

AUTO E MOTO D'EPOCA A BOLOGNA



Una Fiat che non ti aspetti, ospite del Registro dedicato al marchio torinese: è la ultracentenaria Tipo 6, mossa si da un 4 cilindri come da prassi per la Casa, ma da 9 litri di cilindrata...



Grande risalto ha avuto il display allestito dal Club Serenissima Storico nell'ambito dell'ASI Village: protagoniste due Lancia, una Astura IV Serie berlina Pinin Farina del 1938 (in primo piano) e una Aprilia limousine Boneschi del 1937.



Tra le molte auto portate dal Mauto spiccavano la Lambda personale di Vincenzo Lancia (una berlina con carrozzeria tipo Weymann a 6 luci, qui in primo piano), e una Fiat 520 cabriolet esportata originariamente in Uruguay. Entrambe sono classe 1928.

COME PRIMA, PIÙ DI PRIMA!



di Matteo Giacon

Eccezionale. Esaltante. Epica. Questi gli aggettivi che meglio descrivono la quarantesima edizione di **Auto e Moto d'Epoca**, la prima del nuovo corso dopo l'abbandono della storica location patavina, e che non per caso sono aggettivi che iniziano per E, come Emilia-Romagna, la terra dei motori, cui è toccato l'onore di ospitare la rassegna numero uno d'Italia. Onore peraltro

non disgiunto da un certo onere: allestire uno show come questo senza snaturarlo non è uno scherzo, reinventarlo per adattarlo a una nuova sede richiede nervi saldi. In varie occasioni è capitato che operazioni del genere, causa lo stravolgimento apportato ad abitudini consolidate, abbiano lasciato gli appassionati freddini, per non dire peggio. Bene, è bastato poco per spazzare via i dubbi

Un simbolo della nostra industria negli anni del boom, con un primo proprietario d'eccezione: è la Giulietta prima serie del 1956 usata da Enrico Mattei, vedette dell'ASI Village.



Partenza col botto per la prima **Auto e Moto d'Epoca** targata Bologna. L'esperienza decennale e le opportunità garantite dalla fiera del capoluogo emiliano hanno dato vita ad uno spettacolo favoloso per valore e dimensioni

in merito, e la folla assiepata ai cancelli in un qualunque dei 4 giorni di apertura già lasciava presagire uno show da record. I 235.000 mq a disposizione, suddivisi in 13 padiglioni e 6 piazzali, hanno faticato a contenere una marea umana paragonabile a quella di un Motorshow dei tempi d'oro. Eccezionale poi il numero di auto presenti, stimate in oltre 7000, cioè un buon 25% sopra alle migliori edizioni precedenti di AME!

Auto e Moto d'Epoca non ha quindi ritrovato solo gli amici di vecchia data, stranieri inclusi, ma grazie evidentemente all'appeal della location, e di quel che c'era dentro, se ne è fatta parecchi di nuovi, specie giovani: un altro dettaglio che rimanda all'epopea del Motorshow. In compenso, nonostante la disponibilità di una superficie espositiva immensa, di una logistica di prim'ordine e di hall moderne e funzionali ha stupito constatare come gli stand di alcuni commercianti presentassero ancora una configurazione a scatola di sardine (con le auto pigiate una addosso all'altra). Poco male: il sovraffollamento di certi settori, fenomeno comunque limitato, è apparso come l'unico, sopportabilissimo neo di una rassegna da incorniciare. Qualsiasi residuo complesso d'inferiorità potesse infatti esserci fra **Auto e Moto d'Epoca** e le fiere europee di maggior richiamo è sembrato totalmente azzerato. A questo ha contribuito anche un ulteriore riposizionamento verso l'alto dell'asticella qualitativa delle auto in mostra e l'attenzione riservata al mondo delle due ruote, cui era dedicato un intero padiglione. Anche il reparto ricambi & automobilia ha beneficiato dei pregi offerti dalla struttura bolognese, risultandone valorizzato nella fruibilità. Quanto ai trend emersi quest'anno, è doveroso partire da quanto visto nell'area business, e che si può riassumere così: c'era

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

136166



Altro Biscione d'eccezione era questa 6C 2500 GT del 1950, con carrozzeria sperimentale in alluminio e motore con specifiche Super Sport, vista presso il registro dedicato a questo modello (che gli alfisti dell'epoca consideravano l'ultima autentica Alfa!).



La Fiat 6C 1500 è una macchina più rara di quel che si pensi, ancora oggi ingiustamente poco considerata dal mondo dei collezionisti. Bene ha fatto la Scuderia San Martino a portarne in mostra un esemplare del 1946 dal muso a spartivento in stile 1100.



A Bologna c'erano incredibilmente due Bisiluro Tarf: questo in foto è l'Italcorsa Tarf II del 1951, esposto dal Louwman Museum, poco distante era presente anche il Tarf I nella versione con motore Gilera da 350 cc (portato dal Mauto).



Vero centro nevralgico della manifestazione, il foyer della fiera ospitava modelli portati da alcune importanti realtà museali. In particolare, dalla belga Autoworld proveniva questa Nagant Six Type 137 del 1928, mossa da un 6 cilindri di 2 litri erogante 45 CV.



Ovunque vada, Ruote Da Sogno lascia il segno, a maggior ragione qui a Bologna, dove giocava quasi in casa. Fra le tante proposte di questo operatore si distingueva questa Fiat 1400 Panoramica Zagato del 1950. Prezzo (366.000 euro) adeguato alla caratura del pezzo.

parecchia Motor Valley. Per quanto Porsche, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, BMW, Jaguar siano stati come sempre sugli scudi, è indubbio che il pianeta Modena è apparso in gran spolvero. Numerose le transazioni concluse (almeno sulla carta), con quotazioni meno pazze del solito. Fra le auto pronte a passare di mano, apprezzata anche la presenza di varie fuoriserie: per dire, non capita spesso di trovare in vendita in contemporanea ben tre Fiat 1400 firmate da alcuni dei nostri più celebri atelier (nello specifico una Panoramica Zagato, una cabriolet Bertone e la Orchidea by Vignale & Michelotti). Complementari a broker e dealer sono poi stati gli stand ufficiali di varie Case automobilistiche: assieme a habitué come Mercedes e Stellantis (cioè Fiat

Heritage, che ha mostrato la rinata 33) si è fatta notare Volvo, presente in gran pompa anche se in un padiglione periferico. Letteralmente centrali, al contrario, le aree per sodalizi e istituzioni varie, dove a farla da padrone erano ancora una volta innumerevoli leggende di origine nostrana, come dimostrato dai parterre di ASI (con la rassegna denominata Orgoglio Italiano) e ACI Storico (con le celebrazioni per la Targa Florio). Da rilevare il cospicuo numero di anteguerra portate da registri e club, come anche da musei privati e pubblici – circostanza mai scontata alle nostre latitudini. In ogni caso, equamente suddivisa fra le auto in vendita o in sola esposizione, c'era anche una quota non indifferente di auto "popolari",

poco pretenziose ma spesso di enorme valenza storico-culturale. Simbolo di tale categoria può benissimo essere la Giulietta berlina che fu di Enrico Mattei esposta dall'ASI. Per contro, latitavano anche quest'anno le americane; la loro penuria, ormai una costante, è legata più ai gusti degli appassionati nostrani che ad un ostracismo verso il *Made In USA* da parte di espositori o organizzatori. Ed è proprio a chi si è sobbarcato l'impegno di dare vita alla rassegna felsinea che rivolgiamo un ultimo doveroso pensiero. Non è da tutti rinascere a 40 anni, ma ad **Auto e Moto d'Epoca** la cosa è riuscita benissimo. ▀

Parecchie le Marche che giocavano in casa come Lamborghini, per esempio. Qui la Countach LP400 del 1975 per la quale Real Art On Wheels chiedeva 1.050.000 euro.

Piacevolmente tante le Ferrari in vendita, come questa 275 GTB Shortnose del 1965 di Real Art On Wheels, che poteva essere vostra a 2.150.000 euro.

Questa Mercedes 540 K Cabriolet B del 1937 portata da Baroni Consulting era una delle auto di maggior spicco fra le migliaia viste al salone.

Molti l'hanno scambiata per un giocattolo, ma la Mopi (da MOPed Plonir) è un prototipo del 1959 dell'ingegnere sloveno Hinko Cerić della Tomos di Capodistria, fabbrica da cui proviene il motore da 49 cc che lo spinge fino a... 30 km/h!

