

L'evento

# La grande bellezza dell'auto storica

Viaggio tra i 13 padiglioni della Fiera emiliana. Pezzi unici ma anche vetture d'epoca da usare tutti i giorni. Ecco il bilancio

di **Diego Longhin**

**BOLOGNA** – Il raddoppio degli spazi, con il trasferimento da Padova a Bologna, si trascina dietro anche il raddoppio dei visitatori, almeno nel primo giorno, dedicato ai collezionisti e agli esperti del settore, rispetto alle ultime edizioni in terra veneta. Insomma, un successo di pubblico per **Auto e Moto d'Epoca** in versione emiliana. Salone che ha chiuso i battenti ieri dopo quattro giorni di pienezza e una presenza di stranieri intorno al 35%.

Un trasloco che preoccupava il patron, Carlo **Baccaglioni**, che si è inventato questa kermesse 40 anni fa. «**Auto e Moto d'Epoca** è ormai consacrata a livello europeo come la più grande manifestazione di passione dei motori: non c'è nulla in Europa che abbia le stesse dimensioni, gli stessi contenuti, la stessa completezza di prodotto», dice soddisfatto dei risultati. «Abbiamo raddoppiato i visitatori e la percentuale di stranieri è diventata molto significativa e importante», racconta l'amministratore delegato di Intermeeting. Manifestazione che, alla Fiera di Bologna, fa tornare in mente i tempi del glorioso Motor Show.

Lo ricorda anche il presidente di Bologna Fiere, Giampiero Calzolari: «Ora ripartiamo dal bello delle automobili con **Auto e Moto d'Epoca** che vogliamo far crescere ancora». **Baccaglioni**, però, frena: «Siamo un'altra cosa, non siamo il Motor Show e non lo vogliamo riesumare». Un Salone di livello europeo: «Sono venuti gli organizzatori dell'evento di Parigi e della fiera di Essen e hanno dovuto riconoscere il nostro primato».

Il trasloco a Bologna è servito. Una città meglio servita dai treni e dagli aerei, più

aperta al turismo, al centro della Motor Valley, che è diventata partner dell'evento. «Ci hanno aiutato molto e credo che in futuro l'impatto sul territorio crescerà. Voglio portare i club tedeschi a fare i raduni nella Disneyland delle auto», dice **Baccaglioni**.

Nei 13 padiglioni, uno dedicato interamente alle due ruote, sono entrati non solo i cultori del motorismo storico, ma gli appassionati e chi voleva trovare una macchia di altri tempi battendo palmo a palmo i 235 mila metri quadri. «La nostra è una fiera di qualità, che mette in mostra pezzi unici. E nonostante il raddoppio degli spazi siamo riusciti a mantenere un livello altissimo», spiega **Baccaglioni**. L'auto giusta, al prezzo giusto, si trova sempre.

«Ci sono macchine anche a 5-10 mila euro per chi si avvicina per la prima volta a questo mondo, e sono tanti, soprattutto i giovani», dice l'ideatore di **Auto e Moto d'Epoca**. L'auto più ricercata dai giovani? La Panda. «Ne sono state vendute tante - racconta **Baccaglioni** - per i ragazzi, anche per chi non ha un'auto di proprietà, è una vettura simbolo, partendo da design».

Quello di Bologna è poi un salone dove si può sognare e dove si possono ammirare delle chicche, come la Ferrari 312 T5 del 1981, auto passata per le mani del leggendario Gilles Villeneuve in Formula 1, oppure una macchina a vapore di fine '800, anello di congiunzione tra le carrozze e il motore a scoppio. E poi c'era la Lancia Delta Integrale appartenuta a Gianni Agnelli, oltre alla Fiat Panda 4x4 dell'Avvocato, e la Ferrari 275 GTB che è stata di Clint Eastwood e la Spiaggetta usata da Greta Garbo a Taormina. Un regalo del produttore Dino De Laurentis alla fine degli anni 60.

Se si passa nel mondo delle due ruote la regina è la giapponese Yamaha che ha celebrato i 25 anni della R1 che ha rivoluzionato la storia delle moto sportive. Un'eccezionale collezione di modelli Lambretta ha dominato il padiglione a due ruote. Non mancavano nemmeno le Vespe, di tutte le taglie, anche quelle giocattolo, e la Ducati 250 Scrambler appartenuta a Lucio Dalla.



© RIPRODUZIONE RISERVATA