



Periodico di Motorismo Storico



Il CAVEC è federato ASI



CLAXON

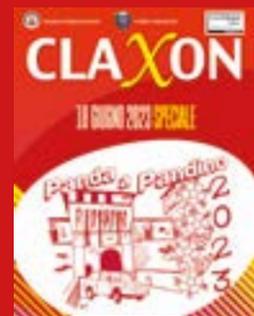
18 GIUGNO 2023 SPECIALE



Sommario

- 3 Saluto di Claudio Pugnoli
- 4 Saluto di Alberto Scuro
- 5 Saluto di Piergiacomo Bonaventuri
- 6 Saluto di Alessandro Baiocchi
- 7 Pronti per un nuovo record
- 8 La Panda elettrica
- 12 Nonna Panda
- 14 La Panda 6X6
- 18 Il Cavec
- 20 Cosa vedere a Pandino
- 23 Certificato di rilevanza storica

www.cavec.it



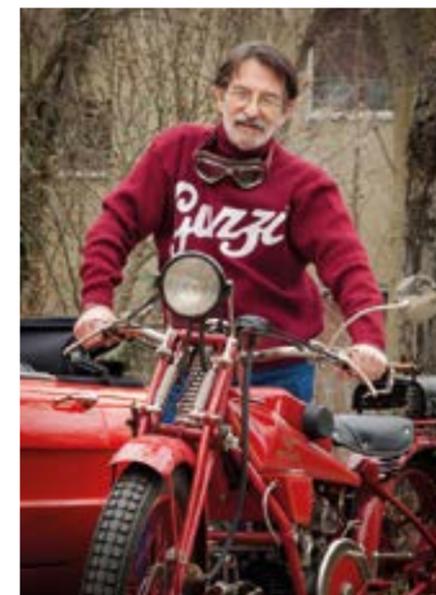
Il sito internet del CAVEC è un importante strumento per conoscere la vita del Club, dove i soci possono trovare:

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

Segui il CAVEC su:



CLAUDIO



PUGNOLI

Presidente del CAVEC



“Diamo il benvenuto, nella nostra provincia, a tutti i “pandisti” che si ritrovano per questo raduno. Ci siamo, al fianco degli organizzatori, anche noi del CAVEC, il Club Amatori Veicoli d'Epoca di Cremona. Abbiamo fortemente voluto questa sinergia che, speriamo, diventi una piacevole tradizione. Quando nasceva il nostro sodalizio - una quarantina d'anni fa - l'utilitaria della Fiat era un modello appena entrato in produzione. Oggi la “Panda” è diventata essa stessa un brand. Si è rinnovata, ripensata, modernizzata, ma resta in cima alla preferenza degli italiani. Ne sono stati prodotti più di 8 milioni di esemplari. Un numero impressionante che la legittima come l'utilitaria più amata di sempre nel nostro Paese. E' dunque naturale pensare ad un modello ico-

nico, che supera il passare del tempo per diventare oggetto di culto. Oggi, tuttavia, è inutile sottolinearlo le prime serie sono ormai diventate auto d'epoca. Per questa ragione abbiamo voluto dedicarle una monografia del nostro house organ. Ci sono ragioni più profonde sottintese alla nostra partecipazione. Voi fate cultura (che poi è l'obiettivo dell'Asi e delle sue emanazioni territoriali), nel senso più stretto. Cultura deriva da “colere”, cioè coltivare. Coltivate la passione, la condividete con gli appassionati di questo modello. Il successo crescente della rassegna testimonia proprio questo impegno. Lo fate con leggerezza, con la partecipazione di tantissimi giovani. Per questo vogliamo essere con voi (e con il gruppo meraviglioso di volontari che organizza questo

evento), perché questa passione possa trovare un significativo supporto. A partire dalla costruzione di una consapevolezza diffusa (ora che vengono demonizzate le auto con propulsori a combustione interna) del valore storico, culturale, di testimonianza dello stile e della moda di un certo periodo che hanno le nostre auto. Lo facciamo con l'orgoglio di creare, attraverso la vostra presenza, anche una bella occasione di promozione di Pandino e del suo territorio. Voglio ripartire dal claim di uno spot dei primi anni Ottanta che, in questi giorni mi pare più che mai attuale. Diceva “Sei grande Panda”. Pandino e il Cavec sono pronti a celebrare quest'auto che, come diceva un'altra pubblicità, “Se non ci fosse, bisognerebbe inventarla”
Claudio Pugnoli, Presidente CAVEC





ALBERTO



SCURO

Presidente Automotoclub Storico Italiano



“Dopo la Topolino e la 500, la Fiat Panda sarà senza dubbio la piccola, grande auto-cult del secondo millennio uscita dalle linee di produzione della Fabbrica Italiana Automobili Torino. Esattamente come le sue iconiche antesignane, la Panda racchiude in sé tutte le capacità progettuali, stilistiche e industriali che, a vedere dal successo che ancora oggi riscontra tra gli appassionati e gli amatori, sono state di alto livello. Da italiani possiamo ben vantarci di aver realizzato automobili immortali, dalle più blasonate sportive alle popolari utilitarie. Auto che hanno carattere, cuore e anima. Auto che per questo si fanno amare e coccolare ma soprattutto sono un forte elemento di aggregazione. Il “fenomeno Pandino” ne è una chiara e viva (vivissima) dimostrazione: centinaia di esemplari e migliaia di giovani tutti nello stesso luogo per il solo piacere di condividere una passione comune. Che è poi il “leitmotiv” del nostro movimento, il valore cardine dell’Automotoclub Storico Italiano”.

Alberto Scuro, Presidente ASI

PIERGIACOMO BONAVENTI

Sindaco di Pandino



“Quando nel 2017 dall’idea di un gruppo di giovani pandinesi è nata la prima edizione del “Panda a Pandino” in tanti abbiamo immaginato che sarebbe stata un successo destinato a ripetersi negli anni. Molti elementi ce lo facevano credere, primi fra tutti l’entusiasmo dei promotori e la loro stupefacente capacità organizzativa. Le varie edizioni che si sono susseguite ci raccontano oggi di un successo che è andato ben oltre le aspettative, facendo diventare questa eccezionale manifestazione il raduno di Panda più partecipato al mondo. Come Sindaco mi capita spesso di spostarmi sul territorio nazionale per riunioni, congressi, fiere e di vedere associato il nome del paese

che ho l’onore di rappresentare alle tante caratteristiche che lo rendono apprezzabile e conosciuto anche al di fuori della Lombardia. Pandino infatti si mette in mostra ai turisti per le sue molte peculiarità in ambito culturale, ambientale, alimentare: basti pensare alla bellezza del nostro Castello Visconteo, al fascino del borgo di Gradella, alla qualità dei formaggi del nostro Istituto Caseario. Tutti ottimi biglietti da visita che veicolano il nostro nome sul territorio italiano. Grazie all’evento “Panda a Pandino”, però, da sette anni siamo conosciuti anche per un altro aspetto ugualmente importante, che riguarda il tempo libero. Mi è capitato proprio qualche giorno fa, mentre partecipavo all’As-

semblea Nazionale dei Borghi più belli d’Italia a Sambuca in Sicilia, di sentir citato Pandino proprio in relazione alla manifestazione. Sono migliaia i pandisti che accorrono qui nei giorni del raduno, provenienti da tutta Europa. Li accomuna la passione per la storica auto Fiat, che negli ultimi 40 anni è divenuta simbolo di viaggio e socialità. E Pandino anche quest’anno si prepara ad accogliere i pandisti il 17 e 18 Giugno con lo stesso spirito di semplicità, cordialità e condivisione. Un grazie molto sentito agli organizzatori che rendono possibile questa grande manifestazione”.
Piergiacomo Bonaventini, Sindaco di Pandino



Credito Padano

INGROSSO ALIMENTARI - COLONIALI - DETERSIVI



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



ALESSANDRO BAIOCCHI

Presidente dell'Associazione Panda a Pandino APS



“Il 18 giugno 2017 era una calda giornata estiva e l'arena del Castello di Pandino fu allestita per ospitare la prima edizione di Panda a Pandino. La organizzammo in qualche settimana, pubblicizzandola timidamente sui social, coinvolgendo i nostri concittadini per farci aiutare e creando un gruppo di lavoro che voleva donare il proprio tempo alla comunità e al paese che ci ha visto crescere o che ci ha accolto più in là, con l'idea di una festa unendo la nostra amata Pandino con la Fiat Panda, accomunandole non solo per l'assonanza del nome.

Non potrò mai dimenticare quella giornata, la reazione sbalordita che si notava negli occhi di ognuno di noi. Arrivarono in poco meno di 200 auto ma quello che ci colpì erano le persone a bordo della loro Panda: giovani, meno giovani, gruppi di amici ma anche famiglie che approfittarono dell'evento per una gita estiva e alcuni Panda club con tutti i loro componenti arrivati anche da lontano. Insomma, l'entusiasmo era oltre le nostre aspettative ma la sensazione che veleggiava fu quella che ci saremmo rivisti presto per pianificare l'edizione successiva.

Da quel giorno di tempo ne è passato;

la filosofia su cui ci siamo sempre basati e che raccoglie i punti cardini di questa manifestazione non sono mai cambiati ma, semmai, irrobustiti.

Un evento all'interno di un raduno dedicato ad un'automobile che ha accomagnato intere generazioni, il simbolo di quell'italianità che non è solo eleganza, stile o apparenza ma che invece vuole, grazie allo stesso genio italiano, evidenziare il pragmatismo nella semplicità con un'auto robusta, adatta ad ogni contesto e protagonista, almeno una volta, nella vita di chiunque.

Pandino però, è altrettanto protagonista: tutto il centro storico vive l'invasione delle Panda, i Pandinesi si sentono coinvolti e mettono a disposizione tutto quello che hanno affinché si possa permettere a tutti di godersi la meravigliosa cornice che ospita l'evento, il Castello Visconteo, accogliendo un pubblico straordinariamente eterogeneo che trova in questo piccolo comune della campagna cremasca il posto giusto dove portare in pellegrinaggio la propria mitica vettura. C'è chi arriva da tutta Europa o dall'altra parte dell'Italia e guida per giorni e c'è chi invece deve percorrere pochissimi chilometri; le Panda dei nonni, quelle che si usano

per lavorare o per percorrere strade più difficili; quelle con migliaia di chilometri o quelle appena uscite dal concessionario; originali e magari un po' arrugginite oppure fiammanti ed elaborate, anzi, personalizzate. Tutti ugualmente fieri del proprio instancabile pandino!

Se Panda a Pandino è diventata negli anni la manifestazione che tutti hanno imparato a conoscere, è grazie soprattutto all'omonima associazione che ne è nata nel frattempo e di cui orgogliosamente sono il presidente, composta da un coeso gruppo di volontari che costantemente lavora per questo momento, ai partner che con il loro entusiasmo negli anni ci hanno permesso di creare le migliori condizioni, le Amministrazioni Comunali e i Sindaci susseguiti nel tempo che ci hanno sempre supportato e i pandinesi che riempiono il cuore di noi tutti per quanto instancabilmente ci supportano per questo meraviglioso progetto.

Siamo felici ancora una volta di dare il benvenuto a tutti i pandisti che accorreranno questi 17 e 18 giugno per la quinta e, speriamo ancora una volta straordinaria, edizione di Panda a Pandino”.

Alessandro Baiocchi, Presidente Associazione Panda a Pandino

Pronti per UN NUOVO RECORD

Da quando è nata nel 1980 ha conquistato milioni e milioni di automobilisti e ancora oggi, pur essendo molto cambiata con le sue nuove versioni, è il veicolo più scelto da chi deve comprare una macchina. Le nuove versioni stanno avendo un grande successo ma è la prima a essere diventata un vero e proprio mito, capace di conquistare anche il mondo del cinema e diversi e insospettabili personaggi famosi. Ma soprattutto ha conquistato tanta gente comune che questa auto non solo l'hanno usata. Le Panda - i loro proprietari - le hanno amate. Si è creata, in questo modo, una vera e propria “community”, composta da automobilisti dai 18 ai novant'anni (e oltre) che, ogni anno, si ritrova per il raduno “Panda a Pandino”. Nell'edizione 2022 l'iniziativa aveva visto la partecipazione di ben 939 equipaggi, provenienti da 20 paesi di tutto il mondo. Un record che, quest'anno, gli organizzatori vogliono battere. A spingerli in quest'angolo della provincia cremonese è una passione autentica. Ma forse anche questa non basterebbe, da sola, a spiegare il fenomeno. Per i “pandisti”, la Fiat Panda non è solo un'auto ma uno stile di vita, anzi, una religione; e La Mecca della piccola utilitaria italiana si trova a... Pandino in provincia di Cremona, paese posizionato a soli 30 km dal capoluogo lombardo. Per accoglierli tutti gli organizzatori hanno voluto che il raduno dedicato alla Fiat per eccellenza fosse aperto a tutte le edizioni del modello, dalle primissime Panda 30 alle più recenti versioni Hybrid. Per un fine



settimana, all'inizio dell'estate, dunque i ragazzi dell'Associazione Panda a Pandino e centinaia di volontari Pandinesi celebrano il cult della produzione automobilistica italiana, accogliendo le Fiat Panda di tutte le epoche e provenienti da tutta Europa. A corollario del ritrovo con la esposizione statica ci sono tante attività che coinvolgeranno l'intrattenimento, a partire dai momenti musicali. “Il record di presenze della scorsa edizione di Panda a Pandino è un successo per la community di pandisti, ma anche l'opportunità per conoscere un territorio bellissimo con persone sinceramente ospitali come i Pandinesi.

- spiega William Jonathan, collaboratore di Panda a Pandino e uno dei pandisti più attivi d'Italia - Questo mega-evento non è semplice raduno ma un'occasione per far festa mettendo insieme i supereroi di tutti i giorni che guidano un'auto tanto comune quanto speciale”.

I componenti dell'associazione Panda a Pandino APS
Francesco Pino, Gaetano Vigliotti, Matteo Fedeli,
Erica Zaneboni, Sergio Ferrari, Michele Martino,
Sebastiano Riscica, Alessandro Baiocchi, Simone Labò.





LA PANDA ELETTRICA



Le auto del futuro saranno “alla spina”, come confermano anche i recenti provvedimenti adottati dall’Europa e che dovrebbero tradursi, a breve, in una ratifica di tutti gli Stati membri, compreso anche il nostro Paese. Eppure, trent’anni fa, in Italia c’era chi già sperimentava l’auto a corrente, con risultati modesti dal punto di vista commerciale, ma importanti se teniamo conto della tecnologia di allora. Tra le prime ad arrivare la Fiat Panda Elettra, presentata nel 1992. Ma, e se pochi lo sanno, sul mercato venne preceduta, anche se solo di qualche mese, da un’altra Panda. A presentare un modello regolarmente omologato per la circolazione su strada fu una azienda bergamasca, la Torpedo. La loro auto sfruttava, come base, la Seat Marbella, della quale manteneva tutta la carrozzeria, sospensioni e interni. Ad essere sostituito era, invece, il motore a scoppio che lasciava spazio a un propulsore elettrico con il variatore di velocità, mantenendo tuttavia il cambio a quattro marce più la retro. Ne venne prodotto un migliaio di esemplari, o poco meno. Numeri tuttavia sufficienti a consegnare alla Torpedo Marbella non solo l’alloro di prima vettura di serie elettrica omologata in Italia ma anche (per lungo tempo) di essere la più venduta sul mercato nazionale. L’autonomia era di 100 km e la velocità massima di 80 km/h. Un valore più che sufficienti per circolare sicurezza nei centri abitati e, in particolare, nelle città dove non sono comunque ammesse velocità maggiori. Rispetto alla Fiat Panda Elettra la Marbella aveva un altro vantaggio: poteva ospitare quattro passeggeri, mentre il



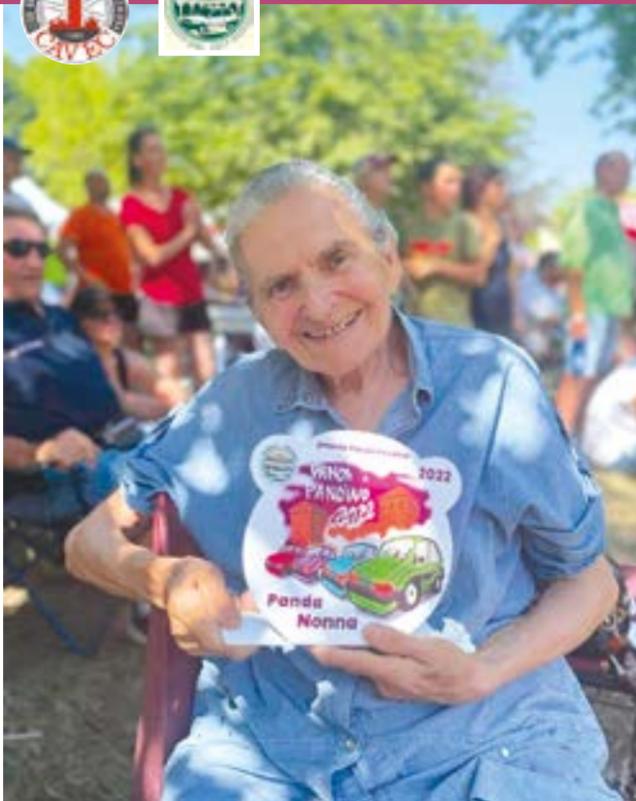


modello della casa torinese aveva solamente i sedili anteriori. E, inoltre, preservava un discreto bagagliaio. Questo nonostante l'alloggiamento, a bordo, di 14 elementi di batterie al piombo (che pesavano la bellezza di 440kg). Per queste ragioni il peso in ordine di marcia era di 1.150 kg contro i 750 della versione a combustione. Ma, nonostante tutto le prestazioni, complessivamente, erano buone per l'epoca. Il prezzo, invece, era piuttosto caro se rapportato a quello di una vettura tradizionale. Costava circa 26 milioni di lire, più o meno il triplo rispetto a una Marbella tradizionale. E, proprio questo, probabilmente ne impedì la diffusione. "Quando ne sentii parlare, nei primi anni '90, ne rimasi affascinato, e ora me ne sono comprato una, un pò per passione, un pò per il desiderio di circolare in città senza inquinare". "La silenziosità di marcia tipiche delle auto elettriche - spiegava un depliant pubblicitario della Torpedo - permette di parlare all'interno senza necessità di alzare la voce, contribuendo anche a diminuire le conseguenze dell'inquinamento acustico. Ovviamente questa simpatica vettura



della Torpedo non produce emissioni di scarico, presentando interessanti doti di abitabilità come la sua prima cugina a motore endotermico e gode della esenzione del bollo di circolazione per cinque anni e della riduzione del 50% del costo di assicurazione. Quindi il costo iniziale piuttosto alto della macchina è perfettamente ammortizzabile in qualche anno". Un progetto che, ritengono alla Torpedo, oggi potrebbe essere attualizzato con batterie al litio. In quel modo si risparmierebbe peso e si potrebbero raggiungere nuovi record, a partire da quello sulla autonomia che, per il suo progettista, proprio per l'essenzialità della "Panda spagnola", potrebbe facilmente raggiungere i settecento chilometri.





Nonna

“**O** compri una macchina nuova o non ti do più le bambine”. Un diktat che aveva spinto Maria Lambertini a rinunciare alla sua 127 per fare spazio, in garage, ad una fiammante Fiat Panda. Un modello 750 Young grigia metallizzata. Da allora la signora Maria la sua auto non l’ha più lasciata. E non ha nessuna intenzione di rinunciarci, nonostante l’anagrafe segni ormai quasi novant’anni. Vissuti con uno spirito “young”, in piena sintonia con la sua utilitaria, così da rinnovare, nello scorso mese di gennaio, la patente. Sono passati, da allora, circa venticinque anni. Quelle due bambine, che con la loro nonna, a bordo della Panda andavano ogni sabato mattina al mercato e a giocare la schedina, oggi sono diventate donne. Per riassaporare le emozioni di un tempo ormai perduto, lo scorso anno, nonna, figlia e nipoti hanno deciso di partecipare al meeting di Pandino. “La nonna - spiega Alessandra - ha un rapporto speciale con la sua auto. Ne è gelosissima. Credo che, da quando l’ha acquistata abbia concesso a qualcuno di guidarla solo in una decina di occasioni assolutamente straordinarie. Per lei la Panda non è un oggetto da collezione ma, quasi, una compagna di vita. I sedili posteriori sono quasi sempre abbassati per ampliare il piano di carico. Negli anni la carrozzeria denuncia i piccoli inconvenienti di un uso quotidiano. Ma poco importa, perché per la nonna - e dunque anche per noi - resta un veicolo speciale. Proprio per questo abbiamo pensato di partecipare al raduno. Doveva essere una sorpresa. Volevamo iscriverci per la edizione del 2020.

PANDA

Poi il “Covid” ha reso necessario l’annullamento della manifestazione. E per questo abbiamo dovuto attendere fino all’inizio dell’estate scorsa. Il progetto è stato semplicemente rimandato”. “Per partecipare - conferma - ci siamo dovuti organizzare per tempo perché tutto fosse perfetto, ma soprattutto, perché la nonna non sospettasse nulla. Senza farci scoprire abbiamo fatto risplendere la vettura, con una pulizia accurata e il ripristino dei sedili posteriori. Finalmente è arrivato il grande giorno”. Da Mambretto di Mediglia, vicino a Paullo, Alessandra, Alice, la loro mamma Rita e, ovviamente la signora Maria hanno fatto rotta su Pandino. “La mamma al volante della sua Panda di ultima generazione, mentre noi ragazza abbiamo preso la piccola Young” spiega Alessandra. “Non siamo andate tutte insieme - precisa - solo perché l’auto della nonna, così essenziale come è non è dotata di un climatizzatore. Una volta arrivate ci siamo trovate in mezzo a una distesa infinita di auto simili alla nostra. Al raduno si respira una atmosfera magica, proprio perché è una bella occasione di incontro tra generazioni diverse, unite dalla stessa passione. Gli organizzatori, e non li ringrazierò mai abbastanza per quella giornata indimenticabile, ci hanno riservato uno spazio sotto il palco. E li siamo rimaste fino a quando, durante la cerimonia conclusiva, ci hanno chiamato per la consegna del premio “Nonna Panda”: un omaggio speciale alla partecipante più anziana. Un record tutt’oggi rimasto imbattuto”. Almeno fino alla prossima edizione.

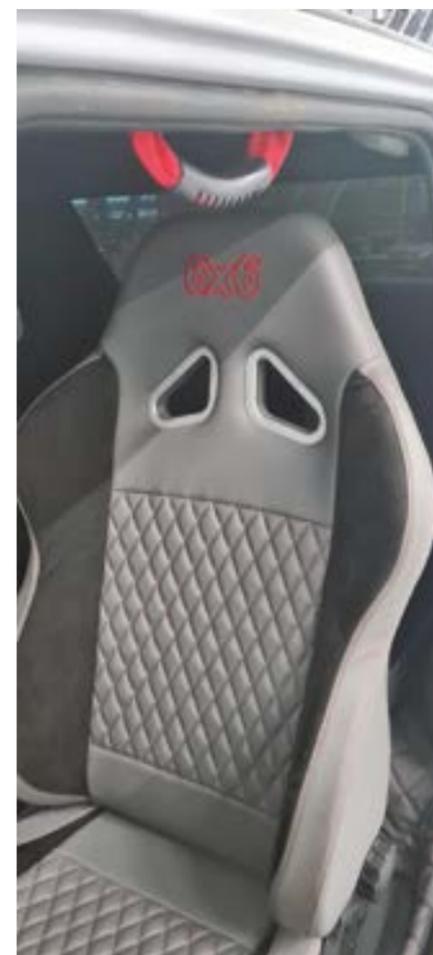




LA PANDA



6X6



La Panda è - ufficialmente, come recitava anche una vecchia pubblicità - l' "Auto per fare tutto quello che ti pare". Federico Bonomelli, ingegnere, titolare di una azienda che si occupa di lavorazione di materiali compositi, per lo più per il settore dell'automotive, ha declinato questa idea in maniera assolutamente originale. E ha deciso di costruire un'auto unica, esclusiva, diversa da tutte le altre. Non una semplice personalizzazione ma un vero e proprio progetto che prende spunto dall'utilitaria Fiat per diventare qualcosa di completamente diverso. Una sfida solo apparentemente impossibile. Perché l'ingegnere Bonomelli, raffinato nella conoscenza della meccanica ma ugualmente preparato nella storia dell'auto (un esemplare della sua collezione è stato presentato, nello stand della Pirelli all'ultimo concorso di Villa d'Este, il più prestigioso concorso di eleganza al mondo) ha scelto di realizzare una Panda a sei ruote motrici. Non un esemplare qualsiasi ma quello del suo papà.

"Usava la sua 4x4 come auto per gli spostamenti quotidiani. - ci racconta - Aveva come questa macchina un rapporto speciale. Quando, purtroppo, è mancato ho voluto che questa mattina continuasse a vivere con me. Era un



LA PANDA

6X6

modo per far vivere i ricordi, per creare un rapporto speciale con il mio genitore. Oggi, nell'abitacolo, conservo ancora i suoi occhiali e i suoi guanti da guida. Come se, in fondo, quella fosse ancora la sua macchina, come se un giorno potesse tornare a prenderla ed usarla".

Ma questa Panda racconta molto anche dell'ingegnere Bonomelli. "Fa sintesi delle passioni che mi hanno sempre guidato nella scelta di mezzi a quattro ruote. Sin da giovane sono stato attratto dalle auto di piccola cilindrata. Non a caso ho, tra le altre, anche una Fiat Abarth 750, un esemplare che, all'epoca, corse in pista e in circuito e che venne usata anche da Patrizio Cantù, manager che scoprì e portò al successo nel motomondiale Valentino Rossi. E poi le "fuoristrada". Iniziò oltre trent'anni fa, con una Volvo. Un mezzo militare che convertii ad un uso civile". E per percorrere le strade sterrate è stata "rivista" la Panda. Che oggi non è più un 4X4 ma un 6x6. "Mi sono ispirato alla Range Rover a sei ruote. Un progetto che aveva conquistato il mio papà. Con la vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese sono andato a Villa d'Este. Con l'utilitaria Fiat verrò, ovviamente, a Pandino". Alla 6X6 Bonomelli è arrivato gradualmente. Ha iniziato lavorando sul motore (che oggi è derivato da una 112 Abarth, ovviamente adeguatamente preparato con la aggiunta di un compressore volumetrico). Poi sono passato ad un differenziale autobloccante. Ormai il processo era inarrestabile. Sono stati costruiti cerchi che ha solo questo esemplare. Anche l'assetto ha subito una revisione profonda. La vettura è più alta di una decina di centimetri rispetto a quella originale. Era arrivato il momento di rivoluzionare la Panda. L'ingegnere lombardo l'ha fatto decidendo di aggiungere un asse al posteriore. Proprio come nella Range che faceva battere il cuore al suo papà. "Di fatto ho unito due auto. E l'utilitaria è diventata un pick up. I lavori li ho fatti io, utilizzando le apparecchiature con cui lavoro in azienda. Al posteriore ho mantenuto un unico differenziale che consegna il moto ai due assi attraverso una derivazione a catena, con due bilancieri per parte. La carrozzeria non solo si è allungata ma si è anche allargata. Merito di parafanghi con un offset maggiore realizzati dal proprietario. Non poteva mancare, infine, l'uso del carbonio, tanto all'esterno (come nel cofano motore), quanto all'interno e nell'abitacolo in particolare. Con i gusci dei sedili (degli omp degni di una vettura da rally di ultimissima generazione) o il cruscotto, impreziosito dalla copertura della palpebra in alcantara. Gli strumenti, invece, sono rimasti quelli originali". Infine la verniciatura. Anche questa non poteva essere "normale". Bonomelli ha usato una speciale pittura grigia opaca "anti radar", pensata per i mezzi speciali dell'esercito. "Lo scorso anno l'avevo portata a Pandino ancora non finita. Per l'appuntamento di metà giugno, invece, sarà prontissima per il debutto ufficiale". Ovviamente il mezzo non è (per ora) immatricolato - come è logico per un pezzo unico - e serve la targa prova anche per i brevi "giri" di prova. "Non posso mancare a Pandino. Lì c'è uno spirito speciale. Mi piace la passione che si respira, l'amore che ogni partecipante ha per la propria auto. Ci si ritrova, si condivide, si parla con grande trasparenza. Non è Villa d'Este ma è bellissimo vedere tanti ragazzi che si ritrovano per puro divertimento, senza altri obiettivi. Ognuno orgoglioso di essere lì con la sua Panda, indipendentemente dal fatto che sia originale o elaborata. Verrò con la mia famiglia e i miei ragazzi in particolare. Anche loro innamorati della Panda (speciale) del loro nonno".





IL CAVEEC

Il CAVEEC, Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona, che ha la sua sede in via del Macello, presso il polo per la ricerca e la innovazione tecnologica (CRIT) è il sodalizio di riferimento per gli appassionati di veicoli storici del territorio. Fondato nel 1986 per volontà di ventisei collezionisti, dal 1987 è affiliato all'ASI, l'Automotoclub Storico Italiano. Statutariamente, sosteniamo e tuteliamo gli interessi generali della motorizzazione storica italiana, valorizzandone l'importanza culturale, economica e sociale.

Il CAVEEC ha una identità plurale. Si occupa di tutti i mezzi di trasporto. Non solo le auto e le moto, come si potrebbe intuire, ma anche i camion o i pullman, i mezzi agricoli, le imbarcazioni, fino ad arrivare ai ciclomotori, veicoli militari. E, infine, da qualche anno (coerentemente con l'impegno di Asi), abbiamo persino una sezione dedicata ai "Velocipedi" e alle "biciclette". Vogliamo, dunque, favorire la conservazione ed il recupero di qualsiasi veicolo (non solo) a motore che abbia compiuto vent'anni valorizzandone l'aspetto culturale, che deriva dal fatto che questi mezzi sono stati protagonisti attivi e insostituibili della storia del Novecento, esprimendone l'evoluzione tecnica, di costume e sociale. Se arte, lettere e scienze hanno costituito, per secoli, testimonianza dell'evoluzione culturale è innegabile che da un centinaio d'anni a questa parte, per riuscire a costruire un'immagine globale

di detta evoluzione non si può prescindere dallo studio dello sviluppo tecnico ed industriale. Il collezionismo di veicoli d'epoca prende spunto proprio da questi prodromi, anzi, dell'evoluzione tecnica e di quella del costume. L'obiettivo è, pertanto, il superamento del concetto di museale staticità che purtroppo spesso si accompagna ai veicoli storici recuperando una dimensione dinamica, esigenza irrinunciabile per la diffusione - su larga scala - di quei valori culturali che ogni esemplare esprime. Pensiamo che, davvero, dal Novecento ad oggi la storia dei mezzi di trasporto sia diventata oltremodo varia e complessa. Per questo ci piace l'idea di creare collaborazioni con altre realtà. È stato così, solo qualche mese fa, con il Club delle Vespe e, oggi, con questa bella sinergia con voi delle Panda. Pensiamo al club come un soggetto con una identità plurale, che si arricchisce grazie al contributo che ciascuno riesce a portare.

Vogliamo un club dinamico e, per questo organizziamo un ricco calendario di attività. Alcune hanno respiro nazionale e internazionale. La scorsa settimana abbiamo realizzato la diciassettesima edizione del "Sottocanna in Circuito", evento dedicato alle motociclette degli anni Dieci e Venti, cioè quelle con il serbatoio alloggiato sotto la "canna" superiore del telaio. Solo qualche settimana fa. Invece, abbiamo ospitato il raduno mondiale dei "Velocipedi" e delle biciclette d'epoca. Domenica 17 settembre

avremo un altro meeting internazionale: quello riservato alle Guzzi Sport 15. Per quanto riguarda le auto, invece, organizziamo ogni anno, la rievocazione della "200 Miglia di Cremona", una gara che, negli anni Venti vide la partecipazione dei più importanti piloti del mondo e delle Case automobilistiche che hanno fatto la storia. L'Alfa fece debuttare qui la sua prima monoposto, la P2 e la Maserati ottenne con Borzacchini il record mondiale di velocità sui 10 km lanciati (i 16 cilindri del suo motore spinsero la V4 a quasi 250 km orari). Poi ci sono gli eventi minori. Tantissimi raduni, con prove a cronometro o semplicemente turistici. E, ancora, le serate culturali o la partecipazione a momenti della vita cittadina (le serate di shopping sotto le stelle con i Giovedì d'Estate o le serate Vespistiche). Lavoriamo con le scuole tecniche e professionali. Organizziamo mostre in Santa Maria della Pietà (l'ultima promossa è stata dedicata alla storia della Moto Guzzi). Infine abbiamo progetti di impegno sociale (eventi in collaborazione con la Casa di Riposo di Cremona) o raduni a fini benefici. Abbiamo una rivista che viene spedita a tutti i soci (e questo che state leggendo è un numero speciale). In questo modo cerchiamo di riflettere e valorizzare la passione di tutti i nostri soci. Soprattutto quelli più giovani e dinamici, quelli attenti alla storia ma anche alle young timer. Sono loro il nostro futuro.



Come iscriversi al CAVEEC

Per iscriversi al CAVEEC - Asi è necessario rivolgersi al Club.

La nostra sede in via del Macello 8/E - Cremona. **L'ufficio è aperto dal martedì al sabato dalle 9.30 alle 12.00.** Potete telefonarci allo **0372 748694** o inviarci una mail a **info@caveec.it**.

La quota comprende l'abbonamento alla rivista ufficiale dell'ASI "La Manovella" (12 numeri all'anno), oltre, ovviamente, al nostro Claxon. Avrete la possibilità di scegliere fra tre tipologie di tessere: BASE, IN e FULL.

Diventando tesserato ASI, oltre a certificare i vostri amati veicoli storici, potrete usufruire di moltissime convenzioni!



COSA VEDERE A PANDINO

Apoca distanza da Crema, a ridosso della statale per Milano, il Castello Visconteo di Pandino si impone come uno degli esempi più importanti dell'architettura fortificata viscontea trecentesca. Sorge intorno al 1355 per volere del signore di Milano Bernabò Visconti. I signori di Milano scelgono questa località perché è un piccolo villaggio circondato da boschi, ideale per dedicarsi alle amate battute di caccia. Ha pianta quadrata con quattro torri difensive che chiudono un ampio cortile su cui si affacciano ariosi porticati al piano terra, a quello superiore i loggiati impreziositi da decorazioni policrome. Sono rimaste integre solo le torri orientali, quelle occidentali sono state demolite

nell'Ottocento. Di notevole importanza artistica sono i dipinti parietali originali che adornano le facciate verso il cortile e le pareti di fondo dei portici e delle logge: dopo i recenti interventi di conservazione si è in grado di apprezzare l'originalità e la qualità di questo particolare contesto decorativo. Altri monumenti interessanti nell'abitato e nel circondario sono la chiesa di Santa Marta, del XV secolo, ancora ornata delle pitture originarie, e la chiesa di Santa Margherita, della fine del Settecento. Vale una visita anche la frazione di Gradella, a 1 km da Pandino: un complesso di abitazioni e rustici, con portico e loggiati lungo l'intero prospetto, a pieno titolo tra i borghi più belli d'Italia.



Gradella

L'abitato rurale di Gradella, nel Comune di Pandino, si presenta con le caratteristiche case dipinte in giallo, profilate di mattoni rossi e con le corti comunicanti; le fronti porticate, il motivo ornamentale delle lesene in mattoni a vista, il legno come materiale costruttivo che si accompagna al laterizio, fanno di questo borgo un lembo poetico di Pianura Padana, un "mondo piccolo" che resiste all'invasione dei capannoni, dei condomini e degli ipermercati. Qui non è possibile l'espansione edilizia, ma solo il recupero del patrimonio esistente, salvaguardandone i criteri costruttivi tradizionali: i manti di copertura in coppi, i serramenti in legno, la gamma terrosa degli intonaci, i rivestimenti rustici. Attraversato lo splendido viale alberato che porta a Gradella, in un paesaggio di risorgive, di paludi bonificate e canali, il visitatore può trovare la chiesa parrocchiale, il cimitero - appena fuori dall'abitato - con una piccola e graziosa cappella sul luogo dove si trovava il lazzaretto, sorto durante la peste del 1630, e soprattutto villa Maggi, già esistente nel XVII secolo, che deve il suo aspetto attuale alle modifiche successive quando divenne la casa del padrone: per questo è dipinta in rosso, con i profili in giallo (al contrario di tutte le altre case) e circondata da un ampio giardino. Ma chi viene qui deve andare alla ricerca della campagna com'era un tempo, con i filari di alberi, i cascinali, i vecchi fienili, l'osteria di paese, le trame verdi di un borgo padano dove il pioppo, il merlo, il fiume convivono con la celata modernità, in cui dominano la frescura, il silenzio e i dolci rumori dei campi.





Chiesa di Santa Margherita V.M

La costruzione della chiesa di Santa Margherita Vergine e Martire venne avviata nel 1783 e conclusa nel 1791 sotto la spinta promotrice del Prevosto Francesco Maria Zanenga.

La facciata si ispira al Pantheon e trova armonia nelle otto imponenti semicolonne di ordine gigante con capitelli corinzi, sormontate da un frontone timpanato. All'interno l'aula è dominata da quattro imponenti colonne che reggono la volta della navata. La Chiesa si apre sul presbiterio con una cupola, e si chiude nell'abside con semiconca. Un sistema di volte che ricorda gli edifici termali e basilicali di Roma antica. Dividono il presbiterio dall'aula due imponenti pulpiti, che nella soluzione architettonica richiamano gli omologhi presenti nel Duomo di Milano.



Parco del Fiume Tormo

Il Parco del fiume Tormo è nato grazie alla volontà di alcuni amministratori comunali particolarmente sensibili alle istanze di diversi gruppi di cittadini e volontari dedicati all'ambiente; amministratori che hanno saputo cogliere l'esigenza di salvaguardare e valorizzare un'area, quella dei fontanili e risorgive, seriamente minacciata dall'intervento dell'uomo. Il territorio del Parco, nel suo complesso, interessa un'area di pianura dove emergono ancora evidenti i segni dell'antica orografia rappresentata in questo caso dalle scarpate morfologiche del Fiume Adda, mentre la parte di territorio compresa tra il fiume e la scarpata principale è stata modificata nel corso dei secoli dall'uomo, che vi ha apportato materiali e ha bonificato i terreni introducendo numerose coltivazioni. La caratteristica principale del Parco è però dovuta all'estesa rete idrografica del Fiume Tormo e di numerosi altri corsi d'acqua di risorgiva che, partendo a nord dal Comune di Arzago d'Adda con il fontanile d'origine (Roggia Murata), sfocia a sud, ad Abbazia Cerreto, nel Fiume Adda, individuando un ben preciso e omogeneo territorio irriguo.

CERTIFICATO di Rilevanza Storica (CRS)

Questo documento sostituisce il "certificato delle caratteristiche tecniche". E' necessario per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico dal 19/03/2010. Viene richiesto, ai sensi del D.M. 17/12/2009, che disciplina i requisiti per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico. In particolare, il succitato Decreto regola modalità e procedure per l'iscrizione di un veicolo in uno dei Registri indicati nell'art. 60 del Codice della Strada, al fine di acquisire la qualifica di "veicolo di interesse storico e collezionistico"; per la riammissione alla circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico precedentemente cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta; per la revisione periodica alla quale sono soggetti detti veicoli. Le disposizioni del Decreto non si applicano a veicoli che siano repliche ex-novo, ancorché fedeli, di veicoli di interesse storico e collezionistico.

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
Fantigrafica Srl
Via delle Industrie, 38 • 26100 Cremona

Presidente
CLAUDIO PUGNOLI

Vicepresidente vicario
PAOLO NOLLI

Vicepresidente
GIOVANNI ALVERGNA

Consiglieri
Mauro Gandini (segreteria),
Cesare Foletti
Ettore Parma
Luca Pecorini
Andrea Salomoni
Michele Valorsi

Revisori
Alfredo Azzini, Maurizio Pini

Proviviri
Guido Barbieri, Giuseppe Gaboardi
Claudio Mori

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

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

Commissari tecnici autocarri
Francesco Ceretti

Commissari trattori e macchine agricole
Ettore Giuseppe Parma, Giacomo Telò

Commissari imbarcazioni
Ennio Manfredini, Mario Roberto Scala



SERENA

WINES 1881