

Noi CMAE



N° 109 GIUGNO 2024



IL CMAE CON L'ARMA

da "Auto Italiana" 1928



*Isotta
Fraschini*
IF
MILANO



Carissimi Soci,

vi scrivo per la terza volta da questa nostra rivista Noi CMAE, ed anche questa volta per raccontarvi di un Club che cresce e che propone novità.

Le cose da raccontarvi sono molte, in parte già illustrate durante l'assemblea sociale, svoltasi lo scorso marzo in grande armonia e spirito di amicizia.

Difficile stabilire un ordine e priorità.

Incominciamo parlando del calendario. Il calendario di quest'anno è ricco di 14 manifestazioni auto-moto entro ottobre, 8 serate al club su temi di motorismo storico (... elenco incompleto. Già stiamo lavorando ad eventi per la seconda parte dell'anno), e 7 manifestazioni che il CMAE supporta o fiere a cui partecipa. Mai abbiamo avuto un calendario così fitto!

Ma non sono solo i numeri ad essere speciali. Speciali sono i contenuti ed il livello degli appuntamenti. Di questi 29 eventi, due sono di durata di 2 e 3 giorni. Uno lega il design delle moto degli anni '60/'80 al design dei mobili di quegli stessi anni, in un contesto museale. Un altro è stato organizzato in collaborazione e supporto ad un evento del Nucleo Carabinieri di Milano. Molte serate hanno avuto e avranno ospiti di grande fama e prestigio. Tutti i 29 eventi hanno qualcosa di speciale, e ben rappresentano la rinnovata forza del CMAE.

Gli eventi sono un importante punto di incontro con soci ed appassionati, ma non l'unico. Questa rivista, arrivata a quasi 90 pagine con questo numero, ne è un altro. Anche Instagram e Facebook sono in crescita. In crescita per numero di followers, di likes, ma anche e soprattutto per i contenuti. Abbiamo, ad esempio, da poco inaugurato una nuova rubrica, chiamata "CMAE Storia", dedicata a notizie, aneddoti e naturalmente immagini di motorismo storico del passato.

Vorrei parlare anche di identità, di profilo che il CMAE sta assumendo con determinazione. Quello eco-solidale. Un CMAE che non pensa di risolvere i problemi con il mero sbandierare l'irrisorio effetto inquinante dei veicoli storici, ma che partecipa ai programmi di compensazione dell'anidride carbonica (Forestami 2024), che partecipa a programmi di sostegno degli enti che si occupano dei più bisognosi (sia in collaborazione con ASI

C·M·A·E·

Solidale che in proprio, come ad esempio per l'iniziativa delle colombe Pasquali), e che si interessa ai progetti di nuovi carburanti eco-sostenibili. L'identità, la nuova identità del club, non è solo "tanti eventi e tanta attenzione verso l'ambiente".

Vogliamo di più per i nostri soci. Vogliamo un club che, con i passi giusti, sappia essere inclusivo. Sappia attrarre e mostrare disponibilità per attività meritevoli, per le quali può offrire aiuto e supporto.

Inclusivo ed aperto al dialogo, così come suggerisce ASI, con la quale desideriamo sviluppare una relazione di continuo scambio e confronto.

Mi preme citare il nostro Partner 2024 Banca Generali Private, che crede fortemente nella nostra potenzialità di crescita, e che propone ai soci i propri servizi a condizioni molto favorevoli.

Mi fermo qui per non rubare troppo spazio al contenuto di questo bellissimo numero di Noi CMAE, che così bene ci rappresenta. Solo desidero segnalarvi che a ottobre avremo un grande XVII Trofeo Milano, a cui vi aspetto numerosi.

Un grazie a tutti voi per sostenerci,

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

La forza del CMAE

- **1520 soci iscritti** ad inizio maggio 2024,
 - **260 pratiche CRS/ASI/Targhe** inserite,
 - **1° numero di NoiCMAE stampato su carta riciclata**,
 - **aumento dei followers** di Instagram e Facebook,
 - **nuova rubrica su IG e Fb "CMAE Storia"**,
 - **calendario del sito Cmae.it potenziato.**
-
- **14 manifestazioni auto-moto** entro ottobre,
 - **8 serate al club** su temi di motorismo storico
 - **7 manifestazioni che il Cmae supporta** o fiere a cui partecipa.

Tutti i 29 eventi hanno qualcosa di speciale, e ben rappresentano la rinnovata forza del CMAE!



Sommario

vita di Club

pag.	6	Buon Compleanno CMAE! Tutti insieme per i 65 anni del Club
pag.	10	Coppa Giova-MI - pedali, pedivelle e volanti...
pag.	14	MOMO: MOto&MObili - il design italiano 1950-1960
pag.	20	Il CMAE con l'Arma - veicoli storici a confronto
pag.	23	CMAE solidale - colombe pasquali pro OMC
pag.	24	Autoclassica 2023 in Fiera: il CMAE e la regolarità
pag.	38	Autocollection - il CMAE con ...Lancia in resta!
pag.	40	Il triangolo lariano - il fascino delle Ville Nobiliari
pag.	42	Medioevo e tradizione - castello Bolognini e...
pag.	50	Premiazione ASI... il CMAE ringrazia!
pag.	51	Prima in Italia - primi in Italia
pag.	52	Trofeo Milano 2024
pag.	53	Trofeo Sociale CMAE
pag.	54	CMAE Giovani on the snow per festeggiare il nuovo anno
pag.	62	Con le moto d'epoca a Villa Balbianello
pag.	64	Nico & Benedetta - l'amore per le due ruote...
pag.	66	Banca Generali è con il CMAE!
pag.	68	L'auto... al cinema

soci e motori

pag.	18	ASI Motoshow 2024: un evento da record!
pag.	28	ADI+Lopresto - l'arte del design auto
pag.	31	I favolosi post di Franco Bruni
pag.	58	Rally Legend 2023: la passione tiene uniti
pag.	72	Chi va piano va sano e ...lento e pesante
pag.	76	Una "Targa" nel cuore

non solo cmae

pag.	34	Lambretta da record: una grande storia milanese
pag.	44	Il pieno, grazie! ...di bio-carburante!
pag.	46	Le storiche e l'arte - l'emozione più delle auto nuove
pag.	70	Consonno Historical: youngtimer nel borgo fantasma
pag.	78	Il CAPAC? - ancora un successo!
pag.	80	Restauro: parliamone seriamente

storia

pag.	26	Pret à porter? No! Haute couture!
pag.	74	La 911 2,7: bella e possibile
pag.	86	2035... cosa sarà di noi?

I nostri media:



BUON COMPLEANNO CMAE!

tutti insieme per i 65 anni del club



Grande successo del consueto pranzo annuale sabato 3 febbraio a Gaggiano, con oltre 150 soci e amici.

Certo, quando la meteorologia aiuta si è (quasi) a metà dell'opera. Ma non si dice che la Fortuna aiuti gli Audaci? Sono passati solo pochi giorni da quelli della "merla" (tradizionalmente, si dice, i più freddi dell'anno), ma ormai ci si è abituati al fatto che ciò che davano per certo e scontato i nostri nonni, oggi non è più così scontato (o quasi). Ecco, quindi, l'appuntamento è per sabato 3 febbraio mattina a Gaggiano, nella verde pianura padana a sud ovest di Milano per una manciata di chilometri. Zona famosa per la "scighera" (per i non milanesi, quella bella massa lattiginosa e



L'insegna della Cascina Guzzafame, orgogliosa della razza Frisone che viene allevata nelle contigue stalle; non bovini ma veri purosangue sprigiona questa bella Healey 3000, mentre due "sorelline" Giulietta (TI e normale) si scaldano al sole quasi primaverile.

avvolgente più comunemente chiamata nebbia) che, aprendo le persiane alla mattina, ha lasciato il posto a un tiepido sole quasi primaverile.

Se qualcuno aveva il dubbio di muovere la propria storica, l'ottimismo ha dato subito il benestare a sentire carburatori più che iniettori anche se, ormai, praticamente tutte le youngtimer, non conoscono più i "getti" e i "doppicorpi".

Così una grande e festosa partecipazione a questo primo incontro di stagione ha visto un parterre veramente notevole per qualità e quantità alla Cascina Guzzafame di Gaggiano, piacevole angolo dal





Sicuramente la più rara delle oltre 40 vetture che hanno trovato ampio spazio sull'aia della bella Cascina: l'Alfa Romeo 1900 TI coupé Pininfarina del 1953 costruita in solo quattro esemplari e, sembra, solamente due sopravvissuti.

profumo agricolo e soprattutto dal sapore dei tempi andati, quando l'agricoltura e il tempo venivano segnati dallo scorrere dell'ombra sulla meridiana e non dai bip dei computer.

Centocinquanta presenze, soci e amici, si sono accomodati nella grande sala per gustare i piatti della tradizione milanese con prodotti a chilometri zero, anzi metri!

Il Consigliere Claudio Mistura ha preso la parola per ricordare a tutti i Soci che il frequentare la Sede, soprattutto il mercoledì sera anche solo per un aperitivo, è un

modo per socializzare e contribuire con suggerimenti e opinioni alla vita del Club che vive proprio per i Soci.

Grazie alla bella giornata nessuno ha avuto fretta di prendere la via del ritorno, e comunque non senza aver prima applaudito i vincitori dei vari trofei in palio, consegnati dalle mani del nostro sorridente Presidente Marco Leva.

Come inizio di stagione non si può che essere soddisfatti.





Il nostro Presidente Marco Leva ha, con grande piacere e soddisfazione, premiato i Soci che si sono meritati un riconoscimento per l'attività sportiva svolta nel corso dell'anno passato tra cui due giovani, non più promesse ma ormai certezze, come Edoardo Bisconcini (qui a lato) e Francesco Sommaruga nella foto qui sotto. Di seguito in senso antiorario Fracangelo Prati, il baffuto Giorgio Zambon, il "veterano" Franco Pampuri, il simpatico Franco Bruni e il sorridente Vincenzo Jorio.



COPPA GIOVA-MI...

pedali, pedivelle e volanti...



Un bel sabato di maggio per una piacevole passeggiata (con cronometro!) tra la prestigiosa collezione di bici Colnago, per terminare poi tra le Alfa dell'Alfa Blue Team.

Oltre sessanta i giovani partecipanti a questa quarta edizione della COPPA GIOVA-MI, sesta tappa del Trofeo ASI Giovani 2024, conclusasi sabato 11 maggio.

Tutto pronto fin dal mattino presto. Vengono disposti i veicoli ordinatamente all'interno della Cascina Biblioteca. Si percepisce subito il desiderio di vivere a pieno una manifestazione molto articolata ma ben strutturata.

Tutti i veicoli partecipanti sono di interesse storico e collezionistico e rappresentano a pieno un arco temporale dagli anni '30 ai primissimi anni 2000.



In alto le vincitrici della "Coppa delle Dame" Roberta Rapetti, Giorgia Grassi e Anna Ronchi. Qui sotto i vincitori delle due categorie, premiati al termine della bella giornata. La coppia "Auto" composta da Alberto e Massimiliano Micor e Tanya d'Esposito a bordo della Porsche 911SC poi la coppia "Moto", Eric Acella e Lisa Della Pria in sella alla Triumph NT500.

Ascoltando i racconti dei ragazzi, spiccano sia veicoli "del nonno" o "dello zio", conservati in buone od ottime condizioni, ma anche veicoli restaurati alla perfezione, con cromature tanto lucide da sembrare pronte per un concorso d'eleganza. Numerosi i mezzi iconici: dalla Bianchina alla Jaguar E-Type, dalle elegantissime Alfa Romeo Spider 2000 carrozzata Touring e Mercedes 190 SL, alle "pepate" e giovanili Piaggio Vespa, Lancia Fulvia, Mini Cooper ed Autobianchi A112.

Fino alle youngtimer più recenti: Lancia Delta HF Integrale Evoluzione Martini Racing, Fiat Panda, Yamaha XT600, Mercedes SLK e MG TF.

Menzione speciale per la Iso Isoscooter del 1950, che sfoggia un design ricercatissimo e una meccanica di grande livello, e per la Triumph NT500 del 1930, prodotta in così pochi esemplari da potersi contare sulle dita di una mano.

La curiosità dei presenti è subito catturata dalla colazione, servita a bordo di un vagone ferroviario perfettamente allestito allo scopo, da cui vengono sfornate pietanze preparate dai ragazzi di Trattoria Solidale, organizzazione che ha lo scopo di introdurre giovani con fragilità di vario tipo, al mondo del lavoro.





Tutti i prodotti utilizzati per la preparazione sono a km-0, quale ulteriore attenzione nei confronti dei partecipanti.

L'impostazione green, ampiamente evidenziata durante il briefing iniziale, segue il filone del progetto ESG Carbon Neutrality, fortemente voluto dal direttivo CMAE sin dalla prima edizione, che prevede il bilanciamento della produzione di CO₂ complessivamente prodotta durante l'intero evento, piantando e curando un numero di alberi in grado di assorbire altrettanta anidride carbonica, trasformandola in ossigeno.

Quest'anno si è andati anche oltre, offrendo alcuni apprezzatissimi gadget, tra cui una matita che, a fine vita, può essere inserita in un vaso per diventare una splendida pianta, ed utilizzando carta ri-

ciclata per la stampa dell'intero Roadbook, evidenziando quindi un importante punto di attenzione al riuso – riciclo degli oggetti indispensabili per lo svolgimento dell'evento.

L'evento inizia subito all'insegna di giochi di abilità, precisione e attenzione, lungo un percorso ben studiato, affascinante e lontano dal traffico milanese, immergendo i partecipanti in un paesaggio a tratti bucolico. Segue la visita guidata presso "La Collezione", by Ernesto Colnago - il "maestro" delle biciclette da competizione - che incontra grandissimi consensi da parte di tutti i partecipanti, al cospetto di un museo affascinante che si snoda tra tecnica, arte, storia, record, marketing, comunicazione e design.

Un percorso panoramico conduce suc-



ISO ISOSCOOTER

Nel 1949, l'ing. Renzo Rivolta dà vita al primo veicolo di successo dell'Isothermos, l'Isoscooter, un motociclo ricco di innovazioni tecniche.

Il motore, un monocilindrico Puch di 125cc, viene adattato dal tecnico Antonio Valerio e dal prof. Mario Speluzzi del Politecnico di Milano, che introducono un inedito motore monocilindrico con cilindro sdoppiato accompagnandolo a un carburatore Zenith 18MCT, che consentono di sprigionare 7CV a 5700 rpm, caratteristica che rende l'Isoscooter ben più potente delle sue rivali Vespa e Lambretta.

Il serbatoio da 7 litri e le ruote da 12 pollici garantiscono un'ampia autonomia e un maggior comfort anche durante le tratte più lunghe.

Prodotto dal 1949 al 1955 in tre serie, ebbe minor successo di Vespa e Lambretta perché venduto a 230.000 lire, quasi il quadruplo rispetto alle due rivali.



cessivamente gli equipaggi presso l'Antico Podere di Rezzano, dove una serie di prove di abilità, precisione, attenzione e cultura motoristica impegnano e divertono i giovani fino all'ora di pranzo, consumato sia all'esterno che all'interno del salone principale della villa padronale.

A degna chiusura dell'evento, la visita all'Alfa Blue Team, presso cui Gippo Salvetti intrattiene e incanta i partecipanti con racconti, dettagli tecnici e aneddoti sul mitico marchio del biscione, mostrando con orgoglio vetture, motori, autocarri, modellini, cimeli e una biblioteca di oltre 8000 libri a tema.

Durante le premiazioni giunge puntuale l'intervento del Presidente del CMAE, Marco Leva, seguito dal Presidente della Commissione ASI giovani, Matteo Ruffilli, per chiudere con il Delegato Manifestazioni ASI, che sottolinea, con splendide parole ed entusiasmo, l'ottima riuscita dell'evento.

Ad aggiudicarsi la IV Coppa GIOVA-MI è stato, per le moto, l'equipaggio numero uno formato da Eric Acella e Lisa Della Pria su Triumph NT500 del 1932 (la moto più antica, con una storia incredibile: rimasta smontata per 60 anni, poi riportata alla luce... è stata prodotta, pare, in 4

esemplari), mentre per la categoria auto è salito sul podio l'equipaggio numero 24 composto da Alberto Micor, Massimiliano Micor e Tanya d'Esposito su Porsche 911 SC del 1979. Sacrificio ben ricompensato visto che erano venuti da ben lontano (Modena e Trieste!) pur di essere presenti alla nostra manifestazione!

L'appuntamento è quindi rinnovato per il 2025, per la V COPPA GIOVA-MI!

TUTTE LE FOTO



CLASSIFICHE



MOMO: MOTO&MOBILI

il design italiano 1950-1960



Sabato 13 aprile 2024

Un evento unico e imperdibile nel quale il CMAE è stato protagonista della inaugurazione in anteprima della mostra.

Un evento sicuramente unico e particolare che il CMAE ha sostenuto e patrocinato e che in esclusiva ha inaugurato il 13 aprile 2024. Questa iniziativa, che ha ideato e realizzato per il Museo Pavese del Design, è stata la prima che ha affrontato il tema del Design confrontando Moto e Mobili.

Il Design che ha dettato i criteri per la realizzazione di prodotti che hanno caratterizzato un'epoca di splendore creativo italiano. Il Design di un determinato periodo caratterizza la tendenza di progettare forme per tutti gli oggetti: MOBili e MOto-ciclette hanno mostrato i punti di unione



I nostri dello "staff" del CMAE sorridenti per la bella riuscita della manifestazione che ha raccolto, come si suol dire, "successo di pubblico e di critica"!

ispirando sotto il profilo tecnico, ma soprattutto estetico, la loro realizzazione. La manifestazione si è tenuta a FABBRICAPOGGI, sede del "Museo Pavese del Design".

È stato possibile visitare il museo guidati da Carlo Poggi, docente del Politecnico di Milano e assistere a un breve simposio sul Design Italiano anni '50-'60 tenuto dallo stesso Carlo Poggi e da Maurizio Quaglia. Le motociclette esposte, tutte messe a disposizione dai soci CMAE, erano 21 e sono state selezionate in base proprio al loro design in linea con i canoni dell'epoca, ma anche espressione di ricerca e innovazione.

Un lavoro particolarmente interessante è stato proprio associare una determinata moto ad un determinato elemento di arredamento. Il "Dondolo" di Albin alla Motom, ad esempio. Oppure ancora, la sedia "Golem" di Vico Magistretti alla Ducati.

La giornata ha visto la partecipazione di una decina di moto e una ventina di prestigiose auto di cinquanta soci CMAE che hanno raggiunto FABBRICAPOGGI, dopo un breve percorso su strade secondarie della campagna pavese.

Coffee break, minisimposio, visita al museo, pranzo in hangar accanto alle moto è stato il programma molto apprezzato della giornata.

La mostra è poi stata aperta al pubblico dalle 15.00 ed è poi proseguita sino al 21 aprile, con una serata, il 19, dedicata alla proiezione del docufilm "IL CORAGGIO DI ANDARE OLTRE", a cura di Massimo Zavaglia.





MOMO ha assunto così il ruolo di mostra dove Design, Tecnica, Cinema, Fotografia, Grafica (quest'ultima curata da Fulvia De Martis) hanno ruotato attorno alla moto, offrendo spunti di crescita culturale e alimentando la passione per quello che in estrema sintesi si chiama arte.

TUTTE LE FOTO



Una bellissima Mondial 175 appare quasi sul podio di un trionfo. Nella foto sotto, gli attenti partecipanti all'interessante simposio tenuto da Carlo Poggi e dal nostro Maurizio Quaglia.

FABBRICA POGGI

La fabbrica Poggi di mobili, non più attiva dal 2010, dove si realizzavano arredi progettati dai più grandi designer italiani (primo tra tutti Albinì) è stata completamente ristrutturata da Carlo Poggi, il figlio di Roberto, e trasformata, senza snaturarne l'aspetto e l'atmosfera, in un sito museale permanente: il "Museo Pavese del Design".



MOTOM 98 TS 1954-1956 COLLEZIONE MAGGI

Motom si spinge oltre: realizza una moto con concetti telaistici e soprattutto estetici assolutamente esclusivi.

Un esempio è la sospensione anteriore con il parafango portante, come pure la carenatura che cela un motore in grado di spingere questo mezzo ad oltre 100 km/h. Una moto che fa una sintesi tra sportività e originalità e che ha guadagnato l'esposizione al MAD di New York e alla Triennale a Milano. Sullo sfondo la magnifica poltrona sdraio "Dondolo" di Albini, tra i pezzi più esclusivi del museo.



INNOCENTI LUI 75S 1968-1969 COLLEZIONE SESENA

Originale espressione di Design a firma Bertone. Uno scooter unico nel suo genere con splendide proporzioni che suggeriscono agilità, snellezza, leggerezza. Proprio i criteri dettati dal Design ne hanno però condizionato la praticità (come scooter era poco protettivo).

Prodotto anche nella cilindrata da 50cc era, rispetto ai classici ciclomotori, più caro, più pesante e soprattutto meno sicuro per le ruote di piccole dimensioni.

Accanto al LUI c'è LUISA, la sedia di Albini vincitrice del Compasso d'Oro nel 1957, uno tra i più prestigiosi premi di Design a livello internazionale.



DUCATI SCRAMBLER 350 1968-1975 COLLEZIONE FRANCESCONI

Su richiesta da parte di importatori americani, i progettisti bolognesi realizzano una "scrambler" come mai se ne erano viste prima. Proporzioni perfette disegnano una linea inconfondibile in grado di trasmettere appieno il senso di libertà che la motocicletta iniziava a rappresentare proprio in quegli anni.

Accostata a questa moto, la sedia "Golem" di Vico Magistretti per Albini. Notare l'andamento della spalliera che ricalca la linea sella-serbatoio della Ducati.



ASI MOTOSHOW 2024: *un evento da record!*



ASI Moto Show è stato quest'anno di grandissimo livello per moto, piloti, pubblico, organizzazione. Dal 3 al 5 maggio il circuito di Varano De' Melegari è stato letteralmente sommerso da motociclette di tutte le epoche con la presenza dei più importanti Club e Associazioni motoristiche: Laverda, Yamaha, Rumi, Gilera, Moto Guzzi, Club ASI e FMI, e tanti altri. Modelli strepitosi e unici, come la Moto Guzzi 8V o la Laverda 6V, e i tanti marchi presenti hanno creato un vero e proprio museo dinamico a cielo aperto realizzando una manifestazione imponente di motorismo storico. La personale esperienza è stata resa ancor più bella grazie ad amici appassionati e competenti come Carlo, Ugo, Emilio, Davide, Flavio, Corby

e Franco, con i quali ho respirato passione per questo weekend: grande gruppo che ha tenuto alta la visibilità e reputazione del CMAE. Presso lo stand CMAE sono state esposte moto di grande prestigio. Apprezzate sia staticamente dal folto pubblico (stimati in oltre 10.000 appassionati nei tre giorni) e soprattutto ammirate in circuito durante le sessioni a loro dedicate. I nostri piloti, considerati non di nome, ma realmente di fatto, visto i ritmi e le pieghe mostrate, le hanno fatte rombare in circuito. Regina nello stand è stata sicuramente la Matchless G50 del 1962, ma non da meno hanno fatto bella mostra una Moto Morini Settebello del 1960, una Aermacchi H.D. Ala Oro "408" del 1970, una Suzuki Titan 500 R del 1972, una Gilera Saturno Bialbe-

ro 500 e una Suzuki GSX 250 Katana 250 S, esemplare unico in Italia. A margine faceva comunque la sua bella figura anche la mia BMW R 100 CS del 1981. Abbiamo avuto anche la gradita visita del presidente ASI Alberto Scuro e di molti piloti, come Lavado, Lazzarini, Broccoli, Balatz, oltre agli amici del CMAE che ci sono venuti a trovare. Una tre giorni davvero indimenticabile, grazie anche a Ugo Palazzi e Carlo Achini che hanno curato l'intera organizzazione del gruppo CMAE in maniera impeccabile, dove non poteva mancare l'aspetto culinario in una zona rinomata anche sotto questo profilo. Questo evento ricco di vera passione con mezzi vivi e pulsanti ha generato allegria, divertimento e crescita culturale in tutti noi. Una associazione come la nostra deve proprio continuare a perseguire questo spirito e questi principi. Un arrivederci all'anno prossimo, con la reale speranza che il CMAE abbia un ruolo e una partecipazione sempre più importante.



Nella pagina a sinistra, il presidente ASI, Alberto Scuro, in visita al nostro paddock insieme ad Alfonso D'Aloia e a Fracangelo Prati. Scuro ha fatto i complimenti per i bei mezzi portati a questa prestigiosa manifestazione. In alto, un gruppo di amici e soci del CMAE, soddisfatti per la bella giornata trascorsa insieme alle loro amate due ruote. Presenti anche delle "vecchiette" ma in ottima forma!



IL CMAE CON L'ARMA

veicoli storici a confronto



milanesi e i turisti che sabato 18 maggio, fin dal mattino, si sono ritrovati a passeggiare dalle parti della Darsena, si sono imbattuti in una emozionante sorpresa. A partire dalle 8.30, infatti, per circa due ore, hanno fatto bella mostra di sé in Piazza XXIV Maggio auto e moto storiche dei Carabinieri - provenienti dal Gruppo Auto e Moto Storiche dell'Arma di Pastrengo - con le loro omologhe civili. L'evento, unico nel suo genere, è stato intitolato "Un tuffo nel passato con il CMAE e le gazzelle storiche dei Carabinieri" ed è stato organizzato dal Club in collaborazione con l'Arma. Dalla Fiat Balilla del 1935 alla Nuova Balilla del 1937, passando per la Fiat 1100 B del 1949 e arrivando alle nuove generazioni con l'Alfa Romeo Tonale e

l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio dell'Arma, tante sono state le auto d'epoca che hanno partecipato alla manifestazione. Ma ampio spazio è stato dato anche alle moto, dalla Guzzi Superalce degli anni '40 alla Guzzi T5 degli anni '80. «Questa è stata la prima manifestazione tra un Club e i Carabinieri organizzata in seguito all'accordo, stipulato nel 2023, tra l'Arma e l'ASI, che disciplina la reciproca collaborazione nella realizzazione di attività nell'interesse della collettività», sottolinea Mario Aglione, Vice Presidente CMAE, «l'evento ha avuto molto successo e penso che oggi più che mai promuovere e rendere stretta e operativa la collaborazione con l'Arma sia un segnale importante di attenzione verso una istituzione storica del nostro Paese, ma

anche verso la storia dell'industria automobilistica e del motorismo storico». Anche i Carabinieri sottolineano quanto la loro adesione alla manifestazione, con l'esposizione delle auto e delle moto di più recente assegnazione al Nucleo Radiomobile di Milano, abbia costituito una straordinaria occasione per veicolare in maniera suggestiva il messaggio di presenza, vicinanza e partecipazione dell'Istituzione nei confronti dei soci del Club e della folta platea di collezionisti, appassionati e curiosi che sono accorsi a vedere i mezzi in mostra. Grande è stata infatti la partecipazione di milanesi e turisti, che si sono fermati per chiacchierare con i militari presenti e i soci del CMAE, scattando foto ricordo e facendo domande sui veicoli. Dopo la Darsena, auto e moto storiche sono poi partite per una piacevole sfilata attraverso le vie della città, fermandosi per una prima tappa

presso la Caserma Giacomo Medici, sede del III Reggimento Carabinieri Lombardia. Qui, dopo un sentito discorso del Colonnello Giuliano Gerbo, i partecipanti hanno assistito all'alzabandiera, mentre la Fanfara dei Carabinieri ha cominciato a suonare l'Inno di Mameli. Tutti i mezzi sono infine ripartiti per la destinazione finale, ovvero la Caserma Montebello di via Vincenzo Monti. Auto e moto, dopo un suggestivo giro per le vie centrali della città, dai bastioni di Porta Venezia a viale Majno e viale Bianca Maria, sono state parcheggiate nel piazzale delle Bandiere e tutti i partecipanti sono stati invitati a pranzo in caserma, dove il presidente del CMAE Marco Leva e il Tenente Colonnello Carmine Elefante hanno portato il loro saluto e, in un breve discorso, hanno esplicitato tutta la loro soddisfazione per il successo della giornata.





Presidente e Consiglieri
ben sorridenti e soddisfatti
per il successo
della manifestazione
che ha coinvolto la cittadinanza
e un lungo abbraccio all'Arma
del Carabinieri,
veri servitori dello Stato.



CMAE SOLIDALE

colombe pasquali pro OMC

Le nostre colombe Pasquali pro mensa dei poveri. Quest'anno il CMAE ha sostenuto la OMC (Opera Mensa della Carità) che gestisce la mensa dei poveri di via Canova a Milano, con l'offerta di colombe Pasquali.

CMAE ha offerto ad OMC novanta 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 club di persone che incarnano e diffondono valori civili e sociali.

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

L'iniziativa è stata accolta con grande favore. Sono stati donati 779 euro (441 euro dai soci, per le colombe proposte al club, e 338 euro dal CMAE, offerti direttamente alla OMC).



AUTOCLASSICA 2023 IN FIERA: *il CMAE e la regolarità*



Nella zona sopraelevata messa a disposizione del CMAE dall'Ente Fiera, alcuni equipaggi si sono cimentati con le prove di regolarità per prendere confidenza, grazie agli istruttori del CMAE, con questa disciplina sportiva.

Il CMAE, con la sua Squadra Corse e il suo gruppo giovani, porta la Regolarità in Fiera e il giorno 18 novembre, di buon mattino, la squadra Cronometristi del CMAE era fra i primi ai cancelli di Cargo 5 della fiera di Milano. Al CMAE è stata riservata, dall'Ente Fiera, un'apposita area in zona sopraelevata su cui predisporre un tracciato per una breve gara di regolarità; occasione per far conoscere al pubblico della fiera come si svolgono le gare di regolarità a rilevamento cronometrico tramite pressostati.

Le prove, predisposte con tempi che non concedevano spazi alla distrazione, hanno impegnato gli equipaggi su due turni da 15

prove concatenate cadauno.

Il sole ha allietato giornata ed equipaggi, le montagne innevate hanno fatto da sfondo ad un gruppo affiatato che, con gli appassionati e anche con i semplici curiosi, si è prodigato in spiegazioni sulle tecniche e il funzionamento delle gare di regolarità. Numerosi i giovani attratti dalle auto in assetto corsa e dalle strumentazioni presenti sui cruscotti. La gara, passata quasi in secondo piano rispetto allo spirito di corpo presente fra i partecipanti, ha visto vincitore il bravissimo Roberto Asperti che ha sbaragliato tutti, nonostante la "ruggine" accumulata nel periodo pandemico. Al secondo posto Giacomo Pisati del Gruppo Giovani che con un'auto a prestito (quella che affettuosamente in squadra chiamiamo il "bombardone"), con il cronometro appoggiato sul sedile, è riuscito a spuntare un posto sul podio. Al terzo posto Niccolò Rocco, da poco in squadra corse ma sulla buona strada per fare molto bene. Il gruppo cronometristi CMAE cresce: era presente con un nuovo acquisto, il socio Marco Agresta al quale va un grazie da parte di tutti noi. Ha infatti passato la mattina sul furgone e, rilevando i passaggi in tempo reale, ha reso possibile stilare la classifica immediatamente al termine della gara senza le lunghe attese solitamente necessarie. Occasione poi per fare anche allenamento, scambiarsi idee e consigli. A breve verrà organizzato presso la sede del club un nuovo corso sulla regolarità che verterà non solo sui primi rudimenti, ma anche sulle tecniche di "approccio al tubo" e sulle tecniche di approccio del tutto differente alle gare "a media". A questo si aggiungerà la ripresa della buona abitudine di effettuare allenamenti pre-gara in una nuova location appena individuata. Archiviata, si spera del tutto, la pandemia e i suoi strascichi, il CMAE e la sua Squadra Corse CMAE si preparano ad un 2024 di vittorie nelle diverse specialità.

A presto incontrarvi sui campi di gara.

F.to "piedone"



Una bella Porsche, in una inconsueta livrea azzurra, sfilava davanti a blocchi di partenza mentre, nella foto sotto, "il maestro" Lele Pisati è intento a districarsi tra le apparecchiature in attesa di stilare la classifica definitiva.

LA REGOLARITA' IN PILLOLE

Si deve passare in un punto esatto di un percorso prefissato con precisione al centesimo di secondo e ogni scarto comporta delle penalità. Il percorso può essere anche di svariati km in questo caso prima del rilevamento (a circa 200 metri), c'è un cartello giallo, superato il quale fino al rilevatore del tempo, che può essere un pressostato o una fotocellula, non è consentito arrestare la vettura pena un aggravio di penalità. Altro tipo di gara è quello in cui durante il percorso il concorrente deve mantenere una media imposta dall'organizzazione (mai essere superiore ai 50 km/h). Dal punto di vista emotivo richiede alta concentrazione e grande fiducia e rispetto fra Pilota e Navigatore.





PRET À PORTER?

No! Haute couture!



Nel numero scorso di NoiCMAE i nostri lettori ricorderanno che abbiamo parlato di "stile" automobilistico quasi paragonato all'alta sartoria. In effetti tralasciando gli anni '30/'40 dove sono scesi in campo tanti "atelier", negli anni '50-'60 se si parlava di auto con "fascino" queste erano italiane o inglesi e interpretavano il puro concetto della "Gran Turismo", le vetture cioè ad alte prestazioni ma con doti di piacevolezza e comodità che si ispiravano, nella loro definizione, alle carrozze ferroviarie di lusso.

Tipicamente delle coupé, magari con due posti di fortuna dietro, e raffinatezze nelle

finiture dove regnava spesso (se non sempre) il profumo della pelle. Le tedesche, più "razionali", e le francesi, più "utilitarie", in genere non entravano in questa classifica. Eppure in Francia una stupenda stella, che brillò poco tempo, fu l'eccezione che conferma la regola: la Facel Vega.

Disegnata internamente da un'idea di Jean Daninos, il patron della carrozzeria FACEL (*Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir*), che fino a quel momento disegnava e produceva scocche, quasi tutte destinate a vestire le SIMCA, le Panhard, volle fare il gran salto verso le gran turismo di lusso. Come tanti piccoli costruttori (vedi



ISO, De Tomaso, Monteverdi, ecc.), per tutta la meccanica si rivolse ai grandi motori americani di cinque, sei o sette litri di cilindrata che garantivano cavalli e robustezza e consumi... d'oltreoceano!

Il capolavoro Facel, attività auto che visse poco meno di una decina d'anni, da metà anni '50 a metà anni '60, fu la Facel II, eleganza, potenza e lusso coniugate ai massimi livelli. Poco meno di 200 esemplari alcuni al volante di noti personaggi del jet-set di allora (Tony Curtis, Christian Dior, Herbert von Karajan, Yves Montand...), famosi prima di X-Factor!

Chi la ricorda oggi?

CARATTERISTICHE TECNICHE

Facel Vega Facel II, anno 1961-1964
Berlinetta 2+2 posti, Cilindrata 6767 cc
8 cilindri a V 90°, aste e bilancieri
Potenza 335 CV, 1 carburatore quadri-corpo
Quattro marce + RM
Velocità max 250 km/h
Consumo: molto significativo.

ADI+LOPRESTO

l'arte del desing auto

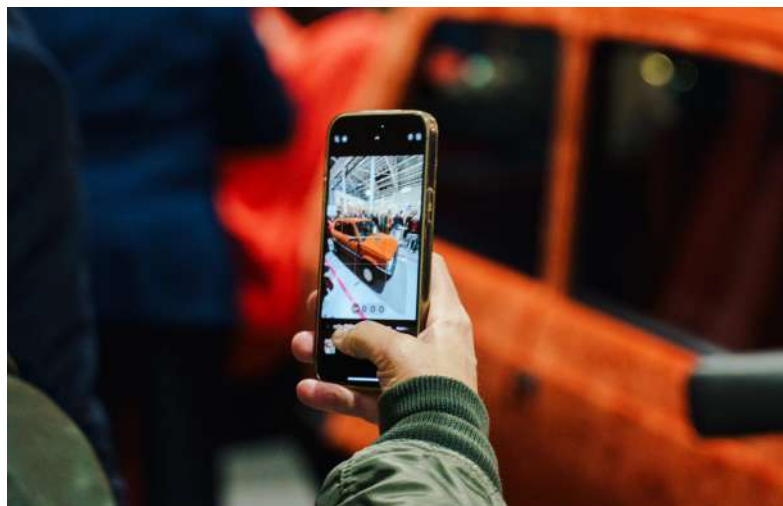


Corrado Lopresto è un nome ben noto dell'automobilismo storico milanese, e proprio a Milano ha organizzato la mostra *"La Collezione Lopresto - storia del car design e restauro dell'automobile d'epoca"*, svoltasi tra l'11 e il 30 gennaio 2024. Ad ospitare le auto della collezione è stato l'ADI Design Museum, realtà nata pochi anni fa che raccoglie la collezione del premio Compasso d'Oro, il più importante premio dell'industrial design italiano.

Con la collaborazione dell'Accademia di Belle Arti Aldo Galli di Como, sono stati esposti sei esemplari unici, realizzati dai più importanti nomi della carrozzeria: Bertone, Touring, Zagato, Pinin Farina, Italdesign. Le auto hanno ripercorso un'evoluzione che parte dalle fuoriserie dei primi anni del do-

poguerra per arrivare ai prototipi degli anni '70-'80, mostrando il grande cambiamento avvenuto nell'arco di pochi decenni, nello stile e nei processi di creazione dell'automobile. Accanto alle auto in mostra, l'accademia Galli, con le studentesse del corso di restauro, si è occupata dell'intervento di restauro conservativo dell'autovettura Fiat 2100 Savio del 1961.

Il progetto si è svolto negli spazi della mostra durante l'orario di apertura, rendendo visibili le diverse fasi della lavorazione a tutti i visitatori. L'esposizione delle auto è stata inoltre arricchita dalla presenza di modelli di stile in scala originali, provenienti dagli studi di design di Alfa Romeo, Bertone, Tjaarda e dalle fotografie di Romana Zambon, che ritraggono una delle auto della collezione.





La collezione Lopresto è ormai universalmente riconosciuta per la grande qualità e rarità (quasi sempre esemplari unici) delle vetture che la compongono. A sinistra uno scorcio della bellissima Alfa Romeo 6C 2500 SS e, sotto, la curiosa Fiat 2100 carrozzata da SAVIO.

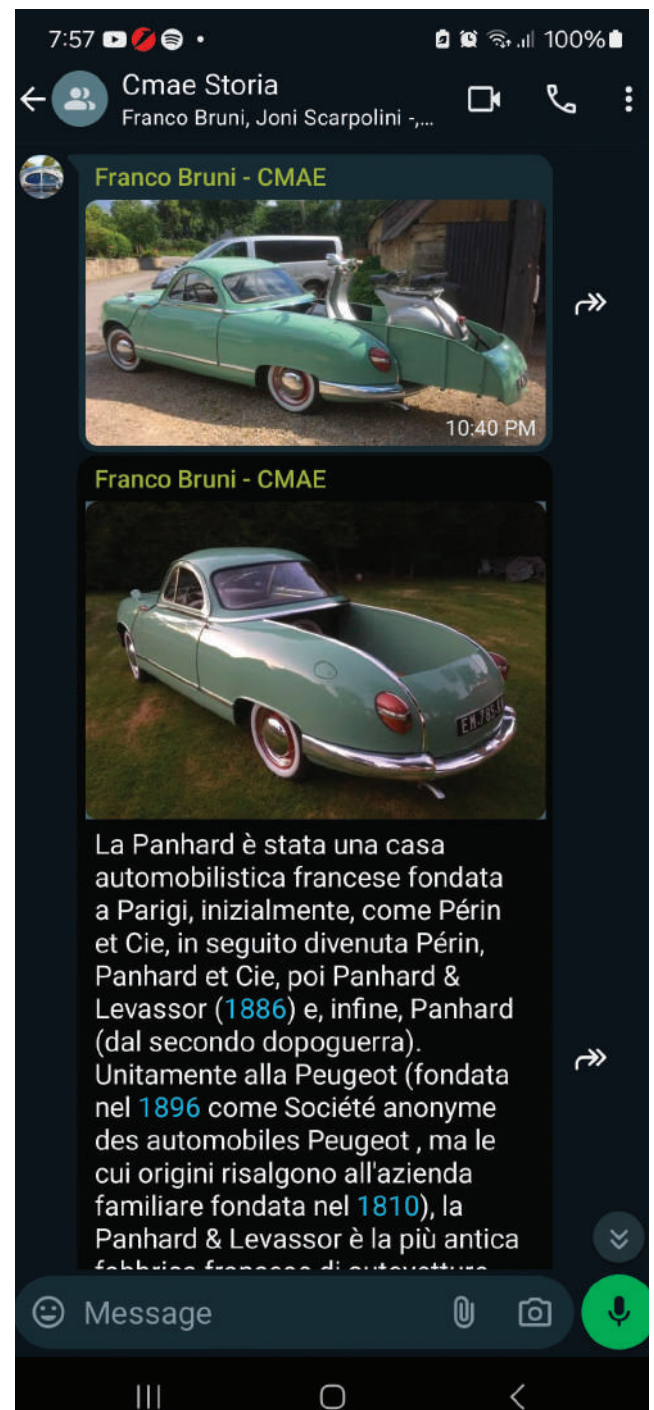


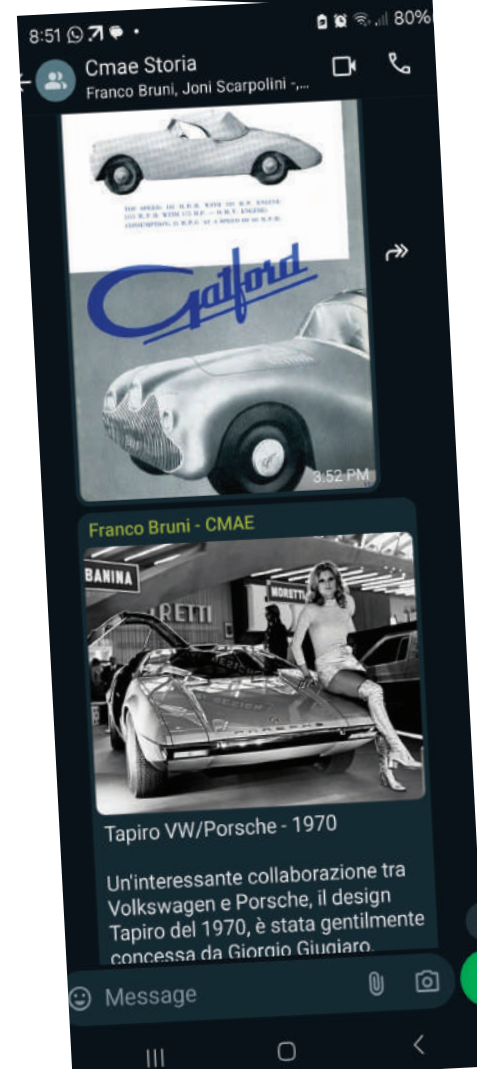
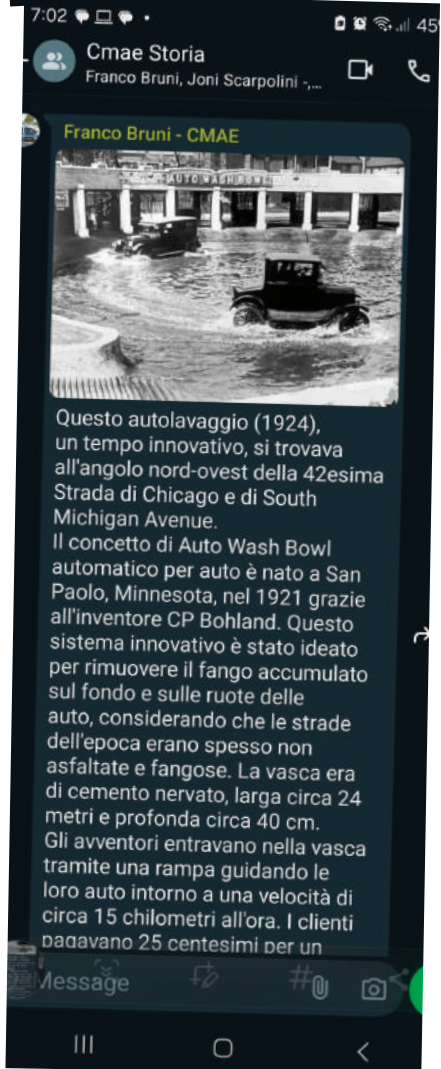


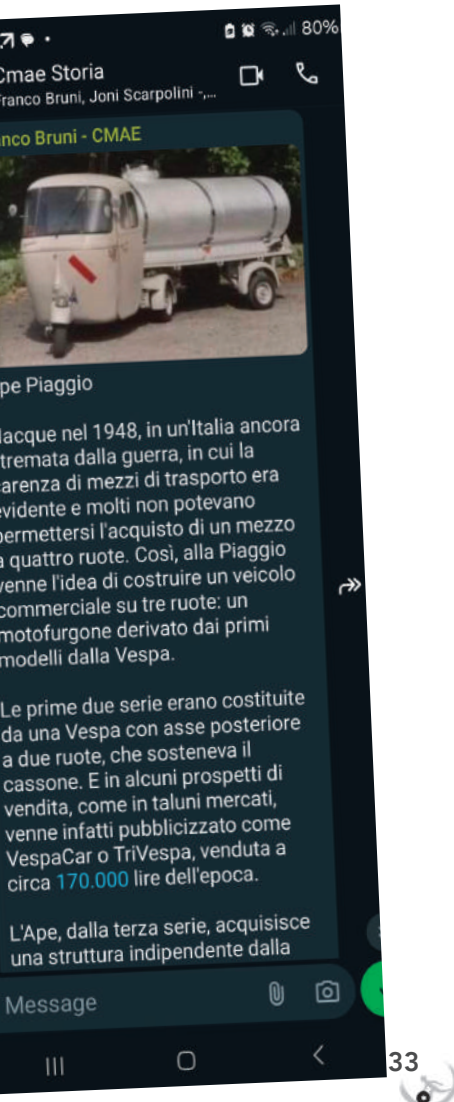
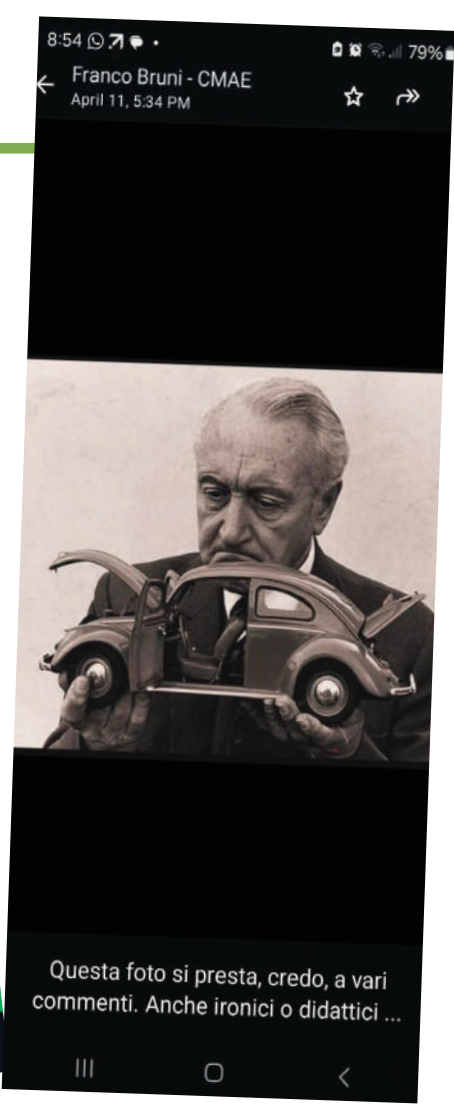
I FAVOLOSI POST di Franco Bruni

Abbiamo deciso di premiare, con queste pagine, la passione del nostro socio Franco Bruni, per le incredibili perle e curiosità del motorismo storico che riesce a scovare. E come meglio farlo, se non citando i suoi post? CMAE ha attivato la chat su Whatsapp "CMAE Storia" per pubblicare queste chicche, nella quale Franco è il Deus ex Machina. Una chat a cui potete chiederci di essere iscritti scrivendo a cmae@cmae.it.

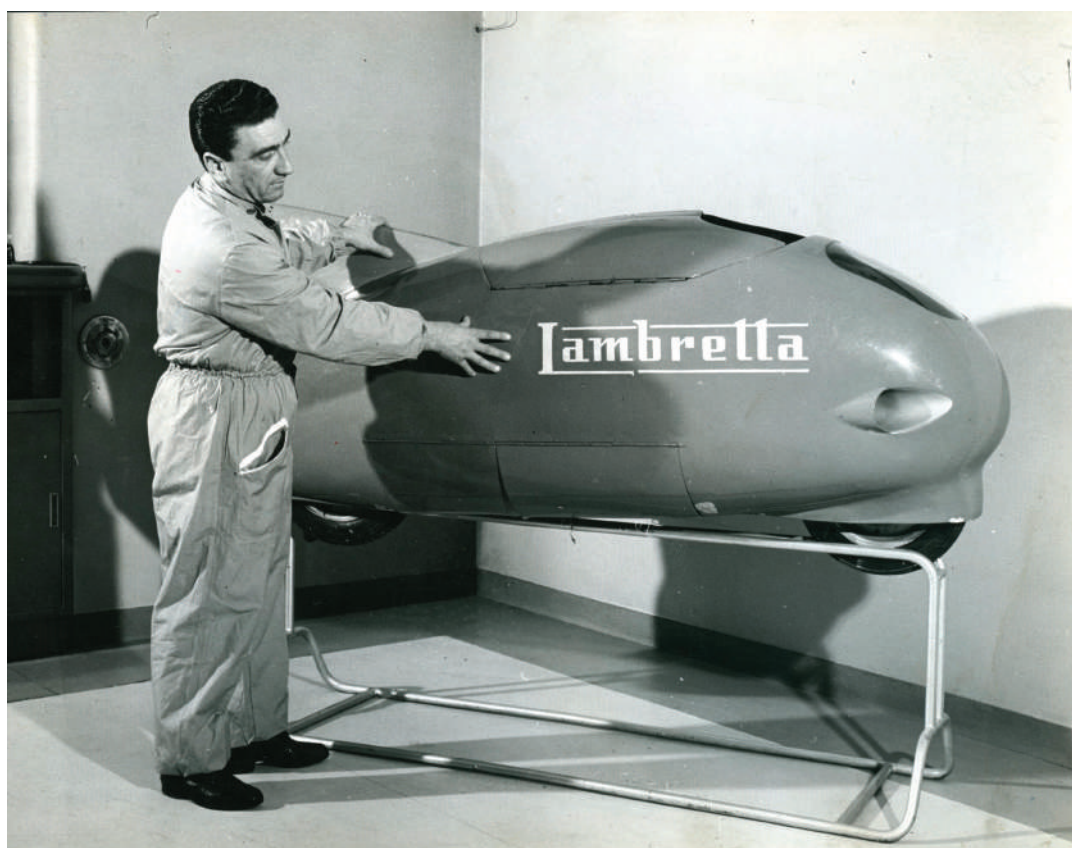
Nota: al momento gli iscritti non possono pubblicare







LAMBRETТА DA RECORD: *una grande storia milanese*



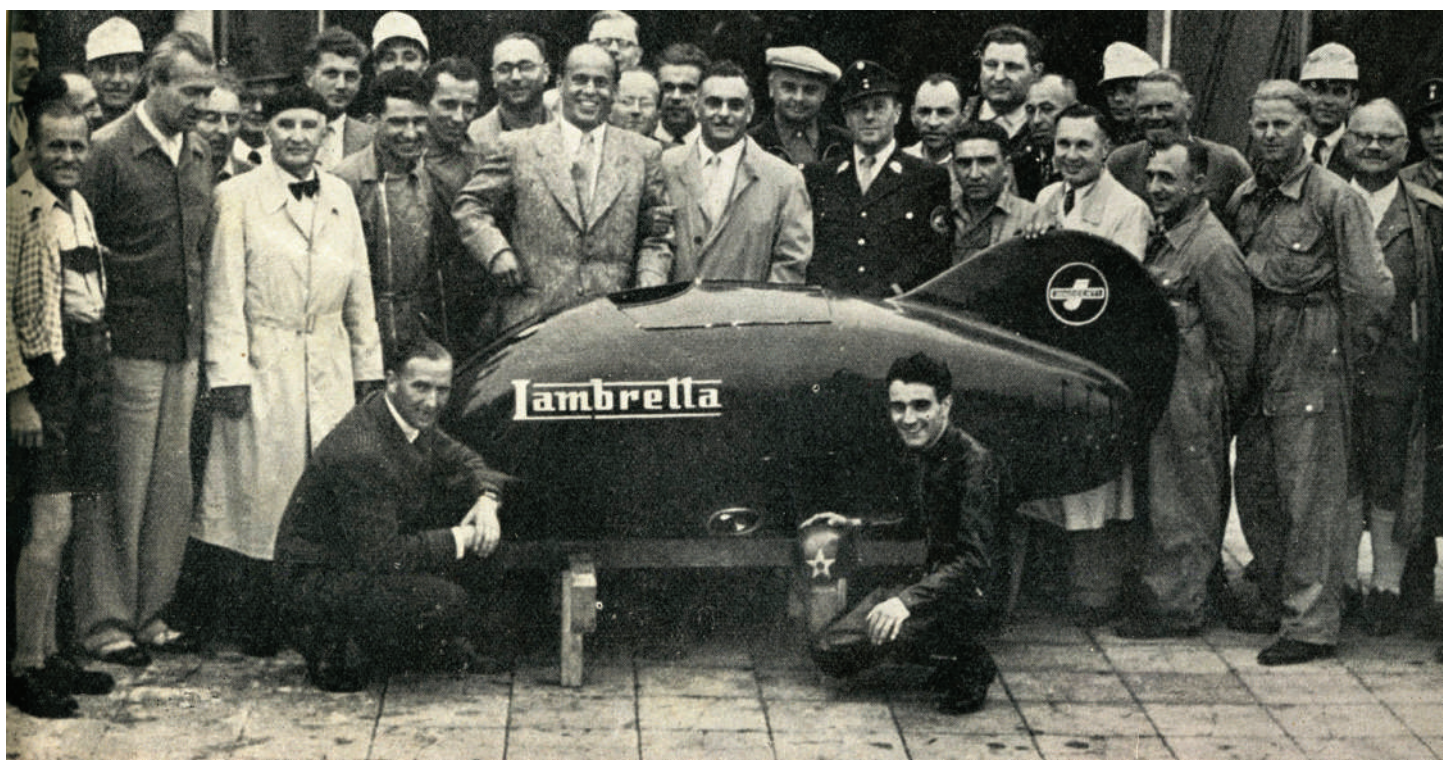
Un'atmosfera magica per rivivere le memorie dei piloti della INNOCENTI, accompagnati da Enzo Rizzi, figlio di Riccardo Rizzi, pilota e collaudatore Innocenti, Dean Orton che porta in dote l'ultima intervista a Romolo Ferri, l'uomo dei record e Vittorio Tessera; oltre alla presenza di Attilia Cassola, figlia dell'ingegner Luigi Cassola, responsabile del Centro Studi Innocenti che elaborò la Lambretta dei record mondiali nel 1947 e anche pilota con record di velocità.

La serata viene aperta da Vittorio Tessera. Vittorio racconta agli appassionati episodi relativi all'universo degli scooter che non è mai stato così elettrizzante come durante la grande sfida tra Lambretta e Vespa.

Nati per conquistare le strade urbane,

questi due rivali hanno deciso di spingersi oltre, sfidando i confini della velocità e dimostrando al mondo intero di cosa fossero capaci. Tanti i punti a sfavore di questi piccoli mezzi, in modo particolare si fa riferimento alle ruote di piccole dimensioni, che per i motociclisti offrivano minore stabilità a velocità elevate e minore comfort. Vittorio continua raccontando la carriera dell'ingegner Luigi Cassola, classe 1919, che inizia subito dopo la Seconda Guerra Mondiale.

È il periodo in cui la fabbrica Innocenti riconverte lo stabilimento con la costruzione di un nuovo mezzo a due ruote, uno scooter che viene chiamato Lambretta, nome tratto dal vicino fiume Lambro. La Innocenti si rende subito conto che le gare



locali di scooter rappresentano il modo migliore per richiamare l'attenzione sui suoi scooter in giro per l'Italia.

Qualche mese dopo il debutto della prima Lambretta, la Innocenti convince due famosi corridori, Luigi Cassola e Riccardo Rizzi, ad unirsi al team. La Lambretta entra nel mondo delle corse quando i due corridori di scooter effettuano una prova a cronometro da Milano a Sanremo.

Questo è solo l'inizio della lunga e illustre carriera della Innocenti nel mondo delle gare di scooter ad alta velocità.

La storia prosegue nel lontano 1948, quando Innocenti decise di mettersi alla prova nel mondo dell'alta velocità. Ispirata dalla visione audace della sua dirigenza, la società incaricò i suoi ingegneri, guidati dall'esperto Pierluigi Torre, di progettare uno scooter destinato a rompere record mondiali per la classe 125, fino ad allora dominio delle moto. Il primo tentativo avvenne lungo l'autostrada Roma-Ostia l'11 febbraio 1949, dove Lambretta mise in mostra la sua potenza, battendo tutti i record di categoria fra le 3 e le 9 ore e quelli

Una bella foto di tutto il gruppo di lavoro che ha partecipato alla elaborazione del "siluro" Lambretta e lo ha portato ad un record mondiale nel 1951.

LAMBRETTA CLUB MILANO

Nato nel 1949 a Milano si è sempre distinto per la perfetta organizzazione e l'alta qualità delle sue iniziative Lambrettistiche.

Un Club dove la storia e la passione si ritrovano uniti da quel collante universale che si chiama lambrettismo! Ma il Lambretta Club Milano non è solo questo ma molto di più: cultura, serate tecniche, mostre fotografiche, incontri e dibattiti sempre e solo esclusivamente con la Lambretta nel cuore.

Da sempre "Amico" del CMAE, con il quale condivide passioni e visioni.



D'obbligo le congratulazioni e i sorrisi quando si infrange un traguardo importante: per viaggiare a oltre 200 km/h calato in un involucro di leggera lamiera ci vuole determinazione, coraggio e anche ...un pizzico di fortuna!

sui 500 chilometri e sulle 500 miglia ad una media quasi costante sui 95 km/h.

Da quel momento, una serie di iniziative si susseguirono, portando Lambretta su impianti sportivi prestigiosi come il circuito francese di Montlhéry e poi quello di Monza nei test del 1951 ma anche lunghi rettili come la "fettuccia di Terracina", un tratto della via Appia alle porte di Roma. E per ultimo vengono anche sdoganate le autostrade tedesche ed in particolare si fa riferimento al classico tratto fra Monaco e Ingolstadt, già teatro di prestigiosi records da parte di moto ed auto tedesche. Ed è in questa località che l'8 agosto 1951 il risultato sperato viene raggiunto. Sul chilometro lanciato la media è di 201 km/h e rimane sui 200 anche per il miglio lanciato scendendo a 183 per i 5 km lanciati.

Tuttavia, nonostante il successo, questa corsa verso la velocità suprema segnò anche la fine di un'era.

La casa di Lambrate decise di ritirarsi dalle competizioni ufficiali, ma il ricordo di queste imprese leggendarie continua a incantare gli appassionati di scooter di tutto il mondo, dimostrando che la passione per la velocità non conosce confini.





da "Auto Italiana" 1951

AUTOCOLLECTION

il CMAE con...Lancia in resta!



**CMAE - LANCIA DEGLI ANNI '50
E '60 IN GRANDE SPOLVERO!**

AUTO COLLECTION
16-17.03.2024

All'appuntamento di Novegro, un appuntamento di "casa", non può certo mancare il nostro CMAE, che per quest'anno si è dato un tema interessante: le Lancia degli anni '50 e '60. Obiettivo centrato in pieno con un parterre di vetture, per gamma e qualità, davvero interessante. Quattro e sei cilindri, boxer o in linea nessuna differenza, l'importante che abbiano sul muso il famoso (e, ahimé, ormai dimenticato), scudo Lancia. Il nostro socio Silvio Riccardi, lancista di grande spessore con qualche deviazione in Alfa, sembrava un bambino nel paese dei balocchi...



Pronti, via!
Mario Aglione e Lele Gioacchini, appena
terminato di allestire lo stand, colti in un
momento di (meritato) riposo nell'attesa che
si aprano le danze.



IL TRIANGOLO LARIANO

Il fascino delle Ville Nobiliari



Dal fascino discreto delle ville nobiliari ai panorami di Barni, in una giornata di vedute indimenticabili...

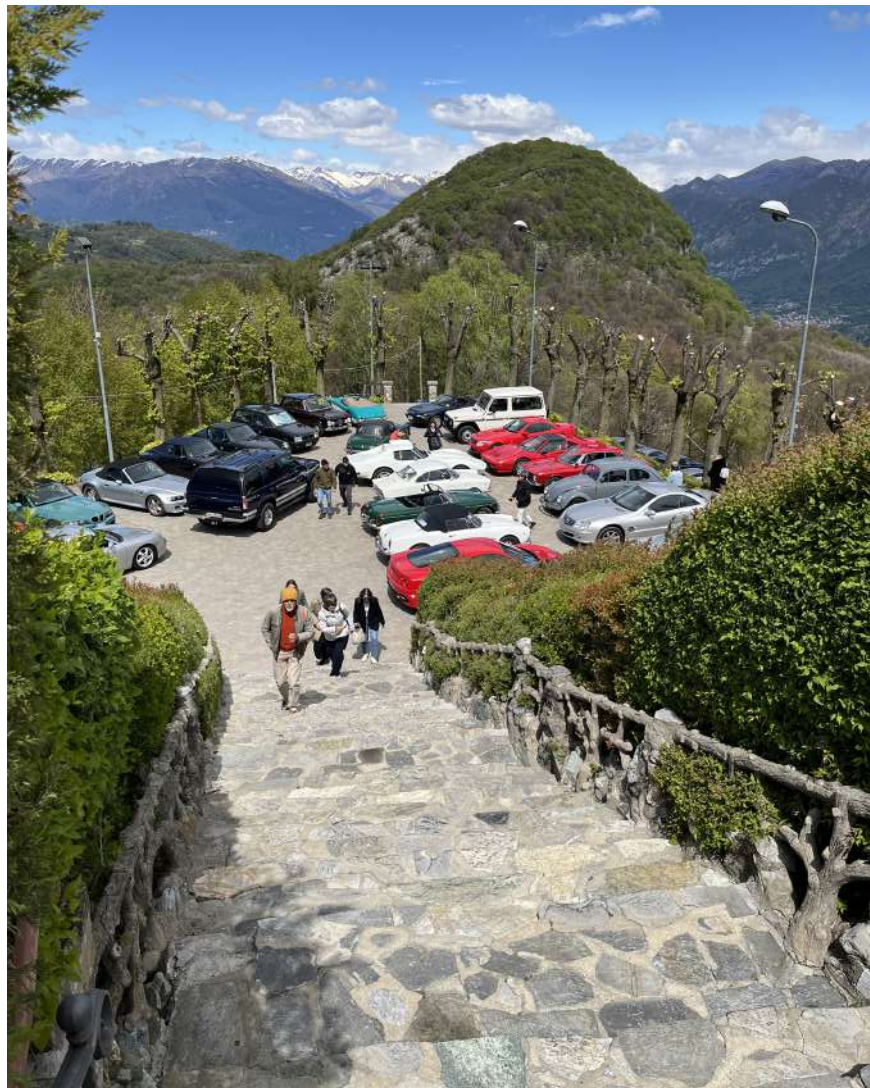
Gli eventi CMAE 2024 incalzano. La stagione è appena iniziata, ma al 20 aprile siamo già al quarto evento dell'anno, con 34 vetture e 64 partecipanti! Parco auto eterogeneo, ma ricercato. Corvette che affiancano Giuliette, Ferrari con Austin Healey. Una rara NSU Prinz coupé portata dagli amici del NSU Club Italia. Youngtimer tenute con religiosa passione, ed una moto: Vincenzo su BMW R65 merita il nostro encomio! Dopo un breve tratto di superstrada imbocchiamo le tranquille e poco trafficate strade brianzole fino ad Alserio, prima tappa della manifestazione, per la visita



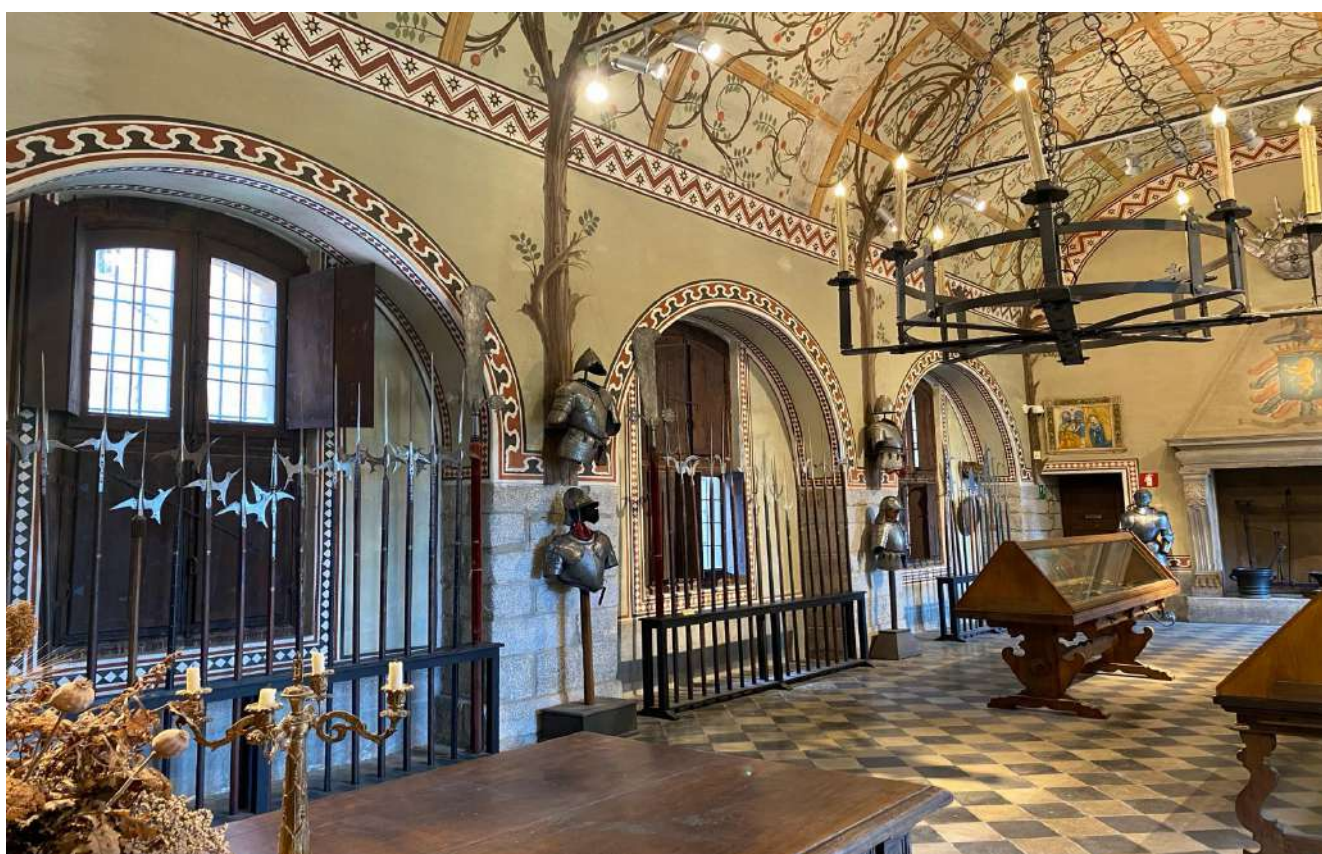
a Villa Adelaide. Ci accolgono i proprietari Claudia e Francesco, insieme a Silvia dell'associazione Villago, per la scoperta dello splendido parco e degli interni della villa. Riprendiamo la strada verso Canzo-Asso e poco prima di Magreglio ci inerpicchiamo verso i 1000 metri del ristorante "La Madonnina" di Barni, da cui possiamo godere di un panorama impagabile su tutto il ramo Lecchese del lago di Como. Giornata splendida... anche se "freddina". Ma non sono i 4 gradi di Barni a fermare gli appassionati del CMAE!

VILLA ADELAIDE

Inizialmente adibita a padiglione distaccato dell'Ospedale Maggiore di Milano, acquistata poi dalla famiglia attuale. Fu persa al tavolo da gioco dalla bisnonna, e vinta dal... parroco del paese, il quale tuttavia acconsentì a restituirla alla famiglia in cambio dell'invito a pranzo "sine die" (e mi pare che il buon parroco abbia vinto due volte!!!).



MEDIOEVO E TRADIZIONE: Castello Bolognini e...



Eccoci alla seconda edizione dell'evento "Medioevo e tradizione". L'anno scorso avevamo abbinato il monastero di Torba, bene FAI, e degustato i famosi asparagi bianchi di Cantello, nel Varesotto. Quest'anno l'abbinamento vede il Castello Bolognini e la storica Trattoria Righini. Siamo in 61 partecipanti con 31 vetture ben assortite.

Nel cortile del Castello abbiamo scenograficamente schierato le immancabili Alfa, MG, Austin Healey, Porsche, Maggiolini, Citroen DS21, Pagoda. Una fantasiosa rielaborazione di Fiat 500 ed una Fiat 500 originale. Molte prestigiose youngtimer. E

una moto: la BMW R65 dell'amico Vincenzo! Il percorso fra prati e risaie era perfetto per le nostre Classiche. Progettate proprio per godere del paesaggio durante la guida. Fino a Sant'Agelo Lodigiano, ed al Castello Bolognini, splendido maniero medioevale perfettamente conservato grazie anche all'impegno della fondazione Morando/Bolognini.

Molto interessante la visita del Castello. Letteralmente un ritorno al medioevo, grazie alle stanze di rappresentanza, gli appartamenti privati, la cucina e l'armeria, perfettamente e completamente arredate. Senza dimenticare il classico passaggio se-



greto, celato perfettamente dietro la grande libreria, che porta ad una camera segreta in cui venivano conservati i forzieri di famiglia ed uno stretto cunicolo che porta direttamente sulla riva del fiume Lambro, per le grandi emergenze.

Pochi chilometri ancora nella campagna lodigiana, e siamo alla meta del nostro pranzo: l'Antica Trattoria Righini, a Monteleone in provincia di Pavia.

Ci siamo salutati "un filo appesantiti" dalle numerose portate di ottimo cibo rigorosamente fatto in casa, mentre i fortunati possessori di cabrio "scapottavano" per godere del primo vero tepore primaverile.

Uno splendido parterre all'interno del Castello accoglie le nostre auto e il colpo d'occhio è veramente spettacolare: secoli di Storia dividono questi interpreti, ma la bellezza li unisce.

TRATTORIA RIGHINI

Una delle più antiche trattorie Italiane. Si dice che esistesse già nel 1700 ed è gestita dalla famiglia Righini da oltre cento anni.

Piatti tipici: salumi di produzione propria; risotto con fagiolini e pasta di salame; coniglio all'aceto; gorgonzola e polenta con fichi glassati e castagne.



IL PIENO, GRAZIE! ...di bio-carburante!



Lo sviluppo secondo i principi della sostenibilità è necessario per la salvaguardia di un futuro che non precluda alle prossime generazioni le opportunità che noi stessi abbiamo avuto.

L'ASI intende fare la sua parte: il progetto ASI Green prevede azioni concertate sui tre fronti della sostenibilità: economico, ambientale e sociale. L'obiettivo primario rimane quello di agire a garanzia della circolazione dei veicoli storici, dove ASI sarà costantemente impegnata tramite sia la raccolta di dati scientifici provenienti da fonti terze autorevoli e riconosciute, sia la realizzazione di azioni concrete indirizzate a questo obiettivo.

È un percorso avviato a fine 2023, che vede impegnata la Federazione tramite

la nuova Commissione ASI Green; buona parte degli sforzi iniziali sono stati indirizzati verso l'esplorazione dei carburanti alternativi da fonti rinnovabili e del loro utilizzo nei motori endotermici di generazione precedente.

In particolare ci si è concentrati sui bio-carburanti di seconda generazione: *"Sono già realtà – evidenzia Francesco Di Lauro, Presidente della Commissione ASI Green - e il loro più recente sviluppo permette di aderire anche alle specifiche tecniche dei motori più datati"*.

Nel novembre 2023, in occasione del salone Milano AutoClassica, ASI Green aveva organizzato i primi test drive con il bio-carburante Sustain Classic, che il produttore inglese Coryton Advanced Fuels ci sta

mettendo a disposizione a seguito di un interessante accordo di collaborazione. Tale partnership prosegue anche nel 2024, nell'ambito di eventi e selezionate manifestazioni.

Auto e moto storiche parteciperanno alimentate da un bio-carburante di ottano superiore a 98 e da un contenuto di bio-etanolo inferiore all'1% ottenuto attraverso il processo di fissazione biologica del carbonio e successiva trasformazione. Il carbonio presente nella materia organica di partenza deriva dall'atmosfera e non da fonti fossili, e nell'atmosfera ritornerà dopo la combustione, producendo così un bilancio netto di carbonio prossimo allo zero. "Il vero problema - sottolinea Alberto Scuro, presidente ASI - è l'ingiustificata demonizzazione dei veicoli storici, promulgando normative che potrebbero colpire la salvaguardia e l'uso causando un danno significativo al sistema Paese, visto che proprio l'Italia è considerata la culla del motorismo storico.

Per questo prosegue senza sosta il nostro percorso virtuoso verso il futuro del settore e grazie al lavoro della nostra Commissione ASI Green ci stiamo focalizzando su un tema fondamentale: quello della sostenibilità. Abbiamo già dimostrato, numeri ufficiali alla mano, che i veicoli di interesse storico e collezionistico certificati in Italia hanno un'influenza residuale sulle emissioni e per fare ancora di più abbiamo avviato studi approfonditi sui carburanti alternativi: il futuro è già qui, noi vogliamo farne parte perché i veicoli storici non sono un problema ma una ricchezza per il Paese e devono poter continuare a circolare".



Dopo un pieno di bio-carburante, il nostro Volkswagen "Bulli" è pronto per ricevere l'allegra comitiva per un giro di ricognizione.



Si ringrazia il supporto della Segreteria ASI per questo interessante contributo.

LE STORICHE E L'ARTE: l'emozione più delle auto nuove



Max Robino si divide tra Biella e Mosca, tra mostre e committenze. A lui una clientela appassionata si rivolge per dare corpo al desiderio di vedere la propria amata riprodotta con il linguaggio dell'arte, oggi le sue creazioni decorano salotti e showroom in tutto il mondo. Il suo percorso artistico è stato trasversale... Sono un musicista e dalla metà degli anni '80 al 2002 mi sono dedicato solo alla musica ma nel '98, mentre ero impegnato in un progetto solista, ho cominciato a interessarmi anche alle arti figurative con studi e corsi all'Accademia di Brera. *È stato un percorso in progressione?*

No, una folgorazione avvenuta in un momento tormentato, quando l'energia creativa era sopita. Credo, del resto, sia stata la musica stessa: come grande "consolatrice positiva", mi ha dato energia e spinto a "creare immagini".

E in quella migrazione cosa è avvenuto?

Ho sentito il richiamo verso la figurazione. Ho iniziato a interagire con diversi studi e a specializzarmi nel ritratto seguendo i pittori milanesi. Ho abbandonato la musica perché sentivo che la pittura mi permetteva di esprimermi in modo più completo. Nel 2012 ho scelto di trasferirmi a Mosca, oggi divido l'attività tra la capitale russa



e Biella. Lavoro con varie gallerie e con studi di architettura. In questa nuova "primavera dell'anima e professionale" arriva l'incontro con l'Automotive... È avvenuto per caso. Lavoravo a un progetto per un cliente. Mentre realizzavo i bozzetti per i quadri della sua casa ho avuto l'idea di creare una serie di studi per le camere dei bambini con le Vespa, le 500... Il cliente ha preferito tralasciare il tema automobilistico perché l'interesse non c'era. Poco appassionato... Pensava a qualcosa di più classico, non collegato alle auto. Successivamente, però, un amico di Mosca me li ha richiesti per l'inaugurazione del suo lo-

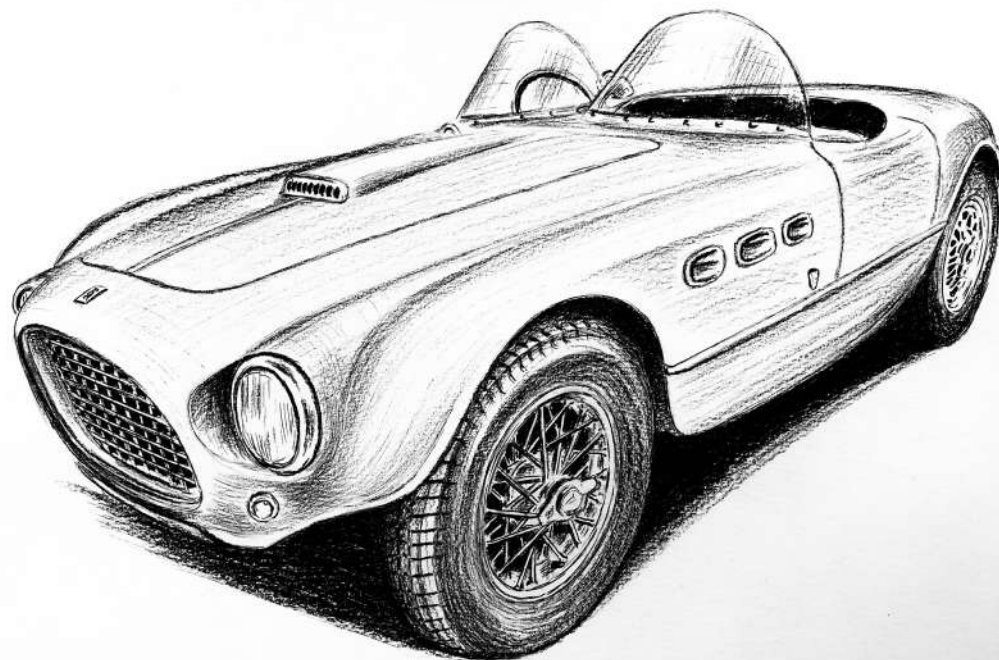




cale di cucina italiana. Ha voluto ricreare un'atmosfera tipica del nostro Paese... Ho elaborato una serie di dipinti che illustravano il Rinascimento industriale dell'Auto in Italia con Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari e la Vespa. Sono piaciuti molto, al punto che un amico gallerista me li ha richiesti e sono diventati protagonisti di una mostra alla Zeppelin Gallery di Mosca.

Come mai questa attrazione verso il "vintage su ruote"?

Ritraggo quasi solo d'epoca perché percepisco in modo molto forte che le auto di oggi nascono digitalmente, non c'è un disegno a mano libera, non ci sono una matita o una penna che tracciano i volumi su un foglio di carta. Disegnare una Alfa Romeo Giulietta, una Fiat 500 o una Ferrari GTO è un'esperienza diversa.



Nei suoi lavori ricorre il bianco e nero...

Gradualmente sono aumentate le committenze e in questa maturazione ho mantenuto i tratti dello stile e delle tecniche utilizzate. Sono numerose le richieste di creazioni a colori ma rimango più legato al bianco e nero e, in particolare, all'utilizzo della penna a biro. È una specificità che mi appartiene di più.

Qual è il soggetto più richiesto?

Di norma mi viene commissionato il ritratto di un'auto d'epoca o una composizione che coinvolge più esemplari di una collezione. È più facile lavorare con chi possiede diverse automobili perché ha una visione ampia, ha più creatività e un desiderio più facilmente individuabile. Poi ci sono i club... I sodalizi desiderano la locandina dell'evento che stanno organizzando, sia questo un raduno, una gara di regolarità o un concorso. In questo caso ho più libertà creativa perciò posso proporre più idee e sottoporle a loro valutazione. Lo scorso ottobre, per esempio, ho creato il manifesto per il raduno del decennale di un club di Alfa Romeo 4C: mi sono ispirato ai territori del Biellese e del Monastero di Oropa. C'è stata subito identità di vedute così l'opera si è quasi... creata da sé!

L'auto che più l'ha emozionata nel corso del suo "processo creativo"?

Probabilmente la Giulia GT 1300 Junior "scalino". L'ho disegnata sul frontale ed è stato un grande lavoro. Sono riuscito a dare il massimo su quella tipologia di disegno ed è stato molto apprezzato; al punto che in seguito ho ricevuto altre richieste di replica da molti clienti (Francia, Germania, Turchia...). Va comunque osservato che ogni richiesta è sviluppata singolarmente e trattata come un esemplare unico, sia un quadro o una carta da parati (tonalità, fondo, dimensioni...). Quindi il cliente sa dell'unicità del progetto. Il committente è consapevole che quello che chiede è sviluppato e adattato in base alle esigenze, al gusto e al contesto (può riguardare anche l'arredo di una stanza o di uno spazio vitale).

E se volesse qualificare un'automobile come "opera d'arte" quale nominerebbe?

Direi la Ferrari 250 Berlinetta "SWB", è senza dubbio quella che mi emoziona di più. La "SWB" è una Rossa affascinante in ogni sua parte, dall'area anteriore piena di carica sportiva all'insieme coda-padiglione compatto: è una sintesi di eleganza e sportività con una potenza mistica.

PREMIAZIONE ASI

...il CMAE ringrazia!

Le premiazioni ASI si sono svolte quest'anno venerdì 19 aprile all'hotel Majestic di Torino.

La sala conferenze era al limite della capienza di oltre 480 persone. Il presidente Alberto Scuro, coadiuvato dai consiglieri, ha premiato oltre 200 club per le attività svolte nel corso del 2023. In particolare, il CMAE ha ottenuto 2 premi speciali per l'organizzazione del Trofeo Milano e per la coppa Giova-Mi. A seguire ha avuto luogo una cena di gala dove i soci hanno potuto scambiarsi opinioni e pareri in merito alla comune passione per auto e moto d'epoca. Il motorismo storico sta crescendo di interesse di anno in anno, non solo per l'impegno degli appassionati, ma anche sotto il profilo economico per il giro

d'affari generato, unito al movimento dal punto di vista turistico culturale.

Conoscere piccoli e grandi collezionisti è sempre un'esperienza interessante e ricca di aneddoti. Il clima che si respirava era quello di una comunità di varia estrazione, unita dalla passione per i mezzi acquisiti negli anni e oggetto della massima cura.

Alcuni conservano ancora il primo ciclomotore comprato con i sudati risparmi all'età di 14 anni.

Ma soprattutto è emersa la volontà di continuare ad utilizzare nel tempo i propri veicoli per scopi ricreativi, sperando di non subire vincoli eccessivi di circolazione.



PRIMA IN ITALIA

primi in Italia

Giovedì 18 gennaio a Milano era una brutta giornata e pioveva. Cosa offrire quindi ai soci del CMAE se non un intrattenimento, un racconto? Lo scorso anno la libreria dell'ASI ha editato un piccolo saggio sugli albori dell'automobilismo e soprattutto sulla storia della prima auto a circolare in Italia.

Era il 1892, sette anni prima che nascesse la Fiat, un certo "Rossi di Milano" - come scritto in una lettera a firma Armand Peugeot - chiede una vettura: una Type 3 e la riceverà il 2 gennaio 1893. Fabrizio Taiana ha scoperto questa avvincente storia e l'ha raccontata, rafforzata dalla pubblicazione di tutti i documenti che la corroborano. Ecco a cosa hanno assistito i soci del CMAE: un'oretta di racconto e, dopo un buffet conviviale, altre chiacchiere.

Molti si stanno ancor chiedendo cosa sia un carburatore a barbotage, come si regolasse la potenza in un motore senza candela e alimentato da petrolio con densità specifica molto variabile. Chi c'era lo sa, gli altri potranno richiedere il libro *"La prima auto a circolare in Italia"* sia via Amazon o presso le principali librerie.



DOMANDE&RISPOSTE

Qual è stata la prima auto a circolare in Italia? Quando è arrivata? Che auto era? Era italiana o straniera? Come era fatta? Era più veloce di un cavallo? Chi l'ha comprata? Perché? Quanto costava e come funzionava? Ci voleva una patente? Dove ha circolato? Esiste ancora? Qual è stata la sua storia? Dove la si può ammirare oggi? Le risposte a queste domande e ad altre, le potete trovare in questo libro.



TROFEO MILANO



12-13 ottobre 2024
XVII EDIZIONE



Con la collaborazione di



Regione
Lombardia

Evento CARBON FREE
a impatto zero



BANCA
GENERALI
PRIVATE

Il Trofeo Milano, giunto alla XVII Edizione, è una manifestazione riservata a vetture e motociclette di particolare importanza storica, organizzata dal CMAE, Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, fondato nel 1959, ed è un evento iscritto al Calendario Nazionale Manifestazioni A.S.I. realizzato in collaborazione con la Regione Lombardia.

La formula della Manifestazione prevede prove di regolarità e di abilità, effettuate rigorosamente con strumentazione classica. Il XVII TROFEO MILANO si svolgerà in due giornate dedicate al motorismo storico, arricchite dall'esperienza delle prove di regolarità in pista, dall'accoglienza in strutture ed ambienti di fascino e prestigio e da una conferenza su temi di attualità, all'insegna del nuovo rapporto tra le auto d'Epoca e la società che cambia.

Come ogni anno, al vincitore verrà assegnato l'ambito Trofeo Milano, il fiocco di

una guglia del Duomo di Milano, da detenere per un anno, e da rimettere di nuovo in palio al prossimo appuntamento.

Il programma, prevede la partenza dall'Ipodromo di San Siro, dove si svolgeranno le prime prove di abilità, per raggiungere il Castello di San Gaudenzio (PV).

Prove in pista sul circuito di Castelletto di Branduzzo e cena di gala e pernottamento presso la Tenuta Le Fracce. La domenica gran finale presso Piazza Città di Lombardia nella nostra Milano.

Il Trofeo Milano rientra nel progetto ESG - Carbon Neutrality, che realizza l'azzeramento delle emissioni di anidride carbonica in atmosfera di tutte le manifestazioni motoristiche CMAE.

La scheda di iscrizione, completa di ogni altra informazione, è scaricabile dal nostro sito (cliccando sulla voce del calendario oppure nella sezione dedicata al Trofeo Milano).



TROFEO SOCIALE CMAE

Il Trofeo sociale CMAE premia la partecipazione dei soci alle nostre manifestazioni e non solo, ed ha l'ambizione di esaltarne la fedeltà.

Per le classifiche, prevalendo l'aspetto turistico-culturale del Trofeo, vengono considerati tutti i raduni e le manifestazioni, utilizzando come coefficienti per calcolare i punteggi: l'età del mezzo, la lunghezza del percorso e il grado di difficoltà dello stesso. Punteggi aggiuntivi possono essere assegnati in caso di partecipazione di equipaggi CMAE a manifestazioni di particolare rilievo nazionale, anche organizzati da altri club. Alla fine dell'anno viene stilata una classifica riguardante i giovani, le moto e le auto, e le premiazioni vengono effettuate in occasione del tradizionale pranzo di "compleanno" del CMAE.

Quest'anno, il nostro partner BANCA GENERALI PRIVATE, mette in palio un premio speciale per il primo classificato di ogni categoria.

Ricordiamo così i criteri di assegnazione dei punteggi per le varie iniziative.

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

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

- La somma dei km del raduno e della età del mezzo viene moltiplicata per il grado di difficoltà (esempio: tour di media difficoltà di 200 km con un mezzo di 50 anni : $200+50 \times 2 = 500$)

- A discrezione del CD possono essere

aggiunti punteggi di 1500, 1000, 500, 250 punti, nel caso in cui come soci CMAE si partecipi a eventi di rilevanza nazionale o internazionale (Motogiro d'Italia, Targa Florio, 1000 miglia, Coupes Moto Legend, Asi Motorshow, Miano Taranto, 8 delle Langhe, Dakar, ecc.)

- I componenti del CD, i Revisori e Provisori sono esclusi dalla partecipazione al Trofeo.

- Alla fine dell'anno verranno premiati i primi 3, in caso di parità verrà data priorità all'età del mezzo che ha partecipato a uno dei raduni, e in caso di ulteriore parità la priorità sarà data all'età del socio. Segue sorteggio.



CMAE GIOVANI ON THE SNOW

per festeggiare il nuovo anno



Un bel gruppo dei nostri "giovani" ha sfidato bufere e orsi bianchi a cavallo delle motoslitte... ma anche con le quattro ruote non si sono risparmiati!

Nonostante la pioggia battente, tutti gli equipaggi giungono puntuali al punto di ritrovo, in quel di Seregno. Dopo un caloroso saluto, i partecipanti sbirciano le "signore" a quattro ruote presenti tra cui, mi perdoneranno i proprietari delle altre, merita una menzione la stupenda Morris Cooper S del '67 che, nel suo perfetto stato, si candida ad essere la mascotte di giornata. Piloti e navigatori scalpitano e i motori iniziano a rombare. Non manca nulla, gli equipaggi si mettono quindi diligentemente in marcia alla volta di Madesimo. Come in ogni trasferimento che si rispetti, non può mancare la tappa rag-

gruppamento e la prima si trova in località Verceia; il gruppo ne approfitta per fare un primo pit stop dove c'è anche spazio per un caffè. La temperatura dei motori è ormai stabile mentre quella esterna continua a scendere e, man mano che ci si avvicina a destinazione, la pioggia trovata in pianura a prende sempre più corpo, non tardando a trasformarsi in neve. Ma niente paura: equipaggi ed equipaggiamenti sono adeguatamente preparati per l'uscita invernale che, d'altronde, il nome dell'evento richiama a chiare lettere! Dopo circa 30 km dal primo, ci si raggruppa per la seconda volta in quel di Campodolcino; qui il gruppo ha l'occasione per ottimizzare gli equipaggi prima dello strappo finale verso Madesimo. Entrati in paese il paesaggio è candido e ovattato grazie alla neve caduta nelle ore precedenti e che non accenna a smettere, procurando qualche grattacapo ai mezzi meno agili della "carovana" che, in ogni caso, raggiunge il ristorante (Boccone Suite Hotel) in maniera compatta. Il posto è tanto caldo e accogliente all'interno quanto caratteristico, vista anche l'abbondanza di neve, all'esterno: la vicinanza ad un bosco e le generose vetrature, ci permettono di apprezzare il pranzo sotto gli occhi attenti degli alberi carichi di neve ed al cospetto delle vette bianche che ci abbracciano. Il menu offre prelibatezze locali e, grazie ad un servizio molto efficiente, le stesse ci vengono servite dopo una breve attesa. Seguendo il taglio carnevalesco che gli organizzatori hanno voluto dare all'occasione, gli equipaggi più estrosi, durante il pranzo principalmente ma anche nel proseguo di giornata, hanno potuto dare sfoggio ai pro-



Sicuramente la motoslitte è molto più a suo agio nella neve, ma non dimentichiamo che la piccola Morris Cooper S ha dalla sua parte invidiabili ricordi di vittorie al mitico Rally di Montecarlo negli anni '60...





pri costumi: tute da meccanici, parrucche e sombrero non si sono fatti attendere per il divertimento dell'intera compagnia. A fine giornata l'organizzazione, che non lesina mai in quanto a premi in palio in qualsivoglia competizione, si riserverà di eleggere il miglior costume. Concluso il pranzo con l'immane caffè, il gruppo è impaziente di arrivare in orario presso Team Adventure di Madesimo dove ci aspetta un'attività elettrizzante: una gita di ben un'ora e mezza in motoslitta! La neve caduta è un plus che ci entusiasma ma, al contempo, richiede la giusta preparazione ed attrezzatura. Il personale del Team Adventure è disponibile e organizzato, ci troviamo così in un battibaleno muniti di caschi e ciascuno a bordo della propria motoslitta. Si parte! La visibilità non è delle migliori ma l'adrenalina di percorrere il circuito tracciato tra le montagne innevate sale vertiginosamente. A metà tragitto è prevista una pausa: quale occasione migliore per scattare qualche

foto, farne una ricordo di gruppo e, per chi lo volesse, scambiarsi alla guida dei potenti mezzi noleggiati. Rientrati alla base il gruppo è eccitato dell'esperienza appena terminata e desideroso di spendere ancora del tempo insieme. Si punta allora al centro di Madesimo dove l'obiettivo è trovare un bar con abbastanza tavoli per l'invasione dei giovani collezionisti CMAE che, adesso all'unanimità, non desiderano altro che una ghiotta cioccolata calda. Seduti ed appagati dalle calorie introdotte, la compagnia scalpita per sapere quale costume di carnevale sarà premiato come il migliore. La giuria si riunisce ed il verdetto non tarda ad arrivare: vincono a parimerito Alessandro Colombo, vestito a tema Mariachi e l'equipaggio Maria Marzi / Davide Faravelli, a tema Flintstones. La giornata volge a termine e, seppur a malincuore, si passa ai saluti ma soprattutto ai ringraziamenti all'organizzazione che, per l'ennesima volta, si è dimostrata impeccabile sotto tutti i punti di vista. Dal canto



loro, gli organizzatori ringraziano i presenti per la massiccia e simpatica partecipazione. Solo dopo essersi ripromessi di rivedersi presto, tutti i piloti e navigatori salgono a bordo dei propri mezzi che, nonostante le più svariate destinazioni, si troveranno tutti a dover affrontare una trentina di tornanti a gomito lungo la mitica SS36. Un'altra splendida giornata insieme agli amici del CMAE è trascorsa. Alla prossima!

L'immortale Panda, uno dei capolavori di Giorgetto Giugiaro, nella versione 4x4, grazie alla leggerezza e alla buona distribuzione dei pesi, è capace di doti impensabili su terreni accidentati, fangosi o innevati.

Ne sanno qualcosa gli abitanti dell'Abruzzo e dell'Umbria dove il "Pandino 4x4" è molto diffuso!

CURIOSITA': IL BORGO PIÙ DISTANTE DAL MARE?

La frazione di Montespluga, situata a 1908 metri di altezza, dista circa 294 km dal litorale più vicino (Genova) ed è il centro abitato in Italia più distante dal mare.



RALLY LEGEND 2023:

la passione tiene uniti



Anche quest'anno la Repubblica di San Marino ha ospitato, per la ventesima edizione, l'ormai celeberrimo Rally Legend. Un evento di respiro decisamente internazionale, al quale partecipano i nomi e le vetture che hanno fatto la storia del Rallysmo a livello mondiale. Anche quest'anno l'elenco iscritti era, come di consueto, incredibile. Oltre alle vetture leggendarie e alle leggende in carne e ossa del mondo dei rally, figuravano, nell'elenco iscritti, nomi del motorsport "tra i cordoli", piloti del calibro di René Arnoux (su Renault 5 Maxi Diac) e del nostro sempreverde Arturo Merzario, oltre a un pluricampione

mondiale delle due ruote come Tony Cairoli. Decidiamo, dunque, di non perderci questo spettacolo e di partire da Milano con un solo obiettivo: andare a seguire questo rally, zeppo di vetture e nomi d'altri tempi, come si faceva, appunto, all'epoca, a bordo strada, con la polvere che ti cade addosso e a stretto contatto con i campioni e con i mezzi da "poster appeso dietro la porta della cameretta".

Quindi: bando alle ciance, il bagagliaio di una parca e splendidamente conservata Polo 1.4 Diesel del 2001 viene riempito con un minimo di attrezzatura audio/video, giacconi pesanti per la notte, borsa termi-

ca, qualche birra e... si parte. Direzione: San Marino! Lungo il tragitto cerchiamo di dare un minimo di pianificazione a questi giorni di full immersion nel mondo dei Rally. Inquadriamo tappe, nomi e orari ma, a pochi km dall'arrivo al parco assistenza (nonché fulcro di impostazione "fieristica" dell'evento), le cose iniziano a prendere tutt'altra piega. Entriamo, ignari, in una strada che, pochi istanti dopo, grazie al chiarimento di un Marshall, scopriamo essere la PS (Prova Speciale) clou della giornata. L'ufficiale di gara inizialmente ci ferma, chiarendoci la situazione e spiegandoci che la strada è stata appena chiusa e resterà tale fino a notte fonda per lo svolgimento della gara. Ma dopo un veloce scambio di battute ci dice con un sorriso: "vi do 40 secondi, andate!". Questa frase ci lancia, di fatto, all'interno della prova speciale e, percorso un ulteriore km, decidiamo di svoltare a destra in uno sterrato, lasciare la nostra fida Polo in un prato tra le valli e di prepararci a una nottata letteralmente di fuoco. Siamo improvvisamente catapultati in un'atmosfera magica, fatta di orde di persone provenienti da mezzo mondo, accampate (da ore, ma anche giorni) in punti strategici del tracciato, con tende e camper. Tra le colline è un tripudio di razzi segnaletici, fuochi d'artificio, falò, tavolini e sedie colmi di cibo e bevaggi...insomma, migliaia e migliaia di appassionati pronti allo spettacolo, con tanta voglia di stare insieme e di divertirsi, un pubblico talmente numeroso e caloroso da portare quasi alla mente il periodo d'oro delle Gruppo B. All'imbrunire, il fragore della festa viene improvvisamente interrotto dall'urlo di un quattro cilindri Millington





Diamond, questa volta non montato, come di consueto, su una Ford Escort MK1, bensì sulla spettacolare Fiat 131 dello showman dell'evento, il mitico Paolo Diana, che apre le danze senza badare al cronometro, ma regalando, con i suoi incredibili traversi, pane per i denti delle migliaia di appassionati a bordo strada.

Il suo passaggio scalda immediatamente il pubblico, che esplode in un boato e che non smetterà, da quel momento, di restare a bocca aperta. Cala rapidamente la notte e inizia una sfilata di Lancia 037, Delta, Stratos, Subaru Impreza, Audi S1 (con il 5 cilindri che ancora oggi risuona inconfondibile già in lontananza), Porsche 911 RS, BMW M3... e chi più ne ha, più ne metta.

Un'atmosfera da sogno, un tripudio di vetture mitiche che, guidate da piloti di grande livello, si preannunciano all'orizzonte tra diverse tonalità di scarico e luci di profondità, per poi passare a pochi centimetri da noi facendoci percepire odori, suoni e la ve-

locità di queste auto guidate al limite, che solitamente vediamo statiche, in raduni e musei, ma che qui possiamo sentire "vive" più che mai ...e poi, in un batter d'occhio: VIA!

Un polverone si alza, la folla entusiasta e sbigottita, l'auto che si allontana nella notte tra le curve... e avanti la prossima.

Ore di estasi sensoriale per qualsiasi appassionato che possa definirsi tale. In quest'edizione 2023 la categoria "Classic", tanto cara a noi soci CMAE, verrà portata a casa dal sopraccitato Tony Cairoli, che riuscirà a strappare un primo posto alla guida di una Subaru Impreza 555 (Ex Colin McRae).

Andiamo a dormire con i sensi sopraffatti da cotanta bellezza motoristica, consapevoli che nel resto del week end, tra PS diurne, passeggiate nel parco assistenza, interviste ai protagonisti e chiacchiere occasionali con gli uomini che hanno fatto la storia di questo sport, avremo modo di accumulare ricordi indelebili.



Subaru, Deltone sempre verdi, Audi cattivissime e
Porsche rabbiose, piloti di ieri e di oggi
per far rivivere emozioni come frecce luminose
nel buio che arrivano tuonando e sfumano
nel silenzio della notte...

RALLY LEGEND

Rally Legend è una manifestazione ad alto contenuto tecnico, storico e sportivo che nasce nel cuore della Repubblica di S. Marino al Rally Village, a Serravalle, centro nevralgico dell'evento.

Quattro giorni di rally, adrenalina e passione, con palcoscenico tracciato intorno alla Repubblica del Titano con prove notturne di grande spettacolarità. Migliaia di spettatori seguono tutto l'evento che vede protagoniste le blasonate auto da Rally degli anni '80.



CON LE MOTO D'EPOCA a villa Balbianello



Coffee break su una terrazza in riva al lago con parcheggio riservato, prima di raggiungere Villa Balbianello, meta principale della giornata, dove ci ha accolto una guida a noi dedicata per la visita a questo sito, uno dei più belli tra i beni del FAI.

Un vero gioiello architettonico e paesaggistico del lago di Como. Dopo la visita alla villa e al suo parco, il gruppo risale in sella per affrontare la vera prova di impegno per moto e conducenti: partenza da Menaggio in valle Sanagra, percorrendo curve, tornanti, salite e strade in mezzo ai boschi per raggiungere il Crotto Mirabel.

Ci godiamo i nostri mezzi guidando in sicurezza, senza esagerare con le pieghe. Ma con il piacere di sentire nuovamente la potenza dei nostri motori.

Immersi in uno splendido panorama con vista dall'alto del lago di Porlezza, abbiamo onorato la cucina semplice e genuina che Valentina, giovane proprietaria del crotto, ci ha proposto.

Una giornata baciata dal bel tempo con 13 moto e 15 soci è da considerarsi di buon auspicio per la nuova stagione degli eventi CMAE.

Una squadra di splendide moto anni '60 / '80. "The best of best" dicono gli Inglesi: Moto Guzzi Airone 250, Harley Davidson Electra Glide, Triumph Tiger 350, Honda CB 500 Four, Aprilia Motò 650 e diverse BMW, tra cui una R 75/5 e una R60/2.



VILLA BALBIANELLO

La villa Balbianello, voluta e realizzata a fine 1700 dal Cardinal Durini, era la residenza di Guido Monzino, imprenditore e proprietario della Standa, ma soprattutto viaggiatore ed esploratore. Rilevata nel 1974, divenne il rifugio dove custodire tutti i ricordi di una vita spesa a ricercare i luoghi più suggestivi del pianeta. Il Monzino fu anche il primo italiano a raggiungere la vetta dell'Everest. Il gusto e la cura per l'arredamento delle tante stanze adibite ad un vero e proprio museo, si ritrovano anche nello spettacolare giardino curato costantemente da un pool di esperti giardinieri. Utilizzata anche come scenografia in alcune scene di Star Wars, nel 1988 venne affidata al FAI, che ne garantisce la manutenzione e la valorizzazione.



NICO & BENEDETTA

L'amore per le due ruote...



Il grande motociclista Nico Cereghini, veterano delle due ruote e la giovane Benedetta Marazzi, uniti nella passione per le due ruote.

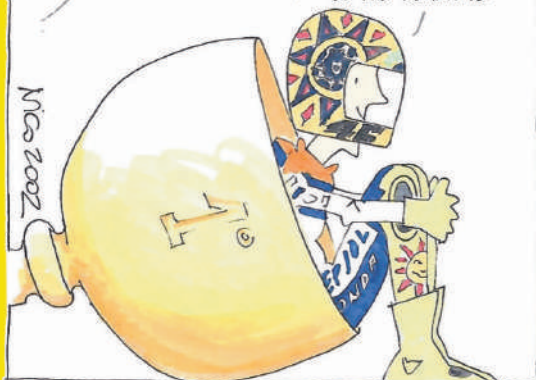
La serata al CMAE del 28 novembre 2023, è stata dedicata al mondo delle moto. Nico Cereghini e Benedetta Marazzi sono stati ospiti nella nostra sede gremita da più di 60 soci. Nico, già noto ai più per il suo ruolo di comunicatore e autorevole voce a 360 gradi nel mondo motociclistico. Ex pilota, collaudatore e tester, commentatore, giornalista, vignettista e scrittore, è seguito da centinaia di migliaia di motociclisti nel suo blog di Moto.it. Nico ha presentato al Club il suo ultimo libro *"Valentino Rossi. L'importante è divertirsi"*. Un libro che ripercorre la carriera del grande pilota, con taglio divertente e goliardico, grazie ai tanti episodi che hanno visto Valentino ideatore e protagonista di gags, spesso esilaranti e dissacranti. Il tutto accompagnato dalle tante e note vignette di Nico. Benedetta, socia del CMAE, ha raccontato la sua avventura con la Sertum 250, recuperata nel box del padre, abbandonata in un angolo. Con caparbia e passione, Benedetta ha deciso di farla rivivere, nonostante l'incredulità dei più. Restaurata e finalmente rimessa in moto, la Sertum 250 diventa la sua grande compagna di tour per l'Italia, degna star del suo affollato blog. Una bellissima storia di una grande motociclista. Due personaggi che ci hanno mostrato due aspetti della passione e della storia delle moto, e di quanta soddisfazione ripaga tanto impegno. Una bella serata, che fa onore al nostro CMAE.

NICO CEREGHINI
**VALENTINO
ROSSI**

L'IMPORTANTE
E' DIVERTIRSI!

MA BIAGGI E CAPIROSSI
NON SI DIVERTONO...

COME NO! SI GODONO
DA VICINISSIMO
LE MIE DERAPATE



GIORGIO NADA EDITORE

COLLANA ASSI

NICO CEREGHINI

Classe 1948, Nico Cereghini esordì come tester per la rivista *Motociclismo* nel 1968 e a inizio anni '70 debuttò nelle competizioni in sella a Laverda SFC e poi Laverda 1000. Numerose le sue partecipazioni a importanti competizioni con diversi podi conquistati (1000 Km del Mugello o alla 24 Ore di Liegi). Cereghini corse anche dal '75 al '78 nel mondiale Classe 500 senza purtroppo raggiungere punti. Da pilota professionista si dedicò anche alla Motonautica, ma la sua fama è dovuta alla sua carriera da giornalista quando, dal 1982, iniziò a essere conosciuto dal grande pubblico come commentatore per il programma TV Grand Prix su Italia1.

Celebre è diventato il suo motto: *"Casco in testa ben allacciato, luci accese anche di giorno, e prudenza, sempre!"*.



Alloro e sigaretta in bocca: altri tempi per Nico Cereghini sul podio.

Le Sertum in corsa e ...

in chiacchiericcio con il grande Totò!



Banca Generali è con il CMAE!

Cari amici, come sapete lo scorso martedì 16 aprile si è tenuta la riunione presso la nostra sede per la presentazione in anteprima del XVII Trofeo Milano.

Desideriamo ringraziare tutti i presenti per la partecipazione e i tanti suggerimenti che, dopo la presentazione del programma da parte del consigliere Alfonso D'Aloia, ci sono arrivati e dei quali terremo certamente conto nei limiti del possibile.

Il programma definitivo è stato inviato nella prima settimana di maggio, ma vi raccomandiamo già fin da adesso di tenervi liberi per partecipare il 12-13 ottobre a questo evento che ha sempre riscosso un grande successo tra tutti i nostri Soci e tra gli amici che hanno voluto partecipare con noi.

Ringraziamo anche i consulenti di BANCA GENERALI, nostro partner 2024, per la loro presenza e per le proposte di servizi finanziari, specificatamente dedicati ai

soci CMAE, che ci hanno presentato con dovizia di particolari.

Per tutti coloro che volessero approfondire questo argomento nel dettaglio, il numero telefonico per contattare BANCA GENERALI è il seguente 030 289 4111. Un consulente dedicato risponderà alle vostre domande e, presentandovi come soci CMAE, avrete certamente un canale preferenziale cui sarete introdotti.



**La prima banca
private, unica per
valore del servizio,
innovazione e
sostenibilità.**



"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.



L'AUTO... al cinema



Ho da sempre una grande passione per le automobili, quelle della mia infanzia e adolescenza e, col passare degli anni, è aumentato anche il mio interesse per il cinema.

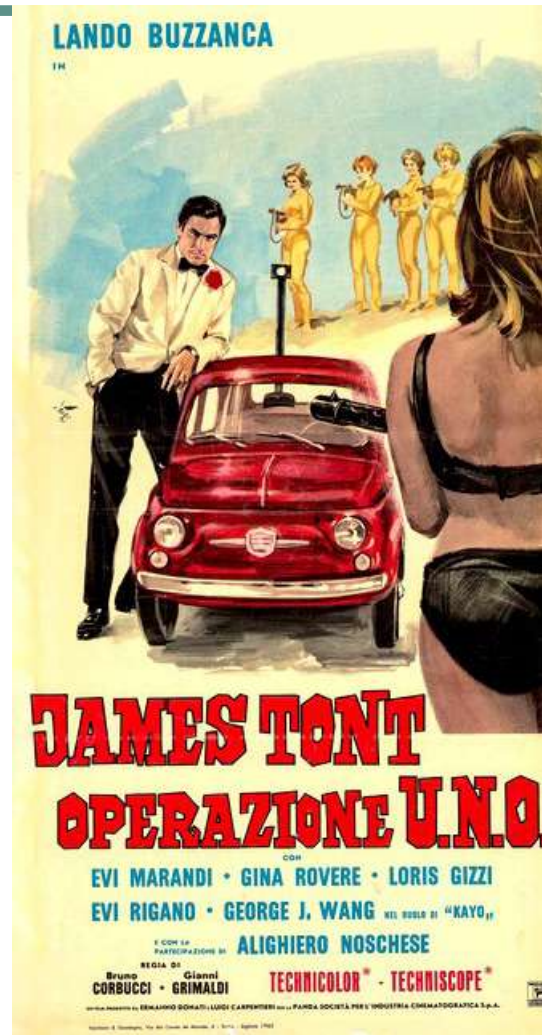
Così quando l'anno scorso, ormai in pensione da cinque anni, stavo per laurearmi in Scienze dei beni culturali alla Statale di Milano, ho pensato ad una tesi sul ruolo delle automobili nel cinema italiano degli anni '60. La tesi, articolata su una dozzina di film, specifica tre ruoli sostanziali dell'auto nel cinema di quegli anni: il primo è il ruolo connotativo dei caratteri del proprietario, come Bruno Cortona de *"Il sorpasso"* di Dino Risi.

La sua Aurelia B24 convertibile, con la fiancata "rattoppata" e i freni consunti racconta di un proprietario spiantato, e millantatore, come confermano il cartellino "Camera dei deputati" affisso con "nonchalance" sul parabrezza, il magnete con la foto di Brigitte Bardot che "lo aspetta a casa" e un clacson bitonale arrogante...

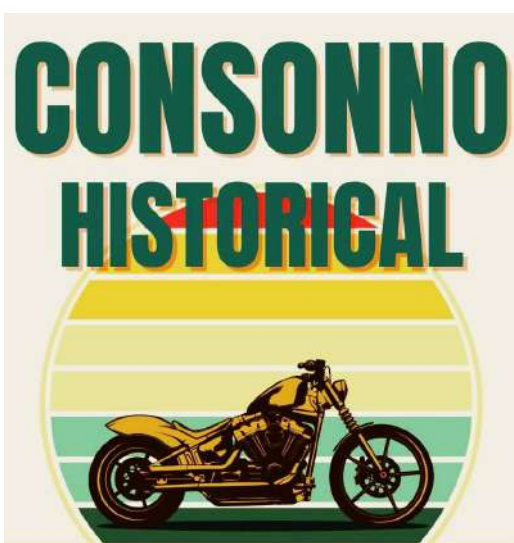
Il secondo ruolo è quello narrativo, quando l'auto è il centro del racconto come nel caso di *"Un colpo all'italiana"*, del 1969, per la regia di Peter Collinson.

Il film, ambientato a Torino, è centrato su una rapina che vede protagoniste tre Mini Cooper che fuggono nel mezzo di un grande ingorgo creato apposta dai ladri. Nella realtà il centro della polizia urbana locale ha davvero mandato "in tilt" i semafori del centro cittadino, su precisa richiesta dell'avv. Agnelli in persona, amico del produttore e interessato al film per fare apparire nelle riprese le "sue" auto.

Il terzo è il ruolo attrazionale, che abbiamo quando l'auto non è il centro del racconto ma "attrae" il pubblico con la sua presenza. L'esempio classico è l'Aston Martin DB5 di James Bond. Dovendo trattare solo film italiani ho citato il divertente *"James Tont Operazione U.N.O."*, una parodia dei film di 007 in cui il nostro agente segreto (l'attore Lando Buzzanca) dispone di una Fiat 500 ricca di una serie di buffi marchin-gegni tra i quali una tastiera colorata sul cruscotto per selezionare i diversi colori che la macchina può cambiare istantaneamente. La serata del 22 febbraio è stata piacevole e divertente per tutti, a cominciare da me. Spero proprio che presto si possa riproporre ad uso di chi a febbraio non ha potuto partecipare.



CONSONNO HISTORICAL: *youngtimer nel borgo fantasma...*



L'idea di Consonno Historical è nata dall'incontro tra l'Associazione Sportiva Sbanda Brianza (un gruppo di giovani ragazzi dediti allo skateboard, di cui alcuni fanno parte della squadra nazionale italiana) e Wheelz Magazine, che il CMAE aveva già avuto modo di incrociare in occasione della partecipazione di una delegazione di soci all'evento The Distinguished Gentleman's Drive a settembre 2023 (ne abbiamo parlato nel numero 108 della rivista).

Due mondi, quello un po' più compassato dei motori d'epoca e quello più underground delle tavole da skate, che invece hanno dimostrato, lo scorso 5 maggio, di amalgamarsi molto bene.

Oltre a praticare sport agonistico, i ra-

IL FANTASMA

Il borgo di Consonno venne demolito negli anni '60 per realizzare al suo posto una città dei divertimenti, la "Las Vegas" della Brianza. Il Conte Bagno, l'imprenditore dietro all'idea, volle costruire un paese onirico che avrebbe dovuto richiamare tutti i luoghi del mondo, compreso un improbabile minareto. Il progetto naufragò e la cittadella fu ben presto abbandonata a se stessa.

gazzi di Sbanda Brianza hanno anche assunto l'impegno di preservare la città fantasma di Consonno (Lecco) e ne hanno aperto i cancelli per un giorno anche a moto d'epoca e auto anni '80, '90 e 2000: una circostanza più unica che rara, visto che l'accesso alla ghost town è solitamente possibile soltanto a piedi o in mountain bike.

Mentre le moto hanno potuto utilizzare una delle due strade di accesso per una sessione di hill-climb non competitiva, le 25 vetture selezionate dagli organizzatori hanno partecipato alla prima edizione del Consonno ConcourZ, un concorso d'eleganza in stile "Sbanda" diviso in 5 categorie: Spider, Regine dell'Autobahn, Porsche Transaxle, Off-Roader e Modern Classic. L'evento, segnalato tra gli Inviti e Consigli del nostro Club, ha visto trionfare come Best of Show la 911 Carrera S (1993) di Paolo Sarno.



CHI VA PIANO VA SANO E...

lento e pesante



Raduni di auto e moto d'epoca li conosciamo tutti, ma quello che vorrei consigliare agli amici del CMAE è di andare una volta a un raduno di camion d'epoca. Si apre un panorama che è veramente sconosciuto ai più di noi, tutti appassionati di auto o di due ruote. Vedere un parterre così interessante e curioso come si è visto a Fio-renzuola d'Arda alla fine di maggio, devo dire che è una scena particolarmente interessante e, probabilmente, a chi ha qualche capello bianco, questi robusti e grandi mezzi ricordano qualcosa del proprio passato: autobus che abbiamo preso tutti per andare al mare o pesanti camion che abbiamo incrociato sulle nostre strade quando si trattava di ricostruire l'Italia o anche in tempi più moderni. Ma quello che tocca partico-

larmente in queste occasioni è che, mentre generalmente nei raduni di auto e moto d'epoca si parla di questioni estetiche, di particolari, di originalità nel restauro, magari anche (ahimé) di valori, in questo mondo dei mezzi pesanti si parla soprattutto di tecnica e così si vedono dei robusti (o anche minuti) autisti che guidano con tranquillità mezzi da 60-100-200 quintali e che disquisiscono sui rapporti al ponte, sui riduttori, sui freni ad aria, su come hanno attaccato quella salita... E sentirli parlare restando in un angolo è un'esperienza che veramente vale la pena e la consiglio a tutti voi. Una giornata di sole con oltre cento mezzi: autocarri leggeri e pesanti, autobus e furgoncini, sotto la guida del onnipresente Cristiano Politi che è probabilmente la maggiore



Qui sopra una bella macchia di colore che parte dal nostro AR8 azzurro e prosegue con il verde e rosso di autocarri leggeri Fiat e OM.

Qui a fianco Cristiano Politi, onniprente quando c'è da calare... "un carico". Qui sotto il mitico Alfa Mille, che ha segnato la fine della presenza Alfa negli autocarri pesanti, e l'autobus Fiat 306, diffusissimo e di grande successo.

autorità italiana (e non solo) in questo campo, presente col suo autobus Fiat 635 perfettamente restaurato e funzionante e di alcuni Club del settore. I mezzi hanno riscosso un grande interesse di pubblico. Alcuni poi che hanno ampiamente superato il mezzo del cammin della loro vita, ricorderanno i nomi simpatici e "forestali" dei famosi OM: Leoncino, Tigrotto, il poderoso Tigre, l'agile Cerbiatto e anche l'Orsetto che è probabilmente il più raro. Ormai tutti mezzi che, insieme ai Fiat classici 682-690, agli eleganti Esatau e Esadelta Lancia e al mitico Alfa Mille, hanno veramente ricostruito l'Italia.

Noi, "piccoli alfisti", eravamo presenti con il nostro AR8 azzurro, che altro non è che un Daily, ma con lo stemma del Biscione: ormai non se ne vedono più...





LA 911 2,7: *bella e possibile*



Nella prima metà dei '70 i regolamenti USA, primo mercato di sbocco per Porsche, si profilano come un problema per le importazioni della 911 oltreoceano (e per la sopravvivenza stessa delle auto sportive). Negli anni '60, in Europa, le Gran Turismo abbandonano l'essenza degli anni '50: da auto con meccanica da corsa e un seducente design, iniziano a trasformarsi in vetture più confortevoli e ben rifinite, adatte ai lunghi viaggi e nei casi più estremi sono predisposte due versioni: l'allestimento "base" è una "pronta corsa" leggera, scomoda, scarna ma più dinamica; la cosiddetta "Lusso" è,

invece, adatta alle località più suggestive della Dolce Vita. Gli anni '70 spostano l'asticella un gradino più in alto: le auto ad elevate prestazioni devono misurarsi con la crescente congestione delle grandi metropoli sempre più inquinate e l'esigenza di auto più comode per affrontare lunghe code seduti in abitacolo e con una domanda di sicurezza sempre più pressante. A ciò si aggiunge la Crisi Petrolifera che suggerisce vetture piccole e consumi virtuosi. Così la Casa di Stoccarda risponde con la 911 "Serie G", presentata al Salone di Francoforte '73 come Model Year '74. È più moderna nel design, più comoda, più





sicura, più veloce e più efficiente. Questa generazione, pur con vari aggiornamenti, rimane in listino fino al 1989 e all'introduzione della famiglia "964".

A partire dalla piattaforma con lo stesso passo della "Serie F" (Model Year '73, 227 cm) il design sfoggia un deciso aggiornamento rispetto a dieci anni prima. Modifica più evidente sono i paraurti in alluminio con soffiotti in gomma colore carrozzeria e indicatori di direzione incorporati: devono essere in grado di resistere (secondo le nuove norme USA) a urti fino a 5 miglia (8 km/h) e rientrare fino a 5 cm senza rompersi. I passaruota conservano la linea svasata e solo sulla Carrera appaiono allargati in modo vistoso e, in coda, una fascia catarifrangente rossa con scritta "PORSCHE" sotto il cofano motore. Gli interni sono rinnovati con nuovi pannelli porta dotati di vaschette portaoggetti più profonde, sedili Recaro di nuovo disegno con poggiatesta incorporato e fianchi più spessi per migliore contenimento e abbinati a cinture di sicurezza con avvolgitore automatico. La plancia è più moderna e la strumentazione aggiornata (naturalmente il contagiri si trova rigorosamente al centro e il bloccetto d'accensione in basso a sinistra del piantone) con un inedito volante a 4 razze. Sulla 911 Carrera sono di serie alzacristalli elettrici e, a richiesta, un nuovo volante più sportivo con tre razze. Il motore boxer 6 cilindri con raffreddamento ad aria ha allestimento e corsa della Carrera RS per complessivi 2.687 cc (con cambio a quattro o cinque marce oppure il semiautomatico Sportomatic con tre rapporti). Sono disponibili tre livelli di potenza: la 911 "base"

con soli 150 CV, la 911 S con 175 CV e la più potente Carrera 2.7. Si tratta dello stesso motore della versione alleggerita del '73 ed eroga ben 210 CV. Questa non è importata sul mercato americano a causa delle emissioni più elevate, perciò i clienti statunitensi devono "accontentarsi" di una 911 S con carrozzeria della Carrera. La 911 2,7 è disponibile con carrozzeria coupé o nella seducente versione Targa e, viste le quotazioni dei modelli più ricercati, può trovare posto nel box a quotazioni decisamente più contenute.

SERIE SPECIALE PER I 25 ANNI DI PRODUZIONE A STOCCARDA

Nell'ambito del Model Year '75 (911 Serie H) la Casa festeggia 25 anni di produzione a Stoccarda (ricominciata qui nel 1950 dopo l'esilio austriaco a Gmünd) lanciando una serie speciale disponibile per ogni livello di potenza. Tutte si riconoscono per alcuni elementi comuni: colore grigio metallizzato speciale, cornici nere, cerchi ATE, sedili con parte centrale in tweed, impianto radio, volante a tre razze, cambio a 5 marce, barre antirollio maggiorate della Carrera. Sullo sportello del cassetto porta-oggetti è applicata una placca che identifica serie e numero dell'esemplare.



UNA "TARGA" nel cuore!

Hai presente uno di quei sogni che hai da bambina? Ecco, per me è stato così.

Un giorno come tanti, a cena con amici, nasce questo pensiero: perché non facciamo la Targa Florio?

Dentro di me una luce, un amore per le auto storiche, ma vivere questa esperienza andava oltre le nostre aspettative. Questa era per me "la gara d'epoca". Ecco che in un bel battibaleno è il 12 ottobre e siamo a Palermo con la nostra Mercedes 500sl del 1992, il driver Luca Manzoni e la co-driver Simona Bollani (io!). Il sogno prende forma e siamo iscritti nella categoria GT "autoclassiche moderne", le cosiddette Youngtimer.

Il via e poi tre giorni di rievocazione storica di una delle corse più antiche del mondo, oltre 200 equipaggi provenienti da ogni parte del globo, il nostro Road Book in mano, il percorso da studiare... una realtà e un'emozione difficile da spiegare e che respiri solo quando la vivi.

I motori si scaldano e si parte allo start, si comincia col tour delle Saline tra Marsala e Trapani.

È estate, la temperatura del motore e il numero dei giri sale e prendono forma i nostri primi duetti sul cronometro così il primo giorno di gara si conclude. Siamo felici ma non ancora pienamente coscienti di ciò che stiamo vivendo.

Il secondo giorno si apre sul circuito delle Madonie e la classifica parziale prende forma. Ci si dirige verso la Power Stage di Termini Imerese per arrivare alle 16 in Piazza Verdi a Palermo per la passerella finale e giungere alla pedana d'arrivo tra l'abbraccio della folla.

Quel momento credo che resterà nella storia per noi come unico, irripetibile, ca-

rico di vita. Noi abbiamo fatto parte della storia, la storia di questa gara speciale della Sicilia e quel giorno ho capito che ci sarebbero state altre gare ma nessuna mai così.

Come forse accade per la bellezza di ogni prima volta ci farà sentire, ci siamo sentiti in questa manifestazione, "indimenticabili ed indelebili" in una pagina di storia.





autocarro "BETA,"
21,5 quintali



IL CAPAC?

ancora un successo!



Noi del CMAE siamo da anni a fianco del CAPAC (*) - Politecnico del Commercio e del Turismo, per la formazione dei giovani nell'ambito del corso di "Tecnico riparatore auto e moto d'epoca", istituito dal CMAE insieme ad ASI, al Registro Italiano Porsche 356 e con il supporto di Confcommercio.

Progetto volto a dare risposte al crescente fabbisogno di tecnici specializzati, motivati da passione e attenzione per i veicoli d'epoca, in tutto e per tutto assimilabili ad oggetti d'arte.

Anche quest'anno abbiamo festeggiato in ottobre l'avvio della settima edizione del corso di "TECNICO RIPARATORE AUTO E MOTO D'EPOCA" che ha superato il numero di 100 alunni diplomati e avviati

al mondo del lavoro. In questa occasione siamo stati onorati dalla presenza del nostro Presidente ASI Alberto Scuro che nel suo saluto di augurio ai nuovi alunni per l'anno 2023/24 ha affermato: *"Se c'è una missione importante di ASI è quella di collaborare per far sì che questa filiera possa mantenersi viva anche per il futuro.*

Non è solo un lavoro.

Chi si avvicina al mondo dei veicoli storici anche come professionista, poi inserisce nella propria vita lavorativa anche una passione, un aspetto culturale e di amore per questi veicoli e per la storia. Questo per noi è importantissimo".

È importante rilevare che la percentuale di occupazione successiva al conseguimento del diploma del CAPAC è elevata: il 66%

degli studenti ha trovato impiego nel settore a cui si aggiunge il 16% che prosegue la propria specializzazione; a conferma di un settore che offre concrete opportunità professionale ai giovani.

Erano presenti alla cerimonia Simonpaolo Buongiardino, Presidente del CAPAC, e Umberto Bellini, Vicepresidente di CONCOMMERCIO oltre al nostro Presidente Marco Leva e Matteo Rocco Pastore, presidente del RIP 356. Gabriele Cartasegna, Direttore Generale del CAPAC ha accolto i presenti ringraziandoli per i loro interventi e incoraggiamenti a proseguire nel percorso intrapreso.

Durante l'evento è stato presentato dal coordinatore del corso, Andrea Stringhetti, il programma di quest'anno che si concentrerà sul restauro di una Alfa Romeo 75 già in lavorazione e di un'Alfa Romeo 156 sulla quale si inizierà da zero un progetto di restauro conservativo.

Angelo Piva, docente di storia dei veicoli d'epoca, ha presentato la storia bellissima di una Porsche 911S/2.2 del 1970 che Massimo Hugnot ha messo a disposizione e della quale ha raccontato il processo di restauro durato due anni.

Simonpaolo Buongiardino ha ricordato che con questo corso il CAPAC vuole preservare la memoria e la capacità lavorativa di chi ha progettato e costruito queste auto in fabbriche dove l'aspetto manuale e il fattore umano ne determinavano la qualità e il successo. Il corso rappresenta anche una attrattiva per i giovani.

Mario Ughetto Direttore della sede di via Amoretti lo sostiene affermando che alcuni giovani alunni non provengono dal CAPAC ma da altre scuole che non offrono una simile opportunità.

Al termine abbiamo festeggiato con i neo

diplomati e i nuovi alunni allietati da un ottimo rinfresco offerto dal CAPAC e realizzato dagli alunni del CORSO DI CUCINA del CAPAC medesimo e futuri cuochi e magari chef stellati.

Auguro di cuore ogni successo ai nuovi alunni e che questo lavoro diventi passione per loro e per noi, che lo abbiamo ideato e realizzato, motivo di orgoglio.

Grande RIP 356

(*) CAPAC = Centro Addestramento Perfezionamento Addetti al Commercio

La presenza del Presidente ASI Alberto Scuro ha ribadito la vicinanza dell'ASI a queste iniziative strategiche per il futuro della nostra passione.



RESTAURO: *parliamone seriamente*



Questo è un testo provocatorio, non è un vademecum per il restauro ma ha l'ambizione di stimolare a riflettere, discutere, polemizzare sul significato, o meglio sui significati, del restauro motoristico e nautico. Aggiungiamo che gli autori sono "Alfaziosi", convinti che il numero di "opere d'arte" prodotte dalla Casa del Portello con la collaborazione di tanti geni del design e della meccanica non abbia eguali nel mondo e, quindi, tutti gli esempi automobilistici sono riferiti alla produzione Alfa Romeo... Poi ciascuno potrà generalizzare secondo i suoi gusti, estendendo i concetti all'ampio mondo della produzione motoristica e nautica. Pur limitando l'argomento al restauro di automobili, motociclette, mezzi commerciali e natanti, sembra opportuno

partire da una definizione univoca del termine generale di restauro che non sia limitata all'etimologia della parola (peraltro non univoca nel suo significato, che varia dal "ristabilire in uno stato precedente" al "rinnovare, rendere nuovo"). Occorre cioè rifarsi ad una "Teoria del restauro" che trova pressoché unanime riconoscimento nell'omonimo testo di Cesare Bardi (Cattedratico di Storia dell'Arte e fondatore dell'Istituto Italiano del Restauro) nel quale viene data la seguente definizione: *"Il restauro costituisce il momento metodologico del riconoscimento dell'opera d'arte, nella sua consistenza fisica e nella sua duplice polarità estetica e storica, in vista della sua trasmissione al futuro"*. Bardi opera poi una distinzione che riguarda più da vicino l'argomento di queste note:

“Il restauro relativo a manufatti industriali si identifica come risarcimento o restituzione in pristino, quello dell’opera d’arte riguarda l’estetica e la storicità non dimenticando che si restaura solo la materia dell’opera d’arte”. Sorge dunque immediata la domanda: pur essendo certamente manufatti industriali o artigianali, un’automobile, una barca, una moto, financo un mezzo commerciale possono considerarsi opere d’arte e come tali meritevoli di restauro che rispetti “la polarità estetica e storica”, o sono semplicemente oggetti al massimo meritevoli di “una restituzione in pristino” e restaurarli significa semplicemente rifarsi alla definizione di Giorgio Marzolla (nel libro *“Il collezionista di automobili”*): *“Restauro è ridare all’oggetto la godibilità primitiva sotto l’aspetto estetico e funzionale”?*

Esemplifichiamo con una domanda retorica: davanti all’Alfa Romeo 8C 2900 Le Mans, alla 33 Stradale, alla TZ2 siamo di fronte a un manufatto industriale o ad un’opera d’arte? E se anche dovessimo concordare che queste “sculture in movimento” (Arthur Drexel *“Eight automobiles”* 1951) non sono veri e propri manufatti industriali in quanto non prodotti in serie, dovremmo forse considerare indegna dell’appellativo di opera d’arte la Giulietta Sprint? Dunque, a parer nostro, benché pensata in riferimento al restauro di opere pittoriche, di sculture e architettoniche, appare chiaro che nella definizione di restauro data da Bardi ritroviamo molte, anche se non tutte, le caratteristiche che identificano e motivano il restauro motoristico e nautico.

Riconoscimento dell’opera d’arte: l’intuizione del progettista nel disegnare linee e soluzioni tecniche che rompono schemi consolidati e/o aprono prospettive nuove nelle modalità di fruizione dell’oggetto e rappresentano momenti importanti nella Storia del motorismo e della nautica, soddisfacendo al contempo la tensione estetica nella ricerca della bellezza.

Trasmissione al futuro: quella che è, o dovrebbe essere, la motivazione che giustifica l’impegno nella faticosa e onerosa opera di restauro. Accanto a queste, che dovrebbero essere le motivazioni più importanti per decidere il restauro di un mezzo stradale o nautico ma che, evidentemente, si riferiscono a oggetti storicamente “importanti” ve ne sono altre che spingono l’appassionato e/o il collezionista a restaurare mezzi di importanza storica assai meno rilevante, ma qui si entra nel campo infinito delle preferenze personali (“mi piace di più una 75 Twin Spark di un’Alfetta prima serie”), e dei ricordi (“ho ritrovato l’Arna di mia mamma e anche se è distrutta la voglio restaurare”). È però altrettanto evidente che, in questi casi, si tratterà sì di restauro ma semplicemente al fine di “ridare all’oggetto la godibilità primitiva sotto l’aspetto estetico e funzionale” (Marzolla). Dove invece, anche nel caso di un’opera d’arte su ruote o nautica, ci troviamo di fronte ad una importante differenza rispetto al restauro di un quadro o qualsiasi opera d’arte statica è nella peculiarità degli oggetti della nostra passione di muoversi. Ci troviamo in questo perfettamente d’accordo con un grande personaggio della Storia dell’automobile, Angelo Tito Anselmi, che scrive: *“Un’automobile ferma, rinchiusa e silenziosa, non sarebbe infatti che il simulacro di se stessa, non un animale vivo, vibrante della propria voce e straordinariamente espressivo del proprio carattere”.*

Possiamo quindi definire un primo punto fermo peculiare al restauro motoristico e nautico: il restauro di un’automobile, di una moto, di una barca ha ragione di essere nella misura in cui il mezzo sottoposto a restauro conservi le sue caratteristiche peculiari e in primis la capacità di muoversi. Definito questo primo punto fondamentale passiamo a considerare le diverse “modalità” di restauro possibili e, aggiungiamo con intento di suscitare polemiche, accettabili.

Riteniamo che possiamo dividerle in tre

grandi categorie: restauro ortodosso, restauro eterodosso, restauro eretico. A queste possiamo aggiungere una quarta eventualità: la ricostruzione, che certamente non rientra nel campo del restauro ma può essere presa in considerazione nei casi di oggetti storicamente importanti ma che sono andati distrutti o dei quali rimangono solo i progetti sulla carta.

Andiamo dunque a definire i caratteri salienti di queste modalità di restauro.

RESTAURO ORTODOSSO

È il restauro più corretto dal punto di vista filologico, perché parte dal presupposto del rispetto delle caratteristiche originali del mezzo e della conservazione di tutte le parti originali arrivate sino a noi, definendo accettabili solo le sostituzioni di parti troppo compromesse, in particolare se il loro stato di usura può mettere a rischio la sicurezza su strada o in acqua. In questo concetto è insito il principio che l'età del mezzo deve essere "visibile" e "riconoscibile" e deve prevalere il principio della "conservazione" rispetto all'apparenza. L'esempio paradigmatico di questo approccio lo troviamo nella salvaguardia della verniciatura e della tappezzeria sulle automobili e nella conservazione delle "ferramenta" nelle barche.

A nostro parere è dunque prodotto di un restauro "ortodosso" quello nel quale la "conservazione" prevale sull'aspetto esteriore e ciò è tanto più necessario quanto più il mezzo sottoposto a restauro è storicamente significativo di un'epoca, è raro o è comunque paradigmatico di un certo modello (una Giulietta prima serie rispetto alle serie successive). Se la "restituzione" alla maggiore originalità possibile è l'obiettivo del restauro ortodosso vi sono tuttavia, a parer nostro, alcune deroghe che riguardano particolari non contemplati nel progetto originario; ci riferiamo ad accessori che si trovano sull'automobile o sulla barca fin dai primi anni del loro utilizzo e che costituiscono in realtà

segni caratteristici dell'epoca nella quale il mezzo veniva "normalmente utilizzato".

Solo per fare un piccolo esempio, dopo approfondite discussioni, abbiamo deciso di mantenere un termometro dell'acqua che era stato montato su una Giulietta prima serie già alla fine degli anni '50, nel primo periodo d'uso della vettura. In conclusione un mezzo motoristico o nautico sottoposto a restauro ortodosso non è necessariamente "bello" ma è storicamente "significativo".

Una modalità particolarmente attenta potremmo definirla fondamentalista o estremista: perché sono importanti solo il numero di telaio, il motore, gli interni? Anche i piccoli particolari lo sono: le portiere o i lamierati in generale, così come i vetri e altri dettagli non vanno cambiati prendendoli da altri veicoli più sani. Anche quelli sono i suoi. Se i pulsanti vari del cruscotto hanno il loro posto, perché le maniglie interne ed esterne rimontarle a caso? L'operaio 40-50-60 anni fa ha montato quella maniglia su quel pannello, su quella portiera. Con questo concetto per esempio si smontano e numerano le maniglie per rimontarle al loro posto esatto! Gli interni delle auto siamo d'accordo che vanno conservati al massimo, sempre! L'unico dubbio (che abbiamo ancora!) nella nostra esperienza di restauri ci è venuto sullo scolorimento degli interni della Giulietta berlina prima serie: alla fine, tenendoli originali, noi tramandiamo alla storia un interno sbragliato! Certo è il suo, ma non è corretto, perché si sono scoloriti talmente tanto che l'azzurro non c'è più, sono diventati letteralmente degli altri interni. Dall'altra parte sono ancora i suoi, per uso nostro va bene tenerli così ma uno restaura l'auto per sé o per tramandarla ai posteri, magari esposta in un museo? Se lo fai per te tieni questi interni che magari ti ricordano te da piccolo che la usavi con i tuoi genitori, ma se la devi tramandare ai posteri allora devi tramandarla giusta, corretta, quindi dovresti far rifare gli interni della stoffa e del colore corretti?



Gli interni e in particolare la tappezzeria sono certamente un argomento delicato proprio per la tendenza a modificarsi nel tempo ma è un'usura che si è verificata nel corso della vita della vettura e testimonia un " fisiologico" invecchiamento. Si potrebbe procedere in funzione della rarità del mezzo.

Nel caso di esemplare unico e/o destinato ad esposizione museale preferiremmo il ripristino della tappezzeria originale certamente più utile allo scopo didattico, ma negli altri casi preferiamo far vedere i segni di un normale degrado provocato dal tempo e dall'uso. Una proposta provocatoria per esemplari di particolare interesse: mantenere gli interni originali e inserire alcune "zone" sotto forma di vere e proprie " toppe" di tessuti rifatti che fanno vedere come erano i colori originali.... Parlando sempre della storia del mezzo da restaurare vediamo che le auto da corsa e i veicoli industriali spesso hanno visto il succedersi di diverse livree o modifiche: le auto da corsa negli anni cambiano livree, i veicoli industriali spesso vengono riadattati per altri usi. Se ovviamente l'auto da corsa arriva in buone condizioni si tiene la sua ultima livrea ma altrimenti nel restauro quali livree seguire? La prima? L'ultima? La più importante con cui ha vinto di più? E nei mezzi pesanti un autobus svuotato e utilizzato da magazzino va bene certamente riadattarlo ad autobus ma se è stato trasformato sensibilmente come carovana? Magari in legno come si usava per riparare di più termicamente l'abitazione interna? Se su un autocarro cassone fisso viene messo, come spesso si faceva a fine vita, un cassone ribaltabile? O una autoscala/gru da soccorso stradale? Come restaurare questi mezzi?

Qui la situazione si presenta articolata, nelle auto da corsa riteniamo più corretto restaurare l'ultima versione ma solo fatto salvo che le modifiche non abbiano snaturato completamente il progetto originario (vedi caso di orrendi rifacimenti di carrozzeria e sostituzioni di motori con altri di marche di-



verse). Però quando ci trovassimo di fronte ad una vettura iconica, con una grande Storia adeguatamente documentata, saremmo del parere di restaurarla nella sua versione più importante a patto che ciò non comporti una vera e propria " ricostruzione" (che andrebbe eventualmente dichiarata).

Per quanto attiene ai mezzi industriali, la nostra opinione è che sia preferibile il restauro della versione nella quale vengono ritrovati. Uno dei vari visitatori che ci è venuto a trovare in Alfa Blue Team ha fatto notare che sul retro di un sedile del nostro autobus Alfa Romeo 902 c'è disegnata una svastica: "sarà stata una ragazzata, io la toglierei..." mi ha detto. Su due piedi sì, ma poi pensandoci bene: è Storia anche quella! Nel bene e nel male. I sedili degli autobus venivano sempre disegnati dai ragazzini, ha senso riportare intonso qualcosa che intonso non è mai stato, a fine carriera di un autobus? Se è una svastica si deve togliere perché politicamente scorretto, se invece è un cuoricino allora no? Per esempio nei lavori di restauro della casa di Lesa, Claudio ha trovato un pavimento di seminato con un fascio littorio, ci ha pensato un po' ma poi ha deciso di tenerlo e anzi farlo ripulire per bene. Non ci sono dubbi in proposito: negare il passato è altrettanto stupido che condividere gli errori della Storia.

Poniamoci un altro problema: se un'auto, magari esemplare unico, è devastata e viene restaurata (anzi ricostruita) come è successo col cadavere della Alfa Romeo Canguro, allora va bene o no? Premettendo che

le ricostruzioni o anche i "falsi" vanno bene, per noi, SOLO se fatti dalle Case madri per scopo didattico (vedi Bimotore e altre al Museo di Arese) la Canguro è ancora lei o no? Il Cenacolo oramai è stato ridipinto tante di quelle volte che di Leonardo c'è poco ma abbastanza per dire che il Cenacolo è ancora lui. Se per ipotesi la Gioconda bruciasse al 80% allora non varrebbe la pena lasciarla così e metterci di fianco una bella fotografia di come era?

RESTAURO ETERODOSSO

Qui si entra in un campo minato poiché, se nel restauro ortodosso le preferenze del committente sono frenate dall'imperativo della massima coerenza con il modello originale, l'eterodossia si manifesta invece in una maggiore "libertà" di interpretazione del canone originale senza peraltro gli stravolgimenti che saranno invece evidenti nel restauro eretico.

Per comprendere il valore e la logica che stanno alla base del restauro eterodosso dobbiamo partire da una realtà ben nota a tutti gli appassionati e collezionisti di mezzi d'epoca: le automobili, le moto, i camion, le barche, insomma gli oggetti delle nostre appassionate ricerche, raramente vengono ritrovati nelle condizioni di perfetta originalità, né c'è da stupirsi, considerato che si tratta di oggetti che sono stati usati, spesso quotidianamente, per molti anni e sono passati tra le mani di diversi proprietari con diverse e spesso contrastanti opinioni sulla modalità di utilizzo. Poiché l'esempio pratico vale più di mille parole, pensiamo ad una 1750 GTV, a modesto parere di Claudio il più luminoso esempio di Gran Turismo della seconda metà del XX secolo.

Un'automobile sportiva che già negli anni '70 veniva spesso "abbellita" con accessori after-market quali cerchi in lega con pneumatici allargati, specchietti retrovisori esterni (i famosi Sebring), eliminazione del filtro dell'aria sostituito dai "cornetti" di aspirazio-

ne (ricordate la sinfonia di bassi e il gorgoglio in "rilascio"?), marmitta un po' più "libera" e quant'altro dava alla vettura un "quid" corsaiolo senza stravolgerne l'essenza. Allora riteniamo che, ferma restando la necessità di avere 1750 GTV restaurate secondo un canone ortodosso, tuttavia sia lecito operare modifiche che all'epoca di "normale" uso della vettura erano espressione di un'esaltazione dell'anima sportiva di questo splendido esemplare di Gran Turismo.

Aggiungiamo, con la piena e volontaria coscienza di suscitare polemiche, che queste modifiche dovrebbero essere considerate come aspetti della Storia in fase di certificazione; la qual cosa richiede ovviamente un supplemento di Cultura e di sensibilità storica nelle Commissioni Tecniche preposte alla certificazione.

RESTAURO ERETICO

"Interpretate il Verbo secondo la vostra sensibilità estetica, i vostri ricordi, le vostre inclinazioni, piegando la 'Parola' ai vostri desideri ma senza abiurare", questo potrebbe essere il canone del restauro eretico. Queste automobili correvano, queste barche facevano regate e allora perché non farle ancora correre? Perché non portarle ancora in regata apportando modifiche per renderle più competitive e, cosa ancor più importante, più sicure utilizzando strumenti e materiali che all'epoca non esistevano?

Nel Dizionario della lingua italiana (Devoto-Oli) l'eresia viene definita: *"Dottrina che si oppone direttamente e contraddittoriamente a una verità rivelata"*. Ecco quindi che elaborazioni che portano a potenze impensabili all'epoca, grazie a materiali che non esistevano, alleggerimenti impensabili ai tempi senza mettere a repentaglio l'integrità strutturale del mezzo, sistemi di sicurezza attiva e passiva che garantiscono al pilota la sopravvivenza nel caso di incidenti una volta sicuramente mortali rientrano, a parer nostro, nel concetto di restauro eretico. Ve-



der sfrecciare un'Alfa Romeo 1900 a velocità impensabili, avere l'intima certezza che alla prossima curva uscirà di strada mentre nella realtà si inserirà con una traiettoria perfetta, essere sicuri di uscire incolumi (o quasi!) da un rude "contatto" con un muro o da un cappottamento, sono le sensazioni che solo un restauro eretico è in grado di dare.

Certamente siamo qui in un campo totalmente estraneo al concetto di certificazione ed entriamo nel campo sterminato della totale libertà d'azione, ma giustamente gli aspetti della nostra passione sono numerosi e multiformi e guai a limitarli in angusti e burocratici canoni. Possiamo trovare una differenza evidente fra i diversi tipi di restauro nella scelta del colore della vettura e nel tipo e colore degli interni nel caso in cui debba essere riverniciata e gli interni debbano essere rifatti, per il restauro ortodosso ovviamente si deve riverniciare l'auto solo nel suo colore originale, e lo stesso discorso vale anche per gli interni, in quello eterodosso si può anche scegliere un altro colore purché nella gamma prevista per quel modello, e si possono rifare gli interni anche in un'altra modalità sempre prevista per quel modello dalla Casa (p. es. per molte Alfa degli anni '60/'70 rifare gli interni in texalfa piuttosto che in panno o viceversa), solo nel restauro eretico chiaramente si ha piena libertà di scelta. Siamo così giunti al termine di questa breve, incompleta ma speriamo sufficientemente provocatoria riflessione, ma prima di chiudere vorremmo spendere due parole sul delicato argomento del rapporto tra Committente e Restauratore.

Complice il continuo e progressivo interesse per i mezzi d'epoca e il conseguente continuo e progressivo incremento dei valori (non sempre, a nostro parere, giustificato) assistiamo al proliferare di commercianti/restauratori sul lato dell'offerta e aumento della platea degli acquirenti/committenti sul lato della domanda.

Purtroppo, con una certa frequenza, la pre-



parazione culturale di questi ultimi è modesta anche perché le motivazioni che li spingono ad acquistare o restaurare un mezzo d'epoca non sono frutto di passione ma di desiderio di "apparire".

Ne consegue che un rapporto che dovrebbe essere dialettico alla pari diviene asimmetrico quando l'acquirente/committente soggiace a richieste assurde non avendo gli strumenti culturali per controbatterle.

Terminiamo dunque le nostre brevi note con l'auspicio che chiunque si avvicini al mondo del collezionismo di mezzi d'epoca lo faccia perché animato da una profonda passione che automaticamente lo porterà ad approfondire la storia degli oggetti che desidera, solo così potrà instaurarsi un rapporto paritario che arricchirà entrambe le parti.

Ricordandosi che la parte più importante, e per alcuni anche la più divertente, di un restauro quale è? La più difficile?

La risposta per noi è unica: la preparazione! ancora prima di iniziare ti devi documentare, fotografare, controllare, ecc...



2035... cosa sarà di noi?

L'annuario francese (1950-1951) de "L'Automobile" contiene una simpatica pubblicità.

In un panorama veicolare che sarà (?) dominato dall'elettrico, se il mondo occidentale non si ravvede, questa simpatica attrezzatura potrebbe raggiungere almeno due scopi: ricaricare un poco le batterie dell'auto e, vista la grande quantità di energia necessaria, risparmiare su costose diete dimagranti.

Esiste però un concreto rischio politico: il ritorno alla schiavitù.



QUESTO MAGAZINE È STATO STAMPATO SU CARTA FEDRIGONI SYMBOL FREE LIFE SATIN, COSTITUITA DA UN ELEVATO CONTENUTO DI FIBRE DA RICICLO CERTIFICATE FSC®. L'ENERGIA NECESSARIA PER LA STAMPA È STATA PRODOTTA DA UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO. IL CONTRIBUTO ALL'AMBIENTE È IL SEGUENTE: CO₂ NON IMMESA IN ATMOSFERA 79.645 KG/YEAR, PETROLIO RISPARMIATO 42.063 L/YEAR, ALBERI EQUIVALENTI 159 TREES/ YEAR.



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: Alvisè-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



Agenzia Regionale Automobili LANCIA - Vittorio Bocca
TORINO - Via Urbano Rattazzi, 11 - TORINO



12-13 ottobre 2024
XVII EDIZIONE



Con la collaborazione di



Regione
Lombardia

*Evento **CARBON FREE**
a impatto zero*



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



**BANCA
GENERALI
PRIVATE**

Il tradizionale Trofeo di un Grande Club Milanese

Il **Trofeo Milano** è la manifestazione iconica del nostro club, riservata a **vetture e motociclette di particolare importanza storica**, dedicata alla nostra città - Milano e alle perle di Lombardia. La formula della Manifestazione prevede **prove di regolarità e di abilità**, effettuate rigorosamente **con strumentazione classica**. L'evento è iscritto al **Calendario Nazionale Manifestazioni A.S.I.** e realizzato **in collaborazione con Regione Lombardia**. Un'occasione ideale per **i nostri migliori veicoli storici**, in compagnia di **amici, collezionisti e appassionati**.