



Il CAVEC è federato ASI

Periodico di cultura delle auto e delle moto storiche

CLAXON

Grande successo della 200 Miglia

*Il CAVEC ha una nuova sede in Piazza Marconi
La mostra di Giorgio Alisi
Capolavori: la Maserati 16 cilindri
Stoccarda, la città dei musei*





Sommario

- 3 Ipse dixit
- 4 La 200 Miglia di Cremona
- 8 La nuova sede del CAVEC
- 10 Gli splendidi dipinti di Giorgio Alisi
- 12 Capolavori: la Maserati 16 cilindri
- 14 La prima volta dei trattori d'epoca
- 16 Esami di storicità per 25 candidate
- 17 Il pranzo degli auguri
- 18 Mission to Stoccarda
- 19 Interessante proposta di viaggio
- 20 I prossimi appuntamenti
- 21 Vita del Club



A pagina 20, l'elenco degli appuntamenti più importanti dell'anno per i soci, fra i quali, attesissimo, torna il 7 e l'8 giugno il Sottocanna in Circuito.



Iipse dixit



di Alfredo Azzini

Parliamo di ieri...

Tre anni vissuti intensamente: così penso si possa definire il triennio del Consiglio in scadenza. Ritengo sia stato un periodo denso di soddisfazioni, non solo per i consiglieri, ma per tutto il club. Ricordo ancora le iniziali titubanze e i timori dei consiglieri che si trovavano alla loro prima esperienza direttiva, così come ricordo con piacere la determinazione e l'armonia che hanno caratterizzato le riunioni dell'ultimo periodo. Certamente non sono state tutte rose e fiori. Purtroppo abbiamo perso la collaborazione di due persone che non se la sono sentita, a vario titolo e con motivazioni diverse, di portare a termine il mandato; anche a loro va il più sentito ringraziamento, in primis a Gianfranco Casadei per l'impegno dedicato al club. Il Cavec in questi tre anni è cresciuto sia in termini di manifestazioni che di visibilità. Abbiamo modificato la nostra manifestazione clou: il Sottocanna in Circuito, portandola a due giorni e offrendo alla città di Cremona e ai partecipanti la serata del sabato trascorsa sotto il Torrazzo. Dopo aver ripreso e ampliato la rievocazione storica della 200 Miglia di Cremona l'abbiamo fatta diventare valida, non senza qualche traversia di percorso, come prova del campionato promozionale ASI. Abbiamo aumentato il numero dei raduni sociali a semplice scopo turistico con l'uscita di primavera, con il raduno "gli amici di Mangiarotti" e diversi altri eventi. Con la riedizione di Claxon abbiamo

ridato vita a un house organ di largo respiro che, oltre ad assolvere all'informazione dei soci, costituisce uno strumento informativo all'esterno del club. Con le serate a tema si è voluto dare ai soci un'opportunità culturale in presa diretta negli otto incontri effettuati. Il nostro club ha avuto, inoltre, l'onore di essere al centro degli accordi definiti con gli altri club partecipanti al Raduno delle Tre Provincie per poter estendere la manifestazione a cinque province. Forse il fatto che lascerà più il segno è il trasferimento della sede del Cavec nella centralissima Piazza Marconi. Un grazie ai consiglieri, ai sindaci e ai probiviri per l'attività che hanno prestato, ai commissari tecnici del club sempre impegnati a favore dei soci. Grazie alla signora Silvia per la sua disponibilità che va ben oltre gli obblighi lavorativi.

Ora parliamo di domani...

Il prossimo triennio non sarà facile per una serie di ragioni non solo legate alla perdurante crisi economica, ma anche perché si assisterà a una nuova fase nel mondo del collezionismo storico con l'affacciarsi di soggetti che sembrano aver scoperto solo ora le esigenze del mondo del motorismo d'epoca. Questo ci dovrà spingere ad aumentare la qualità della nostra offerta di servizi e di eventi. Ecco quindi spiegata anche l'esigenza di esserci dotati di una sede efficiente, meglio organizzata e di

rappresentanza. Per quanto riguarda il fronte delle manifestazioni non penso ci sia bisogno di introdurre di nuove, ma ritengo che si debba puntare sulla qualità di quelle ormai consolidate e su quelle che offrono al pubblico la cultura del motorismo in tutte le sue forme, ma con un rigoroso rispetto per la storia e la fedeltà del veicolo. Per quanto riguarda la 200 Miglia, nella prossima edizione sarà ricordato il record dei 10 chilometri lanciati, non solo percorrendone il percorso integrale, magari con una prova a media imposta, ma anche facendo qualche cosa affinché chi percorre quel tratto di strada possa ricordare che lì si scrissero delle pagine importanti della storia dell'automobilismo sportivo. Sempre nell'ambito della cultura, penso anche a un utilizzo come spazio espositivo della sede e in particolare a una mostra delle copertine della Domenica del Corriere con gli eventi agonistici e di costume che riguardano i motori. Intanto diamo il benvenuto ai nuovi componenti del Consiglio augurando loro un triennio di sereno ma intenso lavoro. Alla soddisfazione di essere stati rieletti si aggiunge la consapevolezza dell'impegno che ci aspetta per i prossimi tre anni. Colgo l'occasione per far presente sin d'ora che, finito questo secondo mandato, non mi ricandiderò e ciò per dar modo al club di esprimere meglio le sue forze attraverso altre persone che possano portare a un rinnovamento di idee. Auguri per un felice, così si spera, Anno Nuovo. (Il Presidente)



Campagna, cronometri, cultura: con queste tre "C" possiamo sintetizzare questa edizione del nostro maggiore evento automobilistico annuale. La Campagna cremonese è stata l'indubbia protagonista della prima parte della giornata. Suggestivi i passaggi nei parchi della parte nord della nostra provincia, da quello dell'Uccellanda, al parco della Melotta e al Marzale. I Cronometri sono stati il filo conduttore dei settanta equipaggi che hanno preso il via. Infatti, la nostra manifestazione era inserita nel calendario promozionale gare ASI. La Cultura si è identificata con la visita del Museo del Violino di Cremona

Veniamo ora alla cronaca. La Aston Martin Le Mans LM 7 del 1931 del cremasco Mario Piantelli, oltre ottant'anni dopo il successo alla 24 Ore di Le Mans, ha fatto sua anche la 200 Miglia di Cremona. È stato un successo netto, con un dominio evidente sin dalle prime prove cronometrate, sul Piazzale Azzurri d'Italia, dove era fissata la partenza.

Attraversato la campagna cremonese, raggiunti Casalbuttano e Soncino, ecco Crema. La passerella sul corso, accolta da un pubblico numeroso, non ha distratto l'equipaggio vincitore, che ha anzi rafforzato la sua leadership. Poi le vetture sono tornate a

Cremona. Suggestivo il passaggio a Castelleone con la sosta in centro, così come quello a Pizzighettone. Quindi le auto sono arrivate in piazza Stradivari dove sono rimaste in esposizione.



200 Miglia tra campagna, cronometri e cultura



Le premiazioni sono avvenute nel Palazzo Comunale, alla presenza del consigliere comunale Mirella Marusich. Tantissimi i trofei in palio. Nella classifica assoluta l'equipaggio Piantelli-Cambiè (vincitore anche della categoria B, riservata alle auto costruite tra il 1930 e il '45) precede Torti, con una Singer SHP LE Mans del '31. Terzi, nonostante fossero svantaggiati dal coefficiente che

premia le auto più anziane sono Picco-Petrani, con una Porsche 911 del 1972 (che ottengono il primato anche nella categoria E). Ugualmente ambito anche il Trofeo Bodini, voluto dalla famiglia per ricordare il forte pilota cremonese che negli anni Sessanta e Settanta ottenne successi importanti nell'europeo di Formula tre e Formula due. Questo trofeo se lo sono aggiudicato i cremaschi Cappellini-Grioni, con una

MG PA del '34. E finisce al gruppo piloti cremaschi anche il trofeo del Presidente, riservato alle auto degli anni Venti. Lo conquistano Fiorentini Passeri (che hanno fatto loro anche la categoria A), con una rara e bella Rally ABC del 1927. E ai piloti cremaschi, va anche il premio per la scuderia che ha ottenuto il maggior punteggio. I migliori dei cremonesi sono Nolli-Defendi, con la loro Fiat 124 Sport del 1967, che in questo



modo vincono il trofeo messo in palio dalla Confcommercio. Accanto alle auto omologate ASI si è disputata anche una gara tra quelle più giovani o non omologate. Ha vinto Tironi con una Lancia Fulvia Coupè del '74. Meritano una menzione anche gli altri vincitori di categoria: Limoni Scaglia-Gregori su Mg A del '58 (cat. C), Rossoni-Rossoni, su Porsche 356 del '62 (cat. D), Gallai-Romanut su Porsche 911 del 1981 (cat. P). La terza "C" sta per Cultura. Infatti gli equipaggi dopo il pranzo alla Chiave di Bacco hanno avuto l'opportunità della visita al museo del violino

recentemente inaugurato. Il club non può che dirsi soddisfatto di questa manifestazione. La rievocazione storica della 200 Miglia, che si corse negli anni Venti ha riportato a Cremona le auto di quel periodo. Perché oltre alla Aston Martin del vincitore, vanno ricordate anche le Bugatti, le Amilcar, le Singer e la Delage, la Rally e le MG. Così come c'erano modelli importanti anche se più recenti. Su una settantina di

vetture, un quarto è stato costruito prima della guerra. Credo che pochi altri raduni possano vantare una presenza così significativa di auto della prima metà del Novecento. Un risultato reso possibile anche dalla collaborazione delle Amministrazioni e del Comune di Cremona.



In Piazza Marconi la nuova sede del CAVEC

Da oltre un anno e mezzo il Consiglio era alla ricerca di una nuova sede che offrisse una location più consona al prestigio e alla visibilità del nostro sodalizio, oltre a una maggiore funzionalità della parte destinata all'ufficio



Nei primi giorni dello scorso agosto, grazie all'interessamento del socio Mario Scala, una volta contattati i proprietari dell'immobile situato in piazza Marconi (dopo la Telco) e raggiunto un accordo, è stato sottoscritto il contratto decorrente dal mese di ottobre.

La notizia del trasferimento ha suscitato consensi ma anche qualche sterile polemica sulla quale, dopo

il gradimento generale dimostrato dai soci, è meglio stendere un velo pietoso.

Oggi il nostro club dispone di una sede efficiente, con impianti certificati, in posizione molto visibile e su una piazza che, grazie alla presenza del nuovissimo Museo del Violino, è diventata un vero e proprio polo culturale, in cui abbiamo inserito anche la cultura del motorismo.

Un particolare grazie a tutti coloro che hanno collaborato alla realizzazione dell'impegnativo trasloco.

Ora i soci possono fruire di una sede all'altezza delle esigenze di un club come il nostro, più accogliente e più razionale, dove proseguire gli incontri del venerdì con una partecipazione più folta.




IL NOLEGGIO FACILE.



Silver Rent • Via San Predengo 31 • località Costa S. Abramo • 26022 Castelverde (CR)
Tel 800 196 800 • Fax 0372 800 919 • info@silverrent.it • www.silverrent.it

INGROSSO ALIMENTARI - COLONIALI - DETERSIVI



Ditta ALVERGNA rag. CARLO s.n.c. di
Alvergna Giovanni & C.
Via Bergamo, 26
26022 Castelverde - Cremona
Tel. 0372 / 427334 - Fax 0372 / 428043

La nuova sede del CAVEC inaugurata dai bolidi di **Giorgio Alisi**

Durante la festa del Torrone, è stata inaugurata la rassegna di Giorgio Alisi, il maggiore artista italiano nel settore motoristico. Numerosi i visitatori sia al vernissage e sia nei giorni successivi. Dopo le parole di saluto e di ringraziamento dell'artista si sono potute ammirare le opere esposte

La parte della produzione esibita da Alisi abbracciava tutto il periodo della sua produzione dalle vedute della fine degli anni 50 sino alla recente produzione realizzata per il libro Tutto Ferrari o la serie Piloti con Nuvolari e Fangio alla guida delle loro Alfa da Grand Prix o F1. L'apertura è proseguita per tutta la settimana e per tutto il week end. "Avete dei soci meravigliosi e di una competenza fuori dal comune – è stato il commento di un emozionato

Giorgio Alisi – e sono stato molto colpito dalla disponibilità dei consiglieri e in particolare della signora Silvia. Essere a Cremona in questi giorni è stata un'emozione unica, carica di tradizioni che poche città sanno ancora rievocare in un modo così suggestivo. Un grazie particolare al vostro presidente per la condivisione della passione motoristica e per la deliziosa serata trascorsa a casa sua in una full immersion gastronomica e culturale, compresa la visita al

suo museo del velocipede che mi ha sorpreso e affascinato." Il prossimo appuntamento con Giorgio Alisi sarà, come ha promesso, per una serata culturale. Questo evento è stato la conferma del valore polivalente della nostra sede. Chissà che in futuro non si possa organizzare qualche altra mostra, magari dei disegni di Walter Molino sulle pagine della Domenica del Corriere aventi per tema soggetti legati a eventi automobilistici.



"L'ingegno e il genio di Alfieri Maserati, l'audacia e l'ardore di Borzacchini hanno assicurato all'Italia un trionfo che avrà clamorose ripercussioni internazionali". Correva il settembre del '29, le parole del cronista Sandro Mainardi raccontano il record sui dieci chilometri lanciati che, il giorno precedente, davanti a un pubblico valutato in centomila spettatori, aveva ottenuto a Cremona il pilota della scuderia del tridente. È importante per capire il senso dell'impresa che ha preso forma sul rettilineo di strada sterrata che collega Cremona a Mantova, ricordare che siamo negli anni del Futurismo, e del nazionalismo legato al Regime. Nuvolari, con le Alfa rosse e ruggenti, porta l'Italia sul tetto del mondo, è un simbolo in piena sintonia con i valori del periodo. E lo stesso spirito è incarnato dal pilota di Terni. La velocità, il superamento dei limiti, il nuovo record hanno una eco che supera persino quello della vittoria di Brilli Peri. I Futuristi hanno fatto dell'automobile uno dei loro miti, considerandola un'opera d'arte che, come leggiamo nel Manifesto del 1909, supera la bellezza della Vittoria di Samotracia, capolavoro ellenistico non scelto a caso, che racchiude in sé i valori dell'energia e del movimento: *"Un'automobile da corsa - si legge al comma 4 - col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un'automobile (auto era un*

termine maschile, all'epoca) ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è preferibile alla Vittoria di Samotracia". Da notare, altresì, la scelta analogica di animali aggressivi come i serpenti e i leoni: l'automobile deve infatti aggredire lo spazio, travolgere le usuali norme temporali. In un Manifesto del 1916, *"La nuova religione-morale della velocità"*, si legge che *"la velocità equivale alla sintesi di tutti i coraggi in azione"*. Baconin Borzacchini ha corso a 246,069 km/h, un risultato straordinario che frantuma il primato precedente. L'inglese Eldrige, infatti, nel '27 a Monthlery, di poco aveva superato i 225 km/h e aveva ottenuto il primato mondiale. Il record sui 10 chilometri è arrivato soprattutto grazie a una vettura capace di prestazioni fuori dal comune: la Maserati a 16 cilindri. Un bolide che, dopo il debutto sfortunato di Monza, guidata dal suo costruttore, a Cremona disputava la sua seconda gara e ottenne un risultato straordinario. Non si è ancora affermata completamente l'idea moderna di auto da corsa, leggera e piccola (fanno eccezione le Bugatti). Piuttosto si va alla ricerca della potenza massima, ottenuta con motori sempre più frazionati e di cilindrata crescente. Non è un caso la vittoria assoluta (nella 200 Miglia, appunto) vada all'Alfa P2 di Brilli Peri e il record alla Maserati. Che monta un motore ottenuto accoppiando due

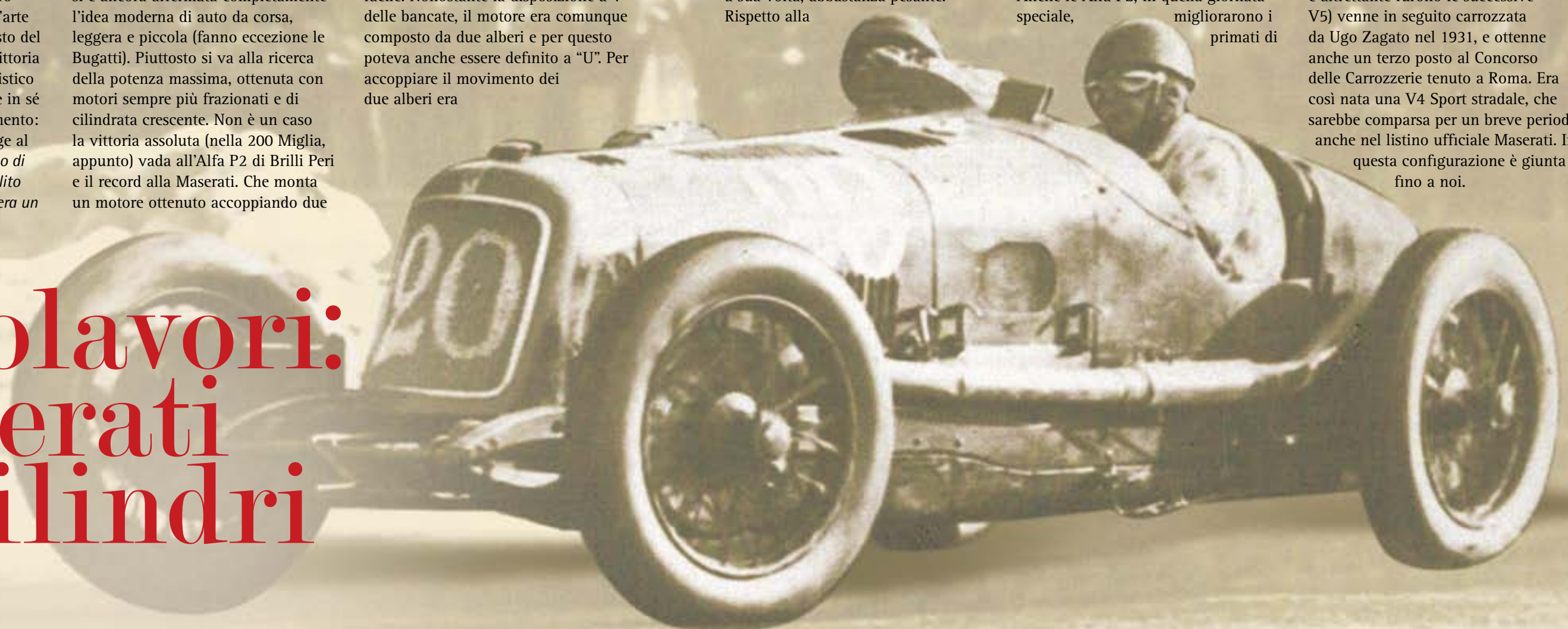
unità già esistenti. Il V4 è esattamente questo, l'insieme di due motori a 8 cilindri in un unico basamento realizzato su misura. Si può a tutti gli effetti dire che si tratta di "due motori in uno". Infatti, ogni fila di otto cilindri ha il suo albero motore e i due alberi sono accoppiati tra loro tramite un ingranaggio centrale. Si è partiti da propulsori già impiegati per le competizioni, quelli della Maserati 8 cilindri tipo 26B di 2000 cc sovralimentati e uniti insieme, mantenendo tra le bancate un angolo di 25°. Da qui la denominazione di V4: V dalla disposizione e 4 dalla cilindrata complessiva di 4000 cc. Due di queste macchine (la 26B) sono gara anche a Cremona. La guida lo stesso Ernesto Maserati che, al traguardo (nella classe oltre 1500 cc) si classificherà al quarto posto, precedendo la vettura identica di Cleto Nencioni. Entrambi sono sopravanzati dalle due Alfa e dallo stesso Borzacchini. Per i Maserati realizzare la V4 non è certo stato facile. Nonostante la disposizione a V delle bancate, il motore era comunque composto da due alberi e per questo poteva anche essere definito a "U". Per accoppiare il movimento dei due alberi era

necessario che questi girassero nello stesso verso, ma la cosa più complessa era far sì che entrambi girassero all'unisono, onde evitare delle pericolose interferenze. Per questo fu necessario mettere a punto un nuovo e più accurato sistema di alimentazione, che venne commissionato a Edoardo Weber, da unire al compressore di tipo Roots. La distribuzione per ogni bancata era ovviamente uguale al tipo 26B, con doppi alberi a camme in testa e due valvole per cilindro disposte a 90°. Il motore sviluppava una potenza di 280 CV, quasi il doppio rispetto alle singole unità tipo 26B. Sebbene i valori di potenza e coppia fossero veramente notevoli, vi era un dato negativo rappresentato dal peso complessivo dell'auto, che era di oltre 1.000 kg. (l'Alfa P2 sulla bilancia si fermava a 614 kg, la Maserati 26b a 720 kg). Potenza e peso del motore erano due fattori determinanti, che avevano portato alla realizzazione di un telaio molto rinforzato e quindi, a sua volta, abbastanza pesante. Rispetto alla

concorrenza, la V4 (come la V5) era un'auto più potente e più veloce, ma non maneggevole e neanche tanto facile da frenare. Inoltre, i suoi pneumatici erano soggetti a rapida usura. Nulla che potesse fermare, quel pomeriggio del 28 settembre, il record. La gara parte alle 15, dal passaggio a livello che esisteva lungo la via Mantova. I piloti presero il via in gruppi di tre (distanziati di cinque minuti l'uno dall'altro. Nel primo blocco c'è anche Borzacchini. Con lui Zanelli e il grande Nuvolari. La prova della Maserati è (si citano sempre le fonti dell'epoca) *"impressionante. L'urlo è lacerante al passaggio del bolide, poi il canto superbo del motore va affievolendosi alla distanza"*. Dirigendosi verso Mantova Borzacchini corre a 247,938 km/h. Nel ritorno (il risultato finale, per regolamento, è la media delle prestazioni nei due sensi di marcia) sarà leggermente inferiore: 244,232. Comunque più che sufficiente per ottenere il record tanto sospirato. Anche le Alfa P2, in quella giornata speciale, migliorarono i primati di

categoria. *"Per l'industria Italiana è un autentico successo"*, scriveva Il Regime, *"di macchine possenti, lanciate a velocità vertiginosa, guidate con il valore, l'esperienza e la freddezza dei giganti"*. Sarà l'ultima edizione della gara (almeno fino a quando il Cavec non decide di rievocarla con la formula della Regularità. Non manca qualche curiosità legata alla Maserati V4. Il record, di portata mondiale, fu festeggiato in pompa magna a Bologna con una cena offerta dall'Automobile Club con la partecipazione di tutte le autorità comunali. La circostanza mette in essere un altro evento importantissimo per la storia dell'automobilismo sportivo: alla stessa cena era presente anche Enzo Ferrari, che proprio lì avrebbe convinto i due facoltosi imprenditori, Alfredo Caniato e Marco Tadini, a finanziare la realizzazione della scuderia che avrebbe portato il suo nome. La V4 vincitrice del record (telaio n° 4001, una delle due costruite, e altrettante furono le successive V5) venne in seguito carrozzata da Ugo Zagato nel 1931, e ottenne anche un terzo posto al Concorso delle Carrozzerie tenuto a Roma. Era così nata una V4 Sport stradale, che sarebbe comparsa per un breve periodo anche nel listino ufficiale Maserati. In questa configurazione è giunta fino a noi.

Capolavori: Maserati 16 cilindri



La prima volta dei trattori

Domenica 22 settembre il nostro club ha organizzato la prima seduta di omologazione per i mezzi agricoli. È stata certamente un'esperienza nuova per tutti, a partire dal commissario tecnico del club, Giacomo Telò, fino alla segreteria



Questa seduta è stata realizzata in modo itinerante. Infatti, i commissari si sono dati convegno di primo mattino a Bonemerse nella splendida rinnovata e affascinante cascina del nostro socio Franco Cerati, per poi andare a Corte

de' Frati dove erano stati fatti affluire una quindicina di veicoli e finire a Pandino. Una trentina i trattori che hanno superato brillantemente l'esame, pochi se pensiamo al grande numero di trattori d'epoca sparsi sul nostro

territorio. Un settore da indagare e le soddisfazioni non mancheranno. Tutti i soci e simpatizzanti dei mezzi agricoli sono invitati a comunicare al Cavec le date dei loro eventi per poterli propagandare come meritano.



APPARECCHIATURE RISCALDAMENTO IDRO SANITARIE

ARMONIA QUALITÀ PROGETTO

FLAMINIA.

hansgrohe

JUNKERS

Jacuzzi.

Ideal Standard

DAIKIN

DURAVIT

teuco

POZZI-GINORI

BREM

IDEA GROUP

MITSUBISHI ELECTRIC

Vaillant

BAXI

VIA DEGLI ARTIGIANI 6/A - CREMONA TEL. 0372 46.21.00 - FAX 0372 32.379 SHOWROOM: TEL./FAX 0372 42.00.41

Esami di storicità per 25 candidate

Come di consuetudine, il nostro club organizza l'ultima seduta annuale di omologazione del calendario nazionale ASI. Nell'efficiente centro Revisioni Torrazzo, sotto l'attenta supervisione dei commissari nazionali e con la collaborazione dei nostri commissari tecnici di club, sono state esaminate 25 vetture.



TIPOLITOGRAFIA
FANTIGRAFICA
Via delle Industrie, 38 • 26100 CREMONA
Tel. 0372 416701 • Fax 0372 456702
fantigrafica@fastpiu.it
**Stampare al passo
coi tempi**

Associazione Giorgio
CONTI
**Gesti generosi di persone sensibili
e di buona volontà possono aiutare
bambini sfortunati**
Via Mantova, 40 - 26100 Cremona
Tel. 0372 451929 - Fax 0372 590596

Il pranzo degli auguri

Nella splendida cornice di Villa Belussi di Cignone, i soci si sono incontrati per scambiarsi gli auguri in vista delle festività

È stata un'occasione conviviale molto partecipata, nella quale si è presentato il programma 2014 ma, in particolare, è stata l'occasione per il Presidente di ringraziare coloro che costantemente si impegnano per il club e, in particolare, la nostra segretaria signora Silvia, i commissari tecnici Mario Scala, Guido Barbieri, Francesco Ceretti, Claudio Mori, Giacomo Telò e, naturalmente, tutti i collaboratori, soci e non soci. Nella giornata di festa sono stati ricordati anche tutti coloro che hanno prestato la loro collaborazione per

il "Sottocanna", l'architetto Guido Chiari, l'Autocarrozzeria Stanga e l'Autocarrozzeria Foletti, Mario Orlandi, Claudio Tonani e Omar Bottesini, oltre a tutti gli sponsor e i sostenitori. I partecipanti hanno avuto parole di ringraziamento e di soddisfazione per la qualità del pranzo tant'è che, seduta stante, il Consiglio ha ritenuto opportuno ottenere la disponibilità della struttura per il prossimo anno, che vedrà il pranzo spostato al secondo fine settimana di dicembre, *domenica 14 dicembre 2014*, quindi, a causa della concomitanza del primo fine settimana con il lungo weekend dell'Immacolata. In questo contesto si sono svolte le elezioni e proclamati gli eletti.



Stoccarda è senza dubbio la città europea che eccelle in materia di motori e di musei, dato che accoglie quelli Mercedes-Benz e Porsche: ospitiamo in queste pagine qualche breve informazione sulla meravigliosa città tedesca e proponiamo, ai soci interessati, uno straordinario viaggio a diretto contatto con lo stato dell'arte della cultura motoristica internazionale

2014 missione Stoccarda

Il capoluogo del Baden-Württemberg, oltre che un'amenissima cittadina adagiata sulle rive del fiume Neckar, è famoso per le sue industrie automobilistiche, Mercedes e Porsche, che tra il 2006 e 2009 hanno qui rinnovato i loro musei. Le strutture nelle quali sono ospitati costituiscono quanto di più moderno e avveniristico offra l'attuale tecnica costruttiva, in particolare quello della Mercedes che racchiude oltre 126 anni di storia della meccanica e praticamente tutta

la produzione della Casa. Il tour del museo si sviluppa verticalmente su una doppia elica architettonica dove sono sistemate le vetture: la 540 SSK Spezial Roadster nel suo brillante color rosso, le avveniristiche auto da record degli anni '30, la 300 SLR con il numero 722 della Mille Miglia del 1955, fino ad arrivare alle vetture dei nostri giorni. Il museo Porsche, con una storia che si snoda solo dal dopoguerra, offre un'esposizione di auto in numero inferiore, ma non per questo meno significativa soprattutto per quanto riguarda l'aspetto delle competizioni, con l'affascinante battaglia delle 906, 908 e 917. Nelle vicinanze della città vi

sono altri due grandi musei che costituiscono dei veri templi del motorismo: Sinsheim e Speyre. Meno raffinati dal punto di vista architettonico, i musei sanno comunque proporre una quantità e una varietà di opere meccaniche impressionanti: dalle moto alle biciclette, dalle auto alle navi, dai treni agli aerei, dai mezzi agricoli a quelli militari, è esposto tutto ciò a cui è stata applicata una qualunque forza meccanica e quindi anche organi musicali meccanici e molte altre singolarità. Il nostro club organizza un tour di 3 giorni a Stoccarda proprio per offrire ai propri soci l'opportunità di visitare questi magnifici musei.

Stoccarda, con i musei Mercedes-Benz e Porsche, e la città di Sinsheim, nelle immediate vicinanze, dove alcuni appassionati hanno creato un museo altrettanto importante dove automobili e aerei, biciclette e navi, carri armati e treni, raccontano la storia della meccanica moderna. I soci del CAVEC meritano di conoscere queste eccellenze e il Consiglio lancia la sfida di portarli in Germania.

Il programma si potrebbe articolare su 3 giorni:

- **venerdì partenza in aereo, check-in in hotel e, dopo pranzo, visita al museo Porsche**
- **sabato visita all'abbazia di Maulbronn, unico esempio europeo di stile romanico-gotico e visita al museo di Sinsheim**
- **domenica mattina visita al museo Mercedes e rientro in aereo in serata.**

I soci che fossero interessati a partecipare a questo viaggio, possono farlo presente in segreteria: la comunicazione non impegna il socio, ha solo uno scopo conoscitivo per sondare il reale interesse all'iniziativa. Se si raggiungessero almeno 40 persone interessate, si procederà a verificare il costo del viaggio che verrà comunicato con i relativi dettagli di pagamento.



Prossimi appuntamenti per i soci



aprile

6 aprile

A Cremona, ore 15,30: benedizione dei veicoli davanti alla Chiesa di S. Agata
A Soresina: visita alla Collezione Velocipedi e biciclette antiche

12/13 aprile: Mostrascambio – Esposizione Sottocanna

27 aprile: Raduno di Primavera "Memorial Pietro Sardini" a Castellarò Lagusello

maggio

1 maggio: Raduno trattori d'epoca a Robecco d'Oglio

25 maggio: Raduno "Solo Spider"

giugno

7/8 giugno: Sottocanna in Circuito

29 giugno: Raduno "Gli amici di Mangiarotti"

luglio

6 luglio: "5 Provincie" (Organizza la Scuderia S. Martino – RE)

agosto

16 agosto: ritrovo per S. Rocco con pranzo a Porto Portese di Salò

17 agosto: Raduno trattori d'epoca a Corte de Cortesi

settembre

7 settembre: Rievocazione storica della Coppa delle 200 Miglia

ottobre

4/5 ottobre: Mostrascambio con esposizione di vetture

10/11/12 ottobre: visita ai musei dell'auto di Stoccarda e dintorni.

18 ottobre: Seduta Omologazione moto

dicembre

13 dicembre: Seduta Omologazione Auto

Le date sono indicative e potranno subire variazioni.

Le serate culturali saranno comunicate con largo anticipo.

Primo fine settimana di ottobre a Mostrascambio

A questa edizione di Mostrascambio, organizzata dal Moto Club il Torrazzo, abbiamo esibito uno stand a dire poco strabiliante con:



- una Ford GT40 del 1967, un modello che scrisse pagine incredibili nel campionato mondiale costruttori dal 1966 a 1969
- una Ferrari 308 Carma FF unico esemplare elaborato da Facetti e Finotto per partecipare al Campionato Mondiale Endurance della fine degli anni 70 e primi anni 80 con 850 CV di potenza.
- una Lamborghini Countach LP400
- una Ferrari 512 BB.

Una serata in compagnia di Pietro de Franchi

Venerdì 25 ottobre si è tenuto l'ultimo incontro delle serate culturali, ospite d'onore il dottor Pietro de Franchi che ha illustrato la sua esperienza nel settore dei motori, forte di un curriculum di tutto rispetto. Nel 1965 ha frequentato i corsi di guida veloce di Henry Morrogh su Formula Ford all'autodromo di Vallelunga; nel 1967 ha fondato a La Spezia il Motor Man Club Stanguellini; nel 1969 è entrato nel reparto corse Ferrari e nel 1976 ne ha assunto la direzione commerciale; nel 1982, sempre in Ferrari, è alla direzione marketing e all'Ufficio legale, arrivando, nel 1987, ad assumere la carica di coordinatore del Ferrari Club Italia. Interessante e inedito il racconto delle sue esperienze al reparto corse: particolarmente emozionante il ricordo della drammatica edizione 1969 della 24 ore di Le Mans.



www.cavec.it

Il sito internet del CAVEC è un importante strumento con cui i soci possono essere sempre informati sulla vita del club:

- **Tutte le news**
- **Le date aggiornate di manifestazioni, gare e raduni del club**
- **Ricche gallery fotografiche**
- **Il numero della rivista "Claxon" da sfogliare**



AUTOGOMME

di Angelo Calabrese

Tutte le grandi marche: MICHELIN - YOKOHAMA - PIRELLI
con servizio di deposito pneumatici

V.le Trento e Trieste, 126 - Cremona - Tel. 0372.20491

www.autogommecalabrese.com



CLAXON

Direttore responsabile
Sperangelo Bandera

Vice direttore
Alfredo Azzini

Segretaria di redazione: **Silvia Moretti**

Editore:
Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona
via Antica Porta Tintoria, 11 • Cremona
Tel. 0372.530463 - Fax 0372.458602
info@cavec.it • www.cavec.it

Registrazione Tribunale di Cremona
n. 398 del 14/02/2004

Pubblicità: **CAVEC**
Tel. 0372.530463 - Fax 0372.458602

Stampa: **FANTIGRAFICA srl**
via Industrie 38 - Cremona

Consiglio di Amministrazione CAVEC
Alfredo Azzini (Presidente)
Giovanni Alvergnà (Vice Presidente)
Giovanni Bonzanini (Segretario)

**Fulvio Bonini, Pierluigi Bresciani,
Leonardo Gerevini, Marco Terenzi**

Provibiri: **Oscar Defendi, Mauro Fregni,
Ettore Parma**

Revisore dei conti: **Mauro Gandini,
Michele Valorsì**

Commissari tecnici auto: **Guido Barbieri,
Francesco Ceretti, Claudio Mori**

Commissari tecnici moto: **Mario Scala,
Lorenzo Balestreri**

Commissari tecnici trattori:
Giacomo Telò

CENTRO di REVISIONI TORRAZZO

Il primo centro di revisione privato con sistema di gestione qualità certificato della provincia di Cremona

**AUTOVETTURE
AUTOCARRI FINO A 35 q.li
AUTOCARAVAN
CICLOMOTORI 2/3/4 RUOTE
MOTOVEICOLI A 2/3/4 RUOTE
QUAD**



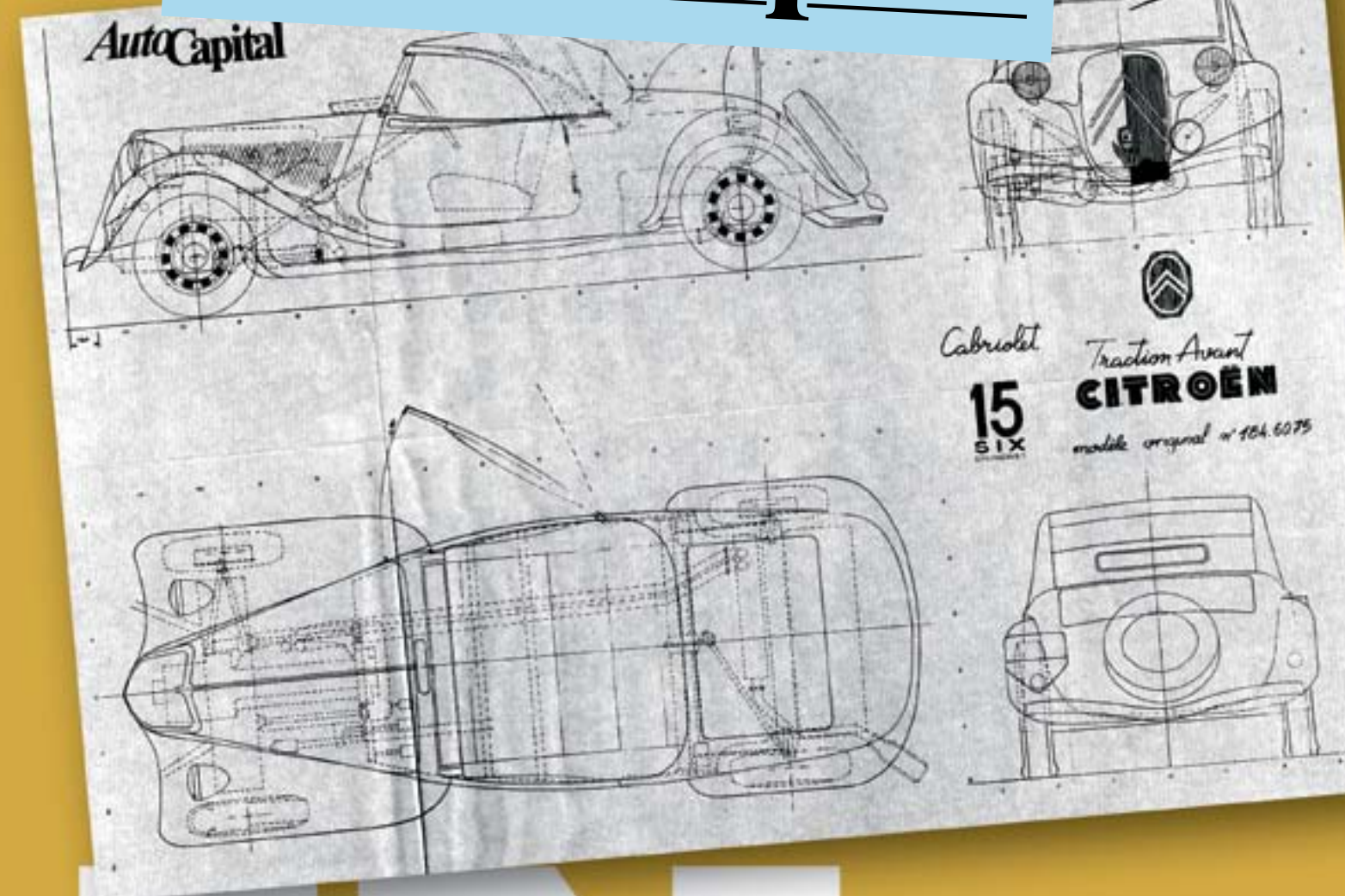
da lunedì a venerdì: 9.00 - 13.00 / 14.00 - 18.00 • sabato: 8.30 - 12.00

CODICE AZIENDA CR AA1 • Via S. Bernardo, 23/o • 26100 CREMONA
Tel. 0372 430438 • Fax 0372 449448 • E-mail: torrazzocr@libero.it



l'omaggio di ³²

AutoCapital



IN REGALO

LA COPIA
DIGITALE
DEL **PROGETTO
ORIGINALE**
DELLA **CITROËN
TRACTION
AVANT
CABRIOLET**
STAMPABILE
IN FORMATO 50X70 cm

**RICHIEDI IL FILE ALL'INDIRIZZO
DI POSTA ELETTRONICA:
redazione@autocapital.it**

SCADE IL 28/02/2014



Vinicola Serena, tradizione e passione dal 1881

Tradizione, sapienza e passione caratterizzano Vinicola Serena, attiva nel settore vinicolo dal lontano 1881. Alla guida dell'azienda ci sono oggi i fratelli Giorgio e Gerardo Serena coadiuvati da Luca Serena e Chiara Serena, che rappresentano la quarta generazione della famiglia. La filosofia che anima l'intera impresa sta nel costante impegno nell'ottimizzare le diversificate fasi del ciclo: dall'approvvigionamento della materia prima (i pregiati vini delle colline di Conegliano e del Veneto) ai processi di lavorazione, dal trattamento e fermentazione all'imbottigliamento e infustamento, dallo stoccaggio fino al trasporto. Leader a livello nazionale ed internazionale nel canale Horeca nella produzione di vini in fusto, Vinicola Serena propone anche una linea completa di vini in bottiglia di alta qualità.

Vinicola Serena
Via C. Bianchi, 1
Conegliano (TV)
Tel. +39 0438 2011 r.a.

www.vinicolaserena.com



Serena

AZIENDA VINICOLA DAL 1881



Linea Terra Serena

Prestigiosa linea di Vinicola Serena dedicata specificamente alla produzione di vini in bottiglia completa di Spumanti, Frizzanti e Classici. L'ampia gamma presenta l'inconfondibile gusto, profumo e delicatezza richiesti dai veri intenditori di grandi vini.



Linea Fusti Serena

Marchio prescelto per la linea fusti, vero "core business" aziendale, che propone vini bianchi, bianchi frizzanti, rosati, rosati frizzanti e rossi.



Linea Le Vigne Verdi

Linea di vini di qualità, proposti sia in fusto che in bottiglia. Il vino "Le vigne Verdi" è prodotto con le tecniche enologiche più moderne, nel rispetto però dell'assoluta genuinità. L'ampia scelta di bianchi, rossi e rosati è un'ottima prerogativa per rispondere alle esigenze del mercato, soprattutto italiano.



Linea Ville d'Arfanta

Il marchio propone vini e distillati dell'omonima Azienda Agricola, che si trova adagiata fra dolci declivi verdeggianti e utilizza metodi di vinificazione ancora fondati sulla tradizione dei mastri veneti.



Champagne De Vilmont

Linea di champagne frutto dell'acquisizione della Maison De Vilmont in Francia, situata nella rinomata Montagne de Reims all'interno di una prestigiosa area "Premiere Cru" a Rilly la Montagne.

