

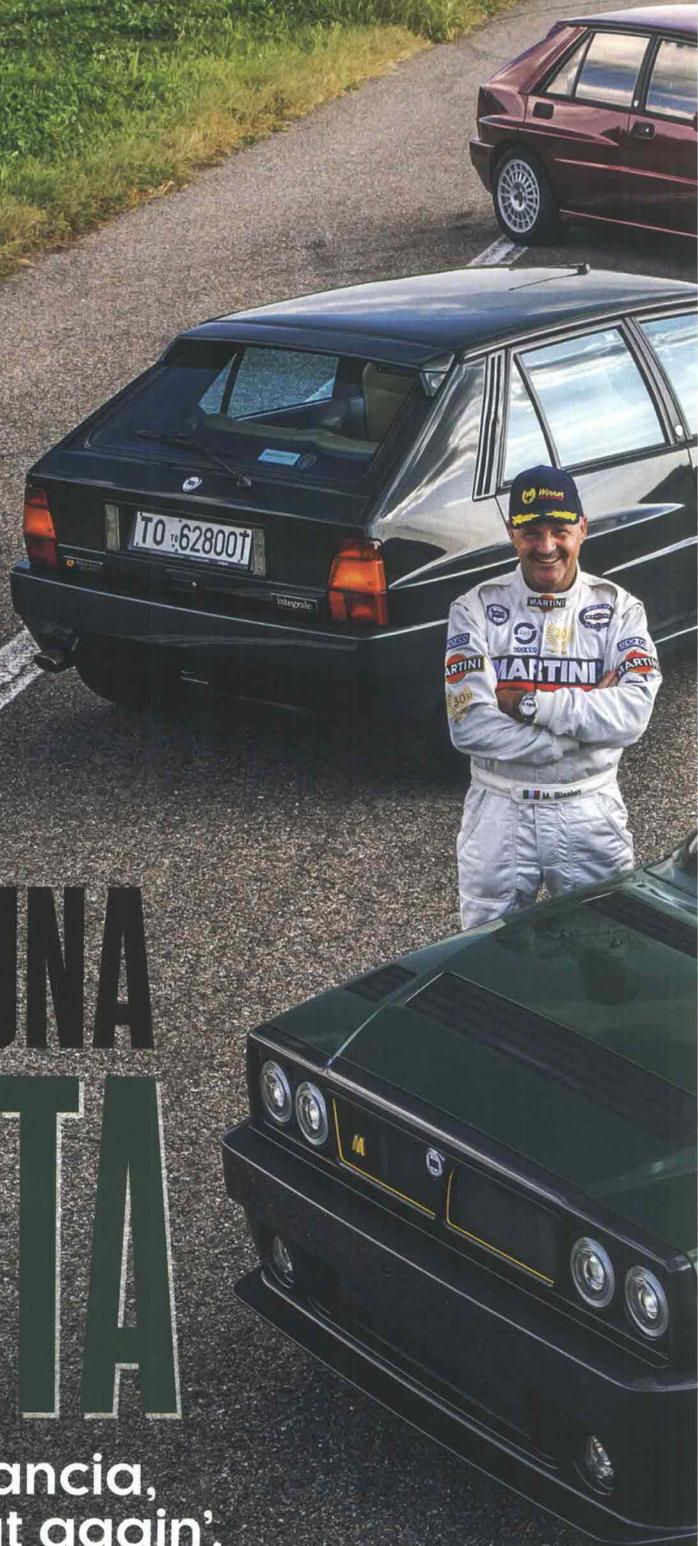
AUTOMOBILI AMOS

**DUE**

di **CARLO DI GIUSTO**  
e **MARCO ZAMPONI**

**UOMINI E UNA  
FUTURISTA**

Uno ha reso grande la Lancia,  
l'altro la vorrebbe 'great again'.  
E si è fatto una Delta su misura



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 136166



TopGear 167

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 136166

**AUTOMOBILI AMOS**

**G**

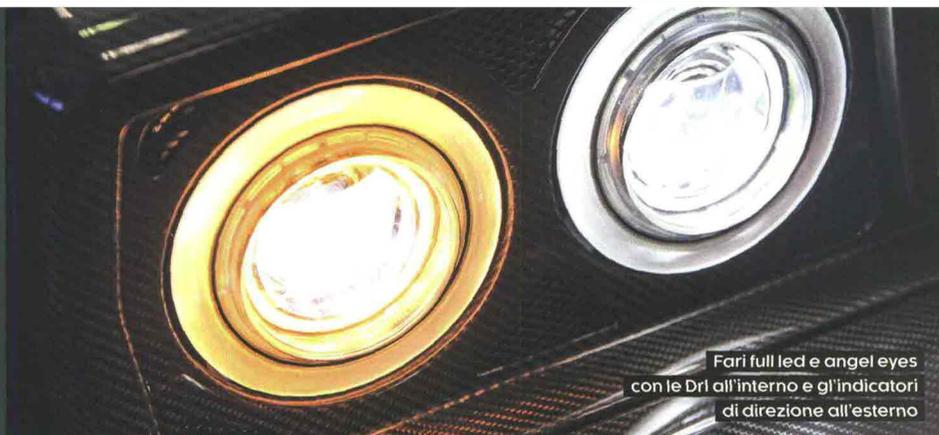
uardate le espressioni dei due soggetti qui sotto, nella foto in questa pagina: si erano conosciuti formalmente un'oretta prima in un box della pista di *Quattroruote*, a Vairano. Ovviamente, ognuno di loro sapeva dell'esistenza dell'altro, per svariate ragioni. Li lega il filo invisibile della passione per un marchio - Lancia - e per una macchina in particolare - la Delta Integrale - e si potrebbe quasi dire che uno, per certi versi, sia 'figlio' dell'altro. O che forse - e anche senza forse - non sia del tutto casuale

che l'uomo al volante e quello seduto al posto del passeggero si siano quindi incontrati e, a giudicare dalle facce, trovati e riconosciuti. Quando Miki Biasion, che porta a spasso i suoi sessant'anni come se fosse dentro una prova speciale, vinceva il suo primo mondiale rally, Eugenio Amos aveva tre anni. L'imprinting, ci spiega la Treccani, è quella 'particolare forma di apprendimento precoce, irreversibile o comunque durevole, per il quale, l'individuo (*il piccolo Eugenio*), nelle primissime ore della vita, riconosce e segue i suoi genitori (*in famiglia giravano BMW M3 E30, Z3 M ed M5 E39, per dire*), oppure un loro surrogato, che può essere rappresentato

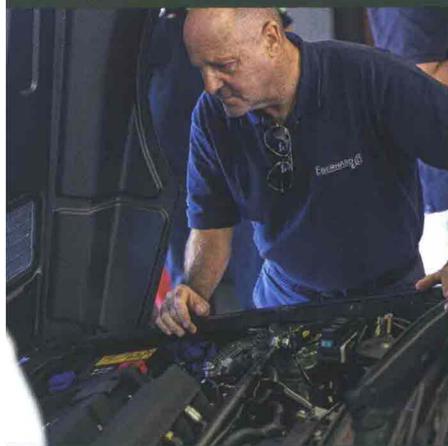




La sospensione posteriore mantiene lo schema originale, ma i componenti sono tutti nuovi



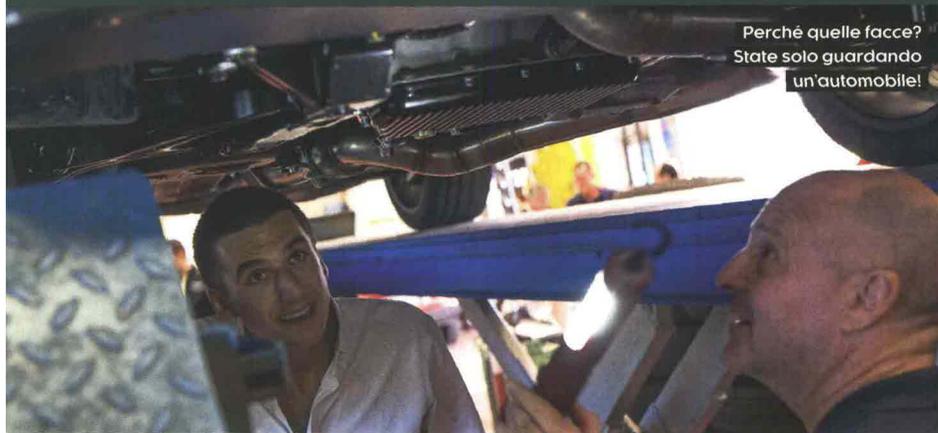
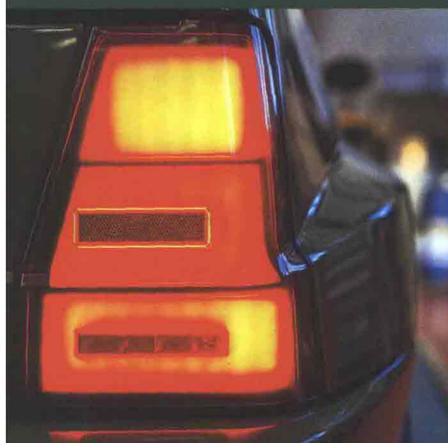
Fari full led e angel eyes con le Drl all'interno e gli indicatori di direzione all'esterno



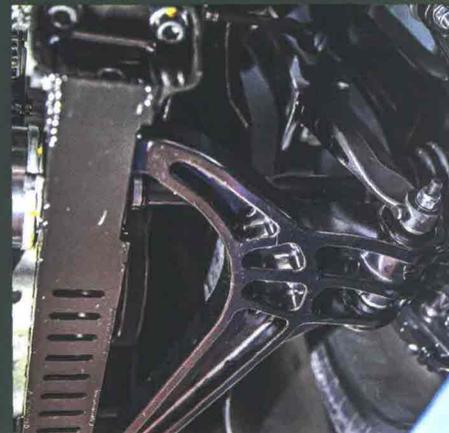
Lustratevi gli occhi con il quadrilatero alto della Futurista



"Miki, ma quando hai fatto l'ultimo traverso"? "Ieri"



Perché quelle facce? State solo guardando un'automobile!



AUTOMOBILI AMOS

**LANCIA DELTA INTEGRALE**
**Prezzo fuori produzione**
**Motore** 1995 cc,  
L4 turbobenzina,  
205 cv, 298 Nm

**Prestazioni** 0-100 km/h  
in 5,7 s, 220 km/h

**Trasmissione**  
manuale 5 marce,  
trazione integrale

**Consumi** 12,5 km/l,  
**Peso** 1370 kg


da individui di altra specie (*Miki Biasion, appunto*) o anche da oggetti inanimati, purché in movimento (*la Lancia Delta Integrale*), che cadano per primi nel suo campo di osservazione'. Nulla accade per caso, verrebbe da dire, e se oggi stiamo adorando questa Lancia Delta Futurista by Automobili Amos è (anche) perché abbiamo la netta sensazione che la natura abbia fatto il suo corso. Torniamo al box. Quando arriva Miki, Eugenio smette di respirare. Davanti alla Delta Futurista, il due volte campione del mondo rally s'incuriosisce. Guarda. Esamina. Osserva. Tocca. Apre.

Nota. Scopre. Valuta. Controlla. Ispeziona. Scruta. Prova. Verifica... Passano minuti che sembrano eterni, il tempo pare sospeso in un'aria immobile, nessuno ha il coraggio di fiatare e a qualcuno viene in mente di sollevare il cofango di fibra di carbonio. In silenzio, fino a quando Biasion decide di parlare: "Peccato...", dice, e poi fa una pausa abbastanza lunga che avresti potuto sentire il battito cardiaco degli astanti aumentare all'improvviso. "...che la Lancia sia stata abbandonata". Tutti si guardano con l'espressione di chi se l'è appena vista brutta, ma la tensione non



**AMOS DELTA FUTURISTA**  
 Prezzo 300.000 euro  
 Motore 1995 cc,  
 L4 turbobenzina,  
 330 cv, Nm a sufficienza  
 Prestazioni 0-100 km/h  
 non misurato, km/h idem  
 Trasmissione  
 manuale 5 marce,  
 trazione integrale  
 Consumi non  
 si chiedono  
 Peso 1250 kg

**“La Delta Futurista  
 di Amos è un prototipo zero  
 incredibilmente ben fatto”**

si allenta. Uno dotato di spirito d’iniziativa decide che è arrivato il momento di smontare una ruota per esibire la nuova sospensione anteriore a quadrilatero alto, progettata apposta per la Futurista e realizzata con elementi di alluminio ricavati dal pieno. Miki s’accovaccia di fronte all’enorme disco anteriore da 332 millimetri e non dice niente: osserva e basta. Poi d’un tratto si alza, solleva lo sguardo, sorride e finalmente si produce in un “È bellissima!” liberatorio. Amos ricomincia a respirare. E manca poco che ci scappi un applauso. Miki Biasion ha ragione: la Delta Futurista

di Eugenio Amos è effettivamente bellissima e l’uso del superlativo non è solo un modo di dire. Lo è, tanto per essere chiari, tanto nell’idea, nata tre anni fa, quanto nella realizzazione, che ha richiesto la presenza di accertate professionalità specifiche. Per inquadrare correttamente il contesto in cui è nata la Futurista occorre fare qualche nome. A cominciare da quello di Carlo Borromeo, 36 anni, car designer cresciuto alla scuola di Walter de Silva (alla Seat) e Giorgetto Giugiaro (all’Italdesign): “In Europa siamo ossessionati dal passato e abbiamo paura

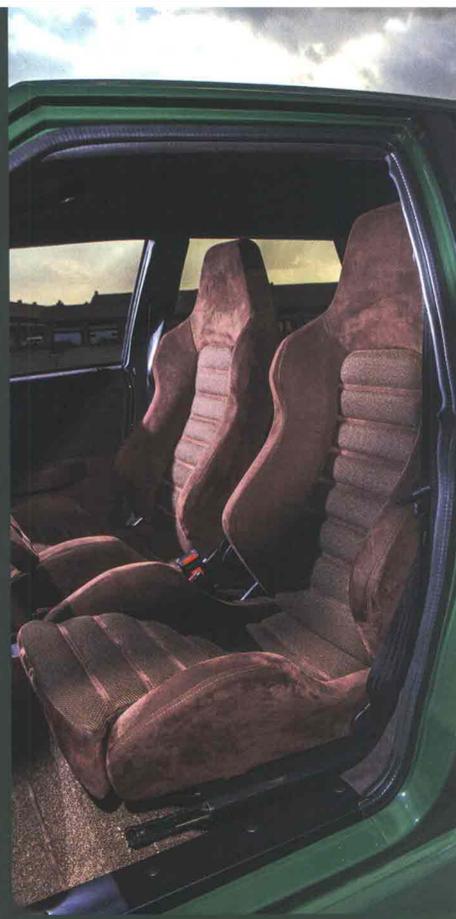
**AUTOMOBILI AMOS**

di toccarlo. Così, il coraggio di iniziare quest'avventura ce l'ha dato la Singer - ammette Borromeo - che ha dimostrato le potenzialità di operazioni come questa". L'idea iniziale, ci spiega, era di fare un restomod della Ferrari 308 GTB: "Ma abbiamo capito presto che non era questa un'automobile che 'sentivamo' nostra. La Delta, invece, ci appartiene anagraficamente, è la macchina che popolava i nostri sogni da ragazzini". Il tema dell'età, in effetti, è un elemento chiave e lo chiarisce bene lo stesso Eugenio, confidandoci che coloro che hanno già ordinato una delle venti Futurista in programma - praticamente sold out dopo la prima apparizione a Grand Basel - hanno età comprese dai 25 ai cinquant'anni circa. Quasi tutte persone che hanno vissuto consapevolmente l'epopea dell'Integrale stradale e nei rally. Anche Luca Ciancetti fa parte della

'Delta generation': 34 anni, fondatore della Podium Advanced Technologies, è stato chiamato a coordinare il progetto di Automobili Amos, dopo aver partecipato allo sviluppo delle SCG003 di James Glickenhaus e di un tot di altre supercar che non può nominare per contratto. Via di mezzo tra un geek e un nerd, Luca ha avuto il ruolo di tradurre in realtà i sogni di Amos e Borromeo: "Non tutti, ma buona parte", chiarisce, lasciando trasparire una certa soddisfazione nell'essere riuscito ad assecondare i desiderata del suo esigente cliente. Poi entra nel dettaglio della realizzazione: "Teniamo la scocca e circa il 10% dei pezzi originali, saldiamo i 40 fazzoletti di rinforzo della Delta Gruppo A, montiamo il roll bar, chiudiamo le porte dietro e saldiamo i parafanghi posteriori, battuti a mano, ed effettuiamo tutte le modifiche previste

**"Siamo ossessionati dal passato e abbiamo paura di toccarlo"**



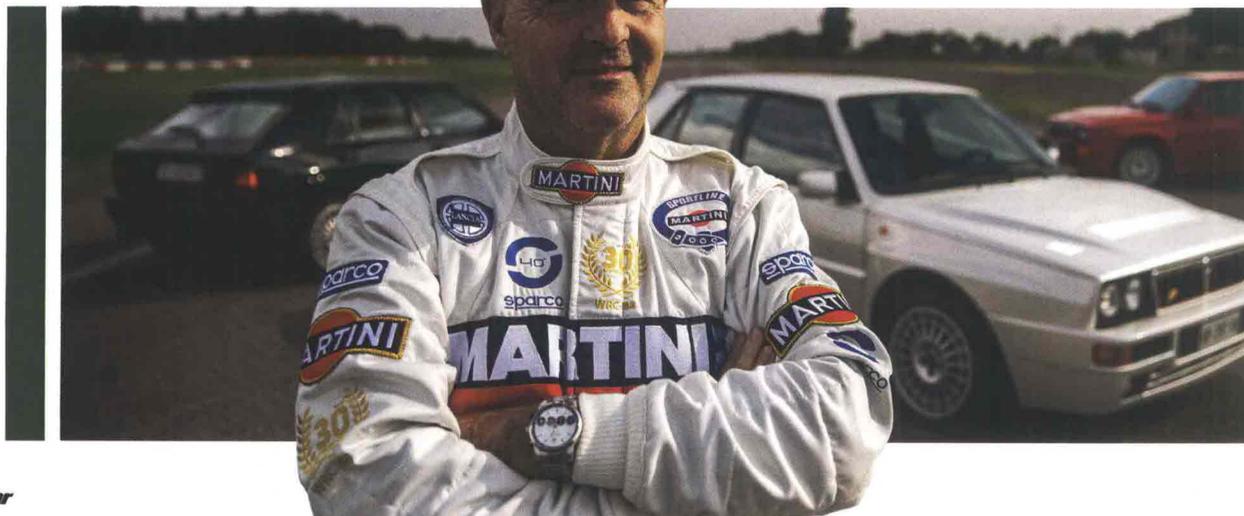


AUTOMOBILI AMOS



dal progetto, come l'eliminazione dei gocciolatoi e del portellone posteriore, che viene sostituito in parte da un pannello di carbonio strutturale nella zona del portatarga. A questo punto il telaio è pronto per il bagno di cataforesi". Quello che si capisce ascoltando chi ha pensato, progettato e realizzato la Futurista è che c'è una bellezza occulta, appena percettibile, ma che l'appassionato culturalmente preparato sa apprezzare. Al di là delle citazioni

stilistiche o funzionali alle auto che piacciono a Eugenio Amos (la Ferrari F40, la Delta S4, la Ruf Turbo R Limited, la Beta Montecarlo, per citarne alcune), il grosso del lavoro è stato fatto a livello di meccanica e telaio. Prima di tutto il peso: il valore di 1250 chilogrammi, contro i 1370 di un'Integrale Evo di serie, è stato raggiunto utilizzando largamente materiali compositi e alluminio e, nonostante l'aggiunta dei rinforzi,





“Per avviare il 4 cilindri turbo  
 bisogna premere tre volte  
 il pulsante rosso con il razzo”

del roll bar. Del motore di serie sono rimasti il monoblocco e la testata. Fine. Tutto il resto è stato rivisto, sostituito, affinato e la potenza massima dichiarata è nell'ordine dei 330 cavalli. Per avviare il quattro cilindri turbo, va premuto tre volte e con una precisa sequenza il pulsante rosso a bilanciere con il simbolo del razzo spaziale. L'unità propulsiva si anima senza nascondere una certa riluttanza: la Delta Futurista è un prototipo zero incredibilmente

ben fatto e per quanto sia apparentemente definitivo, necessita ancora di qualche intervento di messa a punto, in particolare nella parte elettronica della gestione motore. Al minimo 'respira' come una fiera che si sia svegliata all'improvviso dopo un incubo e siamo i primi a sentirla ruggire. Siamo tutti curiosi di sapere come va, a cominciare da chi l'ha voluta e realizzata, e vederla muoversi così, mentre esce dal box per infilare il sottopasso che porta al circuito

## MIKI BIASION, L'INTEGRALISTA

Trent'anni fa vinceva con la Delta il suo primo mondiale

Dici Delta e pensi a Miki Biasion. Perciò, non potevamo esimerci dall'invitarlo in pista per il debutto dinamico della Lancia Delta Futurista by Automobili Amos. Insieme, ovviamente, a un gruppetto di Evo 1 ed Evo 2 stradali dei nostri lettori Lorenzo Candian, Riccardo Garrotta ed Elisa Tomaselli. Oltretutto, proprio quest'anno ricorre il trentesimo

anniversario della vittoria del primo titolo mondiale del pilota veneto, che celebra presentando una specialissima Delta Integrale



stradale che riproduce fedelmente quella con cui ha gareggiato e vinto nel 1988 (nella foto piccola): questo esemplare unico completamente rimesso a nuovo, insieme ad altre Lancia sportive, sarà esposto e messo in vendita nel suo stand alla Fiera di Padova a fine ottobre, da giovedì 25 a domenica 28, durante il salone **Auto e Moto d'Epoca**.



Il filetto giallo è dipinto  
in una scanalatura  
nel profilo della griglia



Indovinate di che bestia si tratta:  
ok, è un impavido tasso del miele.  
Da soli non ci sareste mai arrivati



Queste grigliette di metallo  
traforato sono una trovata  
geniale del designer



Autotecnica Motori ha firmato  
la preparazione del quattro cilindri.  
Che ora ha 330 cavalli



L'estrattore in fibra di carbonio  
con i due terminali di scarico  
alle estremità. Che sound!



AUTOMOBILI AMOS

di handling, ha un non so ch  di emozionante e, allo stesso tempo, di minaccioso. Ci godiamo il momento in silenzio, mentre osserviamo, pure con un filo di apprensione va detto, i primissimi passi della Futurista. Ci accorgiamo che il sound perde progressivamente gli spigoli, le note dello scarico si arrotondano e quando raggiungono i nostri timpani appaiono piene, corpose e creano una certa anticipazione sulle reali potenzialit  di questa belva verde Brinzio.   il nome del colore, sviluppato insieme alla Basf, scelto per l'esemplare che rester  nelle mani di Eugenio, uno che, fra le altre cose, ama svisceratamente la natura e colleziona auto verdi (nel senso della tinta della carrozzeria): si chiama come il comune in provincia di Varese, tra i cui boschi si snoda una strada che sembra disegnata apposta per

chi ama guidare. Nulla accade per caso e nulla   lasciato al caso. Questo, per , non   ancora il giorno giusto per spremere la meccanica o per verificare quanto sia efficace il nuovo avantreno o per prendere le misure dello zero-cento. E poi, noi di *TopGear Italia* vorremmo passare alla storia per essere stati i primi a parlarvi di questa Delta Futurista, non i primi a romperla. Anche perch , a fare da riferimento, oggi, sono le facce di quei due soggetti cos  diversi e cos  affini che il destino ha voluto legare, prendendosi gioco del tempo. Chiss  che cosa si sono raccontati in macchina, Eugenio Amos e Miki Biasion, per avere quel ghigno stampato in faccia... Oppure, magari non si sono detti neanche una parola: del resto, ognuno aveva semplicemente le proprie buone ragioni per essere felice. **TA**

©Riproduzione riservata

**“Ha un non so ch  di emozionante e, allo stesso tempo, di minaccioso”**



**TopGear 77**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 136166