



***L'ORDINARIO DIVENTA STRAORDINARIO
LE AUTO DI NUVOLARI, TARUFFI E LURANI IN MOSTRA A PADOVA***

**La retrospettiva organizzata da Intermeeting e Aci Storico
presenta dieci modelli che raccontano un'Italia che nell'immediato dopoguerra cerca
di risollevarsi grazie a genio e talento.**

Dalla Cisitalia D46 pilotata anche senza volante dal mito Tazio Nuvolari, fino a Il Nibbio II, l'auto con cui Giovanni Lurani Cernuschi, VIII Conte di Calvenzano, conquistò 22 record di velocità internazionali. Questi alcuni dei dieci gioielli parte della mostra "*L'ordinario diventa straordinario*" organizzata nel padiglione 3 durante questa 37esima edizione del Salone Auto e Moto d'Epoca di Padova da Intermeeting e Aci Storico. Raccoglie i modelli custoditi nei principali musei dell'auto italiani, dal Mauto di Torino al Nicolis di Verona. Davanti agli occhi dei visitatori verrà esposta una selezione di marchi e modelli dell'Italia postbellica che faranno rivivere quel periodo: un paese impoverito e uscito sconfitto dalla guerra si rimette in piedi grazie al talento e alla perseveranza di uomini e donne che nel mondo dell'auto sono stati capaci di trasformare auto comuni in prestigiose fuoriserie e bolidi da corsa come il Bisiluro Tarf 1 che racchiude in sé l'aderenza delle auto e l'aerodinamicità delle moto. Ma anche l'unica Fiat 1100 E "Castagna" con parabrezza senza montanti e volante trasparente. O la Lancia Aprilia Sport Paganelli forgiata dalla passione per i motori e l'estro partenopeo.

Ogni auto racconta una storia diversa come quella di Giovannino Lurani, giovane ingegnere, che nel 1934 chiede all'amico Ulisse Guzzi il suo bicilindrico da mezzo litro. Nasce così il Nibbio I nel 1935 che batte più di 10 record internazionali. Nel 1955 Lurani torna da Guzzi per una seconda avventura: questa volta è il momento del Nibbio II, motore monocilindrico a camme in testa da 350 cavalli, carrozzeria Ghia e telaio formula 3 Volpini. Il Nibbio II continuerà a correre fino ai primissimi anni '60 quando ritornerà a Lurani e, da lui, al Museo dell'Automobile di Torino. O come quella della Colli di Milano, un'azienda nata nel 1932, specializzata nella lavorazione dell'alluminio, che collaborò con l'Aeronautica Militare e nell'immediato dopoguerra costruì uno speciale veicolo a metà strada fra l'automobile e l'aereo, dotato di ali che si ripiegavano verso l'alto durante la marcia su strada; nel 1948 l'Aer 1, un prototipo a tre posti, riuscì a compiere alcuni voli di prova. Il progetto non ebbe un seguito industriale, ma la Colli continuò a costruire carrozzerie speciali fino al 1973, collaborando dagli anni Cinquanta in poi con l'Alfa Romeo, per la quale vestì sia telai da corsa (la 6C 3000CM e la Disco Volante) sia telai di serie (sue le carrozzerie per le versioni "station wagon" della Giulietta e della Giulia). Il modello esposto a Padova - la Fiat 500 Spider Sport del 1949, proveniente dal Museo Nicolis di Verona - ha una cilindrata di 750cc e un peso di 520 kg.

Ufficio Stampa | Auto e Moto d'Epoca

Barbara Papuzzi | Sec & Associati | M +39 333 6535410 | papuzzi@seceassociati.it

Tommaso Vesentini | Intermeeting | M +39 3283615617 | vesentini@intermeeting.net

TUTTE LE VETTURE DELLA MOSTRA L'ORDINARIO DIVENTA STRAORDINARIO

Aci Storico Pad. 3

NIBBIO II dalla Collezione del MAUTO di Torino

È il mondo dei Gentleman driver e il conte Giovanni Lurani Cernuschi, noto come Giovannino Lurani, è un protagonista della sua epoca: giovane ingegnere, instancabile organizzatore e pilota amatoriale con vittoria di classe alla Mille Miglia. Nel 1934 si rivolge all'amico Ulisse Guzzi che gli concede il suo plurivittorioso bicilindrico da mezzo litro. Guzzi non lo sa, ma questa sua puntata nel mondo dell'auto è l'origine di 51 record di velocità. Nasce il Nibbio I nel 1935 che batte più di 10 record internazionali. Nel 1955 Lurani torna dagli amici della Guzzi per una seconda avventura: questa volta è il momento del Nibbio II, motore Guzzi monocilindrico a camme in testa da 350 cc, carrozzeria Ghia e telaio formula 3 Volpini. La tecnica ha fatto grandi passi avanti rispetto al primo esemplare: il telaio è tubolare con motore posteriore e ruote indipendenti con balestre trasversali e ammortizzatori idraulici. Il Nibbio II continuerà a correre fino ai primissimi anni '60 quando, carico di 22 record internazionali, ritornerà a Lurani e, da lui, al Museo dell'Automobile di Torino.

IL BISILURO TARF 1 DI PIERO TARUFFI dalla Collezione del MAUTO di Torino

Piero Taruffi (1906 -1988) è una figura eclettica nel panorama del motorismo italiano riuscendo a raccogliere i talenti di pilota, ingegnere, direttore sportivo e progettista. Inoltre, cosa non frequente, seppe primeggiare sia in campo automobilistico che motociclistico. Battè diversi record di velocità lui stesso alla guida di due originali veicoli a forma di bisiluro che aveva realizzato in prima persona. Il Bisiluro Tarf 1 è quello esposto ad Auto e Moto d'Epoca 2020: una vera e propria macchina da record con due telai separati in tubi d'acciaio e rivestimenti "a goccia". In quello di sinistra è ricavato l'abitacolo per il pilota, in quello di destra è sistemato il gruppo motore-cambio di origine motociclistica e il serbatoio di carburante. La sospensione è a quattro ruote indipendenti, la trasmissione alle ruote posteriori avviene per mezzo di catena. Pilotato da Taruffi, con diverse motorizzazioni (motore 2 cilindri Guzzi 500, poi Gilera 4 cilindri 500,550 e 350 cc), il "Tarf" conquistò tra il 1948 e il 1957 ben 22 record internazionali di velocità prima di essere donato al Museo per volere dello stesso Piero Taruffi .

FIAT "500 SPIDER SPORT" - 1949 dalla Collezione del Museo Nicolis di Verona

Un esemplare di grande pregio storico e culturale, probabilmente unico e, come spesso accade con i modelli del Museo Nicolis di Verona, un ottimo spunto per raccontare il genio e la creatività racchiuse nel mondo dei motori. La Colli di Milano fu un'azienda nata nel 1932 e specializzata nella lavorazione dell'alluminio. Durante la guerra la Carrozzeria Colli collaborò con l'Aeronautica Militare e nell'immediato dopoguerra costruì, sulla base delle esperienze acquisite, uno speciale veicolo a metà strada fra l'automobile e l'aereo, dotato di ali che si ripiegavano verso l'alto durante la marcia su strada; nel 1948 l'Aer 1, un prototipo a tre posti, riuscì a compiere alcuni voli di prova. Benché interessante e apprezzato, il progetto non ebbe un seguito industriale. Dopodiché la Colli continuò a costruire carrozzerie speciali fino al 1973, collaborando in modo speciale dagli anni Cinquanta in poi con l'Alfa Romeo, per la quale vestì sia telai da corsa (la 6C 3000CM e la Disco Volante) sia telai di serie (sue le carrozzerie per le versioni "station wagon" della Giulietta e della Giulia). Il modello esposto a Padova ha una cilindrata di 750cc e un peso di 520 kg.

Fiat "1100 E", 1950 Vistotal dalla collezione Museo Nicolis di Verona

Alla ripresa dell'attività dopo la II Guerra Mondiale, la Fiat riportò in produzione la 508C Nuova Balilla 1100, ribattezzandola semplicemente 1100 B; nel 1949 furono apportate alcune modifiche estetiche, fra le quali l'applicazione di un cofano bagagli posteriore, e il modello fu denominato 1100 E (L nella versione a passo lungo, prima scelta dei tassisti italiani). Ultima 1100 con telaio separato, la E fu vestita da tutti i carrozzieri italiani in varie forme (berlina, cabriolet, coupé, giardinetta e anche come veicolo commerciale). La vettura esposta ad Auto e Moto d'Epoca 2020 è un esemplare unico realizzato dalla Carrozzeria Castagna di Milano specializzata in realizzazioni prestigiose. Il cabriolet "Vistotal" deve il suo nome al particolare parabrezza senza montanti, che permette una visibilità totale della strada attraverso l'impiego di vetro temperato di largo spessore che è parte integrante della struttura. Questa Fiat 1100 è una delle ultime creazioni della carrozzeria Castagna e si distingue per la ricercatezza dei dettagli. In sintonia con il parabrezza è anche il volante trasparente, un'opera d'arte vista solo su vetture di maggiore pregio.

Cisitalia D46 - 1946

L'auto e il pilota più famosi al mondo per essere arrivati tredicesimi. È questo il legame tra Tazio Nuvolari e la Cisitalia D46 esposta a Padova 2020. Un esempio unico della determinazione dei piloti e dell'artigianalità delle automobili che sfrecciavano nelle competizioni del periodo postbellico. Ma andiamo ai fatti: è il 1946, Nuvolari è indebolito dalla guerra e dalla perdita dei due figli, ma continua a correre. A Torino si disputa la Coppa Brezzi e Nuvolari è in testa. Ma al secondo giro lo si vede agitare qualcosa in aria: è il volante che si è staccato. Nuvolari continua a correre, pilotando con le mani poste direttamente sulle staffe dello sterzo. Poi si ferma, lo fa riparare e riparte. Ma è costretto a fermarsi ancora per altri guasti e la successiva ripartenza avviene addirittura con il cofano aperto. Nulla che lo induca a ritirarsi, comunque. Finirà la gara 13°, aggiungendo un ulteriore tassello alla sua leggenda.

Auto sperimentale DAL BUONO - 1939

Un'auto unica, nata dalla mente di un inventore visionario che è stato riscoperto come un lampo di genio nella storia dell'automobile. Ecco la sintesi del brevetto depositato all'Università di Parigi e montato su questa auto sperimentale. Si tratta di un modello dalle ruote anteriori dinamiche che si inclinano in curva e cambio sequenziale al volante. Un'auto del 1939 che montava un motore di derivazione ARAR Volkswagen 1.1 e che, grazie a diverse soluzioni tecniche perfettamente bilanciate, era in grado di cambiare il baricentro e frenare in curva in assoluta sicurezza. Un sistema troppo complesso per divenire di serie, ma una testimonianza indiscussa dell'inventiva italiana nel mondo dei motori.

OSCA Telaio 1146 - 1954

L'Oscia rappresenta l'innata capacità degli italiani di reinventarsi, creando il meglio partendo dal nulla. La piccola-grande officina è stata l'occasione per i fratelli Maserati di reinventarsi dopo essere stati costretti a vendere il loro brand. Proprio dall'Oscia uscì il telaio 1146, immatricolato a luglio 1954 e intestato alla Celebre Scuderia San Giorgio Autocorse che fu affidato alla guida del pilota Luc Descollages. Il francese si trova bene al punto da acquistarla e gareggiare in proprio. Il 1 maggio 1955 sono sulla linea di partenza della Mille Miglia dove danno filo da torcere alle velocissime Porsche 550. Arrivano alla tappa di Roma separati da un paio di minuti e la Oscia riesce a tagliare il traguardo di Brescia arrivando seconda di classe nonostante alcune noie al motore.

Ma l'avventura della OSCA non è finita. Nel 1959 sbarca addirittura negli Stati Uniti per continuare a correre fino "al ritiro".

Zanussi "1100 Sport" - 1949 dalla collezione del Museo Nicolis di Verona

La vettura del Museo è probabilmente un esemplare unico, costruito alla fine degli anni Quaranta su telaio Fiat 508 C e con una storia particolare: costruita da Fioravante Zanussi, fu originariamente dotata di un motore Alfa Romeo 6C 1750, privato del compressore e ridotto a quattro cilindri, eliminando i due centrali. In seguito, fu montato un motore BMW 319 (sei cilindri da 2.000cc) e infine, a metà degli anni Cinquanta, fu modificata e aggiornata la carrozzeria, montando probabilmente il motore 1100 S. Questa successione di modifiche è ben rappresentativa del periodo e dimostra l'aggiornamento e le sperimentazioni alle quali erano sottoposte le vetture da corsa realizzate da piccoli costruttori per mantenerle competitive nelle gare.

Lancia Aprilia Sport Paganelli Siluro da Corsa 1948 (immatricolato '50)

L'Aprilia, nata da un prototipo Lancia del 1934, è un modello di rottura che porta l'industria italiana un passo avanti nel design automobilistico, superando la classica forma a scatola derivante dalla carrozza. Ma l'Aprilia diviene anche la base per una infinita serie di sperimentazioni operate da tanti bravissimi meccanici e carrozzieri nelle loro piccole officine. Uno tra i migliori è il napoletano Sabatino Paganelli che, dopo la fine della Seconda guerra mondiale, dirige un'officina con una decina di dipendenti e una sua propria squadra, la Squadra Paganelli. Paganelli realizza a partire dal 1948 una dozzina di siluri da corsa basati proprio sulla meccanica della Lancia. Quello esposto a Padova 2020 è uno dei più potenti e monta un motore duemila derivato Lancia, ma radicalmente modificato dall'inquieto Paganelli, sempre alla ricerca del peso più ridotto possibile e delle prestazioni più elevate.

750 Sport Internazionale

L'officina resta nella storia come una delle piccole aziende italiane che sono riuscite in risultati enormi. Oggi le vetture vengono apprezzate come auto d'epoca per le loro prestazioni e per il loro fine design. Nata a Modena dalla passione di Vittorio Stanguellini, dagli anni '30 avvia le produzioni di modelli propri derivati da Fiat e raggiunge la fama e la vittoria di classe alla Mille Miglia del 1938. Esposta a Padova è la Stanguellini 750 Sport Internazionale rea-lizzata per correre alla 24 ore di Le Mans del 1958. Dotata di motore Stanguellini e telaio italiani, è progettata e costruita a Parigi in soli tre mesi e mezzo in base ad un accordo amichevole tra Stanguellini e la Société d'Etudes Françaises Automobiles. Con una cilindrata di soli 741cc, la vettura riusciva ad esprimere la ragguardevole potenza di 75 cavalli a 7500 giri al minuto, con una potenza specifica di ben 100 cavalli per litro. Un valore che già da solo giustifica il livello tecnico raggiunto dai meccanici Stanguellini. Per questo le piccole vetture da corsa modenesi all'epoca divennero tra le più richieste e ambite nella loro categoria.