

# Automotori

IL SALONE DI PADOVA

## Storia, passioni e motori lo show dell'auto d'epoca

La più grande rassegna d'Europa. I modelli in esposizione, le mostre a tema e l'incredibile affluenza di pubblico. Il patron Mario Baccaglioni: "La più bella fiera degli ultimi dieci anni"

dal nostro inviato **Diego Longhin**

### Il commento

#### Passato e futuro solo insieme possono sedurre

di **Valerio Berruti**

Non c'è futuro senza un grande passato. Nessuno nasce dal nulla, ha successo e conquista il mondo. C'è sempre una storia dietro. Un'intuizione arriva dopo uno studio, un'idea geniale irrompe dopo aver guardato quello c'è intorno. Vale per la scienza, la tecnologia, la letteratura e i prodotti industriali. Vale anche per l'automobile, oggetto straordinario con oltre cent'anni di vita che oggi si trova di fronte alla più grande rivoluzione mai affrontata. Cambiare per sopravvivere. Abbandonare il carburante che l'ha accompagnata negli anni più belli per lasciarsi portare dall'energia elettrica. Sostituire il rombo del motore al sibilo della batteria. Insomma, l'automobile non sarà più quella di una volta. Dicono che sta diventando un elettrodomestico con un solo obiettivo: consumare poco ed inquinare zero. Dicono che l'emozione, la bellezza e il piacere di un modello sono sensazioni del passato, da dimenticare. Che non interessano più a nessuno. Ma è davvero così? È proprio la fine della fabbrica dei sogni? Certo che no. L'auto cambia. Anzi deve cambiare ma il nostro desiderio rimane lo stesso, così come la nostra meraviglia di fronte a un "oggetto bello". Un oggetto che oggi, proprio come prima, è pieno di futuro. Per l'auto in particolare è sempre stato così. Sempre alla ricerca della tecnologia migliore, della linea più bella, delle prestazioni migliori. Con le certezze del passato e la forza del futuro.

**PADOVA** - Si affacciano nuove generazioni di appassionati. I gusti e le richieste si modificano. Basta osservare le vetture tra gli stand di Auto e Moto d'Epoca, la principale rassegna europea dedicata al segmento, che si è chiusa ieri a Padova, tornando ai livelli pre-Covid. Numeri da record: 115.000 metri quadri, il padiglioni, 1600 espositori e più di 5000 macchine. Accanto ai modelli da sogno, alle over the top, si affacciano filoni nuovi. «È stato un Salone eccezionale, la più bella fiera degli ultimi dieci anni - dice il patron **Mario Carlo Baccaglioni** - non solo abbiamo recuperato, ma siamo andati oltre ogni aspettativa. Sono venuti da tutto il mondo, 32 Paesi presenti, Corea compresa». Con la 38 edizione si sono visti molti giovani: «Ho visto tanti ragazzi entusiasti - racconta Baccaglioni - per lo

zionario Classic di Londra e alla collezione Bertone dell'Asi, si sono viste le 250 GT Drogo, la 308 GTB G4 elaborata Facetti e la 250 GT Pininfarina certificata Ferrari Classiche. E poi la Bugatti T37 del 1926, vettura che all'epoca corse a Le Mans, l'Alfa Romeo TZ del 1964, e la Bugatti T57C Gandolfi special convertibile. «Il nostro obiettivo è quello di valorizzare il comparto, cercando di distinguere il pregio dell'auto d'epoca dall'auto usata», dice **Angelo Sticchi Damiani**, presidente dell'Asi. Il patron Baccaglioni pensa però alle giovani generazioni: «Dobbiamo costruire una coscienza e una cultura, insegnare che l'auto non è un mezzo meccanico, ma un'emozione». **Alberto Scuro**, presidente Asi, è convinto che «la ricchezza che l'automobilismo storico e il suo indotto producono è elevatissima: la ripre-

za inizia anche da qui». Una ricchezza diffusa per uno degli storici collezionisti italiani, **Mario Righini**: «L'Italia è un grande museo dell'auto. Ognuno di noi conserva qualche cosa, una bici, una moto, un'auto, una targa o un particolare. Non solo storia, ma affetto». Lui, che adora l'Alfa e ha iniziato ad amare le quattro ruote nello sfasciacarrozze del padre, ha oltre 300 pezzi, tra cui la prima vettura costruita da Enzo Ferrari, quando ancora non c'era la Ferrari. Storia che va tramandata. C'è chi pensa ad una scuola di restauro: «Potrebbe essere un'opportunità per i giovani» - dice **Romano Marchionni** che a Lizzano nel Bolognese ha il suo atelier del restauro - officina dove si preparano le auto per le competizioni storiche, a partire dalla Mille Miglia».

Soddisfatti gli espositori. Effetti della pandemia? «C'è maggiore euforia» - racconta **Daniele Turrisi** che dalla provincia di Bergamo anticipa il trend del mercato - c'è un effetto rimbalzo». E aggiunge: «Il futuro secondo me? Le auto da corsa. Non si acquista solo una vettura, ma un pezzo di storia dei motori. E poi sulle piste non ci sono limiti dettate dalle emissioni». Insomma, che sia la Mille Miglia o il Rally degli anni 80, la velocità dà un motivo in più per l'acquisto.

Una tendenza anticipata già dai due ruote con le moto da corsa degli anni 70 e 80, europee e giapponesi, oggetti non solo belli da vedere, ma da portare al massimo tra i cordoli. «Tra gli appassionati c'è chi ha 45-55 anni, può spendere e vuole toccare di nuovo le auto proibite che ha sognato nella sua adolescenza o gioventù», spiega Turrisi. Quali sono i modelli di corsa? La Lancia Delta HF Integrale è ormai conclamata, le Alfa 155 e 156, le Audi, le BMW e le Mercedes preparate da corsa. E i grandi classici dell'heritage? Intramontabili vetture, sportive e no. Vetture che vanno dai 500, 1 milione in su (anche di molto), modelli Maserati, Ferrari, Bugatti, Aston Martin e Mercedes. Una gran fetta finisce negli Usa.

In Fiera, oltre alle chiacche del Mauto di Torino insieme alla Colle-



▲ Fiat Ritmo 127 (1974)



▲ Ducati 900SS NCR TT (1979)



▲ MERCEDES 300 SL "CUBANA"

### Il business

## Il valore si moltiplica in 10 anni fino al 288%

di **Matteo Morichini**

**PADOVA** - Negli ultimi dieci anni il valore delle automobili storiche di pregio è aumentato del 288 per cento e secondo l'indice del *Knight Frank Luxury* e *Intermediary*, nessuno oggetto da collezione vanta una simile curva di crescita.

I casi di studio più lampanti riguardano le vetture d'epoca da corsa o prodotte in serie limitata. Non stupisce, dunque, che alcune realtà finanziarie come *Hetica Capital* con sede in Svizzera, abbiano lanciato un fondo dedicato all'acquisto, custodia e valorizzazione di automobili con almeno trent'anni di vita con prezzi da 30.000 a 6 milioni di euro. L'operazione si traduce in ritorni medi annuali per i clienti di circa il 5 per cento mentre il margine delle case d'aste come *Sothby's*

e *Finarte* - entrambe presenti ad Auto e Moto d'Epoca di Padova con stand costellati di gemme - si aggira sul 25 per cento. Questo significa che una 911 Carrera RS 2.7 *Lightweight* del 1973 con quotazione stimata a 850.000, può portare nelle casse dell'intermediario fino a 210.000 euro.

L'allargarsi della finanza fa scendere la media ed i privati con patrimoni ad almeno sette cifre ed alla costante ricerca di rarità, ha ulteriormente acuito la già avviata tendenza al rialzo. «Ma non tutto ciò che è vecchio luccica», avverte Nic-



▲ Ferrari 166 Touring Barchetta. Questo modello viene prodotto dal 1948 al 1953 e a riprendimento "vestito" dalla Touring che presenta la spiler al Salone di Torino 1948 insieme alla 166 Inter berlina

La prova

## La scossa della Kuga ibrida plug-in La nuova sfida Ford

di **Paolo Odinzov**

### Motore a benzina 2.5 abbinato ad un propulsore elettrico. Una potenza totale di 225 Cv e 60 chilometri di autonomia in modalità elettrica

**VULCI** - Il bello delle automobili ibride plug-in, ovvero quelle che permettono di essere ricaricate da una fonte esterna di energia, è che possono essere utilizzate come delle normali vetture termiche o come delle elettriche. Anche se in quest'ultimo caso per un numero più limitato di chilometri rispetto ai modelli puri a batteria.

Tutto questo si traduce in notevoli vantaggi soprattutto nella marcia in città, ma anche nei percorsi extraurbani dove le plug-in consentono comunque, se gestite nella giusta maniera, di abbattere in modo considerevole i consumi ed emissioni offrendo prestazioni pronte e scattanti.

La Ford Kuga è stata l'auto della categoria più richiesta in Europa nel primo semestre dell'anno, in vendita da noi con un listino base di 38.550 euro (esclusi gli incentivi), e consente perfino di sfruttare la qualità della sua anima elettrificata sui fondi sterrati.

Sul div'ovale Blu, nella nuova versione che abbiamo provato nella Maremma laziale, lungo le strade intorno alla necropoli etrusca di Vulci, impiega un sistema che associa un motore benzina 2.5 aspirato a ciclo Atkinson, ovvero con una maggiore efficienza rispetto ai tradizionali motori a benzina, ad un'unità elettrica. Questo è in grado di sviluppare una potenza totale di 225 Cv e può viaggiare per oltre 60 chilometri in modalità a zero emissioni grazie all'energia di una batteria a litio da 14,4 kWh che si ricarica con i sistemi di rigenerazione

presenti a bordo e può fare il pieno di elettroni da una normale presa di corrente in circa 4 ore.

La cosa che sorprende guidando la Kuga plug-in è l'estrema fluidità nella guida permessa anche dalla ottimale taratura dello sterzo, modulabile a piacere dal conducente attraverso Drive Modes, e dal cambio automatico CVT a variazione continua che ha però forse il difetto di far "urlare" un po' troppo il propulsore termico nelle fasi di decisa accelerazione, con un scatto da zero a cento in 9,2 secondi.

Facendo gestire all'elettronica della vettura le 4 modalità di marcia, EV Auto, EV Now, EV Later e EV Charge, secondo i dati del costruttore si possono arrivare per avere 100 chilometri con un litro di benzina, lasciandosi dietro appena 22 g/km di CO2. Numeri da riferimento che il modello unisce a soluzioni studiate per elevarne il tono sul fronte della versatilità, del comfort e della sicurezza.

Basata sul pianale C2 della Ford impiegato anche sulla Focus, la Kuga propone infatti in 4,61 metri di carrozzeria un abitacolo per 5 persone estremamente modulabile negli spazi, forte di un bagagliaio della capacità di carico fino a 1.481 litri.

All'interno vanta dotazioni hi-tech di ultima generazione: tra le quali il cruscotto digitale di 12,3", l'head-up display e l'impianto multimediale Sync3 che si aggiorna automaticamente e dispone delle interfacce Apple CarPlay e Android Auto, oltre che della funzione Ford Pass Connect per controllare direttamente dal cellulare diverse funzioni dell'auto.

A fare di questo SUV una fortezza su quattro ruote ci pensano invece diverse tecnologie Ford Co-Pilot progettate anche per rendere l'esperienza di guida meno stressante: una delle tante è il cruise control adattivo che frena e fa ripartire l'auto in automatico a seconda del traffico.

Il modello La Ford Kuga ibrida plug-in può percorrere cento chilometri con un litro di carburante con emissioni di CO2 di appena 22 g/km. Il listino di questa versione (lunga 4 metri e 61 e con un bagagliaio di 1.481 litri) parte da 38.550 euro (incentivi esclusi)

### I numeri

## 115.000

La superficie in mq. La superficie a disposizione di Auto e Moto d'epoca alla Fiera di Padova

## 1.600

Gli espositori. Sono circa 1.600 gli espositori presenti a questa edizione del Salone Auto e Moto d'epoca, disposti in 11 padiglioni

## 5.000

I modelli. Oltre 5 mila le auto esposte con 4 mostre inedite e centinaia di modelli unici

## 130.000

I visitatori. L'ultima edizione del Salone di Padova è stata visitata da oltre 130 mila persone

## 1983

La prima edizione. Il Salone di Padova è nato nel 1983 come mercato di auto storiche



66  
Opportunità anche per utilitarie come Fiat 500 o roadster vintage quali MG Midget  
NICOLÒ LUZZAGO

ed oltre alla sede di Reggio Emilia ci appoggiamo a 40 market place on-line», racconta il responsabile vendite **Patrizio Zaccarelli**. Il discorso lascia intuire come la celebrazione del passato, sia attiva anche nella sfera digitale con promettenti realtà quali *Oldcar24* e *Classic Trader*.

Profittevole come il Rolex Daytona è anche l'investimento vettura da Mille Miglia e nelle rievocazioni storiche del Campionato Grandi Eventi Asi come Targa Florio, Gran Premio Nuvolari e la Coppa Milano-Sanremo. Appuntamenti annuali intrisi di fascino e di bonifici a quattro zeri. Tra costo di viaggio, iscrizione ed eventuale affitto di spettacolari creazioni come la Fiat 8V del 1954 e la Osca Maserati MT4 Sport del 1954 proposte da Classic Car Charter, si superano agevolmente i diecimila euro.

DEP/RODOLFO DE BERTA