



Periodico di Motorismo Storico



Il CAVEC è federato ASI



CLAXON

200 MIGLIA

La storia sfilata
all'ombra del Torrazzo

VESPA DI SERA

che passione!

**L'ABBRACCIO
DI CREMONA ALLE
AQUILE DI MANDELLO**

Sommario

- 3 L'Editoriale del Presidente
- 4 L'abbraccio di Cremona alle aquile di Mandello
- 16 200 miglia. La storia sfilata all'ombra del Torrazzo
- 22 Vespa di sera, che passione!
- 26 Il Cavec ai Giovedì d'estate
- 28 Al Gir dal Cantù, macchine prestigiose
- 30 Fotonotizie
- 31 Decreto targhe storiche

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:

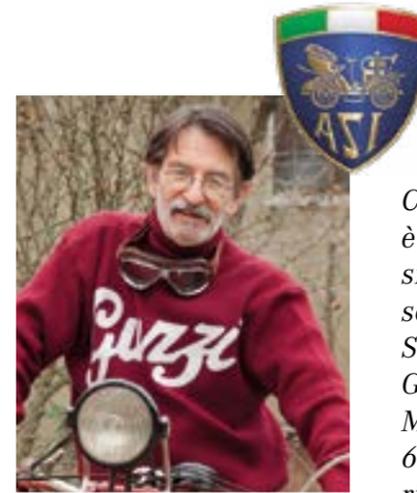


[cavec_cremona](https://www.instagram.com/cavec_cremona)



**CAVEC - Club Amatori
Veicoli d'Epoca Cremona**

L'Editoriale del Presidente



Cari amici,
è stato un settembre impegnativo per il Cavec: tre manifestazioni di considerevole spessore si sono susseguite a pochi giorni l'una dall'altra. Il sesto raduno mondiale degli SPORT 15, la seconda edizione di VESPA DI SERA, la rievocazione del centenario del circuito di Cremona "200 MIGLIA" hanno messo a dura prova la nostra pur collaudata organizzazione. Ma tutto è andato per il meglio lasciando i tantissimi partecipanti (oltre 600 per i tre eventi) oltremodo soddisfatti. Come pure soddisfatti sono rimasti gli enti patrocinatori, i partner tecnici, i pochi sponsor, le autorità che ancora una volta hanno dimostrato la loro fiducia nel Cavec e,

naturalmente, gli organizzatori: il Consiglio Direttivo, Mariateresa e pochi affezionati e sempre disponibili collaboratori.

Numeroso anche il pubblico che ha seguito le iniziative partecipando con interesse, meraviglia e passione. Notevole è stato anche il riscontro mediatico di giornali e tv locali che ha dato risalto e lustro a quanto fatto.

E questo in un momento abbastanza complesso per il motorismo in generale. Basta infatti fare riferimento a come sta cambiando la mobilità intorno a noi, con una rivoluzione che punta sempre più ai valori della sostenibilità ambientale.

La demonizzazione dell'auto e la crescente tendenza della politica a "limitare la libertà della mobilità individuale" è un dato di fatto. Fino a qualche tempo fa l'auto era vista come un valore positivo. Ora, tra movimenti ideologici contrari, spinta all'elettrificazione, mortificazione del parco circolante datato da parte delle istituzioni, l'auto rischia di scomparire dalla cultura popolare e giovanile. Queste pressioni potrebbero vanificare il lavoro dell'Asi e quindi anche il nostro.

Per questo non bisogna adagiarsi sulle vittorie a breve termine, ma continuare a sforzarsi per far contemplare i veicoli storici solo ed esclusivamente come beni artistici e culturali. Le istituzioni devono prendere coscienza che il patrimonio motoristico tutelato da ASI è utile, direi indispensabile, anche alla valorizzazione del turismo, della cultura e dell'economia dei territori e, come i monumenti, va salvaguardato.

Il Cavec sta perseguendo questa politica e l'organizzazione di manifestazioni, raduni, mostre, visite ai musei del motorismo, incontri culturali lo testimoniano chiaramente.

Il Comune di Cremona da sempre dimostra grande sensibilità e interesse verso le nostre iniziative: sensibilità e interesse che in questi anni si è ulteriormente rinsaldata e che, spero presto, possa portare, come proposto, alla sottoscrizione di un protocollo di intesa per la valorizzazione turistica, culturale e architettonica del nostro territorio attraverso il Cavec e il motorismo storico.

(Claudio Pugnoli)

AutoCapital

Per i soci CAVEC
l'abbonamento annuale ad AutoCapital
è al PREZZO SPECIALE di euro 30,00



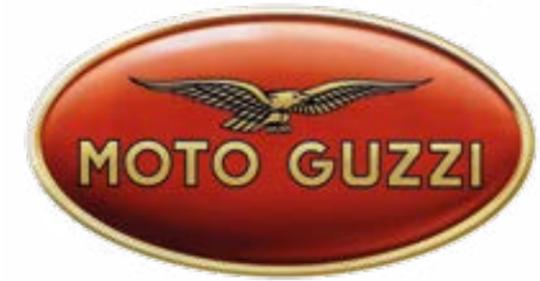
Credito Padano



L'ABBRACCIO DI CREMONA alle aquile di Mandello



La parata mozzafiato delle Sport 15 davanti al Duomo di Cremona.



Grande successo per il 6° Raduno Mondiale Guzzi Sport 15, tenutosi a Cremona nel weekend del 16-17 settembre. Quasi 100 i partecipanti, alcuni provenienti dall'estero

di Marco Morandi - foto Studio B12

La realtà ha superato la fantasia. Si può riassumere così lo spettacolo andato in scena all'ombra del Torrazzo nel weekend del 16-17 settembre. Quest'anno è toccato a Cremona l'onore (e l'onere) di ospitare il 6° Raduno Mondiale Guzzi Sport 15, manifestazione di grande prestigio riservata a una delle leggende dell'Aquila di Mandello del Lario. La collaborazione tra il Cavece e il Clan del Volano (sodalizio dedicato alle Guzzi dotate del classico volano esterno simile a una vecchia affettatrice) ha prodotto un risultato che ha pienamente soddisfatto le attese, giustamente elevate, dei partecipanti. Erano presenti i più famosi collezionisti del marchio, che sprigionavano un entusiasmo contagioso, misto a malcelato orgoglio, grazie al fatto di poter esibire i propri gioielli in un contesto unico qual è il nostro centro storico.



Le Sport 15 davanti al Duomo di Cremona.



Arrivo dei primi partecipanti a Palazzo dell'Arte, sede del Museo del Violino.

IL PROLOGO

Nella tarda mattinata di sabato 16 settembre i primi partecipanti hanno iniziato ad affollare la sede sociale del Caverc per l'accredito. Molte fotografie, un saluto tra amici dopo tanto tempo, una battuta, tutto ha contribuito a creare un clima gioviale. Successivamente, scortati dalle staffette, i motociclisti si sono trasferiti in piazza Marconi per l'esposizione statica. Nel pomeriggio, davanti alla facciata di Palazzo dell'Arte, si potevano contare una cinquantina di mezzi e alcuni sidecar. Dopo il rito della foto di gruppo, i partecipanti che lo desideravano hanno potuto fruire di una visita guidata del centro cittadino. Alle ore 18 è andato in scena il momento clou della giornata, ovvero la visita al Museo del Violino con audizione di uno strumento musicale all'interno del meraviglioso auditorium. I motociclisti, abituati al sussulto ritmico delle proprie Guzzi, hanno apprezzato l'in-

tenità delle note vibrare dal violino di Antonio Stradivari "Vesuvius" 1727, che hanno prodotto sensazioni intense soprattutto tra chi mai aveva potuto ascoltarne il suono. La sera si è poi tenuto il conviviale presso il Ristorante Chiave di Bacco, alla presenza di ospiti illustri: tra questi Federica Deledda, Vice Questore e Comandante della Polizia Stradale di Cremona. Hanno voluto onorare l'evento anche Ugo Gambardella, vicepresidente dell'ASI (Automotoclub Storico Italiano), Mauro Pasotti, consigliere nazionale ASI, Roberto Manieri, tra i più importanti studiosi italiani del marchio Guzzi ed Elena Bagnasco, nipote di Giorgio Parodi (uno dei fondatori della Casa di Mandello assieme a Giovanni Ravelli e a Carlo Guzzi) nonché presidente dell'omonima associazione. Terminata la cena, le motociclette sono state ricoverate nel parcheggio sotterraneo della piazza.





TUTTI IN SELLA

Domenica 17 settembre sveglia di buon'ora per i partecipanti: sia per coloro i quali sono giunti il giorno precedente, che per quelli arrivati il giorno stesso. Dopo i controlli di rito, giustificati dall'età dei mezzi, per quanto molto affidabili, via verso piazza del Duomo, accompagnati dalle staffette. La parata di Sport 15 davanti alla Cattedrale resterà nelle memorie cittadine. Al termine degli accrediti si contavano oltre novanta Sport 15 e una quindicina di altre Aquile, posteggiate lato Battistero. Da segnalare la presenza di un Falcone Turismo in livrea verde e di una California EV 1100, gentilmente messi a disposizione dall'Autocentro della Polizia di Stato di Milano e due motociclette del Comando della Polizia Stradale di Cremona, i cui agenti hanno accompagnato la carovana lungo tutto il percorso, assicurando un agevole passaggio sugli incroci e garantendo sicurezza ai partecipanti. Alle 10,30, dopo il saluto della dott.ssa Barbara Manfredini, assessore al turismo del Comune di Cremona e la foto di gruppo dei partecipanti, scattata dalle finestre del Salone dei Quadri a Palazzo Comunale, tutti in sella per la partenza. L'accensione quasi contemporanea delle motociclette in Piazza Sant'Antonio Maria Zaccaria ha proiettato per qualche minuto i presenti in un'atmosfera di altri tempi. Il pubblico assiepato un po' ovunque, il rumore dei motori e l'aria di festa hanno creato un'atmosfera inebriante. Attraversato il ponte sul Po, il percorso si è poi snodato attraverso Fogarole, Olza e Monticelli d'Ongina. È stato particolarmente apprezzato il sostegno offerto a un partecipante da parte di un altro concorrente, che è riuscito a riparare in modo estemporaneo una rottura alla sospensione del sidecar. Anche questo testimonia lo spirito di amicizia fraterna che vige tra i motociclisti. Dopo una breve sosta in prossimità della conca di Isola Serafini, per ricompattare il gruppo e dare modo ai partecipanti di scattare foto in prossimità di un'opera maestosa, la carovana è ripartita alla volta di Castelnuovo Bocca d'Adda e Maleo, fino a Pizzighettone. Qui i motoveicoli sono stati parcheggiati all'in-

terno delle mura per una pausa ristoro, valorizzando con la loro presenza le vestigia medievali. Sia nel centro di Cremona che nei paesi ha colpito l'entusiasmo della gente. Sui volti dei più giovani traspariva curiosità per questi oggetti così diversi dagli attuali, mentre gli occhi dei meno giovani mostravano affetto e nostalgia per i tempi passati, ricordando quando quelle motociclette erano una presenza fissa in molte famiglie. In fondo, il mondo dei veicoli d'epoca è portatore sano di emozioni e questo è uno degli elementi di maggiore gratificazione per chi ne è coinvolto. L'attraversamento di Grumello, con la magnifica Villa Affaitati sullo sfondo, è stato il preludio all'ultima parte del percorso, con i partecipanti che hanno poi raggiunto Annicco, Paderno Ponchielli, per arrivare infine a Persico, ove, presso il Relais Convento, si sono tenuti il pranzo di fine manifestazione e i saluti. Al termine sono stati premiati Paolo Cotti Cottini per la motocicletta più anziana e Collato Fioravante come partecipante proveniente da più lontano. Palpabile il compiacimento dei concorrenti, appagati dal piacevole weekend trascorso a bordo delle proprie amate motociclette, condotte lungo un percorso studiato appositamente per far loro apprezzare le eccellenze di Cremona e delle zone confinanti.

ARRIVEDERCI AL 2025

Grande soddisfazione anche per il Clan del Volano, espressa al momento dei saluti dal "trio delle meraviglie" (Claudio Bonalberti, Flavio Mellano e Paolo Rossi), che ha dato appuntamento ai guzzisti al 2025. Grazie al supporto organizzativo offerto dal Cavec si è potuto realizzare un evento memorabile per numero di partecipanti e qualità dei mezzi che, siamo certi, resterà nella mente di tutti a lungo.



Gli assessori del Comune di Cremona Barbara Manfredini e Luca Burgazzi.



Il saluto di Elena Bagnasco, nipote di Giorgio Parodi (uno dei fondatori della Guzzi) e Presidente dell'omonima associazione.

Sport 15, dai fasti della presentazione del 1930 alla sua scomparsa dai listini nel 1939. Otto anni di storia che consolidarono l'immagine della poderosa 500 cc nell'immaginario collettivo sino ai giorni nostri

di Roberto Manieri - Collezionista ed esperto del marchio Moto Guzzi

Alla fine del 1930 la Moto Guzzi decise di affinare la meccanica ormai consolidata della sua Sport 14, una moto da 500 cc derivata dalla precedente Sport, adatta al turismo e all'utenza quotidiana. Dalla matita ingegnosa di Carlo Guzzi scaturì una linea nuova e più fluida, caratterizzata dal serbatoio a sella. Era nata la Sport 15. Le riviste specializzate che si rivolgevano al variegato mondo degli utenti delle due ruote all'epoca furono prodighe di apprezzamenti per la nuova fatica del progettista di Mandello: la moto rappresentava un'evoluzione del consolidato, mantenendo la medesima meccanica, ma aggiornata con una serie di soluzioni che guardavano soprattutto alla ricerca di un design al passo con i tempi e di un telaio più adeguato alle necessità stradali. Nelle sue valutazioni Carlo Guzzi si rifaceva

alla sua «verve» creativa: ottimo disegnatore, dotato di gusti artistici raffinati e capace di una ricerca estetica particolare, il tecnico aveva nella sua genetica la passione per l'arte e il disegno. Suo zio materno, Carlo Cressini, era del resto un affermato pittore espressione della scapigliatura lombarda. Così mentre il fratello Giuseppe detto Naco, ingegnere, era metodico e razionale, Carlo era in grado di portare ogni disegno all'astrazione e di mettere su carta proporzioni e armonie tra pieni e vuoti che gli hanno permesso di progettare moto il cui stile appare unico e inimitabile. Una sintesi di linee filanti e di ergonomia a cui la tecnologia meccanica si sposava per ottenere i migliori risultati. Così sul numero di gennaio 1931 di «Motociclismo», la rivista di riferimento per l'epoca, si legge testual-



I partecipanti visitano le sale del Museo del Violino.



L'audizione del violino al Museo.



Il saluto della dott.ssa Federica Deledda, Comandante della Polizia Stradale di Cremona.



Guzzi Sport 15 a perdita d'occhio.



Una "giovane" coppia di centauri.



La bellezza del dettaglio.



Tra le moto presenti, anche qualche esemplare più datato.



Accessori d'epoca.

mente: «La nuova Sport 15 è frutto di un paziente lavoro di ritocco, ispirato forse più da considerazioni estetiche che non da intenti meccanici». La mezzo litro di Mandello si presentava così per i redattori «...con una linea per l'epoca piacevolissima e innovativa, armoniosa in tutti i dettagli della sua salda struttura, dove potenza e robustezza sono dissimulate seppure evidenti all'occhio del tecnico, da un accurato studio delle proporzioni per cui anche l'occhio più esigente e critico si trova totalmente soddisfatto».

Il nuovo aspetto della mezzo litro della Moto Guzzi per il 1931 godeva di due caratteristiche fondamentali, che appariranno centrali per l'evoluzione del modo di intendere le motociclette da quel decennio: l'adozione del serbatoio a sella e l'abbassamento della parte centrale del telaio, in corrispondenza della sella, così da poter essere portata più in avanti, a beneficio del comfort complessivo di marcia.

Dall'analisi delle prime versioni emerge come la Sport 15 ha un nuovo telaio con un andamento rettilineo che va dalla pipa di sterzo al mozzo della ruota posteriore; la pipa di sterzo nella Sport 15 è quindi

allungata, risultando quindi leggermente più alta che nella Sport 14, migliorando sia le condizioni di resistenza del telaio, come la registrazione della forcella rispetto alle calotte a sfere. Di conseguenza la stessa pipa viene notevolmente sviluppata, perché ad essa convergono il tubo superiore inclinato (che diventa di grande diametro), i due tubi inferiori obliqui diretti verso la culla del motore, e più in basso, il tubo orizzontale sottostante al serbatoio. La pipa di sterzo comprende anche un robustissimo occhio per il collegamento con il sidecar. I due tubi obliqui che scendono verso la culla risultano per questa geometria meno divaricati rispetto ai modelli precedenti, a vantaggio di una ciclistica più razionale. Carlo Guzzi cancella poi il tubo trasversale anteriore, mentre il motore appare sostenuto dai due piastroni inferiori, che si collegano con chiodature alla pipa solidale con la parte inferiore del grosso tubo sottostante alla sella. Il tutto a descrivere una ricerca di modernità a cui del resto la Moto Guzzi negli anni precedenti non si era comunque mai sottratta. Nuove macchine utensili e nuovi materiali permettono questa razionalizzazione della geometria del telaio e Carlo abbraccia in toto la nuova soluzione per le sue moto. Il motore viene quindi unito al telaio anche mediante un morsetto che abbraccia il tubo ad una certa distanza sotto alla sella. Il senso è di annullare totalmente le vibrazioni. Questo morsetto - che rappresenta alla fine del 1930 una novità - viene denominato dalla Casa «l'antivibrante». Nel caso del telaio elastico della 15, la versione Gran Turismo (o «GT» e che subito dopo darà origine alla «GT16») si può osservare come quanto realizzato per la versione elastica della Sport 14 (la GT, che per i più e per la vulgata diverrà impropriamente la «Norve») si sono adottati i medesimi parametri: le caratteristiche generali di funzionamento risultano immutate, tuttavia però il complesso elastico nel caso della Sport 15 GT più corto e la sella risulta altrettanto bassa come nel caso del telaio rigido. Nella Sport 15 poi il fre-



Foto di gruppo dei partecipanti.



Alcuni esemplari di Guzzi in mostra.





nasterzo è totalmente incorporato al gruppo di sterzo rispetto alla Sport 14: un altro passo in avanti sul piano della razionalizzazione del modello che ritroveremo nelle versioni a venire. La nuova interpretazione della 500 dal 1931 vede abolito appunto il tradizionale braccio esterno di ancoraggio del frenasterzo: una caratteristica interessante della nuova soluzione Guzzi è di essere a espansione, totalmente rinchiuso, e di permettere graduali passaggi dal minimo al massimo attrito. La forcella della Sport 15 mantiene l'architettura del tipo precedente che risale al 1927, con una molla centrale agente per compressione e due molle anteriori lavoranti per trazione, ma con levette disposte in modo da conferire a queste due molle una importantissima funzione ammortizzatrice, che si somma a quella degli ammortizzatori a disco, che lavorano per attrito. Le due molle anteriori entrano in funzione quando la deformazione del parallelogramma supera un certo valore,



Ultimi controlli prima della partenza.

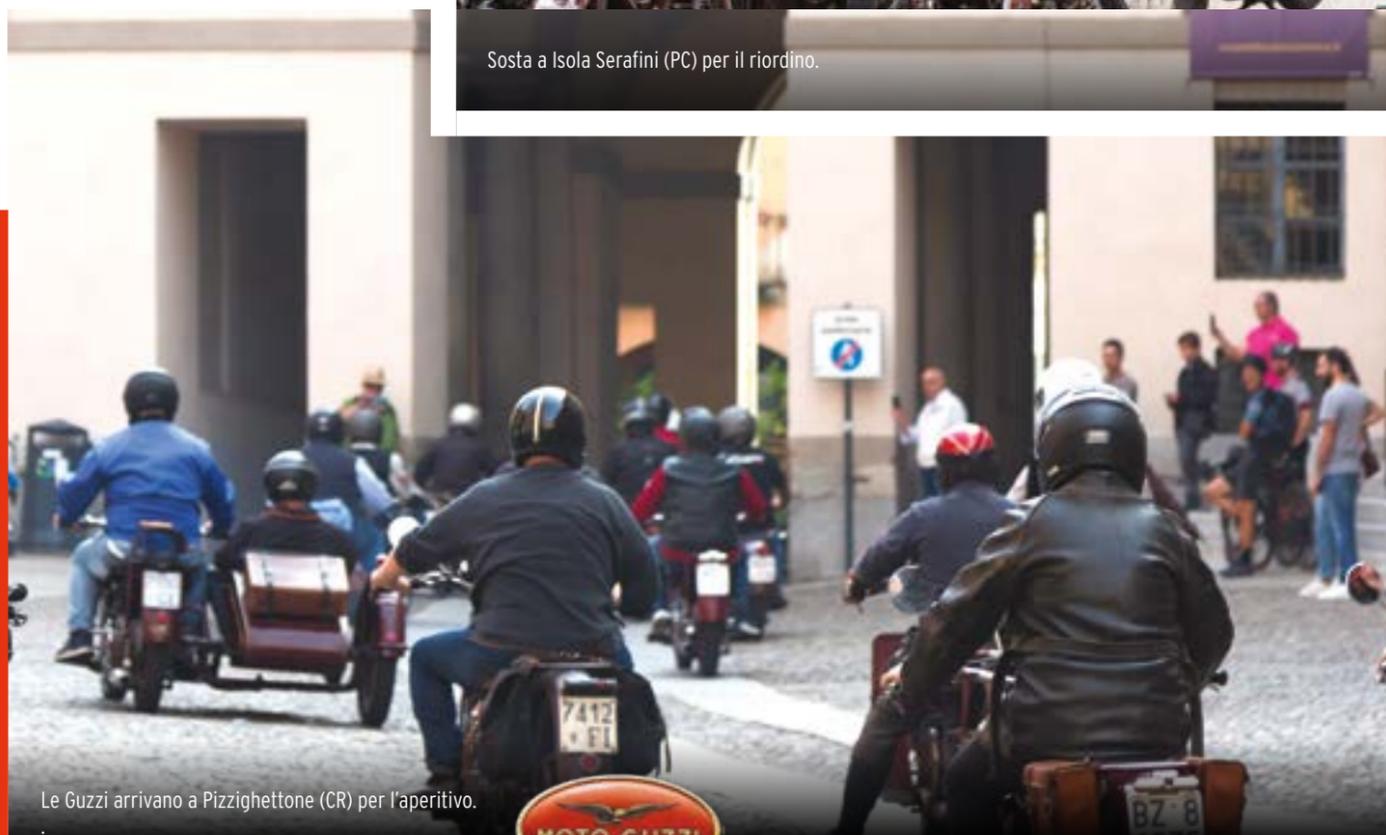


Sosta a Isola Serafini (PC) per il riordino.

frenando progressivamente: d'altra parte agiscono anche nel ritorno, evitando il rimbalzo. Per Carlo Guzzi esiste infatti, rispetto alle molle, un punto morto per cui esse non lavorano; passato il punto morto agiscono per tensione, limitando la deformazione elastica. Inutile dire che questo tipo di forcella resterà per parecchi anni il prototipo di una forcella razionalmente studiata e perfettamente realizzata in tutti i particolari costruttivi, tanto da durare sino alla fine degli anni Cinquanta in dotazione sulle Superalce. Non di meno sulla Sport 15 nei primi anni coesisterà la presenza della forcella monomolla. Alla sua apparizione la Sport 15 mostra anche delle modifiche sostanziali sul freno del mozzo anteriore. Il gruppo ha subito alcuni perfezionamenti, con il tamburo che mostra un bordo di rinforzo mentre il disco portaceppi appare munito di un risvolto per evitare che nel suo in-

terno possano penetrare umidità o polvere. Un altro passo avanti rispetto alla Sport 14. Entrambi i mozzi sono montati su cuscinetti a sfere o a rulli, mentre la Guzzi ha adottato per la 15 il sistema del perno passante, che permette lo smontaggio rapido delle ruote senza dover togliere la catena. Nella sua architettura generale la Sport 15 cambia anche per il portapacchi che viene sistemato in posizione centrale e simmetrica rispetto al mozzo posteriore, con evidenti vantaggi nei riguardi della tenuta di strada e della maneggevolezza, quando si ha a bordo un passeggero, oppure un carico notevole. Inutile dire che la nuova posizione del portabagaglio è stata resa possibile dall'avanzamento della sella voluto dal Guzzi alla ricerca di una comodità d'uso e di una ergonomia indispensabile per un prodotto che si affaccia al mercato degli anni Trenta. Anche la manovra del mette-

re la moto sul cavalletto appare con la Sport 15 più semplice delle versioni precedenti, grazie all'adozione di un nuovo modello di sostegno collocato sotto alla parte posteriore del motore costruito in acciaio forgiato. Semplicemente premendo con il piede destro sulla parte estrema del cavalletto si ottiene l'innalzamento della moto. Questo sostegno garantisce poi la stabilità rispetto al rovesciamento laterale, data la notevolissima larghezza in senso trasversale. A detta delle critiche sollevate dalla sua apparizione, della Sport 15 è stata evidenziata la severa eleganza del nuovo serbatoio a sella. Senza essere eccessivamente largo, ha una capacità di 12 litri, dei quali 1,5 costituiscono la riserva. La cassetta dei ferri risulta centrale, incassata nello spessore del serbatoio. Nella 15 cambia anche la forma del serbatoio dell'olio, sempre sistemato sotto a quello della benzina, ma che ora



Le Guzzi arrivano a Pizzighetone (CR) per l'aperitivo.



Uscita su via Platina.



ha una conformazione più elegante. Inoltre il nuovo filtro per l'olio ha un'ampia superficie, per aumentare il margine di sicurezza sulla circolazione del lubrificante. Il sistema di lubrificazione resta a circolazione, con pompa doppia, e perciò il serbatoio olio ha anche la funzione di cooperare al raffreddamento del motore, in quanto il lubrificante asporta una notevole quantità di calore dalle pareti del cilindro. Secondo i progettisti in un'ora circa 60 litri di fluido passano attraverso al motore, e quindi l'importanza della lubrificazione raffreddante risulta evidente in tutta la sua portata. Fra le particolarità del blocco Guzzi si può notare che il pedale d'avviamento può essere indifferentemente sistemato a destra oppure a sinistra della motocicletta. Salvo richiesta contraria è però applicato a sinistra, ciò che agevola l'applicazione del side a destra (applicazione razionale dato che in Italia la mano regolamentare era la destra). A seconda delle preferenze dei clienti, la Casa di Mandello applicava dinamo Miller, oppure Bosch, oppure magneti-dinamo Bosch, o dinamo-spinterogeno Bosch (con differenze di prezzo a seconda delle caratteristiche di ognuno di questi impianti). Il magnete resta sempre il Bosch, mentre il carburatore è Amal. Tra i dettagli meccanici resta che dal collo d'oca il movimento è trasmesso all'albero del cambio con una sola coppia di ingranaggi, di esuberante robustezza, con denti larghissimi, obliqui a dentatura elicoidale, assicuranti massima silenziosità ed enorme durata. Sulle macchine con dinamo separata l'ingranaggio grande serve pure a far ruotare il pignone della dinamo, la quale viene quindi a ruotare con sufficiente velocità per avere sempre l'impianto luce in completa efficienza. La frizione a dischi multipli è applicata allo stesso ingranaggio grande; la rilevante superficie d'attrito ha permesso di adottare molle a pressione relativamente bassa, e ciò con due ordini di vantaggi: minimo sforzo per disinnestare e grande durata delle superfici di attrito. Il magnete risulta sempre collocato sopra al carter, in posizione ben protetta, e di massima acces-

sibilità; la dinamo viene ad essere parallela ad esso, ma comandata dalla parte opposta.

Dalla presentazione, la Sport 15 si mostra come una motocicletta da mezzo litro capace di garantire prestazioni affidabili in un grande comfort di marcia. Chi è chiamato a guidare su sterrati predilige la versione Gran Turismo con telaio elastico, che offre un molleggio di grande conforto, ottimamente frenato, e che permette quindi «di fare della velocità anche su strade dal fondo scommesso» come scriveva il costruttore all'epoca. Nel 1931 del resto la Moto Guzzi «Gran Turismo» pareva l'unica moto italiana con telaio elastico posteriormente, ma anche nei confronti delle macchine estere con molleggio posteriore sosteneva molto vantaggiosamente il confronto dal punto di vista della razionalità, semplicità ed efficienza del sistema. Tra i dettagli si ricorda che nella versione della Sport 15 munita di valvole in testa il portapacchi viene eliminato: la moto appare con il solo parafango posteriore a vista come nei modelli da

corsa a quattro valvole a camme in testa. Due anni dopo la Sport 15 diventa nella descrizione della Casa «l'onesta indistruttibile macchina che tutti conoscono, dal minimo spettacoloso, dall'ottima ripresa, dal massimo comfort».

Solo nel 1934 la Moto Guzzi decide di affiancare alla Sport 15 la nuova versione da 500 cc: nasce la V destinata nelle sue due declinazioni, rigida ed elastica per la GT, allo sportivo come al turista di lungo corso. Il motore ha 4 marce con comando a pedale. Con la diffusione della GTV, la sua sottoclasse elastica, la Sport 15 comincia un lento declino che la vedrà sparire dal listino nel 1938. Alla sua apparizione la Sport 15 costava 5.900 Lire (nel 1930 la Sport 14 costava 6.250 Lire e la GT 7.500 Lire). Con il motore 2VT il prezzo lievitava a 6.400 Lire mentre la versione GT costava 7.150 Lire. Nel 1935 il prezzo cala a 5.250 Lire mentre una S costerà 5.550 Lire e una V 6.000 Lire. La versione GTS costa 6.500 Lire e la GTV 6.950 Lire. Nel 1935 viene introdotta la vendita rateale: la Sport 15 è consegnata

con un pagamento dilazionato in 12 mesi che prevede di versare un anticipo di 1.330 Lire e 12 rate da 340 Lire. Su 18 mesi l'anticipo diventa di 1.360 Lire e 18 rate da 250 Lire mensili. Nel 1936 la Sport 15 costa 5.600 Lire, una S 5.900 Lire, una V 6.300 Lire, una GTS 6.800 Lire e una GTV 7.200 Lire. Nel 1938 la Sport 15 costa 6.700 Lire, come ormai una S, mentre una V costerà 7.250 Lire e una performante W ben 8.200 Lire. Come detto, nel 1939, la Sport 15 ormai sarà esclusa dal listino della Casa di Mandello. Da allora, chiusa la parabola della Sport 15, la 500 cc della Moto Guzzi è diventata un'icona per i collezionisti. Una «mezzolitro» di successo che anche oggi è in grado di distinguersi nel panorama motociclistico internazionale per la sua aurea di affidabilità e di modello di prestigio. Un pezzo raro da inserire in collezione e da «coccolare» tra i grandi modelli che da Mandello hanno fatto la storia della mobilità e del motociclismo in Italia e nel mondo.



Pizzighetone. Le Sport 15 sulla piazza antistante le mura medievali.



Una Fiat 508 Balilla sorveglia le motociclette.

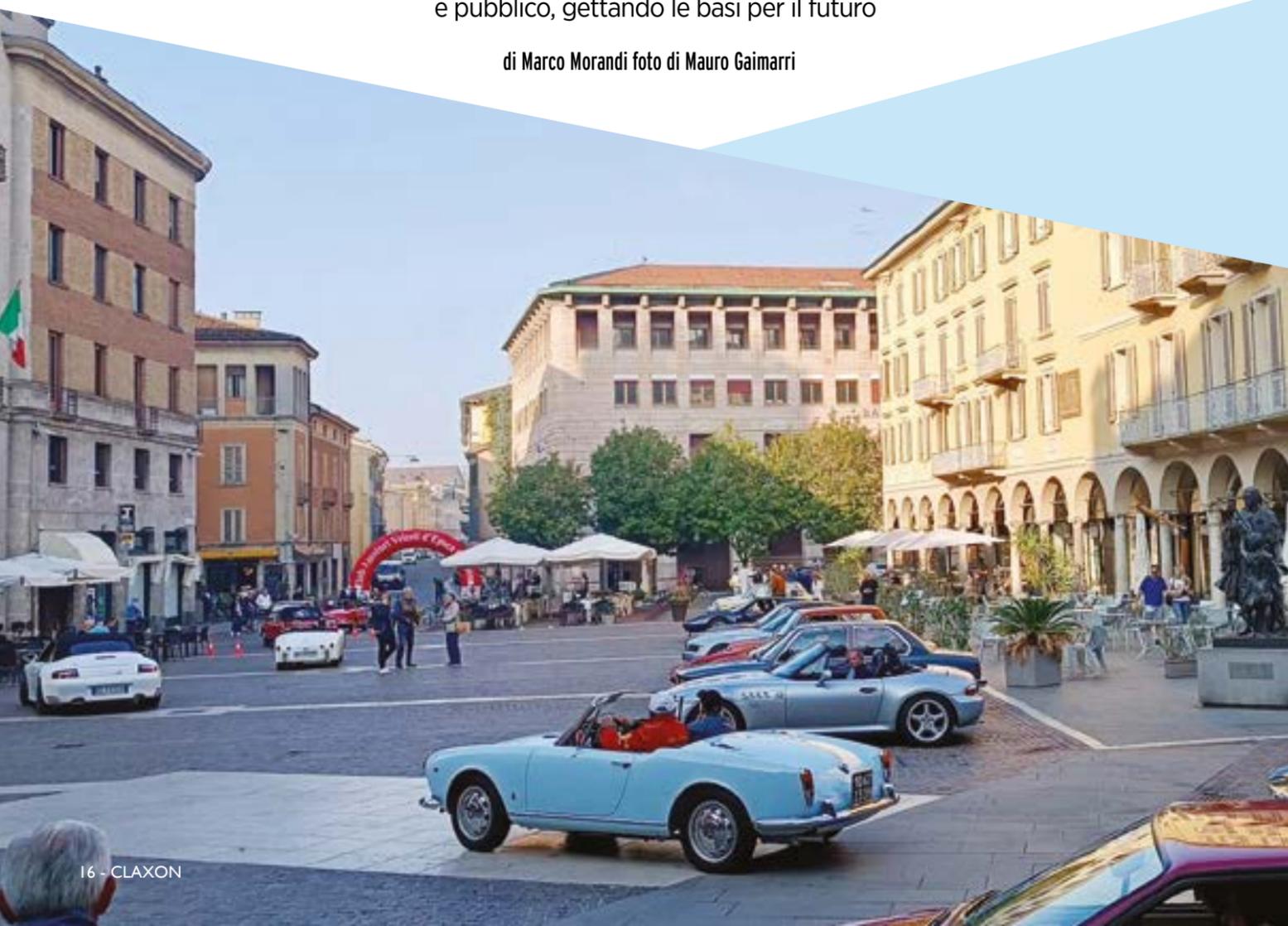


200 MIGLIA

La storia sfila all'ombra del Torrazzo

Le auto d'epoca sono tornate nel centro di Cremona per l'evento che, da diciotto anni, è una classica di Regolarità. La manifestazione ha riscosso un ottimo successo tra partecipanti e pubblico, gettando le basi per il futuro

di Marco Morandi foto di Mauro Gaimarri



L'equipaggio Lovatti-Severgnini, su Alfa Romeo Giulia Spider, impegnato nelle prove alle piscine comunali di Cremona.

A sinistra
Le automobili si schierano per la partenza.

Quattro anni: tanto è durata l'assenza della 200 Miglia, punta di diamante del CAVEC, dalla scena delle gare di regolarità. Il Covid ha costretto il direttivo del club a cancellare la manifestazione nel periodo 2020-2021 e a fare i conti con iscrizioni ridotte al lumicino nel 2022, circostanza che ne aveva sconsigliato l'organizzazione. La missione non era semplice, né scontata: occorreva far rivivere l'evento, approfondendo ogni energia possibile e confidando in un pizzico di buona sorte. Archiviata l'edizione 2023, possiamo dire che l'obiettivo è stato pienamente centrato. La 200 Miglia è ritornata, per la gioia degli appassionati di auto d'epoca e cronometri. Ritorno che, tra l'altro, è coinciso con un anniversario di grande importanza per il motorismo sviluppatosi all'ombra del Torrazzo. Proprio nel 2023 sono stati festeggiati i 100 anni dalla nascita del Circuito di Cremona, celebre corsa su strada disputata per quattro volte non consecutive tra il 1923 e il 1929, alla presenza delle principali Case automobilistiche e degli assi del volante dell'epoca. Da segnalare, nel 1923, il trionfo di Antonio Ascari su Alfa Romeo RL, che si ripeté l'anno successivo portando al debutto in corsa la leggendaria P2, capace di conquistare nel 1925 il primo campionato del mondo automobilistico. Del 1929, invece, è l'impresa di Baconin Borzacchini, su Maserati Tipo V4 con motore 16 cilindri, che ottenne il record di velocità su strada (tuttora imbattuto) sul rettilineo di Gadesco, sfrecciando a 246,069 km/h. La formula scelta dagli organizzatori per il 2023 ha previsto un unico evento per due categorie: da una parte i regolaristi, dall'altra i turisti. I primi, tra i quali



La Lancia Augusta di Ruggeri-Spinelli apre la manifestazione.

si annoveravano alcuni dei migliori specialisti italiani, si sono sfidati su 38 prove di abilità a cronometro suddivise in 5 blocchi, svolte in ognuno dei centri toccati dal percorso, mentre i secondi hanno preferito gustarsi una passeggiata domenicale al volante della propria storica, lungo le piacevoli strade della nostra provincia, senza lasciarsi travolgere dall'agone. Dopo le verifiche sportive del sabato, oltre cinquanta equipaggi si sono presentati al via domenica 1 ottobre in piazza Stradivari. Variegato il parco macchine, che abbracciava un ampio arco temporale, dalle anteguerra fino alle youngtimer. Per il pubblico presente un colpo d'occhio mozzafiato e un'opportunità unica di toccare con mano la storia dell'automobile. Un veloce briefing del direttore di gara per le ultime raccomandazioni,





In alto (da sinistra)
La coppia Lotteri-Celesti su Porsche 356 C cabriolet;
I coniugi Stanga-Guerini Rocco su Alfa Romeo GT 1300 Junior concentrati prima di passare sul pressostato.

I giovani e bravi Portoghese-Li Causi su Autobianchi A112.

La Fiat 508 C di Giampaolo Limoni Scaglia.

poi tutti in macchina in attesa della partenza. La tensione tra i concorrenti era palpabile e si manifestava nell'attenzione maniacale riposta nel controllo del roadbook e dei vari strumenti elettronici di misurazione del tempo. Alle nove in punto la prima auto, una Lancia Augusta del 1934 condotta dall'equipaggio Ruggeri-Spinelli, ha preso il via sotto l'arco allestito di fronte a Corso Vittorio Emanuele. Svolte le prime serie di prove alle piscine comunali e alla fiera di Ca' de' Somenzi, i due gruppi, sempre assistiti da "pace car" per evitare sovrapposizioni tra regolaristi e radunisti, hanno proseguito alla volta di Stagno Lombardo, Isola Pescaroli (con sosta per un aperitivo in riva al Po), Casalmaggiore (sede del riordino), Piadena e Isola Dovarese, prima di concludere la giornata con il conviviale presso il Relais Convento a Persico, dove si sono tenute anche

le premiazioni della gara. In ossequio al regolamento ASI, la manifestazione ha abbinato l'aspetto culturale a quello sportivo, offrendo a tutti la possibilità di apprezzare alcuni tra gli scorci più belli del territorio cremonese. Tra questi segnaliamo gli argini del Po, il celebre "Listone" di Casalmaggiore, Villa Medici del Vascello a San Giovanni in Croce, il castello di San Lorenzo de' Picenardi, villa Sommi a Torre de' Picenardi, la piazza del Palio a Isola Dovarese e una porzione del Parco Oglio Sud. Al termine di una gara combattuta sul filo dei centesimi di secondo, la classifica generale della regolarità ha visto primeggiare l'equipaggio milanese Bonfante-Bruno, a bordo della

In basso

Alcune autovetture in sosta sul Listone a Casalmaggiore per il riordino, prima di iniziare la serie di prove cronometrate.



Qua sopra
Malvicini-Crosignani, undicesimi assoluti su MG TA,
pronti a transitare sul pressostato a Casalmaggiore.

In basso (da sinistra)
La Porsche 356 B S90 di Bisi-Bocellari;
La Fiat 1100/103 di Bonfante-Bruno.





In alto (da sinistra)
 Staffieri-Staffieri, secondi tra gli equipaggi CAVEC, su Alfa Romeo Giulia Spider;
 Bisi-Bocellari, secondi assoluti della classifica generale, su Porsche 356 B S90;
 Bonfante-Bruno, vincitori della 18° edizione della 200 Miglia di Cremona su Fiat 1100/103;
 Limoni Scaglia e il giovanissimo pronipote Daniele Maggioni vincitori del Trofeo del Centenario.

Qua a lato (da sinistra)
 Marco Bodini ricorda il padre Alceste al momento della consegna del trofeo in sua memoria;
 Lotteri-Celesti, su Porsche 356 C, cabriolet primi tra gli equipaggi CAVEC.

propria Fiat 1100/103, seguito da Bisi-Bocellari su Porsche 356 B S90 e da Limoni Scaglia al volante di una Fiat 508 C, navigato per l'occasione dal giovanissimo pronipote Daniele Maggioni, alle prime esperienze nella specialità, che si è aggiudicato anche il trofeo del Centenario, riservato alle anteguerra. Premi anche per l'unica conduttrice, Nausica Zumelli, su MG B Roadster, a cui è andata la Coppa AutoCapital e per l'equipaggio under 31 Negrone-Piazzini su Alfa Romeo GT 1300 Junior, vincitore del Trofeo Alceste Bodini, intitolato alla memoria del forte pilota cremonese. Toccante il ricordo di quest'ultimo a opera del figlio Marco, che ha ripercorso non solo le tappe salienti della carriera sportiva del padre, ma anche ricordato gli aspetti più umani del suo rapporto con il genitore negli anni dell'adolescenza, durante i weekend trascorsi insieme sui circuiti di mezza Europa. Infine i saluti e l'arrivederci al 2024, per quella che sarà la diciannovesima volta per una manifestazione che

si appresta a tagliare il traguardo dei due decenni, un risultato che soltanto pochi eventi possono vantare di aver raggiunto. La gara ha pienamente soddisfatto le aspettative dei campioni della regolarità, che con la loro partecipazione hanno confermato l'importanza della 200 Miglia nell'ambito della specialità sportiva. Da sottolineare la presenza di alcuni giovani equipaggi, segno di un interesse verso il motorismo d'epoca che si tramanda di generazione in generazione e che deve ricevere il giusto stimolo affinché possa durare nel tempo. Grande soddisfazione anche per il consiglio del CAVEC e per i numerosi volontari che hanno supportato l'organizzazione, senza i quali non sarebbe stato possibile realizzare l'evento. Come di consueto, il ringraziamento è andato agli sponsor, che non hanno fatto mancare il proprio appoggio e all'ASI - Automotoclub Storico Italiano, per l'occasione rappresentato dal commissario Claudio Bianchera, da sempre vicino al nostro sodalizio.

Le premiazioni

In basso (da sinistra)
 Buttafava-Parenti quinti assoluti su Fiat 124 Sport Spider;
 Nausica Zumelli ritira la Coppa delle Dame - Trofeo AutoCapital.



Lo staff del CAVEC si appresta a tagliare la torta.



VESPA DI SERA, *che passione!*

Seconda edizione per quella che, nata nel 2022 come una passeggiata tra appassionati, si è subito tramutata in un appuntamento irrinunciabile per i collezionisti del celebre scooter di Pontedera

di Marco Morandi



L'idea è semplice: una riunione di Vespe in centro a Cremona per un tour cittadino e un momento conviviale. Il risultato, oltre le più rosee aspettative, ha confermato, ancora una volta, che la formula è vincente e l'obiettivo degli organizzatori pienamente raggiunto. Giovedì 21 settembre, primo giorno d'autunno, il centro di Cremona è stato "invaso" da 250 esemplari di ogni serie, dal "faro basso" fino alla versione moderna, passando per l'indimenticabile "50 Special". Il CAVEC, in collaborazione con il Vespa Club Cremona e il sostegno dell'Amministrazione Comunale, ha dato seguito alla prima edizione tenutasi nel 2022, valorizzando la passione che il pubblico nutre per il piccolo scooter. Stupefacente il carattere eterogeneo dei partecipanti, tutti accomunati da un amore viscerale per il proprio mezzo, che va oltre l'età anagrafica e la



Le Vespe in attesa del via.



Gli agenti della Polizia Locale di scorta alla manifestazione.



Il ritorno in piazza Stradivari.



Il saluto del presidente del Vespa Club Cremona Roberto Piccioni.



Alcune Vespe schierate.



I partecipanti pronti per il via.



Arrivo dei primi partecipanti in piazza Stradivari.

classe sociale. Fenomeno di massa poi di costume, la Vespa attraversa la storia d'Italia fin dal 1946, accompagnandoci a scuola come al lavoro, fedele compagna dei principali momenti della nostra vita. Da non dimenticare anche il coinvolgimento nel cinema, come nel celebre film "Vacanze Romane". Nonostante un tempo incerto, i vespisti non si sono lasciati intimorire dalle gocce di pioggia che hanno turbato la serata, travolti solamente da un entusiasmo genuino e incontenibile. Dalle 18,30 piazza Stradivari ha iniziato ad accogliere i primi partecipanti, provenienti anche dalle province limitrofe, per le operazioni di accredito. Numerosi i club presenti, tra i quali si segnalano quelli di Gera di Pizzighettone, Monticelli d'Ongina, Fidenza, Piacenza, Brescia e Parma. Sorrisi, battute e selfie di gruppo si sono sprecati per tutto il tempo della manifestazione. Prima del briefing si poteva ammirare un caleidoscopio di colori che ha rotto il grigiore della serata, portando a tutti allegria, sottolineata dalla musica appositamente mixata da un deejay. Intorno alle 20, lo IAL di Cremona ha organizzato la cena nel cortile Federico II, al termine della quale la rombante carovana si è mossa per il giro turistico lungo le strade cittadine, scortata dalla Polizia Locale e dall'Associazione Carabinieri in Congedo. Il classico rumore dei motori, unito ai clacson e alle luci dei fari, ha creato un'atmosfera coinvolgente anche per il folto pubblico presente, assiepato soprattutto lungo Corso Vittorio Emanuele. Il percorso si è snodato lungo via Giordano, via Novati, via Giuseppina, per poi rientrare da via San Rocco e ripercorrere via Giordano alla volta di piazza Cadorna. Al rientro in piazza Stradivari, ai partecipanti è stato offerto il dolce, a chiusura della serata. Al termine, i presidenti del CAVEC Claudio Pugnoli e del Vespa Club Cremona Roberto Piccioni, visibilmente emozionati e soddisfatti per il successo della manifestazione, hanno ringraziato i vespisti dando loro appuntamento al 2024, per la terza edizione del raduno.



Il presidente del CAVEC Claudio Pugnoli accoglie i vespisti di ritorno in piazza Stradivari.



La cena tenutasi nel cortile Federico II, a cura dello IAL di Cremona.



Dopo le fatiche della serata, arriva il dolce.



Caleidoscopio di Vespe.



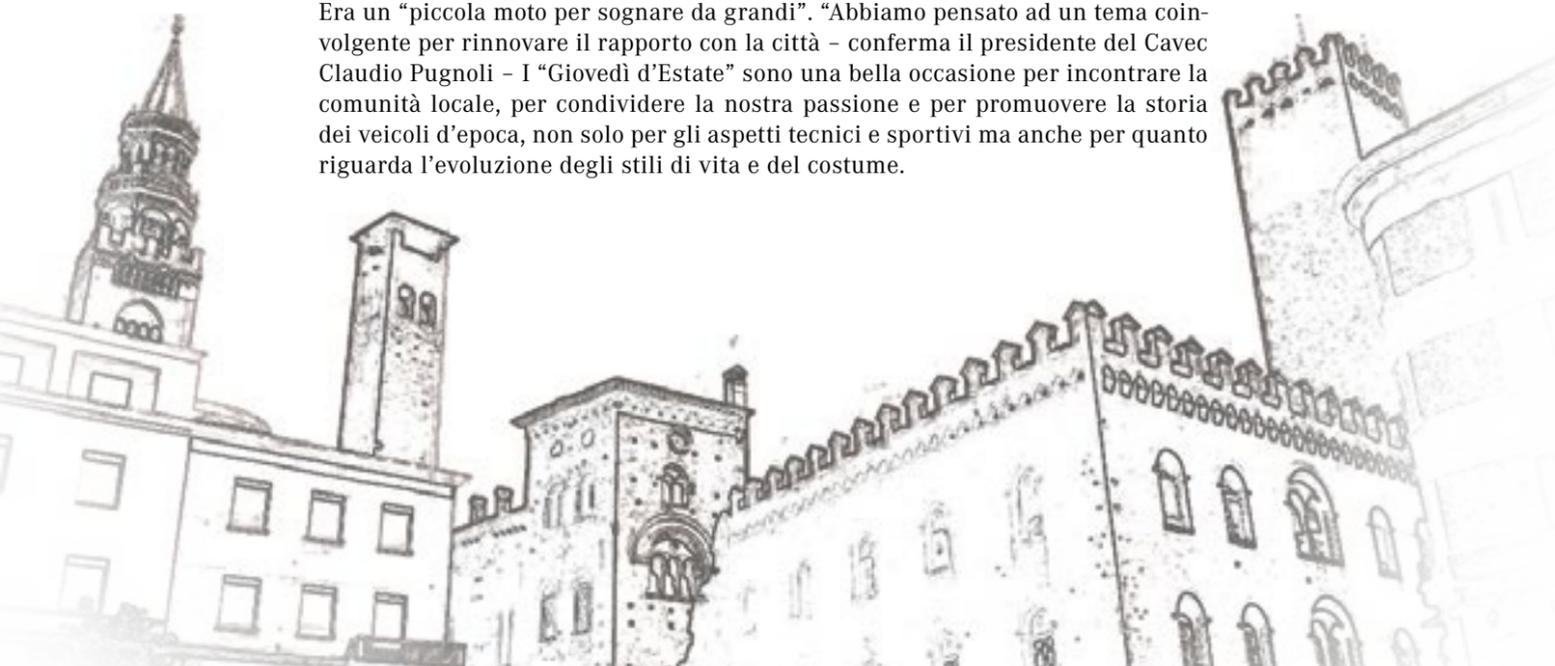
IL CAVEC ai giovedì d'estate

Presentata una bella rassegna tematica dedicata alle motociclette a due tempi. Un tipo di motore che rappresenta una pagina importantissima del settore delle due ruote

A curare l'esposizione è stato Cesare Foletti, consigliere del club, che ha raccolto una ventina di mezzi d'epoca. "Quasi tutti gli appassionati hanno imparato ad andare in moto con le due tempi - spiega Foletti - perché la versatilità di questo tipo di propulsore lo rendeva adatto tanto ai ciclomotori quanto alle super sportive e ai modelli da competizione. Proprio per le sue prestazioni brillanti è rimasto nel cuore di moltissimi appassionati ma non solo a loro."

"Abbiamo selezionato una ventina di esemplari spaziando dai ciclomotori alle cilindrata più importanti, dalle moto pensate per il cross e il fuoristrada a quelle nate per la pista e poi portate in strada". La più datata presentata è stata la Isomoto 125 dei primi anni Cinquanta, le più giovani le Suzuki RGV Gamma 500 e la Aprilia RS Diablo 250. La prima discendente diretta dei "prototipi" che consentirono a Uncini e Lucchinelli di diventare campioni del mondo, la seconda erede di quella che portò ai vertici delle classifiche campioni come Max Biaggi o Valentino Rossi. E, in mezzo, tante curiosità come, ad esempio, la Malaguti Grizzly, un vero e proprio "cross in miniatura" che per anni venne pubblicizzata anche su Topolino (oltre ad essere premio in tanti concorsi riservati ai piccoli lettori).

Era un "piccola moto per sognare da grandi". "Abbiamo pensato ad un tema coinvolgente per rinnovare il rapporto con la città - conferma il presidente del Cavex Claudio Pugnoli - I "Giovedì d'Estate" sono una bella occasione per incontrare la comunità locale, per condividere la nostra passione e per promuovere la storia dei veicoli d'epoca, non solo per gli aspetti tecnici e sportivi ma anche per quanto riguarda l'evoluzione degli stili di vita e del costume.





AL GIR dal CANTÙ macchine prestigiose

L'attesissimo appuntamento annuale per i montodinesi, e per tutti gli appassionati di auto storiche in competizione, è giunto quest'anno alla 9a edizione, e la principale novità che l'ha caratterizzato, contrariamente a tutte le precedenti edizioni, è stata la programmazione nella serata di Sabato 22 luglio anziché al lunedì.

di Adriano Allocchio

Ancora una volta abbiamo visto queste meravigliose autovetture combattere nella kermesse del circuito paesano, allestito per questo particolare appuntamento all'interno delle numerose iniziative messe in campo dall'Amm.ne Comunale in occasione della Sagra paesana. Come di consueto le vetture in gara erano fra le più famose e prestigiose del segmento, con gli equipaggi capaci di valorizzarle sotto ogni profilo, attenti e rigorosi a percorrere correttamente il tracciato cittadino per realizzare la migliore tempistica sui dodici punti di controllo, gestiti efficacemente dall'Associazione Cronometristi Italiani. Lo spettacolo di Piazza

XXV aprile invasa dalle autovetture parcheggiate prima della gara, è stato un momento emozionante anche per il pubblico presente, che ha potuto ammirarle fino nei minimi dettagli. Terminato il giro di controllo del circuito con la Safety Car (offerta dal nuovo sponsor Gruppo Bianchessi Auto) e perfettamente in linea con il programma della serata, alle 21h00, Riccardo Crotti (Presidente di Confagricoltura Lombardia e del quotidiano La Provincia di Cremona) Testimonial e Starter ufficiale per l'occasione, davanti a un folto pubblico assiepato dietro le transenne di protezione del tracciato, ha sventolato la bandiera a scacchi per l'avvio della prima manche di gara.

Classifica

CATEGORIA TOP

- 1° Roberto ROSSONI su PEUGEOT 202 del 1938
- 2° Gian Paolo LIMONI SCAGLIA su FIAT 508 C del 1939
- 3° Filippo DE BELLIS su MG-TA del 1937
- 4° Cesare RUGGERI su LANCIA AUGUSTA del 1934
- 5° Alessandro MALTAm su SIATA DIANA SPORT del 1942

CATEGORIA OUTSIDER

- 1° Pier Giuseppe LOVATTI su GIULIA SPIDER del 1963
- 2° Massimo DELL'ACQUA su WILLYS JEEP del 1941
- 3° Marco CARRERA su JAGUAR XK del 1951

CATEGORIA PROVA SPECIALE A CRONOMETRAGGIO Istantaneo

- 1° Roberto ROSSONI su PEUGEOT 202 del 1938

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



Gita San Rocco



Quest'anno siamo tornati a grande richiesta sul nostro amato Lago di Garda e precisamente a Porto Portese all'hotel Bella, questa meravigliosa locazione che da molti anni ci ospita a bordo lago. Dopo aver gustato un aperitivo con pane e salame lungo il tragitto, siamo arrivati, percorrendo strade poco battute ma panoramiche e senza fare code, a destinazione...38 i soci presenti e dopo il pranzo gita in battello a Salò per un gelato e una passeggiata sul lungolago. Ritorno nel tardo pomeriggio entusiasti per la bella giornata trascorsa in compagnia. (M.V.)

Panda a Pandino

Più di 1000 Fiat Panda a Pandino per il raduno dei record: nella stand del CAVEC un bell'esemplare di Panda "Targa Oro".



Il Cavec per valorizzare i deboli



Con l'Alfa Romeo 1900 il Cavec ha preso parte alla festa all'oratorio di Sant'Agostino a Cremona per manifestare disponibilità verso progetti tesi a valorizzare i più deboli. Spiega Francesco Falasco, promotore dell'iniziativa: "Siamo un gruppo di professionisti e volontari

con diverse capacità e formazione, di orizzonti diversi che hanno aderito ad un progetto comune per la valorizzazione delle persone deboli attraverso l'inclusione sociale, l'aiuto e il supporto verso "tutti i colori della vita" senza distinzioni, creando così una rete di persone solidali che potranno in futuro acudirsi ad altri nel bisogno e che necessitano un accompagnamento nel loro percorso di vita.

L'idea progettuale è stata pensata e mantenuta viva nel tempo sin dal 2018 ed ha visto la luce il 6 aprile 2022. Abbiamo dato vita alla prima fase del progetto sperimentale "LABORATORIO DI PRO-

DUZIONE SOCIALE", attraverso la realizzazione di laboratori e percorsi occupazionali per quelle persone in disagio sociale che vengono giudicate non adatte ad un'occupazione stabile. La tappa successiva e ormai imminente è la realizzazione di una Casa Famiglia che ospiterà preadolescenti/adolescenti minorenni senza punti di riferimento e con decreti di allontanamento dalla famiglia per permettere loro di assorbire un clima idoneo alla costruzione della loro personalità frantumata da disordine, confusione, noia, non senso e scoprire il valore e l'originalità della loro persona.

Il Raduno del Re cinghiale



La bellissima giornata di sole estivo ha stimolato i soci motociclisti ad aggregarsi al folto gruppo di vetture per raggiungere le colline piacentine. Prima sosta aperitivo all'agriturismo Il Mulino di San Protaso con esposizione dei mezzi nell'ampio cortile. Dopo esserci rifocillati partenza per Castell'Arquato, Lugagnano, Vernasca, Bore, Vezzolacca, Morfasso con i loro panorami mozzafiato e le verdi vallate, per poi affrontare l'ultimo tratto in ripida salita verso il ristorante Piè dei Monti località i Rabbini. Lungo il percorso un piccolo inconveniente fermava i motociclisti ritardando il loro arrivo. Tutti di nuovo a tavola, "purtroppo un po' stretti" per gustare il re cinghiale specialità della casa. Verso le 15 un temporale ha dato refrigerio alla calda giornata costringendo però i soci a riparare i propri mezzi dalla pioggia. Dopo pranzo la prova pulsante, gioco del nostro socio Elio Poli, ha messo a dura prova l'abilità dei partecipanti. Infine le attese premiazioni delle prove cronometrate del mattino hanno chiuso una bella giornata, caratterizzata dalla generale soddisfazione dei partecipanti. (M.V.)

Il decreto TARGHE STORICHE è stato pubblicato in gazzetta ufficiale

entra in vigore il tanto atteso provvedimento emanato dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti che permette di ottenere le targhe di origine o coeve alla nascita del veicolo di interesse storico e collezionistico



La Gazzetta Ufficiale del 26 settembre 2023 vede l'attesa pubblicazione del cosiddetto "Decreto targhe storiche" emanato il 4 agosto scorso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la "facoltà di ottenere le targhe di circolazione della prima iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione per i veicoli di interesse storico e collezionistico" in riferimento alla legge 178 del 30 dicembre 2020.

Le disposizioni del decreto attuativo entrano in vigore il giorno della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e sono applicabili a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla predetta data. Da quel momento sarà quindi possibile dotare il proprio veicolo di interesse storico e collezionistico (individuato mediante il Certificato di Rilevanza Storica come da art. 60 del Codice della Strada) di quel prezioso corredo che ne completa le caratteristiche di originalità: un obiettivo che ASI, insieme agli altri attori, perseguivano da tempo sensibilizzando il legislatore sulla formulazione di normative nazionali che tutelino sempre di più e sempre meglio il settore del motorismo storico.

Il decreto attuativo firmato dal Ministro Matteo Salvini determina e indica chiaramente le modalità di applicazione della legge, a partire dalla richiesta che il proprietario dovrà presentare presso uno STA (Sportello Telematico dell'Automobilista) o un Ufficio della Motorizzazione Civile. Le istanze possono essere avanzate per i veicoli di interesse storico e collezionistico dotati di Certificato di Rilevanza Storica radiati d'ufficio o per esportazione, per quelli reimmatricolati e per quelli di origine sconosciuta. Il rilascio delle targhe storiche è soggetto al pagamento di 549,00 euro per gli autoveicoli e di 274,50 euro per i motocicli e le macchine agricole.

 **unoenergy**
gas • luce • rinnovabili

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

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