



Quante cose successe

In forte controtendenza rispetto ai maggiori eventi di settore, la trentaseiesima edizione di **Auto e Moto d'Epoca** ha fatto registrare oltre 130.000 visitatori

Nuovo traguardo di oltre 130.000 visitatori per la trentaseiesima edizione di **Auto e Moto d'Epoca**, rassegna dedicata al mondo dell'auto storica organizzata alla Fiera di Padova da *Intermeeting*. In crescita anche l'eco internazionale del salone, come testimoniato

dalla forte presenza di stranieri tra i visitatori, i collezionisti e i giornalisti accreditati, provenienti da oltre trenta diversi Paesi. Un esempio fra tanti è stato il gruppo di quindici giornalisti di importanti testate tedesche, che è partito da Monaco in auto per venire a visitare per la prima volta la rassegna padovana. Un evento sempre più intenso e partecipato anche sui

social, soprattutto su Instagram, con il pubblico che ha espresso il proprio apprezzamento con migliaia di foto, video e commenti. «In un momento di difficoltà, a livello internazionale, per gli eventi del settore, Padova cresce - sottolinea con soddisfazione l'organizzatore **Mario Carlo Baccaglini** -. Un segnale in controtendenza dovuto al fatto che a Padova mettiamo al centro di



QUALUNQUE COSA

A sinistra, uno degli affascinanti padiglioni "da battaglia" del salone padovano. In questo enorme spazio era possibile trovare veramente di tutto. Sopra, qualche "elemento" della lunghissima storia di Peugeot. A destra, lo stand del Club Auto Moto d'Epoca Toscano occupato dalla corregionale Ermini.



dono a PADOVA

tutto la passione del visitatore, che solo ad **Auto e Moto d'Epoca** può trovare oltre cinquemila vetture storiche di altissima qualità. Un altro fenomeno interessante è quello delle Youngtimer: i modelli degli anni '80 che affascinano i giovani e permettono loro di entrare nel pianeta delle auto d'epoca attraverso la porta giusta, quella della passione, che è poi il vero carburante della manifestazione».

COMMERCANTI

Bilancio positivo per i commercianti italiani e stranieri, che hanno incontrato compratori e collezionisti provenienti

da tutto il mondo. Porsche, Alfa Romeo, Ferrari e Maserati sono stati i marchi più rappresentati, con diversi debutti eccellenti tra i dealers. Per la prima volta presenti a Padova, ad esempio, *Dr. Konradshaim*, con le sue Porsche di altissimo livello, e *Girardo & Co*, tra i dealers più conosciuti a livello mondiale, che ha puntato sulle vetture da corsa come l'Alfa Romeo Tipo 33 TT 3 del 1972, l'ultima vettura della Casa del Biscione ad aver corso a Le Mans. Anche per gli olandesi di *Real Art on Wheels* è stata la prima, fruttuosa, presenza a Padova, con la vendita di tre auto, tra cui una

one-off: la Porsche 993 2S Cabriolet del 1998. Un'altra bella soddisfazione è stata la vendita di due Pulmini Alfa Romeo: un F12 del 1970 e un T10 Romeo del 1960. In pratica, due mezzi introvabili, recuperati e restaurati con maestria da due appassionati della provincia di Modena. Tra le auto accessibili a un pubblico più vasto, è rimasta forte la richiesta per il Maggiolino Volkswagen e per la Fiat 500. Sul filo dell'eccellenza, presenti in fiera anche alcuni pezzi della *Collezione Righini*, la quarantaseiesima più importante al mondo, che custodisce la prima Ferrari mai costruita.

G ATTUALITÀ
AUTO E MOTO D'EPOCA



LE ROSSE IN ABITO DA CORSA

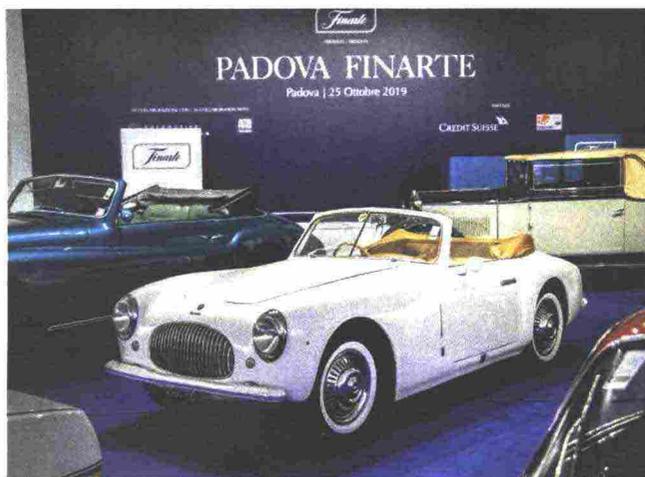
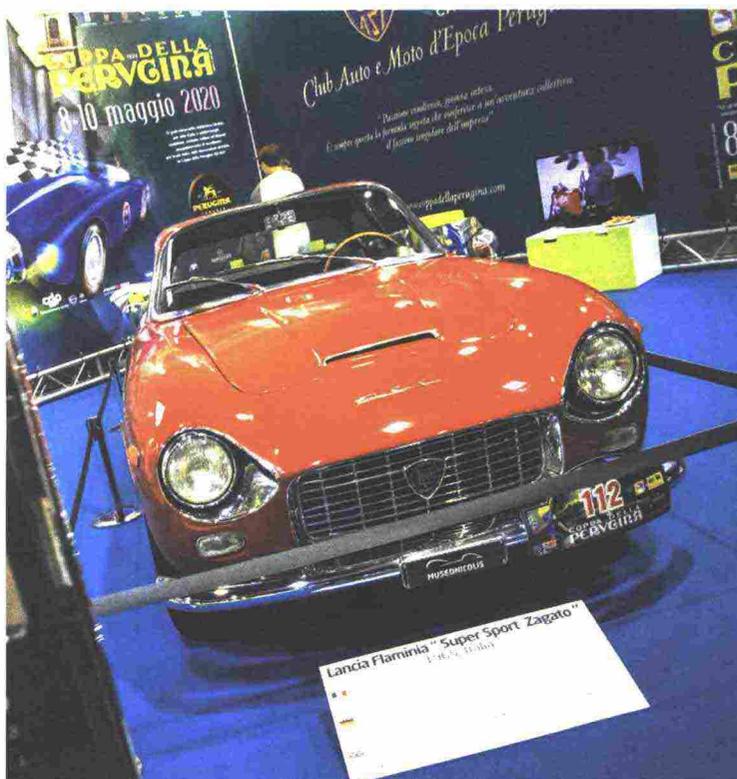
Righini ha anche collaborato all'esposizione *Le Rosse in abito da corsa*, fiore all'occhiello di questa trentaseiesima edizione che, organizzata dall'Automobile Club d'Italia, ha saputo stupire i visitatori con ben otto modelli di barchetta esposte nel Padiglione 3-Arena Acì. «A testimoniare il forte interesse che c'è per la storia dell'automobile, anche quest'anno gli appassionati ci hanno premiato con un'affluenza continua alla mostra sulle barchette Ferrari - ha detto il presidente dell'Automobile Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani - **Auto e Moto d'Epoca** ha una forza di richiamo straordinaria e rappresenta anche un punto nevralgico di confronto tra gli operatori, come nel caso del nostro dibattito sul tema "fiscali e auto storiche", da cui è emerso quanto sia ormai necessario predisporre una "lista di salvaguardia" per avere sotto controllo il parco circolante delle vetture ultraventennali, per tutelare i veicoli di reale interesse storico e rottamare quelli, semplicemente, vecchi, non sicuri e altamente inquinanti».



IN PREVALENZA ROSSE

Sopra, un'Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione IMSA. A sinistra, il logo dell'esposizione organizzata dall'Automobile Club d'Italia con, sotto, una splendida barchetta Ferrari. Sopra a destra, un superbo esemplare di Lancia Flaminia Super Sport Zagato. A destra, lo stand della casa d'aste Finarte.





ASTA FINARTE

Grande interesse, e successo commerciale, per l'asta *Finarte* che, realizzata in collaborazione con *Automotive Masterpieces*, aveva quale top lot l'Alfa Romeo 6C 2500 Sport del 1947, chassis n. 915303. La vendita ha fruttato 639.060 euro. Ottimi affari anche con l'unica cabriolet

Pinin Farina ad avere partecipato alla Mille Miglia nel 1949 e con una coppia di Porsche 911 gemelle: una d'epoca, restaurata alla perfezione, e una moderna, allestita su misura. Venduto anche l'esemplare unico di Fiat-Abarth 750 Spyder (Zagato), chassis n. 100*519476, che si ritiene essere l'esemplare



L'Ascona-B Gruppo 2 di Capitan Miki

Oltre a quanto già detto nel commento, a Padova *Finarte* ha anche messo all'asta, con un valore stimato tra i 135.000 e i 150.000 euro, la Opel Ascona-B (telaio n. 9192762347; motore n. 0019673) con cui Miki Biasion, da "privato", si aggiudicò il Gruppo 2 nel Campionato Italiano Rally del 1980. Tra l'altro Biasion precedette in classifica l'altro privato Alberto Carrotta, che come lui affrontò la stagione al volante di un'Ascona-B. Un anno magico il 1980, visto che con la stessa macchina "Micky" si aggiudicò il Femminile. In Gruppo 1 l'Ascona 2000 colse numerosi successi, in particolare con e Alberto Bigo e Pier Luigi Zanetti, con le versioni allestite da Conrero e Carenini. Ritornando a Biasion, quello del 1980 fu in pratica il primo passo importante di una carriera che ha poi portato il pilota di Bassano del Grappa (VI) a vincere due titoli mondiali consecutivi nel 1988 e nel 1989. Presentata al Salone di Francoforte nel settembre 1975 come berlina di classe media destinata alle famiglie, l'Ascona-B si rivelò dominante sullo sterrato, divenendo un pezzo di storia dei rally. In particolare, la versione SR 2000, equipaggiata con un quattro cilindri a iniezione meccanica Kugekfischer da 205 cavalli (150 kW) e un cambio ZF a cinque marce, fu la vettura di passaggio tra la Kadett GT/E e l'Ascona 400. Impiegata tanto in Gruppo 1 quanto in Gruppo 2, l'auto colse numerosi successi, primo fra tutti quello nell'Europeo 1979 con Jochi Kleint, che in quell'anno fu anche capace di cogliere due successi assoluti davanti alle più potenti Gruppo 4.

presentato al Salone Internazionale dell'Automobile di Torino del 1958.

RUOTE DA SOGNO

Tra le curiosità, da segnalare la proposta di *Ruote da Sogno*, che oltre alla consueta presenza con modelli di eccellenza, come una Ferrari 250 GTL Lusso del 1964 e una Maserati 3500

G ATTUALITÀ
AUTO E MOTO D'EPOCA



PAGINA SABAUDA

In questa immagine, la leggendaria Itala 35/45 HP che nel 1907 vinse il Raid Parigi-Pechino. La vettura è stata portata a Padova dal Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Sotto, lo stand della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica.

GT, ha anche lanciato uno sguardo al futuro dell'auto d'epoca verso l'ecosostenibilità, con un progetto che consente di riconvertire l'auto d'epoca in elettrica, mantenendo la targa e il libretto di circolazione originari.

MAUTO

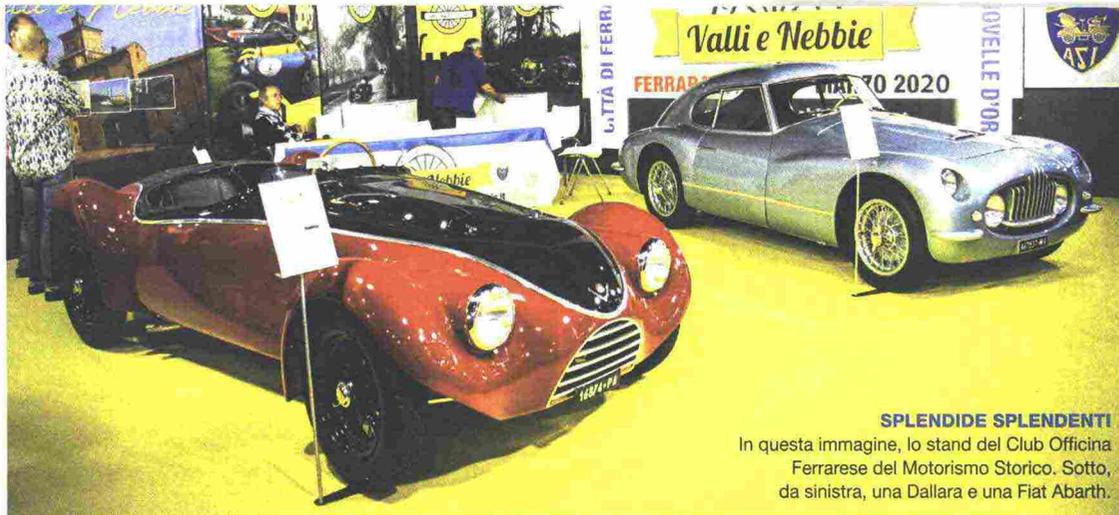
Circa la partecipazione ad **Auto e Moto d'Epoca** del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, la sua direttrice Mariella Mengozzi ha commentato... «Siamo molto felici di aver portato per la prima volta il Mauto a Padova. Con l'auto di Carlo Biscaretti di Ruffia, che fondò il nostro museo, e la leggendaria Itala della Pechino Parigi, abbiamo voluto mettere in pratica la missione comune che ci lega ad **Auto e Moto d'Epoca** e cioè far conoscere e conservare la storia dell'automobile. Qui abbiamo incontrato tanti professionisti del settore, anche internazionali, con i quali in futuro potremo realizzare nuove iniziative. Allo stesso tempo abbiamo fatto scoprire il nostro museo al grande pubblico di appassionati dell'auto. Complessivamente è stata un'esperienza molto positiva».



FONDAZIONE GINO MACALUSO

Giudizio positivo anche per la Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica... «La partecipazione a una manifestazione così importante è un'ottima occasione per divulgare la cultura dell'auto storica, che è la nostra missione. Siamo particolarmente soddisfatti che una delle prime manifestazioni a cui abbiamo preso parte

come Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica sia proprio **Auto e Moto d'Epoca**, un evento di successo frutto della passione degli organizzatori. Una passione che ci ricorda quella di Gino Macaluso per l'automobile, lo sport e il design. La nostra partecipazione, insieme alla Fondazione Ferrero Comotto, non può che arricchire la grande offerta della fiera».



SPLENDIDE SPLENDENTI
 In questa immagine, lo stand del Club Officina
 Ferrarese del Motorismo Storico. Sotto,
 da sinistra, una Dallara e una Fiat Abarth.



**CULTURA
 AUTOMOBILISTICA**

A destra, il presidente
 dell'Automotoclub
 Storico Italiano Alberto
 Scuro in una delle
 interessanti conferenze
 che si sono tenute ad
Auto e Moto d'Epoca.
 Sotto, vecchio e nuovo
 targato Porsche.



Alberto Scuro
 presidente Automotoclub Storico Italiano

**AUTOMOTOCCLUB
 STORICO ITALIANO**

«Siamo orgogliosi di rappresentare il riferimento di questo mondo di passione e siamo orgogliosi di continuare a essere fedeli alla nostra filosofia legata ai principi dell'originalità, della cultura e delle emozioni - ha sottolineato infine il presidente dell'ASI Alberto Scuro -. D'altronde sono questi i valori più importanti che animano il motorismo storico. La passione non ha prezzo, non si misura con il valore economico del veicolo d'epoca desiderato o conservato, magari appartenuto alla stessa famiglia da più generazioni. Allo stesso modo, il valore dell'originalità, che abbiamo voluto evidenziare qui a Padova, va inteso come patrimonio storico, culturale, sociale e industriale che ogni veicolo storico deve preservare, affinché rimanga fedele testimone per il futuro della nostra storia. Per questo ASI ha intrapreso un percorso evolutivo e virtuoso anche in tema di certificazioni, con il solo obiettivo di tutelare sempre di più e sempre meglio questo settore».

