



Motori A Padova in rassegna i modelli vintage

Troise a pag. 25

Qui accanto,
un modello
di auto vintage
A destra,
il rapper
Massimo
Pericolo

Oltre 130 mila visitatori alla 36a edizione del Salone dell'auto e moto d'Epoca dove si è registrato il "tutto esaurito". La rassegna dedicata al mondo dei modelli vintage ha visto la presenza di collezionisti provenienti da oltre 30 Paesi

Padova, il paradiso dei gioielli storici

SPETTACOLARE

PADOVA Il mondo dell'auto è in tumultuosa trasformazione e il nostro rapporto con quello che un tempo era un oggetto di culto (sognato, inseguito, acquistato anche a costo di firmare pacchi di cambiali...) è diventato più freddo, distaccato, magari anche più razionale, ma privo di passione. Oggi la definizione più accreditata dell'automobile è "strumento di mobilità". Acquistarla, e quindi sentirla propria, come "bene di famiglia", non è più una priorità: meglio noleggiarla, a breve o lungo termine, purché ci trasporti dal punto A al punto B nel modo migliore.

In questo scenario rivoluzionario (ma comprensibile: il mondo cambia) s'è appena concluso un evento in controtendenza, che ha richiamato 130.000 visitatori (molti stranieri) nonostante prezzi d'ingresso tra 25 e 45 euro e la

durata di appena 4 giorni (24-27 ottobre).

OGGETTI DI GRANDE VALORE

Si chiama "Auto e moto d'epoca", si svolge a Padova da 36 anni ed è dedicato ai veicoli che hanno scritto la storia della motorizzazione. Oltre 5.000 sono stati i veicoli esposti, in alcuni casi pezzi di grande valore, in molti altri null'altro che auto "normali", ben conservate o ben restaurate, purché di età superiore ai 30 anni (limite necessario per il riconoscimento di "auto storica") ma anche più giovani (a 20 anni un'auto può essere riconosciuta di "interesse collezionistico"). Come è possibile che un evento pieno di "vecchie auto" possa richiamare tanta gente? «Ciò avviene perché a Padova mettiamo al centro di tutto la passione del visitatore» spiega Carlo Baccaglioni, che dell'evento padovano è l'organizzatore. «E poi - aggiunge - abbiamo saputo cogliere il fenomeno delle youngtimer, modelli anni 80 che

consentono di avvicinarsi al collezionismo senza svenarsi».

Tutto vero, ma non sono mancate le vendite milionarie, come quella dell'Alfa 6C 2500 Sport Pinin Farina del 1947 aggiudicata per 639.060 euro nell'asta organizzata da Finarte. E la stessa cifra è stata battuta per una coppia di Porsche. Le vendite di Finarte hanno totalizzato poco più di 2 milioni e 300.000 euro. Che non è una cifra paragonabile a quella di altre aste, come quella di Monterey, in California.

«D'altra parte - spiega Sanni Restuccia, esperto broker alla guida di Rex Garage - il movimento sta vivendo un riassetto fisiologico che fa seguito alla escalation delle quotazioni provocata negli ultimi anni dall'ondata di speculatori riversatisi sul mondo delle auto storiche e ora orientatisi verso gli orologi e le opere d'arte».

Ma al di là del mercato, un evento come Auto e Moto d'epoca rende omaggio anche alla pura bellezza di rarità irripetibili, come ha dimostrato la mostra intitolata "Le Rosse in abito da corsa" dedicata alle "barchette" Ferrari: 8 gioielli

**IN ESPANSIONE
LE YOUNGTIMER**

MODELLI DEGLI ANNI '80 CHE AVVICINANO AL COLLEZIONISMO SENZA "SVENARSI"

esposti grazie ad ACI Storico, ente deputato proprio alla tutela del patrimonio motoristico nazionale. Un argomento, questo, che vede ACI e ASI (Automotoclub Storico Italiano) su posizioni divergenti.

Il presidente ACI Sticchi Damiani sostiene «la necessità di predisporre una lista di salvaguardia per avere sotto controllo il parco circolante delle vetture ultravetennali, per tutelare i veicoli di reale interesse storico e rottamare quelli semplicemente vecchi, non sicuri e inquinanti»; di contro, il presidente ASI Alberto Scuro so-

stiene che «in tema di certificazioni è stato intrapreso un percorso evolutivo e virtuoso» e difende l'attuale normativa che assegna al suo ente il compito di certificare la rilevanza storica di un veicolo.

ORIGINALITÀ SOPRATTUTTO

Al di là di certe divisioni, l'ambiente delle auto storiche si rivela comunque unito nel sentire comune di valori come la fedeltà ai principi dell'originalità, della cultura, delle emozioni. E sensibili a questi valori si sono rivelati alcuni brand importanti, presenti a Padova direttamente o attraverso registri e club di marca e di modello. Di spicco la partecipazione di Bentley, presente con la SI del 1956 e la Continental GTC di ultima generazione, splendido esempio di continuità

nel segno del lusso, dell'eleganza e della sportività.

Citroen ha colto l'occasione per l'ennesimo festeggiamento dei 100 anni di vita; Peugeot ha celebrato il 50° anniversario della 304; Mercedes ha puntato sull'evoluzione del concetto di station wagon, mentre Ford ha dedicato il proprio stand alla storia del Transit, un cult tra i veicoli commerciali, destinato ora a cimentarsi nel "nuovo mondo" fatto di van e furgoni ibridi. Horacio Pagani ha festeggiato i 20 anni della hypercar Zonda, mentre Porsche ha colto l'occasione per premiare i migliori restauri e celebrare gli anniversari della 911 GT3, della 914 e della 917, auto da corsa entrata nella leggenda.

Sergio Troise

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UNICA A fianco il muso di una storica GT 40. In basso il mitico Transit a cui Ford ha dedicato lo stand



ANNIVERSARIO
A sinistra la mitica 917, leggendaria Porsche da corsa esposta nella famosa livrea Gulf. A fianco un gioiello storico

Omaggio Seat per i 35 anni: una festa per la mitica Ibiza

LO STILE DEL VEICOLO SPAGNOLO PIÙ VENDUTO DI SEMPRE È DI GIUGIARO E DE SILVA. ESPOSTI I CONCEPT DEL FUTURO

PROTAGONISTA

PADOVA Negli anni 50 c'era la Fiat 1400 con marchio Seat, e poi ci sono state la 600, la 850, la Marbella derivata dalla Panda, la Ronda "figlia" della Ritmo... finché la Casa spagnola non s'è affrancata dal rapporto con gli amici torinesi, mettendosi prima in proprio, e poi lasciandosi abbracciare da Volkswagen Group, che dal 1985 l'ha trasformata in un'azienda moderna, capace di investire in ricerca e sviluppo e di registrare crescite di produzione, vendite e fatturato mai viste prima.

Oggi, grazie anche alla guida di un bravo manager italiano (Luca De Meo) Seat esporta l'80% della produzione, è presente in 80 paesi di 5 continenti, nel 2018 ha totalizzato 517.600 consegne, la cifra più alta mai registrata in 68 anni, e nel 2019 si avvia verso un altro record, avendo toccato nei primi 9 mesi 454.800 immatricolazioni (+9,4%).

Se non bastasse, da una costola di Seat è nato due anni fa il marchio Cupra e intensa è l'attività progettuale mirata all'elettrificazione, come testimoniato dai concept el-Born e Tavascan.

TRADIZIONE E INNOVAZIONE

Poteva un marchio con una storia così interessante trascurare un evento come **Auto e Moto d'epoca?** Certo che no. E infatti Seat si è presentata per la prima volta nella rassegna patavina per celebrare i 35 anni di vita della Ibiza, il modello spagnolo più venduto di sempre (oltre 5,4 milioni di unità) e per illustrare ciò che bolle in pentola sul fronte dell'innovazione: un modo per esaltare la propria storia e per tenere viva l'attenzione del pubblico più giovane. «E' bene sottolineare - ha detto in proposito Pierantonio Vianello, direttore di Seat Italia - che abbiamo la clientela più giovane del mercato e la Leon viene acquistata quasi esclusivamente da millennials».

Il successo senza fine della Ibiza lo si deve anche all'imprinting stilistico dato a suo tempo da Giugiaro, che firmò la prima serie e aggiornò la seconda prima di passare il testimone a Walter de Silva, altro guru del design italiano. Quarta e quinta serie sono state affidate poi al belga Luc Donckerwolke e allo spagnolo Alejandro Mesonero-Romanos, attuale capo del Centro Stile di Bar-

cellona.

I due eredi dei maestri italiani hanno modernizzato l'Ibiza salvaguardando la personalità dell'auto, diventata con il tempo il modello più carismatico del marchio spagnolo. Un marchio in piena evoluzione, come testimoniato dal concept el-Born esposto a Padova accanto alla Cupra Tavascan. El-Born prefigura una vettura compatta a emissioni zero predisposta per la guida autonoma di livello 2: realizzata sul pianale MEB, la piattaforma modulare per auto elettriche sviluppata da VW Group, dispone di una potenza di 204 cv e assicura un'autonomia di 420 km, con tempo di ricarica di 47 minuti (per l'80% dell'energia). Dopo l'anteprima a Ginevra, a Padova è stato confermato che el-Born diventerà un'auto di produzione nel corso del 2020 e verrà commercializzata a meno di 30.000 euro.

Nel caso della Cupra Tavascan, invece, l'obiettivo è illustrare come un Suv 4x4 a emissioni zero può interpretare la sportività esaltando l'aerodinamica e la leggerezza (grazie alla fibra di carbonio). La motorizzazione è affidata a due unità elettriche per una potenza complessiva di 306 cv, ricarica in 30' e autonomia di 450 km.

S.Tro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EVERGREEN A fianco la Seat Ibiza esposta a Padova. A sinistra un dettaglio della Cupra Tavascan