

EVENTI **AUTO E MOTO D'EPOCA** A BOLOGNA

La fiera più importante d'Italia con la nuova sede assume definitivamente una dimensione europea. Più spazio, meglio organizzato, più servizi e più pubblico: non ci sono numeri ufficiali ma la sensazione è di un'affluenza quasi doppia rispetto alla rassegna veneta. Grandi attività di ACI e ASI, una quantità smisurata di veicoli e tante iniziative culturali restituiscono l'immagine di un settore in gran forma, da valorizzare ancora di più

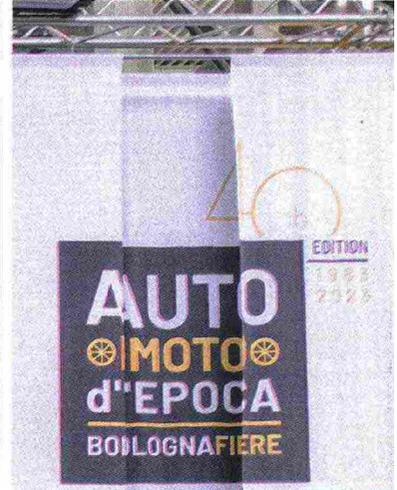
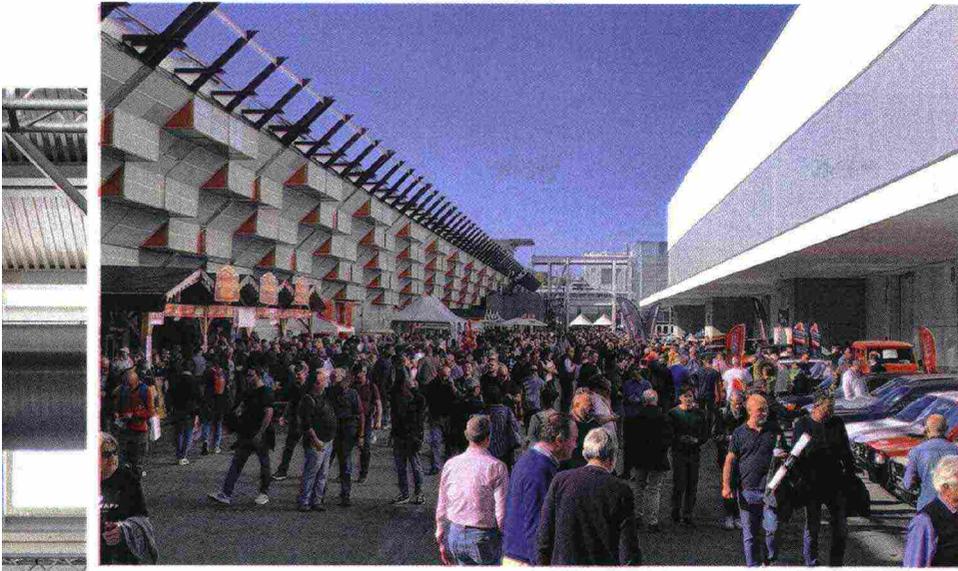
DI FRANCESCO PELIZZARI

Ci vediamo a piazza Grande



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166

EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA



I SILURI DI TARUFFI

All'ingresso principale della fiera (in apertura di servizio) ci si imbatteva come prima cosa nell'esposizione del Mauto di Torino, del Museo Louwman e della Collezione Schlumpf del Museo di Mulhouse, unite in una favolosa carrellata sulla storia dell'automobile, dalle prime a vapore alle F1 anni '80. Queste ultime rappresentate dalla Ferrari 312 T5 del 1980 di Gilles Villeneuve (foto piccola). Riunite dopo decenni le TARF I (dal Mauto) e II (dal Lowman), a fianco. I famosi "bisiluro" da primato di Piero Taruffi: il primo del 1948 (22 record fino al 1957) e il secondo del 1951. Univano la resistenza all'aria di una moto carenata alla stabilità di un'automobile.



ALL'ACI UN OMAGGIO ALLA TARGA FLORIO

Lo spazio di ACI e ACI Storico aveva come tema la Targa Florio ed erano presenti alcune delle auto che ne hanno fatto la storia, dodici esemplari che disputarono la gara. Citiamo l'Alfa Romeo RL TF di Ugo Sivocci (sopra) che vinse nel 1923, la Lancia D24 del 1954, una Porsche 356 B 2000 Carrera GS/Gt che partecipò alla Targa Florio nel 1964 (lo stesso modello di Klass/Neerpasch, 7^ al traguardo di quella edizione vinta dalla 904 GTS di Pucci/Davis); ancora, la Maserati A6 GCS di Olindo Deserti (1955), la Lancia F&M che fu condotta da Sandro Munari nel 1969 e l'Alfa Romeo 33 TT 12 vincitrice nel 1975 (sotto). Un'esposizione di spessore per una corsa che rimase in calendario internazionale per ben 61 anni, dal 1906 al 1977.



DOPO VENT'ANNI BENTLEY DÀ L'ADDIO AL W12

A Bologna c'era anche Bentley, tramite il Gruppo Fassina. Si ricordava la Continental GT, modello che compie 20 anni e quindi diventa storico a tutti gli effetti. Il suo design, muscoloso ed elegante, richiamava alle linee della R-Type del 1952, "l'auto a 4 posti più veloce al mondo" che creò il concetto di Luxury Grand Tourer. La Continental GT nel 2003 ne riprendeva concetto e stili. Nel 2024 andrà in pensione lo straordinario W12 (Volkswagen) che l'equipaggia, sacrificato in nome della cosiddetta "sostenibilità" (leggi elettrificazione). Come sempre accade, il commiato del 6 litri sovralimentato diventerà operazione di marketing, con una versione speciale da 750 CV e 1.000 Nm per i 18 esemplari della Bentley Batur.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



C'È SODDISFAZIONE

Il patron di **Auto e Moto d'Epoca**, l'amministratore delegato di Intermeeting **Mario Carlo Baccaglini** durante l'inaugurazione dell'esposizione. Grande soddisfazione per la nuova sede.



I "CINQUINI" DA CORSA

Lo stand del Fiat 500 Club Italia strizzava l'occhio al tema della 40ª edizione di **Auto e Moto d'Epoca**, ovvero le auto da corsa. Erano esposte un'Abarth 595 SS, (modello che proprio nel 2023 ha festeggiato i 60 anni), una Gianniini 650 NP e una 500 R Replica Abarth. Frequentatissimo come sempre lo spazio espositivo, la 500 resta una delle favorite del pubblico. Il Fiat 500 Club Italia conta oltre 22.000 soci in tutto il mondo.



CHE MACCHINA, LA SPADA CODATRONCA MONZA!

Tra le curiosità della fiera, non si può non citare la macchina del noto ex-pilota motociclistico Loris Capirossi, campione del mondo nel 1990 (125) e 1998 (250), che è anche un grande appassionato di automobili, soprattutto di pezzi unici: la Spada Codatronca Monza, all'incanto sul sito di una nota Casa d'aste online fino al 31 ottobre.

Progettata dallo studio torinese di Ercole Spada nel 2011, la Codatronca Monza è unica nel suo genere e presenta tagli di design tesi e decisi tra cui appunto il posteriore tagliato di netto, elemento distintivo di Zagato negli anni '60, quando Spada era responsabile del disegno. Con 720 CV a 6.200 giri la macchina accelera da 0 a 100 km/h in 3" con una velocità massima di circa 335 km/h.

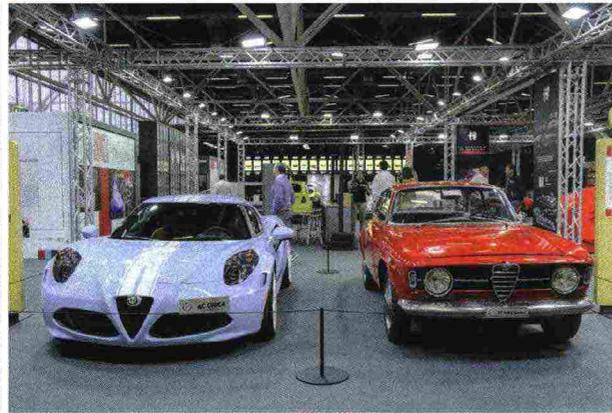
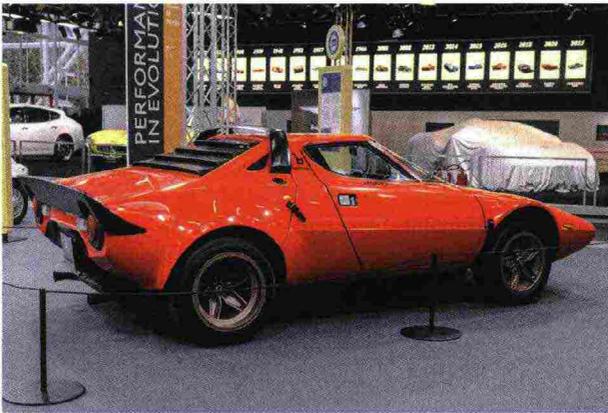
Dopo 39 anni di Padova, finalmente **Auto e Moto d'Epoca**, tra le fiere più importanti d'Europa e del mondo, ha trovato una nuova sistemazione. Finalmente non perché Padova non fosse all'altezza, ma perché da molto tempo si vociferava di un cambio di sede. Intermeeting, l'organizzatore dell'esposizione, aveva tentato la carta di Verona per qualche anno: sembrava prepararsi allo spostamento, o almeno così si diceva. Ma la città scaligera non rispondeva come ci si aspettava. La Fiera di Bologna ha innegabilmente più spazio, meglio disposto e più moderno rispetto a quella patavina; e ancora ha il ricordo dei fasti del Motor Show, che la rendono in generale più attrezzata. Padiglioni più grandi, più luminosi (quasi tutti), superficie quasi tutta coperta. I dubbi sul fatto che molti avrebbero risposto negativamente allo spostamento di sede in nome dell'abitudine sono stati spazzati via dai numeri: 13 padiglioni, 235.000 metri quadri di superficie espositiva, 14 Case automobilistiche, 7.000 veicoli esposti tra automobili e moto (e qualche veicolo industriale e agricolo) e una presenza di stranieri pari secondo l'organizzatore al 35% del totale.

“Un sorprendente successo di espositori e pubblico -l'ha definito **Mario Carlo Baccaglini**, presidente di Intermeeting- che ci posiziona come la fiera più significativa del panorama europeo. Siamo molto soddisfatti anche per le due ruote, alle quali abbiamo potuto dedicare un intero padiglione”. In effetti la sede bolognese ha valorizzato la caratura quasi di salone dell'automobile in generale di **Auto e Moto d'Epoca**, che aveva assunto già nelle ultime edizioni organizzate a Padova. Gli spazi disponibili per la 40ª edizione ha consentito ad alcuni espositori istituzionali di organizzare veri e propri saloni nei saloni, ricchi di eventi. Peccato che l'organizzatore non voglia dichiarare il numero di biglietti venduti (una consuetudine, ahinoi, dalle nostre parti); comunque chi c'è stato si è reso conto di un'affluenza molto elevata e per chi non c'era possiamo dire che il sabato si camminava a fatica in tutti i padiglioni. **Baccaglini** ha poi rimarcato anche come la nuova sede porti **Auto e Moto d'Epoca** a rivestire il ruolo di “crocevia tra l'Europa e la Motor Valley”, fattore non secondario della riuscita dell'evento e anche del trasloco stesso, anche per i risvolti economici che contiene.

EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA



STELLANTIS NEL SEGNO DEL 3
Tanti anniversari da festeggiare a Bologna per i marchi italiani riuniti sotto il cappello di Stellantis: 60 anni dell'Alfa Romeo Giulia GT e della Fiat Abarth 595 (entrambe nate nel 1963); 30 anni della sorprendente e clamorosa vittoria Alfa Romeo al DTM, con Larini e la 155 V6 TI (1993); 50 anni dalla prima vittoria della Lancia Stratos (1973, Rally Firestone); infine, 10 anni dalla presentazione dell'Alfa Romeo 4C (2013), modello di grande successo, di cui era presente un esemplare in un inusuale color celeste con bande e cerchi bianchi (sotto). Svelata al grande pubblico anche la riedizione della 33 Stradale (a lato), finora vista soltanto online.



**VITTORIA IN CASA DEI TEDESCHI
COME AI TEMPI DI "NIVOLA"**

Trenta anni fa l'Alfa Romeo divenne l'unica marca non tedesca ad aggiudicarsi il Campionato DTM, con la 155 V6 TI "DTM". Nel 1993 l'Alfa Corse intensifica l'impegno nella categoria Turismo approntando due evoluzioni dell'Alfa 155: una DTM, l'altra Superturismo per la categoria internazionale "D2". La 155 V6 TI ha trazione integrale, motore V6-60° da 2,5 litri a 24 valvole, carrozzeria in fibra di carbonio, aerodinamica sofisticata con effetto Venturi, peso in ordine di marcia di 1100 kg con una potenza di 400-420 CV a 11.500 giri/min, cambio a sei rapporti, sequenziale da metà stagione 1993. Alfa Romeo con Alessandro Nannini e Nicola Larini vinse 12 delle 20 gare in calendario, tra cui quella leggendaria al vecchio Nürburgring che riportò alla memoria l'impresa di Nuvolari sull'Alfa Romeo P3 al GP di Germania del 1935. Larini vinse il campionato.





PICCOLO GRANDE MARCHIO

Sempre attivissimo, a Bologna era presente anche il Registro Autobianchi nato nel 1987 per celebrare il marchio di Desio (MI) nato nel 1955 dall'accordo tra Bianchi, Fiat e Pirelli, che sfornò automobili sempre interessanti nella tecnica e nello stile, a volte anche avveniristiche: Primula, A111, A112 Abarth, Y10. A Bologna era esposta anche la Bianchina che è andata a Capo Nord (in foto).



RETOMOD E DINTORNI: IL PRESENTE CHE SA DI VINTAGE

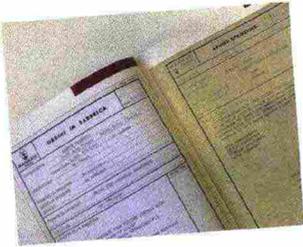
Restomod; Retromod; repliche; invenzioni e rifacimenti. Si è aperto da qualche anno un mondo "parallelo" fatto di automobili che scimmiettano, in vari modi, il passato. Un filone che ha come "madre" le realizzazioni di Singer sulla base della Porsche 911. Dopo la Delta Futurista di Amos (2018) è stata la volta della Kimera Evo37 e delle Delta Evo3 di Miki Biasion. Ora arrivano la Giulia ErreErre fuoriserie (sopra), su base Giulia Quadrifoglio di cui ha telaio e meccanica, e la Grassi 044S (a destra). Al cospetto di queste auto, ci si sente spiazzati. La prima domanda è: cosa sono? Nel caso della ErreErre, la definizione è "Retromod", cioè una modifica in chiave rétro di un'auto, stavolta moderna; come una foto a colori "seppiata". Per la Grassi non c'è definizione, perché è un'automobile del tutto nuova, creata dal nulla; tuttavia, secondo noi l'ispirazione alla Delta S4 la fa rientrare d'ufficio nella categoria delle "Restomod". Modelli accomunati dall'aver una produzione in serie limitata o limitatissima: 33 esemplari nel caso della Giulia; 44 per la S044; e di essere personalizzabili a piacimento. Sulla ErreErre la carrozzeria in carbonio cela il motore V6 biturbo 2.9 da 562 CV, coppia 680 Nm, cambio ZF a 8 rapporti. Secondo il produttore la struttura non modifica in nulla quella portante originaria. I cerchi sono forgiati. La ErreErre Fuoriserie costa 400.000 euro + Iva (compresa l'auto di partenza). Della 044S si sa che la "Grassi Scuderia Milanese" nasce per volontà di Diego Grassi, nipote di Ovidio Capelli noto pilota gentleman fino agli anni '60, che tra le altre cose rilevò la Scuderia Ambrosiana dal conte Giovanni Lurani. Realizzata con largo uso di carbonio e alluminio, la 044S ha motore di tre litri da 650 CV che la spinge a 300 km/h.

Acì punta sulla Targa Florio

Ottima idea è stata quella di dividere l'esposizione in percorsi, dato che la superficie fieristica a Bologna è molto più estesa rispetto a Padova: gli uomini di Intermeeting ne avevano creato uno per ogni categoria: Auto (rosso), Moto (giallo), Ricambi (verde), Mondo delle Classiche (blu). Ciascuno distinto sulla mappa dei padiglioni, all'interno della guida al salone, da un colore. Dell'ultimo percorso facevano parte i padiglioni in cui erano ospitati gli spazi espositivi di ACI, ACI Storico e ASI, che hanno messo in campo tutta la loro forza organizzativa e culturale. L'Automobile Club d'Italia aveva come tema espositivo la Targa Florio, con una bella rassegna delle automobili che ne hanno fatto la storia, compresi pezzi veramente importanti, come leggete in queste pagine. Il presidente Angelo Sticchi Damiani non ha perso occasione per invocare per l'ennesima volta una legge che metta il settore del motorismo storico "perché il Codice della Strada è fermo anacronisticamente da 31 anni riguardo la regolarizzazione di questo settore, all'interno del quale si è creato un regime di monopolio che dobbiamo superare per dare un futuro alla nostra tradizione, a vantaggio di appassionati ed operatori. Dobbiamo distinguere -ha proseguito Sticchi Damiani- i veicoli realmente storici da quelli solamente vecchi, inquinanti e insicuri. La Lista di Salvaguardia redatta da ACI Storico insieme agli interlocutori più accreditati di questo mondo rappresenta uno strumento di identificazione oggettiva a disposizione già oggi delle istituzioni, degli enti locali, dei collezionisti e del mondo economico dell'automobilismo storico". Nelle tante conferenze in programma si è parlato tra le altre cose di storia della Lamborghini, del nuovo libro sulla Lancia 037 scritto dall'ingegnere Vittorio Roberti con Alessandro Cordasco, di tre grandi designer italiani accomunati dalla nascita nel 1938 (Fioravanti, Gandini e Giugiaro) ed è stato illustrato il "1° Rapporto sul mondo delle auto storiche in Italia" realizzato dal centro studi della Fondazione Filippo Caracciolo e pubblicato nel marzo scorso, che stabilisce in 104 miliardi di euro il valore dei 4,3 milioni di auto storiche presenti sul territorio italiano.

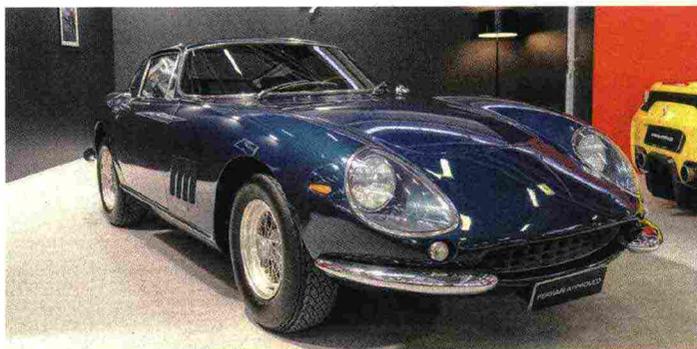
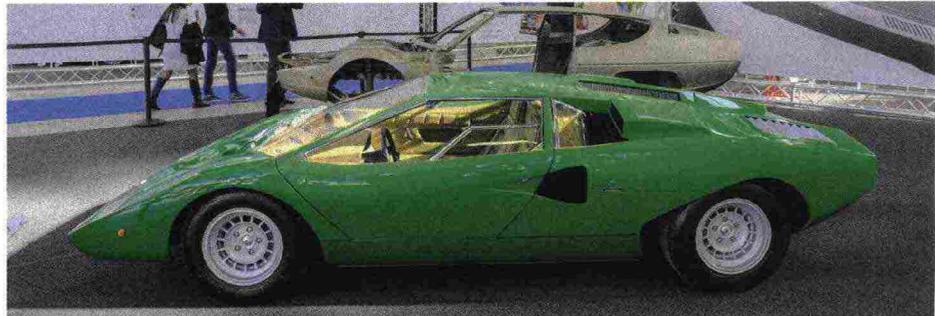


EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA



LA "ELDORADO" IN SCALA

A Bologna non poteva mancare lo spazio della Motor Valley, con tutti i marchi emiliani (che fa rima con "mondiali"): in ordine alfabetico Circolo della Biella di Modena, Dallara, Ducati, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani. Maserati festeggiava i 60 anni della Quattroporte (foto grande, ne parliamo in altra parte di questo numero) e presentava le certificazioni del suo dipartimento "Classiche" (sopra). Legata al marchio del Tridente, presente la Collezione Umberto Panini: esponeva la monoposto 420M/58, nota come "Eldorado" per via dello sponsor gelataio, che disputò la "Corsa dei due mondi" del 1958 a Monza con Stirling Moss. Nella collezione Panini sarà tra poco possibile acquistare il modellino in scala 1/24, appositamente realizzato in 100 esemplari e presentato allo stand sia in versione montata sia in quella "grezza", da montare e verniciare. Al Circolo della Biella una Miura e una Maserati 250F di F1; in Lamborghini, la Countach numero 1.



LA FERRARI DI CALLAGHAN

Tra le varie stelle dell'edizione 2023 di **Auto e Moto d'epoca** non si può non menzionare questa Ferrari appartenuta a Clint Eastwood: la 275 GTB che l'attore hollywoodiano, noto all'epoca soprattutto per le interpretazioni dell'ispettore Callaghan e oggi per film di ben altro spessore, ricevette in regalo dal produttore Dino De Laurentiis nel 1966. L'attore personalizzò l'auto, verniciandola in un insolito quanto irresistibile colore verde scuro, che esalta la bellezza della linea di Pininfarina.

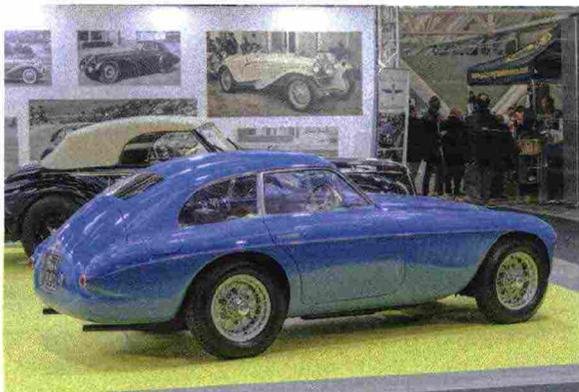


RICAMBI E ACCESSORI COMODI

La parte di ricambistica, che rappresenta l'unicità di **Auto e Moto d'Epoca** rispetto a tutte le altre grandi fiere europee, ha trovato a Bologna una sede capace di contenerla per intero al coperto. Ad essa erano dedicati due interi padiglioni nei quali si poteva camminare comodamente potendo cercare pezzi e accessori. Tanti, e di qualità elevata, anche i modelli in scala.

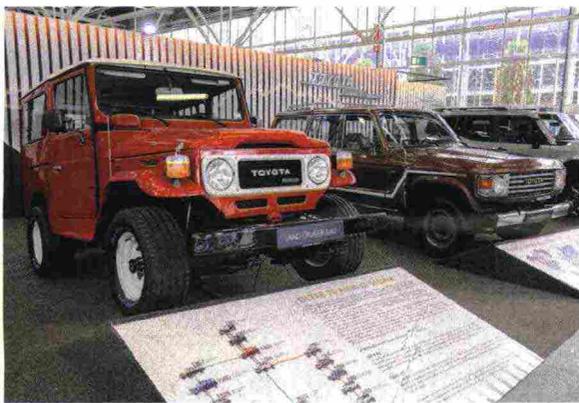
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166



IL V12 FERRARI DI MADAME

Allo stand del Registro Internazionale Touring c'era un piccolo grande pezzo di storia dell'automobilismo: una delle prime Ferrari stradali al mondo, la Berlinetta 195 LM Coupé Superleggera. L'esemplare esposto ha una storia singolare. Nel 1950 i Marzotto commissionarono a Enzo Ferrari due 195 per Giannino e Vittorio e due 166 per Paolo e Umberto. Giannino vinse l'edizione del 1950 ma, mentre correva, un'altra contessa - Madame Simon - commissionò a Ferrari una 195 identica a quella di Marzotto, per correre a Le Mans a giugno dello stesso anno. Ferrari acconsentì e sulla 195 della contessa montò il motore V12 con cui Giannino aveva vinto la Mille Miglia. E il motore lì rimase, sull'esemplare che era esposto a Bologna.



TOYOTA LAND CRUISER, 72 ANNI DA FUORISTRADA "VERO"

Il Toyota Land Cruiser nasceva 72 anni fa, il 1° agosto 1951, come "Toyota BJ". Da allora è diventato uno dei modelli più venduti della Casa giapponese, con 11,3 milioni di esemplari venduti in tutto il mondo. La prima versione era di fatto uno sviluppo della Jeep Willys protagonista della Seconda guerra mondiale ed era un mezzo militare chiamato semplicemente BJ (il nome "Land Cruiser" compare nel giugno 1954). Negli anni fu sviluppato per la produzione in serie della versione civile. Oggi le prime versioni civili di serie, BJ serie 40 (detta "Heavy Duty", presentata nel 1960), sono auto d'epoca che godono di enorme reputazione presso gli amanti del fuoristrada. Ad **Auto e Moto d'Epoca** erano esposte una BJ42 (rossa) e una FJ60 (bronzo, la station wagon presentata nel 1980 si avvicinava al concetto di SUV odierno) per "presentare" l'ultima versione del Land Cruiser, aggiornato con tutte le dotazioni oggi ritenute obbligatorie in termini di sicurezza, navigazione e infotainment. Ma fedele alla sua storia ed al suo DNA fuoristradistico, con il telaio separato dalla carrozzeria, cosa che lo distingue da molte concorrenti rendendolo un vero fuoristrada.

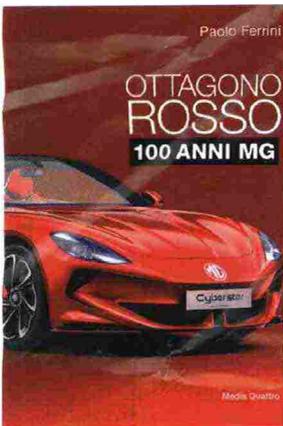
C'è di che andare orgogliosi

"Orgoglio Italiano" era il titolo del Villaggio ASI che riuniva sotto il cappello della federazione torinese molti club e ovviamente anche lo spazio dello stesso Automotoclub Storico Italiano. A sottolineare il concetto erano esposte la Lamborghini Miura della Collezione ASI Bertone e uno straordinario modello in scala 1:25 del veliero Amerigo Vespucci della Marina Militare Italiana, attualmente impegnato (quello vero) in un giro del mondo in 20 mesi. Due temi che riguardano la valorizzazione dell'impresa italiana, come lo sono stati la premiazione di GianPaolo Dallara e di Ercole Spada, due designer che hanno fatto la storia dell'automobile, come pure di Nuccio Bertone. Così come fece la storia Enrico Mattei, fondatore dell'ENI e personalità la cui scomparsa, come molte altre nelle vicende del nostro Paese, ha lasciato in bocca il sapore di incompiutezza che porta a domandarsi come sarebbe andata se non fosse finita così (nel caso di Mattei, finita nell'incidente aereo di Bascapé). Sterminata la programmazione di conferenze sui quattro giorni della fiera, di cui anche in questo caso riportiamo i temi più interessanti: su Giotto Bizzarrini; sulle targhe storiche (tema in comune con ASI) e la circolazione a Roma; i corsi di restauro con le università di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; la presentazione di "ASI in pista" a Varano; la presentazione del Circuito Tricolore 2024; le benzine sintetiche come soluzione per l'uso delle auto storiche oltre il 2035. A proposito di questi ultimi, sono stati illustrati i carburanti alternativi come gli e-fuel e quelli di origine biologica, entrambi già realtà. "Così come è fondamentale evidenziare l'importanza di garantire la sostenibilità - è intervenuto il senatore Lisei (commissione Affari Costituzionali del Senato) - allo stesso tempo lo è sottolineare come non esista una via obbligatoria specifica per farlo. La transizione dal motore endotermico a quello elettrico è una via considerata utile da alcuni ma i bio-carburanti, ad esempio, possono essere un'alternativa utilissima e performante. Inoltre, per quanto riguarda il comparto dei veicoli di interesse storico e collezionistico, mi preme sottolineare come il loro coinvolgimento nell'inquinamento sia marginale, sia per il loro numero ridotto e sia per il loro utilizzo limitato, il quale incide in maniera quanto meno trascurabile rispetto al parco veicolare generale, motivo per il quale è importante far presente la necessità di derogare tali veicoli dai provvedimenti delle limitazioni sulla circolazione delle Regioni e dei Comuni". Su quest'ultimo tema va ricordato il recente accoglimento, da parte del TAR, del ricorso presentato proprio da ASI unitamente ai Registri Storici Alfa Romeo, Fiat, Lancia relativamente ai divieti di circolazione sul territorio laziale, che ha ribadito quanto già stabilito dal Consiglio di Stato e cioè che non vi è evidenza che le restrizioni alla circolazione dei veicoli storici impattino concretamente sull'obiettivo della riduzione delle componenti inquinanti nell'at-

EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA



OMAGGIO AL GENIO DI BIZZARRINI
Nell'ambito del Villaggio ASI dedicato al "genio italiano", non poteva mancare un omaggio a una delle figure più importanti della storia automobilistica nostrana. Ecco, quindi, che allo stand del club Garage del tempo di Cecina (LI) era esposta questa bellissima Bizzarrini 5300 del 1968. Un esemplare molto interessante non soltanto per le targhe nere di prima immatricolazione e per il fatto di essere firmato da Giotto Bizzarrini in persona; ma soprattutto perché completamente originale. Anni fa la macchina era stata restaurata in modo conservativo, quindi lavorando sui pezzi originari senza sostituzioni.



UN LIBRO PER I 100 ANNI DI MG
MG, acronimo di Morris garage, è uno dei marchi che hanno fatto la storia dell'automobile e dello sport automobilistico. Il marchio è in mano cinesi da parecchi anni, e oggi produce auto elettriche che tuttavia non hanno perso il fascino di un marchio storico. A Bologna è stato presentato il libro per i 100 anni, scritto dal giornalista Paolo Ferrini, esperto e appassionato di auto britanniche.



LA GIULIETTA DI ENRICO MATTEI
A Bologna l'ASI ha occupato buona parte del padiglione 25 con il suo "Villaggio": lo spazio della federazione faceva da "capofila" a quelli di vari club affiliati, uniti non soltanto simbolicamente sotto il cappello del tema "L'orgoglio italiano". Nello spazio dell'ASI era esposta l'Alfa Romeo Giulietta del 1956 che appartenne ad Enrico Mattei, personaggio di spicco nella storia italiana del secondo '900. L'auto è tuttora conservata dalla famiglia del fondatore dell'ENI, scomparso nel 1962 nel misterioso incidente di Bascapé (PV).

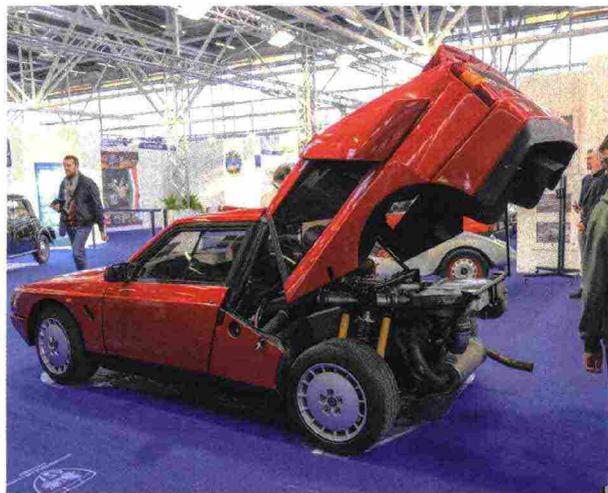
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166



ALLE ORIGINI DELLA "HF"

Tra le "chicche" più interessanti della fiera, le tre Flavia Coupé HF che rappresentano l'origine della Squadra Corse Lancia di Cesare Fiorio (insieme alle Flaminia, e in precedenza le Appia), che rese famoso lo stemma "High Fidelity". All'epoca Almo Bosato preparò 25 Flavia per le competizioni: tre di esse erano esposte allo stand del Club Ruote d'Epoca Pavia; si ha notizia di altre due ancora in circolazione, mentre delle altre 20 si è persa traccia.



LA GIULIETTA SZ DA GENTLEMAN DRIVER

Una delle auto più belle viste a Bologna: l'Alfa Romeo Giulietta SZ esposta allo stand della GlufBlue di Rondinelli, commerciante locale. Prodotta il 27 gennaio 1961, ha una lunga storia di gare italiane in mano a vari gentleman driver, alcuni anche di fama come Piero Frescobaldi; storia nota e tracciata da quel 27 gennaio di 62 anni fa fino ad oggi. Bellissima la livrea originaria, bianco con striscia centrale formata da una banda gialla percorsa da due righe blu, come documentato da numerose immagini d'epoca.



FASCINO RARISSIMO

Allo stand del Club dei Ventiallora, in zona ASI, era esposta questa Delta S4. Qualcuno ha detto "è l'auto più bella del Salone". Il fascino delle Gruppo B è immutato dopo quasi 40 anni, a maggior ragione nel caso degli esemplari stradali come questo, che sono ancora più rari da incontrare di quelli allestiti per le gare.



LA TOPOLINO EVOLUTA... 60 ANNI DOPO

Parliamo in queste pagine della moda dei restomod *et similia*. Questa macchina curiosamente potrebbe rientrare nella categoria, dal punto di vista concettuale. O potrebbe perfino essere la madre di tutti i restomod. Trattasi di interpretazione di barchetta sportiva su base Fiat Topolino B, realizzata a cavallo tra fine Novecento e inizio Duemila da un anonimo carrozzeria veneto appassionato di auto d'epoca. In pratica è una sorta di evoluzione sul tema post-litteram. Una macchina ben fatta, che denota uno studio accurato per la realizzazione. Motore a due carburatori. Era in vendita allo stand della Promotor Classic di Ferrara.

EVENTI AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA

FEDERAZIONE DI ANNIVERSARI

Ampio spazio per il Club Storico Peugeot Citroën DS Italia, che ha compiuto un grosso lavoro di federazione dei tanti club dedicati ai singoli modelli, tra cui uno dei più attivi è il 106 Rallye.

it Club Italia, che festeggia il 30° della sua auto (in foto, insieme alla 2CV - 75° - Soleil). Ricorrenze anche per le Peugeot 205 (40 anni) e 306 (30 anni), come pure per le fortunate Citroën C2 (20 anni) e Xantia (30 anni).



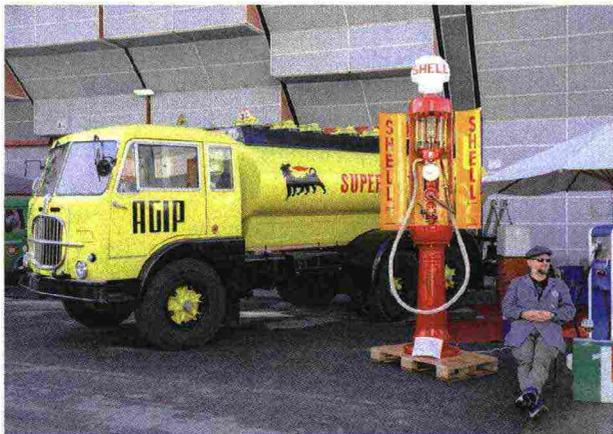
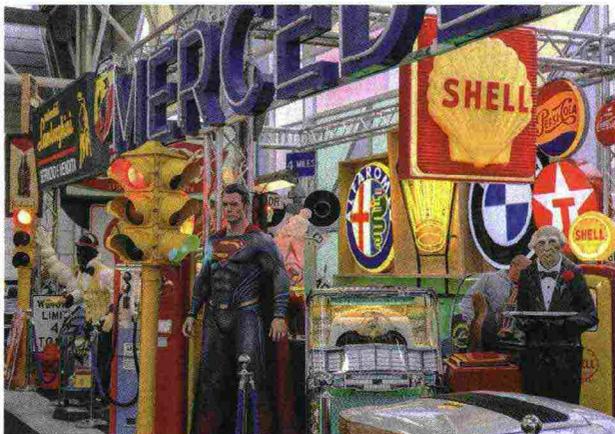
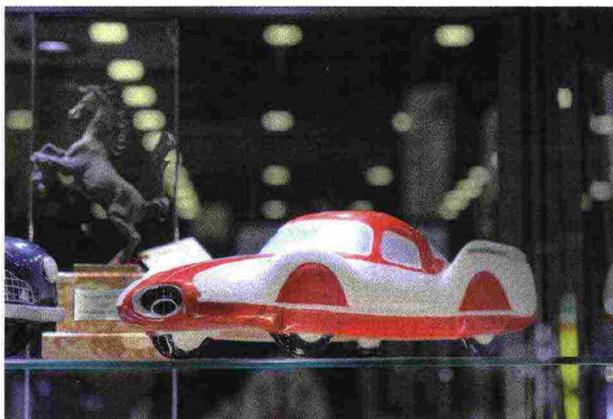
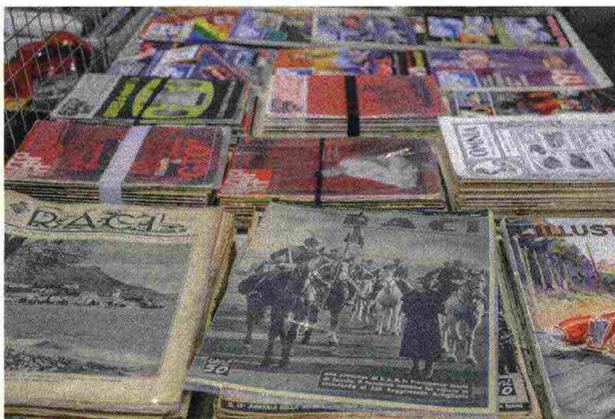
LA BERLINONA CHE HA RESO SICURE LE BERLINE

Allo stand della Volvo un'automobile molto interessante: la VESC (Volvo Experimental Safety Car) del 1972 era un laboratorio viaggiante per lo studio di dispositivi di sicurezza che oggi si danno per scontati. Se oggi le automobili sono come le conosciamo, e cioè protettive, affidabili, in una parola sicure, lo si deve anche a questo prototipo. Una berlinona (lunga 5 metri e 52 centimetri) che ha fatto conoscere al mondo dispositivi di sicurezza oggi universali ma cinquant'anni o sono inediti: air-bag, antibloccaggio dei freni, barre antintrusione nelle porte, pretensionatori delle cinture di sicurezza, piantone del volante collassabile, paraurti ad assorbimento di energia e altro ancora.

LA BALILLA DELLA FERRARI

Solita esposizione da... autosalone per Ruote da Sogno, che occupava un'ampia fetta del padiglione 26, riservato ai soli commercianti. Lo spazio (riduttivo chiamarlo stand) di circa 2000 metri quadri di superficie, con tanto di salottini riservati per le trattative e per incontrare il titolare Stefano Aleotti (rigorosamente su appuntamento) era un salone nel salone, per quantità e qualità dei mezzi esposti (auto e moto, come sempre, totale circa 130 veicoli). Nel solito profluvio di classiche, youngtimer e supercar, spiccava una Fiat 508 "Balilla" con Cavallino Rampante sul cofano: sarebbe quella, unica Fiat, usata dalla Scuderia Ferrari in due gare, la Coppa Acerbo del 1935 e la Mille Miglia del 1936, quest'ultima disputata nella categoria "carburanti succedanei" (era alimentata a metanolo).





DALLA FIAT TURBINA IN SCALA A SUPERMAN

Anche a Bologna non è mancato materiale di automobilia e stranezze assortite. C'erano riviste di ogni epoca (in alto a sinistra, fascicoli della pubblicazione del Reale Automobile Club d'Italia di epoca fascista), modellini di ogni fattura e scala (in alto a destra, una minuscola Fiat Turbina del 1954; distributori di benzina con tanto di autobotte dell'epoca Supercortemaggiore (sopra, a destra) e stand-bazaar dove trovare insegne delle case, semafori e... Superman!

LA PIÙ BELLA DEL SALONE

L'abbiamo vista all'ultimo, mentre stavamo per tornare a casa. Per noi la più bella del salone è lei, la Bugatti Tipo 251. Ultimo tentativo della Bugatti di Ettore, voluto dal figlio Rolando in un romantico tentativo di mantenere viva una storia gloriosa in un automobilismo molto distante da quello in cui Bugatti era un marchio vincente.

Progettata da Gioachino Colombo per la stagione 1956, con motore 8 cilindri in linea di 2,5 litri, montato in posizione centrale-posteriore e trasversale. Un progetto avveniristico per i tempi, che avrebbe avuto bisogno di ingenti investimenti per essere sviluppato. Fu collaudata da Maurice Trintignant, che la guidò anche nella sola gara a cui partecipò, il GP di Francia del 1956, ritirandosi per la rottura del cavo del gas. Con i serbatoi centrali, era quasi più larga che lunga: puntava chiaramente sulla maneggevolezza, ma la compattezza mal si sposava con le sospensioni a ponte rigido su entrambi gli assi (imposte, pare, da Rolando, probabilmente ancorato ai vecchi schemi delle auto paterne) che la resero poco governabile. Oggi è un'automobile che trasuda storia, con la sua carrozzeria Blu Francia in lamiera, piena di irregolarità e bugne, testimone muta e immobile del tramonto di una stirpe gloriosa. Fa parte della Collezione Schlumpf al Museo di Mulhouse.

