



Il CAVEC è federato ASI

Periodico di cultura delle auto e delle moto storiche

postatarget
basic

LOMBARDIA/01614/11.2015

Posteitaliane

CLAXON

Anno VIII - Numero 32 - Aprile 2016

Premiata la 200 MIGLIA



**Il 29 maggio
SOTTOCANNA
al Parco del Po**

**9 luglio
I 30 ANNI DEL CAVEC
AL CASTELLO**

**BRUNO
GIACOMELLI
campione del passato**



CLAXON

Periodico di cultura delle auto e delle moto storiche
Anno VIII - Numero 32 - Aprile 2016

Sommario

3	Iipse Dixit
4	Sottocanna in circuito
6	200 Miglia di Cremona
8	Collezione Mario Righini
10	Bruno Giacomelli
12	30° anniversario CAVEC
14	Raduno in Vernasca
15	Raduno moto over 40
16	Raduno Vico Barone
18	Dino Story
20	Coppa Attilio Bettega
21	Vita del Club
22	Calendario CAVEC 2016
23	Annunci

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**



da 60 anni al servizio dell'impresa

**La nostra squadra
è la vostra forza**

Sigeco Srl è a
Cremona - Soresina - Crema
Per appuntamento o preventivi
tel 0374/344250
o mail a
amministrazione@sigeco.info

Sigeco.info

- Contabilità
- Dichiarazioni redditi
- 730
- Analisi dati per verifiche fiscali sui conti bancari
- Rateazioni fiscali
- Con i nostri professionisti consulenze fiscali, amministrative, finanziarie, gestione del personale

IPSE DIXIT

Finalmente possiamo ufficializzare la notizia che per un anno abbiamo tenuto celata in attesa della comunicazione ufficiale: abbiamo ricevuto la menzione come il club ASI più culturalmente impegnato per l'anno 2014.

La comunicazione ci era stata fatta nel corso dell'assemblea ASI dell'aprile 2015, poi la complessa macchina ASI, in fase di riassetto per i rinnovi delle cariche elettive, ci ha comunicato solo a fine dicembre la notizia ufficiale.

Il riconoscimento è venuto per la manifestazione del Sottocanna e per le serate degli incontri con i personaggi del motorismo nazionale.

Poi è stata la volta di un altro premio, infatti a marzo abbiamo ritirato, nel corso di Milano Autoclassica, il riconoscimento dato alla Rievocazione della 200 miglia di Cremona distintasi tra i migliori eventi ASI 2015. Insomma la soddisfazione c'è.

Ma non ci sono solo i riconoscimenti ricevuti ma anche per i problemi risolti.

Al momento di scrivere queste righe non ho ancora sottoscritto la convenzione con il Comune ma ho avuto la parola dall'assessore Manfredini che il Sottocanna in circuito si farà

alla pista del parco del Po. Questa notizia fa certamente piacere ma non va interpretata come una vittoria, in questo caso non si trattava di vincere nulla, ma solo di salvaguardare una manifestazione unica nel suo genere, fa piacere notare che forse abbiamo battuto i tasti giusti affinché venisse percepita la valenza dell'evento.

Il lato positivo della vicenda è che, non volendo rivivere ogni anno questa stressante incertezza, verrà sottoscritta una convenzione che dovrebbe mettere al sicuro la manifestazione anche per gli anni a venire. Il Sottocanna c'è.

Ma è anche l'anno del trentesimo del club per questa ricorrenza abbiamo voluto offrire, con notevole impegno economico ed al costo di un normale raduno, una serata con cena in una location prestigiosa e unica come il Castello di San Lorenzo Picenardi. Sono anni che i soci non si danno convegno alla sera perciò spero vivamente che sabato 9 luglio sia veramente l'occasione per incontrarne il maggior numero possibile, confido di aver presenti importanti ospiti dell'ASI e non solo. Invito sin d'ora i partecipanti a raggiungere il castello con la loro



auto d'epoca più prestigiosa, solo a loro verrà consegnato un importante omaggio.

L'anniversario c'è.

Nelle pagine di questo numero di Claxon vedrete praticamente tutto il programma dell'anno, non è stata cosa facile organizzare tutto in poche settimane dalla comunicazione della conferma del Sottocanna, ma grazie all'impegno di tutti i componenti degli organi sociali ed alla segreteria che ha ben retto alle mie continue richieste, ce l'abbiamo fatta a costruire tutti gli eventi in modo da poter così anche ridurre i numeri di Claxon a due. Il prossimo uscirà verso fine anno quando sarà tempo di elezioni, ma di questo ne ripareremo.



LE MOTO IN PISTA nel parco al Po il 29 maggio

“Il coraggio è l’arte di essere la sola persona che sa di essere spaventato a morte” (James Harold Wilson).

Questo in sintesi ciò che abbiamo provato per il sottocanna.

Dopo lo smarrimento vissuto lo scorso anno, quando ci fu detto che non avremmo più avuto a disposizione la pista al parco Po e dopo aver cercato invano soluzioni alternative, la cancellazione della manifestazione si faceva sempre più concreta e vicina.

Memori della frase di Sir Harold Wilson abbiamo anteposto alla paura il coraggio di difendere un evento interessante, sportivo e cul-

turale nello stesso tempo, insomma un bell’evento!

Noi non potevamo perdere una manifestazione che si era appena guadagnata il premio ASI per la sua valenza culturale e la città di Cremona non poteva perdere un evento che ha senza dubbio molto seguito di pubblico.

Abbiamo fatto una serie di proposte all’Amministrazione comunale di Cremona per indurla a valutare l’opportunità di rivedere le sue posizioni anche sulla base della considerazione che un utilizzo di solo 5 ore della pista in un anno non significava certamente dover stravolgere o anche solo derogare

alla sua destinazione.

Se pensiamo che su quel bellissimo circuito si sono cimentate, in tutta sicurezza, auto storiche ed auto da rally anche moderne, si capisce subito la valenza e l’importanza della struttura non solo per le biciclette. Abbiamo sottoscritto una convenzione con il comune che metterà al sicuro l’evento anche per i prossimi anni per dare le prospettive di continuità che questa manifestazione merita.

Credo che questa convenzione possa davvero spostare l’ottica dei rapporti con la pubblica amministrazione, infatti l’utilizzo sarà condizionato al pagamento di un



contributo da destinarsi al miglioramento della struttura stessa, realizzandosi così quella sinergia tra pubblico e privato a totale beneficio della comunità, chissà che non sia una via da seguire anche per altri contesti?

La data del sottocanna è stata anticipata al 29 maggio ed il programma si svolgerà su una sola giornata.

Questa è la prima edizione dopo la scomparsa del nostro socio Alberto Cagni che è stato tra i primi e più assidui sostenitori del Sottocanna in circuito, a lui verrà dedicato il Trofeo per il modello di moto ASI dal miglior palmares sportivo. Al fine di incentivare la partecipazione abbiamo introdotto una interessante promozione per cui

il partecipante che iscrive anche un altro nuovo concorrente – intendendosi come nuovo concorrente colui che non ha partecipato ad una delle ultime tre edizioni (2013/14/15) – avranno entrambi diritto ad una quota di iscrizione ridotta del 50%. Speriamo veramente che sia l'edizione del rilancio.



**STUDIO
BONAZZOLI** s.r.l.



LO STUDIO FORNISCE ASSISTENZA COMPLETA PER:

- PRATICHE DI OMOLOGAZIONE AUTO, MOTO E AUTOCARRI STORICI ◆
- NAZIONALIZZAZIONE DI VEICOLI PROVENIENTI DALL'ESTERO
CON SUCCESSIVA RICHIESTA DI STORICITÀ ◆
- ISCRIZIONE ALBO TRASPORTATORI ◆
- PRATICHE TRASPORTO DI MERCE
IN CONTO PROPRIO E CONTO TERZI ◆
- PRATICHE DI PASSAGGI DI PROPRIETÀ E
IMMATRICOLAZIONI PER I VEICOLI IN GENERE ◆
- VISITE MEDICHE PER RILASCIO/RINNOVO PATENTI ◆

CREMONA - VIALE TRENTO E TRIESTE, 29 / TEL. 0372.461818 - FAX 0372.39002
E-MAIL: STUDIO@STUDIOBONAZZOLI.IT

RIEVOCAZIONE STORICA
DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA
EDIZIONE 2016

TUTTI IN ATTESA DEL VIA



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**

MOTORIZZAZIONE CIVILE

MCTC

REVISIONE VEICOLI
OFFICINA AUTORIZZATA
Concezioni n. 2 dal 15.12.1997



ORARI: 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'edizione che prenderà il via il 4 settembre da Piazza Stradivari assume una triplice rilevanza. Innanzitutto è la prima rievocazione che viene effettuata dopo la presentazione del libro "Il coraggio e la paura" di Paolo Capelli pubblicato dal club e ciò aumenta certamente lo spessore storico dell'evento. Ma è anche l'edizione che si svolge in quelle stesse terre che videro cimentarsi Borzacchini, Nuvolari, Materassi, Brilli Peri, Arcangeli, insomma il gota dell'automobilismo italiano della fine degli anni 20 su macchine che hanno fatto la storia del motorismo mondiale, dalle Alfa Romeo, alle Bugatti, dalle Talbot alle Salmson. La terza valenza è data

dal fatto che la nostra manifestazione quest'anno è più blasonata del solito essendosi guadagnata il riconoscimento Asi 2015 della Manovella d'oro. Pochi sembrano cogliere il valore culturale di questa manifestazione che fa rivivere uno dei momenti storici più alti e più esaltanti della nostra provincia e ancor meno sono quelli che ne comprendono l'importanza. Recentemente un amico mi ha telefonato per chiedermi quando avrebbe potuto passare per consegnarmi un dono che aveva acquistato a Fidelity ma volutamente non volle dirmi di cosa si trattava. Grande fu la mia sorpresa quando vidi che riproduceva un cartellone pubblicitario del "Circu-

ito di Cremona" al cui interno si correva la Coppa delle 200 miglia. Appena incorniciato farò dono del manifesto al CAVEC perché penso che il nostro club sia la sede deputata a conservarlo ma anche perché questo oggetto, stampato ed acquistato negli USA, è emblematico del valore storico che deve essere riconosciuto alla 200 miglia. Il percorso studiato quest'anno percorre tutto il parco Oglio sud per giungere a Piadena dove sulla piazza si svolgerà una serie di prove spettacolo. Il pranzo e le premiazioni avverranno al ristorante La Clochette di Solarolo Rainerio, 25 le prove cronometrate previste. (Alfredo Azzini)

Rievocazione storica della 200 miglia di Cremona PREMIO SPECIALE ASI 2015

Sabato 19 marzo nell'ambito di Milano autoclassica, l'Asi ha conferito i premi per la stagione 2015. Stavolta anche il Cavec si è guadagnato un posto d'onore tra i premiati infatti la "nostra" 200 miglia è stata riconosciuta tra le migliori manifestazioni rievocative del 2015.



CANTINA DI VICOBARONE

VINI DA UNA TERRA ANTICA E GENEROSA



Quando l'amore DIVENTA PASSIONE

Parlare di Mario Righini non è facile. La sua cordiale disponibilità unitamente alla raffinatezza della cultura motoristica ed al gusto che traspare dalla sua collezione ne fanno un personaggio unico del panorama motoristico non solo italiano.

Il club ha toccato con mano la squisita ospitalità di questo collezionista domenica 20 marzo in occasione del raduno.

Le auto esposte coprono tutta la storia del motorismo partendo dalla Benz motorwagen del 1894



sino alle eccellenze motoristiche degli anni 70 come la Lancia Stratos e l'Abarth 124.

Ma anche moto come la Bianchi 500 compressore un pezzo di un bellezza unica con il motore costituito da una vera scultura futurista ed il triciclo Prinetti e Stucchi di Milano progettato da un "certo" Ettore Bugatti ed in questa collezione di auto della casa di Molsheim ce n'è almeno una decina nelle versioni torpedo, sport, spider insomma un'ottima rappresentanza di questa grande casa. Superba la presenza Alfa Romeo con la 1750 compressore sia nella versione spider che nella versione chiusa disegnata dalla Carrozzeria Touring superleggera come sempre di questa carrozzeria sono anche una 2300 e 2500 6c., certamente la casa di Arese trova la sua massima espressione nella 2500 6 c che fu di Nuvolari. La rappresentanza della Ferrari,

che, ricordiamolo, viene costruita ad una trentina di chilometri dalla collezione, è stupefacente se pensiamo che qui è custodita l'Autovio Costruzioni 815, sempre carrozzata Touring, che fu la prima auto progettata e costruita interamente da Enzo Ferrari quando, per ragioni contrattuali con l'Alfa Romeo, non poteva utilizzare il

suo nome. Il raduno ha costituito anche la prima prova del Challenge 2015 di cui diamo le classifiche in altra parte di Claxon.

La giornata si è conclusa a tavola nella trattoria "Da Felice" un vero must di questa zona modenese dove imperano tigelle e gnocco fritto.



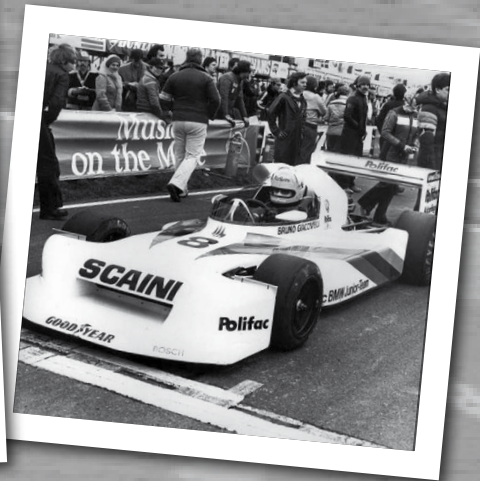


Bruno GIACOMELLI

Giacomelli iniziò la sua carriera di pilota nel 1968, nel motocross. Negli anni successivi sviluppò la passione per l'automobilismo: nel 1971 si iscrisse alla scuola di pilotaggio di Henry Morrogh e l'anno seguente esordì in Formula Ford Italia al volante di una Tecno. Nel 1974 è alla guida della Formula Italia ed ottiene la sua prima vittoria conquistando poi il titolo di categoria nel 1975. A metà del 1976 si trasferì in Inghilterra per concentrarsi sulle corse. Prese quindi parte al campionato britannico di Formula 3 con la March, vincendo il trofeo Shell Sport e giungendo secondo nel trofeo B.P. A metà stagione dominò il week-end a Montecarlo.

Nel 1978 vinse i titoli italiano ed europeo con la March di F2, ottenendo 8 vittorie su 12 corse. Il record di 8 vittorie stagionali rimase imbattuto fino alla soppressione della categoria. Il primo approccio con la F1 avviene nel 1977 al Gran Premio d'Italia quando la McLaren gli mise a disposizione la terza vettura. L'anno successivo disputò alcune altre gare, sempre con il team britannico, guidando una M26, vettura obsoleta. Sull'abitacolo, al posto del nome, portò l'indicazione Jack O'Malley, il nome con cui era stato eufonicamente ribattezzato dagli inglesi. Nel 1979 passò all'Alfa Romeo, che rientra in F1 proprio quell'an-

no come costruttore, con il modello 177. Nel 1980 l'Alfa Romeo gli affiancò Patrick Depailler. La vettura era più competitiva, e Giacomelli conquistò i primi punti mondiali nella prima gara, il Gran Premio d'Argentina. A metà stagione, Depailler morì in prove private a Hockenheim. Al Gran Premio degli Stati Uniti Giacomelli segnò la pole position e guidò la gara per trentuno giri, fino a quando fu costretto al ritiro per un problema all'accensione, più volte manifestatosi. L'anno fu comunque positivo e a Giacomelli l'Alfa propose un contratto biennale. Nell'anno 1981 la vettura era più



affidabile ma ancora poco competitiva. A Las Vegas, però, Giacomelli agguantò l'unico podio della sua carriera: terzo dietro a Jones e Prost.

Dopo un deludente 1982 passò alla Toleman, con compagno di squadra e primo pilota (per contratto) Derek Warwick.

Non fu un anno fortunato, proprio per la situazione di secondo pilota (l'ingaggio era stato peraltro favorito dagli sponsor italiani del team), Giacomelli non venne confermato in un team che aveva ingaggiato Ayrton Senna e cercò di trattenere Warwick poi passato alla Renault.

Senza alternative in Formula 1, Giacomelli scelse la Formula Indy per il 1984. Debuttò a Long Beach

con una Theodore. A fine stagione corse a Laguna Seca per il team Patrick, e il buon risultato gli fece ottenere un contratto di metà stagione, valido unicamente per le piste stradali, per il 1985, come compagno di Emerson Fittipaldi. Il pilota italiano ottenne come miglior risultato un quinto posto, ma incontrò più volte durante l'anno problemi di messa a punto della propria monoposto.

Nel 1986 corse con la Lancia nel campionato Interserie. A Zeltweg rimase vittima di un incidente molto serio. Appena cinque mesi dopo era di nuovo in vettura.

Tra 1986, 1987 e 1988 si alternò tra WTCC e vetture sport, per l'Interserie ed Endurance. L'ultima vittoria venne ottenuta al Fuji nel

1988, in Endurance. Nello stesso periodo testò l'Alfa Romeo per il campionato Cart, mentre nel 1989 ritrovò un volante di Formula 1 diventando tester per la Leyton House.

Giacomelli ritornò ufficialmente in Fi nel 1990 al volante della Life con motore 12 cilindri a V. La scelta di correre, pur con un team debuttante e dal potenziale incerto, prevalse sull'offerta fatta dalla McLaren per un posto da tester, con l'avallo di Ayrton Senna. La vettura, però, non era competitiva e disponeva di soli 300 cavalli contro i 700 medi della concorrenza e per ben 12 volte Giacomelli non riuscì a pre-qualificarsi. Alla fine di quell'anno si ritira dalle manifestazioni agonistiche



Via L. Ceccopieri, 2 • Cremona • Tel. 0372.450374

Cena al castello il 9 luglio per i nostri TRENT'ANNI

Trent'anni, ovvero l'età della maturità piena e ciò vale sia per l'uomo che per l'associazione. Trent'anni non è un traguardo da poco tuttavia non è neanche un punto di arrivo ma è un momento di passaggio che serve a riflettere sul nostro passato ed a costruire

il nostro futuro. Trent'anni vissuti in continua crescita ed evoluzione con una metamorfosi che ha comportato anche l'adeguamento dell'organizzazione del club e dei servizi resi ai soci per far fronte a norme burocratiche non sempre chiare ma sempre più complesse

ed onerose. Trent'anni di manifestazioni e di raduni di auto, moto e recentemente anche trattori ma soprattutto trent'anni di cultura motoristica e di grande attenzione alla storia passata e recente. E per celebrare un così importante evento la scelta di una cena nelle

ARIS
APPARECCHIATURE RISCALDAMENTO
IDRO SANITARIE

**ARMONIA QUALITÀ
PROGETTO**

→ **FLAMINIA.**

hansgrohe

JUNKERS
Bosch Thermotechnik

Jacuzzi.

*Ideal
Standard*

DAIKIN

DURAVIT

POZZI-GINORI

Vaillant

teuco

**IDEA
GROUP**

Saunier Duval

BREM
CALOREPER PER L'AUTOPISTURA

**MITSUBISHI
ELECTRIC**

BAXI

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

LOTTERI
presidente CAVEC
dal 1987 al 1998



BROLIO
presidente CAVEC
dal 1999 al 2004
e dal 2008 al 2010



VECCHI
presidente CAVEC
dal 2005 al 2007



AZZINI
presidente CAVEC
dal 2011 e attualmente in carica



suggerzioni di un castello medioevale era quasi d'obbligo. Quello che proponiamo costituisce un po' una novità per il club, spero che il fascino di una serata estiva in un contesto unico sia di stimolo e di gradimento ai soci perché approfittino dell'occasione

per rinsaldare i legami con il club ma anche tra di loro. Spetta a noi e solo a noi far diventare questo incontro un evento speciale, proprio con questo intento si è voluto mantenere la quota d'iscrizione "ordinaria" ovviamente con un grosso con-

tributo economico da parte del club, auguriamoci che questo sforzi vengano ricompensati da una folta partecipazione. Inoltre chi, e solo a chi, si presenterà con la propria vettura o moto d'epoca ci sarà un importante omaggio.

ANDREA TOUR



VIAGGI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI
TRASFERIMENTI PER PORTI ED AEROPORTI
CON BUS FINO A 52 POSTI

PIACENZA - TEL 329.1131986 - 392.1881365

E-MAIL: Info.andreatour@gmail.com

andreatour



La gita in Vernasca

Nulla di più classico per i cremonesi che già negli anni antecedenti la seconda guerra mondiale, affrontavano questa escursione in bicicletta. Poi con l'avvento della motorizzazione il giro della Vernasca è diventato una delle classiche gite fuoriporta dove più che la salita e le curve interessava la trattoria e il buon vino che costituiva il carburante per il ritorno senza le preoccupazioni degli alcoltest.

La salita da Castell'Arquato a Vernasca è stata la sede di una gara in salita molto importante che oggi è riproposta dal CPAE di Piacenza come Silver Flag, uno dei migliori eventi motoristici a livello europeo.

Ebbene noi domenica 22 maggio riproporremo una escursione non con l'intento corsaiolo ma con lo spirito turistico gastronomico preceduta anche se avremo il prologo delle prove sul piazzale della Motorizzazione. Il percorso toccherà Busseto, Vernasca, Lugagnano e Castell'Arquato. Il pranzo e le premiazioni si terranno al ristorante il Mulino .

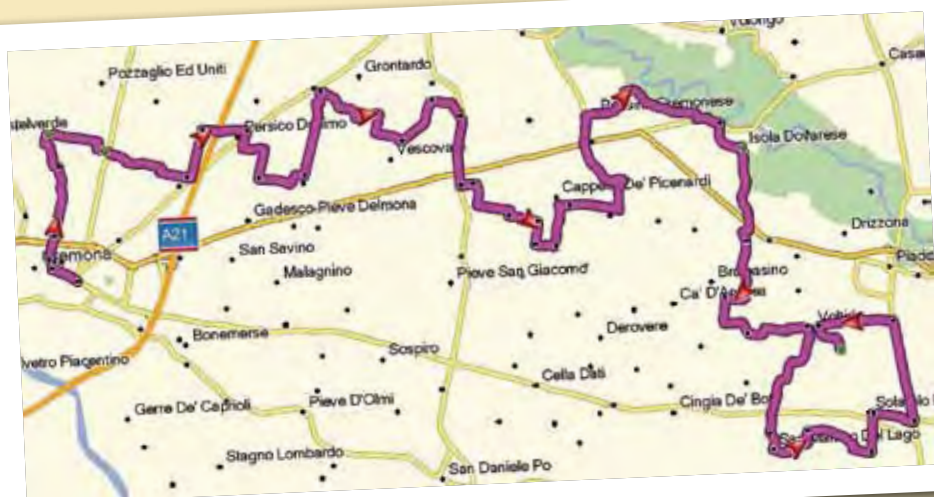


Motociclette quarantenni

Domenica 26 giugno, con ritrovo in Piazza Libert  (porta Venezia) alle ore 8,30 prender  il via la terza edizione del nostro meeting di motociclette costruite sino al 1976.

Questo evento vuole essere un'occasione di incontro tra i centauri del club e non solo.

Il percorso si svolger  lungo le rive del parco Oglio sud per giungere sino a Recorfano per la sosta conviviale al ristorante dalla Gianna.



**MAPPA PERCORSO
(TOT. 86 KM)**

1^ TAPPA

**CREMONA PIAZZA LIBERT 
CICOGNOLO (34 KM)**

- » Cremona - piazza Libert 
- » via Dante - cavalcavia del cimitero
- » via Boschetto
- » Ossalengo
- » Persichello
- » Pieve Delmona
- » Levata
- » Pescarolo
- » Cicognolo

Sosta caff  a Cicognolo

2^ TAPPA

**CICOGNOLO - ISOLA
DOVARESE (20 KM)**

- » Cicognolo
- » Vighizzolo
- » Stilo De Mariani
- » Pessina Cremonese
- » Villarocca
- Raggruppamento a Villarocca
- » Monticelli Ripa D'oglio
- » Isola Dovarese

Sosta aperitivo a Isola Dovarese

3^ TAPPA

**ISOLA DOVARESE
RECORFANO (32 KM)**

- » Isola Dovarese
- » San Lorenzo Picenardi
- » Voltido
- » San Martino del Lago
- » Solarolo Rainerio
- » San Giovanni in Croce
- » Recorfano

Arrivo a Recorfano: "Antica Trattoria Gianna"

Rientro libero consigliato per la via Postumia: Recorfano - Voltido - Pieve San Giacomo - Malagnino - Cremona (circa 25 km - 30 min)

Raduno tra i vigneti ricordando Pietro Sardini

Quella che sarà la terza prova del campionato sociale porterà delle piacevoli novità .

Le prove del Cavec Challenge non si svolgeranno al momento della partenza da Cremona ma si svolgeranno a Vico Barone.

La partenza sarà anticipata alle ore 8,45, sempre dal piazzale della motorizzazione, proprio per poter disporre del tempo necessario per effettuare le prove presso la Cantina sociale di Vicobarone la quale da quest'anno è nostro sponsor.

Anche il percorso sarà ricco di suggestioni paesaggistiche. Questo evento è dedicato, anche per volere della famiglia, all'indimenticato segretario Pietro Sardini. A proposito di Cavec Challenge vale la pena sottolineare che questa forma di agonismo è stata inserita al solo scopo di dare un valore aggiunto ai nostri raduni per dare un pizzico di stimolo sportivo e per soddisfare coloro che vogliono cimentarsi con i cronometri. Come ogni attività agonistica vi è

bisogno di un regolamento che ci siamo dati nel 2014 e che abbiamo modificato nel 2015, entrambi sono stati pubblicati su Claxon e quello attualmente vigente è esposto in sede.

La funzione del regolamento è proprio quello di tutelare l'aspetto agonistico, la correttezza dei partecipanti e garantirne a tutti la sua precisa applicazione perciò non ci si può esimere dalla sua conoscenza e proprio a questo scopo la riportiamo in queste pagine.



Il regolamento del CAVEC Challenge

Art. 1 Vetture ammesse - equipaggio

Sono ammesse tutte le vetture omologabili ASI.
Sono ammessi gli equipaggi con pilota socio Cavec.
I non soci o gli equipaggi con pilota non socio CAVEC, sono ammessi alle prove e concorrono solo all'assegnazione della coppa del singolo raduno ma non concorrono all'assegnazione dei punti del challenge.

Art. 2 Calendario

Il club comunicherà all'inizio dell'anno con la pubblicazione su CLAXON quali sono i raduni validi per il CAVEC Challenge.

Art. 3 Prove

Nei raduni a calendario verranno organizzate una o più prove cronometrate.
La partecipazione alle prove cronometrate è riservata ai soli iscritti al raduno.
Verrà assegnata una penalità per ogni centesimo di ritardo o di anticipo sul tempo imposto per la prova.
Durante la prova è vietato il fermo ruota. In caso di constatazione del fermo ruota da parte del commissario socio, non partecipante al campionato, saranno assegnati 100 punti di penalità

Art. 4 Cronometri e cronometraggio

È ammesso qualsiasi tipo di cronometro.
Il cronometraggio sarà effettuato utilizzando la strumentazione di proprietà del club e senza l'ausilio di cronometristi ufficiali.

Art. 5 Punteggio

Per le prove all'interno dei raduni non sono previsti i coefficienti per l'età della vettura.
Solo in caso di risultato di parità sarà data la preferenza alla vettura più vecchia.
Sono ammessi alla classifica finale solo i soci che abbiano partecipato almeno a due raduni a calendario.
Alle prove dei raduni saranno assegnati ai soli piloti soci CAVEC i seguenti punteggi:

- 1° >> punti 9
- 2° >> punti 6
- 3° >> punti 5
- 4° >> punti 4
- 5° >> punti 3
- 6° >> punti 2

Ad ogni partecipazione al singolo raduno punti 1.
Per gli eventi a calendario ASI organizzati dal club (per es. 200 miglia) e gli eventi organizzati da altri Club, ma validi per il CAVEC challenge, i punti verranno assegnati sulla base della classifica generale redatta nel rispetto del regolamento della manifestazione stessa.

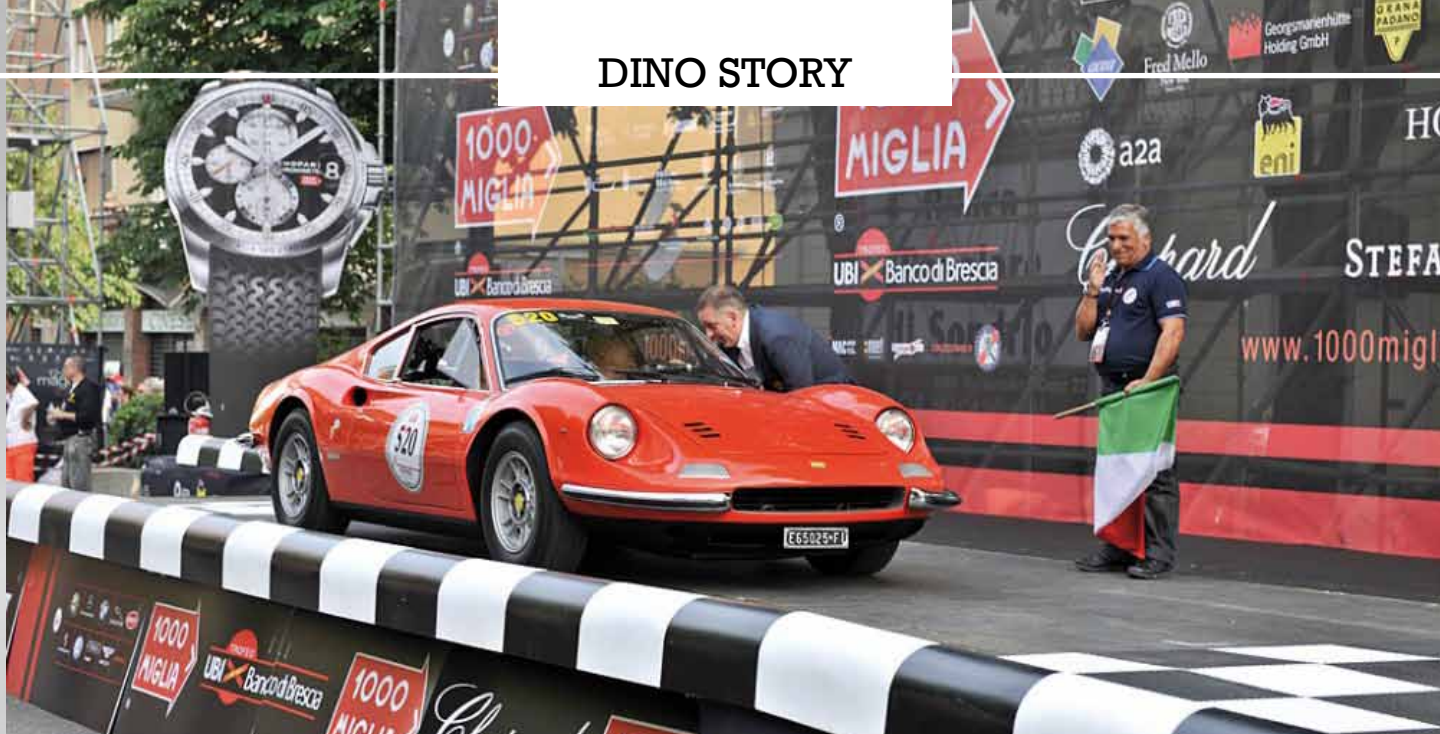
Art. 6 Premi

I premi, dell'entità decisa insindacabilmente dal Consiglio direttivo verranno assegnati ai primi dieci classificati.

Art. 7 Reclami

Non vengono accettati reclami di sorta.





La piccola grande bellezza

È nata come “baby-Ferrari“, ma la sua linea capolavoro e l'inconfondibile suono del V6 l'hanno resa una delle “rosse” più amate di sempre. Oggi è ricercatissima, con quotazioni alle stelle. Il club dedicherà alle Dino lo stand alla mostrascambio di autunno

Il progetto della berlina “Dino” ha rappresentato un importante momento di svolta nella storia Ferrari: pur non portandone esplicitamente il marchio, è stata di fatto la prima Ferrari stradale a motore centrale (e trasversale) e l'unica della storia equipaggiata con un propulsore sei cilindri. La sua nascita si deve proprio a questo motore, che rappresenta

il simbolo del nuovo corso della casa modenese sotto l'egida Fiat. Dopo il gran rifiuto opposto alla Ford, nel 1965 Enzo Ferrari aveva trovato nel gruppo torinese il partner ideale presso cui accasare la propria azienda a livello finanziario e produttivo, mantenendo per sé quell'ambito sportivo che da sempre era al centro dei suoi pensieri; inoltre vi era l'esigenza di

ampliare i numeri produttivi, per ragioni sia finanziarie, sia sportive. Grazie alle sinergie con la Fiat, infatti, la Ferrari sarebbe stata in grado di produrre il quantitativo di motori V6 (circa 500 all'anno) richiesto dal regolamento della Formula 2. Il motore fu denominato “Dino”, in memoria dell'ingegnere figlio del Drake, Alfredo (detto Dino), che aveva contri-

BANCA CREMONESE
CREDITO COOPERATIVO



dal 1910



buito a progettargli prima della sua prematura scomparsa, e nella configurazione stradale 2 litri fu impiegato inizialmente sui modelli sportivi della casa torinese (le Fiat Dino); tuttavia la stessa Ferrari si convinse ben presto a produrre, attorno a questo motore, una propria vettura “entry-level”, anche per contrastare il grande successo della Porsche 911. Ferrari era però contrario ad apporre il simbolo del cavallino su una vettura a soli sei cilindri: questo portò alla nascita di un nuovo marchio automobilistico (Dino), da utilizzare per i modelli Ferrari con frazionamento inferiore ai dodici cilindri. Mentre a livello di design, Pininfarina realizzò un capolavoro: una linea splendida, sinuosa, bombata e ben proporzionata nella sua compattezza, che rappresenta una vetta del design di quegli anni. Nacque così nel 1968

la Dino 206 GT, che però dopo un solo anno e appena 150 esemplari prodotti, fu sostituita dalla Dino 246 GT, pressoché identica esternamente, ma dotata di un motore più generoso, da 2,4 litri e con carrozzeria in acciaio, al posto del sofisticato alluminio della 206. Nel 1972 fu infine presentata la versione aperta 246 GTS, dotata di tetto asportabile, la risposta Ferrari alle Porsche Targa. La produzione terminò nel 1973, per lasciare spazio alle Dino V8. La serie Dino 206/246 ebbe un ottimo successo commerciale, totalizzando quasi quattromila esemplari prodotti, di cui la stragrande maggioranza (3761) modello 246 e circa 1200 in versione GTS: un numero davvero considerevole per la Ferrari dell'epoca. Dopo anni di tiepida considerazione, a partire dagli anni '90 le Dino V6 hanno iniziato ad

essere molto ambite dai collezionisti; d'altronde la linea è di una bellezza mozzafiato ed il sound del V6 è celestiale: non esageratamente rumoroso, presenta delle inconfondibili sonorità metalliche che ne fanno uno dei motori più sinfonici di sempre. Con il recente “boom” delle auto storiche, infine, le quotazioni di queste Dino sono volate oltre i 300.000 €. In un sondaggio ufficiale condotto nel 2006 presso tutti i proprietari di vetture Ferrari nel mondo, la Dino 246 è stata eletta la Ferrari più bella di tutti i tempi, bagnando così il naso a tutte le sorelle maggiori, anche a quelle che spuntano cifre milionarie nelle aste internazionali: proprio lei, che ha un “piccolo” V6 che non arriva a duecento cavalli di potenza e che non ha nemmeno mai recato sul cofano il cavallino rampante. (C. Ivaldi)

INGROSSO ALIMENTARI - COLONIALI - DETERSIVI

ALVERGNA

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



La cronaca "in diretta" dei nostri soci Nollì Andrea e Defendi Omar su Autobianchi AI 12 Abarth 1978 della COPPA ATTILIO BETTEGA

Si è svolta nella notte tra il 12 ed il 13 febbraio la seconda Coppa Attilio Bettega, manifestazione per auto storiche di regolarità classica. Anche quest'anno la prima tappa con partenza da Cittadella (Padova) nella tarda serata si è svolta sotto una copiosa nevicata, mentre la seconda con partenza da Piovega di Sotto e ritorno a Cittadella si è svolta su un percorso altrettanto innevato ed in alcuni tratti molto ghiacciato. L'inizio è stato subito preoccupante infatti alla seconda prova cronometrata sulle pendici del Monte Grappa, denominata Campocroce, abbiamo superato alcuni concorrenti finiti contro la montagna per aver perso il controllo. In effetti, un po' a causa del digiuno da neve, un po' per l'irruenza e la foga della partenza era facile far danni, ma a loro discolpa va sottolineato la particolare consistenza e scivolosità della neve. Decidiamo rapidamente di fare una sosta per il cambio gomme,

pur sapendo che questo ci sarebbe costato un ritardo al controllo orario successivo. Abbiamo tolto le gomme chiodate "stradali" all'anteriore per sostituirle con due Canoniche tassellate con chiodatura da neve estrema poiché il bagagliaio non ci consente di portarne quattro. Da quel momento la trazione e l'aderenza sono molto migliorate, tranne che in discesa dove il posteriore tendeva a "scappare" quando si frenava con la macchina non perfettamente dritta. Stringiamo i denti e proseguiamo con il susseguirsi delle prove sempre più difficili, i rilevamenti senza alcun riferimento a terra e con le fotocellule spesso nascoste da cartelli od ostacoli naturali. Alcune prove le concludiamo in modo rocambolesco, con anticipi alla fotocellula inesistenti entrando nell'area di rilevamento letteralmente senza fiato, altre prove vengono annullate per impraticabilità della strada e l'ansia per arrivare

in tempo ai controlli orari incombe su di noi continuamente. Sono i controlli orari, infatti, una caratteristica saliente della gara e devono essere considerati come delle prove cronometrate vere e proprie perché il tempo necessario a raggiungerli è risicato, quindi è vietato sbagliare strada, altrimenti il ritardo è assicurato. Nonostante le tante difficoltà dovute a tempi tiratissimi arriviamo alla fine. Il podio non è l'obiettivo per chi partecipa a questa manifestazione, il solo arrivare è già un risultato. Ogni anno gli organizzatori si complimentano con i "sopravvissuti" a questo rally vero e proprio travestito da gara di regolarità chiamato spesso il MonteCarlo italiano. Per la cronaca la seconda Coppa Attilio Bettega è stata vinta dalla coppia Mozzi-Biacca su Lancia Fulvia 1600HF.



Pranzo degli auguri e premiazioni



Antonio Capellini, al centro, primo classificato del Cavec Challenge premiato dalla Sig.ra Sardini con il trofeo dedicato al marito Pietro Sardini, indimenticato segretario del club.

Giuseppe Lovatti, al centro, secondo classificato al Cavec Challenge.



Il presidente omaggia la Sig.ra Sardini per la vicinanza al club e per aver voluto sostenere il challenge con il trofeo dedicato al marito Pietro.

EL GIR DEL CANTÙ

A Montodine lunedì 25 luglio sarà organizzato dal nostro socio Antonio Cappellini questo appuntamento serale con l'auto d'epoca. La manifestazione ad inviti sarà dedicata preferibilmente alle spider più significative con particolare attenzione a quelle anteguerra. In questa serata di mezza estate è importante esserci non solo come partecipanti ma anche come spettatori proprio per la piacevolezza della serata e per la qualità delle vetture. Quest'anno la manifestazione si svolge sotto l'egida del nostro club.



SEDUTA DI OMOLOGAZIONE AUTO

Oltre trenta vetture si sono presentate a questa ultima seduta di omologazione che per la sua data, è praticamente l'ultima dell'anno, continua ad attirare un grande interesse per coloro che vogliono affrontare l'imminente nuova stagione con la vettura in regola.



Calendario 2016

- 22 MAGGIO:** Giro della Vernasca - raduno auto *
- 29 MAGGIO:** Sottocanna in circuito
- 12 GIUGNO:** Tra i Vigneti di Vicobarone - Raduno auto Memorial P. Sardini*
- 26 GIUGNO:** Raduno moto over 40
- 9 LUGLIO:** 30.mo CAVEC
- 17 LUGLIO:** Cinque Provincie
- 16 AGOSTO:** Raduno di San Rocco sul Lago di Garda
- 4 SETTEMBRE:** Rievocazione storica della 200 Miglia di Cremona*
- 23 SETTEMBRE:** Incontro con il Personaggio
- 1-2 OTTOBRE:** Mostrascambio esposizione Dino
- 16 OTTOBRE:** CHALLENGE finale 30.mo*
- 22 OTTOBRE:** Seduta omologazione moto
- 23 OTTOBRE:** Padova, pullman per visita Mostra Scambio
- 3 DICEMBRE:** Seduta omologazione auto
- 17/18 DICEMBRE:** Elezioni
- 18 DICEMBRE:** Pranzo degli auguri e proclamazione degli eletti
- Sedute per revisioni dei veicoli ante 1960 (date ancora da stabilire chi fosse interessato prenda contatti con la segreteria entro fine gennaio)*

Le date potranno subire delle variazioni per motivi organizzativi: si consiglia di verificare sul sito internet www.cavec.it le eventuali comunicazioni aggiornate.

* Manifestazione valevole per il "CAVEC Challenge"

Cavec Challenge

CLASSIFICA

- Cappellini Antonio **p. 9**
Lovatti Piergiuseppe **p. 6**
Alquati Lorenzo **p. 5**
Stanga Emilio **p. 4**
Anelli Francesco **p. 3**
Foletti Cesare **p. 2**

Seguono con **p. 1**

Scala Francesco, Alvergnà Giovanni, Balestreri Lorenzo, Barbieri Guido, Bonazzoli Renato, Scala Francesco, Bonini Fulvio, Carrera Marco, Ceretti Francesco, Cocconi Flavio, Gerevini Leo, Nolli Paolo, Pandini Giuseppe, Parma Ettore, Pincella Gianfranco, Poli Elio, Rancati Guido, Staffieri Vittorio, Torresani Fabio, Valorsi Michele, Vigilante Francesco, Zagheni Roberto



CLAXON

Direttore responsabile
Sperangelo Bandera

Vice direttore
Alfredo Azzini

Segretaria di redazione
Silvia Moretti

Editore
**Club Amatori Veicoli
d'Epoca Cremona**

piazza Marconi, 2/b • Cremona
Tel. 0372.530463 - Fax 0372.458602
info@cavec.it • www.cavec.it
Registrazione Tribunale di Cremona
n. 398 del 14/02/2004

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

Stampa
Arti Grafiche Persico s.r.l.
via Sesto, 14 • 26100 Cremona

Consiglio di Amministrazione CAVEC
Consiglieri

Alfredo Azzini - Presidente
Giovanni Alvergnà - V. Presidente
Mauro Gandini - Segretario
Fulvio Bonini
Luigi Bresciani
Leonardo Gerevini
Ettore Parma
Diego Pedroni
Andrea Salomoni

Revisori
Paolo Nolli - Presidente
Elio Poli

Michele Valorsi
Probitari

Giuseppe Gaboardi - Presidente
Mauro Fregni
Giacomo Telò

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

Commissari tecnici moto
**Mario Scala,
Lorenzo Balestreri**
Commissari tecnici trattori
Giacomo Telò

ANNUNCI

Spazio gratuito a disposizione dei soci che vogliono vendere un veicolo o pezzi di ricambio per auto, moto e trattori. La segreteria è a disposizione per raccogliere le inserzioni per la pubblicazione.

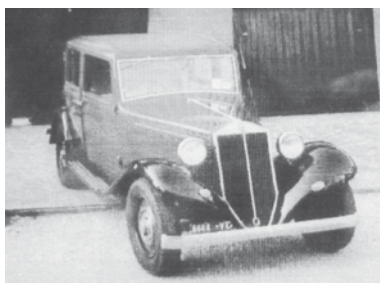
VENDO **FIAT CAMPAGNOLA** **1101 A BENZINA**



Anno di costruzione: **1971**
Restaurata, omologata ASI e registro storico Fiat. Perfetta di meccanica e carrozzeria, rivestimenti interni nuovi. Manuali d'uso e di manutenzione originali. Targhe nere. Revisione fino a dicembre 2017. Cilindrata 1900 benzina. Riduttore, trazione integrale e blocco differenziale perfetti.
Prezzo: **8.500 € valutazione**
Ruote Classiche

Per informazioni contattare
Paolo Nolli
cell. **338 8008604**
e-mail: **p_nolli@yahoo.it**

VENDO **LANCIA AUGUSTA**



Anno di costruzione: **1934**
Ben conservata, colore blu. Documenti, targa e interni originali. Periodicamente messa in moto per tenerla in forma.
Prezzo: **19.000 € trattabili**

Per informazioni contattare
Gianfranco Casadei
cell. **339 2730685**

VENDO
annate complete non rilegate di

AUTOSPRINT
dal 1981 al 1986
Prezzo: **25,00 € cad**

Per informazioni contattare
cell. **347 4867467**

VENDO **FIAT 500 L**

Anno di costruzione: **1971**
In ottimo stato e funzionante. Colore giallo, assetto sportivo tipo Abarth + pezzi originali.

Per informazioni contattare
cell. **333 2521899**

VENDO **AUSTIN SEVEN 800 CC**



Anno di costruzione: **1927**
Ben conservata.
Prezzo: **30.000 € trattabili**

Per informazioni contattare
Roberto Ferrazzi
cell. **392 0247464**



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.

