



Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca
Milano - C.A.V.E.M.

Federato



informazione



Speciale
AUTOCLASSICA 2024

Notiziario Ufficiale C.A.V.E.M.

Anno 3 - n. 15 – Speciale Natale

Copia gratuita riservata ai Soci del CAVEM – Distribuzione esclusiva a mezzo e-mail
Resp. della pubblicazione: CAVEM Milano



chi siamo

Siamo nati l'8 maggio 2006 per la passione di un gruppo composto da tredici amici, collezionisti e amanti della regolarità riuniti insieme. In pochi anni siamo stati federati A.S.I. (nel 2012) e nel 2017 abbiamo superato le 500 adesioni (520 Soci), oggi siamo più di 750 Soci.

Compongono oggi il Consiglio Direttivo del CAVEM

Claudio Mereu - Presidente

Giancarlo Mondellini - Vice Presidente

Alberto Bergamaschi - Responsabile Motorismo Sportivo

Mario Bergomi - Responsabile Comparto Moto

Filippo De Bellis - Responsabile Gruppo Giovani

Guido Marelli - Responsabile Marketing

Luciano Monni - Responsabile Area Tecnica e Segretariale

Angelo Strada - Responsabile Rapporti Internazionali

Il Presidente

...dal Direttivo C.A.V.E.M.
un saluto ai nostri lettori



Buongiorno a tutti.

Eccoci a questo nostro nuovo appuntamento con "*informa*" (informa), per cercare di condividere quello che siamo e quello che facciamo ... sto parlando di CAVEM come di Voi Soci.

Sarebbe troppo semplice condividere programmi e partecipazioni del nostro sodalizio e utilizzare il solito materiale che poi potete trovare su qualche pagina web o siti dedicati.

Con questa iniziativa, vogliamo "conoscerci" ... conoscerci nelle nostre esperienze e nelle nostre attitudini e perché no? Anche nei nostri desideri, come nelle manie per i nostri veicoli d'epoca.

Carissimi Soci, Amiche e Amici,

siamo arrivati al nostro consueto appuntamento Natalizio e, devo dire, abbiamo chiuso un anno eccezionale sotto molti punti di vista.

I nostri eventi sono stati molti e sempre pieni di partecipazione: presentazione di libri, concerti musicali, gite in auto e moto (da farne di più), fiere e rassegne ... insomma non ci siamo fatti mancare nulla.

Ma non voglio stare qui a magnificare le nostre attività, voglio invece magnificare tutti voi che ci avete consentito di realizzare tutto questo.

La Vostra partecipazione è indispensabile per la vita del nostro Club e, pertanto, spero di vedervi sempre più numerosi e di avervi sempre più al nostro fianco per crescere insieme.

Un caro augurio a tutti Voi, alle vostre famiglie ed alle persone a voi care per un buon Natale, un fine anno denso di gioia e un 2025 stratosferico.

AUGURI !!!!!!!

Il Presidente

DEPARTURE 2024

ARRIVAL 2025

MERRY CHRISTMAS

AND

HAPPY NEW YEAR!



**Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca
Milano - C.A.V.E.M.**

informazione

**CIRCOLO
AMBROSIANO
VEICOLI
D'EPOCA**



CAVEM
Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca
Milano



**MILANO
AUTOCLASSICA**

FOR RACING NOT FOR HIGHWAY USE

GOODYEAR



Steiner

W

29

G

29

15/16/17 novembre 2024 - AUTOCLASSICA

Così gli Organizzatori hanno presentato la mostra

1) *Auto Classiche, Youngtimer e Instant Classic*

Una grande esposizione di auto per tutti i gusti e di tutte le epoche, dalle classiche più iconiche alle Youngtimer più ricercate, fino ai pezzi unici che faranno la storia di domani, proposte in vendita dai più importanti operatori del settore.

2) *Musei e Case Automobilistiche*

In un contesto esclusivo e unico, tutti gli appassionati di motori possono ammirare dal vivo vetture classiche – alcune delle quali raramente esposte – auto contemporanee e anteprime di mercato.

3) *Mercato di ricambi, Automobilia e Modellismo*

Il luogo in cui trovare pezzi unici da acquistare tra un'ampia scelta di ricambi e accessori d'epoca, pezzi di ricambio originali, modellini di auto, manualistica, pubblicazioni e editoria specializzata.

4) *Esposizione di auto proposte in vendita direttamente di privati*

Milano AutoClassica ospita anche un'ampia mostra mercato, la perfetta occasione di scoperta per ogni visitatore, anche per chi si avvicina per la prima volta alle vetture classiche, grazie a un'offerta ampia, variegata ed accessibile.

5) *Club e registri, il cuore del Salone*

Punto di incontro per tutti gli appassionati, è un'occasione per ritrovarsi, confrontarsi e condividere la propria storia. L'ambiente ideale per avere preziosi consigli prima di affrontare un restauro o un acquisto e per avere informazioni su certificazioni e iscrizioni ai registri.

6) *Grande raduno Auto Classiche&Youngtimer a Milano AutoClassica*

Dopo lo straordinario successo dello scorso anno, anche per questa edizione di Milano AutoClassica sarà possibile partecipare al grande raduno aperto alle Youngtimer e a tutte le auto classiche. Un'ulteriore occasione di incontro dove l'esposizione statica sposa quella in movimento.

7) *Eleganza senza fine Sezione barche*

Milano Vintage Boat Show sarà un percorso dedicato, che vivrà nel cuore di Milano AutoClassica all'interno di uno spazio esclusivo ed interamente riservato. Una vera e propria Fiera nella Fiera: uno spazio in cui i visitatori potranno fare un'esperienza immersiva nel mondo della nautica d'epoca.

8) *MAC Next Generation Hub*

Vetture elaborate e nuove tendenze nell'hub incubatore di Milano AutoClassica dedicato ai nuovi collezionisti. Vetture Racing, Supercar elaborate, elaborazioni a cura dei privati fino al mondo Stance e un'esposizione dedicata all'abbigliamento di settore, oltre al comparto importazioni e auto JDM (Japan Domestic Market). Al centro dell'area, il main stage con interviste a noti content creators e, a fare da cornice, 18 auto da sogno selezionate per un contest.

Di tutto quanto sopra, se ci è permesso, ci sentiamo di dire che in questa edizione e ovviamente riferito all'argomento "Club e registri", abbiamo fatto la parte del "Leone"!!!

Presuntuosi? No, direi realistici e forse con un passo avanti ... in che senso?

In queste manifestazioni solo le Marche dal grande passato sportivo espongono qualcosa che non è di tutti i giorni e le altre macchine da sogno molte volte irraggiungibili per molte tasche.

Le Formula 1 che erano esposte in altri padiglioni erano inavvicinabili, forse giustamente, ma non dal punto di vista finanziario, dal punto di vista della lontananza dal pubblico pagante.

Vetture che mostrano i propri particolari solo a coloro che dispongono di macchine fotografiche con zoom di una certa potenza, o solo a coloro con accesso da VIP a quello stand.

Quelle esposte allo stand CAVEM erano invece a disposizione di tutti coloro che venivano a visitare gli stand presenti all'ASI Village.

Come avete letto in precedenza al punto 5) ... **Club e registri, il cuore del Salone** e credo sia la cosa più giusta detta tra tante parole.

Il titolo **1)** è meramente un "mercato a cielo aperto", certo si vedono tante auto che non sempre sono "in carreggiata", ma tra web e riviste ... esistono. Quello che preoccupa sono solo i prezzi che stanno andando – a

mio modesto parere – alla deriva e prezzi impossibili anche per macchine che una volta si faceva fatica a trovare qualcuno che le volesse demolire; oggi tutto fa storiche e questo non credo vada bene per gli appassionati "veri". Molte delle auto in vendita non sono auto storiche, ma auto da "bollalori".

Il **2)** dovrebbe portare gli appassionati proprio in quei luoghi (musei) e non dovrebbero essere i musei a portare poca carne da macello in un'esposizione fieristica.

Il **3)** ormai è in declino come le mostre scambio, non si trova più nulla di interessante e più che altro non si trova più nulla che non venga venduto a peso d'oro, anche in questo caso il web la fa da padrona.

Il **4)** se davvero riservato ai privati, dovrebbe essere "libero" e non a pagamento per chi espone, in fondo anche loro attirano i visitatori, ma se non riescono a vendere la propria auto, hanno solo dei costi dai quali difficilmente rientreranno e il valore della propria auto, automaticamente, subisce un deprezzamento.

Il **6)** è davvero un'occasione unica per ritrovarsi tra appassionati, ma anche loro pagano l'ingresso, il posteggio per la propria auto ... vabbè, come andare al lago a prendersi un caffè.

Il **7)** un mondo ... fuori dal mondo, veramente fantastico.

L'**8)** ... personalmente non mi interessa

Non mi sono dimenticato del punto **5)**, ma è proprio di questo che mi interessa parlare, perché sono questi Club che "muovono" la passione e se crescono loro, cresce anche la possibilità di salvare il parco macchine storico ... diversamente queste auto prenderanno la via dei mercati esteri e allora addio.

CAVEM ha fortemente voluto un'esposizione diversa perché forse molti sono anche stanchi di vedere le solite FIAT 500, Alfa Romeo Giulia, Porsche ecc. ecc.,

Gli appassionati di auto storiche devono sapere che anche lo sport più amato dagli amanti delle quattro ruote – ovviamente parlo della Formula 1 – vive a suo modo il mondo del motorismo storico e per quanto abbiamo visto, i visitatori ne sono rimasti entusiasti, sia per la

vista di quelle vetture esposte nel nostro stand (una **Shadow DN1** del 1973, **ex Graham Hill**, e una **Arrows A1B** del 1978, **ex Riccardo Patrese**), sia per tutti i ricordi che sono affiorati di sfide all'ultima ruotata, di sorpassi a mozzafiato e tutto quanto accaduto in quegli anni lontani nel circus della F1.

Una continua carrellata di nomi di piloti, di vetture, di circuiti, di vittorie, di occasioni perse per qualche pilota e anche per qualche casa automobilistica, nel caso di alcuni visitatori che si sono fermati a parlare con noi, sembrava di scorrere le pagine di un'enciclopedia dedicata alla F1 e quello che più ci ha stupito è stata la giovane età di diversi nostri interlocutori.

Non vorrei indispettare nessuno non parlando dell'altro fenomeno presente al nostro stand ... la **FORMULA 875 MONZA**, ma oltre a non volerlo fare, proprio mi sono riservato di parlare di questa vettura solo ora, perché CAVEM è ancora più direttamente coinvolto con queste categorie di vetture, tanto da aver risvegliato dal torpore (mi si passi il termine) la **Scuderia Salvati**.

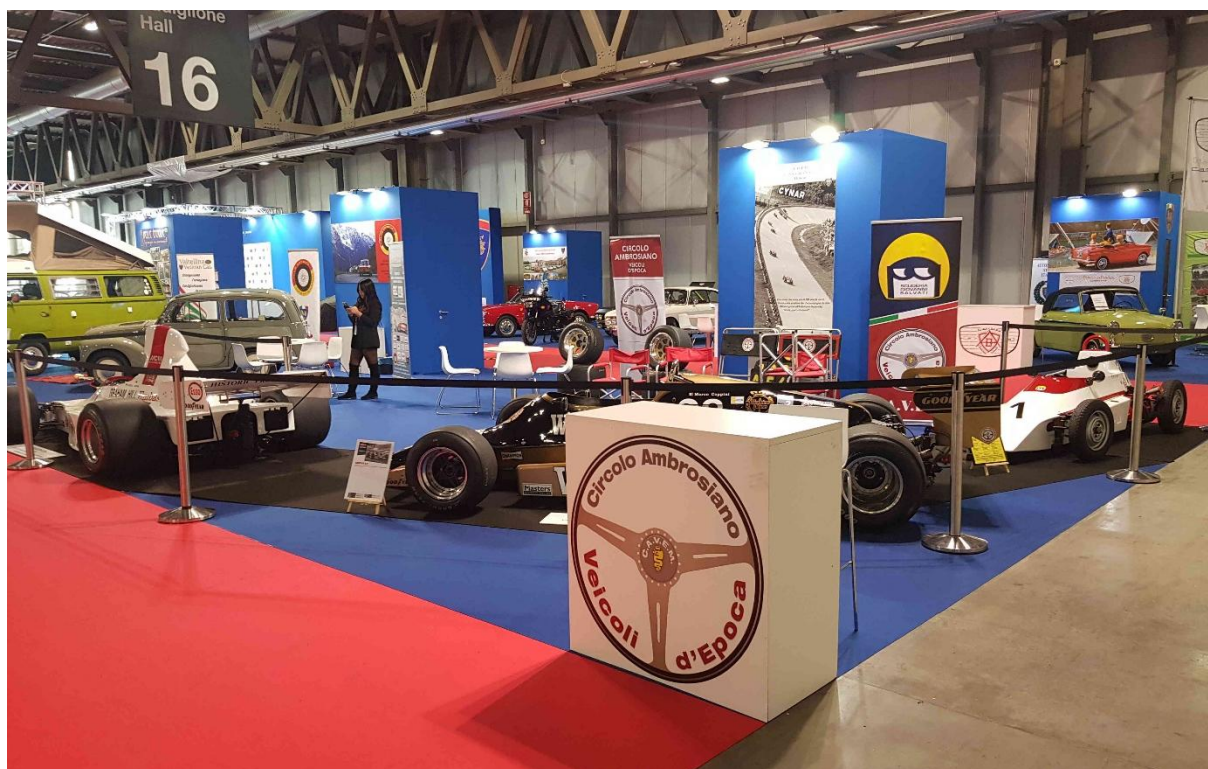
Come secondo titolo di un suo articolo, una nota rivista del settore scrive ... **"Un gruppo di amici ed ex piloti della famosa squadra dei "formulini" ha lanciato l'idea di recuperare lo spirito originario del team di aiutare chi ha passione a coronare un sogno"**.

Sono convinto che tutto quanto avevo intenzione di dire sia stato espresso proprio in queste parole e per questo le ho ricopiate senza ritengo.

Ora credo sia arrivato il momento di vedere un po' di "passione" presente al Salone, questo anche per consolare coloro che non hanno avuto l'opportunità di visitare AUTOCLASSICA.

Abbiamo una raccolta di immagini di quanto in esposizione e dei momenti salienti che si sono succeduti nel corso dei tre giorni; ho suddiviso il tutto rigorosamente in sequenza di quanto visto e accaduto nei tre giorni.

Venerdì 15/11 – le vetture allo stand CAVEM





Dopo questo primo “assaggio” di come ci siamo presentati ad AUTOCLASSICA, ecco il pensiero del nostro Presidente Claudio Mereu.

Carissimi Soci,

quando ho visto il nostro stand allestito a Milano Autoclassica ho pensato alla famosa poesia di Ungaretti e mi sono detto: Mi illumino di immenso.

Poi mi sono ripreso ed ho cominciato a pensare a cinquanta anni fa quando mi infilavo nelle monoposto (pesavo 58 chili) e mi divertivo come un pazzo. Che gioia e che meraviglia ... avere vent'anni e correre in macchina.

*Subito dopo ho realizzato che avremmo dovuto organizzare i due momenti di passaggio sul palco di **ASI Village** e mi sono reso conto che eravamo l'unico Club che aveva due ore (dico due ore) a disposizione per parlare delle **Formula Monza**, e della **Scuderia Salvati**, e poi della **Formula 1**.*

Infine ho realizzato che siamo stati l'unico club di appassionati che aveva esposto, in tutta la storia di Milano Autoclassica, due Formula 1 e una F. 875 ... e che macchine!!!!

A quel punto ho smesso di pensare ed ho cominciato a sognare, abbiamo trasmesso questi sentimenti di passione sul palco ed abbiamo scatenato il pubblico accendendo il motore della Arrows ex Riccardo Patrese.

*Vedere tanti giovani e ragazzi assieparsi attorno allo stand per vedere le nostre auto e sentire il motore di una Formula 1 che girava, è stato emozionante ed estremamente appagante di tutti gli sforzi fatti. Poi sopraggiunge un'altra gioia, la nostra **Gabriella Scarioni ha vinto la prova di regolarità organizzata dal CMAE**: abbiamo vinto il derby giocato fuori casa!!!!*

*No non è un sogno quanto racconto, ma la pura verità di una tre giorni che grazie a **Marco Coppini, Franco Fraquelli, Massimo Pollini, Massimo Campi, Adriano Salvati, Peo Consonni, Gianni Arosio, Claudio Ciantia, Ricky Callegari, Marco Fumagalli, Fulvio Ballabio, Nicola Salina**, la nostra insuperabile **Giulia** e tantissimi altri amici, abbiamo potuto e saputo organizzare.*

Concludo con un messaggio ricevuto da una professoressa di una scuola media: “Vi ringrazio per la carica di passione che avete trasmesso e che spero di poter ridare ai miei allievi”.



Il Presidente Claudio Mereu

Le "nostre" persone allo stand



Il Presidente del CAVEM Claudio Mereu e la nostra splendida Giulia Qiu



Luciano Monni Responsabile Area Tecnica con Federico Lanfranchi Socio CAVEM e Esperto di Veicoli d'Epoca

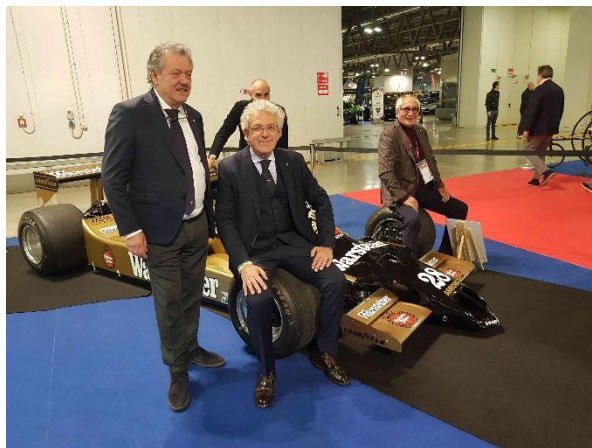
(sotto) Iniziano le prime visite allo stand dei personaggi di "spessore"



Nicola Salina Consigliere e Responsabile Comunicazione Interna



(sopra) Da sx a dx, dopo Claudio Mereu, Ugo Gambardella Vice Presidente ASI, Alberto Scuro Presidente ASI e Antonio Traversa Consigliere ASI





L'abitacolo della Arrows A1B del 1978, ex Riccardo Patrese



Questo l'abitacolo della F.Monza, con la quale corse all'inizio degli anni '80 Massimo Pollini

È ancora presto, ma ... I primi curiosi



Il "roll up" presente allo stand, a testimonianza del legame esistente tra CAVEM e la Scuderia Salvati





Il Bianchina Classic Club



Club Lombardo Auto Moto Storiche (CLAS)



L'allestimento completo

nn



Ora una carrellata agli altri spazi dei Club ASI presenti nell'area ASI Village

Ecco lo stand di MonzaAutoMotoStoriche / Amici dell'Autodromo

Auto Moto Storiche Varese



L'Alfa Romeo 33 progettata dall'Ing. Chiti esposta allo stand ASI CAVEC Club Amatori Veicoli d'Epoca CR



G.A.M.S. - Auto & Moto Storiche – Gallarate



Valtellina Veteran Car



AMB - antichemotobrianza



Veteran Car Club Como



Scuderia Castellotti



Museo dei velocipedi e biciclette antiche



**Ora, immagini dei motoscafi esposti nel padiglione dove presenziavano i Club ...
Associazione il Legno sull'Acqua e
Associazione Scafi d'Epoca e Classici**





La mostra inizia ad animarsi e la gente riempie i padiglioni e si riversa negli stand





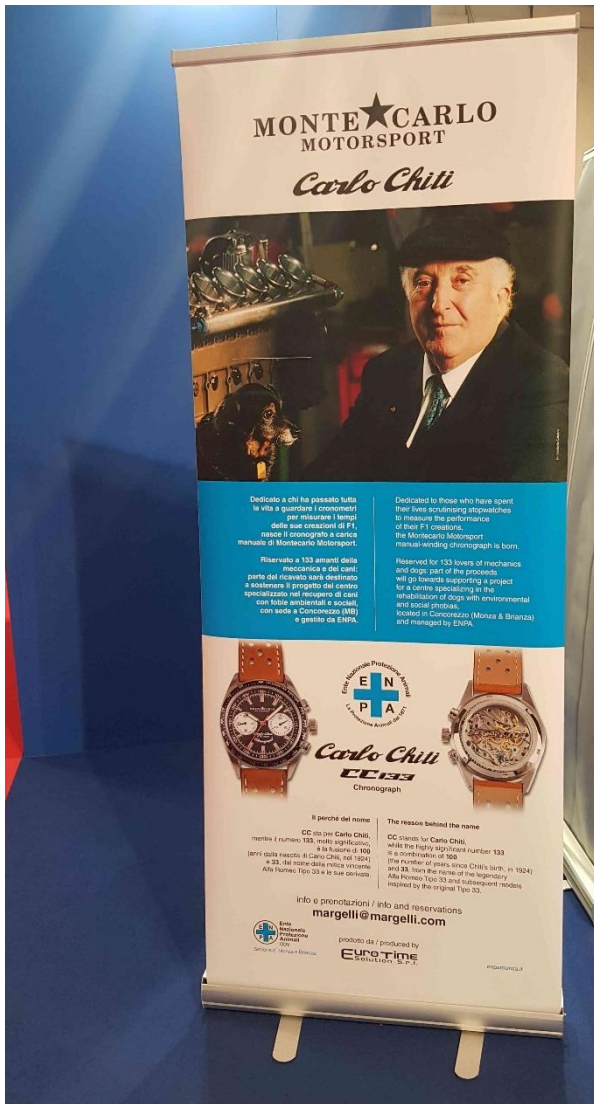
Momenti di affollamento che hanno visto lo staff impegnato a intrattenere le persone confluente per vedere, fotografare e chiedere informazioni sulle vetture esposte.

Momenti veramente di pura passione che hanno portato a condividere ricordi, info e stupore per quanto detto e questo, tutto a doppio senso; voglio dire che non sempre erano le persone dello staff a rispondere, ma erano i visitatori a raccontare.




Bellissimo!!!!



Al nostro stand abbiamo goduto della presenza di un'iniziativa meritevole di attenzione ...




MONTE★CARLO MOTORSPORT

Carlo Chiti CC133 Chronograph

<p>Il perché del nome</p> <p>CC sta per Carlo Chiti, mentre il numero 133, molto significativo, è la fusione di 100 (anni dalla nascita di Carlo Chiti, nel 1924) e 33, dal nome della mitica vincente Alfa Romeo Tipo 33 e le sue derivate.</p>	<p>The reason behind the name</p> <p>CC stands for Carlo Chiti, while the highly significant number 133 is a combination of 100 (the number of years since Chiti's birth, in 1924) and 33, from the name of the legendary Alfa Romeo Tipo 33 and subsequent models inspired by the original Tipo 33.</p>
---	---

info e prenotazioni / info and reservations
margelli@margelli.com



Ente Nazionale Protezione Animali ODV
Sezione di Monza e Brianza

prodotto da / produced by
EuroTime Solution S.r.l.

enpamonza.it

Questo orologio è dedicato a chi ha passato tutta la vita a guardare cronometri per misurare i tempi delle sue creazioni di F1, nasce il cronografo a carica manuale di Montecarlo Motorsport.

Riservato a 133 amanti della meccanica e dei cani: parte del ricavato sarà destinato a sostenere il progetto del centro specializzato nel recupero di cani con fobie ambientali e sociali, con sede a Concorrezzo (MB) e gestito da ENPA.



Tanti i presenti tra i quali: Danilo Castellarin, autore, Eredi Chiti, Pino Allievi, giornalista, Fulvio Maria Ballabio, pilota e costruttore, Gianni Arosio, ex meccanico Autodelta



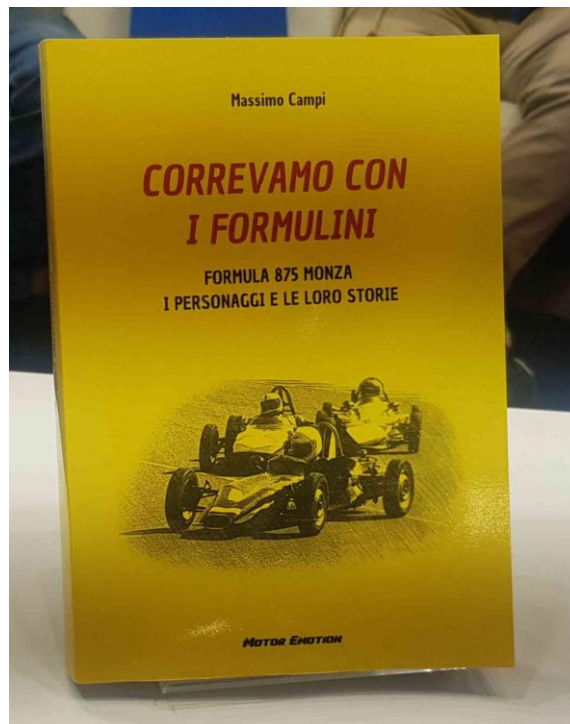
Ore 16.00, presso lo stand centrale di ASI, dove è stato predisposto un palco e un'ampia platea per la presentazione e discussione di temi di interesse motoristico, ci è stata riservata un'ora per dibattere su: **“CORREVAMO CON I FORMULINI: FORMULA 875 MONZA, I PERSONAGGI E LE LORO STORIE”**.



Presenti sul palco, quali relatori: Claudio Mereu, Adriano Salvati, Claudio Ciantia, Franco Fraquelli, Massimo Pollini, Riccardo Calegari e Massimo Campi.

È stata anche l'occasione per la presentazione del libro scritto sull'argomento da Massimo Campi in commercio dal 18/10 u.s.

Storie, aneddoti, racconti di chi ha vinto o solamente iniziato a occuparsi di motorsport, con la Formula 875 Monza: Romolo Tavoni, Michele Alboreto, Arnaldo Bernacchini, Giovanni Salvati, Pippo Bianchi, Leo Bartoli, Alberto Colombo, Riccardo Calegari, Meo Maestri, Lucio Calegari, Egidio Vergani, Sergio Melesi, Renzo Santandrea, Paolo Guerci, Artico Sandonà, Alberto Angeletti, I piloti di Casale Monferrato, Franco Fraquelli, Peo Consonni, Lino Notarnicola, Claudio Ciantia, Loris Papa, Salvatore Geraci, Guido Cappellotto, Fulvio Ballabio, Eugenio Mosca, Angelo Sonvico, Luigi e Sandro Corsini, Lucio Vergani, Massimo Pollini.





Come si vede dalle foto, decisamente gremita la platea.

Ora credo sia venuto il momento di una panoramica delle vetture esposte

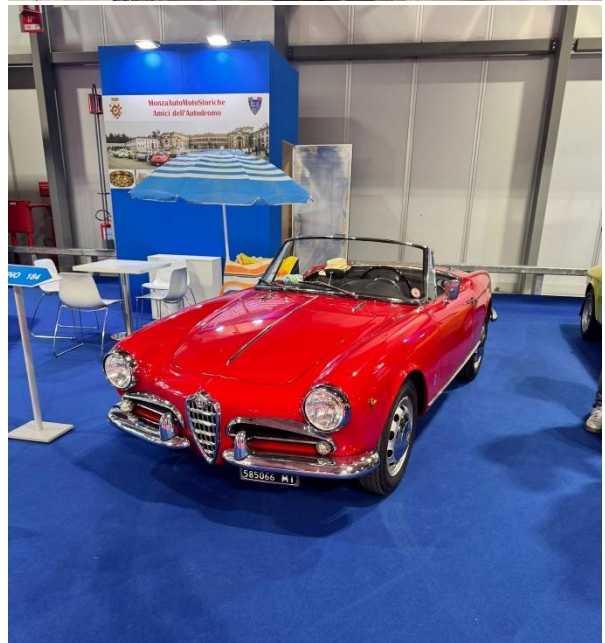












Il venerdì, per quanto riguarda CAVEM ... non finisce qui!!!

Un gruppo di Soci e dirigenti ASI già presenti ad AUTOCLASSICA, hanno pensato bene di finire la giornata con una bella mangiata (fa anche rima! ahahah) e allora cosa si fa?

A pochi chilometri dal centro di Milano, immersi in una natura incontaminata, il Casale San Vito apre le sue porte a tutti coloro che amano vivere atmosfere uniche, genuine ed estremamente raffinate.

Inserito in un Golf Club a nove buche, nel verde di piante secolari, offre uno scenario tranquillo ed elegante dove trascorrere i momenti più felici ed emozionanti della vostra vita, coccolati dai servizi di alto livello proposti dai gestori e lo staff della location.

Qual è stata la bella pensata del nostro Presidente? Una cena a base di tartufo, mica una cosa da poco per i golosi.





Al tavolo della Presidenza, oltre a Claudio Mereu, ci sono Ugo Gambardella, il Senatore Massimo Garavaglia, sua moglie Marina Roma, il nostro Consigliere Filippo De Bellis, nonché Responsabile Gruppo Giovani e altri.

Per far morire d'invidia qualcuno (si scherza ovviamente), ecco il menù della serata ...

Iniziamo con ... L'Asparago - Uovo al tegamino e il Tartufo

Il primo piatto servito ... Il Cappellaccio di pasta fresca alla borraggine farcito con tartufo pregiato di Norcia e il burro d'Alpeggio nocciola

Il secondo piatto ... Filetto di maialino cotto a bassa temperatura, la patata al cartoccio e riduzione al Roero e tartufo

Per concludere ... Il fior di latte e Sua Maestà il Tartufo

Per i bevaggi ... oltre naturalmente all'acqua, sono stati serviti Roero Arneis delle Cantine Terre del Barolo Arnerò e Dolcetto d'Alba delle Cantine Volpi

Sono state volutamente omesse le foto dei piatti che fanno tanto social adatti per i Millennials ... i Boomers, quale gruppo maggiormente rappresentato, non hanno bisogno di foto per ricordarsi cosa hanno mangiato ahahahahah!

Maaaaaaaa, non finisce mica qui!!! Guardate la foto che segue ...



Lo avete riconosciuto? Certamente sì, è il nostro Presidente Claudio Mereu che con la sua band ci ha allietato, come già in altre occasioni (che qualcuno si sarà certamente perso, ma avrà tempo di recuperare), con musica dal vivo ... quella musica che non "muore mai" e che i ragazzi di oggi molte volte ascoltano per rifarsi l'udito (si rifacessero anche la mente, non sarebbe male).

Il complesso che ci ha accompagnato alla conclusione della serata, il

CAVEM Classic Sound



A mio avviso, la foto che segue parla da sola e non necessita di commenti!!!



Sabato 16/11 – attività frenetica per ospiti e Staff

Non dico che siamo stati sotto stress, ma l'affluenza del sabato non è stata certamente pari a quella della giornata precedente e infatti, nemmeno il tempo di una foto al parterre che ha visitato lo stand.

Solo un attimo di tregua in occasione della presentazione di un libro sulla vita dell'Ing. Carlo Chiti, collegato all'orologio dedicato che faceva bella mostra nel nostro spazio.

Ore 11,30, nell'area ASI: **"NOVITA' DELLA LIBRERIA ASI: "CHITI 100" / Omaggio a Carlo Chiti nel centenario della sua nascita."**



Relatori: Stefano Chiminelli (ASI Service), Gianni Arosio (ex meccanico Autodelta), Danilo Castellarin (autore), Pino Allievi (giornalista), Fulvio Maria Ballabio (pilota e costruttore).



Successivamente, Gianni Arosio e Fulvio Maria Ballabio, hanno sostato lungamente al CAVEM.

Rientriamo nella nostra "isola felice" e continuiamo a goderci le vetture che siamo riusciti ad esporre ...



Pochi "sconosciuti" riuscivano a superare le barriere d'accesso, ma una volta entrati, nessuno aveva il coraggio di allontanarli, la passione aveva il sopravvento e preso atto dell'educazione degli ospiti, nulla ostacolava una attenta ispezione alle vetture.



Un aperitivo tra Amici non guasta mai e allora abbiamo aperto le borse termiche e offerto quanto possibile agli ospiti



È arrivato anche il titolare della Scuderia MCM, proprietario delle due Formula 1 messeci a disposizione, che ha condiviso con il Direttore Generale questo momento di elevata spettacolarità offerta da AUTOCLASSICA.





Che rimane affascinata dalle Formula 1 esposte. Marco Coppini a questo punto, la invita a provare il posto del pilota ... l'invito viene accettato con entusiasmo.



Ed ecco che improvvisamente compare l'Onorevole Isabella Tovaglieri, qui in compagnia del Presidente Claudio Mereu e di Marco Coppini di MCM



Si può pensare che sia elettrizzata per questa piccola, ma inaspettata esperienza?

Ore 15,30, siamo sempre nell'area ASI, ma ora il tema da trattare è ... **"FORMULA 1 STORICHE: ISTRUZIONI PER L'USO / Il corretto approccio ai mostri sacri delle competizioni"**



In questo caso i relatori presenti sul palco sono: Claudio Mereu, Franco Fraquelli, Marco Fumagalli e Marco Coppini.

Introduce il dibattito Claudio Mereu



Prosegue Franco Fraquelli e a seguire, gli altri relatori.



La platea è numerosa e direi interessata all'argomento





Il Gruppo si infoltisce con qualche Dirigente ASI che raggiunge il palco dietro l'invito del Vice Presidente ASI Ugo Gambardella.



Siamo ancora a sabato 16/11 e il CMAE – Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca ha organizzato, all'interno di AUTOCLASSICA, un evento dal nome **“Trofeo Milano Autoclassica”**, che prevede un percorso ad anello con rilevamento al centesimo di secondo, con uso libero della strumentazione.

25 gli iscritti tra i quali la nostra Gabriella Scarioni, qui immortalata allo stand del CMAE in attesa del responso/conferma della classifica finale arrivata dopo pochi minuti ...



CronoMilano by Cmae

CLASSIFICA FINALE						
CLASSIFICA	Numero	Pilota	TOTALE PENALITA'	MEDIA	Coeff.	TOTALE PENALITA' COMPENSATO
1	10	SCARIONI GABRIELLA	80	5,33	1,00	80
2	12	PALPELLA SERGIO	155	10,33	1,00	155
3	23	PISATI GIACOMO	156	10,40	1,00	156
4	15	COCCHIGLIA LUCA	204	13,60	1,00	204
5	24	PISATI EMANUELE	249	16,60	1,00	249
6	14	COLOMBO FABIO	273	18,20	1,00	273
7	16	SALA FRIGERIO GIOVANNI	300	20,00	1,00	300
8	19	BONI EDOARDO	482	32,13	1,00	482
9	18	ROCCO MASSIMO	483	32,20	1,00	483
10	8	BERTI GUALBERTO	514	34,27	1,00	514
11	17	SOMMARUGA FRANCESCO	523	34,87	1,00	523
12	7	AGLIONE MARCO	584	38,93	1,00	584
13	9	CARBONE SALVATORE	594	39,60	1,00	594
14	6	COLOMBO ALESSANDRO	729	48,60	1,00	729
15	27	NARDI PAOLO	861	57,40	1,00	861
16	26	ZARA CLAUDIO	992	66,13	1,00	992
17	5	SALVETTI STEFANO	1045	69,67	1,00	1045
18	3	LAMURA SERGIO	1338	89,20	1,00	1321
19	21	LOFARO MARCO	1537	102,47	1,00	1379
20	22	ATENA ALBINO ALDO	2102	140,13	1,00	1546
21	1	GIAMBERINI GIUSEPPE	1792	119,47	1,00	1597
22	4	BRUNI ANITA	1849	123,27	1,00	1750
23	20	ACHINI LORENZO	1838	122,53	1,00	1825
24	11	SOMMARUGA EDOARDO	2456	163,73	1,00	2275
25	2	MAZZONI MARCO	33242	2216,13	1,00	3942

Che l'ha consacrata vincitrice della prova!!!



Quello che mi risulta strano è che nella classifica stilata ... non compaiano i nomi dei Club di appartenenza dei partecipanti alla gara.



A questo punto non manca che la consegna della coppa alla vincitrice.

La consegna/premiazione, avvenuta dalle mani del Presidente del CMAE Marco Leva, che sarà certamente soddisfatto per la riuscita della manifestazione ... ma non so quanto dal fatto che a vincere sia stata una Socia del CAVEM e non un proprio Socio ... c'est la vie!!!



Sergio Palpella ritira la coppa per il secondo classificato



Qui la premiazione del terzo classificato Giacomo Pisati

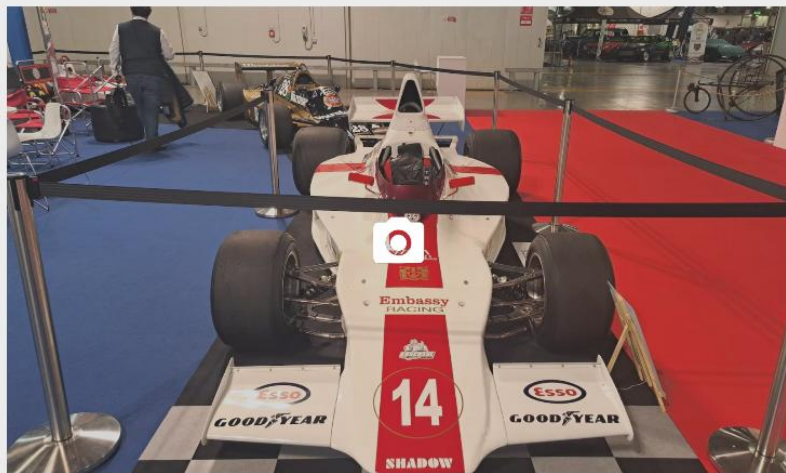


Non si è ancora spento l'eco di questo sabato meraviglioso, che la stampa (sul web), ha già iniziato a parlare di AUTOCLASSICA ...

RUOTECLASSICHE



AUTO PEOPLE QUATTORRUOTINE BEST IN CLASSIC VENDO & COMPRO QUOTAZIONI | ABBONATI



NEWS

Milano AutoClassica: Scuderia Salvati, nuova energia in arrivo

Un gruppo di amici ed ex piloti della famosa squadra dei "formulini" ha lanciato l'idea di recuperare lo spirito originario del team di aiutare chi ha passione a coronare un sogno

16/11/2024 | di Andrea Stassano

Il pretesto per fermarsi allo stand del **Cavem** (Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano), storico circolo meneghino, sono **le tre monoposto esposte in prima fila**: due **Formula 1** e una **F. Monza**. Le prime due sono pezzi notevoli, **una Shadow DN1 del 1973, ex Graham Hill**, e una **Arrows A1B del 1978, ex Riccardo Patrese**, entrambe appartenenti alla Collezione Master Class Motors. La terza è una chicca, una minuscola e splendida F. Monza, con la quale corse all'inizio degli anni 80 Massimo Pollini, oggi apprezzatissimo restauratore e gestore di monoposto di F.1 d'epoca.



Con tutti gli onori. A farci da Cicerone, tra le monoposto e le attività del sodalizio, è il **Presidente del Cavem, Claudio Mereu, ex pilota** e profondo conoscitore del mondo delle corse. Ma soprattutto, uno **dei tanti protagonisti della favolosa epopea della F.875 Monza** (seguita poi da categorie successive) dal 1965 al 1983 a Monza e su altre piste, un tema che sta tornando alla ribalta per la **sua importanza nel tessuto delle competizioni lombarde**, per il ruolo di **“talent scout” che ha avuto nel caso di tanti bravi piloti arrivati anche in F.1 (su tutti, Michele Alboreto)** e per l'importanza di alcune squadre coinvolte, come la **Scuderia Salvati**. Ha avuto anche l'importanza di aver creato un grande scuola di preparatori, di piccoli costruttori e team manager.

Un'idea importante. Proprio riguardo alla Scuderia Salvati, **fondata nel 1973 in ricordo di Giovanni Salvati**, campione italiano di F.3 e vincitore di molte gare internazionali, scomparso in Brasile nel 1971, un gruppo di amici che correvano all'epoca con i “formulini” ha **lanciato l'idea di ridare forza e vigore alla “Salvati”, alla sua filosofia**, offrendo inizialmente la possibilità di realizzare alcuni track day, al fine di ricreare quella atmosfera di passione, collaborazione e amicizia che si respirava all'epoca in squadra. Una **possibilità di provare automobili in pista** (chissà, in futuro si vedrà, magari anche delle “single seater”), per chi non ha **mai potuto provare certe emozioni**. Nel **pieno spirito di Giovanni Salvati e del fratello Adriano**.

Fonte:

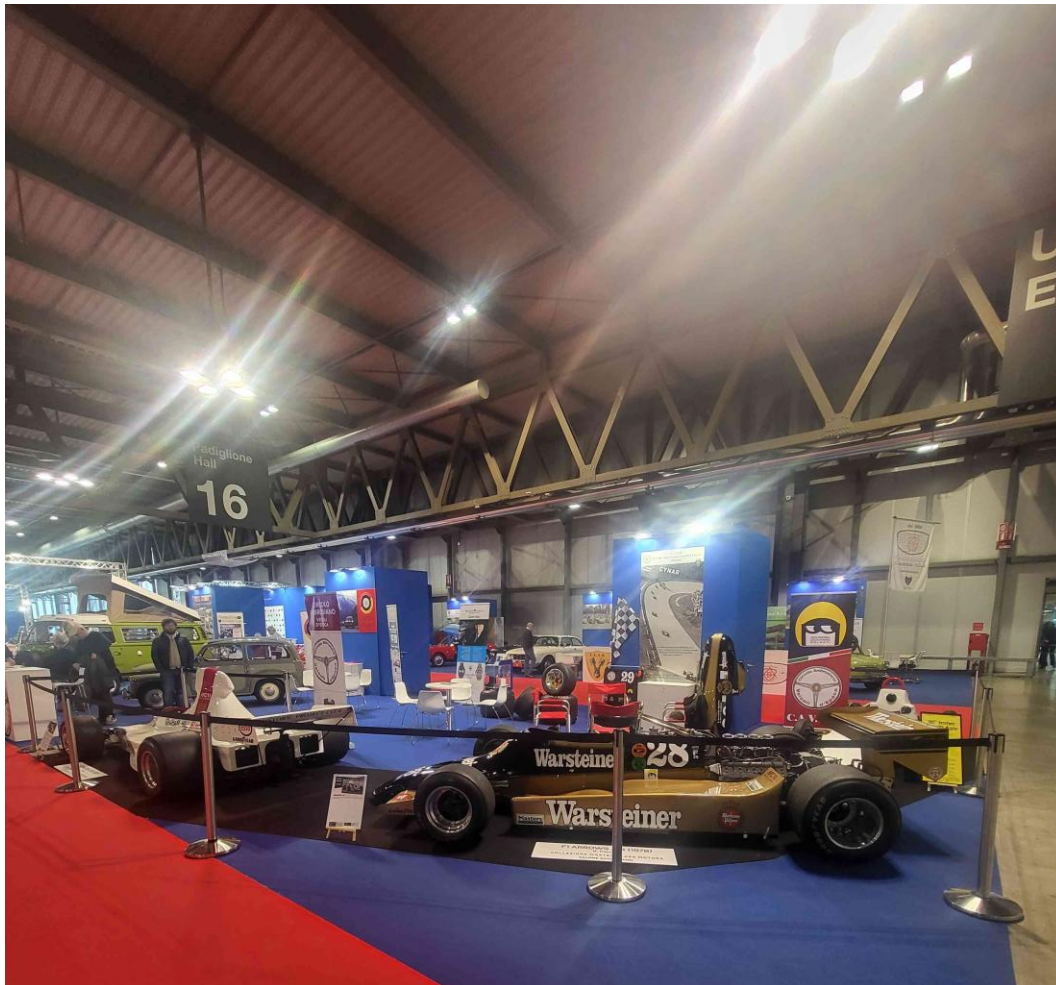
<https://ruoteclassiche.quattroruote.it/milano-autoclassica-scuderia-salvati-nuova-energia-in-arrivo/>



Domenica 17/11 – chi l'ha detto che oggi ci sarà meno gente?

Arriviamo relativamente presto, ma in ogni modo (come per gli altri giorni d'altronde), prima dell'orario di apertura per i visitatori.

Ci guardiamo intorno e facciamo qualche foto "istituzionale", prima che riesca impossibile.

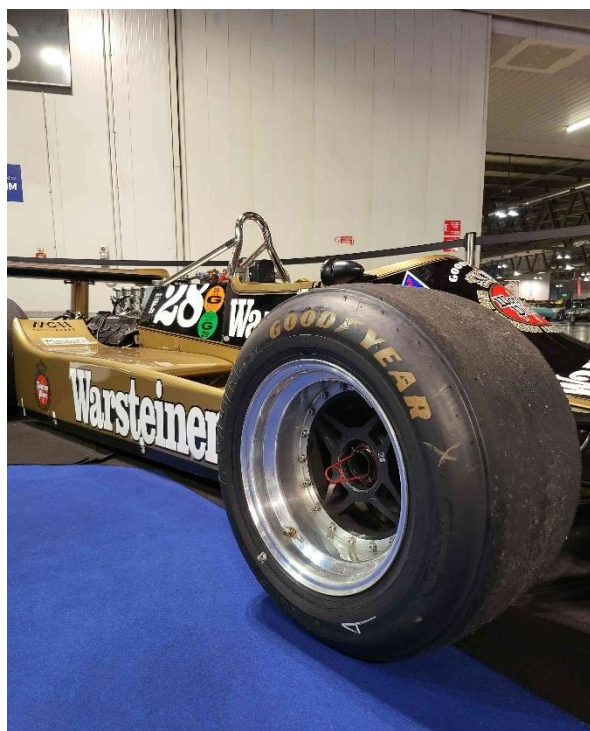
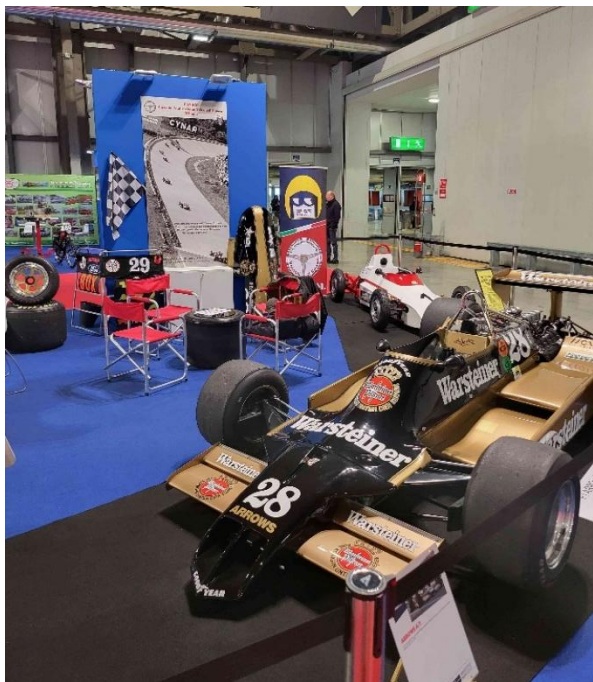


Il nostro "spazio" non è proprio niente male, come piace dire oggi ... diciamo "che spacca", per chi non abituato ad utilizzare questo termine, forse si ritroverebbe a dire "che stacca".

C'è solo una cosa che dà fastidio e sono proprio quei faretti sopra il nostro manifesto (realizzato appositamente per la manifestazione), che sparano troppa luce e ci "accecano", infastidendo anche "l'attrezzo" utilizzato per le foto.

E allora noi cosa facciamo? Cerchiamo l'interruttore generale e lo stacciamo, così riusciremo a fare una foto con i giusti contrasti ... per vedere i particolari senza alcun fastidio.





Se anche i particolari contano, crediamo che chi ha allestito lo stand abbia avuto molta cura nel farlo e poche cose, sono sufficienti per dare tutto un altro aspetto a quello che ci circonda ... dobbiamo ringraziare sempre i soliti, sempre presenti nei momenti importanti!!!

Grazie, grazie, grazie!!!

Chi sono i primi ad arrivare? Tra i non addetti?

Il Vice Presidente ASI Ugo Gambardella e l'Onorevole Massimo Garavaglia, qui con Claudio Mereu.



è arrivato anche il nostro Consigliere Filippo De Bellis



L'Onorevole con la moglie ...



e ora il Super Trio ...



Era già tutto previsto per oggi (domenica), una decisione forse azzardata dei responsabili delle vetture, visto il luogo in cui siamo, ma si sono attrezzati e hanno deciso di provare un'accensione della vettura ex Patrese e allora il momento diventa catartico.



Sono le 13,00 ca ed è bastato un primo accenno e le persone si sono riversate allo stand per assistere a quanto stava per accadere.

Se volete vedere quanto accaduto e sentire il rombo della Arrows A1B del 1978 cliccate sul link qui sotto:

<https://drive.google.com/file/d/1tYKdi373jlhEoY0CNmFpbcaBH07s3tis/view?usp=sharing>

Dopo "il fattaccio", la gente si allontana per proseguire la visita, ma quelli arrivati in ritardo si lamentano di non aver assistito e allora Marco Coppini fa una promessa: "tra un'oretta faremo una nuova accensione, trovatevi qui e potrete assistere"

A questo punto, sono le 13,00 ca e tra coloro che hanno assistito c'è anche un personaggio "scuro" che rimane allo stand ... non potete riconoscerlo subito, ma avrete una sorpresa ...



Tutti insieme appassionatamente ... brindisi dei Presidenti dei Club ASI della Lombardia



e questo – sopra - avveniva intorno alle 13,15 ... ma dopo una ventina di minuti riesplode l'entusiasmo dei visitatori che sono nei dintorni dello stand CAVEM e questo accade perché viene a farci visita un grande dell'automobilismo sportivo e in particolar modo della Formula 1



il Cowboy delle corse

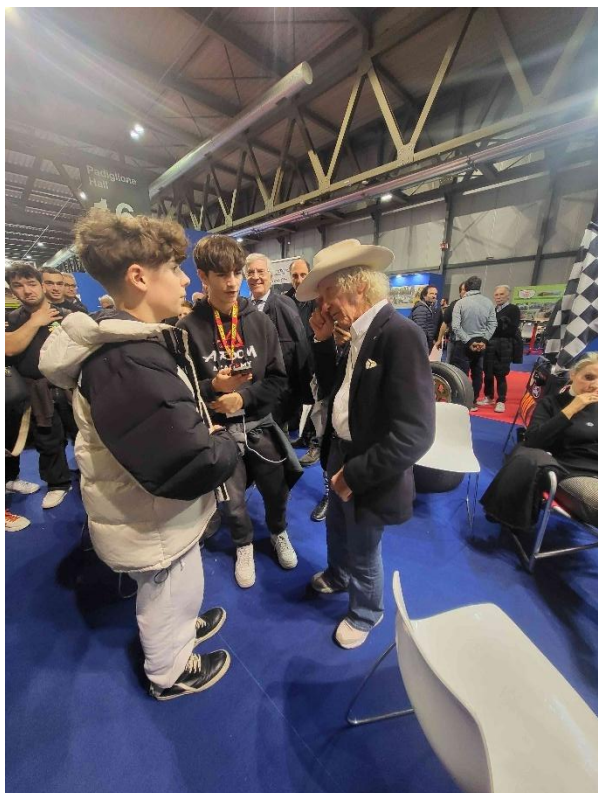


A questo punto la gente accorre per vedere questo personaggio che tanto ha dato al mondo sportivo delle quattro ruote.

Diventa quasi incontenibile e molti superano le barriere messe a protezione delle vetture e invadono lo stand ... molti vogliono un selfie con Arturo e lui, con la massima tranquillità si rende disponibile per tutti questi appassionati.



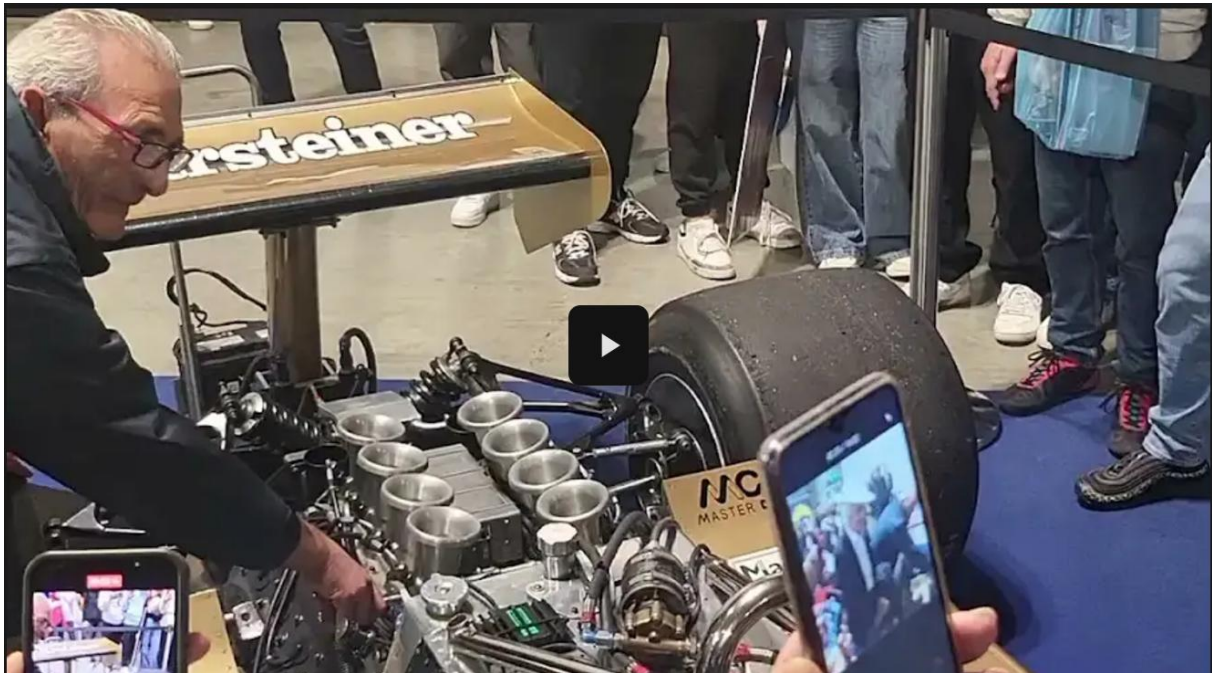
Il più fantastico del momento, è quando questi due ragazzini hanno “accerchiato” Merzario e si sono messi a parlare con lui delle sue corse



Ma tra poco si ripeterà l'operazione “accensione” e le persone avvertite dell'evento non si allontanano in trepida attesa di quanto sta per accadere.

I motoristi della MCM stanno preparando la batteria ausiliaria per l'avviamento e riempiono i cornetti dell'aspirazione della “miscela” necessaria per accendere la vettura ...

15,41 ... “si parte” ...



Ecco il link per il nuovo filmato:

https://drive.google.com/file/d/1WA3kOfr4hX2L7O8zecXGb_YsSGWGF2IJ/view?usp=sharing



Il motore della Shadow ormai tace, ma la folla non si allontana vista la presenza di diversi personaggi legati alla Formula 1 presenti nel nostro stand.

Un successo, come già accennato in precedenza, credo sia dire poco, fosse passione, fosse curiosità, siamo riusciti a galvanizzare l'ambiente e anche se in lontananza si sente il rombo del motore Alfa Romeo che equipaggia uno dei motoscafi d'epoca esposti in altro stand vicino, sembra non abbiano intenzione di allontanarsi avendo la speranza di qualcosa di inaspettato che potrebbe accadere da lì a poco.

Merzario è sempre al centro dell'attenzione e ne è chiaramente compiaciuto.



Qualcosa di nuovo e di inaspettato, anzi direi di impensabile, accade per i due ragazzini di prima. Il proprietario delle vetture, vista la passione e le conoscenze dimostrate, li invita a mettersi al posto di guida della nera Arrows A1B del 1978.

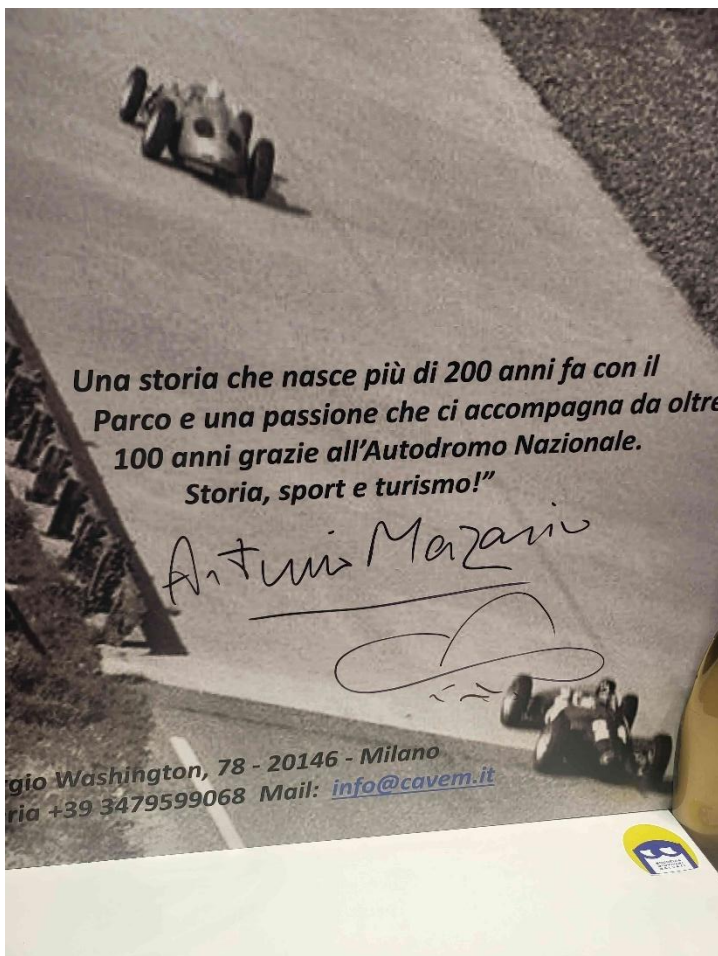
Incredulità? Stupore? Meraviglia? Sorpresa? Entusiasmo!!! Sì, direi proprio entusiasmo, guardate le loro espressioni



Dalla folla presente si sente una voce di preghiera ... "Arturo, mi fai un autografo, ho solo il biglietto d'entrata, fammelo qui sopra, grazie"



Nessun problema, come abbiamo detto, la sua disponibilità è "tanta" e prontamente esaudisce la richiesta, ma a questo punto anche noi vogliamo suggellare questo momento e allora, sul manifesto che ha abbellito lo stand, chiediamo un autografo che rimarrà indelebile.



Terminata AUTOCLASSICA questo manifesto fa bella mostra di sé sulla parete della nostra segreteria e tutti coloro che verranno a trovarci potranno ammirarlo nella nostra sede.



Vi abbiamo raccontato la “nostra” AUTOCLASSICA”, vi abbiamo parlato degli eventi, delle persone che ci hanno fatto visita, degli eventi che abbiamo realizzato e anche di quelli a cui abbiamo partecipato in qualità di ospiti.

Sono stati tre giorni intensi e ci sono serviti anche per quello che sarà il futuro, dove migliorare, dove fare di più e dove fare qualcosina di meno; potremo “calibrare” il nostro “essere e fare”.

È sempre stato così e il risultato, a quanto pare, ci da ragione, ma siamo sicuri che anche qualcuno di voi ha qualcosa da suggerirci.

Lo dicono tutti, ma noi ci crediamo “VOGLIAMO CRESCERE INSIEME” e allora non siate timidi, se avete qualcosa da proporre che pensate possa essere di gradimento per i Soci o qualcosa che possa attrarre nuovi Soci, fatecelo sapere.

Scrivete a info@cavem.it oppure telefonate in sede (+39 3479599068), Giulia o qualcun altro, saranno pronti ad ascoltarvi o a prendere nota.

Un saluto a tutti voi, sperando di avervi coinvolto con le nostre immagini e le nostre parole, in un avvenimento che abbiamo voluto fortemente “diverso” e questo non solo certamente per noi, ma per tutti, Soci e Amici.



A questo punto ci vogliono i ringraziamenti a tutti coloro che hanno permesso questo ...

- *A chi ha allestito lo stand*
- *A chi ha dato disponibilità per le vetture e gli oggetti in tema*
- *A chi ha presenziato durante i giorni della manifestazione*
- *A chi è venuto a trovarci per un saluto*
- *A chi ha voluto testimoniare il proprio interesse per il nostro Circolo*
- *Ai personaggi politici che danno il proprio appoggio per non permettere a qualcuno di distruggere il mondo delle storiche*
- *A tutto il pubblico che ha dimostrato interesse*
- *Ancora a coloro che hanno poi smontato lo stand*

E ringraziamo anche coloro che vorranno partecipare in presenza, scegliendo CAVEM per condividere la propria passione per i veicoli d'epoca, siano auto e/o moto o quant'altro rientri nella categoria ... vi aspettiamo.

CAVEM – Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano

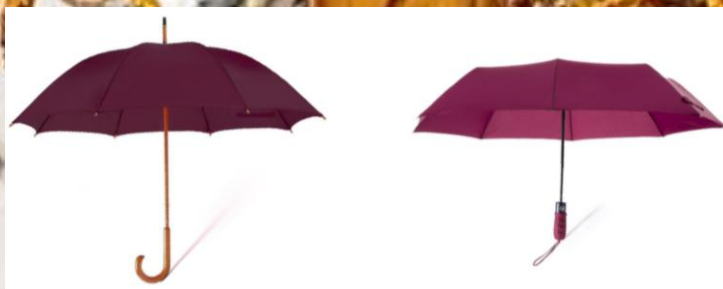
Club federato



LO
SAPEVI
CHE?



Se vuoi far vedere a tutti che sei un Socio CAVEM, abbiamo disponibilità di questi oggetti della Collezione Ufficiale del nostro Circolo.



Chiama in Segreteria e chiedi prezzi e disponibilità ... poi, se sei interessato, ci servirà sapere la tua taglia.

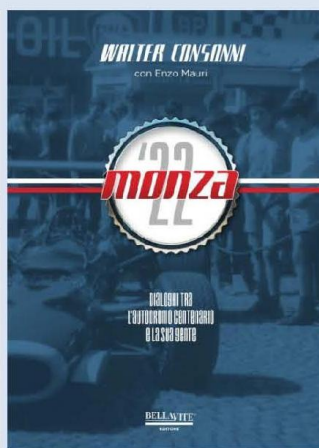
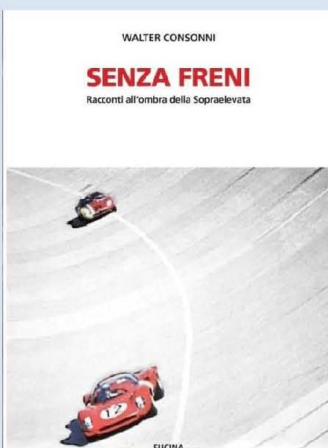
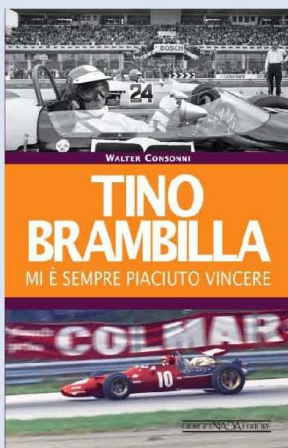
Cerchi regali di Natale?

Euro 20,00
prezzo scontato

Walter Consonni

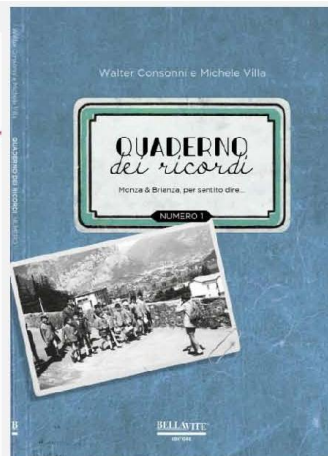
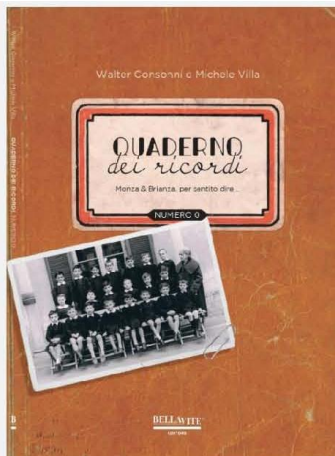
Semplicemente
PEO

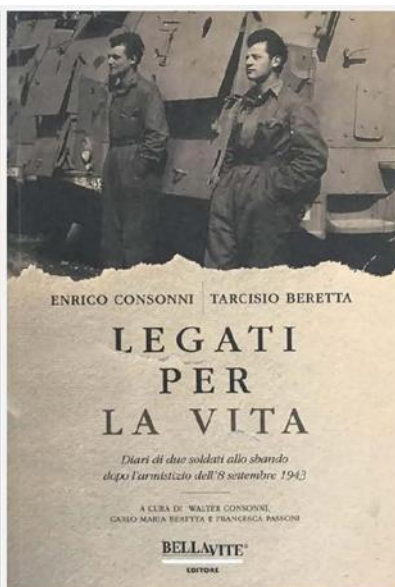
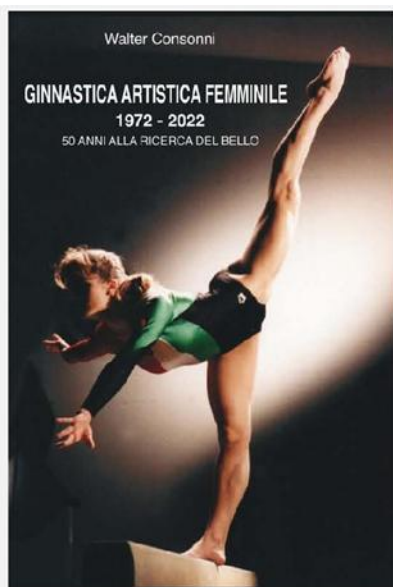
Storie di
aspirazioni
compressioni
scoppi
e scarichi



Solo euro 10,00 cadauno

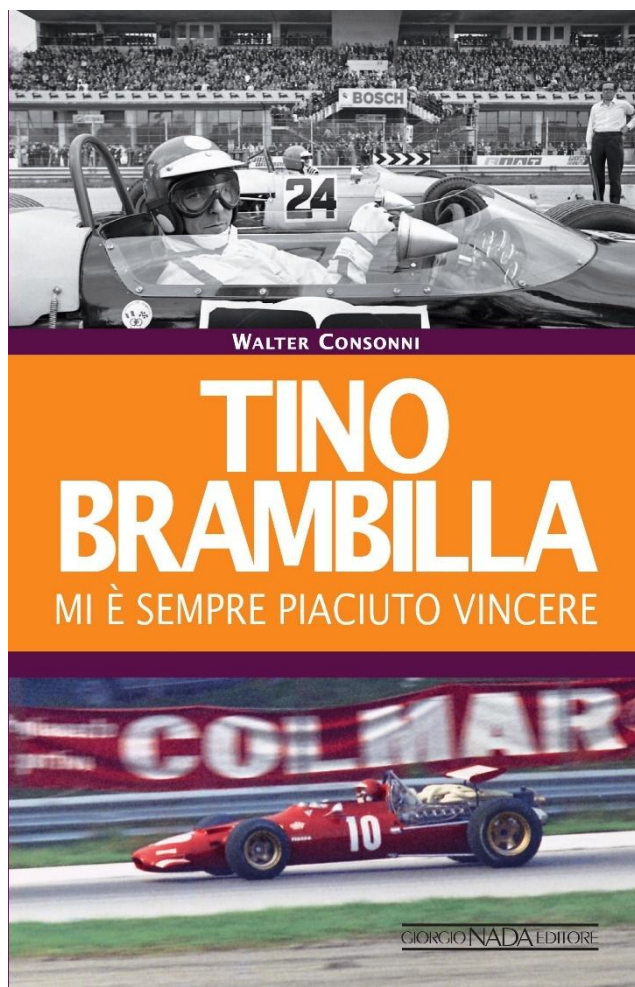
Questi invece ...





Prezzo speciale Strenna 2024
Euro 7 cadauno -5 volumi a scelta Euro 25

E ancora ...



TINO BRAMBILLA - Mi è sempre piaciuto vincere.

Biografia del pilota Ernesto "Tino" Brambilla, scritta da Walter Consonni

Formato del libro: 14x22 - Pagine: 240 - Foto: in b/n e a colori - Cartonato con sopraccoperta

Prefazione di Giorgio Terruzzi

Prezzo di copertina € 25,00 (per i Soci C.A.V.E.M. offerta speciale natalizia € 10,00)

Nato a Monza il 31 gennaio 1934, Tino Brambilla all'anagrafe Ernesto, cresce tra i motori e i fumi delle motociclette nell'officina paterna, situata nelle vicinanze dell'Autodromo Nazionale.

Presto, sostenuto da papà Carlo e zio Luigi, decide di correre e vincere con qualsiasi mezzo munito di ruote, iniziando con la bicicletta e i pattini a rotelle.

A diciotto anni Tino inizia la sua carriera sportiva di centauro con le moto Rumi, Mas e Parilla, cogliendo la sua prima vittoria su una Rumi 125 al circuito di Trecate, il 17 maggio 1953.

Già l'anno successivo viene ingaggiato come collaudatore e pilota ufficiale dalla portentosa MV Agusta con cui si laurea subito Campione d'Italia in 3ª categoria in sella alla MV Agusta 125 collezionando 22 successi in una sola stagione. Un inizio da record.

Brambilla correrà per la casa di Cascina Costa fino al 1959 conquistando altri due titoli italiani

nella 250 ed il terzo gradino del podio al Gran Premio di Germania, al suo debutto nel Campionato Mondiale. Seguirono altri piazzamenti con lo squadrone MV, capitanato da John Surtees e Carlo Ubbiali, prima di essere ingaggiato dalla Bianchi (che non primeggiava dai tempi di Nuvolari) per sviluppare la nuova 500 bicilindrica. Invece va a vincere il titolo tricolore assoluto in sella ad una 350!

Lasciate le corse in moto dopo il GP di Assen (Olanda), intraprende insieme al fratello Vittorio l'avventura nel karting, dimostrando subito di avere anche il piede pesante. Il titolo mondiale di Vittorio conquistato sulla Pista Rossa dell'Idroscalo è un po' anche merito di Tino, attento controllore dei funambolici piloti americani.

Dopo un paio d'anni di apprendistato sulle quattro ruote, Brambilla diventa Campione italiano di Formula 3 nel 1966, al volante di una Brabham Ford.

Meccanico dalle eccellenti doti tecniche, nel 1967 Tino contribuisce all'allestimento della Birel di Formula 3, equipaggiandola con un motore di sua elaborazione. Ma, purtroppo, l'anno è segnato da un drammatico finale di stagione: l'incidente di Caserta si porta via per sempre "Geki" Russo, "Tiger" Perdome e Beat Fehr, tutti in una volta sola, giusto un mese dopo aver assistito alla tragedia di Lorenzo Bandini a Montecarlo.

Nel 1968 l'indomito pilota monzese opera un ulteriore salto di categoria e partecipa alle prime prove del Campionato Europeo di F2 al volante di una Brabham, da lui stesso preparata; lo stesso Enzo Ferrari gli offre un volante della "Dino" 166 e lui lo ringrazia andando a trionfare a Hockenheim, a Vallelunga e a Buenos Aires nella Temporada Argentina, consacrando nell'olimpo dei grandi piloti della Ferrari e di tutto il mondo, primo a portare alla vittoria la monoposto spinta dal motore ideato da Dino Ferrari, lo sfortunato figlio primogenito di Enzo Ferrari. Grazie alle due esaltanti vittorie consecutive nel Campionato Europeo di Formula 2, misurandosi con campioni del calibro di Graham Hill, Jochen Rindt e Derek Bell, spesso superandoli, Tino si classifica terzo nella classifica assoluta del trofeo continentale con un numero esiguo di gare disputate.

Le altisonanti vittorie attirano l'attenzione dei maggiori costruttori inglesi come Colin Chapman e Frank Williams (quest'ultimo rimarrà suo grande amico per tutta la vita): la Lotus lo avrebbe affiancato volentieri a Rindt nel team di F1. Ma Tino non ha "la valigia piena di dollari" come da sua stessa ammissione.

Si spalancano, invece, le porte di Maranello e l'anno dopo, il 1969, Tino viene messo sotto contratto dalla Ferrari come collaudatore ufficiale di tutti i nuovi modelli sportivi e pilota della Rossa in Formula 2. È l'anno in cui le visite del Drake si intensificano presso l'officina Brambilla di via della Barona, dove Tino riceve l'incarico di elaborare personalmente i motori Ferrari Dino; nel mese di settembre viene iscritto anche al GP di Monza di F1 ma, purtroppo, una paio di circostanze negative non gli permettono di debuttare nel Mondiale proprio sulla pista di casa: la 312 non è mai stata competitiva e in più ci si è messo una malaugurata incidente motociclistico, avvenuto, pochi giorni prima del Gran Premio, provando la Paton 500 del fratello Vittorio sullo Stradale di Monza.

Dopo aver concluso la splendida esperienza alla Ferrari, Tino continua la brillante carriera di pilota automobilistico in diverse categorie, dalla Formula 2 europea ai Prototipi, contribuendo a lanciare nel circus della Formula 1 il fratello Vittorio, pilota altrettanto talentuoso.

Tino Brambilla è conosciuto e stimato in tutto il mondo del Motorsport come eccellente pilota e competente meccanico ma a Monza, la sua città natale e di residenza, è da sempre considerato un mito, una leggenda, un personaggio singolare e dalle grandi doti di umanità, impiegate non soltanto nello sport.

Coloro che hanno avuto la fortuna di crescere vicino a lui, e non solo essi, ricordano con nostalgia il vecchio mondo delle corse, fatto di passione vera per la velocità, di amicizie sane e genuine, caratterizzate dallo spirito goliardico che aleggiava nell'aria di quei formidabili anni, non solo nell'animo del nostro protagonista.

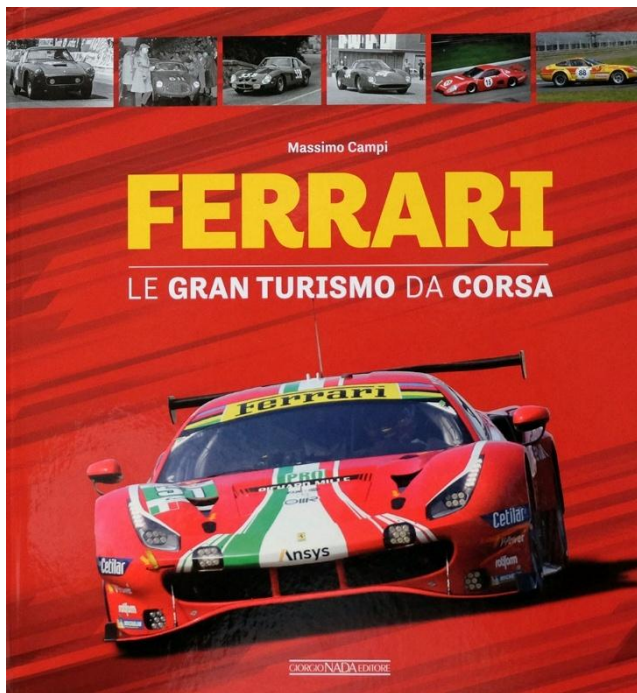
Difficile trattenere un sorriso quando senti raccontare dallo stesso Tino, rigorosamente in dialetto nostrano, gli spassosi aneddoti della sua vita. Uno su tutti. È successo di vederlo diverse volte andare a provare la sua monoposto di F3 all'Autodromo di Monza: partiva nell'abitacolo dell'auto da corsa già nella sua officina di via Bellini e da lì transitava con il motore rombante tra i viali alberati del Parco per presentarsi, pochi minuti dopo, davanti al cancello d'ingresso della pista!

Impossibile, invece, trattenere una lacrima di rimpianto per quei tempi eroici e per quei piloti come il Tino che Giorgio Terruzzi - con un sms in occasione dell'ottantesimo compleanno di Tino - ha definito "con la panza": gente tutta d'un pezzo, a cui bastava un motore con due o quattro ruote per poter sognare sfrecciando più veloci del vento.

Insomma la biografia del nostro Tino, in qualsivoglia situazione sportiva o meno, ci lascia sempre meravigliati di fronte alla sua vita davvero singolare, colma di momenti di spericolatezza e audacia ma sapientemente regolata da una robusta dose di coerenza e di onestà: una vita dedicata totalmente alle corse, prima come eccellente pilota e formidabile collaudatore, poi come competente meccanico da una assoluta competenza tecnica condita di creatività: doti e abilità uniche, ampiamente apprezzate da tutti i più grandi costruttori, a cominciare da quell'Enzo Ferrari che teneva in grande considerazione i pareri del pilota monzese riguardanti tutte le auto da corsa che uscivano dalla fabbrica Maranello, o dal Conte Domenico Agusta che lo volle pilota ufficiale del suo mitico squadrone, con cui Tino corse a manetta per sei anni.

Proprio Enzo Ferrari lo definisce come uno dei talenti più genuini del periodo:

"Dopo Lorenzo Bandini, quali altri piloti italiani? C'è stato Tino Brambilla, volenteroso, sempre pronto. Tanto buono che non capivo come fosse riuscito a guadagnarsi la fama di 'duro' del mestiere. È stato il primo a portare alla vittoria la Dino Formula 2 e non lo dimentico."



FERRARI Le Gran Turismo da corsa

di Massimo Campi – Giorgio Nada Editore

L'autentica epopea delle Gran Turismo Ferrari da corsa costituisce una sorta di storia nella storia della Casa del Cavallino che con le vetture a ruote coperte iniziò da subito a correre e, naturalmente, a vincere. Dalle prime 166 nelle diverse declinazioni alle varie 250 GTO e LM degli anni Sessanta, passando poi alle 275 GTB e 365 "Daytona" del decennio successivo, sino alle F40, 550 Maranello e quindi alle contemporanee 488, è stata una unica, lunga quanto gloriosa vicenda sportiva, con le "Rosse" protagoniste in gare di straordinario fascino come la Mille Miglia o la 24 Ore di Le Mans. Una storia oggi raccolta e finalmente raccontata in un volume che si avvale anche di una ricchissima galleria di immagini, per la maggior parte inedite.

Le competizioni sono sempre state il miglior veicolo pubblicitario per le vetture del cavallino rampante,

la storia tra le Ferrari granturismo e le competizioni sportive è molto lunga. Tutto parte da quando è stata fondata la Ferrari, dalle prime corse del dopo guerra e, con fasi alterne, arriva fino ai giorni nostri. Oggi la classe regina delle corse è la Formula 1, la monoposto del cavallino rampante sono sempre tra le protagoniste. Negli anni '50 le gare più importanti e rinomate si svolgevano con le vetture a ruote coperte, spesso con competizioni su strada. Alcune di queste rappresentavano l'evento principale della stagione sportiva, la Mille Miglia su tutte, poi la Carrera Panamericana. La Scuderia di Maranello partecipava a queste gare con i suoi prototipi ufficiali, ma c'erano molti facoltosi clienti sportivi disposti a spendere importanti cifre anche per l'epoca, pur di correre con le vetture del cavallino rampante.

Enzo Ferrari, abile commerciante e promotore del suo marchio, subito intuì che offre il mercato sportivo ed inizia a preparare ed in seguito realizzare granturismo adatte alle competizioni. Il Campionato Mondiale Marche inizia nel 1953, per dare un titolo alle più importanti gare di durata che già si svolgevano da anni con le vetture a ruote coperte. Ma i prototipi di tipo a barchetta spesso non riuscivano a riempire gli schieramenti di gare come la 24 Ore di Le Mans, la Carrera Panamericana, la 24 ore di Daytona o la 12 ore di Sebring, e venivano ammesse le vetture granturismo preparate che le case costruttrici vendevano ai vari piloti privati, spesso gentleman driver molto facoltosi che le usavano anche durante la settimana per viaggiare. Ben presto ci si accorse che anche queste vetture potevano rappresentare un importante business per la casa e la Federazione sportiva istituì un campionato anche per le vetture turismo. La Ferrari, che viveva proprio sul commercio delle vetture coupè o berline preparate per i clienti sportivi, che in seguito verranno denominate "granturismo", diventa la casa da battere con i suoi vari modelli. Spesso i gentleman driver fanno anche rivestire le loro vetture dai più importanti carrozzieri: Touring, Pininfarina, Vignale che lavoravano abitualmente sui telai prodotti a Maranello, realizzano modelli unici su ordini dei facoltosi proprietari.

Oltre alle gare su strada ci sono quelle in salita, terreno ideale per molti gentleman driver. Alcuni piloti privati spesso non hanno molto tempo da dedicare alle competizioni: gli impegni aziendali impediscono lunghe trasferte. Le gare in salita, che si svolgono nella giornata della domenica, impegnano solo il tempo nel fine settimana, hanno una grande diffusione negli anni '50. Il pubblico accorre sempre numeroso ai bordi delle strade e le vetture del cavallino sono sempre quelle più veloci ed ammirate. Con la fine delle grandi maratone su strada, come la Mille Miglia e della Carrera Panamericana, vengono sospese in seguito anche quelle sui circuiti stradali. Dagli anni sessanta le gare si svolgono soprattutto in circuito e le ruote coperte sono l'attrazione principale, almeno fino all'inizio degli anni '70, quando le monoposto prendono il sopravvento. La Ferrari, in quegli anni, ha già vinto titoli mondiali e nove volte la 24 Ore di Le Mans, la regina delle gare di durata, ma ha anche conquistato molte vittorie di classe con le granturismo delle varie scuderie sportive che corrono con le vetture di Maranello. Le granturismo continuano a correre per merito delle scuderie private che conquistano varie vittorie di classe con le vetture del cavallino, ma le competizioni a ruote coperte hanno sempre meno attrattiva per i piloti che preferiscono le monoposto.

Dopo un paio di decenni le competizioni per le vetture granturismo a ruote coperte rinascono negli anni '90. Le supercar, come vengono definite, sono vetture che fanno sognare. Vederle correre sulle piste diventa nuovamente una grande attrazione, sia per il pubblico che per i piloti. Enzo Ferrari, prima di passare a miglior

vita, ha voluto la F40, la supercar più potente mai prodotta fino ad allora nella fabbrica emiliana. In mani private, adeguatamente preparata, diventa la vettura del rilancio sportivo a ruote coperte. Con l'era di Luca Cordero di Montezemolo al timone della fabbrica, viene lanciato il Ferrari Challenge, campionato monomarca, inizialmente con la Ferrari 348. Siamo all'inizio degli anni '90, da allora le vetture granturismo appositamente prodotte a Maranello diventano una presenza fissa negli autodromi. Visto il successo, nascono i campionati negli Stati Uniti, nell'Asia-Pacifico e in Europa, con le finali mondiali.

All'inizio del terzo millennio la Ferrari 550 Maranello conquista la vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans e il titolo mondiale nel campionato FIA GT. È l'inizio di una nuova era, di un impegno sempre maggiore del cavallino rampante che fonda la Ferrari Clienti per l'assistenza sportiva. Con la Le Mans Series ed il World Endurance Championship viene istituito il titolo mondiale per le vetture granturismo. La Ferrari è da subito protagonista, lottando con storici avversari come Porsche, Ford, Corvette, Aston Martin. Le ultime grandi vittorie ed i titoli mondiali, arrivano proprio da queste vetture che ancora una volta portano il cavallino rampante sul tetto del mondo.

FERRARI Le Gran Turismo da corsa – di Massimo Campi – Giorgio Nada Editore

Autore: Massimo Campi

Formato: 24,5x26,5 cm – Pagine: 192 – Foto: centinaia in b/n e a colori – Cartonato – Testo: italiano – Collana: Ferrari

Per informazioni: <https://www.giorgionadaeditore.it/>



UN UNIVERSO PARALLELO DI CORSE E DI SUCCESSI

Le competizioni sono sempre state il miglior veicolo pubblicitario per le vetture del Cavallino rampante e, non a caso, la storia tra le Ferrari granturismo e le competizioni sportive è molto lunga. Tutto ha inizio con la nascita della Ferrari stessa, dalle prime corse del Dopoguerra

sino ad arrivare, con fasi alterne, ai giorni nostri.

Oggi la classe regina del Motorsport è la Formula 1, con il monopolio del Cavallino sempre tra i protagonisti. Ma negli anni Cinquanta le gare più importanti e ricomate si svolgevano invece con le vetture a ruote coperte, spesso in competizioni su strada. Alcune di queste rappresentavano l'evento principale della stagione sportiva, la Mile Miglia su tutto, ma anche la Carrera Panamericana. La Scuderia di Maranello partecipava a queste corse con vetture ufficiali, ma inoltre c'erano molti facoltosi clienti disposti a spendere importanti cifre anche per l'epoca pur di correre con le vetture che avessero impresso sulla carrozzeria il Cavallino rampante.

Enzo Ferrari, abile commerciante e promotore del suo marchio, con alle spalle una più che onorata carriera di direttore sportivo e *deus ex machina* della Scuderia Ferrari negli anni in cui faceva correre – e vincere – le Alfa Romeo, subito intuì le possibilità che offre il mercato legato alle corse e iniziò a preparare e poi a realizzare granturismo adatte alle competizioni.

Il Campionato mondiale Costruttori ha inizio nel 1955, allo scopo di conferire un titolo alle più importanti gare di durata che già si svolgevano da tempo con le vetture a ruote coperte.



Si affida la 250 GTV a Santhò, figura del pubblico di Torino dal 1948 al 25 settembre 1948. La vettura 250 GTV è l'ultimo esemplare della serie commissionata a Enzo Ferrari, il 25 settembre 1948. Si tratta di una 250 GTV con la Touring del 1950. Di questo Franco Corbelli, storico concorrente di Enzo Ferrari, è Guido Mariani, vicedirettore Touring e vicedirettore della 250 GTV. Le vetture costruite al 1950.



Il memoriale del Cavallino del 1995





Una lunga storia ... finita troppo presto **Velomotor TESTI**

Con questo libro volevo scrivere una storia sul genio di Erio Testi, far sapere veramente cosa aveva costruito e cosa aveva fatto durante tutto il suo percorso di costruttore e “parlare” di tutti coloro che lo hanno interpellato, di quelle case motociclistiche che hanno sì, avuto una loro storia, ma che magari sarebbe stata diversa se non avessero incontrato Erio Testi durante il loro percorso.

Troverete nomi di fabbriche che nemmeno conoscevate o avete mai sentito, ma dopo averlo letto, saprete che sono esistite e che magari sono nate e cresciute solo perché Erio Testi ha lavorato con e per loro.

Nel percorso industriale della Velomotor Testi, sono intervenuti diversi fatti che l'hanno resa grande e altri che l'hanno messa in difficoltà, alcuni provocati da imprevisti ... imprevedibili e altri invece accaduti a seguito di scelte

industriali ben precise.

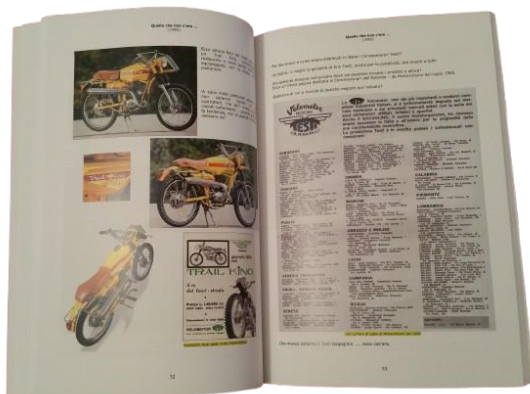
Nella produzione della Velomotor Testi vi sono tantissimi modelli particolari e altri studiati per una precisa economia di scala, ma quello che sarà più evidente è che ogni modello ha sempre avuto una sua particolarità e un proprio “carattere”, ognuno voluto per attirare l'attenzione di coloro che poi lo avrebbero acquistato.

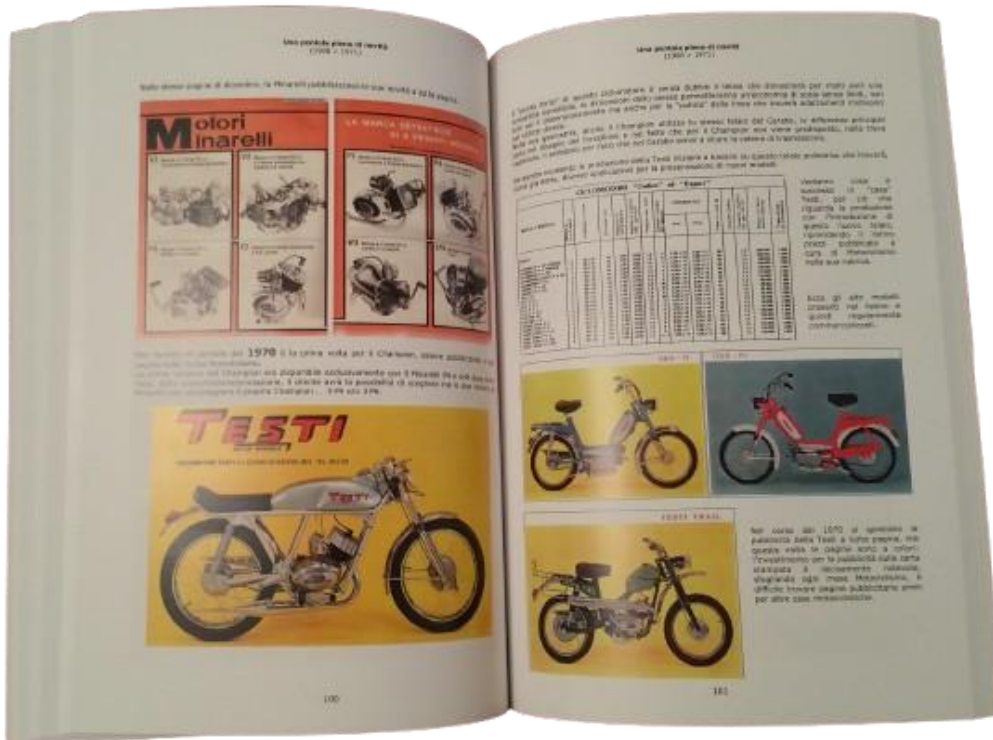
Il genio di Erio Testi, avrete modo di verificare, è sempre stato “motore” d'innovazioni molte volte poi riprese da altri costruttori, ma lui è stato, in molte occasioni, il primo a fare quelle scelte.

Mi hanno detto che quando realizzava materialmente un'idea, poi modificava ripetute volte quanto realizzato, sino a quando non otteneva quello che aveva in mente, non è mai stato un assemblatore; i suoi uomini, coloro che lavoravano al suo fianco, lo hanno sempre seguito in ogni iniziativa perché sapevano che sarebbe stato in ogni modo un successo.

Oggi, a ulteriore testimonianza di tutto questo, esiste anche il Registro Storico Testi (www.registoricotesti.org), dove potrete trovare degli amici pronti a condividere la vostra passione per le due ruote realizzate di Erio Testi.

Nicola Salina





Una lunga storia ... finita troppo presto – Velomotor TESTI (2ª ristampa)

Autore: Nicola Salina

Formato: 21x29,7 cm – Pagine: 191 – Foto: centinaia in b/n e a colori – Copertina flessibile plastificata - Testo: italiano

Per info: registrostoricotesti@gmail.com

C.A.V.E.M. Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano

Via Washington, 78 - 20146 Milano

Orario di apertura Segreteria/Uffici del Club	
Lunedì	chiuso
Martedì	dalle 9.30 alle 12.30 / dalle 14.30 alle 19.00
Mercoledì	Si riceve solo su appuntamento
Giovedì, Venerdì, Sabato e Domenica	chiuso
Incontro con Esaminatore per verifica auto/moto per rilascio CRS	tutti i martedì mattina, previo appuntamento

Editore: C.A.V.E.M. Milano		Via Washington, 78 - 20146 Milano
Responsabile Editoriale: Claudio Mereu		Responsabile Sviluppo Editoriale: Salina Nicola
Capo Redattore: Salina Nicola		Redazione: Nicola Salina
Collaboratori: Nicklaus		Progetto Grafico: Salina Nicola
Contatti:	cell.: 3479599068 fax: 02.87152958	Sito Ufficiale: www.cavem.it email: info@cavem.it
Spedizione: a mezzo mail tramite link per scaricare il file da Google Drive (con accesso libero)		
Si ringraziano per la collaborazione in questo numero:		
Primo numero pubblicato nel luglio 2022		In copertina: Babbo Natale / Arrows A1B del 1978, ex Riccardo Patrese



L "numeri" ... di questo numero

n. 66 ... pagine	n. 7.863 ... parole	n. 42.001 ... caratteri (spazi esclusi)
n. 50.060 ... caratteri (spazi inclusi)	n. 310 ... paragrafi	n. 1.235 ... righe
n. tante ... foto/immagini (ca.)		

Copia gratuita. Periodico NON registrato presso nessun Tribunale. NON iscritto al ROC*.
Manoscritti, fotografie e illustrazioni anche se non pubblicati non vengono restituiti. E' vietata la riproduzione, parziale e totale di testi, foto e illustrazioni (specialmente se di altri), se non diversamente autorizzati dall'Editore. Tutti i diritti sono riservati.

* Registro degli Operatori di Comunicazione



Via Washington, 78 – 20146 Milano