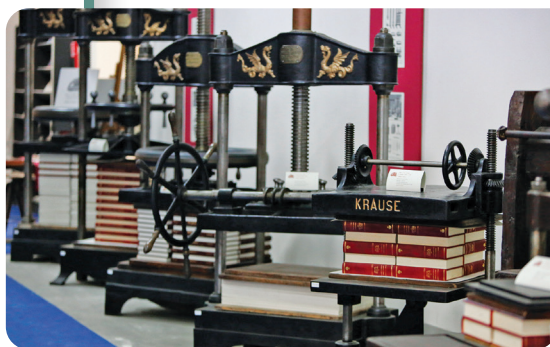
Molto seguita anche la dimostrazione della stampa con torchi ottocenteschi, condotta dal maestro incisore Luigi Maiocchi, che ha mostrato come l'arte tipografica possa ancora affascinare per precisione e manualità.

Le visite guidate hanno infine completato la proposta culturale, offrendo agli ospiti l'occasione di scoprire angoli meno noti della città. "Lodi mostra le sue carte" ha trovato un'espressione concreta anche nella visita al Museo Gorini, all'interno dell'ex ospedale, un luogo che merita da solo una sosta.

Una giornata intensa, in cui cultura tecnica e passione automobilistica si sono incontrate nel segno della condivisione.

IL MUSEO DELLA STAMPA

Il Museo della Stampa e Stampa d'Arte a Lodi "Andrea Schiavi", inaugurato nel giugno 2008, occupa i locali della ex tipografia Lodigraf, poi Il Pomerio, attiva fino all'inizio degli anni Ottanta del secolo scorso. Qui, in un angolo della Lodi medievale, l'intraprendenza, la competenza e la passione di Andrea Schiavi, suo principale ideatore, affiancato da esperti del settore, ha dato vita a un vero museo dedicato alla storia della stampa tipografica e artistica attraverso i secoli. Nell'ampio spazio espositivo di circa 2000 mq, con le stesse caratteristiche architettoniche della vecchia tipografia, sono conservate perfettamente restaurate macchine e attrezzature per la stampa, significative eredità della capacità e dell'inventiva umana. I visitatori potranno qui immergersi e respirare il profumo di una attività artigianale e di un'arte, che è storia di civiltà. La conoscenza della loro funzionalità, seppur esaminata sommariamente percorrendo le ampie sale allestite con intenti didattici, consentirà anche a coloro che non conoscono il magico mondo della stampa di scoprire e apprezzare tutti quegli aspetti che hanno fatto dell'arte tipografica, nel corso dei secoli, una delle più stupefacenti invenzioni dell'uomo.





CMAE 2025: L'ANNO "INGLESE"

Nel 2025 il CMAE ha scelto di dare spazio e continuità a un progetto dedicato alle auto (e moto) inglesi, con l'obiettivo di raccontarne lo stile, la meccanica e quella particolare "inglesità" che unisce motori, musica, cultura e design. Un'iniziativa che esce dallo schema della manifestazione "per soli soci" e si rivolge a tutti gli appassionati del genere, indipendentemente dal club di appartenenza. Un filo conduttore che attraversa vari appuntamenti dell'anno: dalle cinque eleganti spider esposte ad Automoto Collection a Novegro, alla sezione tematica allestita in Piazza della Vittoria a Lodi, fino alla serata di luglio dedicata ai Beatles e alle loro leggendarie auto.

A Lodi erano presenti una trentina di vetture inglesi, tutte di grande fascino e profondamente amate dai loro proprietari. Un segnale chiaro: la passione vera non ha confini, né tessere.





Nella piazza maggiore di Lodi completamente silente, anche una Rolls-Royce sembra addormentata, in attesa che la piazza si riempia di rumori e colori delle tante vetture d'epoca che sono qui confluite per il raduno "Lodi mostra le sue carte".



CMAE SOLIDALE: *le colombe pasquali*



Le nostre colombe pasquali pro mensa dei poveri. Anche quest'anno il CMAE ha sostenuto la OMC (Opera Messa della Carità) che gestisce la mensa dei poveri di via Canova a Milano, con l'offerta di colombe pasquali. CMAE ha offerto ad OMC le colombe, che sono state in parte proposte all'uscita delle SS. Messe della Basilica del Corpus Domini la Domenica delle Palme, ed in parte presso il nostro club.

La solidarietà, così come la sensibilità per l'ambiente, sono due scopi importanti che il club si propone. Siamo un sodalizio di persone che incarnano e diffondono valori civili e sociali. Ci auguriamo, con la massima umiltà, di poter essere di esempio per altri, visto che l'iniziativa è stata accolta con grande favore.

LA NOSTRA SEDE: *il cuore del Club*



In occasione della chiusura di fine anno 2024, una bella serata conviviale ha visto la partecipazione di tanti Soci, a sottolineare il piacere non solo di farsi gli auguri di persona per il 2025 (ormai giunto alla metà del suo percorso), ma anche per condividere in allegria idee e progetti che trovano nella nostra sede la possibilità di crescere e diventare momenti aggregativi per tutti.



Il nostro Club ha voluto, e oggi è orgoglioso di avere, una sede con una sala da sessanta posti. Un ambiente vivo e accogliente, che rappresenta molto più di un semplice locale: è il cuore pulsante del CMAE, il luogo dove vivere la passione anche lontano dalle manifestazioni.

Qui ci si ritrova per una chiacchierata tra amici, per sfogliare riviste e libri di motorismo storico, per godersi l'aperitivo del mercoledì. Ma soprattutto, questa sala è uno spazio d'incontro culturale, dove organizziamo conferenze, presentazioni, incontri con altri club di marca e appassionati che hanno storie da raccontare. Che si tratti delle imprese del nostro Presidente alla Dakar Classica, della storia delle auto nel cinema, di grandi campioni del passato o delle novità editoriali del settore, ogni incontro è un tassello in più nella narrazione del motorismo storico.

Avere uno spazio così è parte integrante del nostro modo di "fare club": non solo partecipare agli eventi, ma creare occasioni per condividere conoscenze, emozioni, idee.

Il nostro sguardo, però, è anche rivolto al futuro. È nei programmi del CMAE modernizzare gli impianti audio-video della sala per offrire un'esperienza sempre più coinvolgente, e digitalizzare molte delle funzioni associative, anche in sede. Stiamo lavorando, ad esempio, all'installazione di un totem multimediale all'ingresso: un punto di informazione e di iscrizione al club e agli eventi, pensato per rendere ancora più facile l'interazione tra soci, ospiti e visitatori.

Il nostro vero obiettivo? Che la sede del CMAE diventi un luogo dove è bello passare, anche senza un motivo preciso. Perché è lì che si trova accoglienza, si incontrano volti amici e si respira, sempre, la nostra comune passione.



Il principio della convivialità e della condivisione della comune passione per i veicoli d'epoca è il "fil rouge" di via Goldoni 1 che, ormai da molti anni, è il nostro luogo di ritrovo per piacevoli serate di incontri anche culturali.



"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.



BUON COMPLEANNO CMAE: *66 anni e non sentirli!*



A febbraio è stata organizzata la consueta cena per tutti i soci, nella ricorrenza della nostra data di fondazione.

Grande la partecipazione e l'affluenza per questo appuntamento conviviale, che rafforza il "sentimento di gruppo" che ci lega da molti anni.

Giovani e meno giovani, ma anche "giovannissimi" che rappresentano il futuro del nostro CMAE, per ereditare il testimone da chi, ormai da tanti anni, si dedica con passione alle attività che vedono al centro non solo le auto e le moto d'epoca, ma l'amicizia e la collaborazione.

Buon compleanno CMAE!





UN'AUTO DA SOGNO

...americano

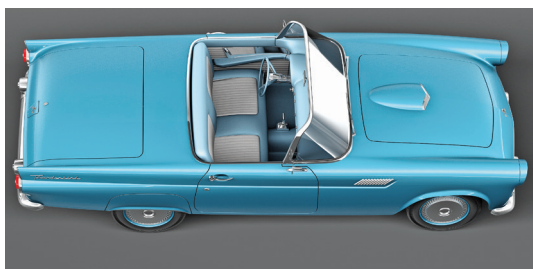


Siamo nei favolosi anni '50, l'America si è lasciata alle spalle una guerra nella quale ha messo in campo tutte le sue forze giovanili e la straordinaria organizzazione militare e così si vuole affrontare il futuro pensando ad anni spensierati, pieni di vita e di gioia di vivere. La Chevrolet ha appena presentato la Corvette, la Vette per gli amici, e subito l'attenzione si volge a queste classi di vettura che verranno chiamate *Personal Luxury Car* cioè automobili con prestazioni elevate, dimensioni più contenute e che "inseguono" il sogno americano per la possibilità di essere acquistate da un pubblico più vasto anche se certamente non alla portata di tutti. Così la Ford risponde con la Thunderbird prendendo il nome da una leggenda indoamericana dell'Arizona dove il Thunderbird, cioè l'uccello di tuono, governava il cielo e forniva un aiuto divino all'uomo e con il suo batter

d'ali invisibile a noi mortali, creava venti e tuoni dando origini a piogge utili per vivere nel Centro America.

Ecco così che al salone Automobilistico di Detroit del '54 viene presentata la Thunderbird e commercializzata l'anno dopo. Si presentava come una cabriolet sportiva due posti con lineamenti certo più accattivanti rispetto alle Ford dell'epoca, non voleva essere una vera e propria auto sportiva e metteva in risalto il comfort piuttosto che la sua sportività. Ottenne così subito un notevole successo subissando le vendite della Corvette.

Il motore, un classico 8 cilindri americano, consentiva un allegro movimento ed era calato in una carrozzeria dalla linea pulita, sempre secondo i canoni americani, con magari qualche fronzolo in più che probabilmente i carrozzieri italiani avrebbero bifato. Come tutte poi le evoluzioni suggeri-

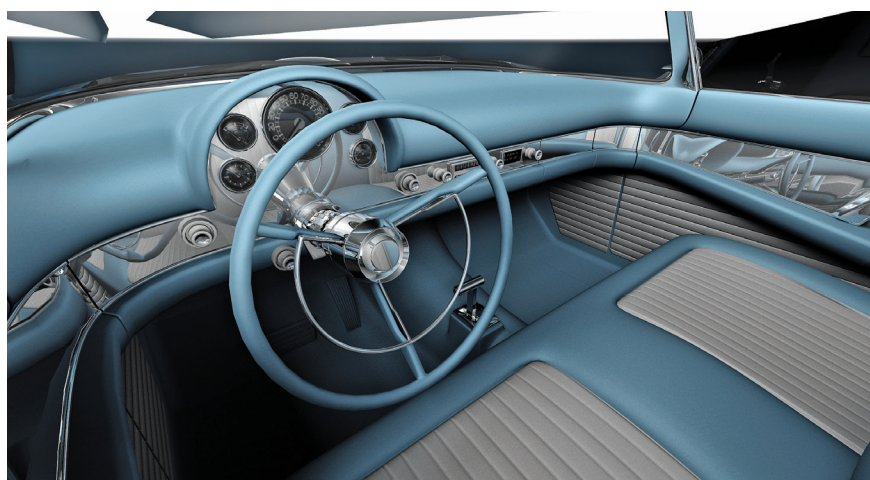


CARATTERISTICHE TECNICHE

anni produzione: 1955-1957
 motore: 8 cilindri a V di 4785 cc
 potenza: 200 CV
 distribuzione: aste e bilancieri
 alimentazione: un carburatore quadricorpo
 trazione: posteriore
 freni: a tamburo sulle 4 ruote
 cambio: automatico 3 marce
 velocità max: 180 km/h
 dimensioni e peso: 4.350 x 1.800 x 1.300
 mm, 1.320 kg
 posti: 2

te dal marketing, la Thunderbird perde un po' del suo fascino e si appesantisce nelle forme ma mantiene comunque buone vendite, tanto che viene considerata la vettura sportiva più prodotta di tutti i tempi, con oltre 4 milioni e quattrocentomila esemplari. Fu declinata in undici serie, fino a metà degli anni '90, perdendo però quel sapore primordiale che aveva fatto girare la testa a molti americani.

Nella Storia della T-Bird è famosa quella color lilla in cui perde la vita, all'alba del 3 febbraio 1960, il famoso cantante Fred Buscaglione scontrandosi con un autocarro di ritorno da una esibizione in un night...



Particolarmente affascinante (e assolutamente in tono con l'epoca), questo azzurro metallizzato dona alla T-Bird il fascino e un'allegria della nuova *way of life* americana.

Un cruscotto quasi aeronautico che riprende i colori dell'esterno è un effetto lontano dalla "pacchianeria" cui ci hanno abituato molte *custom car* d'oltreoceano. Qui in basso invece una delle serie successive (ancora sufficientemente filante) che diventeranno sempre più ingombranti e da pure "due posti" diverranno anche imponenti (quasi) berline.





UK vs DEUTSCHLAND: *le auto al potere...*



Generalmente si è portati ad associare la Rolls-Royce a Casa Windsor; è corretto, ma non del tutto; le Rolls sono utilizzate nelle occasioni ufficiali, in particolare la Phantom VI che ha sulle spalle alcuni decenni di onorato servizio e scrupolosa manutenzione come si addice ad una vera inglese, ma nell'ambito più privato la predilezione, soprattutto di Elisabetta II, andava alle Daimler, blasonato marchio da sempre vissuto all'ombra di Crewe (leggi Rolls). Così la Daimler DS 420 si è ritagliata un suo *cursus honorum* di non poco conto e nelle versioni ancora più esclusive ha varcato i confini della perfida Albione per far accomodare potenti di mezzo mondo. E che dire della Mercedes 600? Qui sfioriamo quasi la perfezione: quando

Stoccarda decise di scendere in campo in diretta, frontale e dichiarata guerra alla Rolls-Royce non poteva fare meglio. Certo più algida della concorrente anglosassone, meno pelle e radica, meno storia alle spalle per far accomodare i potenti della terra a parte un terribile signore coi baffetti che viaggiava su una 540K in mezzo a una folla oceanica (e certamente alquanto inquietante) nella Germania delle croci uncinato. Pessimo uomo, ma auto eccellente. E la 600 si può considerare degna erede. Presentata nel 1963 era stata studiata soprattutto per quel genere di clientela che probabilmente riteneva "insufficiente" la già ricchissima 300SEL che, sulla carrozzeria sostanzialmente identica a quella della versione "base" 250, montava un poderoso



otto cilindri di "solì" 6,3 litri di cilindrata. La genesi dell'enorme vettura risale a quattro anni prima, con i primi disegni firmati da Paul Bracq che proponevano inizialmente un corpo vettura con le pinne nella coda (a richiamare la serie precedente 190, 220 SE ecc.) ma l'idea venne scartata e ci si orientò verso una forma più squadrata ed europea. Decisamente più conservatrice (diamine siamo inglesi!) la linea della Daimler che dagli anni '60 era ridotta a un puro marchio apposto sulle versioni più prestigiose delle berline Jaguar.

Daimler visse i gloriosi tempi della produzione autonoma con grandi limousine dall'aria un po' funerea. La DS 420 raggiunse le 4.116 limousine complete, a cui vanno aggiunti 961 chassis per l'allestimento, tanto per non smentirsi, di carri funebri. La Daimler era tra i principali fornitori della Casa Reale britannica; ma non solo. Persone bene informate sostengono che la Daimler DS420 Limousine è la vettura maggiormente adottata dai Capi di Stato (con sangue blu o meno) nel mondo. Il vano posteriore consente fino a sei passeggeri e non c'è altra vettura che abbia avuto l'onore di trasportare contemporaneamente sei membri di una famiglia reale regnante, tranne la Daimler Limousine. Entrambi i figli della regina Margherita II di Danimarca hanno quattro figli e si sono visti viaggiare insieme ai genitori nella parte posteriore della Daimler. Alla Regina Elisabetta II fu

consegnata la sua terza DS420 nell'agosto 1988 per sostituire il modello del 1984 e nel 1992 il capitolo di questa vettura fu interrotto per le nuove restrizioni relative ai crash test e alle emissioni.

Riassumendo: dei quattro esemplari finali prodotti, uno è andato al *Jaguar Daimler Heritage Trust*, un altro alla Regina Madre e una coppia, con equipaggiamento identico, alla Regina Elisabetta II così che la Daimler è sopravvissuta alla sua rivale Rolls-Royce Phantom VI di un anno. Si è chiuso così un importante affresco della società inglese. Ma non solo inglese, perché tante teste coronate l'ebbero in garage come Re Hussein di Giordania che ne ordinò una color "Sabbia" (siamo nel deserto!) nel 1970 per portare il re Abdullah II a scuola quando era giovane; nel gennaio 1972, il sultano Qaboos dell'Oman prese in consegna due auto di identica configurazione, in vernice nera e con pelle nera, così pure nel 1977 il



Sultano Yahya Petra della Malesia acquistò la sua limousine seguito dal sultano Hassanal Bolkiah del Brunei che ne aveva una in Inghilterra (con targa inglese) dove aveva diversi interessi.

Nel 1984 si contavano otto ordini da parte di monarchi regnanti.

La Daimler, quindi, per la sua linea tradizionale con un occhio al passato, ha rappresentato una vettura "vecchia" rispetto alla modernità di linee e di contenuti della Mercedes 600 dotata di un poderoso e potente otto cilindri, certo più prestante dei sei cilindri in linea di 4,2 litri e 165 cavalli della concorrente inglese. In effetti sia per la sua impronta più moderna che per il fascino che la stella a tre punte esercita su clienti ammaliati dalla supremazia tecnica tedesca, l'ammiraglia 600 trovò estimatori nel jet set nella versione di imponente ma semplice berlina a quattro porte ma anche in quella pletora di capi di Stato arrivati al potere magari sulle macerie di guerre civili, fatto tipico di alcuni dittatori del continente africano o dei Paesi orientali. In questi casi era d'obbligo farsi allestire la versione "pullman" a passo lungo, meglio ancora in versione Landaulet per farsi ammirare dalla folla plaudente (generalmente obbligata). Pensata per dare un comfort totale, la 600 era famosa per un sofisticato circuito idraulico che interessava il servosterzo, il cambio automatico, i freni a disco e, persino, i servizi di bordo (ad esempio, la regolazione del volante e gli alzacristalli erano idraulici, anziché elettrici per garan-

tire la massima silenziosità e morbidezza di funzionamento) tramite una complessa rete di tubi realizzata appositamente per resistere a pressioni di 150 atmosfere. Erano invece di tipo pneumatico le sospensioni con i cuscinetti gonfiati d'aria grazie ad un compressore che alimentava anche le trombe pneumatiche del clacson, tutt'ora considerato il più potente mai montato su un'auto di serie. Tali dispositivi garantivano un comportamento stradale di prim'ordine in ogni condizione, degno di una vettura di un tale livello di eccellenza. La 600, prodotta (1963-1981) in poco meno di 2700 esemplari, era disponibile in tre varianti: Limousine (5 posti, 4 porte); Pullman (4 o 6 porte e passo di 390 cm) e Landaulet (4 o 6 porte, passo della Pullman e parte posteriore apribile) pensata principalmente per capi di Stato che la utilizzavano nelle parate. Il motore V8 da 6.300 cm³ a iniezione Bosch, era in grado di erogare 250 CV e garantiva buone prestazioni (fra i 200 ed i 210 km/h a seconda delle carrozzerie) nel comfort più totale. Le sue caratteristiche si possono considerare al vertice per l'epoca e facevano di lei una delle vetture più complete e in grado di offrire il meglio in termini di funzionalità, sicurezza, robustezza, affidabilità e prestazioni. L'interno era stato concepito per offrire letteralmente il massimo possibile sotto il profilo di comodità e lusso: dal sofisticato impianto di aria condizionata agli svariati servomeccanismi idraulici e fra i vari optional figuravano il mobile bar, il frigorifero, il televisore, il divisorio tra



**L'interno della Daimler 420:
profumo di pelle e radica
certo, siamo inglesi, o no?**



comparto autista e passeggeri, il tavolino estraibile, il tetto apribile (anteriore o posteriore), il telefono e persino un bracciolo apribile che conteneva un rasoio elettrico. Come avete capito siamo di fronte a due visioni, entrambe di eccellenza nell'immagine ma con un bel divario tecnico: la Daimler tecnicamente "datata", la Mercedes un concentrato di tecnica raffinata.

Scegliete voi quale preferite, vi avviso solo che se doveste acquistare una Mercedes 600 che vedete un po' "seduta" sulle sospensioni, potrebbe capitarvi che l'assegno da compilare (oltre a quello per entrarne in possesso) potrebbe esser pari a quello di una utilitaria e non certo delle più economiche.

E se vedete scendere da una di queste am-

L'imponente Mercedes 600 nella versione "Pulmann-Landaulet", riservata esclusivamente ai capi di Stato, pur nella sua esuberanza mantiene un'eleganza splendida che, logicamente, si trasmette anche al lussuosissimo interno. Nulla a che spartire con certe chiassose finiture spesso care ai cugini d'oltreoceano.

miraglie un attempato signore con una valigetta, non chiedetegli il contenuto potrebbe rispondervi: "sono i codici nucleari..."

THE GAMING NIGHT:

...tradizione e novità



Giochi, luci psichedeliche, emozioni per una serata densa di divertimento e competizione che ha allieato i nostri giovani in un tuffo in pieni anni '80...

L'evento di chiusura del 2024 dovrà essere mitico e lasciare il segno... Con queste parole inizia, tanti mesi fa, la riunione per definire i dettagli dell'evento che i giovani del club hanno vissuto durante la serata di domenica 24 novembre.

"Sì, ma... come?". Pensa che ti ripensa... ed ecco l'idea: "Una serata in cui GIOCARRE sia lo scopo principale, proprio come quando eravamo bambini!".

"OK! E... quando?". Si opta per una domenica pomeriggio, dopo le 16:00, che a

fine novembre significa essere già all'imbrunire.

"A questo punto... dove?". Qui è più complicato dare una risposta; va trovato un ambiente "giovane", sicuramente leggero e spensierato, ma non banale: attraente senza essere caotico, dove parcheggiare i veicoli senza preoccupazioni e dove mangiare con gran gusto... ed ecco un flash: "Andiamo da Ciapa la moto!".

Giamba, il proprietario, riesce ad assecondare talmente bene le complicate richieste del team organizzativo, che non ci sembra vero. Non solo: ci sorprende includendo anche una consolle da DJ, per diffondere musica giusta, oltre ad un proiettore su cui, per tutta la serata, scorrono le foto più emblematiche degli eventi dei giovani, dal lontano 2017 ad oggi... Uno spettacolo unico, che consente soprattutto ai nuovi iscritti di vedere cosa sia davvero il CMAE giovani e quanto potenziale ci sia ancora da scoprire.

Poi ci sono loro: i mitici "cabinati", ovvero postazioni di tipo arcade, con i giochi più iconici degli anni '80 e '90. Alcuni di essi sono anche decisamente evoluti per l'epoca, con tronconi di motociclette su cui salire a cavalcioni, per non parlare dei simulatori di Kart, montati su pedane semoventi per dare le sensazioni di accelerazione e derapata. Senza contare il ricchissimo "contorno": calciobalilla, air hockey, air basket, flipper, braccio di ferro, numerose consolle degli anni '90 e 2000 (Nintendo e Playstation i più famosi)... e chi più ne ha più ne metta! Sembra davvero di essere al luna park!

Giocare, però, è una cosa seria e per i





giovani del club lo è ancora di più, visti i ricchissimi premi in palio, tra cui la partecipazione gratuita per un equipaggio di due persone alla V Coppa Giova-MI, manifestazione di punta del gruppo giovani del CMAE, prevista la prossima primavera.

Ecco, quindi, che l'organizzazione ha previsto una selezione di quattro giochi (non solo a sfondo motoristico, per non essere troppo monotematici), con assegnazione di un punteggio dal migliore gamer al peggiore, fino a formulare una classifica finale. I trenta concorrenti vengono chiamati a partecipare ai vari giochi e in parallelo viene svolto anche un torneo sulla temibile piattaforma Manx TT, con sfide ad eliminazione diretta per passare alle fasi successive. Gli altri partecipanti si dividono tra chi studia gli errori altrui, focalizzando i punti chiave dei vari giochi, e chi si rilassa con l'infinità delle altre attrazioni disponibili.

Verso le 19:30 serpeggia un leggero languorino, ma ecco le prime pietanze che cominciano ad uscire dalla cucina: il risotto al radicchio e la polenta con fagioli e salsiccia (...ed è subito "Bud Spencer e Terence Hill") garantiscono una gustosa pausa per i partecipanti, che ne approfittano per ristorarsi dalle fatiche e confrontarsi sui punteggi ottenuti, per poi terminare con le ultime prove dopo cena.

Chi sarà il migliore gamer del CMAE Giova-MI? Lo dice esplicitamente la foto del nostro socio Andrea Marinosci, con un ampio sorriso per un meritatissimo primo posto, dopo aver battuto i suoi rivali più agguerriti: in seconda posizione troviamo, infatti, Edoardo Bisconcini, seguito da Davide Faravelli, che all'ultimo turno di gioco scalza dal podio la propria consorte Maria Marzi.

...e il Torneo Manx TT, tanto osannato quanto temuto? Se ne sono viste delle belle, con le semifinali che hanno impegnato tutta la famiglia Mancuso, dal più



piccolo Daniele alla mamma Anna, fino al Papà Gianluca: un susseguirsi di curve e controcurve, "carenate virtuali", staccate e derapate... ma è l'ottimo Karl Ghelfi che approfitta della situazione: inanella una serie di giri veloci che lo portano a vincere trofeo, coppa e un buono sconto per l'acquisto di un treno di pneumatici per la propria auto!

Chiudiamo la serata con una foto di gruppo che ritrae chi rimane fino all'ultimo minuto, a suggellare una serata, ed un anno, davvero incredibili.

Le risate si protraggono oltre le 22:00, con un paio di veicoli e una moto che manifestano bassissima propensione a voler tornare a casa, proprio come succede con i bambini piccoli che vogliono continuare a giocare, immersi in quel magico mondo virtuale.

Per il 2024 è tutto, ma... il programma 2025 è ormai definito e, possiamo garantirvelo, ne vedremo delle belle!

STAY TUNED!

STORIA DEI VIDEOGIOCHI

Le prime realizzazioni nella storia dei videogiochi, datate tra gli anni '50 e '60, furono prodotti non commerciali, spesso limitati agli ambienti universitari. Tra questi, Spacewar!, installato su un elaboratore DEC PDP-1, ebbe un ruolo fondamentale nell'apprendimento delle basi per progettare un videogioco. Due mesi più tardi Nolan Bushnell e Ted Dabney ultimarono la loro versione di Spacewar!, chiamata Computer Space e costruita dalla Nutting Associates. Considerato il primo videogioco arcade prodotto su larga scala (prodotti circa 1.500 esemplari), il gioco non fu però un grande successo a causa dell'elevata difficoltà.

Bushnell, dopo questo esperimento non particolarmente riuscito, decise comunque di insistere con i videogiochi, ma producendoli in proprio: nacque così la Atari. Il primo videogioco arcade della Atari fu il primo grande successo dell'industria: PONG, pubblicato il 29 novembre 1972, ispirato al gioco del ping pong. Atari vendette 19.000 cabinati con questo gioco, aprendo gli occhi di tutti sul fatto che stesse diventando un business da seguire: alla fine del decennio iniziò l'età dell'oro dei videogiochi arcade. Secondo un'analisi di USgamer il gioco arcade di maggior successo in termini di incassi fu Pac-Man, con 3,5 miliardi di \$ al 1990 e 400.000 unità vendute.



GIOVANI

on the snow



Non è la prima volta che l'evento di apertura dell'anno, per il club, lo propongono i giovani... con una bella uscita sulla neve! Proprio quando il freddo è ancora pungente e la maggior parte dei veicoli d'epoca sono ancora in letargo sotto le coperte, i rombi dei motori del CMAE Giovani si fanno sentire!

Quest'anno la gita sulle Alpi si "sposa" con uno sport non molto conosciuto, inaspettatamente faticoso, da brividi lungo la schiena... ebbene sì, parliamo proprio degli slittini! Avete presente quelli tranquilli, in legno, che tutti ci immaginiamo scendere lentamente su dolci colline, "alla Heidi"? Ecco, non è sempre così: cancellate questa visione dalla vostra testa! Esistono piste da discesa, classificate come "nere", ovvero

per esperti, dove le pendenze sono importanti, i tornanti si susseguono con un ritmo indavolato e, con la tecnica giusta, si fanno dei traversi che nemmeno al Rally di Monte Carlo si vedono!

E dove si trova tutto questo splendore?

A St. Moritz, dove lo sport si unisce al glamour. Ed è così che inizia la nostra giornata: una rapida merenda lungo la SS36, di buon mattino, per poi proseguire rapidamente verso il passo Maloja, che con le sue pendenze da record mette subito a dura prova i motori meno potenti... e invoglia ad un ritmo incalzante i motori più generosi, che si esibiscono in una danza modulata dal susseguirsi incessante di curve e tornanti.

Arrivati in cima al passo, breve "pit-stop" per lasciar riposare i mezzi, proprio di fronte



al lago che si apre come uno squarcio nella montagna, ad indicare, laggiù in fondo, la nostra meta finale.

Lungo il lago, oltre ai paesaggi da fiaba, si svolgono i migliori incontri possibili ed immaginabili: non una, ma ben due Ferrari 512 BB fanno subito capire che ci stiamo avvicinando al centro di St. Moritz, dove molte altre supercar storiche (e qualcuna più moderna) si stanno immettendo nel lago per il "The ICE", celebre concorso d'eleganza dinamico.

Proseguiamo, facendoci largo tra Lamborghini, Maserati, Porsche e Alfa Romeo di grande prestigio, ed ecco, finalmente, il Muottas Muragl, la montagna che si staglia davanti a noi, imponente, valicabile solamente tramite il trenino rosso a cremagliera, che si inerpica su questi pendii resi famosi dal Segantini. Breve "lezione" teorica da parte di chi è già stato su questi slittini, ampie e severissime raccomandazioni sul comportamento da tenere e sui "rischi del gioco" ("la prima curva vi butta verso l'esterno, prendete le misure o vi trovate in un metro di neve fresca con le gambe per aria"... detto, fatto! ...oppure: "al primo tornante, tirate su le punte dello slittino con i piedi a terra, con tutte le forze che avete, altrimenti arrivate contro la barriera e vi fate male"... ecco... appunto: SBADABAM!). Casco ben allacciato, maschere in posizione e via, giù per il pendio di ben 4,7 km!!! Tutto tra boschi, tornanti stretti, curvoni "da



La bella foto di apertura è stata scattata con una classica Rolleiflex.



lungo appoggio" e rettilinei con dossi, ponticelli, e passaggi fiabeschi!

Alla fine della prima discesa, dopo un paio di "spaghetti" presi, qualche ribaltamento in neve fresca, parecchi fuoripista, decine di "lunghe in staccata", svariati colpi subiti e qualche minimo ma esaltante accenno di dérapage, i volti dei presenti esibiscono una luce negli occhi che brilla intensamente, tipico di quando si è consci di aver compiuto qualcosa di epico... e quindi via, per altre tre discese, fino al limite delle forze!

Qualcuno, alla terza discesa, attiva il GPS del cellulare: punta velocistica di 47 km/h a bordo di un oggetto di legno su cui, per frenare, devi mettere giù i piedi sulla neve, con coefficiente di aderenza vicino allo zero... possiamo assicurarvi che è un generatore di adrenalina non indifferente!

Ormai il sole sta calando, è tempo di rientrare a casa, stanchi ma estremamente soddisfatti per questa giornata unica, intensa, inimmaginabile... proprio da CMAE Giovanni! Qualche livido si presenta un paio di giorni dopo, ma a guardarli viene solo da sorridere, con il pensiero che corre indietro, a quei momenti magici sugli slittini, in

compagnia di tanti Amici accomunati dalla passione per i veicoli storici e dalla gioia di vivere intensamente questa passione. Ci vediamo al prossimo raduno!

IL MUOTTAS MURAGL

Von Roll costruì qui, sul Muottas Muragl fra il 1905 e il 1907, la prima funicolare dell'Engadina, che pur essendo poi stata ristrutturata diverse volte ha saputo mantenere fino ad oggi la sua essenza. Arrivati in cima, ci si immerge nella natura incontaminata: raggiungendo l'alpeggio Languard o risalendo fino al rifugio Segantini e al Schafberg, dove morì solitario il pittore Giovanni Segantini. Il panorama si apprezza specialmente osservando dall'ampia terrazza soleggiata, il tramonto particolarmente suggestivo.

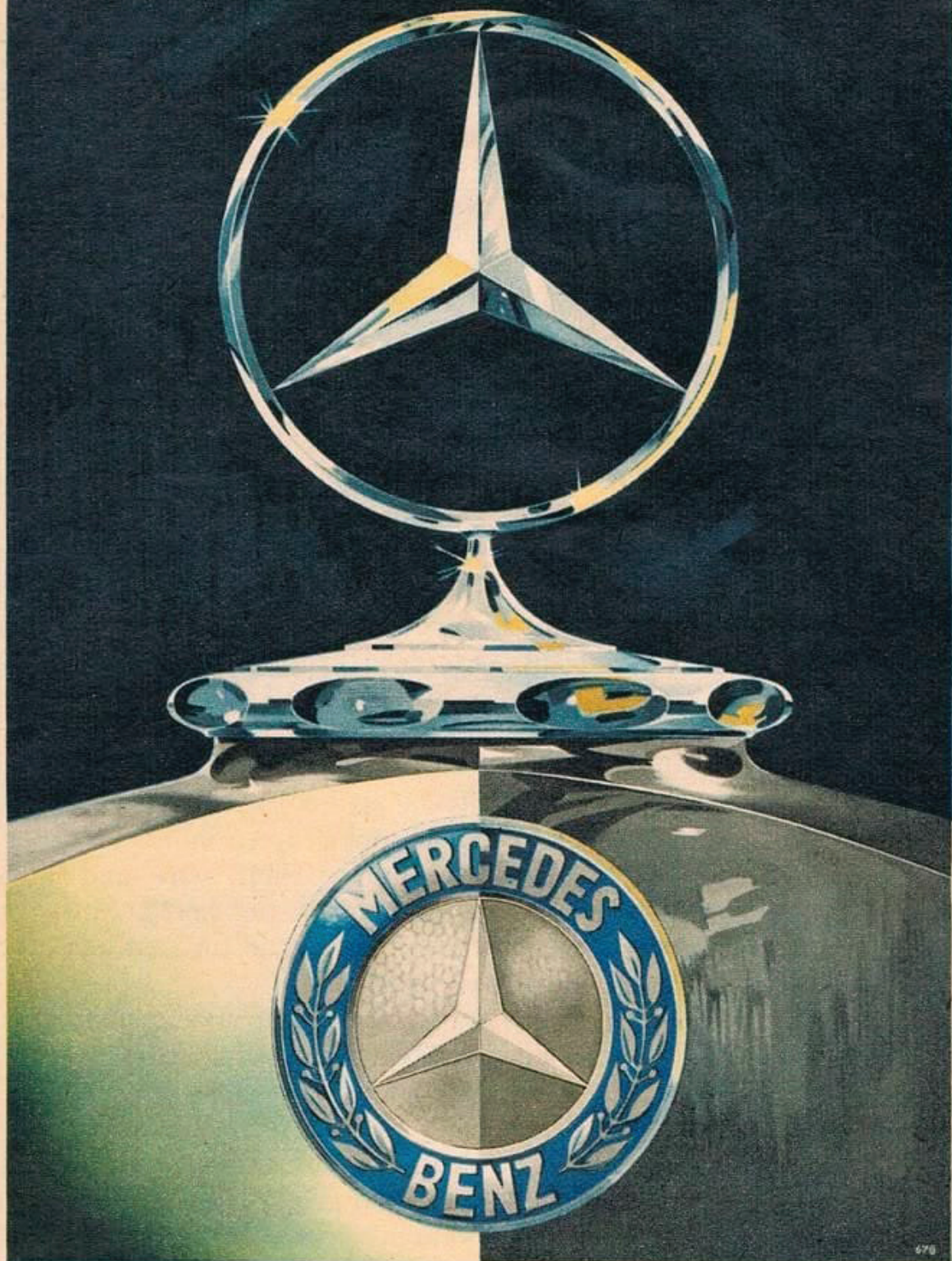
La vista è davvero spettacolare, rivolta sul paesaggio dei laghi dell'Alta Engadina, con St. Moritz e un'area che si estende fino a Piz Palù e Piz Bernina.

Durante la stagione invernale il lago è ghiacciato e normalmente ricoperto da uno strato di neve.

ROLLEIFLEX: LA REGINA

La Rollei è un apparecchio a biottica, l'obiettivo superiore cattura l'immagine inviandola a uno specchio a 45° all'interno che la fissa su un luminoso vetro smerigliato, mentre l'obiettivo inferiore invia l'immagine direttamente alla pellicola passando da un otturatore che dispone anche tempi rapidi (fino a 1/500 di secondo) adatto quindi a riprese sportive. La Rollei è stato l'apparecchio più gradito ai "paparazzi" per alcuni specifici motivi: un formato del negativo quadrato (6x6cm) quindi di grande dimensione e che permetteva poi tagli più appropriati, una robustezza della migliore scuola tedesca, un'ottica di prim'ordine (il famoso tripletto Tessar) e soprattutto la possibilità (grazie al mirino a pozzetto) di poter scattare foto tenendo l'apparecchio a braccia tese sopra la testa (la propria e quella del pubblico) nelle tipiche situazioni di ressa intorno al personaggio famoso.





**Personenwagen · Krankenwagen · Lastkraftwagen · Omnibusse
Kommunal-Fahrzeuge · Feuerwehr-Fahrzeuge · Stat. Motoren
DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT**

CMAE E...

le Forze dell'Ordine



Una bella giornata primaverile ha fatto da contenitore a questo bel evento che ha visto i "cugini" della Polizia di Stato e dei Carabinieri uniti al nostro spirito di... vecchie glorie

L'anno scorso, il nostro segretario Mario Aglione e Angelo Masotti si erano mossi per creare un evento col contributo dei Carabinieri.

Così, grazie al supporto dell'Arma, si è potuto realizzare un simpatico connubio con il CMAE e le vetture di alcuni soci; vetture che dovevano essere modelli che avevano vestito al tempo anche le livree dell'Arma.

Ma l'appetito vien mangiando... Così, per il 2025 il nostro segretario ha pensato: "Se unissimo anche i 'cugini' della Polizia di Stato?".

Operazione non proprio semplice e deli-

cata per l'impegno che richiedeva anche da parte dei rispettivi Comandi, che si sono resi però subito disponibili con entusiasmo, all'idea di creare un bel corteo per le vie di Milano di veicoli delle Forze dell'Ordine nella loro livrea storica che le ha rese celebri nel tessuto delle grandi e piccole città di tutta la nostra Penisola. Così tutto è cominciato domenica 4 maggio quando, di buon'ora, il primo drappello dei volontari del nostro CMAE ha predisposto l'arrivo di tutti i partecipanti nella sede dell'Alfa Blue Team, che ha ospitato la partenza del lungo corteo. Così, a partire dalle 9, sono iniziate ad arrivare le auto dei Carabinieri, della Polizia di Stato e dei vari soci CMAE che, grazie alla bella giornata di sole, hanno potuto toccare da vicino quei modelli e quelle livree che fanno ormai parte del panorama storico della nostra Repubblica e che tanto spesso abbiamo visto come interpreti in tanti film o fiction televisive. Primi tra tutti i classici "poliziotteschi" dove le Alfa Romeo, gazzelle o pantere che fossero,

I bravissimi motociclisti dei Carabinieri che hanno fatto da rapidi, anzi rapidissimi, angeli custodi della nostra manifestazione in sella alle potenti Moto Guzzi a sirene spiegate. Eccole ben allineate nel parcheggio dell'Alfa Blue Team che ha ospitato la partenza mentre, in primo piano, la bicilindrica Gilera 300, un classico ricordo nella sua livrea bianco e nero, dei Vigili Urbani milanesi.
Nella foto qui a lato il benvenuto a tutti i partecipanti da parte dei Soci dell'Alfa Blue Team





ne erano le interpreti più acclamate. Dopo una breve visita alla collezione Alfa Blue Team, presentata dal suo presidente Gippo Salvetti, nonché da lunghissima data nostro socio CMAE, tutto il corteo ha mosso per giungere all'Autocentro della Polizia di Stato in via Attilio Regolo, accolto dal Dirigente Superiore dott. Pierpaolo Talani, che ha fatto gli onori di casa, dando la possibilità a tutti gli intervenuti di ammirare il piccolo ma molto efficiente museo lì conservato, con

vetture perfettamente restaurate e funzionanti, sottolineando però che il vero Museo della Polizia di Stato è quello di Roma, che comprende logicamente molti più veicoli, alcuni dei quali di grande rilevanza storica per gli eventi che hanno segnato la nostra Repubblica, come ad esempio la Fiat 130 del sequestro di Aldo Moro.

Dopo un breve buffet, a mezzogiorno il corteo è ripartito per attraversare Milano lungo i Bastioni, Porta Venezia, Porta Garibaldi, Foro Bonaparte, piazza Cadorna, San Vittore, Porta Romana, per giungere in via Lamarmora alla caserma dei Carabinieri.

Tutto questo percorso è stato a dir poco elettrizzante, con al seguito una mezza dozzina di Carabinieri motociclisti che, a sirene spiegate e alternandosi con grande velocità a tutti gli incroci, ha fatto rapidamente arrivare a destinazione il lungo corteo di una quarantina di veicoli. Non nascondo che, per chi era al volante, la sensazione di essere asceso per una giornata "al soglio del Quirinale" non era del tutto fuori luogo anche se magari era



Schierate davanti al piccolo ma attrezzato Museo dell'Autocentro di Milano (ricordiamo che quello importante si trova a Roma), una parata di livree biancoazzurre. In questo caso a dare il benvenuto il Dirigente Superiore Pierpaolo Talani, sorridente tra il Colonello Gerbo e il nostro Presidente Marco Leva.



al volante di un'umile Arna! Il lungo corteo comprendeva una varia tipologia di automezzi come Fiat Balilla, 1100B, 600, Fiat 900E Panorama, Alfa Romeo F12, Alfa Romeo Alfasud, Alfa 90, Alfa Romeo Alfetta e 75, oltre alla Gilera 300 bicilindrica fine anni '50, tipica nel ricordo della sua livrea bianca e nera dei Vigili Urbani di Milano. Questa varietà di veicoli e nessuno con l'anelito di "supercar", è stato forse il plus di questa manifestazione perché il pubblico sentiva le auto come "sue", appartenenti a un passato di famiglia o di mamme che li portavano a scuola con la robusta Fiat 600 o il viaggio verso le vacanze con l'esuberante Alfetta del nonno o del papà.

In Foro Bonaparte, ad esempio, una schiera di centinaia di turisti con in mano il telefonino, riprendeva il passaggio del corteo, tra sorrisi e applausi.



Decisamente un grande successo, perché in queste situazioni è sempre dietro l'angolo il rischio che alcuni cittadini si innervosiscano a dover attendere in coda il passaggio dei veicoli storici, ma questo non è successo. Anzi, nei rari momenti di arresto, alcuni si avvicinavano per meglio fotografare o complimentarsi con il conducente. Poi, l'arrivo nella maestosa Caserma di via Lamarmora, accolti dal simpatico Colonnello Comandante Giuliano Gerbo (alfista doc!), per un'altra rituale foto di gruppo e, dopo un robusto rinfresco (anche con bollicine DOC!) il nostro presidente Marco Leva e Mario Aglione hanno consegnato le targhe ricordo a tutti coloro che si sono prodigati nell'organizzazione.

Non è molto educato dirsi "bravi" da soli, ma è stato un evento veramente piacevole, ben organizzato, con rilevanti contenuti storici e, perché no, allietato da una bella giornata primaverile.

A quando il prossimo?



Il nostro Nicola Capelli si è cimentato alla guida di una bellissima Fiat 508, la gloriosa "Balilla", gentilmente messa a disposizione dal socio Claudio Mistura, impossibilitato a intervenire alla manifestazione. Astutamente Nicola si è preso come navigatore il fido Italo, che di vecchi bulloni se ne intende...

Nella pagina accanto, alcuni fotogrammi tratti dal video dell'attraversamento di Milano a sirene spiegate e scortati dalle staffette dei Carabinieri motociclisti.



CARLO PONTI presenta
LUC MERENDA
e RICHARD CONTE



MILANO TREMA:
LA POLIZIA
VUOLE GIUSTIZIA

con BROCHARD • LUCIANO BARTOLI • LIA TANZI
regia di **SERGIO MARTINO**



In attesa di gustarsi la torta un giovane futuro socio, speriamo, si cimenta alla guida dell'Alfa Matta di Salvatore Carbone mentre i "grandi" assistono alla premiazione dopo aver logicamente posato per la bella foto di gruppo all'interno del cortile della Caserma di via Lamarmora che ha visto (da sinistra):
 Capelli, Talani, Gerbo, Leva, Masotti, Aglione e Gioacchini.



GROSSER PREIS VON TRIPOLIS 1938



MERCEDES-BENZ Dreifacher Sieger!

Gegen schwerste internationale Konkurrenz gewinnen
drei Mercedes-Benz das schnellste Rennen der Welt:

1. H. Lang mit einem Stundendurchschnitt von 205,197 km/std.

2. M. v. Brauchitsch

3. R. Caracciola

H. Lang führt außerdem die schnellste Runde des Rennens mit 219,553 km/std.

**Die nach der neuen Formel gebauten Mercedes-Benz-Rennwagen
haben sich damit überragend bewährt**

Sämtliche Wagen waren ausgerüstet mit Continental-Reifen, Bosch-Zündungen und Mahle-Kolben

LA PASSIONE PER I MOTORI

...arriva da papà



Ogni volta che in famiglia si organizzava una gita, al mare, in campagna o semplicemente sul lago Maggiore, dove vivevano i nostri parenti, era per me e mio fratello Gino (purtroppo scomparso prematuramente) un evento speciale.

L'idea di ritrovare lo zio, ex calciatore, e rincorrere un pallone spensieratamente sul prato era già di per sé una promessa di libertà, lontana dalla routine cittadina, dalla scuola e dai compiti.

Ma a rendere davvero magica ogni escursione era la parte che precedeva tutto: il viaggio in auto. Per noi bambini, la vera avventura iniziava appena si apriva la serran-

da del garage. Il solo preparare la macchina era un rituale: spolverarla con il piumino, sistemare i dettagli, respirare quell'atmosfera di partenza imminente.

E una volta seduti sul sedile posteriore, aggrappati agli schienali, ci trasformavamo in piccoli esploratori dell'abitacolo, attenti a ogni movimento del papà al volante. Osservavamo il tachimetro, studiavamo le spie, ci affascinavano i gesti precisi con cui cambiava marcia o affrontava le curve.

Ci piaceva persino il freddo pungente d'inverno o il caldo soffocante d'estate: l'importante era essere lì, immersi nell'esperienza. Ogni macchina aveva un'anima: la Fiat 1100/103, le Alfa Romeo Giulietta

FAUSTO CAPELLI

Ingegnere meccanico e giornalista pubblicista dal 1989, è appassionato di motorismo storico, con un particolare interesse per le Alfa Romeo. Membro del Consiglio Direttivo del RIAR (Registro Italiano Alfa Romeo) e direttore della rivista *Quadrifoglio*, è anche stato insegnante di car design e tecnologia dei materiali, collaborando con il Politecnico di Milano. Ha scritto numerosi articoli su auto d'epoca e storia del motorismo, con un focus sulle vetture storiche italiane, in particolare Alfa Romeo.

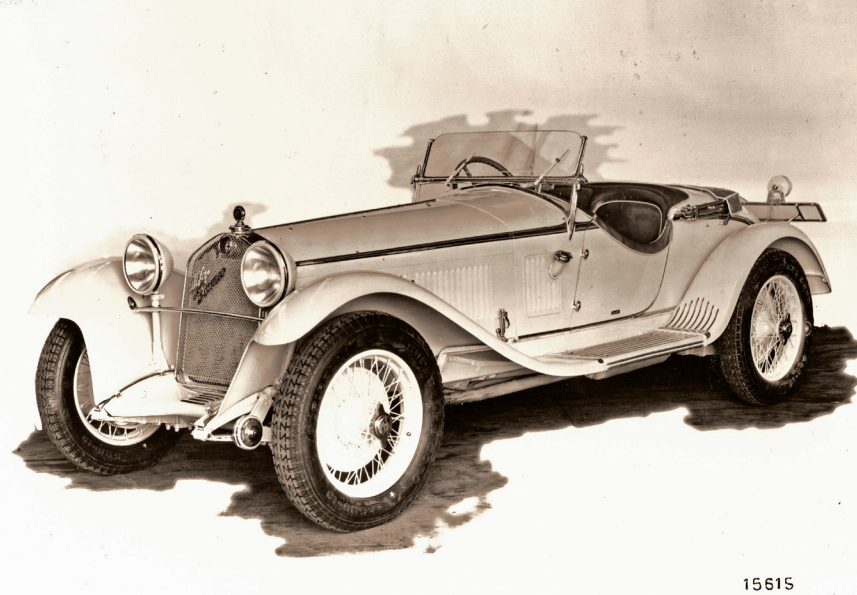
T.I. e Giulia... Ognuna ci lasciava addosso un'impronta sensoriale fatta di odori degli interni, ruggiti di motore, trame dei sedili in tessuto, vibrazioni nei cambi di marcia, e quella magica sensazione di velocità mentre la strada sfilava sotto di noi.

Quel legame con i motori affonda le radici nel passato di nostro padre, che da giovane guidava con orgoglio un'Alfa Romeo 6C1750 compressore acquistata con enormi sacrifici da un militare pisano. Una macchina potente, ma troppo assetata per le sue finanze. Ogni volta che ricordava di aver dovuto venderla, io e mio fratello lo prendevamo affettuosamente in giro: "Papà, come hai potuto lasciarla andare?" Ma la vera scintilla della nostra passione è nata con i racconti delle sue imprese come pilota collaudatore alla SIAI Marchetti, storica azienda aeronautica attiva durante la Seconda Guerra Mondiale. Le sue storie erano incredibili: come quella volta in cui fu costretto a lanciarsi col paracadute sul lago Maggiore a causa di un incendio a bordo del celebre S.79 "Sparviero", o quando, per ordine dei superiori, dovette cedere il posto a un collega in un volo di prova che si rivelò tragico. La sorte volle che subito dopo il decollo a causa di un cedimento dei motori quell'aereo cadde in una boscaglia al confine della pista a Vergiate: il suo caro amico perì insieme ad altre due persone dell'equipaggio, ma su quell'aereo doveva esserci lui!

Fu proprio in quegli anni che incontrò nostra madre, affascinata da quell'uomo in divisa. Ma il loro amore la portò a porre una condizione: dire addio ai cieli e a quei nove cilindri a stella dell'Alfa Romeo che così bene conosceva e sapeva addomesticare, che lo accompagnarono per tantissimi anni a disegnare emozionanti evoluzioni tra le nuvole, sopra i principali aeroporti militari del nord Italia.

E così, inevitabilmente, quella passione è arrivata anche a noi.





Senza bisogno di parole, ci ha contagiati. Negli anni '60, quando papà ci regalò una Giulietta Spider, fu amore a prima vista. L'abbiamo "curata e coccolata" come un tesoro, imparando a conoscerne ogni parte. Passavamo ore in garage, anche dopo cena, a sistemare, lucidare, smontare.

Non era fatica: era entusiasmo.

E quando riuscivamo da soli a risolvere un problema, bastava un piccolo sorriso di papà per farci sentire orgogliosi. Quel sorriso diceva tutto: "Avete capito. Avete la mia stessa passione."

Ed è così che la passione per i motori, partita da un'Alfa nella Maremma degli anni '30, è arrivata fino a noi.

Un'eredità fatta non solo di auto, ma di emozioni, di valori e di ricordi che ancora oggi, ogni volta che accendo il motore, tornano vivi come allora.

Qui a sinistra, la copertina del libro "Vola papà, vola!", che Fausto ha dedicato a suo padre.

Sotto, Max Capelli ai comandi di un SM.82 (aereo da trasporto usato dalla Regia Aeronautica).





LO "SPARVIERO"

Il Savoia-Marchetti S.79 "Sparviero" era un trimotore ad ala bassa multiruolo, dotato di motori Alfa Romeo AR 126 RC.34 da 750 CV ciascuno. Tra il 1937 e il 1939 stabilì 26 record mondiali e fu, per un certo periodo, il più veloce bombardiere medio del mondo. Costruito in legno, tela e metallo, si riconosceva per la tipica "gobba" dietro l'abitacolo, che ospitava la mitragliatrice da 12,7 e il relativo armiere. La presenza di tale gobba ha creato nella pubblicistica italiana il mito del nomignolo "gobbo maledetto", attribuito, sembra, dai piloti della RAF, anche se questo fatto non trova riscontro nella storiografia ufficiale.

Fu impiegato per la prima volta nella guerra civile spagnola, poi la Regia Aeronautica lo utilizzò durante la Seconda guerra mondiale in tutto il teatro del Mediterraneo, sia come bombardiere che come aerosilurante.

L'S.79 restò in servizio, in Italia, fino al 1950 e fu uno dei velivoli italiani costruiti nel maggior numero di esemplari (circa 1.300).

Sopra, papà Capelli ai comandi del mitico S.79.
Sotto, Max Capelli in posa davanti allo "Sparviero" in compagnia di alcuni ufficiali della Regia Aeronautica.



GENIALITÀ...

sacra e profana

Fin dagli albori del mondo, la storia è costellata di grandi personaggi che hanno fatto grandi cose, grandi imprese, grandi idee, che hanno promosso lo sviluppo tecnico e culturale nell'ambito in cui si sono prodigati e per la testimonianza che hanno lasciato ai posteri e allo sviluppo della società. Parliamo di geni assoluti: chi può mettere in discussione il Leonardo, non solo per la Gioconda o il Cristoforo Colombo che ha gettato il cuore oltre lo Stretto di Gibilterra? Così come lo scopritore della penicillina o chi fece grande Roma, ucciso poi da ventitré pugnalate in una fredda primavera di marzo?

Per citare alcuni esempi "seri" della nostra modernità senza addentrarci troppo indietro, pensate a quel genio dimenticato di Josef František Ressel, che praticamente "inventò" l'elica, applicazione che ha rivoluzionato il movimento su terra, su acqua e, logicamente, anche nell'aria.

Così come i fruitori di questa invenzione, i fratelli Wright, che non solo sono diventati famosi per aver staccato per primi, più a lungo, l'ombra da terra, ma perché hanno anche capito, piegando le ali, come far vivere un aereo.

L'evoluzione tecnologica, in ogni campo, è dunque fatta di genialità. Genialità che è stata motore di avventure, di successi e naturalmente anche di fallimenti. Ma non è detto che questi ultimi siano stati inutili: come si usa dire, "nella vita si vince o s'impara". Questo vale anche per il motorismo con oltre cent'anni di invenzioni, intuizioni e tentativi.

E chi meglio del nostro socio Franco Bruni sa attingere dal maremagnum della "genialità motoristica" ciò che è stato davvero uti-

le, ciò che è stato semplicemente curioso, e ciò che (con tutta la buona volontà) non ha portato da nessuna parte?

NB Materiale tratto da internet, con buona pace di alcune imprecisioni che, talvolta, la "rete" comporta...



"Posto della suocera" in una posizione non convenzionale.

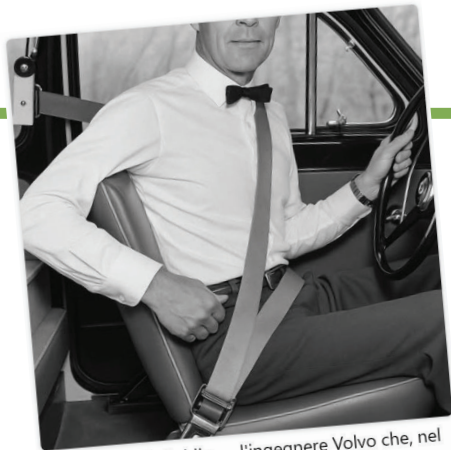
01:12



1916

Durante la prima guerra mondiale, la carenza di benzina ha spinto l'uso di carburanti alternativi, compreso il gas carbone. Questa foto del 1916 mostra una famiglia di Nottingham che guida su una moto Campion e un sidecar, modificati per funzionare con gas carbone immagazzinato in una grande borsa sopra la testa. La Campion Cycle Company, fondata a Nottingham, costruì biciclette e motociclette dal 1893 al 1926, con molte adattate al gas durante la guerra.

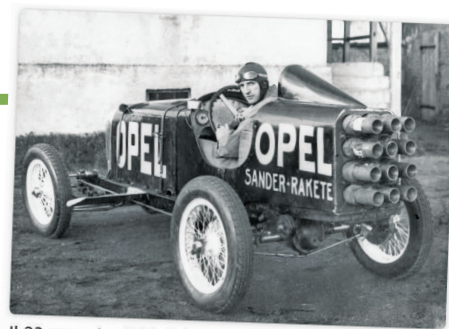
22:51



Nella foto: Nils Bohlin — l'ingegnere Volvo che, nel 1959, cambiò il mondo con una semplice idea. Ha inventato la cintura di sicurezza a tre punti, un design così efficace che è diventato lo standard globale in tutti i veicoli. Volvo avrebbe potuto brevettarlo e guadagnarci enormemente. Ma hanno fatto una scelta diversa. Hanno aperto il brevetto a tutti i produttori di auto, gratuitamente. Perché? Perché, nelle loro parole: "Questa invenzione è troppo preziosa come strumento salvavita da conservare per profitto." Grazie a questa decisione, si stima che oltre un milione di vite siano state salvate.



La Citroën Traction Avant, prodotta dal 1934 al 1957, è stata un'auto rivoluzionaria per la sua epoca, famosa per essere una delle prime vetture di serie con trazione anteriore. Oltre alla trazione anteriore, introdusse altre innovazioni come la scocca portante, i freni idraulici e le sospensioni indipendenti su tutte e quattro le ruote.



Il 23 maggio 1928, Fritz von Opel guidò la sua Opel Rak a razzo da 2 a 143 km/h sulla pista Avus vicino Berlino! Ha attaccato 24 razzi Brander in polvere sul retro della sua auto, separati dal sedile da una sola lamiera d'acciaio. I 6.000 kg di spinta totale riportati hanno avuto forza sufficiente per far saltare in aria un isolato! Fritz ha legato 24 razzi al retro della sua auto e li ha sparati con un pedale! Cosa potrebbe mai andare storto?!? Almeno aveva un casco di pelle e occhiali per proteggerlo!



Ferrari 166 Inter 1948

La 166 Inter rivoluzionaria della Ferrari rappresenta la prima vera auto stradale della società, con il telaio 0175 solo la nona Ferrari mai costruita per uso stradale. Enzo Ferrari commissionò a Gioacchino Colombo la progettazione del rivoluzionario motore V12 da 1,5 litri durante la seconda guerra mondiale, stabilendo l'iconico sistema di denominazione dei cilindri della Ferrari dove "166" indicava lo spostamento 166cc di ogni cilindro.

Il V12 da 2,0 litri produceva 100 cavalli attraverso un singolo carburatore Weber a doppio soffoco, trasmesso tramite un cambio avanzato a cinque marce (insolito anche per le vetture da competizione dell'epoca). Questo particolare esempio indossa una splendida carrozzeria Superleggera della Carrozzeria Touring, una delle sole cinque vetture vestite in questo stile elegante che richiama le linee aggraziate dell'immortale Barchetta.



In un'epoca definita dall'innovazione e dalla ricerca dello straordinario, la DiDia 150 del 1960 emerse come una scintillante testimonianza dell'opulenza e dell'ambizione del suo tempo. Realizzato dal visionario designer Andrew Di Dia, questo capolavoro unico non era solo un'auto, ma un'opera d'arte rotolante che ha sposato il design futuristico con l'eleganza lussuosa caratteristica dei primi anni '60. Il viaggio nella storia dei DiDia 150 è iniziato quando è stato commissionato dal cantante Bobby Darin, simbolo del glamour e della stravaganza della Golden Age di Hollywood.



Opel Kapitän con generatore a gas ad Aarhus, Danimarca

23:0



La Renault Estafette, prodotta dal 1959 al 1980, è un furgone di medie dimensioni che ha visto la trasformazione in camper, inclusi modelli con tetto sollevabile, specialmente negli anni '70. L'Estafette, assemblata anche in Romania dalla Dacia come Dacia D6, era un veicolo versatile che ha trovato impiego in vari settori, compreso il turismo, con versioni camperizzate.

22:23



Strana macchina del giorno: Scootacar 1957
La Scootacar Mk I è come sarebbe se una cabina telefonica britannica si accoppiasse con una moto.



Trasporto di celle carcerarie con motocicletta della polizia. Los Angeles, anni '20.

15:00

OHDDIOFRENAAAA!

...tutto a posto e niente in ordine

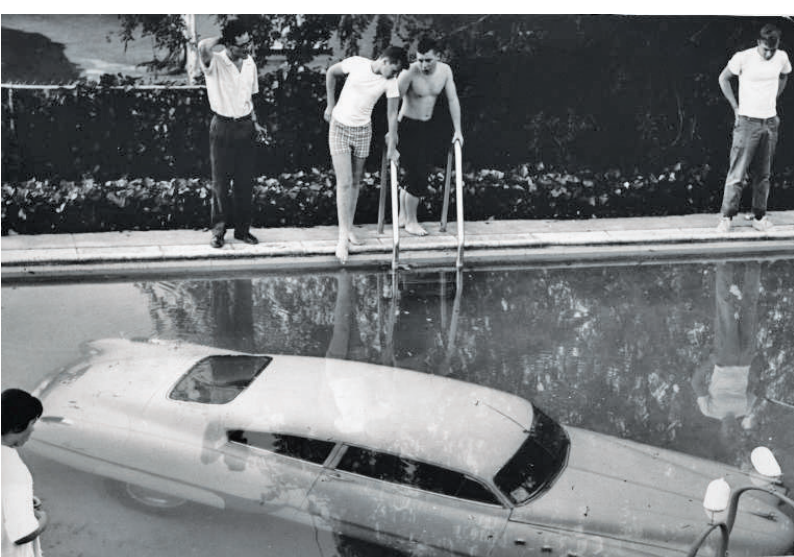


Il nostro socio Gippo Salvetti, lo scorso mese di febbraio di fronte a un folto pubblico incuriosito dal tema di cui anche tutto il Consiglio era all'oscuro, ci ha intrattenuto con un "libro mai uscito", come definito dall'autore. Una cinquantina di foto curiose o divertenti a tema automobilistico precedute da un breve dialogo o una battuta che le introduceva. Nulla più che un *divertissement* che ha intrattenuto la platea per quasi un'oretta che è sembrata gradire questo tema inusuale anche se certamente senza grandi pretese. Una serata di convivialità immersa in qualche sorriso. Anche questo è il CMAE!



Ohddiofrenaaa!

non è successo nulla siamo tutti vivi..



Alcune delle foto curiose che sono state le
protagoniste della serata...

E se volete vedere tutto lo spettacolo, inquadrare
il QR code qui sotto e scaricate il file:
buona visione!



FETTINE... di motorismo storico

Siamo certi che voi, cari soci appassionati e grandi conoscitori di veicoli storici, non avrete difficoltà a capire quali modelli abbiamo "affettato".

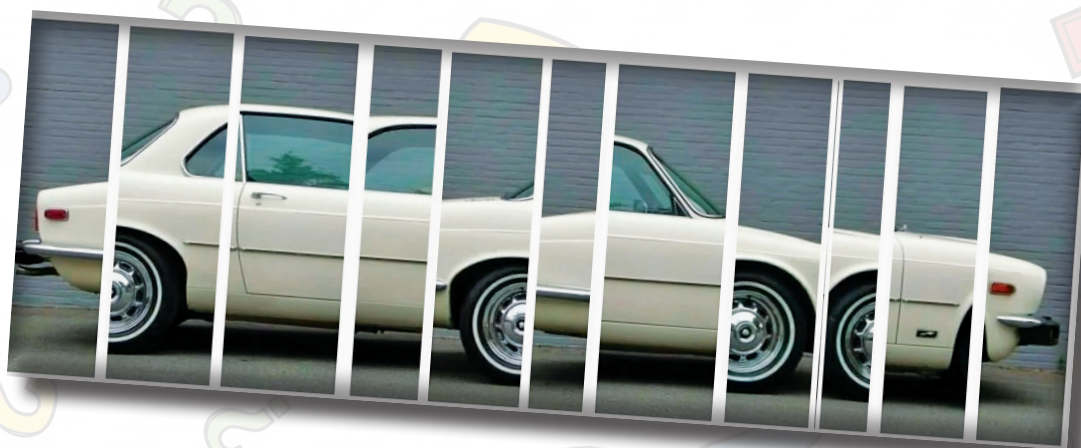
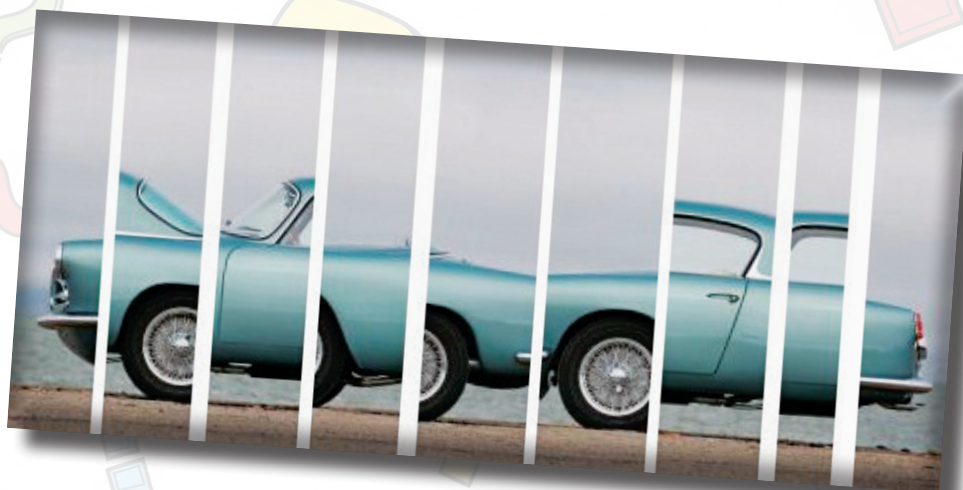
Mettete in "modo cronometro" il vostro cellulare e misurate la vostra abilità.

Tre minuti: ottimo! Cinque minuti: bravi. Oltre i cinque minuti: rimandati a settembre e ripetizioni dal nostro Mario Aglione!

Per barare: la soluzione è da qualche parte, nelle ultime pagine ...









ALFA o LANCIA

la più amata cinquant'anni dopo...



Orazi contro Curiazi, Sparta contro Atene, Guelfi contro Ghibellini, Nordisti contro Sudisti, Milanisti contro Interisti, Pisani contro Livornesi,... Ecco, quindi, Alfisti contro Lancisti: situazione automobilistica tipica degli anni '50-'60. Gli Alfisti visti come rumorosi scavezzaccolli, mentre i Lancisti impegnati alla guida con il cappello in testa. Erano quelli gli anni in cui le auto dimostravano una spiccata personalità. Lunga è quindi la tradizione delle prese per i fondelli al bar o nei ritrovi più chic, nei quali da una parte gli amanti del Portello declinavano potenza e velocità,

mentre quelli dello Scudo Lancia, fascino vellutato e signorile.

Immaginiamo di sederci oggi al bar in piazza a discutere di Alfa e Lancia del passato. Chi vince?

Così vi proponiamo un gioco.

Ecco otto coppie di Alfa e Lancia verosimilmente concorrenti in tipologia e prestazioni.

Come per i giudizi cinematografici, si va da uno a quattro palline.

Il conteggio finale darà lo scettro al Portello o a Chivasso?

1900 cabriolet

○○○○



Aurelia B24 Spider

○○○○





1900 berlina

○○○○



2600 berlina

○○○○



2600 sprint

○○○○



Giulia 1300

○○○○



Aurelia berlina

○○○○



Flaminia berlina

○○○○



Flaminia coupé

○○○○



Fulvia berlina

○○○○



Giulia GTA

○○○○



Fulvia 1600 HF

○○○○



Junior Z

○○○○



Fulvia Sport

○○○○



2600 SZ

○○○○



Flaminia Super Sport

○○○○



TOTALE PUNTI



TOTALE PUNTI



Inviaci il tuo risultato via mail a cmae@cmae.it



PROFUMO DI CARTA...

inchostro e Alfa Romeo!

Numero 1 - Anno 1 - gen-feb 2022

PROFUMO DI Alfa

AUTODELTA
Così diventò
leggenda

PREZZO SPECIALE
7€_{,90}

MACCHINE, DONNE, UOMINI E PASSIONE

1962-2022
**AUGURI GIULIA
60 ANNI
...E NON SENTIRLI**

MONTREAL:
un sogno per pochi

NUMERO DA COLLEZIONE

GIULIA TI SUPER

444441-MV

PROFUMO DI ALFA N. 01 - Bimestrale LE - 2001

ISSN 816393148

9 778163 931010

P.L. 15-01-2022 GENNAIO-FEBBRAIO

Recentemente, un mio amico, in occasione della presentazione di un libro, ha detto che la prima cosa che fa quando prende fra le mani un volume appena uscito dalla tipografia è annusare l'odore dell'inchiostro e della carta.

A primo impatto, potrebbe sembrare il gesto compulsivo di un pazzo, ma conoscendolo (e sapendo che è un piccolo editore) so bene che non si tratta di una stranezza, bensì di un vero e proprio rituale.

Un atto quasi sacro, istintivo, che fa parte del suo DNA e, geneticamente parlando, anch'io appartengo a quella stessa famiglia: amo la carta, il suo fruscio quando le dita ne sfogliano i bordi, il modo in cui la luce accarezza la stampa, la sensazione della copertina tra le mani.

Ma, soprattutto, amo l'inchiostro che la colora e le parole che prendono forma su di essa. Così, quando le macchine da stampa terminano il loro lavoro e posso finalmente stringere tra le mani un nuovo numero della mia rivista, non resisto alla tentazione: chiudo gli occhi e annuso.

Solo che quello che percepisco io non è solo inchiostro.

È Profumo di Alfa.

Siamo arrivati al quarto anno di pubblicazione di questo bimestrale che dirigo fin dal primo numero, l'unico distribuito in edicola dedicato esclusivamente alle macchine del Biscione. Potrebbe sembrare un compito facile: in fondo, l'Alfa Romeo non è solo un marchio automobilistico, è una passione, una febbre che arde nel cuore di chiunque abbia mai guidato, o anche solo sognato, una delle sue creature.

Le Alfa non si limitano a essere automobili: sono una perfetta alchimia di ingegneria, design e prestazioni, una sintesi di estetica e carattere.



Sono oggetti che suscitano emozione. Eppure, in un'epoca dominata dal digitale, dove il web è un fiume in piena di informazioni, ci siamo chiesti: ha ancora senso stampare una rivista?

La risposta è stata un sì deciso.

Con i miei collaboratori abbiamo voluto creare qualcosa che non si limitasse a essere letto, ma che si potesse toccare, sfogliare, collezionare. Qualcosa che, con il passare del tempo, potesse essere riscoperto, come si fa con un libro amato, con una fotografia ingiallita che racchiude ricordi. Perché la storia, la cultura e la passione che gravitano attorno all'universo Alfa Romeo meritano più di un semplice click: meritano profondità, attenzione, cura.

E così, mentre il mondo digitale continua a evolversi con il suo ritmo frenetico, noi perseveriamo nella nostra missione: mantenere viva la tradizione della stampa con *Profumo di Alfa*, regalando ai lettori un'esperienza che va oltre il semplice sfogliare delle pagine. Un'esperienza che si respira, letteralmente.

Perché la vera passione non si limita a essere letta: si vive, si tocca... si annusa.



LA FAMIGLIA ROMEO:

evento di culturAlfa



Tutti o quasi conoscono l'Alfa Romeo. Tutti o quasi sanno di cosa si sta parlando quando si tratta di ricordare la Giulia o la Giulietta o le vittorie di Nuvolari o della Scuderia Ferrari gestita dal grande Drake, che poi... si mise in proprio.

Ma pochi conoscono la figura dell'ingegnere napoletano Nicola Romeo, che aggiunse il suo cognome al marchio Alfa, che aveva rilevato in condizioni non brillantissime alla metà degli anni '10 del secolo scorso.

L'ing. Romeo fu personaggio eclettico e di grande spessore, che riuscì a creare (anche grazie alle forniture militari) un vero e proprio impero nel quale le automobili erano solo una minima parte della

sua attività. Attività automobilistica sicuramente importante a livello di notorietà sui giornali per i successi in pista, ma non certo di fatturato e sopravvivenza. Sopravvivenza che nasceva dalle perforatrici ad aria compressa, locomotori e armamento ferroviario, vagli e macinatori di pietrame, proiettili, motori statici per generatori di corrente, autocarri e... automobili.

A metà invece degli anni '20 l'impero cominciò a scricchiolare e piano piano Romeo fu esautorato, mentre l'Alfa Romeo, passato ancora qualche anno, entrò definitivamente nel 1933 nel costituito IRI: il grande conglomerato delle aziende meccaniche di Stato.

Grazie quindi a un'idea di Axel Marx e di Culturalfa il 23 marzo, a fronte di una nu-

23 marzo

ROMEO CHI ERA COSTUI?

Stefano Salvetti, Segretario dell'Alfa Blue Team e storico del passato Alfa, in un video messaggio registrato con Axel, ha tratteggiato la figura dell'imprenditore napoletano, sottolineando le sue grandi capacità di relazioni e curiosità in tanti campi che lo hanno portato a esplorare differenti attività meccaniche, grazie anche alla sua esperienza di uomo che aveva girato il mondo. Acquisizioni di licenze estere, in particolar modo con Westinghouse o Deutz gli permisero di spaziare dal sottosuolo al cielo. Grande intraprendenza ma sempre alla ricerca di liquidità per finanziare tutti i suoi sogni...

I ROMEO RACCONTI DI FAMIGLIA

CULTURAlfa

merosissima platea invitata a Mezzovico, località ticinese vicino a Lugano, Matteo Sartori, pronipote di Nicola Romeo, ha ricordato sul palco la figura dell'ingegnere napoletano, grazie anche ai contributi della mamma Daniela, di Antonio Magro (ex direttore del Museo di Arese), di Claudio Bonfioli (radiologo operante nella Clinica Columbus, che era la Villa di Romeo e di cui ci ha raccontato la storia) e di Gippo Salvetti, presidente dell'Alfa Blue Team di Milano, da sempre vicino alla famiglia Romeo.

Così, gli ispiratori di Culturalfa Axel Marx ed Elisabetta Cozzi, con il supporto anche di Laura Confalonieri, vicedirettrice di *Ruoteclassiche*, hanno portato un nuovo tassello al racconto storico del mondo Alfa Romeo.



La sala gremita di pubblico attento e, qui a sinistra, Elisabetta Cozzi, Laura Confalonieri e Axel Marx, che hanno condotto le "danze" in questo racconto di... famiglia

UN VALORE PER I GIOVANI

impegno del Museo Fratelli Cozzi



La tradizione è custodire il fuoco, non adorare le ceneri. Questa frase di Gustav Mahler è sempre molto citata nel nostro Museo ed è infatti con questo spirito che il Museo Fratelli Cozzi e la sua *Associazione Friends of Museo Fratelli Cozzi ETS*, portano avanti una missione preziosa: far vivere la storia dell'Alfa Romeo e del motorismo storico in modo autentico, appassionante e vicino alle nuove generazioni. Qui le auto d'epoca non sono solo esposte come oggetti da ammirare, ma sono narrate come parte di una storia di persone, idee e intuizioni. Le visite guidate per noi diventano veri e propri racconti, capaci di affascinare ragazzi e ragazze di tutte le età mescolando le loro passioni con le nuove tecnolo-



gie. Grazie a questo impegno, il Museo è sempre più un punto di riferimento per le scuole e le famiglie, un luogo di incontro tra generazioni in cui appassionati e appassionati, insegnanti, istituzioni e nuove generazioni collaborano, scambiando idee e prospettive. Il nostro Museo si impegna da sempre a mantenere viva questa fiamma, trasformando il motorismo storico in una risorsa per il territorio, uno strumento di educazione alla bellezza e di crescita culturale.



WWW.ALFAREGISTER.NET

l'aiuto per un corretto restauro

Perché registrare la propria Alfa d'epoca?

La prima risposta potrebbe essere semplicemente: "Perché no?"

Ma esiste una motivazione più profonda: se tutto questo fosse iniziato trenta o quarant'anni or sono, oggi la conoscenza, le curiosità, le aspettative di molti appassionati avrebbero potuto avere già delle risposte, ma allora la "rete" non era ancora diffusa e oggi, grazie a questo formidabile mezzo di comunicazione, la circolazione delle conoscenze è più rapida e immediata.

E la Conoscenza vuol dire Cultura.

E la Cultura deve poter circolare libera e lasciare a ciascuno la possibilità di approfondire, di curiosare, di valutare.

Tutti i "Registri" o Club di marca proclamano come scopo di "registrare" appunto e di censire i veicoli esistenti.

Ma se poi questi dati non sono a disposizione degli appassionati a cosa servono?

Il proprietario di una Alfa Romeo Giulietta "familiare" ad esempio, non potrebbe aver desiderio di sapere se altre ne esistono sparse nel mondo? Chi possiede una 2600 De Luxe non sarebbe interessato a capire in quali altri colori è stata realizzata? O al semplice possessore di un GT Junior non farebbe piacere scoprire quali modifiche o miglioramenti hanno fatto altri sullo stesso modello?

Alfaregister è nato proprio per questo: un grande bacino dove le informazioni (oggi oltre 6.000 veicoli registrati!) sono a disposizione degli appassionati, del tutto gratuitamente, grazie al libero contributo di tutti, non solo per soddisfare semplici curiosità, ma anche per approfondire, confrontando, le tematiche del restauro di una propria vet-

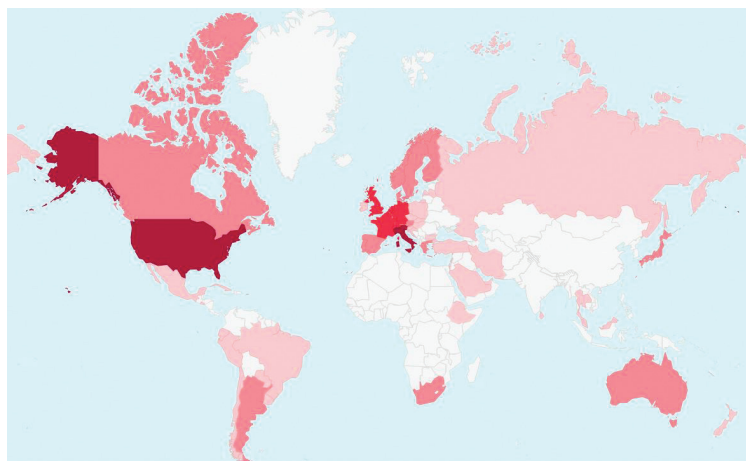
tura. Poter vedere numerosi modelli simili, anche con i loro errori o meglio, visibilmente conservati nella loro autenticità, può essere un validissimo aiuto.

E poi "registrare" una vettura significa darle una data, una storia: dire c'è, esiste.

Certamente deve esser ben chiaro a tutti, questo non può, nè potrà mai dare la garanzia di autenticità alla vettura stessa; chi oggi è veramente in grado di riconoscere una Giulia GTA falsa da una vera? Ma se le informazioni sono molteplici, si possono incrociare, si possono valutare e poi ciascuno, autonomamente, potrà trarne delle conseguenze.

Se, ripetiamo, tutto questo fosse iniziato agli albori del collezionismo, oggi avremmo più chiarezza, più trasparenza, più verità, ma se non si comincia a fare il primo passo, non si arriverà mai da nessuna parte.

Alfaregister lo ha fatto.



L'intensità del colore segna la densità di registrazioni di esemplari Alfa Romeo (fino a pre-Fiat) nel mondo





LA NUOVA SEDE del Lambretta Club



Giovedì 3 aprile 2025. Una data che resterà impressa nella memoria del Lambretta Club Milano e, più in generale, a tutti gli amici appassionati del motorismo storico: alle ore 19:30 si sono aperte ufficialmente le porte della nuova sede operativa del Club, in via Sismondi 53. Un momento di grande emozione, celebrato con una festa inaugurale che ha radunato amici, soci e rappresentanti di numerosi club storici milanesi e lombardi.

Questa nuova sede, grande, funzionale e accogliente, rappresenta un traguardo importante per il Club: uno spazio che non è solo un "luogo fisico", ma il nuovo cuore pulsante della vita associativa.

Da oggi il Lambretta Club Milano potrà contare su una casa tutta sua per organizza-

re riunioni, eventi, incontri culturali, serate a tema, visioni di filmati e momenti conviviali. Non mancherà nemmeno un piccolo spazio adibito a rimessaggio, dove qualche mezzo potrà trovare ricovero... e raccontare la propria storia.

Un'atmosfera di festa, amicizia e motori.

La festa di inaugurazione ha visto una calorosa partecipazione: tanti i soci presenti, ma anche tanti amici giunti per condividere questo momento così speciale. A dimostrare l'affetto e la stima che il Lambretta Club Milano ha saputo conquistarsi nel tempo, erano presenti alcuni tra i più importanti club milanesi: il CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca), il CAVEM (Club Auto e Veicoli d'Epoca Milano), la Scuderia Sant'Ambroeus oltre al Vespa Club Seregno

e al Vespa Club Cinisello.

L'inaugurazione ha avuto anche un importante riconoscimento istituzionale: la presenza della Dott.ssa Elisabetta Pedrazzi, rappresentante del Municipio 3 di Milano, la quale ha portato il saluto e il sostegno dell'amministrazione comunale. Un gesto molto apprezzato dai presenti, che sottolinea il ruolo sociale e culturale del Club nel tessuto cittadino.

Una spada, un simbolo e... il taglio della torta.

Tra i momenti più curiosi e simbolici della serata, c'è stata l'apparizione di Vittorio Tessera, figura storica, Presidente Onorario Lambretta Club Milano e fondatore del Museo Scooter & Lambretta di Rodano, che si è presentato con un oggetto davvero speciale: una lunga spada donata nel giugno del 1961 a Barcellona dai lambrettisti spagnoli a quelli italiani, in occasione del III Rally Internazionale Innocenti.

Quella stessa spada, autentico pezzo di storia lambrettista, è stata utilizzata per un gesto altamente simbolico: il primo taglio della torta inaugurale. Un momento scenografico ed emozionante che ha unito passato e presente in un colpo solo, tra l'applauso divertito e commosso dei presenti.

Uno spazio per il futuro, con le radici ben piantate nel passato.

Se la sede legale del Club rimane presso il Museo Scooter & Lambretta di Rodano, questa nuova sede operativa rappresenta una vera e propria "base" da cui far decollare progetti futuri. Un luogo dove coltivare l'amicizia, condividere esperienze, trasmettere la cultura del restauro e del collezionismo, e, naturalmente, celebrare la nostra amata Lambretta.

Con l'inaugurazione di via Sismondi 53, il Lambretta Club Milano si affaccia a una



nuova fase della propria storia. Una fase fatta di apertura, partecipazione, eventi e, perché no... un pizzico di sana follia meccanica. Perché se è vero che la Lambretta è un mezzo di trasporto, è anche e soprattutto un modo di vivere, una filosofia, una famiglia. E da oggi, questa famiglia ha una casa in più.



UNA LAMBRETTA

...veloce, veloce!



Una Lambretta veloce veloce, anzi molto veloce, tanto da superare il fantomatico muro dei 200 km/h nel lontano 1951

Martedì 20 maggio, in una piacevole serata all'interno del contorno di numerose Alfa Romeo dell'Alfa Blue Team, Vittorio Tesserà, il Deus ex Machina non solo della Lambretta ma con più ampio sguardo su tutta la storia della Innocenti, di fronte a un pubblico attento, ha raccontato la storia della Lambretta record che conquistò, nel 1951 in Germania, il traguardo di oltre 201 km/h.

Con solo 125 di cilindrata.

Come ha sapientemente illustrato Vittorio, la Lambretta è nata come scooter, non come surrogato della moto, ma come sur-

rogato dell'auto utilitaria che ancora molti non si potevano permettere.

Due ruote sì, ma il salto alle quattro in quegli anni (parliamo del 1947) era ancora privilegio di pochi. Così Ferdinando Innocenti, capostipite e fondatore della Società nata a Roma nel 1922 e poi trasferitasi a Milano vicino al fiume Lambro, come azienda meccanica che oltre a sfruttare il brevetto dei "tubi innocenti", si occupava di presse per l'industria meccanica, decise di entrare nel campo dei veicoli atti a motorizzare l'Italia.

In quel periodo del dopoguerra, non pochi ingegneri aeronautici si trovarono senza grandi prospettive di lavoro e furono quindi chiamati, come Corradino d'Ascanio dalla Piaggio per la Vespa, mentre Ferdinando inizialmente affidò il progetto del nuovo veicolo all'ingegnere aeronautico Cesare Pallavicino (che era stato il Direttore Tecnico prima della Breda fino al 1935 e poi della Caproni).

Poco tempo dopo Pallavicino emigrò in Argentina per progettare aerei e lo studio venne così affidato all'ingegner Pierluigi Torre, progettista di grande fama che aveva contribuito al progetto dei motori dell'idrovolante Savoia-Marchetti S.55A della trasvolata atlantica di Italo Balbo. Alla fine del 1946 venne scelto il nome del nuovo scooter: Lambretta, ispirato dal nome del fiume Lambro, che scorreva all'interno della fabbrica ma anche, e più precisamente, dal "Lambretto", piccolo canale derivato dal Lambro.

Per tornare ai record, allora l'interesse non era certo quello della velocità assoluta, ma quello della durata.

Così si inventarono dei record di categorie di 6 ore, 12 ore, 24 ore, etc., dove la Lambretta colse importanti risultati proprio per testimoniare l'affidabilità della meccanica sottoposta a diverse ore di funzionamento a pieno regime.

Solo in un secondo tempo, poi, venne l'i-

dea di schierarsi sul fronte della velocità assoluta, con primi e più rudimentali tentativi con profilate carrozzerie che dovevano per forza emulare, per l'elevata aerodinamica, la forma "a goccia".

Vestito su di un piccolo 125 cc di cilindrata con tre marce e rapporti lunghi era dotato di un compressore volumetrico che ne aumentava coppia e potenza.

Quanti cavalli? Non è dato saperlo ma presumibilmente potevano aggirarsi attorno alla ventina. Con una carrozzeria così profilata e angusta, vibrazioni a mille e ruotini di piccolo diametro, sfidare le leggi della natura risultò un vero atto di coraggio.

Così come ha spiegato Vittorio, il "siluro" così chiamato, dopo il record dei 201 km/h, rimase in parte dimenticato visto che, tutto sommato, poco importava il raggiungimento di quella velocità: più concretamente l'interesse era della robustezza e del funzionamento a lungo regime.

Dopo alterne vicende, semi dimenticato, entrò nella collezione Panini di Maserati e di moto per diversi anni finché, nonostante molteplici cure cui aveva dedicato Vittorio Tesserà, esperto e appassionato, Panini senza informarlo decise di metterlo all'asta l'inverno scorso.

Grazie alla famiglia Innocenti e al nipote Lorenzo, che assolutamente non aveva intenzione che questo oggetto venisse disperso, dopo un continuo rilancio, alla fine, senza morti né feriti ma con un assegno di 165mila euro, l'oggetto è stato acquistato dalla famiglia Innocenti, che graziosamente e con gesto di grande attenzione culturale, l'ha dato in gestione al Museo Lambretta di Tesserà, dove finalmente può essere ammirato.

MARATHON DOVEVA ESSERE e Marathon è stata...!



È sufficiente un attimo per passare dalla Lombardia al Piemonte e dall'Emilia alla Liguria, inforcando le nostre moto classiche, che ci hanno accompagnato in un paesaggio affascinante e poco trafficato

Una sgroppata di quattrocento, ebbene si quattrocento, chilometri dei quali solo i primi settanta in autostrada. I rimanenti a percorrere itinerari mozzafiato (anche per l'impegno fisico) scollinando e affrontando passi sino ai 1400 mt di altitudine nel cuore dell'Appennino ligure e lambendo Piemonte, Emilia e Lombardia; non per nulla lo si ricorderà come il tour delle 4 regioni.

Ad affrontarlo sei temerari che hanno messo alla prova le loro moto classiche su innumerevoli curve ed anche su sterrati, godendo in piena solitudine panorami di altri tempi. La zona infatti è frequentata dallo scarso



**Il nostro gruppo sorridente tra le tante vette toccate che, d'inverno, conoscono anche sprazzi e spruzzi di neve.
Sotto, Alfonso indica la strada per...
un giusto relax.**

traffico locale in quanto l'appennino ligure è attraversato dalle grandi arterie autostradali che hanno vicariato strade un tempo unico collegamento tra pianura padana e il Mar Ligure.

La meta è stata Carrega Ligure dove, in un piccolo agriturismo, ci è stato servito un semplice ed eccellente pranzo per ristorarci dopo le centinaia di curve.

Capanne di Carrega è stato un importante avamposto partigiano per la sua posizione a oltre 1300 metri di altitudine da dove domina a vista d'occhio un vasto territorio appenninico.

Il rientro dalla Val Trebbia ci ha fatto incontrare nubifragi e grandine sino a Bobbio, per poi superare il Penice, però con il sole fin quasi a Milano, dove la pioggia ci ha aspettato per un'ultima rinfrescata.

Tutto questo a rendere il tour, a mia memoria il più impegnativo affrontato dal CMAE negli ultimi anni, una sorta di impresa avventurosa: Guido mi ha mandato un messaggio che diceva: "Mi sono sentito un vero motard del nord Europa".

E allora, pochi ma buoni: Guido su una Yamaha RD 350 dell'83, Francesco su BMW R75/5 del '71, Vincenzo con BMW R65 dell'87, Alfonso con BMW r100r del '94, Alberto con Honda Transalp del '92, tutti al ritmo di Francesco con una moderna BMW R1000R.

Appuntamento alla prossima Marathon con l'invito a tutti i motociclisti CMAE a partecipare con le loro Classiche, superando remore e timori: questi eventi, affrontati con responsabilità, prudenza e allegria, consolidano il rapporto con il proprio mezzo e aumentano l'autostima di biker.



AL MOTOGIRO

ecco il CMAE!



Una folta partecipazione di motociclisti, dei quali la metà proveniente dall'estero e cinque impavidi nostri soci per quasi duemila chilometri in sella...

Come ripromesso, il CMAE, dal 18 al 24 maggio, si è ripresentato agguerrito alla edizione 2025 del Motogiro d'Italia.

Centosettanta i partecipanti (dei quali la metà provenienti da tutto il mondo) che si sono dati appuntamento a Pesaro, terra di motori, per questa manifestazione di regolarità per moto d'epoca suddivise in diverse categorie per cilindrata, tipologia e anno di costruzione dal 1939 al 1990. Sei giorni e sei tappe, 1800 km tutti su percorsi secondari panoramici, quarantacinque persone di staff, perfetta organizzazione curata dal Motoclub Liberati e

Pileri di Terni, tanta passione e allegria, un po' di sana competizione e la consapevolezza di vivere appieno le sensazioni che la tua moto ti sa trasmettere: questi gli ingredienti del più importante appuntamento motociclistico di regolarità dell'anno.

Quest'anno il CMAE si è presentato con cinque soci, tutti in categoria Classic, con l'intento di ottenere un risultato di rilievo: un terzo e quarto posto per la gara singola e un quarto posto di squadra sono stati lusinghieri, anche se l'obiettivo era quello di portare a casa una vittoria.

Vuol dire che ci riproveremo il prossimo anno.



Al terzo posto del podio il nostro D'Aloia nella gara singola, mentre un quarto posto come Squadra è risultato più che onorevole. Ma il prossimo anno puntiamo più in alto!



PORSCHE:

una passione che non passa



Ci sono auto che piacciono, auto che si ammirano, e poi c'è Porsche.

Non una macchina qualunque, ma un'emozione che prende forma. Un segno distintivo, un pensiero fisso, un amore che può nascere all'improvviso e non andarsene più.

Per me è iniziato tutto a quattro anni, a Napoli, vicino Mergellina. Ero in una Topolino B con la mia famiglia, il tetto aperto, l'aria addosso. A un certo punto è passata lei, una 356. Ricordo solo quella linea sinuosa, morbida, che per qualche ragione chiamai "Purschela", come fosse un animale simpatico, qualcosa di vivo. Mi alzai in piedi sul sedile, la salutai con entusiasmo, e forse in quel momento si è accesa la scintilla.

Da allora, Porsche è rimasta dentro di me,

come un richiamo costante, un riferimento che ha accompagnato tutta la mia vita.

C'è chi la paragona ad altri marchi, chi cerca di spiegare razionalmente il perché di tanta attrazione. Ma la verità è che Porsche non si spiega: si sente. Non è solo questione di prestazioni, di design, di vittorie. È qualcosa che va oltre. È la coerenza nel tempo, l'eleganza mai urlata, l'evoluzione continua che non tradisce l'anima.

La 356 è stata l'inizio, ma la vera rivoluzione è arrivata nel 1963, con lei, la 911. Un progetto geniale di Ferdinand "Ferry" Porsche, che affidò al figlio "Butzi" il disegno della carrozzeria.

Oltre sessant'anni dopo è sempre lei, inconfondibile, fedele a se stessa eppure sempre nuova. Non esiste altro esempio simile nella



**L'autore accanto a un'icona del mondo Porsche:
la 917 vittoriosa su tanti circuiti internazionali,
ripresa all'interno del Museo della Marca.**

storia dell'automobile.

Ogni volta che la guardi, una 911 ti parla. Il motore posteriore a sbalzo, il sei cilindri boxer, il profilo teso, muscoloso, le curve sensuali, la posizione di guida raccolta. È tutto al posto giusto. Ti siedi e senti subito che sei parte di qualcosa di speciale. Giri la chiave, rigorosamente a sinistra, per una vecchia abitudine da Le Mans, e lei prende vita. All'inizio è un borbottio scomposto, quasi pigro, ma bastano pochi minuti e si trasforma in un canto. Dai 3000 giri inizia la melodia, oltre i 5000 diventa un sibilo che ti entra nella schiena. Ti spinge, ti avvolge, ti esalta. È un crescendo che sembra non finire mai. E tutto succede dietro le tue spalle, nel cuore dell'auto, come se la spinta venisse dalla tua stessa volontà.

Guidarla è un privilegio, ma anche una responsabilità. Non perdona l'improvvisazione. Il volante si alleggerisce, l'avantreno si fa più nervoso quando spingi davvero. Ma se impari a capirla, a rispettarla, ti restituisce sensazioni che nessun'altra sa dare. Non è solo una sportiva, è una compagna di viaggio, una maestra, una sfida continua. Non sorprende che abbia vinto tutto: rally, endurance, GT, prototipi. Le gare non sono solo un capitolo della sua storia: sono il suo DNA. La passione per Porsche è universale. Horacio Pagani mi raccontò una volta che da bambino leggeva riviste in bianco e nero, sognando le Porsche delle "Carrera Argentine". Non aveva nulla, ma aveva un sogno. E oggi, pur costruendo le auto più esclusive del mondo, colleziona Porsche con entusiasmo, partecipa ai raduni, si emoziona anco-

ra. Perché certe passioni non si superano, si portano dentro.

La 911, per chi la ama davvero, è quella raffreddata ad aria. Le versioni classiche hanno qualcosa di unico, irrinunciabile. Il mercato lo sa: i valori salgono, la richiesta non cala. Quando arrivò la 996 con il raffreddamento a liquido, i puristi fecero fatica ad accettarla. Anche quei fari allungati, soprannominati "uovo spetasciato", non piacquero.

Ma poi, come sempre, Porsche ha ascoltato i suoi appassionati, ed è tornata alle origini. Ogni volta che apro il box e la vedo lì, coperta dal telo, sento un tuffo allo cuore.

Mi avvicino, scopro le sue linee, la osservo in silenzio. A volte la accarezzo mentre la luccio. Non mi vergogno di dirlo: è un gesto d'amore. E quando mi siedo nell'abitacolo, prima ancora di accendere il motore, so già che sto per vivere qualcosa che va oltre la guida.

Una Porsche non si guida solo: si ascolta, si sente, si vive. È l'unica con cui puoi andare in ufficio al mattino e girare in pista il pomeriggio. È discreta, mai appariscente, ma capace di far girare la testa con eleganza. E quando per strada qualcuno ti guarda e ti saluta con un cenno, sai che sta vedendo più di un'auto. Sta vedendo una storia, un simbolo, un mito, un'icona.

Ci sono passioni che il tempo non scalfisce. Restano intatte, pure. E quando sei al volante della tua 911, non importa quanta strada hai già fatto: ti sembrerà sempre che il viaggio stia appena cominciando.

UN CLUB OLTREOCEANO

...con cuore alfista



Overheard Cams



Interessante conversazione con Bob, referente di un importante Club Alfa Romeo della California, per comprendere le situazioni e le problematiche che riguardano il nostro mondo visto da una prospettiva oltreoceano in un grande Paese come gli USA e in uno Stato, come la California, particolarmente attenta a tutto ciò che riguarda il green.

Quando è stato fondato il vostro Club?
Nell'agosto 1958.

Quanti soci ha?

Negli ultimi anni, il numero di iscritti al Club ARA si è aggirato intorno ai 500.

Quante Alfa Romeo sono iscritte al vostro Club?

Non è semplice rispondere a questa domanda, perché i soci non sono tenuti a fornire informazioni sulle loro Alfa durante la registrazione iniziale o il rinnovo dell'iscrizione. In linea di massima, molti soci possiedono più di un'Alfa. Un socio ne possiede diciannove, probabilmente il numero



L'amico Bob Goldberg è l'anima del Club e il direttore del bellissimo magazine *Overheard Cams* che letteralmente significa "**cammes ascoltate**" quasi a voler suggerire che il bialbero Alfa è voce suadente per chi si intende di motori...

più alto tra tutti i nostri iscritti. Alcuni soci non possiedono un'Alfa, ma aderiscono al sodalizio perché amano partecipare alle attività. Personalmente io possiedo, una 2000 Spider Veloce 2000 ("Duetto") del 1974 e una Giulia AWD del 2023.

Gli Alfisti negli Stati Uniti dicono che ALFA significa "Always Looking For Another", cioè "Sempre alla ricerca di un'altra"!

Si tratta generalmente di modelli degli anni '50-'60... o di anni più recenti?

Ci sono Alfa Romeo anteguerra nella zona, anche se, a mia conoscenza, nessuno dei loro proprietari fa parte del club. Queste rare Alfa Romeo anteguerra vengono esposte in importanti concorsi, come il vicino Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, e occasionalmente in eventi locali meno prestigiosi.

Le auto più vecchie per le quali i membri del club hanno fornito informazioni sono una Matta del 1952, una 1900 CSS del 1954 e una Sprint del 1955. Le Alfa del resto degli anni '50 sono del 1956 (4), 1957 (5), 1958 (7) e 1959 (14). Le Alfa dagli anni '60 fino alla metà degli anni '90, sono ben rappresentate nel club: Giulietta, Giulia, Spider, Alfetta, GTV 6, Milano (75) e 164 sono sempre presenti agli eventi. C'era stata una 6C2500 del dopoguerra, ma l'auto è stata venduta.

Il California Air Resource Board (CARB) scoraggia attivamente il possesso di auto risalenti a prima della metà degli anni '70. Questo è un altro argomento interessante, ma complesso, che probabilmente esula dall'ambito di questo articolo.

Vorrei ricordare che nel 1995 l'Alfa Romeo

smise di vendere auto negli Stati Uniti; una situazione che si protrasse per oltre un decennio fino a quando la 8C Competizione, prodotta in edizione limitata, non fu venduta tramite i concessionari Maserati. Modelli come la serie 145, la 156 e la Brera non furono mai venduti negli Stati Uniti. Con la 4C, l'Alfa Romeo ristabilì la sua presenza, seguita da Giulia, Stelvio e Tonale. La nuova Junior non è in vendita nella Confederazione. Una persona può importare un esemplare non originariamente venduto qui in base alla "regola di importazione di 25 anni" del Governo federale. Questo deve avere almeno venticinque anni, comparire in un elenco di auto idonee all'importazione e superare una complessa serie di normative. E poi ci sono i costi, ovviamente, che certo non

ALFISTI LONTANI

Da molti anni nel nostro Alfa Blue Team siamo abituati ad accogliere amici alfisti provenienti da tutta Italia ma non solo. Come spesso capita, gli appassionati del Marchio del Biscione più sono lontani dalla terra che ha visto nascere le loro vetture, più sono profondamente attratti dal Quadrifoglio. Abbiamo visto tedeschi e olandesi, letteralmente sdraiarsi sotto le nostre Alfa, ma se i giapponesi (tradizionalmente affascinati dai Marchi Italiani) mantengono un certo aplomb culturalmente a loro vicino, gli americani, da tipici yankee, sono certo più effervescenti.



sono indifferenti. Un membro ad esempio possiede una 155 TS2.0 del 1992 per la cui importazione ha sicuramente sborsato un bel po' di dollari.



circolazione in autostrada e possono essere utilizzati principalmente per scopi espositivi storici o altri simili non commerciali, come

Quanto costa iscriversi al vostro Club?
Un'iscrizione annuale costa \$45 ma sono disponibili abbonamenti pluriennali scontati: \$80 per due anni e \$105 per tre anni. L'iscrizione per i soci, ad esempio per il coniuge o un figlio, costa solo \$10 all'anno.

Quali regole si applicano negli Stati Uniti alle auto d'epoca? In Italia, ad esempio, le auto con più di 30 anni non pagano più alcuna tassa e il costo dell'assicurazione è ridotto (circa 150 dollari).

Allora, per quanto riguarda l'immatricolazione negli Stati Uniti è gestita a livello dei singoli Stati, ognuno dei quali ha le proprie regole per l'immatricolazione delle auto d'epoca. Ecco, ad esempio, i requisiti per le auto d'epoca per gli stati di California, Illinois e Washington.

La California ha un totale di circa trenta-seimilioni di veicoli immatricolati, un numero che include anche altri tipi di veicoli oltre alle automobili. La California prevede l'immatricolazione dei veicoli storici con i requisiti che questi devono essere stati prodotti dopo il 1922, avere almeno 25 anni ed essere di interesse storico.

Altri requisiti previsti dal Dipartimento dei Veicoli a Motore della California (DMV): "I veicoli assegnati... Le targhe per veicoli storici sono limitate nell'uso o alla

parata o attività di club e sono soggette a una tassa di immatricolazione fissa annuale (VLF) di 2 dollari".

Per riferimento: il costo di immatricolazione di un veicolo normale (non storico) in California è calcolato come percentuale del valore del veicolo al momento dell'immatricolazione. Ad esempio, l'immatricolazione della mia Spider del 1974 è costata circa 120 dollari nel 2022. Questo tipo di tassa di immatricolazione è essenzialmente una "tassa sulla proprietà personale" annuale sui veicoli.

Alcuni Stati hanno una tassa di immatricolazione fissa. Ad esempio, l'Illinois applica una tariffa di 151 \$ per l'immatricolazione di un'auto. Un veicolo storico può essere registrato come "d'epoca" a una tariffa ridotta e deve essere rinnovato periodicamente. Per essere considerato "d'epoca", il veicolo a motore deve avere più di 25 anni.

Lo stato di Washington prevede l'immatricolazione di un'auto d'epoca come "veicolo da collezione". Viene applicata una tassa una tantum di 100,25 \$ e non sono previste poi ulteriori imposte di rinnovo dell'immatricolazione. I requisiti fondamentali per un veicolo da collezione sono che deve avere più di 30 anni ed essere in grado di circolare in autostrada. Un veicolo da collezione può essere guidato da e verso saloni dell'auto, circhi, sfilate, espo-

sizioni, escursioni speciali e raduni di club di auto d'epoca; per scopi di prova; e per il piacere di altri senza alcun compenso. Un veicolo da collezione non può essere utilizzato per il trasporto regolare come un veicolo con licenza o per scopi commerciali.

Per quanto riguarda l'assicurazione per auto d'epoca può essere stipulata sia presso una compagnia assicurativa automobilistica tradizionale (Allstate, State Farm, GEICO, ...) sia presso una specializzata in auto d'epoca (Grundy, Hagerty, ...). I costi variano, quindi è necessario esaminare tutti i numeri, inclusa la copertura assicurativa di responsabilità civile/ombrello, per determinare la copertura e i costi.

Quanti eventi organizzate ogni anno?

Il club ha organizzato 28 eventi nel 2024. A titolo di confronto, ne ha organizzati 32 nel 2023.

Le manifestazioni del club rientrano in genere in una delle seguenti categorie generali: raduni/celebrazioni, tour in auto, saloni dell'auto e visite alle officine di riparazione/restauro.

C'è almeno un incontro/celebrazione al mese, in genere con pranzo o cena. Tra questi incontri mensili ci sono la riunione annuale "di lavoro" del club a gennaio, una festa estiva e un pranzo festivo a dicembre.

La ripartizione degli altri eventi nel 2024 è di otto tour in auto (un numero che vorremmo aumentare), tre saloni informali dell'auto e quattro tour in officine specializzate. C'è stata anche una cena dopo il Concorso Italiano durante la Monterey Car Week.

Sono eventi giornalieri o di più giorni?

Gli eventi di un solo giorno sono stati la norma per molto tempo. Decenni fa, il club organizzava tour in auto di più giorni, un'iniziativa che il consiglio vorrebbe riprendere. Tuttavia, non ne abbiamo ancora organizzato uno.

Ci sono molti soci giovani (20-30 anni)?

No. Non abbiamo purtroppo abbastanza soci giovani.

Poiché l'inserimento della data di nascita è facoltativo al momento della registrazione o del rinnovo dell'iscrizione, disponiamo dei dati sull'età solo per circa 2/3 dei nostri soci. Sulla base dei dati disponibili, la distribuzione per età del club mostra chiaramente che i nostri membri sono più anziani:

<40	6%
40-49	6%
50-59	16%
60-69	30%
70-79	33%
>80	9%

I giovani proprietari di Giulia e Giulia Quadrifoglio, non soci, hanno partecipato al nostro raduno annuale "All Italian Day". I giovani proprietari di Quadrifoglio partecipano a eventi in pista, un tipo di manifestazione che il club non organizza da decenni. Un giovane proprietario di Giulia ha mostrato i suoi miglioramenti al motore e le elaborazioni che ha effettuato. Se questi o altri temi possano essere utilizzati per attrarre i soci più giovani al club è oggetto di discussione e di una riflessione approfondita per cercare di allargare a giovani appassionati la condivisione della nostra realtà.

Grazie Bob!



ORRORI IN SERIE... e fuoriserie



Capita talvolta, navigando tra siti di e-commerce alla ricerca di Automobilia, una specie di pesca a strascico, di imbattersi in un oggetto che suscita curiosità anche se non riguarda lo specifico settore di ricerca.

Così, qualche settimana fa, la mia attenzione è stata attratta da un opuscolo dal titolo provocatorio: *"Orrori in serie e fuori serie al Salone dell'Automobile 1951"*, testo di una conferenza dell'ottobre 1951 presso la *"Società degli ingegneri e architetti"* del Prof. Mario F. Roggero, stimato docente del Politecnico di Torino.

La conferenza era corredata da immagini,

purtroppo assenti nel testo, e che certamente avrebbero chiarito alcuni concetti.

Ma una prima e superficiale lettura delle poche pagine mi ha lasciato una profonda "perplexità" (eufemismo) nonché una certa irritazione nel momento in cui l'autore definisce "brutta" l'Alfa Romeo 1900; ma cercando di superare l'offesa al mio animo "Alfazioso" e volendo meglio comprendere la posizione del Roggero, mi sono imposto una più meditata lettura che ha fatto emergere spunti, forse non condivisibili, ma comunque originali e interessanti.

Cosa sostiene dunque l'autore? Che

il problema del rapporto tra forma e funzionalità è complesso; mentre nell'aria e sull'acqua la forma è figlia della funzione, nei mezzi di trasporto su terra questa gerarchia si è persa, probabilmente perché "i problemi tecnici e di funzionamento delle automobili non incidono, se non in misura ridotta, sulla forma". Che se "il fianco filante coi parafranghi incorporati e il tetto lateralmente raccordato in curva" sono la caratteristica fondamentale (siamo nel 1951) e trova giustificazione nelle automobili ad alte prestazioni, ciò non ha senso, anzi si traduce in una tendenza "snobistica e pacchiana" quando viene applicato alla piccola utilitaria o persino al furgone.

Che, in quanto dotata della possibilità di movimento, nella forma dell'automobile è importante la quarta dimensione, legata alle diverse prospettive dell'osservatore rispetto al mezzo in movimento.

Che (siamo sempre nel 1951) le più brutte tra le brutte automobili si trovano nella produzione statunitense che, come la Buick Super Eight del 1951, "evocano, in disumane rassomiglianze, le zanne fameliche di Gambadilegno o altri cattivi di Walt Disney e nel migliore dei casi il sorriso... di Eleanor Roosevelt".

Che bisognerebbe prendere invece spunto dalle intuizioni di Vincenzo Lancia (Lambda e Aprilia)...

Ma qui l'autore si spinge al punto di sostenere che il vecchio Vincenzo probabilmente sconfesserebbe oggi l'Aurelia, e questo mi è parso sinceramente eccessivo!



Opuscolo discutibile, dunque, ma in ogni caso testimonianza di un tempo nel quale la discussione sulla forma dell'automobile era il segno di un interesse reale per la progettazione di un oggetto che ormai, ai giorni nostri, vediamo troppo spesso omologato ad un livello molto basso.

Poi, in tempi più recenti, cosa pensate della Citroën AMI 8 o della SsangYong Rodius?

De gustibus non disputandum est.

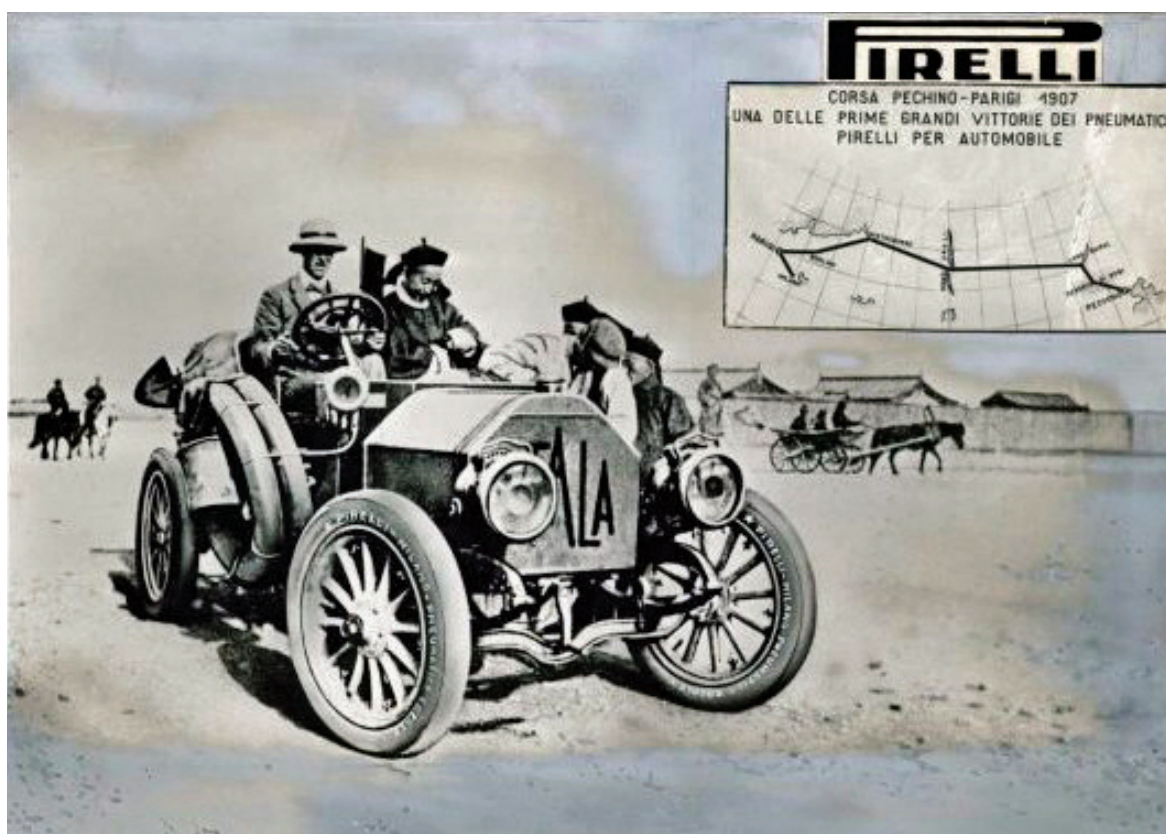
O no?





1907: PECHINO - PARIGI

un'impresa da ricordare...



L'AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile), fondata oltre trent'anni fa dallo storico Angelo Tito Anselmi, rappresenta un importante riferimento in campo motoristico per raccontare e fare memoria di questo mondo, soprattutto italiano, che ha prodotto delle eccellenze nelle auto, moto, carrozzerie e quant'altro sia mosso da un motore.

L'AISA pubblica annualmente interessanti monografie e libri monotematici destinati esclusivamente ai soci.

Già solo questi valgono la quota associativa. In una delle ultime opere dedicate al marchio Itala alcune pagine sono dedi-

cate dall'autrice Donatella Biffignandi al famoso raid Pechino-Parigi del 1907, in cui questo veicolo dal marchio prestigioso si è comportato in modo eroico, pur affrontando decine di vicissitudini ben raccontate dallo scrittore Luigi Barzini e che qui vi proponiamo, nella certezza che anche se si tratta di auto molto datata, fortunatamente la mancanza dell'elettronica è stata sicuramente un vantaggio per arrivare trionfalmente al traguardo della Ville Lumière.

Buona lettura.

Dal libro "La metà del mondo vista da un'automobile"

Ecco per i tecnici qualche maggiore ragguaglio sull'automobile, colla quale venne vinta la scorsa Pechino-Parigi.

La vettura che la Società Itala costruì per il Principe Scipione Borghese era il tipo normale di vettura 35/45 HP modello 1907, con delle piccole modifiche di dettaglio, suggerite dallo speciale servizio a cui la vettura era destinata. Descriviamo l'automobile facendo conoscere il modo di comportamento dei vari organi durante questa prova, le riparazioni cui diedero luogo ed il loro stato alla fine del viaggio. Il motore era del tipo ordinario a 4 cilindri fusi per paio di 130 mm di diametro per 140 di corsa, valvole simmetriche intercambiabili, accensione con magnete a bassa tensione e disposizione dei martelletti specialissimi (brevetto Itala), carburatore assolutamente automatico pochissimo sensibile ai cambiamenti di temperatura e pressione, congiunto al motore mediante una tubolatura cortissima ad evitare ogni possibile condensazione del gas.

Fu questa disposizione della tubolatura, oltretutto il tipo speciale di carburatore che permise l'uso di benzine molto pesanti.

Infatti il Principe Borghese, essendogli a un rifornimento mancata la provvista di benzina che gli era di solito preparata acquistò sul posto un miscuglio di idrocarburi, che si avvicinavano molto più al petrolio, che non alla benzina per automobili. Nonostante questo ebbe la sorpresa di constatare che il funzionamento del motore non ne ebbe a soffrire se non leggermente nel rendimento, ma senza alcun danno alla regolarità di marcia del motore stesso. Il consumo di benzina era in media di 1/3 di litro per chilometro.



I cuscinetti dell'albero motore e delle bielle erano guerniti di metallo bianco antifrizione.

Tutto l'albero del motore era sopportato dalla parte superiore del bâti, e grazie a questa disposizione si poteva togliere la cuffia inferiore del motore e visitare così agevolmente lo stato dei sopporti e delle bielle ed eventualmente regolarne il giuoco con tutta facilità.

Però questi sopporti e teste di bielle erano così abbondantemente calcolati e lubrificati, che nel caso specifico della vettura del Principe Borghese la cuffia inferiore non venne tolta che a Mosca, dove si fece una visita generale a tutti gli organi della vettura. Fu allora che si poté constatare che i sopporti dell'albero a gomito erano intatti e solo quelli delle bielle avevano un leggerissimo giuoco, il quale poté essere ripreso senza dover ricorrere alla sostituzione delle bronzine, o all'aggiunta di metallo bianco.

La frizione era del tipo a dischi, con una disposizione speciale, per sopprimere ogni organo delicato, ciò che la rese ol-



tremodo resistente. Durante il raid non ebbe a dare infatti alcun inconveniente; ed a Mosca fu smontata e rimontata senza che nessun disco dovesse essere sostituito.

Il cambio di velocità era a 4 rapporti di velocità avanti e uno indietro: la quarta era in presa diretta. Venne costruito con materiale al nichelio resistentissimo, materiale che nelle vetture Itala viene appunto adoperato per tutti gli organi soggetti a maggior fatica.

Il cambio di velocità nella vettura del Principe Borghese non venne mai smontato, ed all'arrivo si presentò in tutte le sue parti affatto nuovo.

Lo stesso fu constatato per i giunti cardanici che non presentarono la menoma traccia di usura.

Il ponte del differenziale costituiva una delle maggiori particolarità della vettura Itala, ed anche una delle più riuscite; né il Principe Borghese, né il suo meccanico mai ebbero ad occuparsi e preoccuparsi di questo organo generalmente tanto delicato in molte vetture; e questo malgrado gli sforzi ed urti straordinari cui venne sottoposto, come lo prova il fatto che

una delle ruote posteriori, malgrado che queste fossero resistentissime, dovette cedere.

Il telaio venne costruito in lamiera d'acciaio ad alta resistenza; il suo spessore venne aumentato nella vettura del raid.

Fu questa anzi la sola modificazione di qualche importanza che il tempo ristretto intercedente tra l'ordinazione e la data della spedizione della vettura permise di apportare.

Si comportò anche questo egregiamente. Solo si constatò una naturale traccia di usura in tutti i sopporti cui erano attaccate le molle.

Queste ebbero varie "foglie" rotte durante il viaggio, e a Mosca a una posteriore si dovette cambiare la "foglia maestra".

Il radiatore era del solito tipo a nido d'ape; il poco tempo disponibile non permise di costruirne uno rinforzato. Avevano quindi i costruttori grandi preoccupazioni per questo radiatore, che invece non presentò mai alcun inconveniente.

Temendosi che nei climi caldi non bastasse la ventilazione del volante ventilatore, come unico rimedio, consentito dalla scarsità del tempo, si era aggiunto un

ventilatore supplementare, ma questo poi fu soppresso in principio del viaggio, prima ancora di arrivare al deserto del Gobi, essendosi dimostrato affatto inutile.

Ecco qualche dettaglio per ciò che concerne la carrozzeria e gli accessori.

La carrozzeria era formata da due posti anteriori e uno posteriore collocato in mezzo ai serbatoi della benzina della capacità di 150 litri cadauno.

Completava l'equipaggiamento un grande cassone per gli utensili e pezzi di ricambio collocato dietro ai due serbatoi della benzina.

Per dichiarazione del Principe Borghese stesso i pezzi di ricambio non servirono a nulla; la vettura non ne ebbe bisogno, e se ne avesse avuto bisogno non ne avrebbero potuto usufruire, perché questi per alleggerire la vettura erano stati abbandonati fin dal principio del raid.

Oltre ai due grandi serbatoi della benzina dietro al posto posteriore era ancora collocato un serbatoio d'olio della capacità di 50 litri ed uno di acqua della stessa capacità.

La benzina dei due serbatoi laterali con una tubolatura speciale era condotta ad una vasca posteriore dietro al telaio della capacità di 83 litri.

Detta vasca era completamente blindata con una lastra di acciaio, e da questa la benzina veniva mandata al carburatore mediante apposita derivazione del gas di scappamento.

Ecco ora qualche notizia per ciò che concerne i pneumatici.

Questi uscivano pure da una fabbrica italiana – la Pirelli e C. di Milano. Essi erano tutti e quattro delle dimensioni 935 e 135, ed a profilo piatto. Non credo fossero diversi dal solito tipo che quella Fabbrica costruisce, perché il Principe si decise all'adozione dei pneumatici Pirelli pochissimi giorni prima della partenza.

Fu provvida l'idea di mettere le stesse dimensioni di gomme alle quattro ruote, poiché ciò facilitava la questione delle scorte da portare sulla vettura. D'altronde

il consumo fu assai limitato; la media di durata dei pneumatici essendo stata superiore ai 4000 chilometri. Infatti furono cambiati lungo la strada dodici copertoni, che in aggiunta ai quattro montati in partenza fanno in totale sedici gomme usate, ma di queste sedici le quattro con cui arrivammo a Parigi erano in grado di fare ancora molta strada, e difatti con tre di esse proseguimmo fino a Milano.

La ruota anteriore destra venne da Pechino a Parigi con due soli pneumatici, essendo stato fatto un unico cambio ad Omsk. Il pochissimo consumo è certo dovuto anche alla grossezza delle gomme adottate: poiché mentre le vetture del tipo della nostra "Itala" sono solitamente munite di pneus da 120 mm posteriormente, e da 90 mm anteriormente, le nostre gomme erano tutte da 135 mm di sezione.

Questo interessante resoconto dell'epoca ben rappresenta la situazione di un viaggio che anche oggi, con vetture moderne, non si avrebbe la certezza di arrivare in fondo.





V... COME VENTURINA v... come velleitaria...

La Venturina

l'auto ideale per il traffico cittadino

La **VENTURINA** è stata costruita specificamente per risolvere il problema del traffico cittadino e del posteggio: lunga m. 1,85 può agevolmente essere parcheggiata a pettine lungo i marciapiedi; larga m. 1,33 occupa meno di un terzo di spazio di una vettura di media cilindrata.

CARATTERISTICHE:

Motore: a sogliola della Fiat 500 D-giardinetta **cavalli fiscali 6** - tassa annua di circolazione L. 6.850.

Telaio: tubolare originale

lunghezza massima: m. 1,85

larghezza massima: m. 1,33

altezza massima: m. 1,90

altezza minima: m. 0,22

passo: m. 1,15

carreggiata anteriore e posteriore: m. 1,16

raggio minimo di sterzata: m. 4,15

peso a vuoto in ordine di marcia: Kg. 440

ruote: anteriori 3.50x15

posteriori 4.00x19

freni originali Fiat 500 D-giardiniera rispondenti all'articolo 42 del codice della strada:

1) idraulico sulle 4 ruote, 2) di soccorso meccanico a mano sulle ruote posteriori, 3) di stazionamento a mano sulle ruote posteriori conglobato con il precedente (art. 273 Reg. App. C.D.S.)

Carrozzeria: ispirata alle carrozze "Vittoria", è sopportata, tramite robusti ancoraggi dal telaio; ha una struttura lignea con collegamenti metallici. È aperta ed ha un mantice in pelle per la difesa dagli agenti atmosferici.

VENTURINA - Via Bruxelles, 59 - ROMA

Referendum

Rispondete

segnando una **x** in ciascuna casella posta a fianco di ogni domanda, quando la Vostra risposta è **affermativa**; lasciate le caselle in bianco per i "no.". Le **Vostre risposte** serviranno all'industria costruttrice per realizzare la **Venturina** come la potete "vedere", Voi!

- Proporreste al Governo un abbinamento della tassa di circolazione con la Vostra auto di maggior cilindrata? ☐

- Preferireste acquistarla pronta? ☐

o fabbricarla in casa? ☐

- Vi è piaciuta: tanto? ☐ - Come Vi sembra: utile? ☐

poco? ☐ pratica? ☐

nulla? ☐ semplice? ☐

- La ritenete una vettura; eccezionale? ☐

normale? ☐

- La linea "romantica", Vi piace? ☐

- L'usereste come "seconda", vettura di città? ☐

- La regalereste a Vostra moglie? ☐

a Voi stessi? ☐

al "laureando", di casa? ☐

- L'usereste per il Vostro corteo nuziale? ☐

- L'usereste nelle spiagge e nei luoghi di villeggiatura? ☐

- La portereste sul Vostro yacht? ☐

- Essendo lunga m. 1,85 cioè quanto una vettura è larga,

siete convinti della sua utilità nel parcheggio a pettine

dove le altre auto devono sostare in linea? ☐

Per una Fabbrica:

- La ritenete una vettura

eccezionalmente rappresentativa? ☐

- Come regalo alle più famose personalità del mondo politico uomini e donne non credete che sia un formidabile biglietto da visita? ☐

Nome e Cognome

Indirizzo Città

Staccate seguendo la perforazione e imbucate allo "Stand".

Siamo agli inizi degli anni '60, il traffico comincia a riflettere il boom economico, ma la "congiuntura" è alle porte.

Quale migliore possibilità per muoversi agevolmente, spendendo poco e distinguersi dalla massa?

Su queste basi (molto velleitarie invero) nasce la "Venturina".

Il dépliant allegato fa quasi tenerezza con addirittura una sorta di referendum per poter aderire alle (eventuali) richieste di prenotazione.

Curiosa la richiesta da proporre al Governo per "agganciare" il "bollo" (allora si

chiamava così) a quello della vettura di famiglia perchè si presuppone che solo un masochista la potesse considerare come unico mezzo di locomozione.

Viene anche proposta la possibilità, nella migliore tradizione anglosassone, della vendita in "scatola di montaggio", con l'implicito rischio di trovarsi al fondo della scatola il classico bigliettino: "montatela voi perché noi non ci siamo riusciti".

Il giudizio proposto: eccezionale o normale non presuppone la variante di "imbarazzante", ma nella testa del dottor Franco Venturi (o chi per lui) la sua creatura è un fiore caduto dal cielo in mezzo

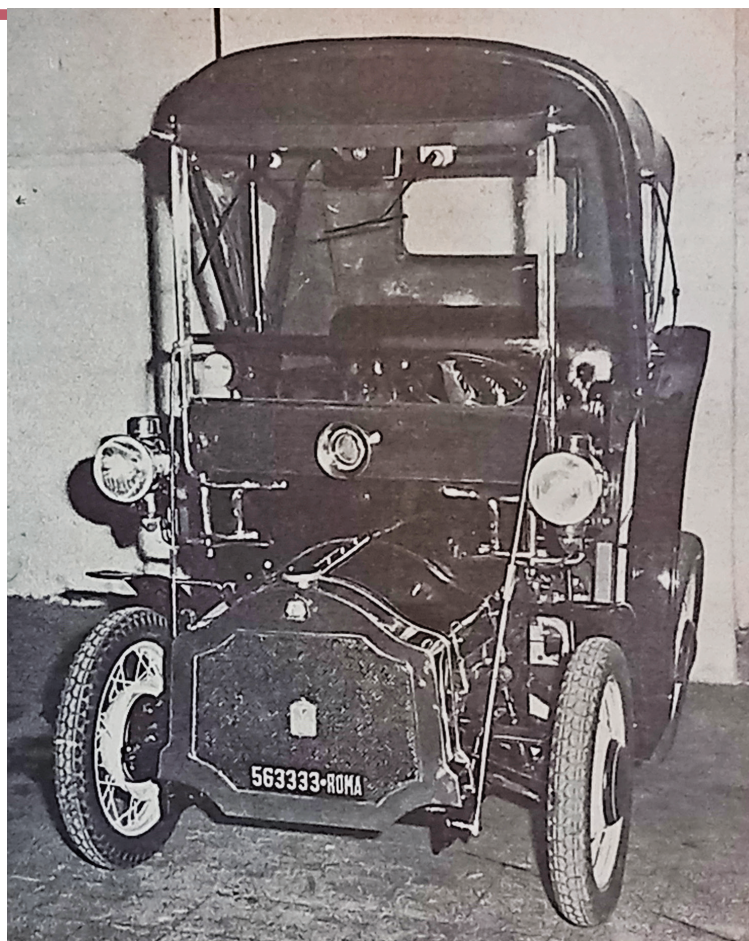
alle banali auto che popolano le strade. Certamente il pubblico cui si rivolge il progettista ritiene che oltre alla fuoriserie nel box, il possibile acquirente posseda anche uno yacht ancorato al Circeo ma non è chiaro se, date le dimensioni molto contenute della vetturina, si pensi possa circolare solo sul ponte dell'imbarcazione o se venga utilizzata come curioso soprammobile per sottolineare lo status symbol dell'armatore, tradizionalmente battente bandiera panamense..

Simpatica l'idea che possa essere consigliata per il proprio corteo nuziale, in effetti la serie di barattoli legati al paraurti posteriore potrebbe essere in rumorosa sintonia con il bicilindrico torinese.

Nata a Roma, certo il clima della Capitale favorisce la vettura "aperta", lo stile richiama le carrozzelle che scorrazzano quotidianamente i turisti intorno al Colosseo mentre il motore della Fiat 500, nonostante Roma sia stata fondata su sette Colli, non dovrebbe avere difficoltà, visto il peso contenuto, a farla salire fino al Quirinale (inteso come Colle e non come Palazzo della Politica).

Ma credo che il Colle per lei più significativo sia stato l'Aventino, inteso cioè come scomparsa alla vista.

Non credo sia andata oltre la soglia del prototipo, non sappiamo se esista ancora in qualche box nascosto a meno che, con il passo così corto e l'altezza non certo da monoposto, nello scendere in velocità sempre da uno dei sopraccitati Colli, non si sia ribaltata e ...chi s'è visto, s'è visto.



La Venturina



Siamo negli anni '60, la voglia di stupire e di giocare alla "Dolce Vita" certo non manca nella Capitale. Sarebbe curioso sapere qualche dettaglio dell'abitacolo e della finitura certo più vicina a quella di un calesse che a un'auto tradizionale. Dall'unica foto non si nota la differenza di diametro, non proprio trascurabile, tra le ruote posteriori da 19" e quelle anteriori da 15" che presupporrebbero un assetto "approvato" che non sembrerebbe.

Errore di stampa?



I media del CMAE guardano al futuro

Il nuovo sito e il gestionale: più facile vivere il Club

Stiamo lavorando a un nuovo sito, più moderno e intuitivo, pensato per rendere la vita del socio più semplice e coinvolgente. Ci siamo focalizzati principalmente su:

- il calendario eventi;
- l'area soci;
- le news principali;
- i servizi del Club.

Il calendario eventi sarà consultabile in modo immediato, così come l'iscrizione agli eventi stessi. Una sezione news sempre aggiornata vi terrà informati e l'area soci sarà potenziata per offrire più strumenti e possibilità in modo che iscrizioni, documenti, attività e tanto altro sarà tutto a portata di clic. Un Club sempre più digitale, ma sempre con il cuore rivolto al passato.

I nostri media su Whatsapp: una passione organizzata

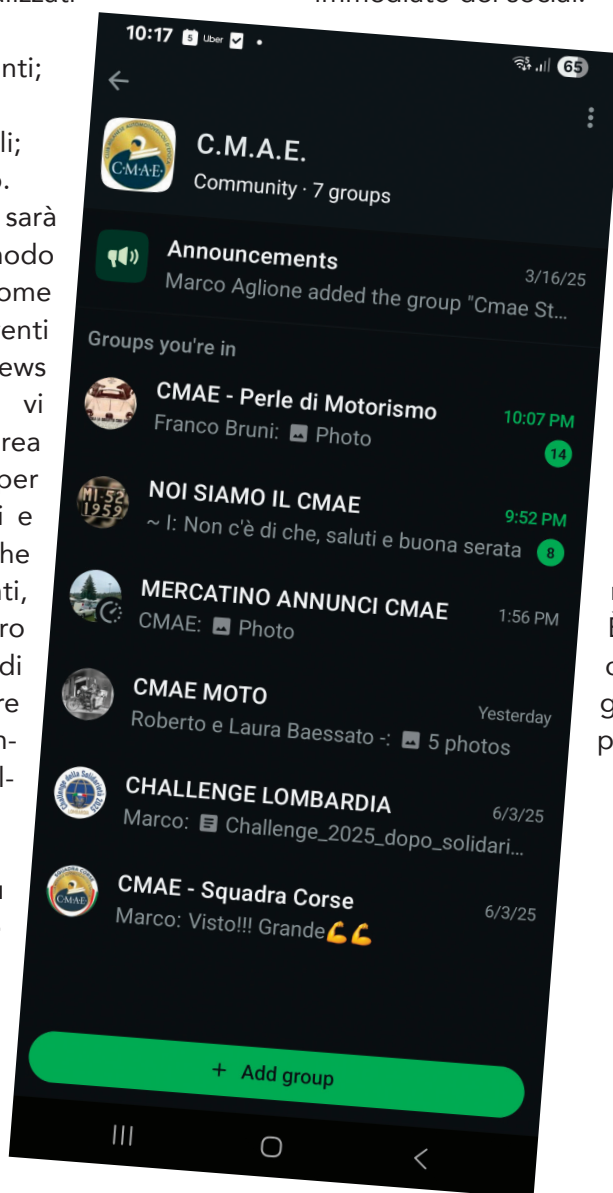
Abbiamo riorganizzato il nostro Whatsapp in sottogruppi tematici, per una comunicazione più chiara e mirata.

Tra questi, vogliamo segnalarvi "Perle di Motorismo": un gruppo dedicato ai

contenuti speciali curati dal nostro instancabile socio Franco Bruni.

Un autentico scrigno di racconti, curiosità, chicche tecniche e aneddoti che sembrano usciti da un libro, ma con lo stile immediato dei social.

Non è un gruppo in cui si conversa: è sufficiente leggere, apprezzare, magari lasciare un like. E se vi sembra che Franco pubblichi anche alle 3 del mattino... è vero! Quindi il consiglio è: tacitate le notifiche, ma non perdetevi nemmeno un post. È uno "sciacqua-cervello" meraviglioso per veri appassionati.





Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

Via Goldoni 1 – 20129 – Milano

Tel. 02-76000120

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

Data.....

Firma.....



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 _____





*La nouvelle MERCEDES-BENZ TYPE 170 S
ayant acquis une réputation internationale et une popularité
exceptionnelle en très peu de temps par ses performances quasi
révolutionnaires, est maintenant livrable aussi en France*





non solo cmae

ECCO LA SOLUZIONE DEL GIOCO "FETTINE DI MOTORISMO STORICO"



Jaguar XJC



Opel Diplomat Coupé



Alfa Romeo 1900 SS



Honda 350 Four



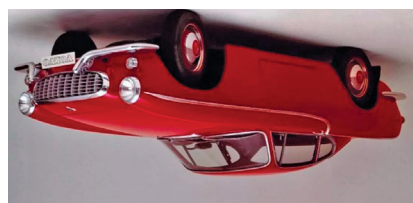
Moto Guzzi Falcone



Renault Floride



Mercedes 250 SE



Volvo P1800 S



Fiat 8V



Citroën DS



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 IMMESSA IN ATMOSFERA 79.645 KG/YEAR, PETROLIO RISPARMIATO 42.063 L/YEAR, ALBERI EQUIVALENTI 159 TREES/ YEAR.

**passione
& motori**

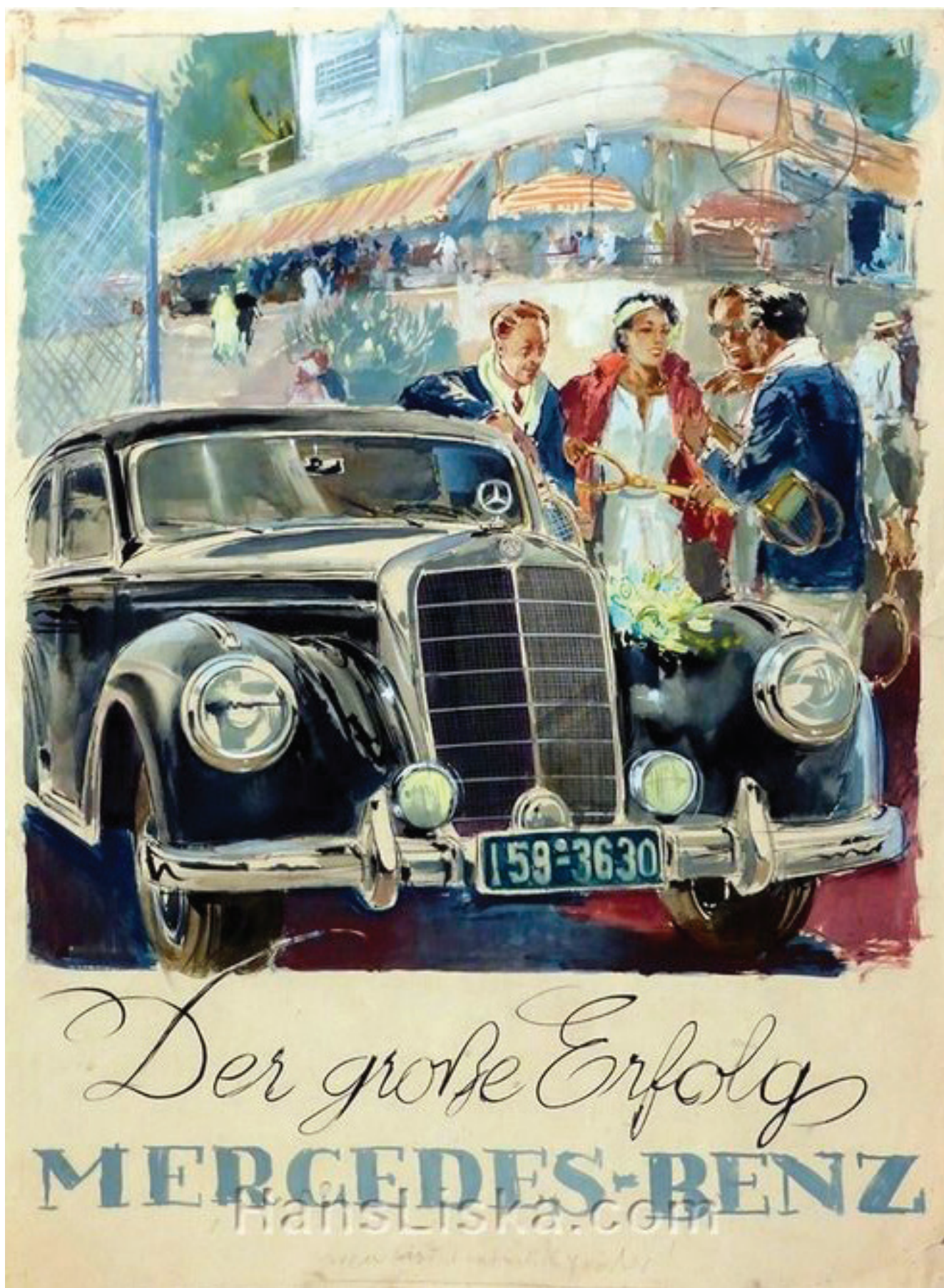
periodico di Fucina editore
via Ennio 8, 20137 Milano
tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29
info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it

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

Direttore Responsabile: Alvisio-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





CMAE
CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



4-5 ottobre 2025
XVIII EDIZIONE

Evento CARBON FREE
a impatto zero



T R O F E O
M I L A N O

Alle sorgenti del nostro Duomo



**BANCA
GENERALI
PRIVATE**