



Periodico di Motorismo Storico



Il CAVEC è federato ASI



CLAXON

4000 VISITATORI
ai 100 anni della Moto GUZZI

L'AUTO A VAPORE
di Soresina

I TRATTORI D'EPOCA
in fiera

Sommario

- 3 l'Editoriale del Presidente
- 4 La mostra dei Trattori d'Epoca in Fiera
- 10 Oltre 4000 visitatori alla rassegna delle Moto Guzzi
- 12 20 domande a Antonio Giovinazzi
- 14 A Soresina un'auto a vapore
- 16 L'Alfetta compie 50 anni
- 18 Che spettacolo Valentino Rossi
- 20 Notizie dall'ASI
- 22 Ricordando gli eventi CAVEC del 2021
- 23 Il tesseramento al CAVEC

www.cavec.it



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

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

l'Editoriale del Presidente



“Nell'intimità delle feste di fine anno, ci siamo augurati che il 2022 possa essere un anno di ricostruzione e sviluppo dopo due anni di pandemia. Sento dunque anch'io l'impulso e il desiderio di porgere a ciascuno di voi il mio augurio più sincero e affettuoso perché le prospettive personali, ma anche quelle comuni, possano avere il successo che auspichiamo. Archiviamo un anno difficile, durante il quale però il Cavec ha ancora una volta dimostrato la sua vitalità: abbiamo organizzato 4 raduni, favorito e lavorato per il passaggio della Mille Miglia a Cremona, trasferito la nostra sede da piazza Marconi a quella più razionale e raggiungibile di via del Macello, allestito la più importante mostra italiana e internazionale per i 100 anni della

Moto Guzzi e quella non meno rilevante di Trattori d'Epoca nei locali della fiera di Cremona. Tutto questo grazie alla passione, abnegazione e disponibilità dei “soliti noti”: pochi soci volenterosi e i componenti del Consiglio Direttivo.

Per il 2022, ultimo anno del mandato triennale di questo Consiglio, il programma sarà ancor più importante e vario. Abbiamo rimesso a calendario nazionale, anche se parzialmente rivisto e ripensato, il Sottocanna in circuito, la 200 Miglia, il 5 Province con l'auspicio che il Covid non ci costringa, come purtroppo nel 2020 e 2021, a un doloroso annullamento. Non mancheranno i consueti raduni sociali e le attività culturali e di solidarietà. Il motorismo storico è la nostra legittima passione e come tutte le passioni potrà crescere e fortificarsi attraverso l'impegno che sapremo proporre anche fuori dal nostro Cavec.

Un caro saluto e un abbraccio a voi e alle vostre famiglie con l'augurio che in quest'anno possiate ottenere tutto ciò che desiderate.

(Claudio Pugnoli)

INGROSSO ALIMENTARI - COLONIALI - DETERSIVI

ALVERGNA

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






SOCI CAVEC
SCONTO DEL 10%
SUI DIRITTI
DI AGENZIA

- IMMATRICOLAZIONI, REIMMATRICOLAZIONI E COLLAUDI
- PASSAGGI DI PROPRIETA' VEICOLI D'EPOCA

PIZZIGHETTONE (Cr) Via Montegrappa 128 - Tel.: 0372/730380
CASTELLEONE (Cr) Via Solferino 75B - Tel.: 0374/351099

CREMONA Piazza Roma 1/C - Tel.: 0372/29413
www.micheliniservice.it - www.autoscuolagalli.it






RARI TRATTORI D'EPOCA in fiera



L'ESPOSIZIONE ORGANIZZATA DAL CAVEC HA RISCOSSO MOLTO INTERESSE DA PARTE DEI VISITATORI DELLA MANIFESTAZIONE AGRICOLA CREMONESE. IN BELLA MOSTRA ALLA FIERA ZOOTECNICA INTERNAZIONALE, TRA GLI ALTRI, LANDINI, SAME E MODELLI PORSCHE, TUTTI PERFETTAMENTE FUNZIONANTI

di Ettore Parma



Modello Porsche Super (3 cilindri, diesel).

I trattori esposti, sia italiani sia stranieri tra i più conosciuti sul nostro territorio, tutti funzionanti, sono stati costruiti nel periodo compreso tra il 1935 e il 1960. Esposti modelli sia italiani sia stranieri fra i più conosciuti sul nostro territorio. In evidenza i LANDINI, dell'industria italiana di Fabbrico (RE), di proprietà del Gruppo "Landini" di Martignana di Po, che li usa tuttora per le gare di aratura d'epoca e i modelli della SAME, (industria di Treviglio), di proprietà del Gruppo "Amici del Trattore d'Epoca" di Corte de Cortesi, oltre ai modelli di aziende straniere. Era presente il primo trattore costruito dalla Same, denominato "Universale", con motore monocilindrico a petrolio di 10 CV, 2 ruote posteriori e 1 anteriore o viceversa. Questo trattorino, spostando il posto di guida e utilizzando l'invertitore di marcia, poteva operare in entrambi i sensi di marcia, essere configurato con varie attrezzature: barra falciante, circolare per tagliare la legna, con una pompa per il trattamento anti-parassitario per la vigna. La ruota singola favoriva un raggio di sterzata molto stretto. Esposti altri 2 modelli Same a petrolio, il primo diesel e il modello 240 (2 cilindri, 40 CV) il primo trattore al mondo con lo sforzo controllato sulle parallele.

Altro pezzo raro la "La piccola 18", di cui la prima serie è stata costruita in circa 1500 unità, soprannominata dagli agricoltori "bicietta dei campi" per la sua comodità e facilità di guida. Il progetto ebbe un tale successo che ne seguirono ben 6 modelli. A fianco de "La piccola" c'era un imponente Fiat modello R80, ambito da molti agricoltori per la potenza di 80 CV e il peso importante che contribuiva all'aderenza sul campo durante i lavori più gravosi. Ha suscitato molto interesse anche un piccolo trattorino 3 ruote di 17 CV costruito dalla Oto Melara di La Spezia, fabbrica specializzata in cingolati militari che, dopo la seconda guerra mondiale dovette costruire mez-

zi alternativi a quelli dell'esercito. L'azienda fece diversi modelli di trattori a 3 ruote, a 4 ruote con le anteriori appaiate e a 4 normali oltre ai modelli cingolati con motori diesel di varie potenze. Non sono mancati i modelli d'oltralpe: lo Scluter, il Fahar e 3 modelli Porsche su 4 costruiti dall'azienda tedesca: il Porsche Junior a 1 cilindro, lo Standard a 2 cilindri e il Super a 3 cilindri. Questi trattori Porsche hanno destato particolare curiosità da parte di diversi visitatori della mostra, i quali ignoravano che, nell'immediato dopoguerra, Ferdinand Porsche per rialzare l'economia tedesca progettò trattori: fece pochi modelli, molto affidabili e tecnologicamente avanzati. Proseguendo nella visita erano in bella mostra dei trattori inglesi: un Nuffield modello 460 (4 cilindri 60 CV); un Ferguson T20 a benzina-petrolio e un Ford Dexta. Accanto a questi una Landinetta 18 CV prima serie discretamente rara, che si ricongiungeva con gli altri Landini più grandi come L30, il Velite, il modello L45 e un Major.



Nelle tre foto a destra: Modello Porsche Standard.



Modello Nuffield Universale, motore BMC Diesel.



Sezione Landini. In primo piano "Landinetta" (con motore monocilindrico di tipo verticale a due tempi).



Le iniziative del Cavec

Nel pomeriggio del sabato abbiamo spinto all'aperto il mitico Landini L45 per poterlo accendere: l'accensione di questa tipologia di motore (semidiesel 2 tempi a testa calda è un rituale e questo ha fatto sì che molti visitatori si radunassero, a distanza di sicurezza, per assistere alla preparazione dell'accensione. Le fasi di accensione consistevano nel mettere una fiamma a gpl sotto la testata del trattore per renderla quasi incandescente: a questo punto, a valvola di compressione aperta, facendo girare il volano, l'operatore era in grado di capire se il motore è pronto per essere avviato. Si procedeva

con il chiudere la valvola, si portava il volano in fase di compressione, per poi farlo ruotare energicamente al contrario: il motore innesca un contraccolpo che lo fa partire nel giusto senso di rotazione e infatti al primo colpo è partito con il monocilindrico di 9530 cc generando più che uno scoppio uno sbuffo potente. I presenti avevano lo sguardo soddisfatto



Sezione trattori Landini (esposti diversi modelli, come L30, L45, il Velite...).



Da sinistra, Giacomo Telò e Ettore Parma, che hanno avuto un ruolo importante nell'organizzazione della mostra.



Modello Oto Melara (modello senza differenziale, per girare bisognava sbloccare le ruote come i trattori cingolati).



Trattori in esposizione (posteriore).



Sezione modelli Same. In primo piano il Same "Universale", modello a 3 ruote, cambio con invertitore e guida reversibile.



Trattori Fiat: in primo piano il FIAT 80 R e "La Piccola" (cv 18).

sta vettura per un periodo, come i trattori esposti, è stata parte attiva nel lavoro di tutti i giorni di moltissime persone. La mostra con questi mezzi ha voluto far ricordare ai visitatori i trattori della loro gioventù o del nonno, e ha innescato conversazioni e ricordi del loro passato e la voglia di poterli guidare perché in quel periodo i trattori erano mezzi che poche aziende agricole potevano permettersi. Si è scelto di esporre trattori del periodo di maggior sviluppo della meccanizzazione in agricoltura fino al 1960 dato che i trattori, dal 1972 in poi, sono classificati moderni. Queste macchine costruite per agevolare i lavori più gravosi in agricoltura, svilupparono una tecnologia ora ritenuta primordiale ma per quel periodo storico molto avanzata e raffinata. Oggi vediamo trattori frutto di una tecnologia meccanica ed elettronica avanzatissima, che portano i mezzi a essere dei capolavori costruttivi. Bisogna ricordare che per arrivare all'attuale sviluppo, siamo passati attraverso un periodo lungo un secolo dove c'erano proprio i trattori che abbiamo voluto esporre nella nostra mostra e che, oggi, con il passare del tempo, sono diventati portatori di interesse culturale.

to e commentavano l'evento con gioia e soddisfazione continuando a immortalare l'evento con il proprio telefonino. Sotto l'arco del CAVEC era esposta una Fiat 1100 familiare del 1956. Molti visitatori hanno apprezzato la vettura e qualcuno ha ricordato che lo zio ne aveva

una uguale e veniva usata per fornire alle officine i ricambi auto. Altro ricordo di un signore anziano che ne possedeva una: gli serviva con i bidoni in alluminio per portare al caseificio il latte prodotto nella sua piccola azienda e tanti altri ricordi, impossibile poterli elencare tutti. Que-



UNA MOSTRA DA RICORDARE

L'ESPOSIZIONE DEI 100 ANNI DELLA MOTO GUZZI HA RISCOSSO UNA NOTEVOLE SUCCESSO DI VISITATORI, TRA CUI MOLTI STUDENTI, PROVENIENTI DA TUTTA ITALIA E DALL'ESTERO, CON UN IMPORTANTE RICONOSCIMENTO DELL'ASI AL CAVEC PER L'IDEAZIONE E LA PERFETTA ORGANIZZAZIONE DELL'INIZIATIVA

Mai nella ormai lunga storia del CAVEC erano state organizzate nello stesso anno due mostre di rilevante importanza, cioè quella del Trattori d'Epoca e dei 100 anni della MOTO GUZZI. Quest'ultima è stata visitata da oltre 4000 appassionati, arrivati in piazza Giovanni XXIII a Cremona da varie città italiane e anche dall'Estero.

Il Consiglio Direttivo in carica ha impresso una svolta importante alle iniziative che solitamente venivano prese, vale a dire raduni, a volte con prove cronometrate, e presentazione di ospiti significativi. Il Presidente Pugnoli ha rivolto la prua del sodalizio in direzione di quel mondo che spesso viene trascurato, cioè quello della cultura motoristica del passato, che dovrebbe essere lo scopo principale dell'attività di ogni club mosso dalla passione per i motori del passato. Portare avanti la cultura significa dare lo stimolo per l'avvio di una conoscenza che fa proseliti.

Nonostante le difficoltà relative al Covid-19, le due mostre poste in essere resteranno il fiore all'occhiello del CAVEC, anche se non sono mancati raduni ben organizzati che hanno suscitato il consenso di tutti i partecipanti. Questa. In sintesi, la motivazione del riconoscimento assegnato dall'ASI: la mostra, aperta dal 26 settembre al 1 novembre, e unica esposizione di tale rilevanza organizzata in Italia per il centenario della Moto Guzzi, ha raccolto tutta la produzione della Moto Guzzi fin dalla prima moto commercializzata, la Normale, e ha totalizzato visitatori provenienti dalle più varie zone d'Italia, riscontrando il più ampio apprezzamento.

I GRUPPI



LE SCUOLE



PROVENIENZA VISITATORI

(dall'Italia)

| | | |
|----------|----------|-----------|
| (AL) 10 | (SO) 2 | (LU) 3 |
| (TO) 32 | (MB) 31 | (MS) 4 |
| (CN) 18 | (PC) 237 | (PG) 6 |
| (VC) 10 | (PR) 156 | (BN) 3 |
| (NO) 8 | (RE) 85 | (NA) 4 |
| (BG) 234 | (MO) 12 | (ME) 4 |
| (BS) 395 | (FE) 7 | (CT) 5 |
| (MI) 327 | (VR) 15 | (BA) 6 |
| (CO) 76 | (RO) 4 | (LE) 2 |
| (LC) 72 | (VE) 12 | (TA) 3 |
| (VA) 18 | (VI) 9 | (OR) 3 |
| (PV) 39 | (TV) 12 | (NU) 2 |
| (MN) 148 | (TN) 11 | ROMA 21 |
| (LO) 89 | (GE) 15 | (CR) 2126 |

TOT 4312 VISITATORI (DALL'ITALIA)

PROVENIENZA VISITATORI

(dall'estero)

| |
|---------|
| (D) 14 |
| (F) 7 |
| (GB) 4 |
| (USA) 5 |
| (A) 3 |
| (CH) 3 |

TOT 36 VISITATORI (DALL'ESTERO)

TOT 4348 VISITATORI



20 domande per conoscere il rapporto con il mondo dell'auto di **ANTONIO GIOVINAZZI**

a cura di Sperangelo Bandera

Il tratto principale che una berlina deve avere
Un assetto sportivo, un comportamento dinamico esemplare che la renda piacevole e coinvolgente da guidare, proprio come la Giulia.

La principale dote di una cabrio
Permettere di diventare un tutt'uno con l'estate, a capote abbassata.

La qualità che esige in una coupé
Leggerezza e guidabilità.

L'aspetto che preferisce di un SUV
Comodità alla guida e da passeggeri in un viaggio lungo, generosa abitabilità.

L'auto dei suoi sogni
La Ferrari 488 Pista.

L'auto che favorisce la conquista sentimentale
Ce ne sono parecchie; anche con una Giulia Quadrifoglio eserciti fascino!

L'auto del suo matrimonio
Manca ancora un po' di tempo...

L'auto che le ha cambiato la vita
La 500 Abarth, la mia prima macchina, acquistata ai tempi in cui correvo già con i kart.

L'auto che vorrebbe riavere
Forse proprio quella 500 Abarth!

Quella volta in cui è rimasto a piedi
In gara...

Il tipo di viaggio che preferisce
Guidando con calma sulle belle strade della mia terra, la Puglia.

Il colore che più si addice a un'auto
Mi piace molto il nuovo ocrac metallizzato che ha debuttato sulle Giulia e Stelvio.

L'interno che desidera
Trovo molto elegante la

selleria in pelle nera.

La cilindrata ideale
Tremila.

Benzina o Diesel?
Benzina.

I difetti dei giovani automobilisti
Acquistano auto troppo potenti senza saperle guidare. Meglio sostenere un corso di guida sicura prima di fare quel passo...

Il suo primo ricordo legato al mondo dell'auto
Ero piccolo, ho sempre avuto passione per le 4 ruote, ho avuto e guidato il mio primo go kart a 3 anni.

Quale auto del passato le è piaciuta meno?
Nessuna in particolare.

La musica che ama ascoltare in auto
Vasco Rossi.

Quale auto guida attualmente
Un'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

3000 BENZINA, LA CILINDRATA CHE PREFERISCO



Antonio Maria Giovinazzi è nato a Martina Franca il 14 dicembre 1993 ed è al momento l'unico pilota italiano in Formula 1. Ha corso in Formula 1 per l'Alfa Romeo Racing – Sauber Engineering; con la scuderia svizzera ha debuttato nel 2017 disputando le prime due gare per rimpiazzare l'infortunato Pascal Wehrlein. Suo miglior risultato il quinto posto nel Gran Premio del Brasile 2019.

Ha esordito sui kart nel 2006, vincendo il Trofeo Nazionale italiano 60 cc e quello europeo 60 cc. Nel 2012 è passato alle monoposto partecipando alla Formula Pilota China, vincendo il titolo alla prima stagione, con un totale di 6 vittorie. Nel 2013 ha preso parte al Campionato Europeo di Formula 3 con il team Double R Racing e alla serie britannica, dove vince la gara di Silverstone e termina al secondo posto il campionato. Nel 2015 ha preso parte al Campionato Europeo di F.3, diventando vicecampione continentale. A fine stagione ha disputato il GP di Russia del DTM su Audi RS5 del team Phoenix.

Nel 2016 è secondo nel Campionato di GP2. Il 19 dicembre 2016 il presidente della Ferrari Sergio Marchionne annuncia l'ingaggio di Giovinazzi come terzo pilota della scuderia di Maranello a partire dalla stagione 2017; viene "prestato" alla Sauber per le prime due gare del campionato e ritorna nella scuderia svizzero-italiana nel 2019 per restarci anche nel 2020 e nel 2021, tre stagioni nelle quali ha conquistato rispettivamente 14, 4 e 3 punti. Nel 2022 correrà in Formula E nel team Dragon Racing.



CRIT
 CENTRO DI REVISIONI
TORRAZZO
 CREMONA

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

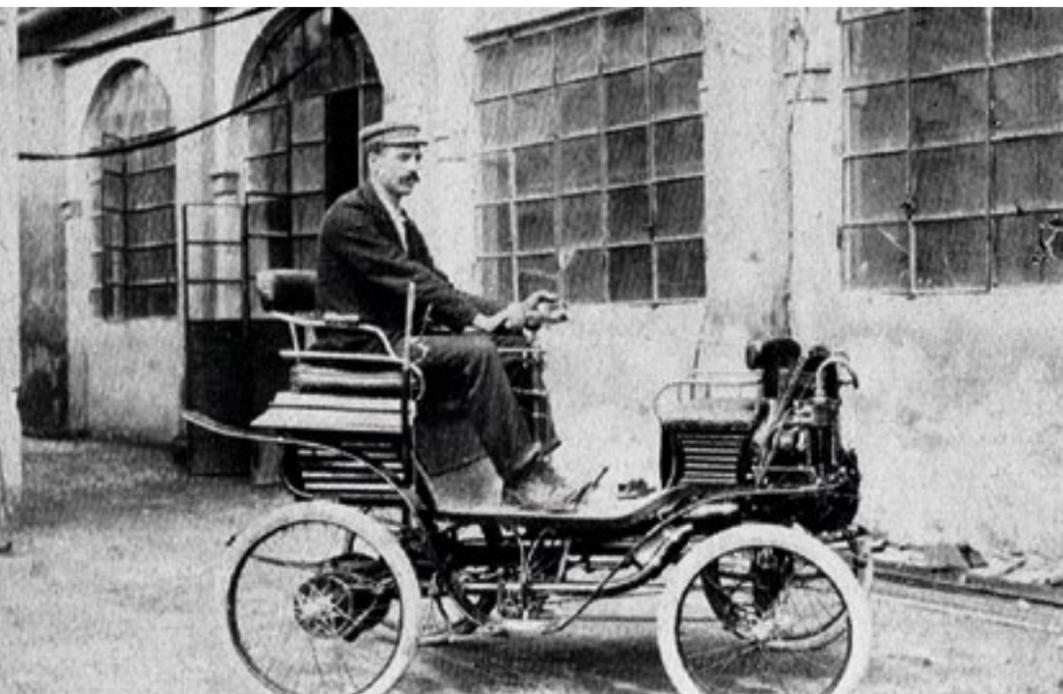
AUTOVEETTURE
 AUTOCARRI FINO A 35 q.li
 AUTOCARAVAN
 CICLOMOTORI 2/3/4 RUOTE
 MOTOVEICOLI A 2/3/4 RUOTE
 QUAD

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

Codice Azienda CR AAI - via S. Bernardo, 23/o - CREMONA - Tel. 0372 430438



UN'AUTO A VAPORE NATA A SORESINA

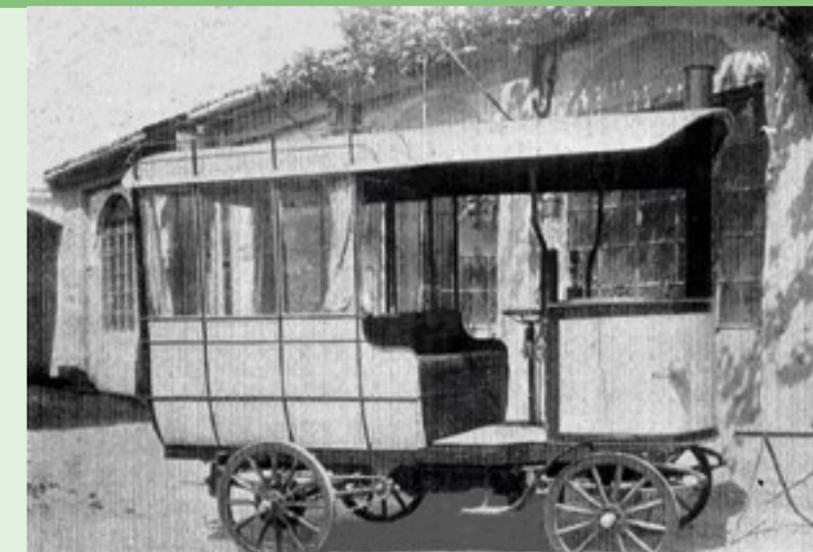


NEL SECOLO SCORSO,
A CREMONA NEI PRIMI
ESPERIMENTI CON GLI
OMNIBUS A VAPORE
S'INSERISCE LA DITTA DEI
FRATELLI PAOLO E ERNESTO
BERTOLOTTI

di Paolo Capelli

Quando il XVIII° secolo sta per lasciare il passo all'Ottocento, che lo incalza, la tecnologia del vapore d'acqua era già matura per le prime esperienze di propulsione su un veicolo, anche se fu subito evidente che i problemi dovuti all'ingombro e al peso di motore e caldaia avrebbero reso difficoltosa la loro installazione. Nel frattempo un veicolo spinto dalla forza del vapore era già stato progettato e costruito dall'ingegnere militare francese Nicolas Cugnot, il quale nel 1769 ha presentato il Fardier. Si tratta di un massiccio triciclo, interamente costruito in legno, davanti al quale era montata a sbalzo una voluminosa caldaia che, tramite un tubo, inviava il vapore in pressione a due cilindri verticali affiancati fronte marcia. I due stantuffi che scorrevano al loro interno erano poi collegati a bielle che, tramite arpionismi, trasmettevano il moto alla ruota anteriore motrice e direttrice. Il pachiderma aveva una portata di 5

tonnellate e una velocità di 5 km/h, ma nel corso di un collaudo finì contro un muro che demolì, finendo fuori strada. Una sua ricostruzione è in mostra al Museo delle Arti e Mestieri di Parigi. Siamo ai primordi della storia dell'automobile ed è in Francia e Gran Bretagna che la locomozione a vapore fa i suoi proseliti. Ora le iniziative, potendo anche contare su propulsori a vapore più perfezionati, interessano soprattutto il comparto del trasporto collettivo. A prendere in considerazione l'automobile a vapore quale mezzo di trasporto sono stati soprattutto gli Stati Uniti, con periodo di maggior successo tra la fine dell'Ottocento e l'avvio del Novecento quando fu una seria competitorice di quella con motore a scoppio. Lo dimostrano i numeri. Nell'anno 1900 sono state vendute negli Stati Uniti circa 4.000 automobili, delle quali il 42% motorizzate a vapore d'acqua. Numeri e percentuali importanti che trovano conferma anche nel riferimento col



parco circolante che viene dato in circa 14.000 autoveicoli, tra i quali la parte a vapore ammontava al 40%. Tra i pionieri d'oltre Oceano figura l'inventore Richard Dudgeon, il quale nel 1857 stupì i newyorkesi raggiungendo il posto di lavoro su un veicolo a quattro ruote e motore a vapore dal rumore sferragliante, che spaventò tutti e fece imbestialire i cavalli delle diligence. Fu poi costretto a trasferire abitazione e attività in campagna e a far precedere la marcia del veicolo da un ragazzo a piedi. Nei primi vent'anni del Novecento l'auto a vapore americana è stata oggetto di una profonda evoluzione che l'ha mantenuta competitiva nei confronti della concorrente con motore endotermico. Con anche risultati importanti. Nel 1902, ad esempio, ha migliorato di circa 14 chilometri il record di velocità detenuto da un'auto elettrica. Record che nel 1906 la Stanley Rocket di Fred Marriot ha portato a 205 km/h. L'avventura della Rocket si è conclusa malamente l'anno successivo quando Marriot, dopo aver raggiunto i 240 km/h, si è schiantato contro una duna di sabbia di Daytona Beach.

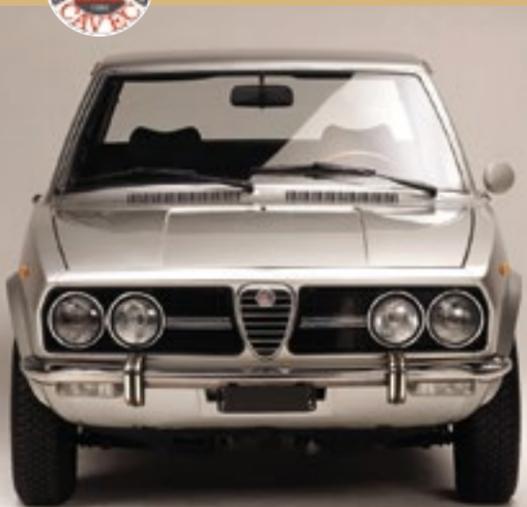
A Cremona i primi esperimenti con gli omnibus a vapore datano dall'inizio del secolo scorso, quando sono state organizzate delle dimostrazioni pratiche, con brevi viaggi verso le località della periferia cittadina, al solito partendo da Piazza Roma. Ne da notizia il quotidiano La Provincia alla data dell'8 luglio 1901, quando racconta che: «Nei giorni scorsi tra Monticelli d'Ongina e Cremona fece servizio di trasporto passeggeri un'automobile

colossale diretta a Brescia, dove sta per sorgere una Società di Automobili. Ieri la vettura fu di ritorno a Cremona e ora percorrerà la linea Cremona-Soncino e viceversa. Il Comitato Organizzatore assisterà alla prova e continuerà nell'opera intrapresa, onde raccogliere i capitali occorrenti perché la Società possa continuare».

In questo scenario effervescente e ricco di iniziative si inserisce anche la ditta dei fratelli Paolo ed Ernesto Bertolotti con officina a Soresina, dove dal 1888 si fabbricano dei biciclette con 'ruota gigante', poi delle biciclette il cui successo richiese il trasferimento dell'attività in locali più ampi e meglio attrezzati. Con una forza lavoro di 25 dipendenti che l'inventiva di Paolo Bertolotti stimola con progetti sempre più impegnativi. Come l'automobile con motore a scoppio bicilindrico a 4 tempi, capace di 6 HP, del 1899 e l'omnibus del 1902 spinto da un motore a vapore, bicilindrico con caldaia a tubi. Ma P. Bertolotti era anche un manager illuminato capace di iniziative commerciali di successo. Aprì una sede a Cremona e dal 1904 importò le prime vetture De Dion Bouton cui seguirono le motociclette Triumph, Sunbeam, Rudge e Douglas dall'Inghilterra, l'acquisizione della rappresentanza della produzione Bianchi e, dal 1911, quella della Fiat con, l'anno successivo, l'apertura di una filiale a Brescia e nell'immediato dopoguerra quella di Crema. Entrambe poi dirette con successo dai figli.



Credito Padano



50 ANNI DI ALFETTA

Attesa al debutto a ottobre 1971, la 4 porte del Biscione vide la luce solo a metà maggio 1972. La lunga carriera che ne seguì fu ricca di successi commerciali, testimoniati dai quasi 500mila esemplari venduti

di Alessandro Rigatto

Mezzo secolo fa nasceva l'Alfetta, berlina medio-superiore dell'Alfa Romeo destinata a inserirsi tra la Giulia e la 2000 (nata da un aggiornamento estetico e tecnico della 1750) in una gamma contraddistinta da modelli disponibili esclusivamente con carrozzeria berlina a 3 volumi e 4 porte, quando alcune marche rivali, anche nell'alto-di-gamma come la Volvo, da decenni declinavano l'offerta in quello che corrisponde al segmento D in più varianti di carrozzeria: berlina a 2 e 4 porte e station wagon.

Identificata con la sigla di progetto 116, la novità del Biscione nasceva con le forme modellate dal Centro Stile interno guidato da Giuseppe Scarnati, che disegnò così una vettura intermedia tra la 2000 e la Giulia, pronta a sostituire il primo modello che avesse perso troppo terreno sul mercato. In realtà, le tre berline si trovarono a condividere la presenza sul mercato fino al 1977, peraltro senza ostacolarsi troppo. Linee tese e spigolose e una particolare attenzione allo spazio interno, per vestire uno schema tradizionale e prestigioso da berlina sportiva, settore in cui le Alfa Romeo, all'epoca, erano considerate all'avanguardia, caratterizzavano la 4 porte del Portello (in realtà ormai di Arese). Il nuovo modello si dimostrò subito di ottimo livello, sia per estetica, sia per prestazioni, ma le polemiche infuriarono ugualmente, dividendo gli Alfisti. Infatti, pur guadagnando enormemente in tenuta di strada e stabilità, a causa dei più complessi leveraggi di comando del cambio, l'Alfetta aveva perduto par-

zialmente la dolcezza d'innesto dei rapporti, rispetto ai modelli precedenti a causa dello schema tecnico transaxle scelto per la trasmissione, con il cambio in blocco al differenziale così da ottimizzare la ripartizione dei pesi.

La linea dell'Alfetta è squadrata, scevra da venature e pieghe, moderna per l'epoca ma classicizzata dal frontale tipicamente Alfa Romeo con i doppi fari tondi in cornici cromate e lo scudetto in posizione centrale. Guardavano alla tradizione i paraurti a lama in acciaio Inox, le tre barre cromate sulla calandra e le maniglie delle portiere. Così se la parte anteriore era bassa, raccolta e relativamente slanciata, la parte posteriore presentava la novità più evidente: la coda alta che, oltre a garantire vantaggi sul piano aerodinamico, offriva un volume utile del bagagliaio quasi da record per la categoria.

All'interno non ci si era discostati dalla tradizionale formula Alfa Romeo. La plancia con il monogramma "Alfetta" in corsivo e gli inserti tipo legno era completata da un quadro strumenti molto fornito e soprattutto ben leggibile che comprendeva, oltre al tachimetro e al contagiri, gli indicatori di livello carburante, temperatura acqua e pressione lubrificante oltre a una completa dotazione di spie. Il posto guida, ben realizzato, favoriva la guida a braccia distese e prevedeva anche la regolazione in altezza del volante. L'abitacolo era nel complesso accogliente e spazioso; l'assenza del cambio all'uscita del motore infatti aveva permesso di snellire abbastanza la parte anteriore



del tunnel centrale tanto da offrire una notevole sensazione di spazio ai posti anteriori. Il portabagagli seppur di generose dimensioni non era sfruttabile a pieno per via della soglia di carico molto alta che poteva costringere a fastidiosi sollevamenti e tendeva ad aumentare il pericolo di danneggiare la carrozzeria negli usi più intensi. Sotto il piano di carico trovavano posto la ruota di scorta e il serbatoio carburante di 50 litri. L'ampia vetratura garantiva una buona visuale in ogni direzione e solo in retromarcia la coda spiovente necessitava di una buona dose di pratica prima di poterne valutare correttamente l'ingombro. La dotazione, seppur non eccezionale, era buona per l'epoca e sarebbe stata arricchita con il passare delle generazioni sino ad arrivare alla ricca ed elaborata Quadrifoglio Oro del 1983, disponibile solo con il motore 2 litri. Nel 1972 il prezzo di listino era di 2.441.600 lire, cui occorreva aggiungere 26.880 lire per l'interno in texalfa, 19.040 per il lunotto termico, 16.240 lire per gli appoggiatesta regolabili e 106.400 lire per la verniciatura metallizzata, unici accessori disponibili.

Sul piano motoristico, il classico bialbero Alfa Romeo di 1779 cc derivava direttamente da quello della 1750 modificato nella forma dei collettori di scarico e della coppa dell'olio per permettere di elevarne la potenza a 122 CV DIN. A livello telaistico era inedito lo schema delle sospensioni posteriori che adottavano per la prima volta su una vettura stradale della Casa un raffinato ponte De Dion costituito da un traliccio di tubi d'acciaio triangolare con il vertice imperniato anteriormente che mirava alla riduzione delle masse non sospese in modo da garantire una maggiore motricità alle ruote posteriori. A tale scopo i freni a disco posteriori vennero spostati dalle ruote alla flangia dei semiassi sul differenziale (posizione "entrobordo").

I freni erano a disco sulle 4 ruote con comando idraulico a doppio circuito, servofreno a depressione e limitatore di frenata sul retrotreno. Il freno a mano agiva sulle ruote posteriori.

Il primo restyling risale al novembre del 1981 e prevede un allineamento estetico di tutta la gamma alle forme dell'Alfetta 2000, con frontale allungato e fari rettangolari, mentre nel 1983 arriva un secondo aggiornamento estetico più marcato, con ampie sovrastrutture in plastica e frontale a 4 fari per l'Alfetta Quadrifoglio Oro.

Dopo 475.819 esemplari prodotti l'Alfetta uscì di scena a fine 1984 con il debutto dell'Alfa 90 che non ebbe lo stesso successo della progenitrice pur somigliandole.





di Claudio Pugnoli

CHE SPETTACOLO!

Resterà per sempre nel cuore di tutti gli appassionati di motociclismo: Valentino Rossi è stato 9 volte campione del mondo e l'unico che ha vinto il titolo in quattro classi diverse: 125, 250, 500, MotoGP

di Claudio Pugnoli

Se fosse una moto anziché un pilota si potrebbe certificarne l'anzianità, l'integrità, la conservazione e assegnargli il CRS e la targa d'oro. Il suo primo Gran Premio l'ha vinto infatti il 18 agosto 1996 nelle 125 a Brno. Da allora Valentino Rossi è stato 9 volte campione del mondo e l'unico che ha vinto il titolo in

quattro classi diverse: 125, 250, 500, MotoGP. E anch'io come tanti in tutto il mondo davanti alla TV ho assistito alla sua ultima splendida gara. La corsa di un campione unico e irripetibile, dalla intelligenza raffinata, rapida, felina, elegante nella corsa che così tante volte ci ha stupito per i colpi di genio, la sfida al limite e all'impossibile.

La natura gli ha dato il talento, al resto ha pensato lui. Da bambino voleva diventare solo il più veloce di tutti in sella a una moto, sognava di vincere un campionato del mondo di velocità. Poi, ha fatto molto di più. Ha stravolto le classifiche, ha stabilito nuovi record, ha spinto in avanti limiti, ha ridisegnato i confini del proprio



sport, ha creato nuove mode. È diventato il re del motociclismo da corsa e ha iniziato subito a dominare il suo territorio come un sovrano assoluto vincendo senza sosta. Ha conquistato vittorie a livello internazionale con Aprilia, Honda, Yamaha. Ha corso e vissuto fuori dagli schemi, ha proposto al mondo una nuova immagine del pilota di moto. I suoi tifosi, in tutti i circuiti, in tutti i paesi lo hanno seguito come fosse una Rockstar. Idolo delle ragazze, delle mamme, dei giovani e degli adulti, degli appassionati di moto e non, Valentino ha saputo trascinare nei circuiti centinaia di migliaia di fan e ogni volta ha tenuto incollate al televisore milioni di persone in tutto il mondo. Nel maggio del 2005 gli è stata conferita la laurea honoris causa dalla facoltà di scienze della comunicazione dall'università di Urbino. Perché, proprio grazie alle sue grandi doti di comunicatore, è riuscito a oltrepassare i confini del proprio Sport fino ad allora ristretto ai soli sparuti appassionati allargando la platea degli spettatori anche al mondo femminile. Valentino sta alla moto GP come Alberto Tomba sta allo sci alpino, Maradona al calcio, Usain Bolt all'atletica, Roger Federer al tennis. Valentino è l'icona stessa della MotoGP. Sono state le sue imprese a segnare oltre un quarto di secolo del Motomondiale. Senza i suoi spericolati inseguimenti, senza le sue vittorie, in tanti non si sarebbero avvicinati a questo sport. Il potere mediatico di Rossi è stato così forte da coinvolgere gran parte delle televisioni di tutto il mondo. Se il motociclismo non è più la cenerentola degli sport televisivi lo si deve a lui, soltanto a lui. Anni fa quando aveva capito di non essere più competitivo, Valentino meditava di ritirarsi, ma è stata la Dorna a pregarlo di restare. Quando lui non c'era gli ascolti calavano anche del 30%. Ci voleva un pilota-star, carismatico e vincente per accendere le telecamere, stimolare le telecronache di Guido Meda, tenere incollati alla tv milioni di appassionati tifosi, come me, di VR46. CHE SPETTACOLO.



ALBERTO SCURO, PRESIDENTE ASI, ALLA GUIDA DELLA COMMISSIONE MOTORISMO STORICO IN SENO AGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO

È Alberto Scuro, presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, alla guida della neonata Commissione Motorismo Storico in seno agli Stati Generali del Patrimonio Italiano (www.statigenerali-patrimonio.it), la consulta permanente e plenaria composta da 150 seggi con le più importanti organizzazioni pubbliche e private di settore e con la segreteria tecnica di Assopatrimonio e il patrocinio del CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro). L'annuncio della nomina, a cura del presidente degli Stati Generali del Pa-

trimonio Italiano professor Ivan Drogo Inglese, è avvenuto durante la convention ASI a Roma alla presenza di Enzo Bianco, attuale Presidente del Consiglio Nazionale ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e Presidente della Commissione Borghi, Comuni, Proloco e Province degli Stati Generali del Patrimonio Italiano, e dell'onorevole Giovanni Tombolato, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici. "La nomina del presidente Scuro - ha dichiarato Ivan Drogo Inglese - è una garanzia di competenza ma soprattutto di

determinazione per il raggiungimento del traguardo, ovvero la trasformazione del motorismo storico in un asset di sviluppo dell'economia nazionale".

"Assicuro il mio massimo impegno - ha sottolineato Alberto Scuro - per far sì che il motorismo storico possa continuare a svilupparsi, soprattutto attraverso l'avvio di percorsi didattici e formativi per le giovani generazioni. Un percorso che verrà condiviso, grazie agli Stati Generali, con importanti atenei italiani. Ricordo anche il ruolo di ASI con il suo seggio nel parlamentino degli Stati Generali: un riconoscimento al valore culturale e patrimoniale dei veicoli storici, considerati in molti casi vere e proprie opere d'arte. Ci confronteremo con pari dignità con altre realtà per contribuire con iniziative mirate alla crescita economica del nostro Paese in un periodo storico cruciale".

La finalità degli Stati Generali del Patrimonio Italiano è quella di creare occupazione e sviluppo in un settore strategico per l'Italia. Si tratta del primo organo di confronto e di coordinamento sul patrimonio architettonico, artistico, storico e culturale, che insieme formano un punto di forza dell'economia del Paese.



officine. In questo caso, i controlli della frenata si svolgeranno con l'uso di un dispositivo GPS ed il veicolo alla velocità di almeno 40 chilometri orari per calcolare una decelerazione superiore a 4,5 metri al secondo. Non solo. Nel nuovo decreto è stata inserita anche la deroga al controllo delle emissioni per i veicoli costruiti prima del 4 agosto 1971.

"Si conclude un lungo percorso - spiega Alberto Scuro, presidente ASI - che la nostra associazione stava portando avanti da anni con la collaborazione della Motorizzazione. L'emanazione del provvedimento, già previsto e dettagliato a fine 2019, è arrivata finalmente alla firma del Ministro Enrico Giovannini. I veicoli storici costituiscono un patrimonio culturale da promuovere, difendere e tutelare. Ridurre la burocrazia e semplificare le procedure per mettere in regola la propria auto o la propria moto classica vale più di incentivi economici".

IL PREMIO DELL'ASI AL CAVEC

Giovedì 25 novembre, in apertura della "Convention ASI 2021 - Insieme per crescere", tenutasi a Roma, si è svolta la consegna dei premi ai Club Federati per le varie attività organizzate nel 2021: decine di manifestazioni per ogni genere di veicolo storico, eventi culturali e solidali e tanto altro. Il Cavec è stato premiato nell'ambito dei riconoscimenti per le attività culturali dei club, per l'organizzazione della mostra "100 anni di Moto Guzzi", evento giudicato di rilevante valore culturale da parte

della commissione cultura dell'Asi. La mostra, aperta dal 26 settembre al 1 novembre, ed unica esposizione di tale rilevanza organizzata in Italia per il centenario della Moto Guzzi, ha infatti raccolto praticamente tutta la produzione della Moto Guzzi fin dalla prima moto commercializzata, la Normale, e ha totalizzato più di 4.000 visitatori provenienti dalle più varie zone d'Italia, riscontrando il più ampio apprezzamento. (Ritira il premio il Vicepresidente Vicario Paolo Nalli)



SVOLTA PER I VEICOLI STORICI: REVISIONI PIÙ SEMPLICI

Dal 20 novembre è diventato più facile revisionare un veicolo di interesse storico e collezionistico immatricolato entro il 1° gennaio 1960. Ora, infatti, è possibile presentarlo in qualsiasi officina autorizzata e non più, come avveniva in precedenza, solo nei centri provinciali della Motorizzazione Civile. In questo modo il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile è venuto incontro alle richieste

del mondo dei collezionisti e dell'Automotoclub Storico Italiano, che rappresenta la più grande associazione di settore: lo spostamento, spesso per diversi chilometri, di un veicolo ultra-cinquantennale non è sempre di facile gestione. D'ora in avanti, inoltre, occorre rivolgersi presso le sedi provinciali della Motorizzazione solo se il mezzo storico non può affrontare le prove sui rulli dinamometrici delle normali





RICORDANDO GLI EVENTI CAVEC DEL 2021

RADUNO DEI DUE FIUMI
giugno 2022



**RADUNO AUTO AI CASTELLI
PIACENTINI E RE DEI SALUMI**
luglio 2022



RADUNO MOTO A RUSTIGAZZO
giugno 2022



MOSTRA MOTO GUZZI
26 set - 1 nov 2022



TRATTORI IN FIERA
2 - 3 - 4 dicembre 2022

TESSERAMENTO 2022 - RINNOVO ISCRIZIONE

Dopo 12 anni si è reso necessario un ritocco al costo della tessera associativa.

Il rinnovo dell'iscrizione deve avvenire **SOLO TRAMITE BOLLETTINO POSTALE** ricevuto all'interno di questo numero di Claxon oppure con semplice bollettino postale (*tutte le info per la compilazione sul nostro sito www.cavec.it alla pagina "Come iscriversi"*).

****Si considerano rinnovi i tesserati che nel 2021 hanno rinnovato la propria tessera****

TARIFE PER IL RINNOVO DELLA TESSERA 2022:

- **Rinnovo Quota FORMULA BASE: € 120,00;**
- **Rinnovo Quota FORMULA IN: € 130,00;**
- **Rinnovo Quota FORMULA FULL: € 160,00.**

Rinnovo iscrizione entro e non oltre il 28 febbraio 2022.

Dal 1° di marzo verrà applicata la seguente tariffa:
Base € 150,00; Formula In € 160,00; Formula Full € 190,00.

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.

NOTE

Per maggiori dettagli sulle diverse tipologie di Formule, consultare il sito: <https://www.pertesicuro.com>.

Si ricorda che la tessera ha validità nell'anno di esecuzione del pagamento e decade sempre al 31.12 dell'anno in corso di validità.



**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

CLAXON

Direttore responsabile
SPERANGELO BANDERA

Segretaria di redazione
Maria Teresa Parma

Editore

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

Grafica e impaginazione
Ilenia Cresceri

Pubblicità

Uggeri Pubblicità s.r.l

Tel. 0372.20586 uggerim@uggeripubblicita.it

Stampa

Grafiche Lama Srl

Strada ai Dossi di Le Mose 5/7 • 21900 Piacenza

Presidente

CLAUDIO PUGNOLI

Vicepresidente vicario

PAOLO NOLLI

Vicepresidente

GIOVANNI ALVERGNA

Consiglieri

Paolo Nolli (rapporti istituzionali),
Giovanni Alvergnà (raduni moto),
Cesare Foletti (gruppo giovani),
Mauro Gandini (segreteria),
Leonardo Gerevini (squadra corse),
Claudio Mori (raduni auto)
Ettore Parma (macchine agricole, militari),
Andrea Salomoni (Regolarità)
Revisori
Alfredo Azzini, Silvano Borra, Diego Pedroni

Probiviri

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

Commissari tecnici auto

**Guido Barbieri, Francesco
Ceretti, Claudio Mori, Gabriele Pizzelli**

Commissari tecnici moto

**Mario Roberto Scala, Paolo Nolli,
Gabriele Pizzelli**

Commissari tecnici autocarri

Francesco Ceretti

Commissario trattori e macchine agricole

Giacomo Telò

Commissario imbarcazioni

Ennio Manfredini



Lunedì - CHIUSO
Martedì - 9.00-12.00
Mercoledì - 9.00-12.00
Giovedì - CHIUSO
Venerdì - 9.00-12.00
Sabato - 9.00-12.00

Tel. **0372.748694**
info@cavec.it
www.cavec.it

Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona
Nuova sede: Via del Macello 8/E - 26100 Cremona

