

Classic Club Italia

NEWS

www.classicclub.it

Autunno/Inverno 2018/2019

Stresa 13-14 Ottobre 2018

Classic Eleganza a Stresa

BEST OF SHOW

MG TD Coupè

carrozzeria Vignale

Auto d'epoca

PASSIONE O... STATUS SYMBOL

La televisione ed i media stanno utilizzando i veicoli storici per dare prestigio ed originalità ai loro messaggi pubblicitari che rischiano di passare inosservati se abbinati ad auto che, pur di grande prestigio, rappresentano la quotidianità.

Ecco il mezzo storico, seppur modesto, attira l'attenzione dei telespettatori che immedesimandosi nel personaggio dello spot, ritengono che possedere un veicolo storico significhi uscire dalla media.

Ma chi si avvicina a questo mondo è veramente motivato? Conservare una vecchia auto risulta assai impegnativo e la gran parte dei proprietari non sono in grado di assaporare quelle sensazioni ed emozioni che questi mezzi scomodi ed imprevedibili rappresentano per un vero appassionato.

Le luci si sono spente sul consueto "Classic con grande tutti i parferovono i nostra parte-di Padova. In cercato di cogliere ogni possibilità per dare visibilità al nostro sodalizio, percependo un orientato interesse al CCI da parte di molti: la "semina" è cominciata e confidiamo in un ritorno "di qualità". Vi lasciamo alla lettura delle pagine che seguono, con le quali potrete ripercorrere un anno di eventi del Vostro Club, molti dei quali Vi hanno visto protagonisti. Auguri di Buon Natale e felice nuovo anno.

spente sul consueto "Classic Eleganza a Stresa" soddisfacente di partecipanti, in sede preparativi per la cificazione alla fiera corso d'anno abbiamo

cercato di cogliere ogni possibilità per dare visibilità al nostro sodalizio, percependo un orientato interesse al CCI da parte di molti: la "semina" è cominciata e confidiamo in un ritorno "di qualità".

Vi lasciamo alla lettura delle pagine che seguono, con le quali potrete ripercorrere un anno di eventi del Vostro Club, molti dei quali Vi hanno visto protagonisti.

Auguri di Buon Natale e felice nuovo anno.

CLUB
FEDERATO



INDIRIZZI ED ORARI SEGRETERIA

Sede e segreteria

Via Nuova Circonvallazione 38 27023 CASSOLNOVO (PV)
Tel e fax 038192344 LU-MA-ME-GIO-VEN ore 15.30 18.30
Presidente: 3663029418 **Segretario:** 3663956474
www.classicclub.it E-mail: info@classicclub.it

MODALITA' DI RINNOVO AL CLASSIC CLUB ITALIA

SOCIO ORDINARIO:

La quota sociale di rinnovo ammonta a € 75, € 55 se familiare convivente. Dopo il 15 febbraio mora € 5. Dopo il 1 Aprile mora € 10. Rientro al club dopo 6 mesi mora € 35 con *reiscrizione del veicolo*

SOCIO SOSTENITORE:

110 rinnovo tessera in omaggio abbonamento per 12 mesi al mensile RUOTECLASSICHE

Nuovo socio 140 €

in omaggio abbonamento per 12 mesi al mensile RUOTECLASSICHE

Per il rinnovo e nuova affiliazione è possibile effettuare: Vaglia postale intestato a

Classic Club Italia – Casella Postale C.P. 221 27029 Vigevano è il sistema più veloce: tempo di ricezione 2-3 giorni

Bollettino di CCP N. 35426204

intestato a Classic Club Italia Cassolnovo, calcolare circa 20-30 giorni per la ricezione

Bonifico Bancario

BANCA PROSSIMA AG 00034 IBAN: IT 72H 033 590 160 010 000 012 1109 *la notifica del versamento arriva il mese successivo.*

Assegno non trasferibile intestato a Classic Club Italia da inviare in via Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (PV) *Tempi postali con possibilità di smarrimento!*



CHALLENGE CLASSIC 2018

Entro fine gennaio dovrà essere inviato in segreteria l'elenco dei raduni a cui il socio ha preso parte. Il punteggio valido per la classifica del 2018 terrà conto del numero di giorni del raduno e dell'organizzazione dello stesso (se CCI, o gemelati) I primi 5 classificati saranno premiati nel corso della assemblea annuale e riceveranno la tessera CCI 2019 quale socio benemerito.

ATTENZIONE! LE QUOTE SOCIALI SCADONO IL 31 DICEMBRE!

Per il rinnovo 2019 versare € 75 utilizzando il CCP N. 35426204 intestato a Classic Club Italia (in alternativa bonifico BANCA PROSSIMA AG 00034 IBAN: IT 72H 033 590 160 010 000 012 1109) Il socio moroso per oltre 6 mesi verrà automaticamente radiato e la vettura cancellata dall'Albo Storico. Senza vettura iscritta la polizza Classic non sarà stipulabile e, se stipulata arbitrariamente, nulla in caso di incidente.

TESSERE ASI

FORMULA BASE
Euro 42,00



FORMULA IN
Euro 50,00



FORMULA FULL
Euro 80,00



Troverete tutte le convenzioni che nel corso dell'anno arricchiranno la tessera all'interno nella sezione dedicato del sito www.asifed.it



ALBO STORICO

La targa potrà essere rilasciata ai soli veicoli (auto e moto) regolarmente certificati all'**ALBO STORICO** ed in buono stato di originalità. Il costo della targa è di € 25 euro comprese spese di spedizione



IL SERVIZIO SU MISURA PER TE!

Attività gestionali e organizzative ma anche pronto intervento nella risoluzione degli imprevisti

- Turbo è sempre al Vostro fianco: un partner su cui potete fare affidamento.
- Scegliendo i servizi Turbo potrete contare su un'azienda con 30 anni di esperienza che lavora per voi con l'unico obiettivo di **adattarsi alle Vostre particolari esigenze** e fornire, volta per volta, la **soluzione migliore** a tutti quei problemi che non riuscite ad affrontare da soli.



L'ASSICURATORE

Polizze Classic: Elenco delle compagnie convenzionate con tariffe agevolate per i soci

IFC P.za Montegrappa12 21100 Varese Tel. 0332832009 fax 0332831194

Per Te Convenzione Assicurativa Per soci ASI Torino tel. 0110883111 fax 0110883110

CENTRO ASSICURATIVO OLDTIMER Via B. da Pavia 4 . 27100 Pavia Tel. 038222052 fax 038221227

GROUPAMA – Fulvio Negrini Tel. 3396914556

Io INSURANCE Tel. 0278621902 minimo 3 auto storiche

SIMBROKER

Contatti: solo per la Lombardia

02-63789850 02-63789899 fax nuvolarimi@simbroker.it

altre regioni 010-5760704 010-5955064

fax nuvolarige@simbroker.it

gli uffici sono aperti dal lunedì al giovedì dalle ore 9 alle ore 13



Nuolari
Class Car Insurance



IL 2018 RIPARTE DA VOLANDIA

L'Assemblea ordinaria 2018 quest'anno si è svolta a Volandia, vicino all'aeroporto della Malpensa, dove abbiamo avuto l'occasione di visitare il Parco e Museo del Volo, che ospita anche la collezione di auto Bertone, di proprietà dell'ASI. Dopo la visita guidata del Museo, ci siamo radunati nella sala riservata per l'Assemblea. Introdotto dal Presidente, alla presenza del Consiglio, ha preso la parola il Tesoriere Alberto Merlo per presentare il Rendiconto della gestione 2017, che chiude con un avanzo di 7.419 euro e che viene approvato

all'unanimità dai presenti. Riprende la parola il Presidente Semprini per sottoporre all'Assemblea l'eventualità di ritoccare la quota sociale annuale di 5 o 10 euro, ferma dal 2011 a 65 euro. Motivo dell'aumento il mantenimento dell'ordinaria gestione del Club. L'Assemblea, dopo breve dibattito, approva l'aumento di 10 euro. Il Presidente continua con la panoramica degli eventi svolti nel 2017, segnalando la Marathon in Puglia e Lucania dove i coraggiosi partecipanti hanno visitato i Sassi di Matera, spingendosi fino a Santa Maria di Leuca

ed il buon gradimento ottenuto dal Concorso d'Eleganza a Stresa, per la qualità delle vetture - con a bordo modelle con abiti abbinati all'anno delle vetture in concorso - e per il numero dei partecipanti. Comunica poi che il primo dei due defibrillatori che il Club - grazie anche al contributo degli sponsor del "6° Memorial Lele Levati" - ha destinato al Comune di Cassolnovo, verrà installato e messo a disposizione della cittadinanza a marzo. A seguire il secondo, destinato al Comune di Vigevano. Segue la presentazione degli eventi (circa una

quindicina) già a calendario per il corrente anno, con la Marathon che si terrà dal 2 al 9 giugno nelle Marche, Umbria e Toscana e la classica del

mezzo di ottobre "Classic Eleganza a Stresa". Si procede poi alla premiazione dei vincitori del Challenge 2017 per il CCI Vittorio Femminella, Gianni Femminella, Anna Zanarini, Alvaro Baroni, Pietro Terreni. Per la sezione Lancia Classic Team, Michele Pellegrini, Franco Ceravolo, Ornella

Ruza. Vengono presentati anche i nuovi referenti per la sezione LCT che sono i sigg.ri Pasquale Ghirardelli, Antonio Cusmà, Dario Contin e la sig.ra Anna Zanarini. Alle ore 13,00 circa, nella

stessa sala, iniziano a servire il pranzo che risulterà apprezzato per varietà e qualità. Alle 16,30 il rompete le righe, tra i saluti e l'impegno a ritrovarsi già per i prossimi imminenti eventi previsti a marzo.



PREMIATI CHALLENGE 2017 V. Femminella, P. Terreni, A. Zanarini, G. Femminella, A. Baroni

Lancia Classic Team F. Ceravolo, M. Pellegrini e Carlo Nardelli





Quaranta vetture di importante rilievo storico e collezionistico, immatricolate fino al 1985, si sono radunate sul lungolago nel centro di Stresa il 13 e il 14 ottobre nella dodicesima edizione del Classic Eleganza Stresa. L'evento annuale clou del Classic Club Italia si è svolto anche quest'anno nel bellissimo scenario del Regina Palace Hotel, gioiello di architettura Liberty, illuminato da due splendide giornate di sole. Le automobili sono state esposte nel prato accanto all'ingresso della struttura, gremito di intenditori e curiosi per tutto il weekend. Oltre la metà era di produzione nazionale, con soltanto tre tedesche, sei americane e, in generale, parecchie anteguerra. Ognuna è stata descritta nella mattinata di domenica in modo dettagliato durante la consueta sfilata in riva al Lago, con vista sulle Isole Borromeo, secondo la formula consolidata della manifestazione che abbinava auto, grandi successi musicali e abiti d'epoca. Indossati dai proprietari, o da alcune modelle, i capi rappresentativi della moda dei vari periodi del passato sono stati presentati "in diretta" dalla proprietaria, ovvero l'esperta di abbigliamento d'epoca Titti Valsecchi. Sei i premi assegnati dalla giuria Asi, fra i quali uno è andato all'esemplare unico di Lancia Fulvia Sport Zagato del

Classic ELEGANZA A STRESA



1968. Un sogno, derivato dal capolavoro di Ercole Spada, che il proprietario attuale ha rincarso per anni. Le altre vincitrici, tra le vetture certificate dall'ente, sono state una meravigliosa Ferrari 350 GTC color oro del 1966, una Balilla Coupé Ghia che ha spargliato le concorrenti di ben tre concorsi d'eleganza italiani nel 1933, a cominciare da Villa d'Este, poi una Fiat Abarth 1000

barchetta del 1966 e una Dino 246 GTS del 1972 in arrivo da Monte Carlo. Il best of show? Decretato da una giuria di esperti quali Massimo Meli, Daniele Turrisi, l'ingegnere Zbigniew



Maurer e il caporedattore di Ruoteclassiche Fulvio Zucco, quest'anno è andato a una one-off MG TD del 1953 realizzata da Vignale su disegno di Giovanni Michelotti. La coupé, che richiama alla mente lo stile di un'altra creazione progettata dallo stesso designer un anno dopo – la Fiat 8V Vignale –, ha bissato così la vittoria ottenuta nel suo primo anno di vita, sempre a Stresa, alla "Manifestazione d'Eleganza" degli Automobile Club di Torino e di Novara. È arrivata dal Canton Ticino, un caso tutt'altro che isolato:



RICORDI DI VIAGGIO



BEST OF SHOW MG TD Coupè carrozzeria Vignale 1953

GIURIA ASI

1° ASSOLUTO - MODELLO UNICO

PREMIO "IFC UNIPOL"

Lancia Fulvia Sport Zagato Spider 1968

AUTO PIU' ELEGANTE

Ferrari 250 GT Lusso 1964

AUTO PIU' BELLA ANTEGUERRA

Balilla Ghia Coupè 1933

AUTO PIU' BELLA COUPE'

Ferrari Dino 246 GTS 1972

AUTO PIU' SPORTIVA -

PREMIO "TURBO"

Fiat Abarth 1000 barchetta

GIURIA

CLASSIC CLUB ITALIA

ANTEGUERRA

1 Bentley 4 1/4 L 1939

2 RR 20/25 James Young Sport Salon 1934

3 Lancia Augusta 1934

ANNI 50

1 Lancia Aurelia 1951

2 Cadillac Eldorado Coupè De Ville 1959

3 Metropolitan Hard Top 1959

ANNI 60

1 Ferrari 330 GT Serie 2 1966

2 Fiat Osca 1600 S Coupè Pininfarina 1963

3 Fiat 2300 coupè 1965

ANNI 70

1 Lamborghini Miura S 1968

2 Lancia Stratos HF 1975

3 Fiat Dino Coupè 1971

ANNI 80

Alfa Romeo Alfetta GTV 6 2.5 1980

PREMIO "RUOTECLASSICHE"

LA PIU' VOTATA DAL PUBBLICO

Fiat Topolino C 1953

PREMIO "STELLA DEL CINEMA"

AR 1750 spider veloce (osso di seppia) 1968



l'evento ha visto riconfermato, con sei auto iscritte dalla Svizzera, un costante interesse da parte di collezionisti elvetici. Un veicolo proveniva inoltre dal Principato di Monaco, mentre alcuni partecipanti italiani sono arrivati da Como, da Verona e Alessandria, oltre che da Milano e provincia. Per la categoria delle auto prodotte prima della Seconda guerra mondiale si è posizionata al primo posto una Bentley 4 1.4 L del 1939; mentre il primo premio per la classe di vetture anni Cinquanta è stato assegnato a una Lancia Aurelia B20 del 1951 con kit di elaborazione Nardi. Per gli anni Sessanta ha vinto una Ferrari 330 GT; poi, una Lamborghini Miura S per i Settanta e, infine, una Alfa Romeo GTV 6 2.5 del 1980. Notevole anche l'aggiudicataria del premio per l'auto più cinematografica, ovvero una splendida Alfa Romeo 1750 Spider Veloce "Osso di seppia" simile alla "Duetto" del film "Il laureato" del 1967. Una Lancia Flavia berlina del 1969 e una Topolino C del 1953, vincitrici rispettivamente del premio di Ruoteclassiche e del premio del pubblico, hanno poi concluso in bellezza la serie dei premi speciali.



Vetture in concorso

- Balilla Ghia Coupè 1933
- RR 20/25 James Young Sport Salon 1934
- Lancia Augusta 1934
- Bentley 4 1/4 L 1939
- Stanguellini 750 1947
- Stundebaker Champ 1950
- Lancia Aurelia 1951
- Mercedes 170 DS 1952
- MG TD Coupè Vignale 1953
- Fiat Topolino C 1953
- Alfa Romeo Giulietta berlina 1958
- Metropolitan Hard Top 1959
- Cadillac Coupè De Ville 1959
- RR Silver Cloud II 1960
- Alfa Romeo Giulia Spider 1962
- Fiat Osca 1600 S Coupè Pininfarina 1963
- Ferrari 250 GT Lusso 1964
- Ford Mustang 289 convertibile 1965
- Fiat 1500 cabrio 1965

- Abarth 1000 barchetta 1966
- Jaguar MK II 3.4 1966
- Ferrari 330 GT Serie 2 1966
- Alfa Romeo Duetto 1300 1968
- Lamborghini Miura S 1968
- AR 1750 spider veloce (osso di seppia) 1968
- Lancia Flavia 1969
- Lancia Fulvia Sport Zagato Spider 1968
- Volkswagen Kombi 24 1969
- Fiat Dino Coupè 1971
- Ferrari Dino 246 GTS 1972
- Excilibur Phaeton 3 Series 1978
- Ferrari 308 GTB 1978
- Lancia Stratos HF 1975
- Alfa Romeo Alfetta GTV 6 2.5 1980
- Porsche 911 SC Targa 1982
- Fiat 124 spider America serie Azzurra 1985
- Trabant 601 De Luxe 1988
- Panther Callista 1600 Spider replica 1987

25 Marzo 2018 – “Classiche e Bachi da seta” – Garlate (LC)

Il nostro Raduno di primavera si è tenuto domenica 25 marzo: dopo una settimana con tempo incerto, la giornata è iniziata con qualche nuvola ma nel pomeriggio è virata al bello, con sole splendente e buona temperatura.

Puntuali si sono presentati una cinquantina di equipaggi, per l'iscrizione e la colazione, nel parcheggio dell'Hotel Le Torrette di Pescate (LC). Da lì il trasferimento a Garlate (LC) per la visita al Civico Museo della Seta Abegg.

Divisi in tre gruppi di 35 persone, accompagnati da una guida, abbiamo visitato il Museo, situato in una settecentesca filanda in riva al lago di Garlate. Realizzato nel 1953 dagli industriali svizzeri Abegg - proprietari della filanda - per tramandare la storia della secolare attività serica lariana e donato al Comune di Garlate nel 1976, quando hanno cessato la lavorazione del baco da seta. La visita ha permesso di approfondire la conoscenza di questa attività, dai vari tipi di piante di gelso, all'allevamento del baco, alla trattura dei bozzoli e torcitura della seta, sino alle nuove applicazioni della seta nel campo bio-



medico e della cosmesi. Alla fine di questa interessante visita le auto hanno lasciato il parcheggio della filanda per il programmato giro turistico delle belle colline adiacenti, a caccia di 8 immagini fotografiche ritratte tra le 16 fornite dall'organizzazione insieme al road book. Di non facile individuazione, soltanto 4 equipaggi hanno saputo individuare correttamente tutte le 8 foto. In perfetto orario il rientro

delle auto al parcheggio dell'Hotel Le Torrette per il pranzo che è stato - come la colazione - apprezzato da tutti i partecipanti. Prima del taglio della torta sono stati premiati i 4 equipaggi vincitori della caccia fotografica (Campana Mario - Ferri Marco - Cusmà Antonio - Garbuio Giampietro). Poi è stato premiato l'equipaggio proveniente da più lontano: Lanci Giuseppe da Pasian



Classiche e Bachi da seta

di Prato (UD) con una Lancia 2000 del 1973 che ha percorso km. 372, “bruciando” per una manciata di chilometri l'equipaggio Rossetto Francesco proveniente da Roveredo in Piano (PD). Premiato anche l'equipaggio con la vettura più anziana: Femminella Gianni e Vittorio con una Lancia Augusta del 1933 che con orgoglio del suo proprietario non sale mai sul carrello, ma viaggia sulle sue ruote! Infine ci siamo divertiti con le premiazioni dell'e-



cui una Lancia Aprilia del 1948, una Lancia Ardea del 1949, una Alfa Romeo 1900 super del 1956, una rarissima Fiat 1500 coupé Vignale del 1966, due Porsche 356, una Fiat 1100 H lusso del 1959, una NSU Prinz 1000 del 1968 e tante altre bellissime vetture tra cui un quartetto di A112 Abarth, comprendente la 4° serie 70HP del 1979 del socio Aleotti, fresca di un puntiglioso restauro ed al suo esordio in “società”. Alle 16,30 il rompete le righe, ed il rientro in un bel pomeriggio soleggiato.



quipaggio che avrebbe indovinato il numero di tappi contenuti in un grande sacco ed è stata la volta di Sgariboldi Moiola Elisa e poi dell'iscritto più giovane, Giorgio Libertini, 7 anni appena compiuti. Merita notare la varietà e la bellezza delle auto storiche che hanno partecipato al raduno, tutte rigorosamente originali ed in ottima forma, tra



Bilancio a dir poco esaltante per il 7° MEMORIAL LELE LEVATI che si è svolto domenica 27 maggio nella splendida cornice della leonardesca Piazza Ducale di Vigevano. Eccezionale il numero dei partecipanti, ben 120 vetture, con un elevato livello di interesse storico. Il via alle 10,30, dato dal Sindaco di Vigevano arch. Andrea Sala, magistralmente supportato dall'attore Stefano Chiodaroli, con sfilata per le vie del centro storico. Dopo aver lasciato Vigevano i partecipanti si sono diretti a Tromello dove erano attesi dal Sindaco e da altri componenti la locale amministrazione, che dopo essersi complimentati con i partecipanti, hanno loro donato un ricordo della giornata. Poi via per Garlasco dove sono stati accolti dai titolari della Conc. Marcheselli Auto che li hanno omaggiati di prodotti locali. E la splendida vegetazione



Lele Levati

del Parco del Ticino, con le altre meraviglie che la natura ci concede, aironi, e cerbiatti, ha accompagnato i partecipanti nel restante percorso. Al rientro in Vigevano, attraversando "La Sforzesca" (residenza estiva degli Sforza) per i più sportivi la prova di abilità sul piazzale Norauto. Da lì tutti al Castello Sforzesco, dove nel cor-

tile le 120 vetture sono rimaste in esposizione per la gioia del numeroso pubblico accorso, fino al termine del pranzo, servito nell'incantevole Seconda Scuderia dello stesso Castello. Durante il pranzo si sono svolte anche le premiazioni alla presenza del Vice Sindaco Andrea Ceffa e dell'assessore al Patrimonio del comune di Vigevano Signora Alessan-

drino. Il primo premio eleganza è andato alla Lancia Ardea di Gallizzi Pio. La gara di precisione è stata vinta da Maurizio Castelnovo. La manifestazione era finalizzata all'acquisto di due defibrillatori semi-automatici da donare al Comune di Vigevano e al Comune di Cassolnovo: OBIETTIVO AMPIAMENTE

RAGGIUNTO!!
I Defibrillatori sono già stati consegnati ai Comuni destinatari. E' d'obbligo ringraziare gli sponsor che con il loro contributo hanno permesso la realizzazione del

progetto in memoria di LELE:
Torrefazione Torveca Vigevano, Grimaldi Classic Cars Vigevano, Duca's Parrucchieri Vigevano, Oreficeria Trotti Vigevano, Edilcassolese Cassolnovo, Sidonio S.p.A Cassolnovo, Vipetrol S.p.A. Vigevano Mortara, Marcheselli auto Garlasco, Supermercato U2 Cassolnovo. Un sentito ringraziamento va al Sindaco di Vigevano Andrea Sala, agli Assessori, a tutta l'Amministrazione Comunale e un grazie particolare ai Sigg. Paolo degli Agosti e Grazia Guglielmo. Grazie al Classic Club Italia, alla preziosissima Segretaria nonché Consi-



gliere Rita Migliavacca e ultimo... ma non ultimo al Presidente Domenico Semprini. Grazie a tutti i partecipanti, ai commercianti di Vigevano e a TUTTI ma

proprio TUTTI coloro che in qualche modo hanno partecipato all'organizzazione dell'evento. **Arrivederci al 26 maggio 2019 per l'ottavo Memorial**



Classic Marathon

MARCHE UMBRIA E TOSCANA

Classic Club Italia



Un filo sottile

La luce è spenta in camera... la finestra aperta sul cielo stellato della Maremma. Combatto con le palpebre, non sono ancora pronta a finire questa vacanza; nelle orecchie e nel cuore le note delle canzoni suonate da Ivan e delle tante persone speciali incontrate in questo viaggio. Sono entrata nel Classic Club Italia in punta di piedi, grazie ad un amico di

vecchia data che mi ha dato così l'occasione di conoscere questo mondo a me sconosciuto. Quindici gli equipaggi alla partenza della Marathon Marche Umbria Toscana, le "vecchie signore" tirate a lucido, i piloti accompagnati dalle compagne o amici. Tutti uniti da un filo invisibile. La passione per le auto d'epoca. Mi salta subito all'occhio la similitudine dei partecipanti con la propria auto: "La sportiva grin-



RICORDI DI VIAGGIO

Classic Club Italia

tosa, l'elegante e signorile, l'essenziale ma di carattere, la scattante e orgogliosa, fiammante e interessante, austera e distinta. Ognuna una storia, ognuno un mondo variegato ed avvincente. Tanti i racconti, di giorno, le abilissime guide ci hanno preso per mano trasportandoci nel mondo di poeti e pittori, abbiamo incontrato Leopardi dando il via alle emozioni, mentre



vacanza vissuta, anzi, ne diventano ironici protagonisti. Di certo so che questo viaggio mi resterà nel cuore. Ora sono pronta, chiudo gli occhi e mi addormento.

Rossana & Diego



rismo Malvarina, dove natura e accoglienza si fondono donando agli avventori un superbo ricordo. Qualche intoppo nel viaggio c'è stato, qualche volta il filo si è "rotto" ma tutto poi si è risolto per il meglio. Sorrido al pensiero, come sempre, i momenti di difficoltà, una volta superati, fanno unica la

Giotto, Raffaello ed il Pinturicchio ci hanno colmato lo sguardo. Abbiamo nutrito anche l'anima, visto le numerose chiese visitate, non ultima la Basilica di San Francesco sempre bellissima e suggestiva. I paesaggi mozzafiato ed

i vicoletti dei borghi pieni di storia, hanno fatto da sfondo a questa esperienza suggestiva. Diverse le storie serali, goliardiche e divertenti supportate da cibi sopraffini e vini vellutati ed armonici. Doverosa la menzione all'agritu-





Gia dalla prima mattina lo spazio antistante la Residenza per Anziani Rita e Luigi Gelosa di Briosco veniva occupato da una cinquantina di equipaggi richiamati dal terzo

17 GIUGNO 3° Brianza Epocar

Brianza Epocar, evento a scopo benefico organizzato dal Classic Club Italia in collaborazione con la Fondazione Amodeo quest'anno a favore della Associazione Famiglie Williams Italia (associazione che si occupa della Sindrome di Williams una malattia genetica rara). Alle 9.30 dopo gli



accreditati e la colazione il sindaco di Briosco signora Anna Casati, come ormai tradizione, dava il via al corteo di vetture che, attraverso le colline brianzole, procedeva alla volta del lago di Pusiano dove li attendeva il traghetto per una minicrociera. Al ritorno veniva effettuata, sotto la direzione del socio Fabio Colombo, una prova di abilità con rilevamenti cronometrici vinta dall'equipaggio Buzzi e consorte su Fiat 850 spider. Ma la vera festa era appena iniziata: difatti la comitiva veniva accolta nel parco della Residenza Gelosa dal presidente della Fondazione Amodeo il quale dava il benvenuto con un ricco aperitivo, a cui si aggiungevano i saluti del presidente del Classic Club Italia Domenico Semprini e della signora Scopinaro della Associazione Famiglie Williams Italia. Seguiva poi il pranzo nel salone interno dove erano esposte opere in cotto

realizzate nella fornace Artistica Riva di Briosco dagli artisti Fumagalli e Pagano e gli originali "autorilievi" di Beatrice Dibitetto, opere in filo di ferro e rame, riproducendo vetture d'epoca. Nel corso del pranzo, dopo gli interventi dell'assessore regionale Monti e dell'assessore del comune di Lentate Paola Bencini, si procedeva alla premiazione dell'auto più bella che secondo la giuria popolare risultava la Fiat 508 C del 1939 di Carlo Zanzottera ed alla premiazione della giuria tecnica presieduta dal Conservatore del Registro Lancia e noto collezionista Guido Lamperti che sceglieva la Porsche 356bt6 cabriolet di Paolo Ciprandi. Finale con taglio della torta e dessert nel parco, aperto a tutta la cittadinanza, e sorpresa con una coinvolgente e toccante esibizione alla batteria di Ruben, un ragazzo di 24 anni affetto dalla sindrome di Williams: insomma una gran bella festa.





Auto e Treni d'altri tempi



Non poteva mancare anche quest'anno l'appuntamento di Cernobbio, ormai arrivato al sesto consecutivo.

La bella Piazza Risorgimento in riva al lago di Como ha iniziato ad animarsi già alle 8,00 di domenica 8 luglio. Grazie alla puntualità di tutti i 40 equipaggi iscritti, dopo aver consumato la colazione, alle 9,30 il giovane Sindaco della Città di Cernobbio sig. Matteo Monti, dava il via alla prima vettura per raggiungere Mendrisio in Svizzera, dove era prevista la visita alla Galleria Baumgartner, uno dei principali musei di treni in miniatura d'Europa. L'arrivo ed il parcheggio delle vetture all'interno della Galleria avveniva ordinatamente e la visita al Museo iniziava come previsto nella Sala Conferenze, dove il dott.



Baumgartner presentava questa interessante struttura, permettendoci di conoscere - oltre alla storia - la passione che ha spinto questa famiglia ad affiancare alla loro principale attività imprenditoriale questo Museo, disposto in un moderno edificio di due piani, pie-

ni di treni in varie scale e di magnifici plastici ferroviari funzionanti. Lasciata la Galleria, le vetture si sono dirette in Valmara per ritornare in Italia dal valico di Arogno. Il percorso, immerso in un bel paesaggio ordinato e verde, ha messo a prova l'efficienza delle



nostre amate vecchiette, che hanno comunque dimostrato di essere all'altezza, anche le due Fiat 500 partecipanti. Passato il confine abbiamo, tramite la verde Val d'Intelvi, raggiunto il Ristorante Crotto Bottari a Carlazzo, dove alle 13,00 è iniziato il buon pranzo. In conclusione una bella giornata, anche meteo, con la solita amicizia ed allegria. Alle 17,00 - dopo la bella e buona torta - i saluti e l'arrivederci alla prossima.



5° ROTARY HISTORICA PAVIA ... dai Longobardi al Rinascimento

Grande successo dell'autoraduno "Rotary Historica 5", organizzato quest'anno dal Rotary Club Morimondo Abbazia in partnership con il Classic Club Italia e con la collaborazione del Rotary Club Certosa di Pavia, del Rotary Club Valle Staffora e del Rotaract Morimondo Abbazia. In questa edizione si è riscontrata una partecipazione da record; ben 57 auto, 170 persone, 45 km percorsi e un solo obiettivo, pienamente raggiunto: acquistare un'apparecchiatura elettromedicale per il reparto pediatrico dell'ospedale San Matteo di Pavia. Il corteo, partito dal piazzale dell'Abbazia di Morimondo, si è snodato

attraverso un tratto della tipica campagna lombarda fino a Binasco e poi, costeggiando il Naviglio Pavese è arrivato fino al parcheggio accanto al Castello di Pavia. Dopo una visita guidata ai principali siti di interesse storico culturale di

Pavia ("dai Longobardi al Rinascimento") il corteo ha attraversato il centro storico di Pavia per poi raggiungere un agriturismo nella zona di Certosa. Qui, in un bellissimo contesto rurale, è stato servito il pranzo seguito, come di consueto, dalle

premiazioni. Un grazie di cuore a tutti i partecipanti Rotariani e non, ai soci del Classic Club Italia, alla fellowship ARACI, ai numerosi appassionati di auto che hanno decretato il successo di questo raduno. Un grazie anche e soprattutto ai "sostenitori", che con le loro contribuzioni hanno consentito di raggiungere gli obiettivi prefissati. Un ringraziamento speciale, infine, agli amici del Rotary Club Finlandia Hall di Helsinki, che sono venuti da tanto lontano per partecipare ancora una volta a questo nostro fantastico evento.



GRUPPO SPORTIVO



Classic Club

Nel corso dell'anno 2018 è stato creato un gruppo sportivo che ha partecipato ad eventi di regolarità per le gare a calendario nazionale ASI. Gli equipaggi che hanno tenuto alto i colori del Classic Club Italia sono:

Colombo-Longoni su Fiat 1100 Tv del 1956, Lancia Fulvia Zagato del 1970 Innocenti Mini Cooper del 1973

Bestetti- Colombo equipaggio femminile su Lancia Fulvia Coupè 1.3 HF 1968

Barzetti - Colombo su Peugeot 206 GT del 1986

Amodeo su Innocenti Mini Copper del 1974

Zanzottera su Porsche 356 del 1965

Ciprandi su Porsche 356 del 1966

Le manifestazioni sono iniziate in Marzo e stanno ancora continuando.

Colombo-Longoni sono nei primi 10 in classifica del Campionato Italiano ASI a crono liberi.

Bestetti- Colombo hanno già vinto il trofeo femminile essendo arrivate prime nel femminile a tutte le gare a cui hanno partecipato

OTTIMI PIAZZAMENTI

26 Marzo , Trento, Trofeo Primavera:

5° Colombo-Longoni ; 8° Bestetti-Colombo

6° Bestetti- Colombo;

7° Colombo- Longoni

28 Aprile 2° Trofeo Brianza Classic Club Italia:

25° Ciprandi;

34° Amodeo- Zanzottera

35° Barzetti- Colombo

2-3 Giugno Notturmo Lario:

2° Colombo-Longoni

10° Bestetti-Colombo

21° Amodeo;

23° Zanzottera

23-24 Giugno 3 Laghi Varesini:

5° Colombo-Longoni ; 8° Bestetti-Colombo

8 Settembre, Bergamo Rally della Solidarietà:

5° Colombo-Longoni;

11° Bestetti-Colombo; 24° Barzetti- Colombo

16 Settembre Cavalese : Montagne d'Argento:

4° Colombo-Longoni; 7° Bestetti- Colombo

22-23 Settembre Bolzano-IRA CLASSIC:

1° Colombo-Bestetti.

Come organizzatori non abbiamo partecipato all'evento del nostro Club "2 Trofeo Brianza" del 28 Aprile



E... sette! Anche questa volta il settimo "Cantinando a Ischia" è andato alla grande. Con la preziosa collaborazione dell'amico Giovanni Carbone, capitano del gruppo storico "dei Romani", il raduno è stato una tre giorni di relax e splendido incontro con due nuove cantine imperdibili: O' scialturo e 'A cantina e Raustella. Ne mancano ancora cinque e speriamo di visitarle nei raduni ottavo e nono prossimi. Quattro vetture taglia forte (Mercedes 200 - Flavia Coupè -



"CANTINANDO" CON LE STORICHE

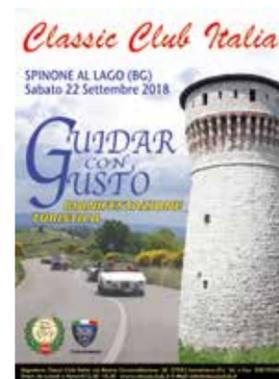


Uno con targa francese e conducente di anni 91! Mi pare quindi che il gruppo, già partecipante al quinto e sesto "Cantinando a Ischia", fosse compatto e ben assortito in termini generazionali, poiché nel Maggiolino del sottoscritto viaggiavano con i genitori due vivaci bambine di 7 e 3 anni. Nel nostro "storico" Hotel Gemma siamo

stati accolti come sempre con cortesia dalla famiglia Buono. Nella splendida cantina a Punta Chiarito (Sorgeto), il patron del resort Signor Nicola, al quale mandiamo un caro saluto, ci ha deliziati con un pasto originale e assortito delle leccornie di sua produzione, che riproporremo anche nelle prossime edizioni. Un ringraziamento particolare al nuovo amico del Club Agostino Miscillo, che ci ha accolti alle pendici del monte Epomeo, offrendoci un magnifico spuntino - pranzo con tutti i prodotti della propria azienda.

Naturalmente un grazie va a Leonardo Polito, organizzatore del tour "Andar per cantine" della Pro Loco di Panza, che ogni volta ci fa conoscere le più belle cantine di Ischia. Un ringraziamento speciale al personale e alla direzione della società Gestur di Pozzuoli per il trasporto auto, che ci ha assistito all'imbarco. Bene, mi sembra tutto e spero che anche per l'ottavo Cantinando del 2020 ci saremo tutti. Quindi ringrazio gli amici di ieri, di oggi e di domani!

Mario Sangrigoli



Se vi dicono "Guidar con gusto" cosa vi viene in mente?

Ai più una bellissima strada di montagna piena di curve e di tornanti, per di più deserta, dove tirare al massimo e divertirsi a più non posso.

Ma non per tutti: ci vorrebbe qualcosa in più. Ecco l'idea: l'auto storica serve per spostarsi su un buon percorso, ma non esasperato: quindi il "fil rouge" della manifestazione sarà la buona tavola possibilmente di qualità. Ci siamo subito resi conto che per mantenere una certa qualità i costi salivano, il rischio di non avere adesioni oppure peggio ancora di scontentare i partecipanti.

Su due punti però non potevamo derogare: la qualità del Ristorante (e quello scelto è il migliore della città di Clusone) e della Cantina (e quella scelta è dentro nei 5-6 Marchi più blasonati della Franciacorta).

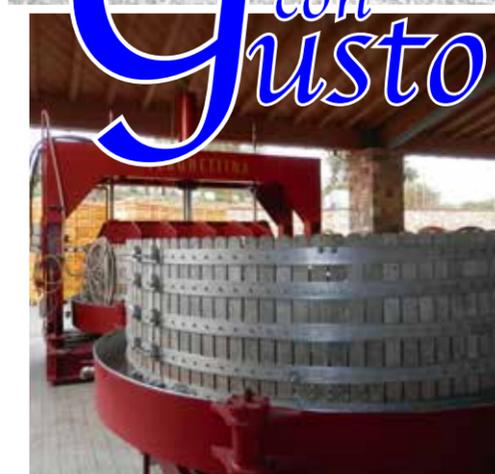
Alla fine, siamo riusciti a contenere il costo a valori accettabili e a radunare una trentina di partecipanti.

Non siamo noi a doverlo dire, ma dai riscontri che abbiamo avuto a fine giornata da tutti e dalle congratulazioni del Presidente, ci sembra proprio di aver centrato l'obiettivo.

Ah, non dimentichiamo le belle auto che ci hanno accompagnato: dalla più anziana l'Alfa Romeo



Guidar con Gusto



1900 Super del 1956 alla più recente Alfa Romeo GTV 3.0 V6 in mezzo altre 12 splendide vetture, una menzione speciale per la rarità e per la distanza di provenienza spetta alla Caterham 165S dei soci Costantini-Landolfi in arrivo dal Canton Ticino.

A questo punto non può mancare una breve cronaca della giornata: Ritrovo a Spinone al Lago al Bar Sommia per la classica colazione istituzionale ma con una variante: saletta riservata e colazione servita ai tavoli.

Breve trasferimento in Val Seriana scavallando attraverso Bianzano, Leffe. Complice un trattore Same (ancora attivo ma d'epoca anche lui) abbiamo avuto per qualche chilometro anche la safety



car che comunque ha compattato il gruppo. Sosta Aperitivo al Selz Café alle porte di Clusone. Posteggio ed esposizione delle auto in Piazza della Rocca in centro a Clusone.

Breve passeggiata per i più volenterosi al celebre orologio Fanzago ed alla Danza Macabra all'Oratorio dei Disciplini.

Finalmente il pranzo al ristorante Mas-ci nel centro storico di Clusone.

Nel pomeriggio trasferimento in Franciacorta costeggiando tutta la sponda bresciana del Lago di Iseo fino a Bornato per la visita al Castello omonimo dove la Contessa Orlando ci ha accolto di persona.

Ultima breve trasferta utilizzando un pezzettino della "Strada dei Vini" e visita guidata con degustazione alle cantine Ferghetta ad Adro. Era ormai buio quando sono finite le premiazioni...

Arrivederci alla prossima.

Patrizia e Claudio

Quarant'anni fa veniva lanciata la compatta di casa Fiat destinata a sostituire la gloriosa 128; non se ne distanziava moltissimo per la parte meccanica, che proprio dalla 128 derivava, mentre quanto al corpo vettura era davvero un altro pianeta. Linea a due volumi con portellone, tre o cinque porte, ma soprattutto una ricerca di novità in ogni dettaglio, dai fascioni paraurti integrati in materiale plastico (prima vettura italiana ad averli, mentre il primato assoluto era stato della Renault 5 nel 1972) ai gruppi ottici in essi inseriti, dai cerchi stampati in modo da presentare motivi grafici diversi a seconda delle versioni, senza coprimozzo in metallo, alle maniglie delle porte rotonde; dai pannelli interni stampati in un solo pezzo agli interruttori a botticella e alle sicurezze delle portiere a mezzaluna. Una tale carica innovativa non piacque esattamente a tutti, ma la Ritmo fu comunque un grande successo: oltre due milioni gli esemplari venduti dal 1978 al 1988, anno del debutto della Tipo, sostituita della Ritmo. Va dato senza dubbio atto al centro stile Fiat, diretto all'epoca da Gianpaolo Boano, di aver scelto una strada piuttosto corag-

giosa anziché riproporre qualcosa di più tradizionale, e di aver comunque realizzato una vettura per l'epoca moderna e spaziosa. Inizialmente i motori erano tre: 1100, 1300 e 1500, quest'ultimo molto meno diffuso in Italia e disponibile anche con un cambio automatico di derivazione Volkswagen. Due gli allestimenti, L e CL, con quello superiore che prevedeva anche il cambio a cinque marce.

Dopo una tradizione di decenni di sigle numeriche per identificare i modelli, anche la denominazione della nuova auto era di rottura con il passato: Ritmo, quindi un vero e proprio nome, affiancato da una cifra che indicava la potenza del motore in cavalli: 60, 65 o 75. La costruzione quasi completamente robotizzata della nuova Fiat era all'avanguardia per i tempi, ma soprattutto all'inizio la qualità del montaggio e delle finiture era piuttosto deludente; migliorò via via negli anni. La prima versione ad aggiungersi alla gamma originaria fu la Diesel nel

1980, equipaggiata con un nuovo motore di 1714 cc e 55 CV e disponibile solamente a 5 porte. Già nel 1979, per la verità, era arrivata la Targa Oro, su base 1300 per l'Italia e 1500 per gli altri mercati, ma si trattava a tutti gli effetti di un allestimento più curato, con dotazioni e fini-

ture migliori, dei modelli già in listino. La Ritmo Diesel si riconosceva a prima vista per la calandra più estesa rispetto alle versioni a benzina. Nel 1981 le Super 75 di 1300 cc e Super 85 di 1500 cc presero il posto delle Targa Oro, adottando motori potenziati di 10 CV rispetto ai modelli base, finiture più ricercate, equipaggiamento più ricco, ruote maggiorate e soprattutto un interno decisamente più lussuoso e meglio costruito. A distanza di qualche mese arrivò anche la sportiva 105 TC, solo a 3 porte, spinta dal bialbero 1600



Quarant'anni a tutto Ritmo



185/60-R14 e le ovvie scritte e targhette Abarth sulla carrozzeria. Il due litri da 125 CV a 6000 giri le faceva superare i 190 orari, mentre lo 0-100 richiedeva meno di 9 secondi. Il cambio qui era uno ZF sportivo e i dischi anteriori erano autoventilanti; l'avantreno poi era riprogettato dall'Abarth. Arrivò infine sul mercato pure la versione scoperta della Ritmo, realizzata da Bertone sulla base della 85 Super di 1,5 litri. Caratterizzata dal grosso rollbar, ebbe subito successo. A capote chiusa si

che consentiva i 180 orari e dotata di assetto specifico, più sportivo. La seguì poi la 125 TC Abarth, che aveva in più uno spoiler in gomma sul portellone, cerchi in lega specifici della Pirelli con gomme

disponeva di una sorta di portellone, apribile abbassando la parte inferiore metallica e sollevando la parte superiore ricavata nel telo, soluzione decisamente ingegnosa. Nell'autunno 1982 nacque la Ritmo seconda serie, profondamente riprogettata a livello di scocca e di sospensioni, sebbene sembrasse, a vederla, sostanzialmente la stessa auto di prima. L'estetica si uniformava a canoni più tradizionali, pur mantenendo i fascioni paraurti, per diventare di più ampio gradimento; scompariva

o, così, la maggior parte dei tratti più distintivi della Ritmo. Con la terza serie del 1985, in pratica un restyling della seconda, anche le ultime peculiarità stilistiche, come le maniglie rotonde, vennero cancellate. Anche le versioni Cabrio e le sportive si adeguarono alla seconda serie, e il modello curato dall'Abarth, in particolare, assunse la denominazione 130 TC: un po' per i 5 CV in più, ma soprattutto per il minor peso e i rapporti più lunghi, le prestazioni aumentarono sensibilmente. Il successo della Ritmo continuò poi fino al 1988, ma dalla seconda serie del 1982, a fronte di una costruzione senza dubbio più accurata e di una gamma più articolata, la carica innovativa della Ritmo era andata perduta.



Modello	Disponibilità	Motore	Cilindrata (cm³)	Potenza	Coppia max (Nm)	Emissioni CO ₂ (g/Km)	0-100 km/h (secondi)	Velocità max (Km/h)	Consumo medio (Km/l)
60 1050	dal 1979 al 1982	Benzina	1049	44 kW (60 Cv)	81	n.d	16.0	145	n.d
60	dal 1982 al 1988	Benzina	1116	40 kW (55 Cv)	86	n.d	15.1	145	13.4
65	dal debutto al 1982	Benzina	1301	48 kW (65 Cv)	98	n.d	15.3	150	12.2
70	dal 1982 al 1988	Benzina	1301	50 kW (68 Cv)	100	n.d	n.d	160	13.8
75	dal 1980 al 1982	Benzina	1301	55 kW (75 Cv)	118	n.d	n.d	160	11.9
85	dal 1981 al 1985	Benzina	1498	62 kW (85 Cv)	119	n.d	12.2	163	12.0
100	dal 1985 al 1988	Benzina	1585	77 kW (105 Cv)	133	n.d	9.5	180	12.2
105 TC	dal 1981 al 1985	Benzina	1585	77 kW (105 Cv)	133	n.d	9.5	180	12.2
125 TC	dal 1982 al 1983	Benzina	1995	91 kW (125 Cv)	171	n.d	8.0	190	n.d
130 TC	dal 1983 al 1988	Benzina	1995	95 kW (130 Cv)	176	n.d	8.0	195	11.3
1.7 Diesel 60	dal 1985 al 1986	Diesel	1697	44 kW (60 Cv)	103	n.d	17.5	150	16.3
1.7 Diesel 55	dal 1980 al 1985	Diesel	1714	41 kW (56 Cv)	100	n.d	19.0	140	15.6
1.9 Turbodiesel	dal 1986 al 1988	Diesel	1929	59 kW (80 Cv)	172	n.d	12.9	170	18.3

Oggi è possibile: lo è per alcune donne e lo è, anche più facilmente, per alcune automobili. Una di queste bellissime, classe 1948, è senza dubbio la Jaguar XK 120. Ideata in pochi mesi da sir William Lyons, patron della Casa, e presentata al salone di Earls Court di Londra, nasce anche perché la marca del Giaguaro ha in serbo per l'esposizione nella capitale una grossa novità: il motore bialbero XK a sei cilindri in linea di elevate prestazioni, previsto per donare velocità di crociera elevate alla grossa e pesante berlina MK VII. Realizzato che la MK VII non poteva essere pronta per la data del salone, i tecnici si precipitano a preparare una nuova roadster, basata per quanto possibile su elementi già in produzione per i modelli della Casa e costruita in alluminio interamente a



Bellissima a Settant'Anni

mano, con un telaio ricco di parti in legno di frassino. Questa vettura, che dovrebbe essere sostanzialmente dimostrativa, si rivela un tale successo di pubblico e piace così tanto da convincere la dirigenza Jaguar a metterla in produzione. La sigla XK 120 dichiara la velocità in miglia raggiungibile dal nuovo mo-

dello, quanto basta per piazzarlo al vertice della produzione automobilistica del tempo. Anche la potenza, 160 CV, nel 1948 è al di sopra della concorrenza. Durante alcuni test condotti dalla Jaguar, la nuova roadster si rivela addirittura in grado di superare i 203 km/h a capote chiusa e di sfiorare i 220 in confi-

gurazione aperta e con tonneau cover; unica modifica rispetto alle XK 120 di normale produzione, la carenatura del sottoscocca per migliorare l'aerodinamica. La rivista "The Motor", comunque, prova un esemplare perfettamente di serie e raggiunge a vettura chiusa i 200,5 km/h. La XK 120 è ufficialmente la mac-

china di serie più veloce del mondo. Il successo planetario della roadster inglese non permette di proseguire la costruzione secondo criteri artigianali, pertanto dopo i primi 242 esemplari si passa a metodi industriali, che obbligano a realizzare la carrozzeria in acciaio stampato, mentre solo i cofani e le porte restano in alluminio. Alla sportiva roadster, la OTS (Open Two Seater), si affiancano dal 1951 la FHC (Fixed Head Coupé) e da fine 1952 la DHC (Drop Head Coupé), entrambe più confortevoli e dotate di finiture e plancia in radica nonché, per la DHC, di una capote molto più

protettiva e facile da utilizzare e di finestrini discendenti. La versione più prodotta resta comunque la OTS, con 7391 esemplari in acciaio oltre ai 242 in alluminio, mentre la FHC totalizza 2678 unità e la DHC 1769. Nel 1951 sono disponibili le ruote a raggi, più sportive, che obbligano però a rinunciare alle carenature (gli "spats") su quelle posteriori. Nello stesso anno debuttano le versioni SE (Special Equipment) che prevedono le ruote a raggi di serie oltre a sospensioni più rigide, scarico più sportivo e motore potenziato a 182 CV e addirittura 213 CV con la testata C Type da competizione. La XK 120 si affer-



ma così anche in molte competizioni, di rally e di velocità, cogliendo fra l'altro la prima vittoria in una gara Nascar per una vettura non americana,

nel 1954 con una FHC. Nel medesimo anno la XK 120 lascia il campo alla XK 140 (anche qui 140 indica le miglia orarie di velocità massima) e si consegna alla storia come una delle sportive più iconiche e apprezzate di ogni tempo, mentre il suo sei cilindri, via via evoluto, resterà un cavallo di battaglia della Jaguar fino agli anni Ottanta.



"Buona sera a tutti, come va?..... Quand'è il prossimo raduno? Perché li voglio fare tutti....." Era lo scorso 6 marzo ed anche quella volta, Gianni, con il suo stile un po' mediterraneo ed un po' British, è stato insieme a noi e con lui abbiamo passato una piacevole serata in sede, a parlare commentare, ridere e scherzare, come tante altre volte, ignari che potesse essere l'ultima volta.

Con serenità parlava anche della Sua salute, sempre con raro equilibrio ed eleganza, ma dimostrando uno stato d'animo ed una forza di volontà decisamente fuori dal comune.

Quanti bei momenti passati insieme caro Gianni, si potrebbe scrivere un libro di tutte le tue avventure automobilistiche, anche in ambito agonistico, nella regolarità, in cui con te al volante e tuo fratello Vittorio come navigatore, era difficile starvi davanti.

Ora hai imboccato nuove vie e ti potremo seguire solo con il ricordo dei momenti trascorsi insieme, che comunque rimarrà indelebile in tutti noi.

Ciao Gianni, buon viaggio! Ed un affettuoso abbraccio alla tua Famiglia, a Vittorio ed a tutti i tuoi affetti!

Gli amici del Classic Club Italia



Ciao caro Gianni



Seconda data e secondo successo per le verifiche ispettive ASI organizzata dal Classic Club Italia presso la propria sede di Cassolnovo (Pv), congiuntamente con l'VCC Carducci di Casteggio

Sabato 29 settembre ben autovetture si sono radunate in sede per sottoporsi alle verifiche di protocollo al fine dell'ottenimento della certificazione ASI. Alla presenza di 8 ispettori ASI, puntualmente alle 9:00 del mattino le attività hanno avuto inizio e si sono protratte fino alle prime ore del pomeriggio, quando l'ultimo autoveicolo ha lasciato



gli ambienti del Classic Club Italia.

Le procedure, logisticamente coordinate da referenti dei Club organizzatori, si sono svolte in un clima di serena collaborazione, tra l'emozione dei proprietari dei veicoli, la professionalità dei funzionari ASI e la funzionalità degli ambienti della sede, con finale generale apprezzamento di tutti gli intervenuti.

Un altro positivo passo avanti nella consolidazione del sodalizio con l'ASI, a conferma di una struttura organizzativa del Club sempre più al servizio dei Soci.



SEZIONI DI MARCA

Inglese: Maurizio Gavazzi tel. 029086947

Autobianchi: Segreteria tel. 038192344

Lancia: Lino Ricciardelli Tel. 3334413325

Fiat: Eros Prati tel. 3357690111

Alfa Romeo: Alberto Merlo tel. 3356885812 ore pasti

Porsche: Leo Pittoni tel. 024455864

DELEGATI REGIONALI

CENTRO SUD Sergi Gregorio tel. 3333337928

SUD OVEST Sacco Mario tel. 3473135615

SARDEGNA Tonino Cocco tel. 3283686110

DELEGAZIONE REGIONALE SUD/OVEST

CASSINO

Il delegato regionale Classic Club Italia **Mario Sangrigoli Tel. 3355815863**

è a disposizione dei soci ogni **PRIMO E ULTIMO GIOVEDÌ DEL MESE** dalle 17,00 alle 18,00

Presso l'agenzia **SARA Assicurazioni**

via G. di Biasio, 103 Cassino (Fr) tel. 0778.302240 Fax 0776370226

AGEVOLAZIONI SOCIALI

SARFA ELETTRICA

Per i soci sconti fino al 50% sui componenti elettrici e batterie auto. Per informazioni sul disponibile telefonare al socio Franco Re tel. 0289401313

NAPOLI

Il delegato regionale Classic Club Italia **Mario Sacco Tel. 3473135615**

è a disposizione dei soci ogni **PRIMA DOMENICA DEL MESE**

Mario Del Gaudio Tel. 3286795622

REVISIONI AUTO E MOTO

AUTOVIGANO

Vigano di Gaggiano Tel. 029086947

REVISIONI OSOPPO

Trezzano S.N. tel. 0248409145

STEFANO BRAMBILLA

Vigevano tel. 0381345604 CASSOLNOVO (sede CCI)



Presidente
Domenico Semprini
Tel. 3663029418 Lu e Ve ore 14/17
domenico.semprini@classicclub.it

Segretaria
Rita Migliavacca
Tel. 038192344 (orari di segreteria)
rita.migliavacca@classicclub.it

Conservatore Albo Storico
Mario Nicu
Tel. 3663956474
(da lunedì a Venerdì 15,30 18,30)
info@classicclub.it

Sede e segreteria
Via Nuova Circonvallazione 38
27023 Cassolnovo (PV)
Tel e fax 038192344
(Da lunedì a Venerdì ore 15,30-18,30)

Indirizzo per Corrispondenza:
Via Nuova Circonvallazione 38
27023 Cassolnovo (PV)
info@classicclub.it

Casella postale
C.P. 221 - 27029 Vigevano (PV)
Conto corrente postale : 35426204

BANCA PROSSIMA – AG.00034
IBAN: IT72 H033 5901 6001 00000
121 109
intestato al Classic Club Italia.

Codice Fiscale: 97161930157

CLASSIC CLUB ITALIA



**DIVENTA
SOCIO
SOSTENITORE
E AVRAI
UN ANNO DI
RUOTECLASSICHE
IN OMAGGIO!**

RINNOVO SOCIO SOSTENITORE

Rinnova la tua associazione
a soli 110,00 €
Per te **in omaggio**
l'abbonamento per 1 anno
a Ruoteclassiche (12 numeri)

NUOVO SOCIO SOSTENITORE

1 anno di associazione
a 140,00 €
Per te **in omaggio**
l'abbonamento per 1 anno
a Ruoteclassiche (12 numeri)



**IL MENSILE
DEDICATO
AGLI
APPASSIONATI
DI AUTO
STORICHE**

**Ecco come rinnovare o sottoscrivere
l'associazione al Club!**

Se sei un **Nuovo Socio** collegati al sito

www.classiclubitalia.it

Scarica il modulo per effettuare la registrazione,
compilalo e trasmettilo via fax al numero indicato.

Fax **0381.92344**

Per qualsiasi informazione chiamare
la Segreteria Soci al numero **0381.92344**

Dal lunedì al venerdì dalle 15,30 alle 18,30

Attenzione: i Soci dovranno specificare il corretto
indirizzo al quale inviare la rivista.

Scegli come preferisci pagare:

- Vaglia postale intestato a Classic Club Italia
Casella Postale 221 - 27029 Vigevano (Pv)
- Bollettino di CCP N. 35426204 intestato a
Classic Club Italia - Cassolnovo (Pv)
- Bonifico Bancario BANCA PROSSIMA - AG. Milano
IBAN: IT72 H033 5901 6001 0000 0121 109
C.C. n. 121109 intestato a Classic Club Italia
- Assegno non trasferibile intestato a Classic Club Italia
da inviare alla Casella Postale 221
27029 Vigevano (Pavia)

Inviare la ricevuta dell'avvenuto
pagamento via fax al numero indicato a lato.