Periodico di Motorismo Storico

Il CAVEC è federato ASI

postatarget basic
LOMBARDIA/01614/11.2015
Posteitaliane

CLAXON

LA MERCEDES 350 SL
compie cinquant'anni

20 DOMANDE
a Ivan Capelli

La grande mostra dei
100 ANNI DI MOTO GUZZI

Anno XII · Numero 46 · Ottobre-Novembre 2021

CLAXON

Periodico di Motorismo Storico
Anno XII · Numero 46 · Ottobre-Novembre 2021

Sommario

3 l'Editoriale del Presidente
4 La mostra dei 100 anni di Moto Guzzi
14 Pensieri in parole: 20 domande a Ivan Capelli
16 I ponti di barche e il Re dei salumi
18 Le Spider Alfa e la Siata Sport ai giovedì d'estate
20 La Mercedes 350 SL compie cinquant'anni
22 "Il coraggio di andare oltre" accende la passione per la Moto Guzzi
23 Il CAVEC al raduno mondiale delle Moto Guzzi Sport 15

www.cavec.it

Il sito internet del CAVEC
è un importante strumento per conoscere
la vita del Club, dove i soci possono trovare:

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

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

l'Editoriale del Presidente

"100 anni di Moto Guzzi "è certamente una mostra sulle Moto Guzzi, ma è anche una mostra sul collezionismo e soprattutto sui collezionisti: persone, queste ultime, portate a creare raccolte di oggetti, nel nostro caso motociclette, rari ma anche privi spesso di una qualche utilità pratica. Persone che, spesso a prezzo di sacrifici, difficoltà cercano, selezionano, studiano, conservano oggetti che li emozionano.
Sono amatori (il nostro CAVEC, per l'appunto, è un club di amatori di veicoli d'epoca), perché è solo l'amore per l'oggetto o per quello che esso rappresenta che li porta a guidare le loro scelte. E si parte da un solo pezzo, particolarmente amato, che diviene il nucleo di una collezione. Il collezionista di moto storiche, di Moto Guzzi in particolare, appartiene a una razza speciale: è anche restauratore, meccanico e carrozziere. Le custodisce gelosamente e diventano parte della sua vita. "Guzzista" è infatti un modo di essere, descrive un legame unico tra uomo e veicolo, racconta chi sei e cosa rappresenta per te la tua moto.
Grazie ai suoi Soci collezionisti, il Cavec ha potuto onorare i 100 anni di Moto Guzzi. Lo ha fatto con questa mostra che, in continuità con le esposizioni "La storia in moto" del 2018 e 2019, con orgoglio, crediamo sia unica in Italia per numero e qualità dei mezzi in visione oltre che per durata dell'esposizione. A loro il ringraziamento sentito e riconoscente del Consiglio Direttivo del Cavec e degli appassionati che visiteranno la mostra.
Anticipo infine che l'evento che va sotto il nome di Cena degli Auguri si terrà sabato 4 dicembre. Comunicheremo via mail la sede prescelta.
(Claudio Pugnoli)

LA GRANDE MOSTRA DEI

100 ANNI DI MOTO GUZZI

É STATA APERTA FINO AL PRIMO NOVEMBRE IN SANTA MARIA DELLA PIETA' IN PIAZZA GIOVANNI XXIII A CREMONA. E' STATA VISITATA DA MIGLIAIA DI APPASSIONATI PROVENIENTI DA TUTTA ITALIA E DALL'ESTERO

di Paolo Nolli

La mostra relativa al secolo di vita della moto Guzzi, allestita dal CAVEC, sta riscuotendo un notevole interesse da parte degli appassionati. E' stata visitata da un numeroso pubblico proveniente da varie città italiane e anche dall'estero, giunto appositamente a Cremona per vedere la rassegna, oltre naturalmente a numerosissimi cremonesi. C'è comunque ancora tempo per visitarla in quanto chiuderà la sera del primo novembre. Ecco una sintetica guida per quanti la vedranno e un motivo di ricordare per coloro che l'hanno già vista.

La mostra "100 anni di Moto Guzzi" celebra un sogno. Il sogno di tre ragazzi, Carlo Guzzi, Giorgio Parodi e Giovanni Ravelli, conosciutisi casualmente nella Grande Guerra, che subito dopo la fine del conflitto hanno trasformato questo sogno nella concreta realtà della fabbrica di motociclette che ha scritto una parte molto importante della storia dell'industria italiana. La mostra vuole ripercorrere questo sogno, divenuto realtà attraverso la fondazione, il 15 marzo 1921, della Società Anonima Moto Guzzi, con un percorso che porta dalla prima motocicletta costruita in serie, la Normale, nel 1921, all'ultima prodotta nel 2021, esattamente 100 anni dopo, la V85 TT Centenario. E appunto, una di fronte all'altra, si osservano la Normale del 1921, all'inizio del percorso, ed alla fine, in fondo alla sala, la sua corrispondente di 100 anni dopo, la V85 TT Centenario. Durante il cammino si ripercorre tutta la storia della Casa dell'Aquila, l'iconico simbolo adottato da Guzzi e Parodi in memoria del compagno Giovanni Ravelli, l'aviatore che morì poche settimane dopo la fine della guerra in un volo di addestramento, e che non fece quindi in tempo a vedere l'inizio della nuova impresa. La mostra si apre con il settore denominato "Dalle Origini alle Sport", in cui sono posizionate le motociclette più antiche, dalla Norge che arrivò nel 1928 a Capo Nord con Giuseppe Guzzi, fratello di Carlo, alle Sport, Sport 14, Sport 15 e GT16. Siamo negli anni '20 e prima metà dei '30, quando si passa dalle

Nella foto in apertura, da sinistra:

1. Barbara Manfredini, Assessore al Turismo Cremona
2. Fabio Lepori Commissario della Polizia di Stato
3. Ugo Gambardella, Consigliere Federale ASI
4. Paolo Nolli, Vicepresidente C.A.V.E.C.
5. Tenente Anna Pezone, Guardia di Finanza
6. Colonnello Giuliano Gerbo, Comandante provinciale Carabinieri di Cremona
7. Colonnello Marco Nasi, Comandante del 10° Reggimento Genio Guastatori Cremona
8. Claudio Pugnoli, Presidente C.A.V.E.C.
9. Luca Burgazzi, Assessore ai sistemi Culturali Cremona

"sottocanna", fino alla Sport 14, al serbatoio a sella con la Sport 15 e GT16. Parallelamente, si possono ammirare le "Serie P, V, S", motociclette più veloci, più eleganti, nelle versioni anteguerra e dopoguerra, quindi dalla metà degli anni 30 alla fine dei 40. Si inizia quindi a calarsi negli anni 50 con i mitici "Airone, Falcone e Astore, modelli iconici largamente utilizzati anche nella cinematografia dell'epoca, a cui seguono varie testimonianze degli anni '70/'80 con la rassegna dei modelli della famosissima "Serie V", una impostazione motoristica giunta fino ai nostri giorni, che si ritrova infatti nella V85 TT Centenario del 2021, compresa la rarissima V7 telaio rosso. Non mancano le "Utilitarie", ovvero le Moto Guzzi dagli anni '50 ai '70 concepite per l'utilizzo di massa, quali i ciclomotori, le piccole cilindrate, tutti mezzi destinati agli spostamenti quotidiani, quali il Guzzino, il Cardellino, lo Zigolo, lo Stornello, la Lodola, solo per citare i principali. La storia della Moto Guzzi va oltre, un'idea molto chiara fin dall'inizio a Guzzi e Parodi, era che il mercato delle Moto Guzzi non poteva esplodere solo con la produzione di serie, c'era bisogno di un trampolino di lancio più efficace, ovvero le corse. E infatti, proprio la produzione di motociclette da competizione che conquistarono innumerevoli vittorie e record, consolidò il successo dell'azienda. Le protagoniste di questa sostanziale parte dell'avventura della Moto Guzzi sono raccolte nel settore denominato "le Moto da Corsa". Si inizia con la contrapposizione "ruota contro ruota" di due modelli che hanno fatto la storia per le competizioni vinte, la mo-

derna MGS 01 degli anni 2000, vincitrice della "Battle of Twins di Daytona" con Gianfranco Guareschi e la 250 TT Monoalbero degli anni 20, vincitrice del Tourist Trophy sull'isola di Man nel 1935, per proseguire con una rassegna dei principali modelli da corsa fino ai giorni nostri. A chiudere questo percorso attraverso la storia della Moto Guzzi, la V85 TT Centenario, la moto prodotta in serie speciale solo per il 2021 a celebrazione appunto del Centenario della Casa dell'Aquila. La mostra non termina qui. In questo percorso storico, infatti, sono state realizzate alcune Isole Tematiche dedicate a produzioni particolari. Sono esposti due esemplari del "Galletto", lo scooter prodotto dalla Guzzi negli anni '50, i motocarri Ercole ed Ercolino, le California, ovvero un modello di una longevità impressionante, dagli anni '70 ai giorni nostri, che ha persino equipaggiato la polizia americana, vincendo la commessa sulla Harley Davidson, e due splendidi modelli, una sport 14 e una GTV, con sidecar. Un'ampia sezione è anche dedicata ai modelli in uso alle Forze dell'Ordine, Polizia e Carabinieri, alla Croce Rossa ed ai reparti dell'Esercito. Sono esposti esemplari originali concessi dalle stesse Forze dell'Ordine, e tre pezzi iconici dell'esercito sullo sfondo, Alce, Superalce e Mulo Meccanico, quest'ultimo un esemplare molto raro e molto particolare. Per dare infine conferma della longevità delle Guzzi, sono esposte anche due motociclette, un "Astore" e un "GTV Bitubo" conservate, ovvero mai restaurate, giunte ai giorni nostri dopo 70-80 anni nella loro completa originalità, come certificato dalla prestigiosa Targa Oro rilasciata dall'ASI per questi esemplari. Chiude la rassegna un rarissimo motore marino "Albatros" fuoribordo da 250cc, con cui il pilota Gino Alquati nel 1954 ha conquistato all'idroscalo con uno scafo Riva il record mondiale di velocità ad oltre 90 kmh.

Alcune delle Moto Guzzi in mostra.

LA VISITA DEL PRESIDENTE SCURO

Il suo commento:

" In ASI sappiamo bene quanto i Club Federati si impegnino nell'organizzazione di eventi e nella realizzazione di iniziative davvero speciale. Dopo aver visitato la mostra dedicata ai cento anni della Moto Guzzi, allestita dal Club Amatori Veicoli d'Epoca di Cremona, devo constatare con grande soddisfazione che l'asticella viene spostata sempre più in alto. Si percepisce una cura straordinaria nell'aver trovato così tanti esemplari che rappresentano la produzione pressoché totale della Guzzi nel corso del suo secolo di storia. Questa mostra è un vero atto d'amore per la cultura del motorismo storico, un fondamentale contributo alla sua divulgazione, in particolare verso le nuove generazioni."

Da sinistra Nolli, Scuro, Pugnoli.

Moto Guzzi IL GALLETTO.

Moto Guzzi ASTORE conservata.

Moto Guzzi NORMALE.

Moto Guzzi 250 TT MONOALBERO.

Moto Guzzi ALCE.

Moto Guzzi DONDOLINO 500.

Carrellata di Moto Guzzi.

Moto Guzzi V85TT.

Moto Guzzi SPECIAL ANNI 30.

Moto Guzzi CORSA 2V.

Moto Guzzi MGS 01 CORSA

Moto Guzzi 500 GTS.

Davanti Moto Guzzi NUOVO FALCONE, dietro la V850.

Moto Guzzi V50.

Moto Guzzi V50.

I MOTOCARRI MOTO GUZZI: LAVORATORI AL POTERE!

DAL 1928 AL 1980 L'AZIENDA DI MANDELLO DEL LARIO HA AFFIANCATO ALLA PRODUZIONE DI NOBILI MOTOCICLETTE SPORTIVE QUELLA DI VEICOLI DA LAVORO A TRE RUOTE. I MOTOCARRI LARIANI RAPPRESENTANO UNA STORIA PARALLELA CHE MERITA ATTENZIONE E CONSIDERAZIONE

Accanto alla celebre produzione motociclistica, avviata nel 1921 e ancora sulla cresta dell'onda nell'ambito della nuova proprietà Piaggio, Moto Guzzi si è specializzata nella produzione di motocarri fin dal 1928, sette anni dopo la sua fondazione, attività proseguita fino al 1980, quando uscì dalle linee di montaggio di Mandello del Lario l'ultimo esemplare dell'Ercole, apparso nel 1946 e dunque caratterizzato da un'eccezionale longevità commerciale e tecnica.
Originariamente i motocarri dell'azienda lariana erano strettamente derivati dai motocicli, con la semplice aggiunta di una struttura posteriore con o senza cassone, in grado quindi di trasportare merci anche pesanti e ingombranti, a differenza di alcuni prodotti della concorrenza che prevedevano la zona di carico frontale, con tutti i limiti del caso per quanto riguarda la visibilità del conducente.
Il primo veicolo commerciale della Moto Guzzi fu il Tipo 107. Tutto l'avantreno era ripreso dalla Moto Guzzi Sport, cui era stato imbullonato un telaio. Di conseguenza, la trasformazione del motociclo tradizionale in motocarro era piuttosto rapida. La Sport però non aveva il freno anteriore, mentre il motocarro era dotato di freno a tamburo sulla ruota anteriore. Il Tipo 107 "nudo" (solo telaio) costava 8150 lire; con ulteriori 450 lire si poteva acquistare il modello con cassone, a listino per 8600 lire. Da questo modello venne poi derivato, nel 1929, solo un anno dopo il lancio del Tipo 107, il motocarro Sport 14, derivato dall'omonimo modello di moto.
Il successivo Motociclo 32 nacque invece da una commessa militare dell'esercito italiano. Per aumentare la maneggevolezza il passo e la carreggiata vennero ridotti. Tutta la tecnica proveniva dalla Sport 15 (commercializzata dal 1931), tranne il generatore (Magneti Marelli anziché Bosch, in nome dell'autarchia) e il serbatoio, sostituito con uno di maggior capacità. Gli esemplari effettivamente consegnati all'esercito furono 935; altri 143 veicoli andarono invece al mercato civile, con la denominazione di Motocarro 109-32.
Fu nel Dopoguerra, però, che la produzione di motocarri per uso civile prese piede. Il modello Ercole apparve nel 1946 e rimase in produzione fino al 1980. Era ancora più pesante dei predecessori e, a causa dell'aumentata capacità di carico (1500 kg), ora c'era una trasmissione aggiuntiva con ingranaggi conici dietro il cambio per rendere possibile l'ingaggio di un cardano. Le ultime versioni adottavano il motore della Falcone e l'avviamento elettrico. Fino al 1960, si poteva avere una cabina di guida, ma a differenza dell'Edile (prodotto solo nel 1946-47), non c'era un sedile ma una sella. La cabina era semplicemente piazzata sopra al motociclo. Anche con la cabina il comfort era modesto, perché il rumore del motore era amplificato dalla cabina stessa e non c'era riparo da fango e pioggia. Nel corso degli anni furono adottati il sistema di frenatura idraulico e un sistema di ribaltamento del cassone che poteva funzionare manualmente o idraulicamente. Con formati più compatti debuttarono poi l'Ercolino, l'Aiace e due modelli da 50 cc, il Dingotre (1965-1968) e il Furghino (1968-1971), che potevano essere guidati già a 14 anni e senza patente. *(A.Ri.)*

Motocarro Guzzi 500U MILITARE.

Motocarro Guzzi ERCOLE.

Gli Organizzatori della Mostra.

20 domande per conoscere il rapporto con il mondo dell'auto di **Ivan capelli**

a cura di Sperangelo Bandera

VORREI TANTO RIAVERE LA MIA MINI COOPER S

Il tratto principale che una berlina deve avere
Mostrare fin dalle linee esterne lo spazio e la classe che ci si aspetta all'interno dell'abitacolo.

La principale dote di una cabrio
Dare il senso di libertà senza perdere di vista la sicurezza e la forma della vettura quando è chiusa, perché di solito sono sgraziate.

La qualità che esige in una coupé
Forme esterne grintose. Rapidità di reazione nella dinamica del veicolo che sia in curva o nei cambi di direzione. Potenza e prestazioni.

L'aspetto che preferisce di un SUV
La sicurezza che riesce a infondere potendo controllare il traffico da un punto di vista più elevato e la capacità di carico sia di persone che di effetti personali, oltre alla possibilità di affrontare la strada specie d'inverno senza particolari problemi.

L'auto dei suoi sogni
La vettura che più ha ammaliato per forme e prestazioni è stata la Ferrari F 40. Aggressiva quanto basta esternamente e ancora con la manualità di cambio e frizione per poterla guidare al limite.

L'auto che favorisce la conquista sentimentale
Se dovessi presentarmi al primo appuntamento sceglierei una Porsche 911.

L'auto del suo matrimonio
E' stata una BMW Z1.

L'auto che le ha cambiato la vita
Mi sono sempre adattato a tutte quelle che ho guidato e credo che debba ancora arrivare la vettura che mi faccia capire che sono diventato grande.

L'auto che vorrebbe riavere
La mia prima macchina. Mini Cooper S.

Quella volta in cui è rimasto a piedi
Proprio con la mia Mini Cooper, al primo vero viaggio, ho fuso il motore.

Il tipo di viaggio che preferisce
Tranquillo e con la meta che sia al mare.

Il colore che più si addice a un'auto
Come non dire il rosso?

L'interno che desidera
Pelle color tabacco.

La cilindrata ideale
Parlare di potenza con i tempi attuali, è fuori luogo, ma 3000 cc. è la cilindrata con le giuste proporzioni.

Benzina o Diesel?
Ormai il diesel ha sorpassato il motore a benzina in parecchi punti.

I difetti dei giovani automobilisti
Non hanno idea di cosa voglia dire la velocità e ne pagano le conseguenze perché nessuno glielo ha spiegato prima con chiarezza. L'automobile non è una corazza impenetrabile e se rendono conto quando è troppo tardi.

Il suo primo ricordo legato al mondo dell'auto
Al primo giro fatto sui go-kart nel 1978 a Parma alla Pista San Pancrazio. Se chiudo gli occhi lo vivo ancora sulla pelle. Indimenticabile!.

Quale auto del passato le è piaciuta meno?
Ho alcuni ricordi di vetture poco attraenti ma erano talmente brutte che non mi ricordo neanche i nomi.

La musica che ama ascoltare in auto
Mi piace variare ma ultimamente prediligo artisti italiani.

Quale auto guida attualmente
Una Volvo.

Ivan Franco Capelli (Milano, 24 maggio 1963) è un ex pilota automobilistico e telecronista sportivo italiano che ha gareggiato in Formula 1 dal 1985 al 1993 ottenendo quale miglior risultato il secondo posto al Gran Premio del Portogallo del 1988 e nel GP di Francia del 1990, dopo essere andato a punti con un quarto posto in Australia nel 1985 già alla seconda gara, su Tyrrell. Nel 1988 ha terminato al settimo posto il Campionato del Mondo di Formula 1 con la March 881 Leyton House progettata da Adrian Newey. Approdò alla Ferrari nel 1992, ma con la F92A del Cavallino Rampante ottenne solo 3 punti in classifica con un quinto posto in Brasile e un sesto in Ungheria. Discreto calciatore in gioventù, entrò nelle giovanili della Pro Sesto ma, a 15 anni, nel 1978, scelse la strada dell'automobilismo. Passò quindi al Campionato Italiano di Formula 3 e, dopo due anni, nel 1983, vinse il titolo con record di vittorie stagionali (9 su 13 gare).
L'anno seguente Capelli passò, con il team Coloni, nel Campionato Europeo di Formula 3, che vinse al primo tentativo, aggiudicandosi 4 gare e vincendo anche il prestigioso Gran Premio di Monaco di Formula 3. Nel 1985 Capelli passò alla Formula 3000, alla guida di una March del team Genoa Racing. Nel suo primo anno vinse in Austria e concluse il campionato al settimo posto. Negli Anni Novanta ha preso parte a diverse gare di campionati turismo in Europa (principalmente nelle edizioni tedesche e spagnole), gareggiando anche all'edizione del 1995 della 24 Ore di Le Mans. Negli Anni Duemila continua il suo impegno in alcune gare riservate a vetture Gran Turismo, ottenendo 3 vittorie nel Campionato Italiano Gran Turismo del 2006 riservato alle GT3. Dal 1998 al 2017 ha commentato i Gran Premi di Formula 1 per la RAI. Ha prestato la sua voce nel videogioco F1 2000 della Electronic Arts. Ha inoltre doppiato Darrell Cartrip in Cars – Motori Ruggenti e in Cars 2 e riprenderà questo ruolo anche in Cars 3. Dal 2018 passa a TV8 come opinionista per la Formula 1. Nel 2014 è stato eletto presidente dell'ACI Milano, ruolo ricoperto fino al 2018. Capelli è anche amministratore della società Motivegeeks Labs, fondata nel 2005, e un appassionato di gare per auto

I PONTI DI BARCHE
E IL RE DEI SALUMI

IL RADUNO SOCIALE D'AUTUNNO SI È SNODATO TRA BORGHI STORICI E PONTI DI BARCHE SUL FIUME OGLIO, CON SOSTA PRANZO AL'ANTICA CORTE PALLAVICINA PER UN MENÙ A BASE DI CULATELLO

Il programma era chiaro: un'escursione sui ponti di barche del fiume Oglio passando per i borghi storici di Commessaggio e di Commessaggio Inferiore, con pranzo a Polesine Parmense con il culatello, re dei salumi, presso il ristorante stellato "Al Cavallino Bianco" con visita al museo e alle cantine di stagionatura dei culatelli della famiglia Spigaroli. E' bene dire subito che tutto quanto promesso è stato mantenuto. La partenza è avvenuta presso la sede del Cavec in via del Macello 8/E in maniera scaglionata per San Giovanni in Croce,

Spineda, ponte di barche di Commessaggio e Commessaggio Inferiore, con sosta sul Listone di Casalmaggiore per l'aperitivo. Poi il serpentone delle auto storiche si è diretto a Sissa, Roccabianca, Zibello e Polesine dove, come detto, dopo il pranzo la manifestazione poteva dirsi conclusa nel migliore dei modi.
Sistemate le auto nel parcheggio privato del ristorante, è iniziato il momento conviviale con la grande salumeria degli Spigaroli e il culatello di Zibello, seguita dalla giardiniera di Corte, dall'assaggio di spallacotta calda di maiale nero con focaccine tiepide. Poi il risotto alla Verdi e i tortelli di erbetta alla parmigiana. Ha chiuso la rassegna gastronomica il semifreddo agli amaretti in salsa di zabaione con tocchetti di sbrisolona. Si è potuto mangiare all'aperto in un ambiente reso elegante da un insieme di tovaglie e tendoni bianchi che si abbinava perfettamente col verde tutt'intorno. Il resoconto del raduno sociale è partito dalla fine, suggellato dal pranzo dal momento che si sa che rappresenta la prima attrazione delle gite sociali per molti partecipanti, ma ha avuto prima momenti di grande interesse nell'attraversare località e paesi di impronta storica e soprattutto nel percorrere i ponti di legno di S.Matteo delle Chiaviche e di Commessaggio Inferiore. Quest'ultimo incorniciato da distese floreali è stato costruito con la grande partecipazione degli abitanti, dato che i due rioni che costituiscono il paese erano separati dall'Oglio. Quello di Commessaggio aveva un sapore di arcaico, con ingresso e uscita in forte pendenza: emozione in più percorrendoli con le vecchie automobili. In proposito si sono visti esemplari molto interessanti e tenuti perfettamente in ordine, come si può vedere dalle fotografie che corredano questo servizio. Più che soddisfatti gli organizzatori, che hanno visto premiato i loro sforzi, con in testa a tutti il Presidente Pugnoli che si è anche sobbarcato l'onere di seguire o anticipare la colonna con la sua motocicletta per snellire il gruppo delle macchine dove la situazione lo richiedeva. *(S. Ba.)*

BCC CREDITO COOPERATIVO
Credito Padano

LE SPIDER ALFA E LA SIATA SPORT

PROTAGONISTE DI UN GIOVEDI' D'ESTATE

Molto interesse per lo stand del Cavec in piazza Stradivari e grandi consensi per gli esemplari esposti che hanno voluto raccontare la storia delle leggendarie auto scoperte del Biscione. Grande curiosità per la Siata Sport del 1949

Il Comune di Cremona organizza da anni i "giovedì d'estate", serate a tema in cui i cremonesi si accalcano lungo le vie cittadine e riempiono le piazze. Uno dei temi ricorrenti è legato ai motori soprattutto del passato e il Cavec è parte attiva nel presentare esemplari sempre interessanti di auto d'epoca. Una caratteristica dei temi man mano svolti dal sodalizio cremonese nel corso degli anni ha sempre avuto il comune denominatore della cultura automobilistica. Vale a dire che il Cavec presenta un insieme di modelli che hanno avuto un significato nella storia dell'automobilismo. Lo scorso luglio il tema era legato alle spider dell'Alfa Romeo "Dalla Giulietta al XXI Secolo", come si leggeva sul manifesto collocato nel bel mezzo delle auto scoperte di Arese, tutte di colore rosso Alfa distribuite in piazza Stradivari. A fianco, come ulteriore arricchimento culturale per il pubblico, è stata esposta una rara barchetta Siata Sport ricarrozzata nel 1949 da Rocco Motto, di recente restaurata, di proprietà del socio Giancarlo Stringhini, presente all'evento a spiegare con dovizia di particolari le varie fasi del restauro e le caratteristiche della vettura. Vista e udito degli spettatori sono stati piacevolmente sollecitati dalle belle forme della barchetta e dal rombo del suo motore, che Stringhini non ha negato alle richieste degli appassionati. Quasi per magia è tornata l'atmosfera del passato sia per chi l'aveva vissuta all'epoca sia come novità per i più giovani.

La auto del passato attirano l'attenzione ogni volta che vengono mostrate in pubblico e anche quel giovedì sera 21 luglio scorso la piazza era gremita da persone di ogni età. Soprattutto i giovani erano incuriositi dai modelli esposti e molti di loro mostravano interesse che nei loro sguardi era misto a sorpresa e anche a un certo compiacimento. Oltre alla Stanguellini, facevano bella mostra le più famose spider Alfa Romeo, la Giulietta e il Duetto, due vetture tra le più belle dal punto di vista estetico del secolo scorso, secondo molti tecnici dell'automobile.
Grande attrazione ha costituito la Siata Sport, costruita sul telaio della Topolino del 1937. La cilindrata è di 750 cc, la potenza è di 27 CV a 5000 giri/minuto e raggiunge i 110 km/h. Pesa soltanto 540 kg. E' lunga mm 2780 e larga 1300 mm. La carrozzeria è in alluminio e ne è stato fatto un restauro conservativo intervenendo soltanto sulle parti maggiormente danneggiate. Il restauro è durato 20 mesi.

Giancarlo Stringhini al volante della Siata Sport del 1949.

LA MERCEDES 350 SL

COMPIE CINQUANT'ANNI

FU LA PRIMA SL DEL MARCHIO CHE MONTAVA UN V8 E IL PRIMO MODELLO A PORTARE LA R, ABBREVIAZIONE DI 'ROADSTER'

Cinquant'anni fa, nell'aprile 1971, Mercedes-Benz inaugurò un nuovo capitolo nell'affascinante storia della vettura sportiva SL: la 350 SL fu la prima SL del marchio con motore V8 e il primo modello della serie R 107 a portare per la prima volta nella sua sigla identificativa l'abbreviazione 'R' di 'roadster'. Lo sviluppo completamente nuovo, come una due posti aperta con tettuccio in tessuto completamente retrattile e tettuccio rigido rimovibile, era un veicolo di grande personalità, sportivo e lussuoso allo stesso tempo, e combinava perfettamente prestazioni e comfort di marcia. Nello stesso anno, dalla serie R 107, Mercedes-Benz ha derivato le versioni coupé della serie C 107.

La R 107 fa parte della prestigiosa famiglia SL insieme all'auto sportiva da corsa per eccellenza, la 300 SL (W 194) del 1952, alle auto sportive di serie 300 SL (W 198, come coupé dal 1954 al 1957 e come roadster dal 1957 al 1963), la 190 SL (W 121, dal 1955 al 1963) e la "Pagoda" SL della serie W 113 (dal 1963 al 1971). Nel 2021, la tradizione della sportive SL continua con la Mercedes-AMG SL della serie R 232.

Un modello di successo con 18 anni di produzione in serie.

La R 107 è stata prodotta dal 1971 al 1989, periodo durante il quale è stata aggiornata con regolari revisioni e nuovi motori. Ad eccezione della Classe G, nessun'altra Mercedes-Benz è stata prodotta più a lungo. Tecnicamente parlando, la Mercedes-Benz 350 SL lanciata 50 anni fa aveva poco a che fare con il suo diretto predecessore, la W 113 'Pagoda' SL. Invece, i progettisti hanno forgiato legami molto più stretti con l'attuale gamma di autovetture del marchio dell'epoca: i sistemi di sospensione anteriore e posteriore, ad esempio, erano basati sui modelli 'Stroke / 8' dei segmenti medio-alti. Il motore V8 da 147 kW (200 CV) con una cilindrata di 3.499 cc era un'eredità della Mercedes-Benz 280 SE 3.5 serie W 111 (coupé e cabriolet) e della serie W 108/109 (berlina).

Le innovazioni tecniche trovate nell'auto in questa sportiva scoperta includevano lo sviluppo della carrozzeria di sicurezza migliorata con un'unità telaio-pianale indipendente fatta di fogli di diversi spessori per fornire un comportamento di deformazione controllato, il serbatoio del carburante installato sopra l'asse posteriore per proteggerlo in caso di un collisione, acciai ad alta resistenza nei montanti anteriori e nel telaio del parabrezza con il vetro incollato, nonché gli interni con un nuovo volante di sicurezza a quattro razze, superfici imbottite ed elementi deformabili come contributo alla sicurezza passiva. Dal marzo 1980, questa SL è stata dotata del sistema frenante antibloccaggio ABS e, dal gennaio 1982, di un airbag per il guidatore e dei pretensionatori delle cinture come sistema di ritenuta supplementare: questi articoli erano disponibili come optional.

Ampia gamma di motorizzazioni

Dopo la 350 SL, Mercedes-Benz ha continuato ad espandere la gamma di questo modello. Nel 1973 debutta sui mercati europei la 450 SL da 165 kW (225 CV), anch'essa con motore a otto cilindri, inizialmente riservata all'esportazione in Nord America, dall'autunno 1971. Nel 1974 seguì la versione a sei cilindri 280 SL (136 kW / 185 CV). Per la prima volta nella sua storia, la SL è disponibile con una scelta di tre diversi motori.

Come risultato del restyling del 1980, la 380 SL (160 kW / 218 CV) sostituisce la 350 SL e la 500 SL (177 kW / 240 CV) si posiziona come modello di punta al posto della 450 SL. Nell'ambito di un'importante rivisitazione del modello, gli interni sono stati allineati con l'esclusività dell'ammiraglia Classe S della serie 126. Inoltre, gli ingegneri hanno aggiornato numerose componenti come la trasmissione. Esternamente, il restyling è stato limitato ad alcuni discreti miglioramenti, tra cui il cofano in lega leggera e uno spoiler anteriore. La 500 SL è stata, inoltre, dotata del cofano del bagagliaio in lega leggera con uno spoiler posteriore in plastica nera derivato dalla SLC Coupé con motore V8 da 5 litri.

Nel 1985, Mercedes-Benz presenta la gamma completamente rivista della serie R 107. Oltre a lievi modifiche all'esterno con ruote da 15 pollici, uno spoiler anteriore uniforme per tutti i modelli e sospensioni anteriori migliorate con raggio di sterzata zero, l'obiettivo principale era un'offerta aggiornata di motori. Un punto culminante per tutti i fan delle auto sportive con la stella è stata la 300 SL con un motore a sei cilindri da 3 litri, perché questa vettura sportiva da 138 kW (188 CV) ha fatto rivivere la designazione del modello con cui la storia della SL era iniziata a marzo 1952. La 420 SL (160 kW / 218 CV) fu un'aggiunta completamente nuova, mentre la 500 SL (180 kW / 245 CV) fu dotata di un motore ridisegnato con un sistema di accensione elettronica e iniezione di carburante meccanica a controllo elettronico Bosch KE-Jetronic sistema. Il modello di punta della serie R 107 era la 560 SL con uno spettacolare motore V8 da 5,6 litri, che però era riservato all'esportazione in Nord America, Giappone e Australia. Tutti i modelli sono ora offerti con un convertitore catalitico a tre vie a circuito chiuso. La produzione della serie di modelli R 107 è terminata nell'agosto 1989, dopo più di 18 anni. Allora, lo stabilimento di Sindelfingen aveva prodotto un totale di 237.287 vetture. Oggi, queste due posti scoperti sono dei classici ricercati: il connubio tra lusso e sportività affascina ancora oggi gli appassionati di tutto il mondo.

"IL CORAGGIO DI ANDARE OLTRE"

ACCENDE LA PASSIONE PER LA MOTO GUZZI

di Roberto Manieri

Foto Luca Danilo Orsi.

Passione, determinazione e storie di grande coraggio sono stati di scena giovedì 14 ottobre a Cremona, su iniziativa del CAVEC, nella sala cinematografica Chaplin con la proiezione del docufilm «Il coraggio di andare oltre», prodotto dalla Alboran di Milano. Promosso da Massimo Zavaglia e Bruno Nava, appassionati collezionisti del marchio, la pellicola è stata realizzata con la regia di Maurizio Pavone ed è stato scritto da Laura Motta con la fotografia di Valerio Lamberti. Il docufilm è stato realizzato a marzo 2021 nell'anniversario del centenario della fondazione della Moto Guzzi. Il docufilm riprende la storia personale e la nascita del mito della Moto Guzzi attraverso le vicende dei tre amici, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli e Carlo Guzzi, commilitoni durante la prima Guerra Mondiale che sognano di costruire una moto innovativa.

«Il coraggio di andare oltre» prende le mosse dalle aspettative di questi tre amici, per rimarcare i primi successi nazionali e internazionali che nell'arco di pochi anni portano la casa dell'Aquila ad imporsi come modello indiscusso e antagonista da battere. Questo perché la Moto Guzzi seppe affermarsi nel mondo delle corse, considerato da Giorgio Parodi il vero trampolino delle vendite: alla data del suo ritiro dalle corse, nel 1957, la Moto Guzzi conterà nel proprio palmarès qualcosa come 3.329 vittorie in gare ufficiali, 14 Titoli Mondiali e 11 vittorie al Tourist Trophy.

Dopo la proiezione di giovedì 14 ottobre a Cremona, che ha avuto un buon successo di pubblico, la pellicola è stata proiettata la domenica successiva all' Ariston di Sanremo.

In alto il Presidente Claudio Pugnoli e Roberto Manieri. Sotto Manieri e Massimo Zavaglia.

AGENZIA PANEVINO pratiche auto moto nautica

Agenzia Automobilistica
PANEVINO

Studio di consulenza automobilistica, motociclistica, nautica ed agenzia disbrigo di pratiche per mezzi di trasporto quali immatricolazione autoveicoli, motocicli, ciclomotori e rimorchi nuovi o d'importazione, trasferimenti di proprietà auto-moto-ciclomotori usati, rilascio licenze per trasporto merci conto proprio e conto terzi, consulenze in genere per la circolazione, prenotazione revisioni e collaudi

Via Bernardino Ricca, 7 CREMONA • Tel. 0372 26227 Fax 0372 457314 • panevinobr@sermetra.it

IL CAVEC AL RADUNO MONDIALE DELLE MOTO GUZZI SPORT 15

Domenica 17 ottobre si è svolto a Sanremo il 5° raduno internazionale dedicato alle Moto Guzzi Sport 15, organizzato dal Club del Volano in collaborazione con il Cave di Imperia, quest'anno dedicato alla celebrazione dei 100 anni della moto Guzzi. Il raduno ha visto la partecipazione di poco meno di un centinaio di esemplari dell'iconica moto italiana, tra i quali i nostri vicepresidenti Paolo Nolli e Giovanni Alvergna che hanno partecipato al raduno con le loro Sport 15. La Sport 15 è una motocicletta Gran Turismo della Casa di Mandello del Lario che costituisce oggi un classico del collezionismo internazionale, e rappresenta la massima espressione tecnica dell'epoca per un mezzo dedicato al Gran Turismo. Debuttò al Salone di Milano del 1931 come erede della Sport 14, e in poco tempo si fece apprezzare, nonostante il nome sportiveggiante, non come una motocicletta sportiva di cui non ne aveva le caratteristiche, ma come un mezzo robusto e affidabile, adatto all'uso quotidiano e al turismo anche a lungo raggio. Ne furono prodotti 5.979 esemplari. (P. N.)

Il Vicepresidente Paolo Nolli in una sosta durante il raduno.

CLAXON

Direttore responsabile
SPERANGELO BANDERA

Segretaria di redazione
Maria Teresa Parma

Editore
Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona
Via del Macello 8/E • Cremona
Tel. 0372.748694 - Fax 0372.458602
info@cavec.it • www.cavec.it
Registrazione Tribunale di Cremona
n. 398 del 14/02/2004

Grafica e impaginazione
Ilenia Cresceri

Pubblicità
Uggeri Pubblicità s.r.l
Tel. 0372 20586 uggerim@uggeripubblicita.it

Stampa
Grafiche Lama Srl
Strada ai Dossi di Le Mose 5/7 • 21900 Piacenza

Presidente
CLAUDIO PUGNOLI

Vicepresidente vicario
PAOLO NOLLI

Vicepresidente
GIOVANNI ALVERGNA

Consiglieri
Paolo Nolli (rapporti istituzionali),
Giovanni Alvergna (raduni moto),
Cesare Foletti (gruppo giovani),
Mauro Gandini (segreteria),
Leonardo Gerevini (squadra corse),
Claudio Mori (raduni auto)
Ettore Parma (macchine agricole, militari),
Andrea Salomoni (Regolarità)

Revisori
Alfredo Azzini, Silvano Borra, Diego Pedroni

Probiviri
Guido Barbieri, Fabio Brolio, Mario Roberto Scala

Commissari tecnici auto
Guido Barbieri, Francesco Ceretti, Claudio Mori, Gabriele Pizzelli

Commissari tecnici moto
Mario Roberto Scala, Paolo Nolli, Gabriele Pizzelli

Commissari tecnici autocarri
Francesco Ceretti

Commissario trattori e macchine agricole
Giacomo Telò

Commissario imbarcazioni
Ennio Manfredini

Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona

Nuova sede: Via del Macello 8/E - 26100 Cremona

Tel. 0372.748694 - Fax 0372.458602 info@cavec.it • www.cavec.it