



Il CAVEC è federato ASI

Periodico di cultura delle auto e delle moto storiche



# CLAXON

**20 DOMANDE**

a Riccardo Patrese

**I 70 ANNI**

della FIAT 1400

**Silvia Marini e**

**Francesca Ruggeri (CAVEC)**

**primedonne alla 1000 Miglia**



Anno XI - Numero 42 - Dicembre 2020

**Gli Auguri del Presidente  
Alberto Scuro ai soci del CAVEC**



## Sommario

- 3 Editoriale
- 4 Gli auguri del Presidente Alberto Scuro
- 6 Pensieri in parole: 20 domande a Riccardo Patrese
- 8 Mille Miglia 2020. Il CAVEC ancora in vetta
- 10 I 70 anni della FIAT 1400
- 12 Il circuito più veloce del mondo
- 14 La 124 Sport Spider ieri e oggi
- 16 Termini che diventeranno di uso comune
- 18 Feltrinelli barche, IBIS, 1931
- 20 Due fiumi, raduno esemplare
- 21 Flash mob, un evento da ricordare
- 22 Il grande libro della Formula 1
- 23 Notiziario



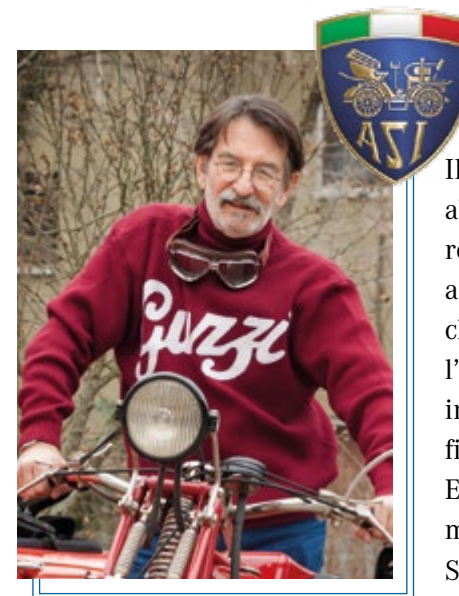
Il sito internet del CAVEC  
è un importante strumento per conoscere  
la vita del Club, dove i soci possono trovare:

- **Tutte le news**

- **Le date aggiornate di  
manifestazioni, gare  
e raduni del Club**

- **Ricche gallery fotografiche**

- **Il numero della rivista  
Claxon da sfogliare**



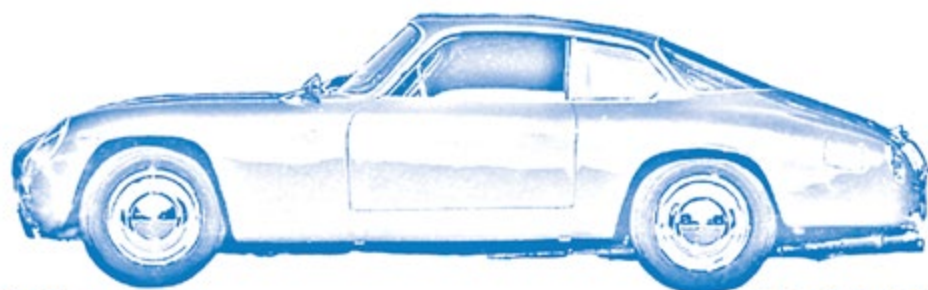
Il Natale che ci attende non potrà essere uguale alla festività a cui eravamo abituati. L'emergenza sanitaria impone pesanti limitazioni e dovremo tenere comportamenti responsabili e prudenti. Non potremo certo partecipare a tavolate con decine di commensali: va da sé che, come tanti altri eventi che caratterizzavano la vita sociale e l'attività del Cavec negli anni scorsi, l'incontro degli auguri non ci sarà. Quando sembrava che la pandemia fosse in recessione, il nostro Consiglio direttivo aveva prenotato il ristorante per finalmente ritrovarci e stare di nuovo insieme dopo un anno di difficoltà. E, invece, rieccoci nello sconforto per la ripresa e la recrudescenza di una malattia che pensavamo e speravamo attenuata, se non proprio debellata. Siamo tutti molto preoccupati e l'improvvisazione che mostrano governanti nazionali e locali acuisce le preoccupazioni; da loro vorremmo poche indi-

cazioni, però chiare e utili a programmare e affrontare la crisi sanitaria ed economica. Uno spiraglio di luce, però, si intravede e la possibilità che dall'inizio del 2021 si possa avere a disposizione della popolazione un vaccino contro il covid-19 ci induce alla fiducia e alla speranza: fiducia che ne usciremo in tempi brevi e speranza che cessi la confusione, l'esasperazione e la rabbia che circolano in una società che si sta sempre più impoverendo. Fiducia e speranza che hanno indotto il Consiglio direttivo del Cavec a programmare l'attività per il prossimo anno (Sottocanna in Circuito, 200 Miglia, 5 Province, Mostra in Santa Maria della Pietà, Convegni, Raduni sociali), con l'auspicio che tutto ciò, a partire dalla tarda primavera, si possa realizzare.

Questo è l'ultimo numero, per il 2020, del nostro Claxon. Colgo l'occasione per ringraziare di cuore tutta la struttura Cavec (Consiglio direttivo, Revisori, Proviviri, Commissari tecnici, segreteria) e i soci che hanno visto ridotta l'attività amatoriale e complicata quella burocratica, accettandone, con intelligenza e pazienza, le limitazioni.

In conclusione, voglio sottolineare l'uscita bimestrale di Claxon con la nuova veste grafica e la nuova linea editoriale tesa a offrire ai lettori un'informazione vera e molto più ampia di quella di un "giornalino". Con il numero di dicembre troverete una strenna che potrete conservare e consultare: un allegato con le quotazioni, realistiche e aggiornate per quanto possibile, di auto e moto d'epoca, redatto in collaborazione con Autocapital. Al Direttore responsabile, a tutti voi e alle vostre famiglie un sincero augurio di Buon Natale e Buone Feste. (Claudio Pugnoli)

Autoriparazioni  
*Mori Motors*  
di Mori Claudio



26100 Cremona  
Via S. Francesco d'Assisi 19/F  
morimotors@libero.it

Tel. 0372/416868  
Part. I.V.A. 00973980196  
C.F. MROCLD61C21D150J



Via Castelleonese, sn | CASTELLEONE | Tel. 0374-56682 | Fax 0374-350058  
E-mail: info@officinegorini.it | www.officinegorini.it





## Gli Auguri del Presidente **ALBERTO SCURO**

**C**arissimi Amici e Soci del CAVEC, potrà sembrarvi strano o quantomeno paradossale se vi dicessi che il nostro mondo, quello del motorismo storico, non si è mai fermato, eppure è la verità. Alla fine di ogni anno ci si guarda alle spalle, si tirano le somme su ciò che si è fatto negli ultimi dodici mesi: ebbene, posso garantirvi che sono stati davvero intensi e produttivi. Mi riferisco, in prima battuta, alle tante e concrete iniziative di ASI in ambito sociale, come la raccolta fondi “Insieme per fermare il Covid” grazie alla quale è stato possibile donare al nostro Paese oltre un milione e mezzo di euro, utilizzato per l’acquisto di materiale sanitario e per sostenere le persone in difficoltà. Siamo stati al fianco delle più importanti istituzioni nazionali, come la Cabina di regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio

**“AL PROSSIMO “FLASH MOB” DEL CAVEC VOGLIO PARTECIPARE ANCH’IO! AVETE ORGANIZZATO UN EVENTO UNICO ABBINANDO I VEICOLI STORICI ALLA MUSICA CLASSICA: DUE MONDI CHE HANNO PIÙ AFFINITÀ DI QUANDO NON SI POSSA IMMAGINARE, ANCHE PERCHÉ IL ROMBO DEI NOSTRI MOTORI È PURA SINFONIA”**

Ancora una volta, le istituzioni si sono dimostrate molto sensibili a ciò che rappresenta il motorismo storico per l’Italia in termini sociali, culturali ed economici. In primis i Ministeri competenti (Beni e Attività Culturali, Turismo, Trasporti e Infrastrutture) e la citata Cabina di regia Benessere Italia, in seno alla quale è stato istituito un apposito tavolo di lavoro con l’obiettivo di collaborare su temi di interesse nazionale e su normative di specifica attinen-

dei Ministri, l’ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani), l’UNICEF, perché una realtà come l’Automotoclub Storico Italiano - ente morale la cui attività si basa sul volontariato e che rappresenta oltre 200.000 tesserati - non poteva rinunciare a promuovere il proprio esempio e restare ferma in questa difficile situazione: l’associazionismo è un modello di sviluppo virtuoso e irrinunciabile per il sistema Paese.

za per sviluppare progetti importanti.

Allo stesso tempo, è stato possibile concentrarsi sul futuro del motorismo storico, focalizzando la tante sfide che ci attendono, soprattutto sui versanti della mobilità e dell’ambiente. ASI ribadisce il forte appello affinché la tutela dei veicoli storici inizi con l’evidenziare la netta distinzione che c’è tra loro ed il parco circolante semplicemente “vecchio”. I veicoli storici sono quelli in possesso del Certificato di Rilevanza Storica introdotto dallo Stato e rilasciato dagli enti indicati all’art. 60 del Codice della Strada (Automotoclub Storico Italiano, Federazione Motociclistica Italiana, Registri Storici Fiat, Lancia e Alfa Romeo). In questo senso, come previsto anche dalla Federazione Internazionale, gli unici criteri che devono essere riconosciuti come valore storico assoluto sono l’anzianità e l’originalità di ogni singolo esemplare. L’originalità è un valore, è la condizione fondamentale che ci permette di tutelare i veicoli storici con serietà e visione a lungo termine. Stiamo dimostrando di essere guidatori virtuosi. Stiamo dimostrando che l’impatto ambientale dei veicoli storici è pressoché nullo. Stiamo dimostrando che il motorismo storico è un volano di valori positivi e di un notevole indotto economico. Insomma, stiamo facendo la nostra parte con estrema serietà e competenza, ricevendo giorno dopo giorno riscontri concreti dalle istituzioni che stanno accogliendo le nostre proposizioni.

A tutti noi, comunque, è mancato un aspetto fondamentale che completa e alimenta la nostra passione: la condivisione. Quel ritrovarsi guidando i propri veicoli storici, scambiandosi impressioni, esperienze e consigli. Insomma, è mancato tutto ciò che rientra nella più sana e piacevole “vita di club”. Abbiamo provato a sopperire con tante iniziative di condivisione virtuale attraverso internet ed è stato anche divertente, ma non vediamo l’ora di tornare insieme sulle strade e sulle piazze del nostro Belpaese.

A proposito di piazze... al prossimo “flash mob” del CAVEC voglio partecipare anch’io! Per la Giornata Nazionale del Veicolo d’Epoca 2020 avete organizzato un evento unico abbinando i veicoli storici alla musica classica: due mondi che hanno più affinità di quando non si possa immaginare, anche perché il rombo dei nostri motori è pura sinfonia!

Con questo piacevole ricordo legato al Club Amatori Veicoli d’Epoca di Cremona auguro a tutti voi un Natale di gioia ed un caloroso arrivederci a presto.

Alberto Scuro  
*Presidente ASI*



Alberto Scuro, nato a Roma l’8 gennaio 1958, consegue la Laurea in Medicina e Chirurgia nel 1985 presso l’Università degli Studi di Verona. Nel 1990 consegue il Diploma di Specializzazione in Chirurgia Generale e nel 1995 consegue il Diploma di Specializzazione in Chirurgia Vascolare. E’ attualmente Responsabile dell’Unità di “Chirurgia Vascolare Mininvasiva ed Endovascolare” dell’Azienda Ospedaliera Universitaria Integrata di Verona e Presidente del Comitato Ordinatore della Scuola di Specializzazione in Chirurgia Vascolare dell’Università di Verona.

Nel 2010 entra a far parte del Consiglio Direttivo del Veteran Car Club Enrico Bernardi Bernardi. Nel 2011 viene eletto come membro del Consiglio Federale dell’ASI (Automotoclub Storico Italiano). Entra contestualmente a far parte del Cda della Società di Servizi ASI Service. Nel 2012 diventa Vicepresidente del VCC E. Bernardi. In qualità di Consigliere Federale ASI ha collaborato alla realizzazione di svariati eventi, a sfondo culturale e sociale, che si sono svolti in occasione di partecipazioni ufficiali di ASI ad eventi fieristici. Nel 2015 viene riconfermato nella carica di Consigliere Federale. A fine 2017 rimane l’unico amministratore in carica dell’Ente e porta la Federazione alle elezioni del 13 gennaio 2018. Da allora è Vicepresidente di ASI. Dal 2018 risulta socio del Benaco Auto Classiche ed è attualmente membro del Consiglio Direttivo di tale Club. Nell’aprile 2019 viene eletto presidente dell’ASI per il quadriennio 2019-2023.





## 20 domande per conoscere il rapporto con il mondo dell'auto di **Riccardo Patrese**

**Il tratto principale che una berlina deve avere**  
Il comfort per i lunghi viaggi.

**La principale dote di una cabrio**

La capote elettrica è fondamentale; la mia vecchia Giulietta Spider restava sempre aperta per la pigrizia e per evitare di far fatica a chiudere la capote manualmente, con il risultato che la usavo solo d'estate.

**La qualità che esige in una coupé**

Prestazioni sportive e divertimento alla guida, anche attraverso un assetto più rigido.

**L'aspetto che preferisce di un SUV**

Non comprerei mai una SUV, sono vetture ingombranti e poco spaziose in rapporto agli ingombri esterni.

**L'auto dei suoi sogni**

Una sportiva storica come la Ferrari 250 GTO.

**L'auto che favorisce la conquista sentimentale**

Credo che una Ferrari decapottabile di adesso possa adattarsi perfettamente allo scopo.

**L'auto del suo matrimonio**

Non essendomi mai sposato non posso rispondere.

**L'auto che le ha cambiato la vita**

A fine anni Settanta acquistai a condizioni di favore, come pilota di Formula 1, una Mercedes-Benz 500 SE, dalla linea bellissima e ancora attuale oggi. Quel momento segnò il mio passaggio da pilota emergente a conduttore di Formula 1 affermato.

**L'auto che vorrebbe riavere**

Difficile da dire, perché per quasi tutta la mia carriera di pilota di Formula 1 ho utilizzato le vetture fornitemi dalle Case automobilistiche legate al team per il quale correvo, quindi non ho mai potuto realmente affezionarmi a un'auto piuttosto che a un'altra. Ho un bel ricordo della Mercedes-Benz SL.

**Quella volta in cui è rimasto a piedi**

Mi è capitato più di una volta di restare senza benzina, perché cerco di eliminare le soste durante i miei trasferimenti in auto, sfruttando al massimo l'autonomia. Ma qualche volta è successo di non arrivare al distributore.

**Il tipo di viaggio che preferisce**

Un viaggio che mi permetta di gustare dei bei panorami senza fretta, verso mete nuove.

**Il colore che più si addice a un'auto**

Personalmente e idealmente prediligo le vetture scure, ma le compro di colori chiari, come il grigio metallizzato, sui quali si notano meno i segni lasciati dai piccoli urti.

**L'interno che desidera**

In pelle beige.

**La cilindrata ideale**

Tremila centimetri cubi.

**Benzina o Diesel?**

Io sono nato con la benzina, anche per via della mia lunga carriera agonistica, ma oggi i Diesel sono più efficienti e altrettanto veloci.

**I difetti dei giovani automobilisti**

Non tengono conto del fatto che al volante non bisogna porsi in condizioni psicofisiche precarie, in stato di ebbrezza o troppo stanchi. E si espongono quindi al rischio di incidenti.

**Il suo primo ricordo legato al mondo dell'auto**

Quando mio fratello Alberto, già patentato, aveva un Abarth OT1000, e un giorno diede le chiavi a me, ancora quattordicenne, per fare il giro dell'isolato.

**Quale auto del passato le è piaciuta meno?**

La Trabant.

**La musica che ama ascoltare in auto**

Sento di tutto, dalla musica classica agli U2, da Phil Collins ai Led Zeppelin.

**Quale auto guida attualmente**

Ho una BMW Serie 5 Touring.



Riccardo Patrese, nato a Padova il 17 aprile 1954, è stato vice campione del mondo di Formula 1 nel 1992 e, con 256 Gran Premi disputati, stabili all'epoca un record durato 19 anni. Dopo aver vinto con i kart a livello italiano, europeo e mondiale, ha debuttato in Formula 1 nel 1977 con la Shadow, conquistando un punto iridato in Giappone (6°), per passare l'anno dopo alla Arrows con cui ha disputato le successive quattro stagioni conquistando tre secondi posti. Passato alla Brabham al fianco di Nelson Piquet, vince il Gran Premio di Montecarlo nel 1982 e quello del Sudafrica nel 1983. È con la Williams che però ottiene il maggior numero di successi, quattro (San Marino 1990, Messico 1991, Portogallo 1991, Giappone 1992). Ha poi terminato la carriera in Formula 1 correndo per la scuderia anglo-italiana Benetton nel 1993 (ultimo podio in Ungheria, 2° classificato). Nel frattempo ha disputato il Campionato del Mondo Endurance con la Lancia, utilizzando la Montecarlo Gruppo 5 e le LC1 e LC2, anche alla 24 Ore di Le Mans, gara che ha affrontato ancora nel 1997 al volante di una Nissan R390. Nel 1995 aveva corso nel Campionato Tedesco Turismo STW al volante di una Ford Mondeo. Ultimo cimento con una monoposto di Formula 1 il 9 settembre 2008, all'età di 54 anni, a Jerez, nell'ambito di un test con la Honda. Tra le vittorie con le auto a ruote coperte meritano una menzione il doppio successo al Giro Automobilistico d'Italia: nel 1980 con la Lancia Montecarlo e nel 1988 con l'Alfa Romeo 75 Turbo IMSA, assieme a Miki Biasion e Tiziano Siviero. Ottimo sciatore da ragazzo e abile golfista, Patrese è un appassionato di equitazione.



NON COMPREREI  
MAI UN SUV,  
TROPPO  
INGOMBRANTE  
RISPETTO AGLI  
SPAZI INTERNI

Il primo centro di revisione privata con sistema di gestione qualità certificato dalla provincia di Cremona

**CR**  
CENTRO di REVISIONI  
**TORRAZZO**  
CREMONA

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

ORARI da lunedì a venerdì: 8.30 - 13.00 / 14.00 - 18.00 | sabato: 8.30 - 12.00

CODICE AZIENDA CR AA1 - via S. Bernardo, 23/o - CREMONA - Tel. 0372 430438

REVISIONE VEICOLI  
OFFICINA AUTORIZZATA  
PROVINCIA DI CREMONA





# MILLE MIGLIA 2020

**Il CAVEC ancora in vetta**

FRANCESCA RUGGERI, ISCRITTA AL NOSTRO CLUB, IN COPPA CON SILVIA MARINI SU BUGATTI DEL 1929, HA VINTO LA COPPA DELLE DAME PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO. IN GARA ANCHE I GENITORI, CESARE RUGGERI E GIOVANNA SPINELLI SU LANCIA AUGUSTA DEL 1934. UNA FAMIGLIA STREGATA DAL FASCINO DELLE AUTO STORICHE



di maggio a ottobre. In coppia con Silvia Marini, una avvenente signora bresciana di 35 anni, che vive in Olanda, pure lei contaminata dalla passione per le auto del passato oltre che in famiglia anche dal marito olandese, Routger Houtkamp, che svolge l'attività di commerciante di auto d'epoca. Puntigliosa, precisa, costante, Francesca ha optato per il difficile ruolo di navigatrice lasciando a Silvia il compito della guida. Hanno trionfato su una Bugatti T40 del 1929, auto leggendaria per il suo passato sportivo e dalla linea elegante come tutte le vetture firmate da Ettore Bugatti. Il loro passaggio ha strappato applausi: l'attraente colpo d'occhio che prendeva d'infilata l'azzurro della Bugatti, le silhouette eleganti delle due signore a bordo, le mascherine rosse, ma anche quel poco che restava scoperto del viso bastava per completare il fascino di quel mix di sensualità e sportività della suggestiva visione.

"La prima gara che ho fatto è stata Campagne e Cascine, organizzata dalla scuderia 3T di Cremona - ha ricordato Francesca, che è iscritta al Cavec - ma non abbiamo conseguito un grande risultato. Siamo finiti in fondo alla classifica, ma mai ultimi". A dare impulso all'attività agonistica è stato un amico, Enrico Rinaldini, il quale le ha presentato Silvia Marini, una vera specialista nella guida di vetture degli anni Venti e Trenta. L'affiatamento ha richiesto sacrifici e fatica,



Giovanna Spinelli, mamma di Francesca.



Francesca insieme al papà Cesare.

ma alla fine i risultati sono venuti, se si tiene conto che anche nell'edizione 2019 della Mille Miglia l'equipaggio Marini-Ruggeri, nell'occasione su Aston Martin, ha ottenuto il primo posto nella classifica delle Dame, una categoria non facile in quanto erano presenti numerosi equipaggi molto preparati. La prossima gara sarà la Winter Marathon ("la gara che preferisco") in coppia con il papà Cesare a bordo di una Austin Healey già dotata di gomme invernali di alto innervamento. Quando si dice una famiglia stregata dalle gare per auto storiche. Anche la mamma di Francesca, Giovanna Spinelli, era in gara alla Mille Miglia con Cesare Ruggeri, il marito e il padre di Francesca, a bordo di una Lancia Augusta del 1934. L'equipaggio Ruggeri-Spinelli ha finito la gara al 44esimo posto. Un buon risultato se si tiene conto del numero dei partecipanti, oltre 300, che hanno tagliato il traguardo di Brescia. Per la cronaca Marini e Ruggeri hanno chiuso al 24esimo posto.



In basso, da sinistra, il passaggio nella Repubblica di San Marino. Silvia Marini e Francesca Ruggeri in azione.

“Una mela non cade mai lontana dall'albero su cui è cresciuta”: un detto popolare che trova la sua applicazione concreta a Soncino, dove vive Francesca Ruggeri, una signora di 34 anni dal tratto aristocratico, manager di una industria di cosmetici di Offanengo. In che modo? Ha preso dal padre, Cesare, la passione per le auto d'epoca e per il loro impiego nelle gare di Regolarità. Non solo, ma in maniera tanto pregnante da dominare per il secondo anno consecutivo la Coppa delle Dame della Mille Miglia rievocativa 2020, da poco conclusa in edizione autunnale. Infatti, a causa del Covid-19 si è dovuto rimandare la grande corsa dal tradizionale mese



Francesca Ruggeri.







# I 70 ANNI della FIAT 1400

Nel marzo del 1950 venne presentata al Salone di Ginevra e restò in produzione, con opportune modifiche, fino al 1958. Ne vennero prodotti 179.000 esemplari

di Alessandro Rigatto, Foto Archivio Centro Storico FIAT



Nel 1950 le tre principali Case automobilistiche italiane proposero le loro nuove berline di fascia medio-superiore, in un periodo in cui non si parlava ancora di economie di scala, piattaforme comuni e componenti condivise. Ecco allora che, accanto all'Alfa Romeo 1900, dalla chiara indole sportiva, e alla Lancia Aurelia B10, più orientata a soddisfare i gusti di una clientela tanto raffinata quanto benestante, la Fiat scese in campo con la 1400, una berlina da 4,3 metri di lunghezza e abitabilità fino a 6 posti grazie all'allora comune divanetto anteriore a 3 posti, rigorosamente senza cinture e senza poggiatesta. Tre auto che oggi accomuneremmo nel segmento D ma che, a differenza delle loro eredi di 35 anni dopo (anno più, anno meno) come Alfa Romeo 164, Fiat Croma e Lancia Thema, non hanno una vite in comune. Tre auto che introdussero nella produzione delle rispettive Case in questo segmento di mercato l'impostazione a scocca autoportante, più semplice e leggera (perciò meno costosa) delle precedenti vetture assemblate su telaio a longheroni e traverse.

Per la scocca portante della 1400 si preferì, per motivi di industrializzazione del prodotto, rinunciare alla realizzazione in proprio, rivolgendosi quindi alla Budd di Detroit che era specializzata in carrozze ferroviarie con struttura autoportante sin dagli Anni Trenta, e che fornì alla Fiat la necessaria assistenza tecnica per lo stampaggio e la saldatura dei lamierati; a tal fine la Casa torinese inviò negli USA il capo dell'Ufficio Carrozzerie, Giuseppe Alberti. Data la scarsa qualità delle lamiere prodotte a Mirafiori, la Budd si occupò anche di costruire gli stampi di pannellatura e le attrezzature di assemblaggio. Si ritenne utile costruire un'auto che potesse piacere anche alla clientela statunitense e, per la linea, in Fiat ci si ispirò alle Frazer Manhattan e Kaiser Special, entrambe del 1947, che per prime avevano sperimentato il sistema ideato dalla Budd.

Presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra nel marzo del 1950, la nuova berlina Fiat chiamata a sostituire la 1500 (in vendita negli Anni Trenta) era equipaggiata con un propulsore capace di erogare 44 CV, per una velocità massima di circa 120 km/h. La Fiat chiese all'ingegner Dante Giacosa di realizzare un'unità motrice caratterizzata da pistoni a corsa corta così che dallo stesso blocco cilindri fosse possibile ottenere una cubatura di circa 2000 cc semplicemente allungando la corsa dei pistoni, per poi poter equipaggiare un autocarro leggero (il leggendario modello 615) con quel motore. Nel 1953 la 1400 fu la prima vettura italiana ad adottare un motore diesel: battezzata 1400 Diesel, montava un 4 cilindri di 1901 cc per 40 CV. Era caratterizzato dall'iniezione Spica ad alta pressione ed era impiegato anche dall'autocarro 615 e dalla Campagnola, la fuoristrada ampiamente utilizzata anche dall'Esercito.

Sulla base della stessa scocca della 1400 berlina nacque nel 1952 la Fiat 1900 (dalla cilindrata del nuovo motore che la equipaggiava, accreditato di 58 CV). La 1900 vantava interni più raffinati, un migliore equipaggiamento (montava di serie la radio) e un cambio a cinque rapporti con la frizione sostituita da un giunto idraulico. Nel 1954 un aggiornamento estetico portò alla nascita della 1400 A, che era equipaggiata con un motore a benzina dotato di 50

CV e di un diesel da 43 CV. Anche la 1900 fu aggiornata, diventando 1900 A, con motore da 70 CV.

Due anni più tardi, era ormai il 1956, la 1400 B prese il posto della 1400 A beneficiando di un motore portato a 58 CV e di finiture più accurate, vicine a quelle della 1900. Entrambe disponevano tra l'altro del faro fendinebbia inserito al centro della calandra. La 1400 B puntava anche sulle vistose tinte bicolore che erano diventate di gran moda negli Stati Uniti. Analoghe modifiche furono effettuate anche sulla 1900 (battezzata 1900 B), ulteriormente potenziata (a 80 CV) e dotata di surpressore (antenato del servofreno) e di pneumatici tubeless.

La Fiat 1400, individuata dal numero di progetto 101, rimase in produzione sino al 1958. Ne furono costruiti 179mila esemplari circa, mentre la più costosa e potente Fiat 1900 raggiunse quota 19mila esemplari prodotti. Vennero sostituite dalle 1800 e 2100 (e più avanti dalla 1500 L), caratterizzate dalle forme spigolose, con quelle vistose pinne posteriori che avevano stregato gli automobilisti nordamericani e che la clientela italiana ed europea per qualche tempo ancora dimostrò di apprezzare. Fu prodotta anche in Spagna della Seat, nell'ex-Jugoslavia dalla Zastava, in Germania dalla NSU e in Austria dalla Steyr-Puch che però la dotò di un proprio motore 2 litri.







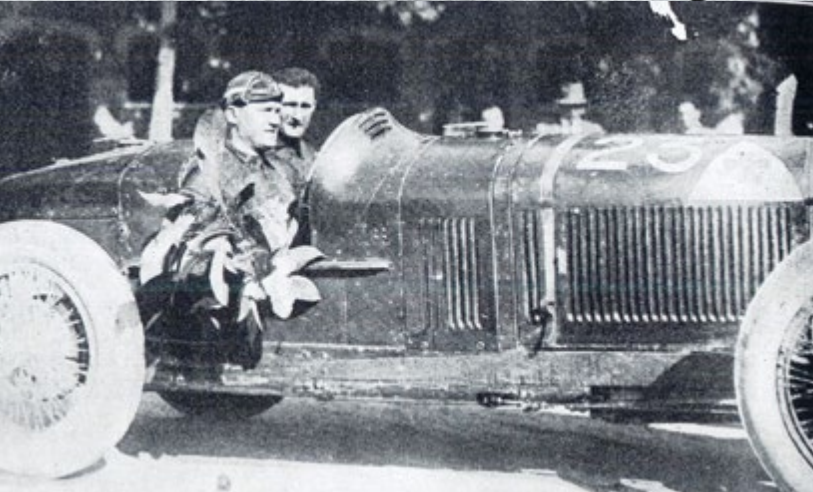
# IL CIRCUITO PIU' VELOCE DEL MONDO

Il Circuito di Cremona, che fu una delle corse più importanti a livello mondiale degli anni '20, viene considerato oggi una gara minore. Occorre un rilancio rievocativo adeguato

di Paolo Capelli



Ecco come, in forte controsterzo, usciva dalle curve Tazio Nuvolari. Qui è alla curva di Porta Venezia con la Diatto 3000, nel corso della prima edizione del Circuito Automobilistico.



“Il coraggio & la paura”, pubblicato nel 2005, a mia firma, col patrocinio del CAVEC, racconta e illustra le quattro edizioni automobilistiche di quello che, all’epoca, venne definito ‘il Circuito più veloce del mondo’ e “culla della velocità”. Poco meno di 63 chilometri fatti di tre rettilinei, raccordati da poche curve, teatro di epiche lotte e imprese travolgenti quando gli assi si chiamavano Nuvolari, Antonio Ascari, Campari, Varzi, Arcangeli, Materassi, Brilli Peri, Borzacchini. Siamo in anni caratterizzati dalla ricerca spasmodica della velocità, dei record, delle prestazioni più clamorose. Nel 1923, alla corsa internazionale delle motociclette, che rombano sui bianchi rettili del ‘Circuito’ dal 1912 con in gara i campioni più affermati delle rispettive epoche, si aggiungono quella delle automobili e le suggestioni della caccia ai record sui 10 chilometri lanciati, che apriranno un nuovo capitolo..

Scopo de ‘Il coraggio & la paura’ è stato quello di riaccendere l’attenzione su un evento che ha avuto assoluta valenza mondiale in tutti i suoi aspetti. A partire da quello organizzativo, aditato ad esempio per la professionalità della proposta e disponibilità di mezzi adibiti al riassetto del fondo stradale (l’asfalto deva ancora arrivare) lungo tutti i 63 chilometri del circuito. Ma anche per il gran dispiego di uomini schierati per garantire sicurezza e assistenza ai protagonisti e al pubblico, assiepato di anno in anno nei punti più spettacolari del triangolo di gara.

A lato, Antonio Ascari con l’Alfa Romeo P2 e la corona d’alloro del vincitore dell’edizione 1924 del ‘Circuito’. Sua, con 195,016 Km/h, anche la miglior prestazione al mondo sui 10 km lanciati.

## 1923 Grands Prix

|           |                                           |
|-----------|-------------------------------------------|
| 29 Apr    | I Gran Premio Cyclecars di Milano         |
| 6 May     | I Circuito di Cremona                     |
| 3 Jun     | III Trofeo Armangue                       |
| 10 Jun    | IV Circuito di Mugello                    |
| 10 Jun    | I Grand Prix de Suisse Cyclecars          |
| 17 Jun    | I Circuito del Savio                      |
| 17 Jun    | I Grand Prix du Moto Club de Marseille    |
| 29 Jun    | III Gran Premio delle Vetturette          |
| 2 Jul     | XVII Grand Prix de l'A.C.F.               |
| 22 Jul    | III Grand Prix du M.C.F.                  |
| 28 Jul    | I Gran Premio do San Sebastian            |
| 29 Jul    | I Gran Premio do San Sebastian Cyclecars  |
| 30 Jul    | I Gran Premio do San Sebastian Voiturette |
| 1 Sep     | III Grand Prix de Boulogne                |
| 9 Sep     | III Gran Premio d'Italia                  |
| 23 Sep    | XI Coupe des Voiturettes                  |
| 23 Sep    | V Grand Prix de l'U.M.F. Cyclecars        |
| 13 Oct    | III Junior Car Club "200"                 |
| 13 Oct    | II Junior Car Club Cyclecar "200"         |
| 21 Oct    | III Gran Premio do Penya Rhin             |
| 28 Oct    | II Gran Premio d'España                   |
| 1 & 4 Nov | I Gran Premio d'España Cyclecars          |
| 4 Nov     | I Gran Premio d'España Voiturette         |
| 25 Nov    | III Circuito del Garda                    |

A sinistra, fin dalla prima edizione del 1923, il Circuito di Cremona è stata una delle poche gare previste dal calendario internazionale dei Gran Premi automobilistici.



Antonio Ascari affronta la curva di Porta Venezia con la debuttante Alfa Romeo P2 di 2000 cc.

Ritenuto all’epoca il più probante banco di prova per telai e motori, nella prima delle due giornate di gare che hanno caratterizzato l’edizione moto-automobilistica del 1924 ha visto il debutto della Moto Guzzi 500 ‘C4V’, giunta da Mandello per un convincente collaudo sui 321,864 km di una corsa che è poi stata vinta da Tazio Nuvolari (Norton). Il successivo 9 giugno, giorno di Pentecoste, è stata l’Alfa Romeo a portare al vittorioso debutto sugli assolati stradoni della prima 200 Miglia l’attesa P2, per un probante collaudo con Antonio Ascari in vista del Gran Premio d’Europa di Lione. Ascari arriva con la nuova macchina la sera prima. Non prova. Parte allo sbaraglio e arriva sgretolando ogni limite. La soluzione del compressore, nuova per l’Alfa, aveva funzionato. A tenere banco sono le medie e non si manca di annotare che i nuovi record sulla distanza e sul giro, messi a confronto con quelli di altri circuiti, “bastano da soli a classificare il bellissimo circuito stradale cremonese”. Il raffronto è soprattutto col record sulle 200 miglia stabilito sulla pista inglese di Brooklands dalla Sunbeam di Resta e

Cassagne, alla media di 154,350 km/h. A Cremona la P2 di Antonio Ascari ha coperto la stessa distanza a 158,211 km/h, col giro più veloce a 162,296 km/h e i 10 chilometri lanciati a più di 195 all’ora, migliorando di oltre 25 chilometri la precedente miglior prestazione al mondo di cilindrata. ‘Ridda di Record’ griderà in prima pagina La Gazzetta dello Sport. Poi, commentando le fasi della seconda edizione del Circuito di Cremona, Giovanni Canestrini scrive “Noi che di quest’opera fummo e siamo ammiratori ferventi ed entusiasti, esprimiamo l’augurio che Cremona possa essere un altro anno l’arena della massima velocità: essa ne è degna.” E sul fascicolo del 10 giugno 1924 il periodico L’Auto Italiana titola: “Il Circuito di Cremona segna una nuova tappa nel cammino dell’automobile”. La definitiva consacrazione del ‘Circuito’ arriverà nel 1929, quando Gastone Brilli Peri (Alfa Romeo P2) vincerà la ‘200 Miglia’ davanti ad Achille Varzi (Alfa Romeo P2) ed Ernesto Maserati (Maserati 26B). Con Baconin Borzacchini che nella giornata della caccia ai record stabilirà il nuovo primato as-

solutivo di categoria, fiordando la Maserati V4 16 cilindri sui 10 chilometri lanciati del rettilineo di Gadesco a 246,069 km/h. E, col nuovo record del mondo, sul ‘Circuito di Cremona’ è calato il sipario. Ora la domanda è questa: cosa è rimasto del ‘Circuito’ e della ‘200 Miglia’ che portava a Cremona le auto da corsa e gli assi più acclamati dell’epoca e fino ad oltre 100 mila spettatori, che arrivavano in città su treni speciali e decine di autobus? Nell’immaginario collettivo poco. Tanto è vero che, scrivendo dell’Alfa Romeo P2, su una rivista specializzata nel settore delle auto storiche due autorevoli colleghi hanno scritto che la creatura di Vittorio Jano vinse il GP d’Europa di Lione “dopo un paio di gare minori”, definendo quindi tale la portata del ‘Circuito di Cremona’, sul quale era avvenuto il solo collaudo prima della trasferta francese. Forse perché le manifestazioni rievocative fin qui organizzate, del ‘Circuito’ non ne hanno frequentato nemmeno le strade né è stato riproposto qualche tratto del percorso, promuovendone un’immagine non all’altezza della sua storia.





# LA 124 SPORT SPIDER ieri e oggi

L'appassionato racconto di un innamorato della vettura torinese, del restauro che ha eseguito, della storia della spider che ha entusiasmato i giovani degli anni Sessanta e della nuova 124 Sport Spider che ne ha mantenuto le caratteristiche

di Cesare Foletti

**L**a mia 124 Sport Spider, una prima serie di 1400 cc da 90 CV del 1967, è in famiglia dal 1977 quando mio padre l'acquistò dal primo intestatario. Aveva il motore fuori uso e era in condizioni di carrozzeria mediocri. Era ormai "vecchia" di dieci anni e da riverniciare. Mio padre decise di aggiornarla come fosse un 1600. Perciò sono stati adattati i fanali posteriori più grossi e riverniciata color bordò venne completamente rifatto il motore. Alla prima uscita parcheggiò, entrò dal barbiere e un ragazzino con ciclomotore in impennata decise di sdraiarsi sul cofano. Quell'ammaccatura rimase finché non la riportammo nelle condizioni d'originalità nel 2009.



Confesso che vado molto orgoglioso di quest'auto principalmente perché è stata la mia prima esperienza di verniciatura totale di un'auto storica e perché mi ricorda il lavoro sulla parte meccanica svolto con un amico da poco scomparso, Franco, ex capofficina FIAT che conosceva perfettamente queste auto avendoci lavorato fin dalla loro prima apparizione sul mercato. Del restauro a cui è stata sottoposta, io mi sono occupato dello smontaggio, della verniciatura e del rimontaggio, sempre sotto l'occhio vigile del proprietario, mio padre.

La nuova 124 spider è una straordinaria reinterpretazione in chiave moderna del modello del 1966 disegnata da Tom Tjaarda, mantenendo quegli elementi che l'hanno distinta e tuttora la caratterizzano: silhouette slanciata, baricentro basso, abitacolo arretrato, mascherina sottile di forma esagonale con trama a nido d'ape, fari appuntiti, passaruota arrotondati, la linea dei parafranghi, cofano posteriore a coda di rondine.

Per contenere i costi, la Fiat ha realizzato questa spider sulla base di un'altra scoperta di successo: la Mazda MX-5 di ultima generazione. Al Salone dell'Automobile di Ginevra del 2016 viene presentata ufficialmente la Abarth 124 Spider che s'ispira alle linee della progenitrice Fiat 124 Abarth Rally, con prese d'aria più grandi e accattivanti, scarichi posteriori doppi e una carrozzeria con vernice bicolore (cofano motore e bagagliaio verniciati di nero opaco come l'antenata) e arriva ad erogare 170 CV. La nuova 124 spider è motorizzata con il MultiAir 1.4 da 140 CV; viene offerta in 2 allestimenti: 124 Spider con una ricchissima dotazione di serie e 124 Spider Lusso per ambire al top di gamma.

## SCHEDA TECNICHE

## FIAT 124 SPORT SPIDER 1967

## FIAT 124 SPIDER LUSSO 2017

|                       |                         |                                  |
|-----------------------|-------------------------|----------------------------------|
| CILINDRATA            | 1438cc                  | 1368cc                           |
| POTENZA MAX CV        | 88                      | 140                              |
| CAMBIO                | Manuale 5 rapporti      | Manuale 6 rapporti               |
| LUNGHEZZA (MM)        | 3971                    | 4054                             |
| LARGHEZZA (MM)        | 1613                    | 1740                             |
| ALTEZZA (MM)          | 1250                    | 1233                             |
| PASSO (MM)            | 2280                    | 2310                             |
| FRENI                 | a disco ant e post      | a disco ant e post               |
| POSTI                 | 2+2                     | 2                                |
| PESO COMPLESSIVO (KG) | 1265                    | 1050                             |
| TRAZIONE              | Posteriore              | Posteriore                       |
| PNEUMATICI            | 165R13                  | 195/50R16 - 205/45R17            |
| CERCHI                | in lega Cromodora 5Jx13 | in lega O.Z. 7Jx17 (aftermarket) |
| VEL. MAX              | 167                     | 215                              |
| COLORE CARROZZERIA    | 489 - Blu Medio         | 5CB - Bianco Gelato              |
| INTERNI               | Vinpelle avorio         | Pelle nera                       |

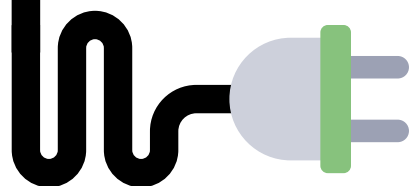






# TERMINI CHE DIVENTERANNO DI USO COMUNE

Con l'attuale tendenza delle Case automobilistiche all'ampliamento della produzione di veicoli elettrici, è bene incominciare a familiarizzare con il relativo glossario tecnico



## AC

La corrente alternata (AC) è una corrente elettrica che inverte direzione periodicamente, a differenza della corrente continua, che fluisce esclusivamente in una direzione (si veda DC). La corrente elettrica viene fornita alla clientela aziendale e domestica in forma di corrente alternata. L'unità di misura della corrente è l'Ampere (A).

## CELLA

Unità elettrochimica che contiene gli elettrodi, un separatore e l'elettrolita. Le celle agli ioni di litio funzionano tipicamente tra 3 e 4,2 Volt.

## DC

DC o corrente continua si riferisce alla corrente elettrica che fluisce in una direzione. Le batterie forniscono corrente continua. La corrente alternata (AC) può essere convertita in corrente continua con un raddrizzatore. Per la carica a corrente alternata, tutti i veicoli elettrici dispongono di raddrizzatori o inverter di bordo. Le stazioni di carica in corrente continua possono gestire un livello di potenza superiore ed effettuare la ricarica più velocemente. L'unità di misura della corrente è l'Ampere (A).

## E-SAVE

La funzione e-Save conserva l'energia elettrica accumulata nella batteria ad alta tensione per poterla utilizzare in un secondo momento, per esempio per guidare nelle zone dove l'accesso è limitato ai veicoli elettrici. Si può decidere di conservare tutta l'energia presente nella batteria o parte di essa. La funzione si attiva attraverso lo schermo touch a colori del sistema di infotainment.

## CAVALLI VAPORE

Unità di misura tradizionale della potenza di un motore. La potenza di un motore elettrico viene indicata in Watt (W) o kilowatt (kW). 1,0 CV = 0,735 kW.

## KW

Unità di misura della potenza elettrica, equivalente a circa 1,36 CV. Viene utilizzata per la potenza elettrica e per quella meccanica. L'unità è il Watt (W) o il kilowatt (1.000 W).

## KWH

Sigla di "1000 Watt all'ora". Il kWh è un'unità di misura dell'energia elettrica (= Potenza\*tempo). La capacità della batteria di un veicolo elettrico viene espressa in kWh. Una batteria di grandi dimensioni è in grado di fornire potenza elevata per un lungo periodo di tempo.

## MOTORE (ELETTRICO)

I motori elettrici non girano a vuoto, non necessitano di frizione, possono generare coppia a un'ampia gamma di velocità e non hanno bisogno di leva del cambio. Inoltre raggiungono immediatamente la coppia massima, che è disponibile fin dall'inizio e, ovviamente, non generano emissioni. I motori elettrici possono ruotare in due direzioni, per cui sono in grado di muovere un veicolo avanti e indietro e di accelerare o decelerare (frenata rigenerativa).

## NEDC

Il Nuovo Ciclo di Guida Europeo (NEDC) era il metodo legale per definire in laboratorio i valori standard nella UE dei consumi di carburante e delle emissioni. È stato sostituito il 1° settembre 2018 dal Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (si veda WLTP).

## PHEV

Veicolo elettrico ibrido plug-in. Un PHEV è un veicolo elettrico ibrido che monta un motore a combustione interna, un motore elettrico e una batteria che può essere ricaricata collegandosi a una presa elettrica o a una stazione di ricarica. Solitamente un PHEV permette di guidare in modalità puramente elettrica fino a quando la batteria si scarica o la richiesta di potenza da parte del guidatore supera la potenza elettrica disponibile.

## FRENATA RIGENERATIVA

Durante le fasi di decelerazione cattura l'energia cinetica che andrebbe altrimenti dissipata sotto forma di calore. Il motore elettrico genera elettricità e l'energia elettrica viene rimandata alla batteria e accumulata.

## LIVELLO DI CARICA

Veicolo elettrico ibrido plug-in. Un PHEV è un veicolo elettrico ibrido che monta un motore a combustione interna, un motore elettrico e una batteria che può essere ricaricata collegandosi a una presa elettrica o a una stazione di ricarica. Solitamente un PHEV permette di guidare in modalità puramente elettrica fino a quando la batteria si scarica o la richiesta di potenza da parte del guidatore supera la potenza elettrica disponibile.

## POTENZA DI SISTEMA

Potenza di sistema = potenza massima del motore a combustione interna più la potenza del motore elettrico in un determinato momento. Grandland X Hybrid4 con motore a combustione interna da 147 kW (200 CV) e due motori elettrici (anteriore/posteriore: 81/83 kW) e una batteria da 90 kWh ha una potenza massima di sistema di 221 kW (300 CV).

## POTENZA TRIFASE

Utilizzata per gli elettrodomestici fissi a grande potenza. La potenza trifase è in grado di trasportare una quantità di corrente tripla rispetto alla potenza monofase, per cui la carica avviene tre volte più velocemente della carica monofase.

## COPPIA

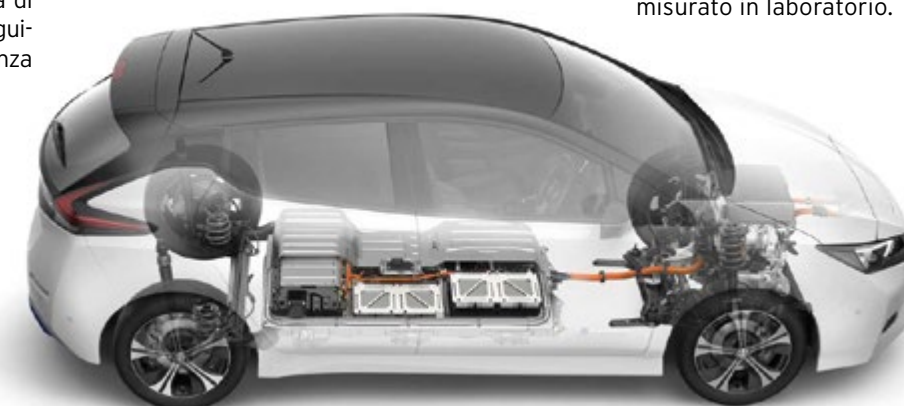
La coppia è la forza di torsione che provoca la rotazione. I motori elettrici erogano istantaneamente il 100 per cento della coppia massima, una caratteristica che consente partenze rapide e sorpassi veloci. L'unità di misura della coppia è il Newton-metro (Nm).

## TENSIONE

La tensione, o pressione elettrica, è la differenza di potenziale elettrico tra due punti. L'unità di misura della tensione è il Volt (V).

## WLTP

Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Procedura che sostituisce il ciclo NEDC. Le nuove vetture immatricolate dal 1° settembre 2018 devono essere omologate secondo il ciclo WLTP. Con velocità medie superiori, variazioni di velocità più significative e procedure di prova più rigide, il ciclo WLTP fornisce una migliore stima generale dei consumi di carburante, in condizioni di guida più realistiche. Come il ciclo NEDC, anche il ciclo WLTP viene misurato in laboratorio.



### Servizi:

- Autofficina
- Turbocompressori
- Iniezione
- Pneumatici
- Noleggio auto

Pompe iniezione revisionate  
Turbocompressori revisionati  
Iniettori common rail revisionati

## BOSINI

Via Mantova, 66/B Cremona  
Tel. 0372 434105 [www.bosini.it](http://www.bosini.it)





Cantieri Feltrinelli di Gargnano.

# FELTRINELLI IBIS, 1931

Un'imbarcazione che  
custodisce una storia quasi  
centenaria, testimone di  
come la cultura motonautica  
sportiva affondi le radici in  
un passato remoto

di Ennio Manfredini e Mario Scala

**M**otoscafo da competizione costruito dal Cantiere Feltrinelli di Gargnano (BS) nel 1931 ordine fatto dalle officine F.lli Pelegatti di Milano (costruttore dei motori Laros, per conto del Tenente Edmondo Turci. In quegli anni, arrivò uno dei primi incarichi importanti per il cantiere: Gabriele D'Annunzio chiese ai Feltrinelli di restaurare il suo "M.A.S 96" attualmente visibile al Vittoriale. Il poeta divenne un assiduo frequentatore del cantiere, tanto da scegliere egli stesso i nomi da assegnare a diversi motoscafi varati all'epoca ("Ibis", "Rumba", "Tango" ed "Estroso" sono alcuni di questi). "IbisRedibis" non ha nulla a che fare con "red", il colore rosso. D'Annunzio lo prese

direttamente dal noto responso della Sibilla: "Ibis redibis non morieris in bello" che, secondo la punteggiatura, variava l'esito da fausto a infausto, rendendolo sibillino. L'imbarcazione appartenne, come detto, a Edmondo Turci, di Sant'Arcangelo di Romagna, fedelissimo di Gabriele D'Annunzio. "Porgitore fedele e zelante è il Ten. Edmondo Turci, il valente motorista del mio motoscafo di Buccari M.A.S. 96 Memento Audere Semper. 11 febbraio 1918, Croce al Merito di Guerra, fondatore, consigliere e tesoriere del Club Motonautico G. D'Annunzio di Gardone Riviera, ottobre 1929". Turci milita nel fuoribordismo a Postdam, Bayonne, Parigi, Miami Beach con scafo



e motori Italiani. Ha difeso brillantemente i colori della motonautica nazionale, dimostrandosi tanto virtuoso quanto audace pilota. Infatti nel 1930 sulla Senna, fu il primo italiano a vincere con l'italianissimo motore Laros (500 c.c.), la gara dei 100 km. Nel 1931 con lo stesso motore ma di 1000 c.c., strappò ancora il primato che ribadì poi nel 1932. E sempre al meeting della Senna, con una squadriglia di quattro imbarcazioni, una pilotata dall'abilissimo fuoribordista Stefano Feltrinelli (scafo Tango) meritò non solo per le vittorie conseguite, ma anche per la perfetta formazione, l'Alta Lode di Sua Altezza Reale il duca di Spoleto e delle autorità

sportive Francesi. L'imbarcazione con il suo carrello a balestre è stata acquistata da Ennio Manfredini a un'asta Sotheby's "duemila ruote" della collezione di Luigi Compiano nel 2016 a Milano, in occasione della Fiera AutoClassica. Nel 2018/19 è stata restaurata e verniciata nei Cantieri Feltrinelli da Sergio Feltrinelli, utilizzando tecniche e materiali originali con decorazioni, scritte e bandiere riprodotti manualmente e fedelmente da Ettore "Blaster" Callegaro (Pinstriper). Il motore Laros 500 c.c. n° 630 è stato revisionato dalle esperte mani di Emilio Agosti di Cremona. L'imbarcazione è completa e funzionante.



Motoscafo da competizione costruito dal Cantiere Feltrinelli di Gargnano.



La rivista motorboating del 1932 che ritrae il tenente Edmondo Turci su fuoribordo con scafo e motori italiani.



# Credito Padano





PERCORSO TUTTO DA GUIDARE,  
FLUIDITA' DELLA COLONNA  
DI MACCHINE, MOMENTO DI  
AGGREGAZIONE NELLA SOSTA A  
CASALMAGGIORE, PRANZO DELLA  
GIUSTA DURATA: L'EVENTO HA  
DATO IL VIA A UN NUOVO CORSO

Un raduno, quello che si è svolto il 27 settembre in occasione della Giornata Nazionale del Veicolo Storico, esemplare in quanto ha inaugurato una nuova tipologia di evento in cui guidare la vettura storica e socializzare tra soci. Il CAVEC ha voluto restituire all'incontro il piacere della guida, l'interesse per il percorso, la regolarità dei trasferimenti e l'occasione per scambiare commenti e considerazioni (oltre che al ristorante anche durante la sosta sul Listone a Casalmaggiore). In secondo ordine è passato il momento che da anni, nei precedenti raduni, era considerato lo scopo principale e cioè il momento conviviale, quando per ore si stava seduti a tavola snervandosi in attese infinite. Un aspetto che finiva per occupare la maggior parte del tempo e quando, alla fine, ci si alzava da tavola con le gambe rattappite per la forzata sosta, non restava che tornare a casa in ordine sparso mettendo, sollevati, la parola fine all'evento.

Il raduno dei Due Fiumi, invece, ha privilegiato il piacere di guidare l'auto d'epoca lungo un percorso suggestivo che si è snodato sugli argini del Po e poi lungo territori carichi di storia, come Calvatone, che fu teatro di un'antica battaglia combattuta oltre venti secoli fa. L'altro aspetto nuovo si è concretizzato nella fluidità della colonna di macchine, partita e arrivata sempre di conserva, senza gruppi di macchine spaesate, vaganti alla ricerca del percorso giusto. Il momento conviviale, di giusta durata, si è consumato in un ristorante (Vecchio Mulino di Isola Dovarese) riservato esclusivamente ai partecipanti. Alla fine tutti se ne sono tornati a casa felici e contenti. (S.B.A.)



## DUE FIUMI raduno esemplare



L'EVENTO DEL 26 SETTEMBRE HA DISPENSATO  
EMOZIONE E CURIOSITA' CON LE AUTO D'EPOCA  
IN PIAZZA A FIANCO DI UN'ORCHESTRA  
PRESTIGIOSA IN UNA COREOGRAFIA DI  
INCANTEVOLE BELLEZZA

Chi ha assistito al flash Mob del 26 settembre in piazza del Comune a Cremona ne conserva un vivo ricordo, difficile da cancellare proprio per l'unicità e l'originalità dell'evento, voluto dal Cavec e in particolare dal Presidente, Claudio Pugnoli. Chi non vi ha potuto assistere, oltre al rammarico, ha espresso il desiderio di essere presente a una prossima edizione, come il Presidente dell'ASI, Alberto Scuro. Infatti, le auto d'epoca e la musica classica in un ambiente architettonicamente splendido e con un'orchestra (Filarmonica Italiana) di grande prestigio hanno prodotto uno spettacolo che ha dispensato emozione e piacere nel numeroso pubblico, oltre che



## FLASH MOB da ricordare

una sana curiosità, dato che era la prima volta che ciò succedeva nella nostra città. La buona riuscita è stata sancita dalla partecipazione attiva della gente presente, che durante le esecuzioni dei vari brani ha tributato una nutrita serie di applausi. E' stata un successo corale di tutto il nostro Club, a cui hanno dato un valido contributo i soci invitati a presentare le loro splendide vetture, protagoniste in piazza, e l'intero Consiglio Direttivo che ha assegnato a ognuno dei consiglieri un compito specifico eseguito con precisione e zelo. L'interesse e la validità della manifestazione non sono sfuggiti agli organi di informazione, i quali, dal TG3 al giornale La Provincia, hanno dato ampio spazio al Flash Mob del Cavec. A tutti un sentito ringraziamento.





L'ultima fatica letteraria  
di Luca Dal Monte  
e Umberto Zappelloni



**IL GRANDE LIBRO DELLA FORMULA 1**  
di Luca Dal Monte e Umberto Zappelloni  
Baldini + Castoldi, 2020

# IL GRANDE LIBRO DELLA FORMULA 1

**Luca, raccontaci in due parole Il grande libro della Formula1.**

“È la storia del campionato del mondo di Formula 1 dal 1950 ad oggi. Il racconto di sette decenni di sfide appassionanti tra uomini prima ancora che tra le monoposto più sofisticate che geni della meccanica e dell'aerodinamica di paesi, estrazione e formazione diversa abbiano mai partorito. È la storia di una sfida infinita che si ripete ogni anno con la ciclicità delle stagioni, sempre alla ricerca delle migliori condizioni climatiche per poter lanciare una vettura a 300 chilometri all'ora, anche se poi si finisce con l'incappare in un monzone imprevisto perché, un anno, la stagione delle piogge in Malesia è arrivata troppo presto. È la storia di un campionato di corse europee che, quando nacque, di mondiale aveva solo il nome, e che settant'anni dopo vede disputarsi corse in Azerbaijan, a Singapore e in Bahrein, e il cui atto finale parte al tramonto e finisce sotto la luce artificiale di una pista costruita nel deserto di Abu Dhabi.”

**Il tuo nuovo libro ha 1.360 pagine. Dopo Ferrari Rex, la tua biografia del Drake di qualche anno fa, avevi detto che non avresti più scritto un libro superiore alle 1.000 pagine...**

Vero. E confermo. Vero che il nuovo libro ha più di mille e trecento pagine. E confermo di aver detto di non voler più superare le mille pagine. Ma qui è stato gioco-forza. Settanta stagioni di Formula 1 sono tante. Se non si voleva correre il rischio di essere estremamente superficiali e se si voleva rendere giustizia a tutto quello che è accaduto dal 1950 al 2020, non si poteva scrivere poco. E, come detto, il libro è stato scritto a quattro mani. Per questa ragione, mi dichiaro innocente...

**Se tu dovessi scegliere una stagione di Formula 1 da leggere tra tutte quelle di cui avete scritto nel libro, quale sarebbe?**

Per il fatto che le ho vissute da ragazzo, da appassionato, le stagioni che preferisco sono quelle degli anni Settanta. Quello è un periodo straordinario nella storia delle corse. Un periodo ancora per molti versi romantico dove la morte aleggiava su tutto ma, strano a dirsi, e lo possono testimoniare i piloti di allora, contribuiva a rendere speciale l'attimo. Ma devo dire che è stato molto bello scrivere gli ultimi capitoli perché, durante la ricerca e la stesura, è nato un rapporto di complicità con mio figlio Nicolò, che è una grande appassionato di Formula 1. Prima di iniziare a scrivere i vari capitoli, con lui passavo in rassegna gli avvenimenti più importanti della stagione di cui stavo per scrivere. Ogni sera gli leggevo le duemila parole che avevo scritto quel giorno. E lui interveniva, dava suggerimenti, chiedeva magari di specificare meglio un punto. Così, per varie settimane.

**E se, dopo aver scritto un libro di oltre 1.300 pagine, ti chiedessi qual è il tuo pilota preferito dal 1950 ad oggi, cosa mi risponderesti?**

Ti risponderai che la lista è lunga. E che un solo pilota non c'è. Se c'è però un pilota che mi emoziona ogni volta che lo vedo ancora oggi è Jackie Stewart, che ha vinto tre campionati del mondo, si è ritirato quando era ancora il migliore, ha combattuto una campagna per la sicurezza nelle corse che all'epoca gli tirò addosso gli strali di stampa, tifosi e addetti ai lavori e oggi, a 80 anni compiuti, si batte come un leone per la ricerca contro la demenza senile e l'Alzheimer. Davvero un uomo straordinario.

### RINNOVO ISCRIZIONE 2021

Il rinnovo dell'iscrizione deve avvenire SOLO TRAMITE L'APPOSITO BOLLETTINO POSTALE in allegato a questo numero di Claxon o da ritirare in segreteria.

**Rinnovo a Tariffa agevolata entro e non oltre il 28 febbraio 2021:**

- Rinnovo QUOTA BASE: € 100,00;
- Rinnovo FORMULA IN: € 110,00;
- Rinnovo FORMULA FULL: € 140,00.

**Il mancato rinnovo entro il termine del 28 FEBBRAIO 2021 comporterà la perdita della tariffa agevolata.**

Dal 1° marzo le tariffe diverranno:

- € 150,00 (quota base);
- € 160,00 (Formula In);
- € 190,00 (Formula Full).

L'iscrizione comprende:

- iscrizione del socio all'Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.)
- abbonamento alla rivista mensile dell'A.S.I. "La Manovella"
- abbonamento a "Claxon", rivista bimestrale del Club
- partecipazione attiva al Club (raduni, manifestazioni, conferenze...)
- consulenza per le pratiche di certificazione dei veicoli

La scadenza al 28 febbraio è uniformata a quella dell'ASI per evitare di perdere la continuità dell'invio della rivista mensile "La Manovella".

Per maggiori dettagli sulle quote, consultare il sito:  
<http://www.asifed.it> o <https://www.pertesicuro.com>



**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](mailto:panevinobr@sermetra.it)

**Carrozzeria  
Foletti**

via Cairoli 14/a  
26020 Casalmorano (CR)  
0374-74344  
[info@carrozzeriafoletti.it](mailto:info@carrozzeriafoletti.it)

**..dal moderno riparato  
allo storico restaurato!!**



**10% di sconto sulla tariffa oraria di manodopera**

# CLAXON

Direttore responsabile  
**SPERANGELO BANDERA**

Segretaria di redazione  
**Maria Teresa Parma**

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

piazza Marconi, 2/b • Cremona  
Tel. 0372.748694 - Fax 0372.458602  
[info@cavec.it](mailto:info@cavec.it) • [www.cavec.it](http://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](mailto:uggerim@uggeripubblicita.it)

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

Presidente  
**CLAUDIO PUGNOLI**

Consiglieri  
**Paolo Nolli, Giovanni Alvergnà,  
Cesare Foletti, Mauro Gandini,  
Leonardo Gerevini, Claudio Mori  
Ettore Parma, Andrea Salomoni**

Revisori  
**Alfredo Azzini, Silvano Borra  
Diego Pedroni**

Proviviri  
**Guido Barbieri, Fabio Brolio,  
Mario Roberto Scala**

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

Commissari tecnici moto  
**Mario Scala, Paolo Nolli**  
Commissari tecnici autocarri  
**Francesco Ceretti**

Commissario trattori e macchine agricole  
**Giacomo Telò**

Commissario imbarcazioni  
**Ennio Manfredini**





SERENA  
WINES 1881