

Automobilismo



Mensile - Anno 7/8 - Numero 12/01
Dicembre/Gennaio 2009/2010 - Euro 5,20 in Italia

D'EPOCA

GUIDA ALL'ACQUISTO
LANCIA FULVIA BERLINA

FIERA DI PADOVA
DIMENSIONE EUROPEA

PREPARAZIONE
PORSCHE 911 GR. 4

MANUALE D'USO
RIMESSAGGIO INVERNALE

BELLISSIME IERI&OGGI

- PANHARD PL 17 E 24 CT
- HEALEY SILVERSTONE
- FIAT UNO TURBO I.E.

BELLISSIME DA CORSA
HOWMET TX



"Le mie Strato's, i miei Rally"

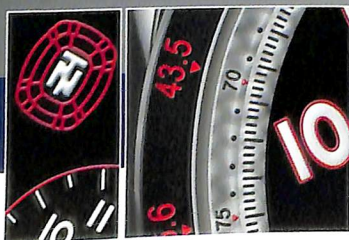
SANDRO MUNARI

00001

9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA 12/01 2009/2010

Tazio Nuvolari **Grand Prix.** Vince il tempo.



**EDITION LIMITEE
GRAND PRIX**

CRONOGRAFO MECCANICO AUTOMATICO IN EDIZIONE LIMITATA A 999 ESEMPLARI. REHAUT RODIATO CON LAVORAZIONE PERLÉE E LUNETTA IN CERAMICA NERA CON SCALA TACHIMETRICA ROSSA. PARTICOLARI CHE RENDONO IL GRAND PRIX UNICO, COME UNICO È "IL MANTOVANO VOLANTE" CHE LO HA ISPIRATO.

EBERHARD & CO

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887

IN OGNI SINGOLO DETTAGLIO.

Quanto valgono 100 anni?

“

In Austria la passione per le Alfa Romeo è enorme. Come pure in Svizzera, Germania, Francia e perfino Inghilterra. Per non parlare degli Stati Uniti. Ci sono posti dove Alfa Romeo è sinonimo di auto sportiva. Se parli con un alfista straniero, sa tutto del Portello, le corse, la produzione, la storia. Se guardi nel suo garage, molto probabilmente ci trovi una Giulietta, una Giulia, un'Alfetta, magari perfino un'Alfasud.

Al Classic Expo di Salisburgo hanno già stabilito il tema dominante dell'edizione 2010: il centenario dell'Alfa Romeo, che fu fondata (come Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) il 24 giugno 1910. Di certo non sarà l'unico esempio: c'è da scommettere che a ogni manifestazione, fiera, rievocazione, raduno, che si terranno in Europa e nel mondo il prossimo anno, ci sarà uno spazio, piccolo o grande, dedicato all'Alfa Romeo.

Insomma, tutti festeggeranno questa ricorrenza così importante per l'automobilismo italiano. Tutti, tranne noi italiani, tranne l'Alfa Romeo (cioè la Fiat). Al momento in cui scriviamo, tutto tace. Nulla di pianificato, nulla di deciso. Non ci sono soldi, forse non c'è nemmeno la voglia.

Per organizzare qualcosa che sia all'altezza della situazione, la macchina organizzativa avrebbe dovuto essere già in movimento. Il centenario dell'Alfa Romeo, marca milanese per eccellenza, si poteva unire alle operazioni per l'Expo 2015: quanti appassionati alfisti da tutto il mondo si godrebbero la propria Alfa in una vacanza italiana con tappa a Milano per festeggiare il compleanno della loro Marca preferita?

Quale migliore occasione per restituire l'Alfa Romeo a Milano e la città a uno dei suoi simboli più importanti?

Ma forse l'Alfa Romeo non è più un simbolo: se lo fosse, comporterebbe una condivisione sociale che Milano e l'Italia probabilmente non hanno più.

”
A Guido,
con stima e
grande amicizia
F. M. M.
13-02-2010



**AUF WIEDERSEHEN
ZUR CLASSIC EXPO 2010
VON 1.-3. OKTOBER**

**SONDERTHEMA:
100 JAHRE ALFA ROMEO**

CLASSIC EXPO SALISBURGO
SERVIZIO A PAGINA 26

UNA FOTO, UNA STORIA
 LETTERE
 FATTI&NOTIZIE
 PAROLE D'EPOCA *Arricchitore*
 MILLENOVECENTOEVENTI *Arriva la stagione delle compact-car*
 PUNTA-TACCO *Vita di Club*
 PUNTA-TACCO *Classic Sport News*
 AGENDA D'EPOCA *Gli indirizzi utili*
 ELENCO ARGOMENTI *Tutte le auto pubblicate*

ATTUALITÀ

IN PISTA CON NOI *La carica dei... quasi 100*
 AUTOMOTO D'EPOCA A PADOVA *L'affare s'ingrossa*
 CLASSIC EXPO SALISBURGO *Musica, maestro!*
 MUSEO BERTONI *La forma della tecnica*
 GENEVA CLASSICS *A tutto tondo*

CONTROSTERZO

MAURO NESTI *Piedone d'Italia*

IN COPERTINA

SANDRO MUNARI E LA LANCIA STRATOS *Il drago e la regina*

BELLISSIME IERI&OGGI

PANHARD PL 17 E 24 CT *La lampada di ala...Dyna*
 HEALEY SILVERSTONE *La prima di Donald*
 FIAT UNO TURBO I.E. *CV a buon mercato*

GUIDA ALL'ACQUISTO

LANCIA FULVIA *Piccola borghese*

6 **BELLISSIME DA CORSA**
 8 HOWMET TX *La fantasia al potere* 104
 10 **SPORT**
 14 PREPARARE UNA GR.4 *Arma assoluta* 116
 15 7° REVIVAL RALLY VALPANTENA *A pane e Rally* 126
 54 ROLEX MONTEREY HISTORIC AUTOMOBILE RACES *Macchine del tempo* 130
 110 **MANUALE D'USO**
 141 RIMESSAGGIO INVERNALE *Buonanotte, tesoro...* 136
 146 **MERCATO**
 19 COMPRO-VENDO *Le occasioni dei lettori* 150
 20 I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE *Tutte le quotazioni* 158
 26
 30
 38

32

42

60

72

94

80



In copertina: Sandro Munari toma alla guida della lancia Strato's con cui cambiò i Rally. La storia, l'intervista, la tecnica. (Foto Gianni Tomazzoni)



27^a Coppa Dalla Favera



ACI PADOVA



*Regolarità internazionale
Autostoriche
International Regularity
Rallye*



**12-13 Febbraio 2010
PADOVA**

www.rallyclub70.com



Foto edizione 2009

AUTOMOBILISMO D'EPOCA
via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
tel. 02/38.085.1 - fax 02/38.01.03.93
www.automobilismodepoca.it
automobilismodepoca@edisport.it

Direttore responsabile
ADALBERTO FALLETTA

Redazione
FRANCESCO PELIZZARI (Caporedattore)
francesco.pelizzari@edisport.it

Hanno collaborato
DANILO CASTELLARIN
ELVIO DEGANELLO - MASSIMO DELBÒ
VITTORIO FALZONI GALLERANI
FRANCO FIORUCCI - LUCA GASTALDI
ANDREA LEMMA - DARIO MELLA
EUGENIO MOSCA - PIERO POZZI

Segreteria di redazione
CHIARA MONTICELLI

Fotografie
ACTUALFOTO - ARCHIVIO DEGANELLO
MASSIMO DELBÒ - FRANCO FIORUCCI
LUCA GASTALDI - THOMAS MACCABELLI
EROS MAGGI - FABIO RICCARDI - SIMONE ROMEO
ENRICO SCHIAVI - GIANNI TOMAZZONI
MAURICE VOLMEYER - LUCA ZANFRON



CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.
Claudio Cortemiglia (Responsabile)
Michele Foglio
Marco Germani,
Alessandro Perelli



Direttore di produzione
PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico
ELENA DE TOFFOL, SABRINA BRAMBILLA,
SARA CASATI, FABIO CASTIGLIONI, MARIA CELICO,
PATRIZIA CIVATI, ROBERTA DUINA,
VINCENZO PALMIERI, GRETA PARODI,
PATRIZIA RENOLDI, TAMARA VIGANO,
BARBARA ZALTIERI

Direttore dei sistemi informativi
FRANCESCO FORTE

Stampa: Rotolito Lombarda

Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18,
20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
Distributore per l'estero: S.I.E.S. srl,
via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (MI),
tel.02/66030400, fax 02/66030269,
e-mail: sies@siesnet.it
Sped. in abb. post. 45% art. 2 comma 20/b legge
662/96 Filiale di Milano - Registrazione del Tribunale
di Milano n. 394 del 23/6/2003 -
Registrazione al R.O.C. n. 56401
Per abbonamenti e arretrati: vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SPA
via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
tel. 02/380851 - fax 02/38010393

Presidente e amministratore delegato
PIERO BACCHETTI

Consiglieri
PIERO BACCHETTI,
MATTEO BACCHETTI, ADALBERTO FALLETTA,
CARLO PERELLI, FRANCESCO ROSICA

Segretario generale
CESARE CRISTINA

Direttore Editoriale
ADALBERTO FALLETTA

(C) Copyright 2009 Edisport Editoriale S.p.a. - Milano Tutti i diritti
di proprietà letteraria e artistica riservati. Manoscritti e foto anche
se non pubblicati non si restituiscono.

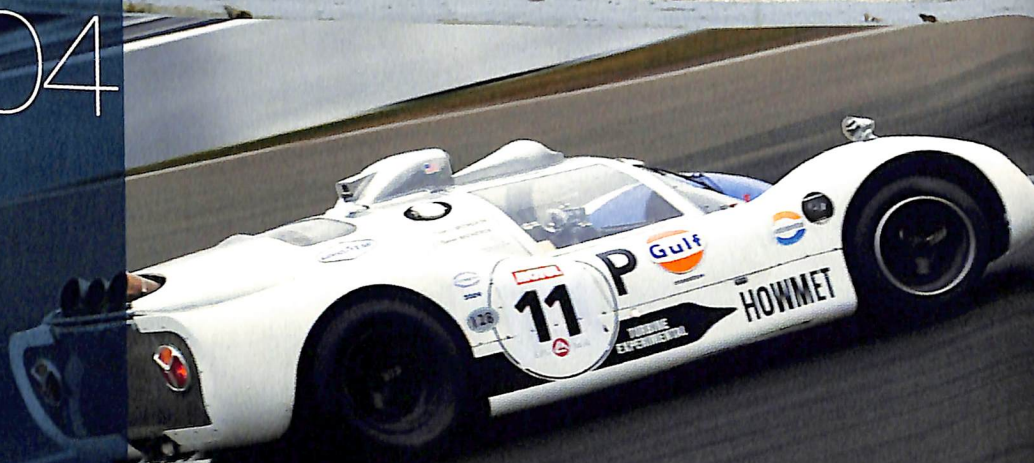
72



80



104



130





1000 MIGLIA
JOCHEN 70
proud partner

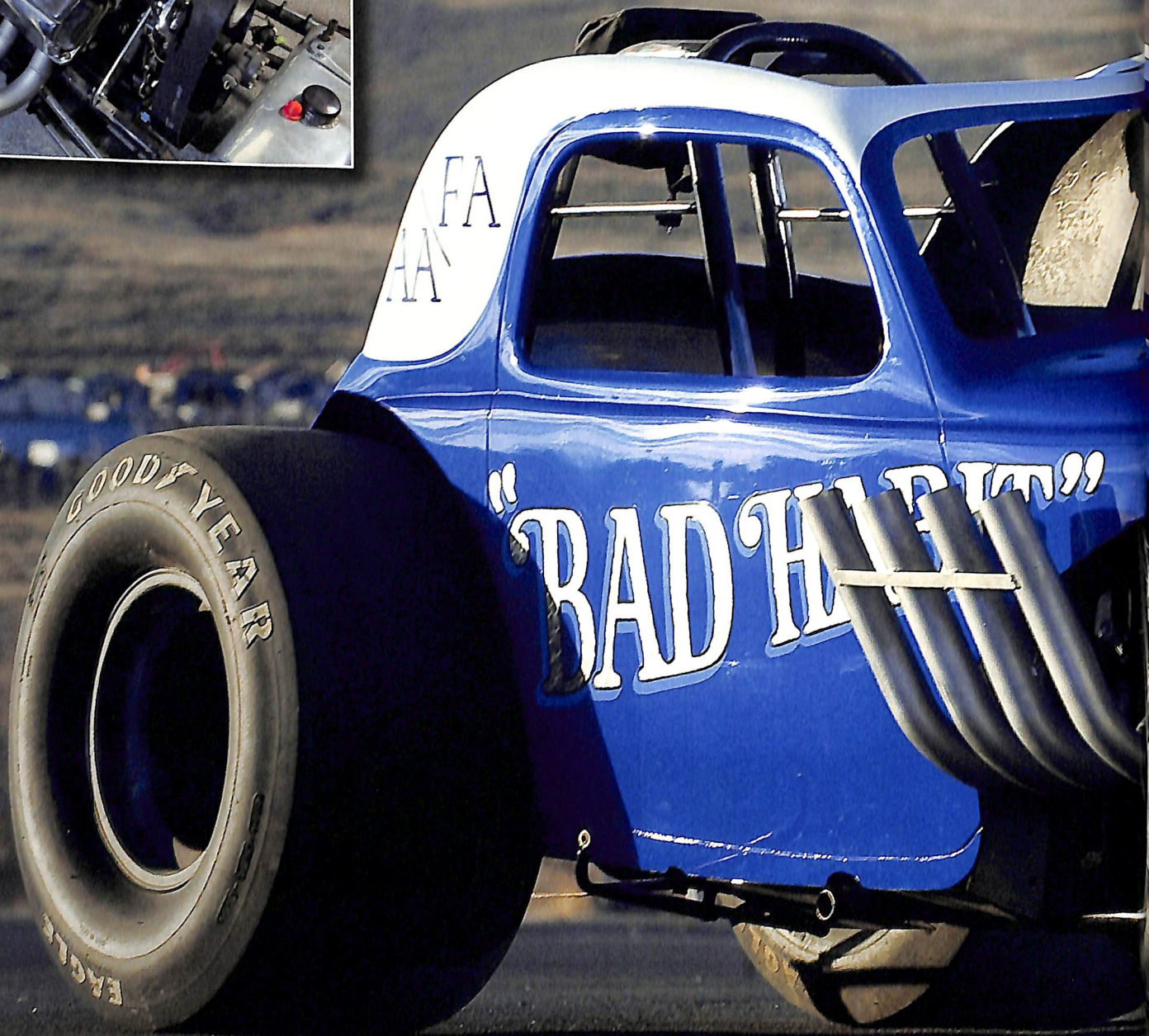
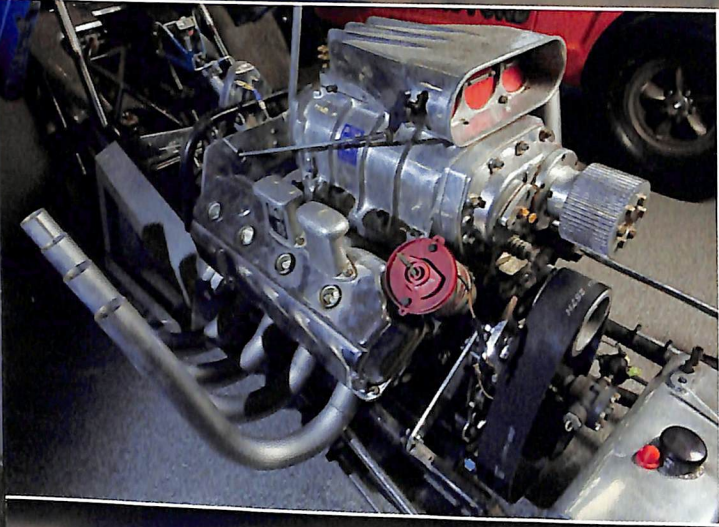


LIVING LEGENDS

Classic Car Bags | www.jochen70.com

JOCHEN 70

Speedy Gonzales



Chi in Italia non conosce la Fiat Topolino? Tranquilla utilitaria della Fiat degli anni Quaranta, sarebbero in grado di dire tutti.

Già sorprende di più vederne una in America, vederla poi alla partenza di una gara di dragster (al via, non parcheggiata tra le auto del pubblico...), per di più nella massima categoria, quella delle *Fuel Altered*, lascia stupefatti. Ed è proprio ciò che ha fatto questa Topolino tutta particolare, andata venduta durante l'asta RM "Icons of Speed & Style" tenutasi il 26 settembre scorso presso il Petersen Automotive Museum di Los Angeles.

Il suo nome ufficiale è Fiat Topolino "Bad Habit" 1937, e monta un motore Hemi Supercharged Keith Black 426 pollici cubi (pari a 6.986 cc) del 1968, accoppiato ad una trasmissione Lenco 8.75 con un differenziale Chrysler 5.12, su chassis in acciaio cromato da 100 pollici (2.540 mm).

Ma, specifiche tecniche a parte, l'idea di usare una Topolino come dragster da dove nasce? Agli inizi del 1970 stavano nascendo le gare dragster e una delle sue classi prevedeva la trasformazione, piuttosto li-

bera, di una vettura "vintage" (categoria AA/FA). L'idea di usare la linea di una Topolino, ricostruendo la carrozzeria in vetroresina, nasce da Charlie Hill (proprietario dell'omonimo team) e del suo socio Bob Parmer, con l'aiuto della Fiberglass Trends Shop.

Racconti tramandati spiegano la scelta con la presenza di una vecchia Topolino in un garage vicino alla sede del team, che avrebbe fatto anche da maquette.

La cosa non è improbabile, visto che la sede era a Wrightsville, in Pennsylvania, una zona con un'altissima percentuale di italo-americani.

Nel 1971, quindi, la Topolino dragster appare sui campi di gara. Parmer nel corso del 1971 ha infilato con questo mezzo una serie incredibile di vittorie, ma soprattutto ha stabilito tempi di gara record. Con il quarto di miglio percorso intorno ai 7", nell'agosto del 1971, stabilisce il record della pista con 6,96", durante il meeting di Maple Grove, e poi, immediatamente dopo, durante il meeting di Indianapolis, con 6,91" stabilisce il nuovo record nazionale.

Più che Topolino, Speedy Gonzales...



Storiche a 25 anni: non è per forza un danno

Da anni se ne parlava, stavolta la legge (sbagliata) che eleva la storicità a 25 anni per tutti i veicoli è passata, con grande gioia dei sostenitori della FIVA, dei soci dell'AAVS che pur di contrapporsi all'ASI danneggiano gli interessi dei veri collezionisti, e di tutti coloro che vedono un collezionismo fatto solo di auto quarantenni e oltre, per i quali le altre auto sono solo roba da pressare.

Ricordiamoci che 40 anni fa dal demolitore finivano Giulietta Spider, Porsche 356 e Flaminia Coupé. Oggi qualcuno vorrebbe demolire come auto vecchie anche le 911. Il collezionismo non si ferma agli anni '60.

È vero che l'Italia era l'unico paese europeo a concedere storicità (ed esenzione fiscale) a 20 anni, ma nella vicina Francia il bollo auto, Fiva o non Fiva, è stato abolito per legge anche sulle nuove, e le polizze agevolate cominciano a 15 anni.

I motivi li conosciamo tutti: troppe auto vecchie, che di collezionistico non hanno nulla ma si usano tutti i giorni, fatte passare come storiche per risparmiare su bollo e assicurazione. Qui è colpa soprattutto dell'ASI che ha sempre rifiutato di fare la famigerata lista, adducen-

do che tutte le auto diventano storiche. In questo marasma a rimetterci sono, ancora una volta, i collezionisti veri.

Maurizio Tromba - Parma

Caro Tromba, abbiamo dovuto tagliare la sua interessante lettera per ragioni di spazio. Per prima cosa, ci corre l'obbligo di precisare perché l'ASI, dopo l'entrata in vigore della L.342/2000, non ha emesso alcuna lista chiusa: prima di quella data esisteva una lista chiusa ASI di vetture che potevano essere omologate; l'omologazione non dava alcun vantaggio fiscale né assicurativo, soltanto la possibilità di partecipare agli eventi ASI.

Nonostante questo, le polemiche dei proprietari delle vetture escluse furono roventi perché è un fatto che per ognuno di noi le auto che dovrebbero essere comprese nella lista sono quelle che possediamo; figuriamoci quindi cosa sarebbe accaduto se l'esclusione avesse comportato l'obbligo di pagare il bollo.

Per quanto riguarda le auto popolari iscritte, se fosse stata redatta una lista chiusa

nel 1970, siamo sicuri che le Topolino sarebbero state ammesse? E nel 1955, cosa ne sarebbe stato delle Balilla?

Qualsiasi auto, quindi, che sia stata amorevolmente custodita (nessuno si sognerebbe di restaurare una Fiat Regata) merita secondo noi lo status di auto storica; se poi qualcuno se ne approfitta, interpretando scorrettamente il regolamento tecnico dell'ASI che prevede palletti precisi anche per il rilascio del semplice Attestato di storicità, la colpa è sua (e per questo andrebbe perseguito), non del regolamento in sé.

L'unica soluzione a questo problema riteniamo sia l'abolizione del bollo per tutte le auto dopo quindici anni perché è chiaro che a questa età o sono storiche o non valgono niente e decade quindi il presupposto della tassazione del possesso.

Il Decreto Legge Berselli ci pare porti utili novità al nostro mondo, prima fra tutte l'eliminazione dell'obbligo della revisione; anche la tanto esecrata elevazione ai venticinque anni non ci pare totalmente negativa (oltre che ineludibile visto che fac-

ciamo parte dell'Europa anche noi) perché contribuisce a limitare il numero dei rottami viaggianti stigmatizzati dal lettore: se è già difficile mantenere in vita un'auto usata per vent'anni lo sarà a maggior ragione per 25.

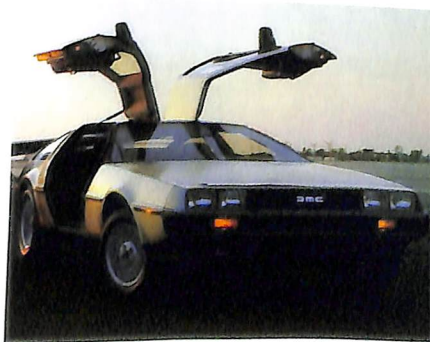
Molto importante è la sancita inidoneità del possesso di auto storiche, anche intese collezioni, di attestazione di capacità contributiva; una inquietante spada di Damocle è stata così tolta dalla testa dei collezionisti.

La possibilità, inoltre, di fermare dalla circolazione un'auto ventennale in attesa che ne compia 25 non è sicuramente la cosa preferibile, ma a qualcuno può fare comodo (chi ha molte auto).

Crediamo che il più grosso ostacolo alla conservazione dei veicoli quasi storici cui il lettore accenna siano le demagogiche normative antinquamento dei Comuni italiani.

Qui sì, bisognerebbe che l'ASI facesse sentire di più la voce dei centotrentunomila iscritti. E' così che si salverebbero tante auto che sono rottamate con uniche beneficiarie le Case costruttrici.

DE LOREAN, NON... TORNÒ MAI AL FUTURO



Gentile redazione, vorrei avere informazioni sulla De Lorean. Ho letto che furono costruite in Irlanda del Nord negli anni 1981-82, in circa 9000 esemplari. In Italia si possono trovare? La De Lorean è stata assorbita da qualche ditta? Che valutazione può avere?

Pietro Tettamanti - Valmorea (CO)

La prima De Lorean MC 12 è prodotta, nello stabilimento di Dunmurry nell'Irlanda del Nord, nel gennaio 1981. Si tratta di una gran turismo a due posti con motore posteriore PRV (Peugeot Renault Volvo) V6 di 2.850 cc montato su un telaio a trave centrale alla progettazione del quale sembra abbia par-

tecipato Colin Chapman, il fondatore della Lotus; particolarissima la carrozzeria disegnata da Giugiaro con porte ad ali di gabbiano e costruita in acciaio inox per cui non veniva verniciata. Nonostante la linea sportivissima e futuristica che le valse il ruolo da protagonista nel film "Ritorno al futu-

NUOVO INDIRIZZO POSTALE

La nostra Casa Editrice si è trasferita. Da questo mese, la corrispondenza cartacea va inviata a: **Automobilismo d'Epoca, via don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI).**

Resta valido l'indirizzo di posta elettronica **automobilismodepoca@edisport.it**
Lettere senza nome, cognome e città non saranno pubblicate

UNA PICCOLA E BELLA GT

Sono possessore di una Simca Matra Bagheera versione Trofeo del 1979. Potete darmi qualche ragguaglio sulla storia del modello?

Francesco Piazza - Corleone (PA)



La Bagheera debutta nell'Aprile 1973, deliberata dagli uomini della Chrysler (allora proprietaria della Simca e della Matra), quale sostituta della Matra

530 motorizzata Ford. Essa, invece, è equipaggiata con il motore della Simca 1100 Ti da 1.294 cc e 84 CV. Al Salone di Parigi 1975 debutta la Bagheera S dotata del motore da 1.442 cc e 90 CV della Chrysler 1308 GT; del 1977 è poi la Bagheera X con finiture più lussuose. La storia della Bagheera si chiude nel 1980 dopo 47.796 esemplari costruiti. Si tratta di una vettura molto interessante: una piccola Gran Turismo che, grazie alla leggerezza della carrozzeria in vetroresina, consente prestazioni brillanti nonostante motori di piccola cilindrata.

ALFETTA CON GUIDA A DESTRA

Spettabile Redazione, sono entrato in possesso di un'Alfa Romeo Alfetta berlina 1.8 scudetto largo con guida a destra, siccome vorrei procedere ad un eventuale restauro, vorrei sapere se è possibile avere una valutazione di questa vettura.

Mauro Montaguti - Bologna

La valutazione di una bellissima Alfetta non supera, per ora, i 5.000 euro. Purtroppo, a meno che non la voglia esportare in Inghilterra o Giappone, la guida a destra su questa auto è penalizzante. Tuttavia, il restauro di

una macchina come l'Alfetta dovrebbe prescindere (nei limiti del possibile) da valutazioni di tipo economico. Inoltre, non è detto che la curiosità di tale allestimento non possa rappresentare un plus per qualche collezionista.



IN CERCA DI MARATONE D'ANTAN

Buongiorno volevo sapere se sono previste e quando le riedizioni storiche di maratone quali la Liegi-Roma-Liegi o Liegi-Brescia-Liegi o Coppa delle Alpi o Tour de Corse e a chi bisogna rivolgersi per le organizzazioni.

Aldo Grandi - Milano

Segnaliamo: il Rallye des Alpes Geneva-St. Moritz del 20 - 25 Luglio 2010, che ritorna dopo tre anni di sospensione (www.rallyedesalpes.com); la simile, nel nome, Coupe des Alpes, e il Trophée en Corse (diverso dal Tour de Corse storico) entrambe organizzate da Rallystory (www.rallystory.com). Sull'onda del successo delle auto storiche come fenomeno, le offerte si moltiplicano, perciò la cosa migliore è stare all'erta cercando su Internet e sulle riviste specializzate.

ro", le prestazioni sono molto deludenti: il motore sviluppa solo 137 CV (SAE) e la velocità non supera i 180 km/h. L'auto piace molto e, quando inizia la produzione, gli ordini in portafoglio sono ben 11.000. Purtroppo varie vicende giudiziarie e finanziarie coinvolgono John Zacharias De Lorean

(il fondatore del marchio) e costringono la fabbrica alla chiusura la vigilia di Natale del 1982 dopo aver completati solo 8.583 esemplari. Altre informazioni può chiederle al Club Italiano De Lorean, che trova all'indirizzo Internet www.dmc12.it; tel. 389-1187113 ore ufficio.



Passioni
in movimento



www.undicihp.com

Presentata la Mille Miglia 2010



È fissato dal 6 al 9 maggio l'appuntamento clou della stagione "storica" italiana: la Mille Miglia. Il programma prevede le verifiche alla Fiera di Brescia e la punzonatura in piazza della Loggia. La pedana di partenza sarà, come al solito, in viale Venezia da dove la prima vettura partirà alle 19,30. Sono ammesse 375 vetture (il numero massimo in base alle necessarie autorizzazioni). Il percorso

prevede la prima tappa a Bologna (invece di Ferrara) e la seconda a Roma, dopo il transito da Urbino, Assisi, Terminillo e Rieti. La terza tappa porterà le vetture da Roma a Brescia lungo un itinerario che prevede di attraversare Viterbo, Radicofani, Pienza, Siena, Firenze, passo della Futa, Bologna, Modena, Fiorano, Reggio Emilia, Parma e Cremona. Le iscrizioni si chiudono il 20 dicembre.

A FEBBRAIO IL 28° AUTOMOTORETRO

Si svolgerà dal 12 al 14 febbraio 2010 la 28ª edizione di Automotoretro, la mostra-mercato dedicata alle auto storiche che si tiene ogni anno a Torino.

La manifestazione si terrà a Lingotto Fiere e intende essere un'occasione di incontro tra operatori e appassionati. L'aspetto più rilevante sarà l'esposizione di veicoli presentati da operatori commerciali ma gli organizzatori contano di dare un buon risalto alla parte culturale e storica della rasse-

gna, con la presenza di stand di Musei e Registri di Marca.

L'anno scorso la rassegna ha fatto segnare due record: 27.500 visitatori e oltre 400 espositori. Alla luce delle previsioni di ripresa economica per il 2010, gli organizzatori di Automotoretro prevedono che queste cifre saranno superate con l'edizione 2010. Per informazioni su Automotoretro: telefono e fax 011-350936; su Internet: www.automotoretro.it; e-mail: info@automotoretro.it

LE VALUTAZIONI DEL F.T.

Per i grandi media le quotazioni economiche sono tra i motivi principali per parlare di auto storiche. Hai voglia a parlare di storia, passione, cultura, vicende tecniche e umane: quasi sempre, la notizia viene dalla quotazione. Ma qual è, poi, la valenza finanziaria? Come sempre è meglio non generalizzare, ma un dato è venuto nelle scorse settimane da una fonte autorevole: il Financial Times, che di... "palanche" se ne intende. Sul suo supplemento autunnale, l'importante testata britannica ha preso in esame alcuni modelli con le relative quotazioni del 2000 e di quest'anno. Il quadro che ne deriva è una vera attestazione di "bene rifugio" per l'auto storica, almeno per i modelli di prestigio. Una Bentley R Type Continental del 1952-1953, nel 2000 era valutata 100mila sterline, quest'anno 350mila. Una Ferrari 250 SWB, in alluminio, del 1959-1962, è passata da 570 mila a 2,5 milioni di sterline. Infine, una Porsche 550 Spyder del 1953-1956 è balzata da 270 a 750 mila sterline. Così parlò FT.

A PADOVA SI È PARLATO ANCHE DI QUESTIONI DI LEGGE

Nell'ambito del salone di Padova Auto e Moto d'Epoca, si è parlato anche della normativa italiana relativa alle auto storiche. Il sottosegretario alla Difesa Filippo Berseli, ha anticipato i contenuti di un decreto ministeriale volto a modificare il regime delle revisioni dei veicoli storici. In particolare il provvedimento mira a fare in modo che essi non ricadano più nel novero dei veicoli atipici, i quali devono sottoporsi a revisione ogni anno. Secondo il decreto le "storiche" dovrebbero rientrare nella normativa che prevede la revisione ogni due anni, dopo la prima fissata allo scadere dei primi quattro anni di immatricolazione.

Oltre a questo intervento è stato anche comunicato che i veicoli costruiti prima del 1° gennaio 1960 devono effettuare la revisione presso i Centri Provinciali della Motorizzazione. Ciò in conseguenza del fatto che con i nuovi strumenti informatici utilizzati dai centri di revisione il sistema non è compatibile con i dati di identificazione delle vetture. Il ministero si è detto disponibile a organizzare le ispezioni in sedi concordate con i club, così da ridurre il disagio per i soci.

Per quel che concerne le caratteristiche dei veicoli, l'Asi ha comunicato che "è stato precisato che i veicoli devono rispettare le norme relative alle cinture di sicurezza, per quelli costruiti dopo il 15 giugno 1976, alle apparecchiature visive d'illuminazione, agli specchi e retrovisori, ai pneumatici con dimensioni e caratteristiche identiche o equivalenti a quelli d'origine".

Un nuovo sito per le storiche

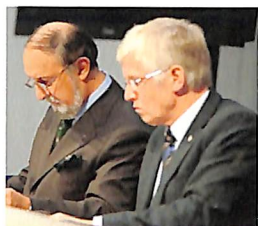
E' on line da pochi giorni il nuovo web-magazine di cultura motoristica www.auto-classica.it: tanti servizi sulla storia dell'automobile, le notizie di attualità, gli eventi dedicati al collezionismo e un'ampia

sezione dedicata ai video.

In più, le curiosità che si incontrano "on the road" durante i viaggi con le auto d'epoca: i luoghi più belli e interessanti, l'enogastronomia, gli itinerari turistici.

L'ASSEMBLEA FIVA A TORINO

Si è tenuta a Torino a fine ottobre l'Assemblea generale della Fiva, Federation internationale vehicules anciens. Tra i numerosi temi discussi, di rilievo l'approvazione del nuovo Codice Tecnico che indica i criteri di identificazione dei veicoli storici. Per prima cosa deve essere un veicolo stradale a motore; deve avere un'età di almeno 30 anni; deve essere conservato e mantenuto in condizioni "storicamente corrette"; non può essere utilizzato come normale mezzo di trasporto quotidiano.



È poi previsto che i veicoli riconosciuti storici vengano classificati in tre categorie: Tipo A (di serie); veicoli rispondenti alle caratteristiche di serie, così come usciti di fabbrica. È ammessa la presenza di accessori, purché disponibili all'epoca della

produzione della vettura. Tipo B (modificati d'epoca); mezzi modificati "in gioventù" e quindi testimonianza di un fenomeno e un costume d'epoca. Tipo C (riproduzioni e repliche); copie costruite molto dopo la fine della produzione di serie. Se la riproduzione è della stessa Casa, prende il nome di Replica. Tipo D (modificate post produzione); modificati dopo il periodo di produzione rispettando le caratteristiche d'origine e usando componenti con le caratteristiche di quelli dell'epoca. Tipo E (eccezioni); veicoli

che hanno un'identità nota ma presentano modifiche risalenti a periodi successivi alla produzione e che non rispettano le caratteristiche dell'epoca in non più di due importanti componenti (motore, trasmissione, ruote, sospensioni, sterzo).

JEAN TODT, PRESIDENTE "STORICO"

Il 23 ottobre scorso Jean Todt è stato eletto presidente della Fia (Fédération Internationale de l'Auto), che raggruppa 228 organizzazioni motoristiche di 132 Paesi. La notizia ha avuto rilievo sulla stampa e in televisione grazie alla permanenza (e ai successi) di Todt a capo delle attività di F1 Ferrari. In realtà è giusto ricordare che la Fia è un organismo che ha anche altre missioni, come la mobilità, l'ecosostenibilità e la

sicurezza, settore in cui proprio Jean Todt (nella foto con il presidente uscente Max Mosley) recentemente si è impegnato. Tra i vari aspetti delle attività della Fia ci sono anche le auto storiche, con diversi campionati internazionali che si svolgono sotto l'egida della Federazione. Piace perciò sottolineare che Jean Todt è anche grande appassionato e collezionista di auto storiche, e sarà perciò da seguire anche su questo terreno.

Con l'elezione di Todt sono stati rinnovati i vari organi dirigenti della Fia. Tra gli altri, sono stati eletti gli italiani Franco Lucchesi, delegato dell'Acì, come uno dei vice presidenti alla mobilità, e il presidente dell'Acì Enrico Gelpi come uno dei vice presidenti allo sport.



56e Rally Neve e Ghiaccio dal 7 al 10 febbraio 2010 Doubs - Jura - Ain

Prova di regolarità FFSA Per vetture dall'Anteguerra al 1990

Più sportiva delle prove invernali : 950 km comprendenti

21 prove di regolarità e 120 arrivi

Un percorso autentico...

Domenica 7 febbraio 2010 : Verifiche a Malbuisson

Lunedì 8 febbraio 2010 : 1° anello : Jura

Martedì 9 febbraio 2010 : 2° anello : Haut-Bugey, Ain

Mercoledì 10 febbraio 2010 : 3° anello : Doubs



www.zaniroli.com

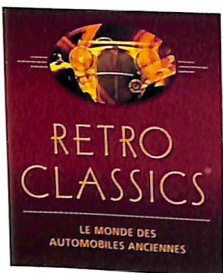
Patrick Zaniroli Promotion
Tel : + 33 1 56 05 05 26 - Fax : + 33 1 56 05 05 30
email : info@zaniroli.com

Terza asta di Bonhams a Retromobile

Per la terza volta consecutiva, anche l'appuntamento 2010 di Retromobile, in programma a Parigi dal 22 al 31 gennaio, prevede una vendita all'asta della Casa inglese Bonhams, nel tardo pomeriggio del 23 gennaio. "Automobiles d'exception" è il titolo dell'evento, che negli anni scorsi ha sempre presentato un ampio catalogo annoverando esemplari molto rari con risultati di vendita eccezionali. Per saperne di più: www.bonhams.com/cars.

APPUNTAMENTO CON... I FIOCCHI

Per gli amanti della "guida bianca", cioè sulla neve e in mezzo alla neve, c'è un appuntamento... con i fiocchi. È il rally Neige et Glace, erede di una gara epica dei decenni passati e che ha come caratteristica appunto quella di prevedere un percorso tutto innevato. Sede della manifestazione è Malbuisson, nella zona del Giura francese; la data è dal 7 al 10 febbraio 2010. Sono ammesse vetture dall'anteguerra al 1981, che verranno suddivise in cinque gruppi a seconda dell'età. Per informazioni: www.zaniroli.com; telefono 0033-1-56050526.



RETRO CLASSICS A STOCCARDA

Nel 2010 giunge alla decima edizione Retro Classics, esposizione di auto e moto d'epoca alla Fiera di Stoccarda. La superficie espositiva di 100.000 metri quadri ha ospitato negli anni passati una manifestazione in costante crescita, che sarà probabilmente confermata anche questa volta. Nel 2009 Retro Classics era stata visitata da

circa 60.000 persone da tutta Europa, grazie anche alla presenza dell'aeroporto di fianco al polo fieristico e alla grande organizzazione che prevede un servizio per trovare camere d'albergo a partire da 53,50 euro a persona (per informazioni: tel. 0049-711-2228-246; e-mail stuttgartretro-senstuttgart-tourist.de; www.retroclassics.de).

IDEE ED ESPERIENZE A CONFRONTO PER LA GESTIONE DEI MUSEI

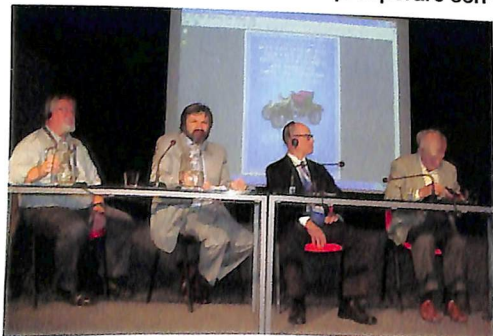
Si è tenuto a settembre l'11° Forum Mondiale dei musei dell'automobile organizzato dalla Fondazione casa natale di Enzo Ferrari di Modena. Il programma ha coinvolto diverse sedi, tra cui Maranello Rosso di San Marino, collezione Righini, Galleria Ferrari. Il dibattito sui temi relativi alla gestione dei musei ha registrato numerosi interventi significativi.

Interessante è stato quello di Leslie M. Kendall, del Petersen Museum di Los Angeles che ha parlato della sostenibilità economica dei musei d'auto. Kendall ha mostrato su quali basi si deve realizzare un museo. Ha puntualizzato, poi, che mai un museo dovrebbe vendere pezzi della collezione per coprire le spese di tutti i giorni e mai usare le auto per scopi che non siano inerenti alla missione originaria. Michael Penn, dell'inglese Haynes International Motor Museum, invece, si è soffermato sugli aspetti ambientali. In rappresentanza del Bonfanti Vimar di Bassano del Grappa, Giorgio Marzolla ha testimoniato come un museo possa vivere e prosperare sen-

za una collezione permanente, ma organizzando più manifestazioni a tema nell'arco di una stagione. Frederick Simeone, il fondatore della Simeone Foundation di Philadelphia, ha spiegato i motivi della sua collezione e il perché diventati sempre più importante preservare le auto in condizioni originali, piuttosto che restaurarle. Non da meno Skip Marketti, curatore della Nethercutt Collection di Los Angeles, uno dei musei più importanti per la qualità delle vetture ma non solo. Il museo si distingue per l'ingresso gratuito, anche al suo archivio, nonché per l'officina di interna, una delle migliori del mondo. Marketti ha parlato di formazione, indispensabile per poter trasmettere le esperienze acquisite e fare in modo che in futuro, esistano le capacità di svolgere i lavori relativi alle auto del passato. Johan Wagner, dell'Auto Pavillon del Sud Africa, ha raccontato la sua esperienza nella realtà sudafricana, e ha presentato i problemi legati alla gestione dei mezzi elettronici di comunicazione, pur sottolineando come da soli non bastino ad attirare visitatori. Curioso l'approccio dell'australiano Kym Hulme, direttore del National Motor Museum di Birdwood, Australia: ha raccontato l'iniziativa presa dal suo museo di organizzare un viaggio attraverso il grande Paese con una delle auto della collezione museale, portando così il museo tra la gente. Infine, una nota tutta italiana: purtroppo il museo Biscaretti di Ruffia di Torino ha brillato per la sua assenza.

NON SOLO CORSE NEL PRINCIPATO

Bandiere rosse a Monte-Carlo il 1° maggio! Detta così fa un po' senso, eppure... Il primo maggio – cioè il sabato del week end in cui si svolgerà il settimo Grand Prix Historique – si terrà la vendita Sporting Classics of Monaco, organizzata dalla Casa d'asta RM, in cui il clou del catalogo si annuncia nel segno del Cavallino. Ci sarà, per esempio, la Ferrari 400 Superamerica Cabriolet di Pininfarina del 1962, ma altre rarità sono attese. Un'altra asta di rango nel Principato di Monaco sarà quella organizzata da Bonhams nella settimana successiva, sabato 8, cioè il giorno prima il precedente il Gran Premio di Formula 1. La vendita di Bonhams nel Principato nei giorni della F1 è ormai una tradizione, essendo arrivata alla sua ventunesima volta. L'asta si terrà nei locali del museo delle auto del principato di Monaco, mentre quella di RM si svolgerà al Forum Grimaldi.



Massimo Delbò



Collezione filatelica dedicata alle icone made in England

 <p>ST</p> <p>Supermarine Spitfire Designed by R.J. Mitchell</p>	 <p>ST</p> <p>Mini Skirt Designed by Mary Quant</p>	 <p>ST</p> <p>Mini Designed by Sir Alec Issigonis</p>
 <p>ST</p> <p>Anglepoise Lamp Designed by George Carwardine</p>	 <p>ST</p> <p>Concorde Designed by Aerospatiale-BAC</p>	 <p>ST</p> <p>K2 Telephone Kiosk Designed by Sir Giles Gilbert Scott</p>
 <p>ST</p> <p>Polypropylene Chair Designed by Robin Day</p>	 <p>ST</p> <p>Penguin Books Designed by Edward Young</p>	 <p>ST</p> <p>London Underground Map Designed by Harry Beck</p>
 <p>ST</p> <p>Routemaster Bus Design team led by AAM Durrant</p>	 <p>ST</p> <p>formula classic the full throttle team</p>	<p>Aggiungete anche questo alla vostra collezione</p>

Ricambi Originali Inglese

Formula Classic Since 1999

Piazza per la Concordia, 15 - 25010 San Martino d/B (BS)

Tel. 030 910 8286 • Fax 030 910 8668 • www.formulaclassic.it



Parole d'epoca

DI ELVIO DEGANELLO

L'arricchitore non ha mai arricchito nessuno, nemmeno chi lo ha inventato, figuriamoci se può arricchire chi tira l'apposito pomello in un'auto d'epoca. L'unico risultato ottenibile insistendo nell'operazione è di arricchire l'atmosfera di sostanze che ammorzano l'aria. In questa pratica particolarmente disdicevole si distinguevano le signore alle quali l'istruttore della scuola guida aveva spiegato che "quell'affare lì" si tira d'inverno. Ligie alle istruzioni, lo tenevano costantemente tirato fino all'avvento della buona stagione incuranti dell'andamento zoppicante del motore e del vuoto che si faceva attorno alle loro auto fumanti nero ai semafori.

Per i guidatori provetti l'azionamento dell'arricchitore, detto anche starter o "aria", era una specie di rito che iniziava con la tirata giusta per un pronto avviamento e finiva con il progressivo rilascio con colpetti precisi fino a quando il motore girava "tondo". Il pomello, che poteva anche essere una levetta nascosta sotto il cruscotto o piazzata sul tunnel centrale, agiva sul carburatore tramite un cavo che azionava un dispositivo per ridurre l'afflusso di aria. In pratica serviva per riportare al giusto titolo il rapporto aria/benzina in presenza del fenomeno della condensazione di goccioline di benzina sulle pareti del collettore di aspirazione ancora freddo. È chiaro che se si insisteva quando il collettore era caldo la benzina era in eccesso e l'ossigeno non riusciva bruciarla tutta rilasciando nell'aria una gran quantità di incombusti nocivi.

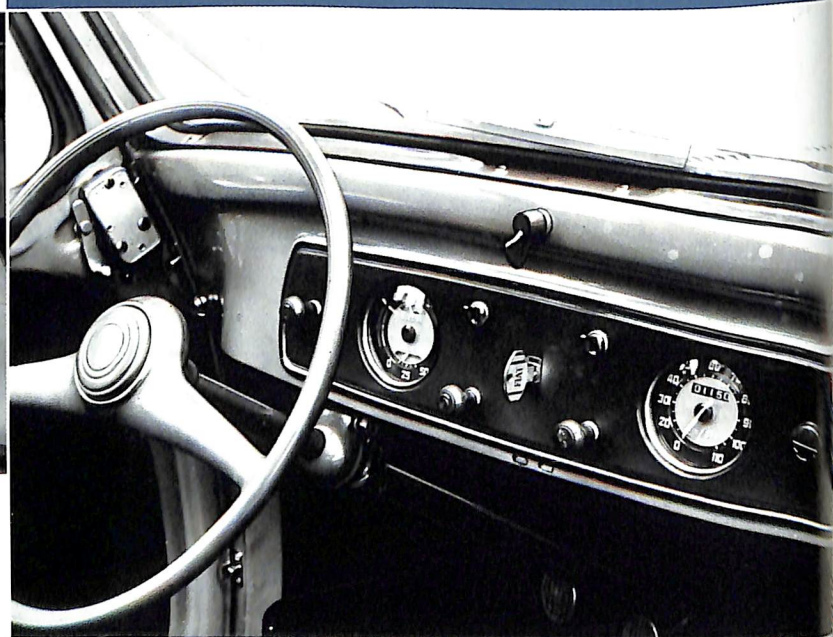
Fra i primi costruttori che posero un freno all'uso scriteriato dell'arricchitore vi fu la Volkswagen che fin dal 1960 equipaggiò il popolare Maggiolino con lo starter automatico. La leggenda del Maggiolino che partiva sempre anche nelle peggiori condizioni di freddo è in parte legata a

questo dispositivo che come il più provetto degli automobilisti decideva con meccanica precisione quando e per quanto intervenire. Lentamente anche tutti gli altri costruttori si adeguarono, infine l'iniezione che in tempi recenti ha mandato in pensione il carburatore sopperì a tutto con l'elettronica. Un po' prima dell'arricchitore è scomparso l'economizzatore che era il suo esatto contrario ed era presente in molte automobili dei primi anni Cinquanta. Nella Fiat 500 "Topolino" si azionava con il manettino zigrinato posto all'estrema destra del quadro porta strumenti. Oggi appare un oggetto misterioso e anche all'epoca non è che si usasse molto. Infatti, l'uso richiedeva una sensibilità ancora maggiore di quella necessaria per l'arricchitore. Anche lui agiva sul carburatore, ma al contrario dello starter aumentava l'afflusso di aria attraverso un'apposita canalizzazione. Si usava con il motore ben caldo nei lunghi percorsi a velocità costante quando le condizioni ideali consentivano un funzionamento regolare anche in presenza di una miscela povera, ovvero con un rapporto aria/benzina con eccesso di aria. L'economizzatore era utile, ma questo pochi lo sapevano, anche in montagna poiché poteva compensare la diminuita densità dell'aria. La regolazione si effettuava gradatamente finché si avvertiva l'eccessivo impoverimento della miscela aria/benzina attraverso piccoli scoppi nel carburatore, i così detti "ritorni di fiamma". La manovra richiedeva un buon "orecchio" e una certa competenza, altrimenti un uso errato era pericoloso per la durata del motore sottoposto a surriscaldamento o a carichi meccanici eccessivi. Per questo motivo gli istruttori di guida dissuadevano le solite signore dal toccare quel "coso lì", proprio come raccomandava James Bond per il pulsante del seggiolino eiettabile della sua Aston Martin.



UNO SI USAVA A FREDDO, L'ALTRO A CALDO

Qui sopra, una signora al volante di una Fiat 1200 Granluce del 1959. In questo modello era ancora presente l'arricchitore, ma non l'economizzatore. A destra, gli strumenti della Fiat 500 B Topolino. Il pomello alla destra dell'avviamento è quello dell'arricchitore. All'estrema destra del quadro si nota il manettino zigrinato dell'economizzatore. La freccia semicircolare indica che va ruotato e non tirato.



ARRICCHITORE

DI PIERO POZZI

1900
eventi

ARRIVA LA STAGIONE delle compact-car

1959

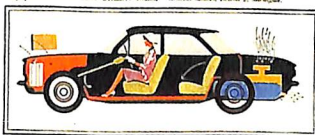


LE COMPACT DELLE BIG
Ecco come le Tre Grandi statunitensi hanno interpretato il concetto di compact car in voga verso la fine degli anni '50. Qui sopra, la Ford Falcon mossa da un sei in linea di 2,4 litri da 90 CV. Sotto, la réclame della Chevrolet Corvair che esalta le doti del boxer 2.3 da 80 CV montato al posteriore. In basso a destra, infine, la Valiant della Plymouth (un marchio Chrysler) equipaggiata con un sei cilindri di 2,7 litri da 101 CV.

NOW!
THE REVOLUTIONARY
Corvair
BY CHEVROLET
WITH THE ENGINE IN THE REAR WHERE IT BELONGS
IN A COMPACT CAR! ***



The only American car with an airplane-type horizontal engine!
The only American car with independent suspension on all 4 wheels!
The only American car with an air-cooled aluminum engine!



A partire dal 1957 i tre maggiori Costruttori americani (Chrysler, Ford e General Motors) si resero conto che la domanda del pubblico locale accoglieva con riserva le mastodontiche vetture di circa due tonnellate, spinte da motori di 300 CV e oltre e con carrozzerie dalle linee stravaganti. Quasi obbedendo a una stessa imperiosa legge di mercato, avviarono lo sviluppo di un nuovo modello di vettura che meglio potesse adeguarsi alle esigenze fondamentali dell'utente medio, convinti che il crollo delle vendite manifestatosi per tutte le marche nel 1958 fosse un segnale eloquente di una graduale ma decisa inversione di rotta negli orientamenti della clientela. Presso le maggiori industrie maturò quindi quel diverso indirizzo che già da qualche anno andava perseguendo l'American Motors - nata dalla fusione fra la Nash e la Hudson - con auto di dimensioni più compatte e motori meno assetati di benzina; non a caso la Rambler aveva guadagnato a fine anno cinque posizioni (dalla 12a alla 7a) nella graduatoria delle vetture più vendute negli Stati Uniti. Non ultima, la penetrazione delle vetture d'importazione, soprattutto VW, costituiva un sintomo minaccioso (circa il 7% delle immatricolazioni totali) di una nuova tendenza da parte del consumatore verso costi di acquisto e di esercizio più ragionevoli.

L'era delle compact-car prese così avvio, nell'autunno del 1959, con l'ingresso sul mercato delle Tre Grandi, i quali interpretarono con un'inedita formula tecnico-costruttiva l'esigenza di offrire un prodotto profondamente diverso rispetto ai modelli "standard size" che dilagavano sulle strade americane. Particolarmente interessante apparve la Chevrolet Corvair della GM, una rivoluzionaria berlina a motore posteriore a 6 cilindri contrapposti raffreddato ad aria di 2,3 litri (80 CV) con carrozzeria portante stilisticamente molto innovativa, contraddistinta da una linea a tre volumi molto bassa e di estrema sobrietà; per la fabbrica fu certamente un progetto costoso e di grande impegno, che suscitò stupore anche per il marchio Chevrolet, cioè quello destinato alla clientela più tradizionalista.

La campagna pubblicitaria della Corvair celebrò il motore boxer in alluminio di concezione aeronautica e la sospensione a quattro ruote indipendenti in una vettura costruita su un passo di 108 pollici (2.740 mm), più corto

di 280 mm rispetto a quello di una normale Bel Air o Impala. Una tale rottura con il passato apparve quanto mai audace, ma la ripartizione poco equilibrata dei pesi sui due assali e la sospensione posteriore a semiassi oscillanti provocarono non pochi problemi di stabilità, i quali esplosero in tutta la loro gravità quando l'avvocato Ralph Nader di Chicago pubblicò nel 1965 il famoso libro "Unsafe at any speed" (Insicura a tutte le velocità), un aspro atto di accusa contro quella Chevrolet rea di numerosi incidenti stradali, in parte imputabili - per la verità - all'imperizia dei guidatori. La fabbrica lottò a fondo anche nei tribunali contro la campagna di discredito di cui fu oggetto, sostenendo che un milione e mezzo di clienti Corvair avevano costituito per sette anni la migliore garanzia a favore di un prodotto che suonò forse troppo avveniristico per gli USA. La produzione fu sospesa all'inizio del model-year 1969. La compact-car Falcon della Ford percorse una strada opposta a quella intrapresa dalla Chevrolet, improntata al criterio di proporre sul mercato una berlina 4 porte 6 posti, semplice nel disegno di carrozzeria e assolutamente ortodossa nell'impostazione meccanica (motore 6 cilindri in linea, 2,4 litri, 90 CV); una macchina piacevole, semplice ma non spartana, analoga sul piano concettuale alla celebre Ford A degli anni Venti-Trenta. Riscosse un successo clamoroso, totalizzando 435.676 esemplari venduti nel primo anno al prezzo base di 1.974 dollari. Essa costituì l'evento della stagione e rimase in produzione fino al 1970, anno in cui se ne immatricolarono circa 80.000 esemplari circa. Alla Chrysler infine il concetto di compact-car fu affrontato con un progetto assai più raffinato rispetto a quello della Ford in una vettura - la Valiant proposta sotto il marchio Plymouth - spinta da un 6 cilindri di 2,7 litri (101 CV) e disegnata da Virgil Exner. Ben progettata, risultò la migliore delle compact offerte dalle Tre Grandi. Sul modello ristilizzato del 1964 venne derivato il coupé Barracuda - anche con motore 8V di 4,5 litri (180 CV) - il quale riscosse molti consensi, anche se non risultò coerente con il settore di appartenenza. Alla fine degli anni Sessanta l'auto americana stava tornando agli eccessi del passato e l'epoca delle compact era vicina alla fine, rimpiazzata in fretta e furia da quella delle pony-car.



1959

Come lo scorso anno, anche per il 2010 Automobilismo d'Epoca regala ai suoi abbonati uno splendido poster- calendario. La foto si riferisce alla Targa Florio del 1971, dominata dalla squadra Alfa Romeo con il 1° e il 2° posto delle 33/3.

Abbiamo scelto questo soggetto perché in quell'anno l'Alfa Romeo disputò un eccellente Mondiale Marche. Nonostante il regolamento la sfavorisse nei confronti delle potentissime Sport di 5 litri (leggi Porsche 917 e Ferrari 512), con le "piccole" 33 di 3.000 cc fu una co-

stante spina nel fianco dello squadrone Porsche e battè sistematicamente le Sport di Maranello.

Nel 1975, e ancor più nel 1977 l'Alfa Romeo vincerà il Mondiale, ma senza più Porsche né Ferrari, quasi senza avversari. E il '77 fu un Mondiale in tono mi-

automobilismo 2010 D'EPOCA

IN REGALO A CHI SI ABBONA ENTRO APRILE

Cerda (PA), 10 maggio 1971. L'Alfa Romeo 33/3 domina alla Targa Florio: due macchine ai primi due posti, con gli equipaggi Nicolaus Henzmann e de Adamovich-Lemay (nella foto). In quell'anno l'Alfa Romeo vince anche la 1000 km di Brands Hatch e la 6 Ore di Watkins Glen: una stagione favolosa per la 33/3, prototipo di 3000 cc contro le potentissime Sport da 5 litri. (Foto ActualFoto)

ALFA ROMEO

Gennaio Febbraio Marzo Aprile Maggio Giugno Luglio Agosto Settembre Ottobre Novembre Dicembre

IN OCCASIONE DEL CENTENARIO DELL'ALFA ROMEO, IL CALENDARIO 2010 CON LA VITTORIA DELLA 33/3 ALLA TARGA FLORIO DEL 1971

Abbonatevi ad

automobilismo D'EPOCA

In omaggio il bellissimo calendario di grande formato (100 x 70 cm) con la foto dell'Alfa Romeo 33/3 in gara a Cerda nella vittoriosa Targa Florio del 1971

nore. Nel 1971, invece, pur non potendo aspirare a fregiarsi dell'iride nella classifica assoluta, il Portello mostrò tutto il suo... cuore sportivo.

Oltre alla Targa Florio, fiore all'occhiello di quell'anno, le 33/3 vinsero anche le altre gare dove il telaio contava più

della potenza pura: la 1000 km di Brands Hatch (disputata sotto l'acqua) e la 6 ore di Watkins Glen. E non sfigurano nemmeno sulle piste veloci come Sebring, Spa, Monza, Nurburgring e Zeltweg, dove arrivarono quasi sempre sul podio. Il merito fu anche dei piloti: Nino

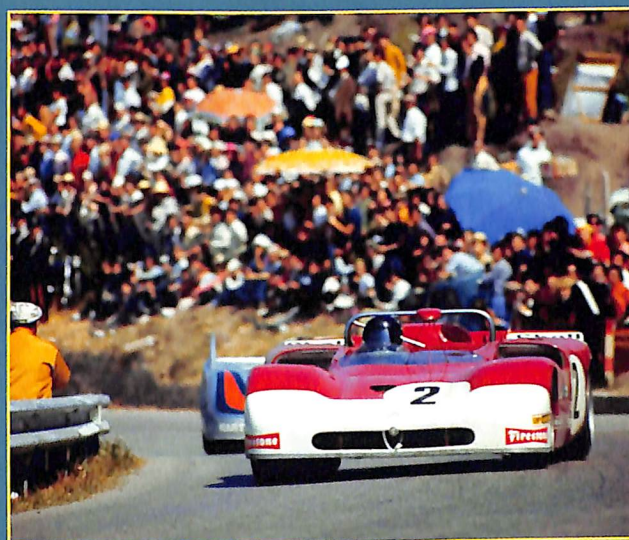
Vaccarella, Rolf Stommelen, Henri Pescarolo, Andrea de Adamich, Toine Hezemans, Gijs van Lennep e Ronnie Peterson.

Fu un anno di grande competitività nei confronti dei rivali italiani e stranieri, da ricordare in occasione dei 100 anni.



PREZZO AGEVOLATO PER I CLUB

ABBONAMENTI	EURO
da 30	35
da 50	33
da 150	31



Il solo calendario sarà disponibile per tutti presso la nostra Casa Editrice e le mostre-mercato più importanti al prezzo di euro 15,00. Si potrà anche richiederlo con pagamento c/c o carta di credito a euro 15,00 + euro 7,00 di spese postali

BISCIONE DOMINATORE

Altre tre foto della Targa Florio '71: sopra a sinistra Vaccarella, a fianco Hezemans al box e, sopra, de Adamich davanti a una Porsche 908/3.

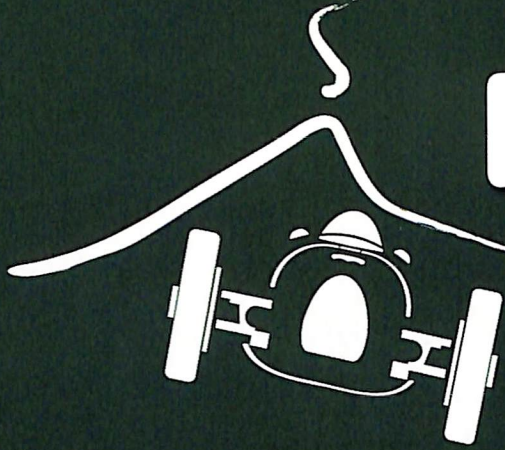
PREZZO BLOCCATO FINO AL 15 GENNAIO

Chi si abbona si mette al riparo anche da aumenti del prezzo di copertina. Chi lo fa entro il 15 gennaio, pagherà ancora il vecchio prezzo di 45 euro per 10 numeri (anziché 47 euro). Sempre entro il 15 gennaio, ci si può abbonare anche per due anni al prezzo di 90 euro. Sempre con il calendario in omaggio. Prezzi dell'abbonamento dopo il 15 gennaio: Italia 47 euro; Europa 65 euro; resto del mondo 85 euro. Per abbonarsi basta compilare il tagliando che si trova nell'ultima pagina della rivista. Resta valida l'offerta per i club (vedi sopra), con tre fasce di prezzo agevolato in base alla quantità di abbonati.



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche



Albo d'oro
 1998 Fazio - Lipari
 1999 Venti - Capici
 2000 Accardo - Messina
 2001 Caravello - Bonanno
 2002 Accardo - Messina
 2003 Calise - Siervo
 2004 Damia - Veneroni
 2005 Versiglia - Caiola
 2006 Bonato - Malvezzi
 2007 Stringhini - Capellini
 2008 Stringhini - Capellini
 2009 Dalleolle - Righi



*Noi ci abbiamo messo il cuore, Voi la passione
 Grazie ai partecipanti per essere stati con noi
 Grazie agli sponsor per averci sostenuto
 Sappiate però che non abbiamo finito di stupirvi
 Arrivederci all'anno prossimo (3-9 ottobre 2010)*

Auguri





La Carica dei ... **QUASI 100**

Il calore dei motori ha riscaldato rapidamente il freddo quasi sottozero di una mattina di ottobre. Domenica 18, alcuni partecipanti di "In pista con noi", non sono riusciti a... partecipare: dovevano valicare il Brennero, ma lassù nevicava. Così, da cento auto, ne sono arrivate... quasi cento: da più lontano, Stephan Zelger e Florence Hospital, partiti da Parigi su una Volvo 244 L berlina del 1977 e perciò premiati.

Presenti tre splendide Alfa Romeo del Museo: una 8C 2300 Le Mans del 1931, una 3000 CM del 1953 e una March Alfa Romeo 89 CE di Formula Indy del 1989. Quattro fortunati, scelti per concorso a quiz sulla storia dell'auto hanno compiuto tre giri del misto Alfa Romeo a bordo della 2300.

Lo "zoccolo duro" dei partecipanti era come sempre formato dai possessori di Alfa Romeo: tante Giulia, berlina, coupé GT e spider Duetto, e tante 75 tra cui ben tre Turbo Evoluzione, ma anche due bellissime Giulietta, una coupé e una spider, e altrettante SZ/ES 30, a non ancora ufficialmente "storiche" ma di indubbio interesse e giustamente classificabili come "instant classic". L'unica Casa che poteva rivaleggiare con il plotone Alfa era la Porsche: oltre a una ormai rara 924 turbo, si contavano diverse 911 della serie G, dalle 2.7 alle 3.2 Carrera da 231 Cv, e una 964 Carrera 4.

Da registrare l'abbondanza di auto non del tutto originali, specie di meccanica. Cosa che ha portato qualche problema tecnico. Sfortu-



DA PARIGI A BALOCCO

Sopra, a sinistra Claudio Cristina del Centro Sperimentazione di Balocco; a destra, il momento del briefing; a sinistra, Stephan Zelger e Florence Hospital hanno vinto il premio per la partenza da più lontano.

nata la Mini Cooper 1.0 di Marco Galbiati: un sasso ha colpito il parabrezza della Mini, mandandolo in frantumi. Per tornare a casa è stato necessario toglierlo.

Molto belle un'Abarth 595 bianca originale e una 850 TC azzurra. Sempre eleganti le Fulvia coupé, affiancate da due Autobianchi A112, una Elite del 1985 e una Abarth 70 HP. Anche la Peugeot 205 Gti è stata la base per una delle migliori protagoniste dei rally.

Notevole la Lotus Esprit turbo di Massimiliano Casarin, arrivato con il padre Remo da Bolzano il giorno prima, e la Nissan Sunny Gti-R di Guido Marelli, una delle pochissime rimaste in Italia e oltretutto conservata in condizioni esemplari.

La palma del pilota più coerente con la vettura spetta senz'altro a Gianfranco Dodaro su

Morgan Plus4, in pista con auto scoperta e cuffia in pelle in tono. La sua Morgan è del 2006: per la prima volta si è deciso di accettare anche auto men che ventennali, se interessanti dal punto di vista storico o costruite dalla Casa secondo tecnica e spirito del tempo.

In aumento le donne, anche pilota: oltre alle habitué Federica Censabella e Laura Cristofolletto, su Porsche 356 cabriolet e Alfa Romeo Giulietta spider, la diciottenne Giada Boffi su Alfa Romeo Gtv 6, e le poco più che ventenni Claudia Canossini su Lancia Beta Montecarlo, Chiara Bet su Talbot Sunbeam Lotus e Alice Durighello su Porsche 911 Carrera targa.

Grazie a tutti. Ci vediamo nel 2010, speriamo anche con appassionati di altre marche (oltre ad Alfa Romeo e Porsche).

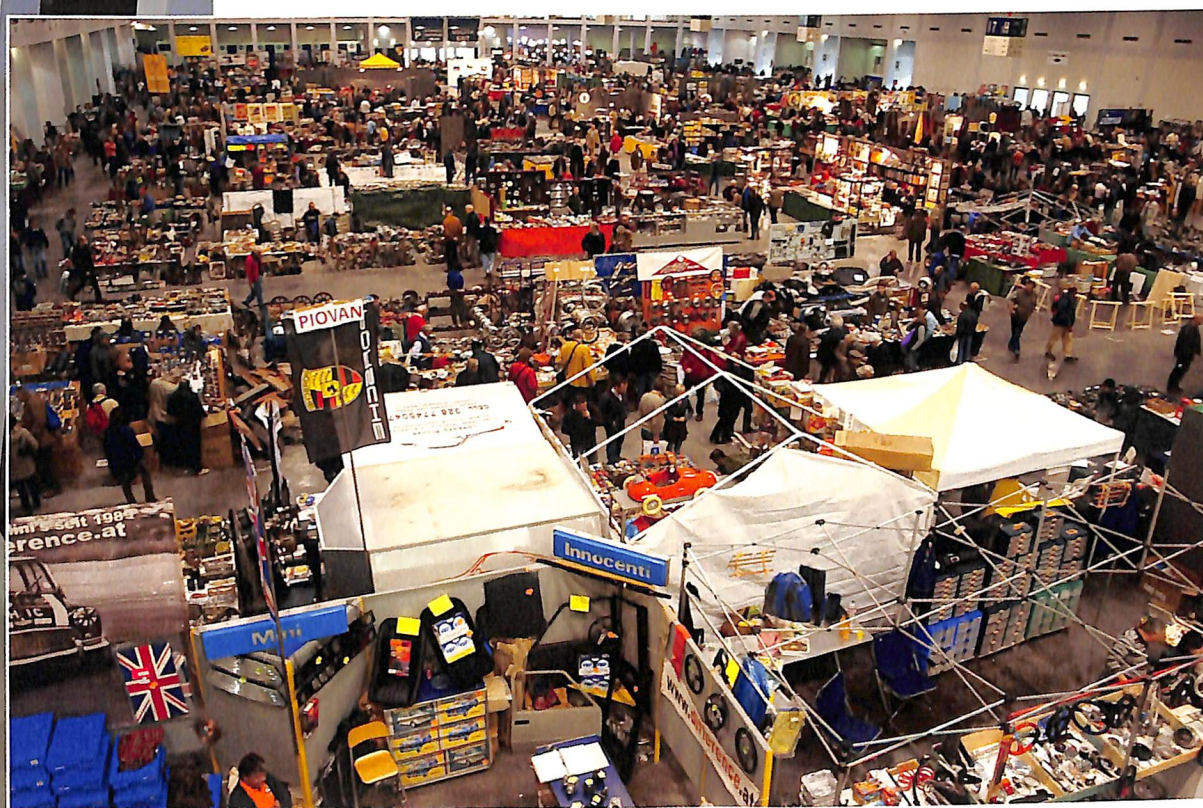
DI ANDREA LEMMA

L'AFFARE s'ingrossa



Grande successo di pubblico per la Fiera di Padova, ormai **all'altezza delle migliori rassegne europee**. Qualche neo nell'organizzazione e nella mancanza di un tema conduttore. Prezzi alle stelle tra i commercianti, mentre **i ricambisti hanno un po' diminuito le pretese**

DI LUCA GASTALDI E ANDREA LEMMA - FOTO GASTALDI



BALNEARE
Allestimento balneare per il Bianchina Club a Padova, con tanto di sdraio e ombrelloni. Sopra, una vista del padiglione occupato dai numerosi ricambisti, che come al solito ha attirato moltissimi appassionati in cerca del pezzo mancante.

Cara Europa, siamo arrivati anche noi. Finalmente anche l'Italia può dire la sua nel panorama delle fiere internazionali dedicate al motorismo storico. "Auto e Moto d'Epoca" di Padova, organizzata da Intermeeting dal 23 al 25 ottobre, ha attirato oltre 60 mila visitatori da tutta Italia e da mezza Europa. Tante cose da vedere, tante da scoprire, tantissime da comprare. Dentro e fuori gli 11 padiglioni occupati dalla rassegna, si respirava l'aria sana della passione e soprattutto della competenza. Verrebbe da dire che la Fiera di Padova abbia richiamato un pubblico altamente specializzato, da una parte deci-

so a trovare quel che cercava, dall'altra eccitato nel vedere e toccare quegli oggetti come se fosse stata la prima volta. Sensazioni confortanti, positive, in un momento nel quale sembra che l'auto storica sia solo più un investimento, il suo acquisto sempre confuso con la speculazione. Undici padiglioni per sognare, ma anche qualche possibilità per veder realizzato un piccolo-grande desiderio.

Invenduta la Miura da Coys

Tradizionale la divisione in tre grandi aree: Case automobilistiche, club e registri di marca; commercianti e restauratori; ricambi e modellismo.

REGISTRO ACI

A destra, lo stand Alfa Romeo dove campeggiavano la 155 V6 TI del DTM (1993, in primo piano) e la 33 TT 12 Campione del mondo nel 1975 (sullo sfondo). Sotto, a sinistra lo stand dell'ACI che pubblicizzava il suo Registro Sportivo Autostoriche (in primo piano Alpine Renault A110 e A112 Abarth); a destra, lo stand del Registro Italiano Porsche 914. Nell'altra pagina in alto, a sinistra un'Abarth 750 GT Zagato all'incanto all'asta di Coys; a destra una Fiat 500 prima serie nello stand del Registro della Casa torinese.



Il Gruppo Fiat ha confermato una presenza importante, con i quattro marchi in prima fila. Fiat ha sviluppato il tema delle "scoperte" (in onore della neonata 500 Cabrio), Alfa Romeo ha rispolverato il celebre Quadrifoglio Verde che ha accompagnato tante vittorie sportive, Lancia ha festeggiato gli 80 anni della Dilambda, Abarth ha ricordato i record con la 1000 Monoposto del 1965. Le tedesche Mercedes e Porsche, da sempre affezionate alla mostra, hanno partecipato con i rispettivi club ufficiali. Un po' sotto tono Peugeot, presente con due 504 (coupé e cabriolet, per festeggiare i 40 anni del modello) sotto il vessillo del suo Club Storico. Gli stand dei club non si contavano, a centinaia hanno sgomitato per i posti migliori. E tutti loro si meritano un grande applauso, perché hanno saputo colorare di vivacità la fiera. Fianco a fianco, da quelli più blasonati ai sodalizi appena formati,

nessuno si è sentito un brutto anatroccolo. Feste e informazioni utili in ogni angolo, veicoli curiosi e interessanti ambientati con fantasia. Un po' alla francese, dove la parigina Rétromobile insegna. Di commercio e mercato leggete nel box a parte. Qui ci limitiamo all'asta di Coys, che ha offerto quasi 200 lotti. Si era creata grande attesa per una Lamborghini Miura SV del 1972 ancora unico proprietario e in splendide condizioni. Stimata (sovrastimata?) 900mila euro, è rimasta invenduta: l'offerta massima è stata di "soli" 670.000. Molti espositori hanno esternato qualche rimostranza nei confronti dell'organizza-

zione, che secondo loro ha peccato di eccessiva rigidità nei rapporti. A fronte di spazi non certo regalati (e nemmeno il biglietto d'ingresso, a 17 euro), qualcuno si aspettava un'accoglienza migliore, qualche pass in più, magari qualche momento di aggregazione, un panino col salame. Insomma, qualche contatto umano per non sentirsi soltanto parte di un business. E visto che sono sempre tutti bravi a criticare... criticiamo anche noi, ovviamente in modo costruttivo. Nonostante la ricchezza di contenuti, è mancata una vera tematica proposta e sviluppata dall'organizzazione. La sensazione è stata quella di aver partecipato ad una bella festa ma senza la presenza del padrone di casa. A questa segnalazione, uniamo quella riferita alle motociclette, che sono praticamente scomparse. Perché non inventarsi una piccola esposizione a tema? Almeno per giustificare il titolo della rassegna.

Auto alle stelle, ricambi no

Dopo questa edizione di AutoMoto d'Epoca, l'impressione è che, come altri beni semidurevoli, anche le automobili d'epoca si stiano dividendo in due categorie: da una parte alcune supercar di grande prestigio o alcuni esemplari da competizione, dall'altra... il resto del mondo. Il mercato apprezza sempre più le vetture spor-



SPUNTI DI RIFLESSIONE

Auto e Moto d'Epoca, grazie alle iniziative di alcuni enti, ha offerto l'occasione di proporre alcuni momenti di cultura. In ordine temporale, ha iniziato l'Associazione Amatori Veicoli Storici con "Le Ferrari di Forghieri". L'ingegnere Mauro Forghieri, accompagnato dal giornalista Daniele Buzzonetti - con il quale ha scritto il libro "Mauro Forghieri: trent'anni di Ferrari e oltre" - e dallo storico Lorenzo Boscarelli, ha piacevolmente illustrato l'evoluzione della Formula 1 dagli anni Settanta ad oggi. Un viaggio nella tecnica (e a volte nella politica...) vista dagli occhi di chi l'ha vissuta in prima persona, da quando l'aerodinamica prima, e l'elettronica dopo, hanno completamente modificato l'approccio alla progettazione di una monoposto della massima formula. Alettoni e minigonne, sospensioni sempre più in stile kart (cioè niente sospensioni...) e piloti che si sono adeguati a stili di guida sempre più "digitali". O ancora, la sicurezza migliorata e i noiosi pit-stop, senza dimenticare tre decenni di vita trascorsi insieme al Drake.

Dalla Formula 1 al design. Allo stand dell'ASI (Automotoclub Storico Italiano) è stato presentato un nuovo volume dedicato ad Alfredo Vignale e Giovanni Michelotti. Fa parte della collana che l'ASI ha inaugurato con il libro su Franco Scaglione e presenta alcuni contributi di Alfredo Zanellato Vignale, nipote del carrozziere, oltre a foto inedite e disegni. Nello stand era esposta una Lancia Aurelia B52 Coupé del 1952 disegnata da Michelotti e realizzata da Vignale.

In una successiva tavola rotonda, con gli interventi del presidente dell'Automotoclub Storico Italiano Roberto Loi e del senatore Filippo Berselli, sono stati illustrati il Decreto Ministeriale e il Disegno di Legge Berselli in materia di motorismo storico e

negli specifici temi di sicurezza, inquinamento, revisioni. Per finire, Padova ha accolto il primo incontro organizzato dal Museo Leonardo Bertoni di Varese sotto l'impulso e l'iniziativa del giornalista Gianni Perotti, che ha sviluppato l'interessante tema "Fiat Topolino e Citroen 2 CV tra tecnica e mito. Come due culture industriali hanno risposto in modo differente, nella seconda metà degli anni Trenta, all'identica domanda di motorizzazione a basso costo dei rispettivi paesi".



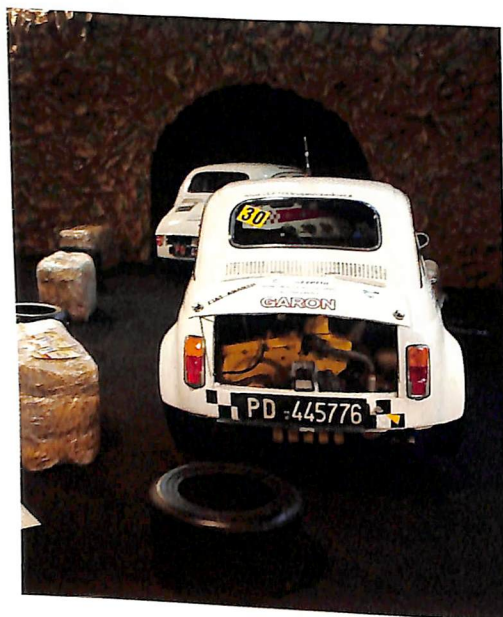
FORGHIERI
Alla conferenza sulle Ferrari di Forghieri lo stesso ingegnere (con il microfono) ha raccontato il suo lavoro a Maranello (da sinistra Buzzonetti e Boscarelli). Sotto, l'Aurelia B52 allo stand ASI.





LA MG SUL GREEN

In queste foto, altri tre club che si sono impegnati nel realizzare una scenografia o quantomeno qualcosa diverso dall'ordinario. A sinistra, il Barchetta Club proponeva due esemplari veri e uno a... pedali; sotto, a sinistra il Club 500 Euganeo di Padova aveva ricreato uno scorcio di gara in salita, con tanto di galleria e balle di paglia; a destra, infine, tipica atmosfera britannica per il Registro MG, con *green*, giocatore di golf, cestino per il pic-nic e relativa coperta e, naturalmente, una bella MG A protagonista.



tive migliori, soprattutto se in condizioni perfette, operando una marcata divisione anche rispetto a modelli altrettanto prestigiosi ma magari meno riusciti. Emblematico il caso delle Ferrari Mondial o delle Lamborghini Urraco: pur se dotate di meccaniche simili, se non identiche, ad altri modelli della stessa epoca, non solo non ne raggiungono le quotazioni, ma faticano addirittura a trovare un compratore. Mentre, in parallelo, i modelli più riusciti e quindi famosi di Ferrari, Maserati e Lamborghini continuano a spuntare quotazioni elevate avendo a disposizione ancora un mercato ricettivo.

Discorso analogo per modelli da competizione o con un passato sportivo: in questi casi c'è meno richiesta, ma le quota-

zioni rimangono sostenute proprio in virtù dell'importanza dei trascorsi agonistici. Il fenomeno interessa pressoché tutte le Case, dalla Jaguar alla Porsche. In questi casi, poi, è fondamentale lo stato della vettura, che se restaurata deve corrispondere precisamente al modello di origine. Anche perché, lo si è notato girando per i padiglioni espositivi, talvolta i commercianti tendono a valorizzare il costo del restauro indipendentemente dalla vettura sulla quale è stato effettuato. In particolare, per esempio, restaurare una Dino 246 GT o una 208 GT4 può avere costi simili. Il prezzo finale, però, non può ovviamente essere lo stesso. E qui si innesta un discorso speculativo che, talvolta, riguarda alcuni modelli di particolare interesse o

rarietà. Come molte Abarth, offerte a quotazioni sempre più elevate e in alcuni casi eccessive, le Porsche 911 fino alle 2.7 (ne abbiamo vista una proposta a 98.000 euro: con tre zeri, avete letto bene!), o le Jaguar XK, i cui prezzi salgono proporzionalmente alla sempre più elevata richiesta.

Dalla parte opposta del mercato i modelli più diffusi quali le sportive Alfa o Lancia, le Porsche più recenti o le spider inglesi di minore prestigio: auto da 10 - 20.000 euro che si trovano in abbondanza e che, in questo periodo, possono essere oggetto di buoni affari vista la necessità, da parte di alcuni, di riprendere rapidamente quanto speso in passato.

Una situazione che si riflette anche sul mercato dei pezzi di ricambio: l'offerta



VIP E FOLLIE

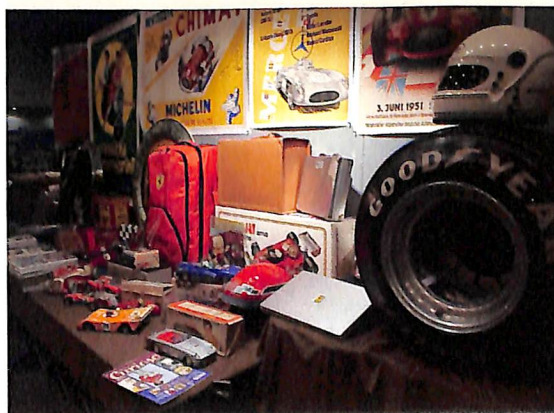
Non sono mancati i vip, a cominciare dal "drago" Sandro Munari (a sinistra, insieme alla Lancia Fulvia con cui fece coppia per anni). Qui a fianco, Anneliese Abarth, moglie di Karl, allo stand del Registro Italiano Abarth. Sotto, due prezzi pazzi: a sinistra, un Volkswagen Samba del 1957 per cui si chiedevano 70.000 euro; a destra, una Citroën DS 19 del 1958 quotata 25mila euro.



è ampia anche se non sempre di qualità, ma i prezzi, rispetto a qualche anno fa, non paiono più così esagerati e soprattutto non così allineati verso l'alto. Con una notevole differenza tra ricambisti: gli stessi componenti chiesti a due o tre operatori diversi hanno portato a differenze del 20 - 30% su spese di 50 - 100 euro. Un valore da non trascurare, segno evidente che, al di là dell'apparenza, in questo momento è importante per tutti riuscire a vendere almeno per coprire i costi fissi. Questo si traduce quindi in un vantaggio per l'acquirente, che anche se deve prevedere più tempo da dedicare alla ricerca dei pezzi che gli occorrono, può essere ricompensato dal risparmio sulla spesa finale.

C'ERA ANCHE L'EXTRA-SETTORE...

"Collezionismo & Vintage" era la sezione riservata ad oggetti d'epoca, più o meno collegati al mondo dei motori. Interessante soprattutto perché dimostra che l'auto d'epoca sta diventando un tema trasversale, non più riservato a monomaniaci del motore: in breve, sta crescendo oltre le aspettative.



Ecco, quindi, l'abbigliamento, gli orologi, la pelletteria, l'automobilia, i preziosi e romantici juke-box al ritmo di "Tintarella di luna", i mobili di inizio '900. Un bel "fuori programma" per tirare il fiato e staccare gli occhi dalle scintillanti quattro ruote (mogli, fidanzate e compagne ne sanno qualcosa...).



MUSICA, maestro!

La mostra nella città di Mozart e von Karajan si distingue per l'accoglienza molto curata. Per esempio, i padiglioni si attraversano senza mai uscire all'esterno e la visita è quasi un percorso guidato. Sempre alto l'interesse per le auto italiane. Buoni i risultati dell'asta di Dorotheum

TESTO E FOTO DI ATTILIO FACCONI





RESTAURI SPESSE PERFETTI

Qui accanto, un esemplare perfettamente restaurato dell'Alfa Romeo Giulietta Spider, vettura firmata da Pininfarina. Nella pagina accanto una vista dall'alto del padiglione riservato ai club e, nelle immagini più piccole, curiosità e oggettistica di varia natura, compresa la bancarella del noto libraio italiano Gilena, unico espositore italiano presente a Salisburgo. Sempre più frequenti gli espositori di merce extra settore ma legata a concetti *vintage*, come abbigliamento o cesti da picnic. Sotto a sinistra, una Hudson Hornet in bella mostra nella sezione riservata alle auto americane e (a fianco) una MG B Spider.

La raffinata città di Salisburgo, conosciuta come capitale internazionale del Festival della musica classica, da qualche anno ha aperto il campo melodico alle sinfonie e ai suoni dei motori d'antan. La città dei campanili svettanti e delle insegne in ferro battuto è capace di coniugare con grande eleganza l'antico e il moderno.

Da cinque anni a Salisburgo si organizza un'interessante fiera internazionale riservata all'automobile d'epoca: quest'anno si è svolta dal 16 al 18 ottobre. E' un appuntamento che si è già ricavato uno spazio nel panorama europeo, tanto da essere ormai un punto fisso per collezionisti e privati.

Il visitatore che raggiunge la città di Mozart e di von Karajan, individua facilmente il quartiere fieristico che si trova appena fuori dall'autostrada. E' grande ma non dispersivo e perfettamente segnalato, con ampi parcheggi. La sede espositiva del Classic Expo è dislocata in vari padiglioni collegati fra loro con passaggi coperti, cosa che rende agevole la visita alle diverse rassegne in programma.

L'ingresso è collegato con la Halle, lo spazio dei grossisti-professionisti. Sono una quarantina i convenuti che espongono in prevalenza marchi tedeschi con interessanti esemplari anteguerra. Faceva bella mostra, e non sfuggiva al visitatore, la Invicta del 1928, dal cofano a cerniere rivettate, vista al Gran Premio Nuvolari 2009.

Il percorso porta agli spazi dei club: sono in prevalenza austriaci e tedeschi. I club salisburghesi sono sette, a dimostrazione della passione radicata nel territorio. C'è il



LA MASERATI DI SIFFERT "STAR" DELL'ASTA

C'era un continuo e ordinato via vai nel padiglione dell'asta Dorotheum. Fondata nel 1707, è tra le più grandi e attive nel panorama mondiale, con 600 aste all'anno per quaranta settori d'arte e collezionismo in cui opera. Al Classic Expo, è un evento atteso: Dorotheum è qualificatissima nelle auto e lo si vede dai pezzi in asta e nel ricco catalogo. Le automobili erano una quarantina, tutte di buon livello, del periodo tra gli anni Trenta e Ottanta. L'attesa era soprattutto per tre modelli: una Iso Rivolta Grifo 350, una Maserati Sebring e una Aston Martin DB 2. Tre pezzi eccellenti su cui vale la pena investire. E' stata avvincente la corsa a suon di rialzi per accaparrarsi la Iso Rivolta Grifo 350 del 1968. Per quasi 100.000 euro, poco più del triplo della base di partenza, se l'è aggiudicata un anonimo collezionista. C'è stata trepidazione per l'aggiudicazione della Maserati Sebring (sotto) anche perché appartenuta al forte pilota svizzero Joseph Siffert. E' stata aggiudicata a poco più di 72 mila euro, il doppio della base di partenza. L'Aston Martin, che partiva da una base di 70.000 euro, è rimasta invenduta.

L'asta salisburghese si è chiusa con il segno positivo. Ci fornisce i dati conclusivi la signora Isabelle von Schonfeldt, rappresentante di Dorotheum nel Triveneto, nonché Console d'Austria per la stessa area. Nella grande Halle 8 si sono contate circa 17.000 presenze. Rispetto alla precedente edizione, c'è stato un forte incremento di vendita di moto e automobili, mentre sono rimaste stabili le auto. Visto il periodo, risultati soddisfacenti.





E LE STELLE STANNO A GUARDARE
 A sinistra, lo stand del Club austriaco Veterani Mercedes: in primo piano lo stando che ricorda la "passione" per le auto con la stella sul cofano. Sotto a sinistra, una imponente Rolls Royce molto ben conservata e una rara Healey Silverstone, modello di cui parliamo in questo stesso numero di *Automobilismo d'Epoca*. Sotto, un'Alfa Romeo Montreal, vera e propria icona della sportività del Biscione nei primi anni '70. Equipaggiata con un V8 di 2,6 litri da 200 CV, era, in questo caso, esposta nella classica tinta arancione. Nella pagina a fianco, una Aston Martin DB6 del 1967 in vendita a 99.000 euro e la nuda scocca di un'Alfa Romeo Giulietta Spider pronta per un restauro radicale. Sotto, lo spazio riservato ai club del famosissimo "Bulli" della Volkswagen.



TRA SIDECAR E "VACANZE ROMANE"

Novità del Classic Expo 2009 era il padiglione dedicato alle moto. Lo segnaliamo brevemente perché la rassegna era molto ben fatta. Si partiva da molto lontano con l'esposizione dei velocipedi in legno di inizio '800 e le affascinanti biciclette del Motorradmuseum di Vorchdorf. Poco distante c'erano anche i sidecar, pochi ma di alto livello, come il Douglas Sport e l'Indian Scout 600 di inizio anni '20. Su un piedistallo non lontano, c'era anche la Puch 250 del 1929, esemplare mai entrato in produzione.

Uno spazio dedicato alla Vespa portava il colore di cui lo scooter italiano è sempre capace: il Club di Salisburgo ne esponeva molti dei modelli più significativa. Le luci della ribalta erano però per la celeberrima 125 usata da Gregory Peck e Audrey Hepburn nel film *Vacanze Romane*.



LA VESPA DI PECK
 A sinistra, la Vespa utilizzata da Gregory Peck nel celebre film *Vacanze Romane* del 1953. Sopra, una moto Puch anteguerra.

club dell'Alfa Romeo di Linz, che insieme al Duetto tipo America mette in mostra la foto di Luciano Viaro sulla 6C 1500 del Museo di Arese.

I pannelli direzionali indicavano il padiglione delle aste organizzato da Dorotheum. Il pubblico era numeroso, composto, e seguiva con interesse le tre aste in programma che raccoglievano un centinaio di pezzi, tra auto e moto, ben disposti e adeguatamente illuminati.

Dal silenzioso e composto padiglione delle aste si passava al chiassoso e coloratissimo spazio dedicato alle vetture americane. La curiosità per queste particolari auto è sempre molta, soprattutto all'estero. Si sprecavano le fotografie dei visitatori per una mastodontica DeSoto del '59, di colore bianco e rosa, interno compreso, con lunghe code posteriori, ideale per cerimonie matrimoniali sfarzose. Non mancavano le Cadillac anni '60 e una restauratissima Buick Special del '53.

Affollati di visitatori sono stati gli ampi spazi dedicati agli stand dei ricambi e automo-



UN SALONE IN CRESCITA

Il Classic Expo di Salisburgo è giovane, ma già di apprezzabile valore. Ci snocciola dati e impressioni Gregor Gritzky, responsabile del marketing della fiera salisburghese: "Il Classic Expo è alla quinta edizione, ma è cresciuto ogni anno sia, come visitatori sia come giro d'affari. In questa edizione il pubblico ha trovato più di trecento auto in vendita, tra professionisti e privati. Anche l'asta, curata dalla Dorotheum, ha avuto un notevole successo con acquisti di pezzi interessanti e di valore".

Quanti visitatori avete registrato in questa edizione e da dove arrivano? E' frequentato da italiani?

"Nonostante l'inverno e le nevicate dei giorni precedenti l'affluenza è stata molto buona, siamo a poco meno di ventimila presenze. Oltre agli appassionati austriaci che sono tanti, il nostro salone è visitato da tedeschi e svizzeri in prevalenza. Gli italiani sono ancora pochi, ma abbiamo buone speranze di vederli aumentare."

Tra le varie iniziative, che avete inserito, quale vi ha più gratificato? "Hanno riscosso un buon interesse la sezione delle moto e quella delle auto americane."

Il manifesto ufficiale del prossimo anno mette in evidenza una stupenda Alfa Romeo Anni Trenta. Quali saranno le iniziative per il 2010?

"L'Alfa Romeo ha fatto la storia delle auto e delle corse e non potevamo ignorare che l'anno prossimo cade il centenario della Casa milanese. Ci sono molti club in Europa che attendono questo anniversario. Stiamo preparando una serie di iniziative per celebrare nel modo migliore la storia dell'Alfa e anche questo speriamo contribuisca a portare qui molti appassionati italiani."

bilia. Gli espositori, provenienti da diversi Paesi europei, attirano l'interesse degli appassionati grazie a un'offerta ricca e variegata. Peccato che l'unico standista italiano presente fosse il noto libraio bresciano Gilena (il solo che abbia capito l'importanza di farsi vedere all'estero), che esponeva edizioni rare e di valore collezionistico.

Il percorso volgeva al termine con il salone riservato all'esposizione e alle trattative dei venditori privati. Le auto in vendita erano molte, di diverse Case e di svariati modelli. Sorprendeva il nutrito numero di spider disponibili, ma colpiva anche l'abbondante numero di spider Alfa Romeo Giulietta e Duetto. I prezzi esposti erano per lo più adeguati al valore reale dell'auto.

Il visitatore si imbatteva all'uscita nel cartellone che preannunciava l'edizione del 2010, con un'Alfa Romeo a ricordare il centenario della Casa del Biscione, scelto dai salisburghesi come tema della prossima edizione. Nessuna marca è profeta in patria, verrebbe da dire...



100 ANNI DI GRATITUDINE
Sopra, il cartellone che preannuncia l'edizione del 2010 con un grazioso omaggio ai 100 anni dell'Alfa Romeo. A destra, Gregor Gritzky, responsabile del Classic Expo.





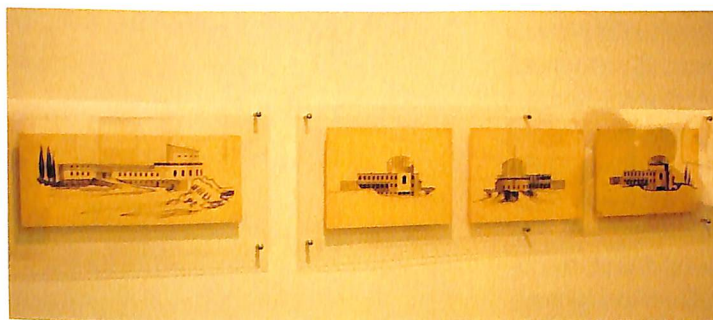
La **FORMA** della tecnica

Eclettico disegnatore, scultore e architetto, a Flaminio Bertoni si devono le linee di alcune pietre miliari nella storia dell'auto. Linee innovative ma "possibili", che non complicavano la costruzione, e per le quali la Citroën è entrata nella storia

DI FRANCO FIORUCCI

Nel 2009 si sono festeggiati novant'anni della Type A, la prima Citroën. André Citroën aveva iniziato l'attività molti anni prima, dando un contributo importante alle vicende belliche. Ancora con il conflitto in corso, aveva capito che l'automobile sarebbe stata la strada da seguire. E così avvenne.

La sua personalità, le sue intuizioni in tema di comunicazione e l'innata vocazione della Casa per l'originalità e l'innovazione hanno creato tre modelli che sono pietre miliari nella storia dell'automobile: Type 7 "Traction Avant" del 1934, 2CV del 1948 e DS del 1955. Un modo inusuale per conoscere la storia è di andare a Varese, dove nacque il loro autore. Il design delle tre vetture citate è infatti frutto della creatività di uno stesso uomo: Flaminio Bertoni, classe 1903, trasferitosi in Francia una prima volta nel 1923,



BELLE E RAZIONALI
A sinistra, alcuni bozzetti del Bertoni architetto. Sotto, alcune immagini dei prototipi delle tre Citroën più famose dovute al suo ingegno. Da sinistra: DS, Traction, 2CV. Belle e razionali.

poi rientrato in Italia nel 1925, e definitivamente emigrato a Parigi alla fine del 1931. Lì incontrò di nuovo gli uomini della Citroën, con la quale aveva già lavorato durante il precedente soggiorno parigino.

La figura e il lavoro di Bertoni sono al centro dell'attività della Associazione internazionale Flaminio Bertoni di Varese e del Museo Bertoni ubicato nella stessa località, nel complesso dove si trova il locale liceo artisti-





PICCOLO MA BELLO

Il museo è piccolo e contiene soltanto quattro auto: una Traction (a sinistra), una DS, una Ami e una 2CV (sotto, nell'ordine, la 2CV si intravede sullo sfondo). Altrettanto interessanti sono però le opere scultoree, di vari materiali, i bozzetti e i disegni, di cui ci sono vari esempi. Bertoni è sepolto a Parigi, dove morì il 7 febbraio 1964 per un'epatite.



co. E' significativo che a Varese ci sia questa realtà, mentre la Casa automobilistica non ha un vero luogo espositivo aperto al pubblico. Motore delle iniziative che hanno portato a tutto ciò è stato il figlio Leonardo che ha avuto la fortuna di incontrare in Citroën Italia la persona giusta, Walter Brugnotti, fino a pochi mesi fa responsabile delle pubbliche relazioni della filiale italiana.

L'incontro avvenne verso la metà degli Anni '90: Leonardo Bertoni andò a far visita a Brugnotti, dicendogli che aveva molto materiale del padre e voleva verificare se si poteva fare qualcosa.

Fino ad allora, il ruolo di Flaminio Bertoni nella storia Citroën non aveva avuto peso rilevante. Ma non per una volontà particolare della Casa francese nei confronti di Bertoni. Era la conseguenza della tradizione dell'industria dell'automobile, che aveva sempre voluto che i vari modelli dovevano essere considerati frutto del lavoro del collettivo dell'azienda, senza "padri" individuati e individuabili. La regola non scritta, ma molto applicata, era valsa anche in Citroën e per Bertoni che sicuramente soffriva un po' di questa logica. Ne è testimonianza una lettera che lo stesso Bertoni scrisse all'azienda nel 1952 per rivendicare un trattamento migliore per "...colui a cui va il merito di aver creato la forma della vettura che da più di 20 anni ha fatto la fortuna della Casa" (il riferimento è alla "Traction Avant"). E dire che in quel momento l'uomo stava lavorando alla DS, cioè l'auto che sarà il suo capolavoro assoluto e per la quale il peso del design nel suo successo è fuori discussione.

Con l'interessamento di Brugnotti cominciò una sorta di "lievitazione" dell'immagine e della considerazione di quel varesino geniale. Perché Bertoni, oltre che designer di automobili, fu anche inventore, pittore e

scultore (anche se le sue opere pittoriche e scultoree non hanno raggiunto un rilievo equiparabile a quello raggiunto dalle sue auto nell'ambito automobilistico). Questa ricchezza di sfaccettature della personalità di Bertoni, che nel 1949 diventò anche architetto - lui che da ragazzo aveva frequentato soltanto una scuola tecnica - è la base del racconto del Museo Bertoni di Varese.

L'esposizione sta in un solo grande locale, dove si ha di fronte non la storia della Citroën, ma la storia della fama della Citroën. Il design di "Traction", 2CV e DS ha avuto un peso enorme nella costruzione della celebrità della Casa. La presenza di opere d'arte diverse pone la figura di Bertoni sotto la luce di artista "prestatato" all'industria.

«Il fatto che fosse artista a tutto tondo non deve però far pensare che Bertoni si disinteressasse della tecnica. Tutt'altro - precisa Brugnotti, che è un fine storico della Casa - tanto che nel 1955 lo stesso Bertoni scris-

IL NOSTRO CICERONE

Walter Brugnotti da pochi mesi ha lasciato Citroën Italia per una meritata pensione.

Laureato in sociologia nel 1975, quando già lavorava, Brugnotti entrò in Citroën Italia nel 1970. Modello di punta di allora era la GS, appena lanciata, mentre in gamma c'erano ancora la Dyane, erede diretta della 2CV, e la DS, che vent'anni dopo il suo lancio continuava a portare nei saloni la sua inesauribile modernità. In un contesto del genere, e con la Casa come sempre impegnata in sorprendenti iniziative di comunicazione e pubblicità, era quasi inevitabile dedicarsi allo studio della vicenda Citroën, assimilandola e coltivandola, finendo con l'essere poi indiretto auspice della "scoperta" e valorizzazione della figura di Flaminio Bertoni.

se: "Non si può separare la tecnica dalla forma... bisogna che chi crea un modello sappia fin dove può andare". Che è una testimonianza diretta della coscienza di ciò che sia il lavoro di designer industriale».

Dunque arte, sì, ma anche competenza tecnica che permette di creare rimanendo nei limiti del possibile. Che è poi la sfida più difficile.

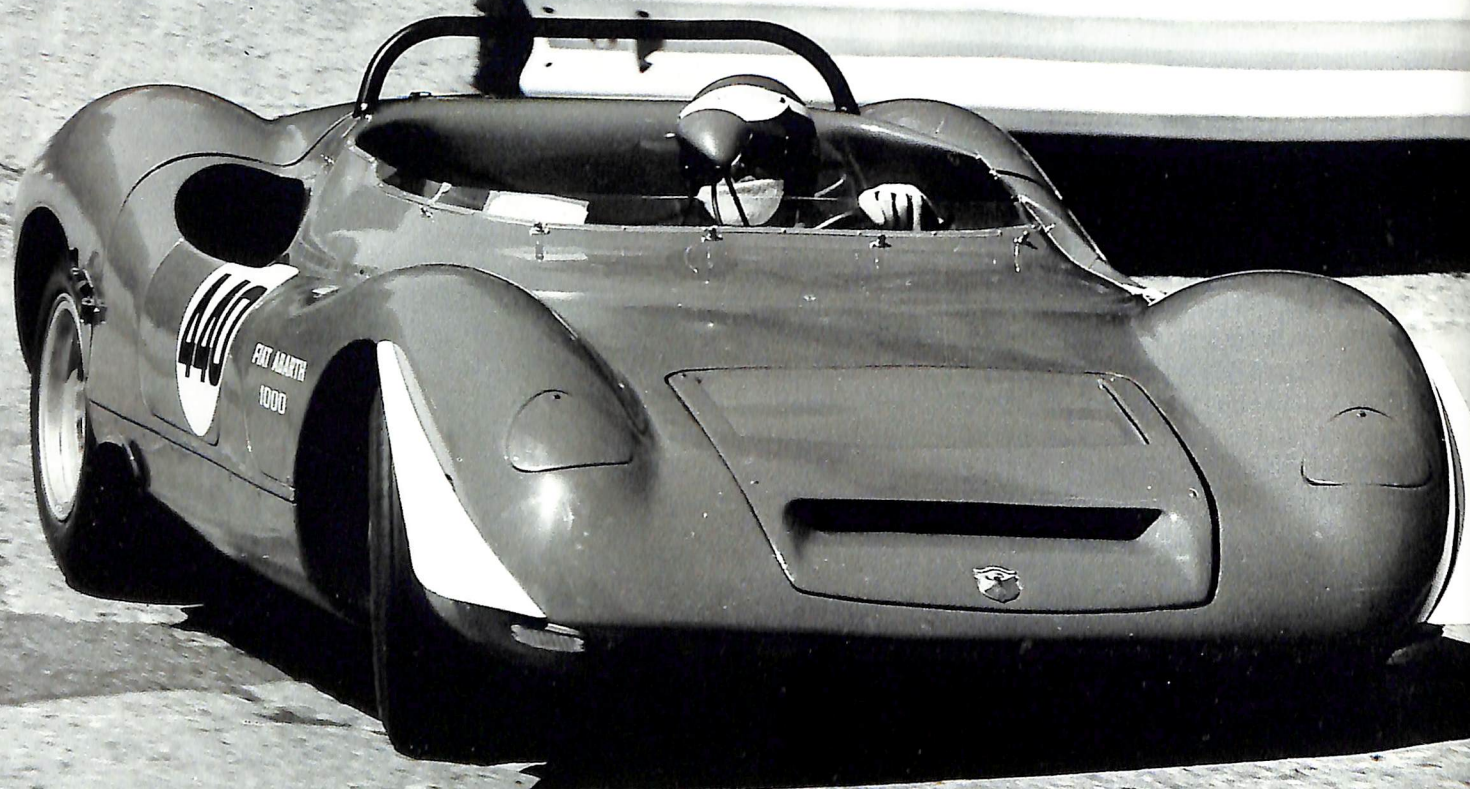
Le vetture esposte a Varese sono quattro. Oltre alle tre citate, a completare il poker di Bertoni è la AMI6, del 1961, un modello che non ha lo stesso rilievo degli altri tre pur presentando aspetti originalissimi, completamente fuori dalle tendenze dell'epoca. Al tempo stesso, le tante opere d'arte fanno capire quanto la scultura e il disegno per Bertoni non fossero un passatempo. Tutt'altro. Erano soltanto modi di manifestarsi della sua inesauribile e versatile creatività, che oggi è al centro dell'attenzione per la capacità di coniugare arte e design industriale.

IL MUSEO



A meno che non si voglia compiere uno studio dettagliato, la visita al Museo Flaminio Bertoni non richiede molto tempo. Può perciò essere inserita in un viaggio che abbia per meta Varese e lasci qualche ritaglio di tempo. Il Museo è in via Valverde 2 ed è aperto il giovedì, sabato e domenica dalle 14,30 alle 18,00. Negli altri giorni la visita è possibile su appuntamento. L'entrata costa 3 euro.

PIEDONE d'Italia



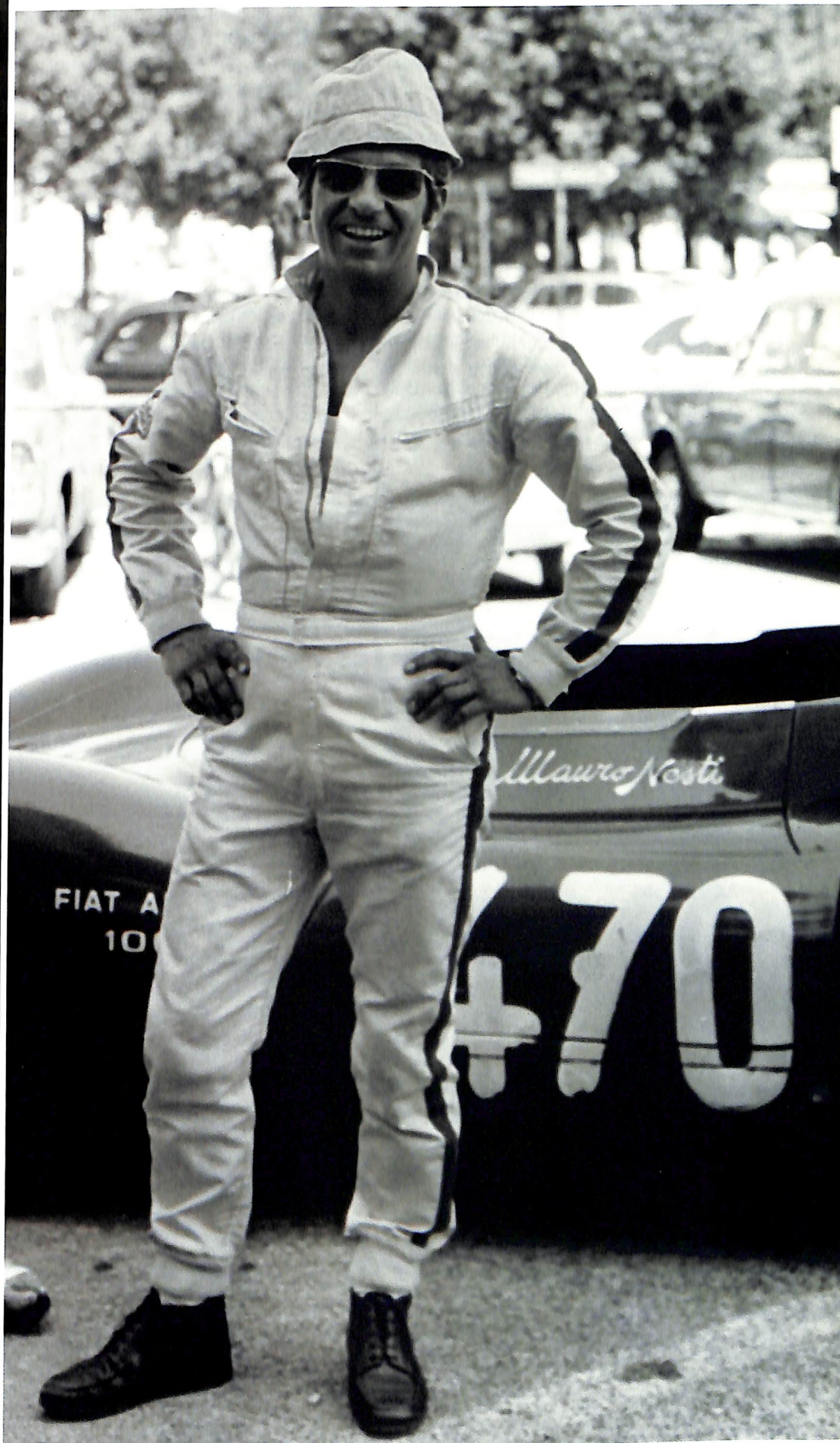
VITTORIE... DI CLASSE

Qui sopra, Nesti impegnato alla Cesana-Sestriere del 1970 con la sua Abarth 1000 SP. Nella pagina a fianco, il pilota pistoiese ritratto davanti alla stessa Sport con cui dominava la classe.

Con il fuoriclasse delle salite, **nove volte campione europeo e quattordici volte italiano**, inauguriamo una nuova rubrica in cui parlano i campioni di un tempo. Con pochi soldi e tanta classe, il pilota toscano ha dominato anche nelle occasioni in cui si è presentato in pista.

Protagonista di un automobilismo scomparso

DI DANILO CASTELLARIN
FOTO ACTUALFOTO
E ARCHIVIO DEGANELLO



Ha fatto bingo quando aveva quasi cinquanta primavere sul contachilometri. Un record. Se a vent'anni in tanti son capaci di vincere, a cinquanta, quando gli altri si sono ritirati da un pezzo, è ben diverso. Cambiano le prospettive, il tempo alle spalle è più lungo di quello che hai davanti e il futuro sembra più stretto, come la strada quando superi i 200. Autore di questa performance da Guinness dei primati è stato il re della Montagna (intesa come Velocità automobilistica in salita) degli anni Settanta e Ottanta, Mauro Nesti da Bardalone di Pistoia, nato il 12 agosto 1935, sotto il segno del Leone. Nel 1983, a 48 anni, ha vinto tre campionati: Europeo montagna, Italiano montagna e Italiano prototipi pista.

Un ko micidiale per gli aspiranti campioni, i puledri in carriera che arrivavano con il bilico, i meccanici, gli assistenti, le signorine al seguito. Lui la carriera l'ha scolpita con 500 vittorie assolute, correndo su Abarth, Ams, March, Chevron, Lola, Osella, Lucchini e Breda. Dal 1975 al 1988 ha trionfato nell'Europeo della montagna per nove volte. Ha vinto diciassette campionati italiani, quattordici assoluti e tre di categoria. Oggi vive nel suo paesello vicino Pistoia. Per raggiungerlo bisogna smanicare alla grande, affrontando curve, controcurve, dossi, salite, contropendenze. E' stata la sua scuola, una vera palestra.

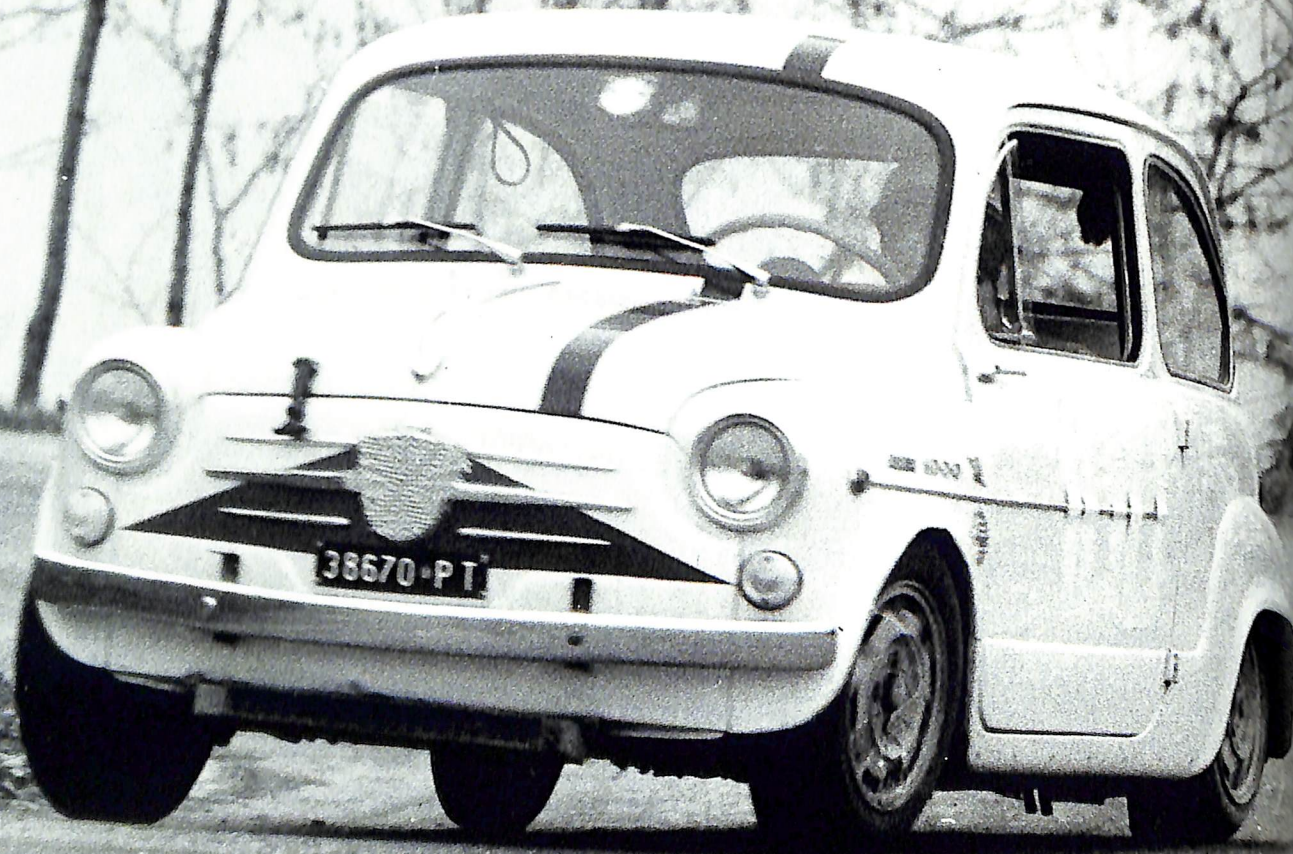
Nesti, come iniziò la sua lunga avventura da corsa?

Ho imparato a guidare su una Fiat 600 ma le prime corse le ho fatte in moto, su MV

Agusta, fino al 1955. Andavo forte. Poi dieci anni di pausa e via con una 850 Nurburgring, un'Abarth 1000, una 1300 OT, una AMS. Nel 1972 mi comprai la Chevron B21. E la musica cambiò. Prima però avevo corso anche in F.3, con la Tecno dei fratelli Pederzani. Ero in una compagnia di piedi pesanti come Peterson, Regazzoni, Cevert, Pescarolo. Mi ricordo che scrissi il mio testamento perché sapevo quando partivo ma non ero mai certo di tornare.

Fece bene perché negli anni Sessanta il campionato di F.3 era ad alto rischio...

Oltre ai campioni, c'erano anche personaggi che non andavano troppo per il sottile, gente che non ci pensava su due volte a passarti sulla testa: a quei tempi vincere una gara di F.3 voleva dire portarsi a casa un milione. Erano tanti, agguerriti, corre-



vano tutti col coltello fra i denti, sportività che Dio ce ne guardi. A Caserta fu strage, morirono in tre (18 giugno 1967, Geki Russo, Tiger Perdomi e Beat Fehr -ndr-) e io fui graziato perché la domenica prima, al circuito di San Piero a Sieve, vicino Firenze, si ruppe il cambio e mi si bloccarono le ruote posteriori provocando un improvviso rallentamento della mia monoposto e 'Geki' mi passò sopra. Non ci fosse stato quell'incidente, anch'io sarei andato a Caserta, e chissà se sarei tornato.

Erano sfide alla morte...

Erano gare che non si dovevano fare, diobono, si passava vicini vicini a platani di un metro di diametro, ai pali della luce, a tralicci che sfioravano le ruote. Roba da suonati, creda a me.

Lei ha detto che correre è come fare

all'amore: per farlo bene bisogna avere la mente libera.

Verissimo. I cattivi pensieri bisognava lasciarli a casa. Nella testa doveva restare solo la corsa. Altrimenti c'era il rischio di farsi male perché la macchina scappava via e il pilota restava indietro. Per vincere tante gare, tanti titoli, bisognava fare così. Concentrarsi al massimo. Dal mangiare al dormire, al fumare a tutte le altre cose, ci siamo capiti...

Quando correva lei, vinceva sempre il più bravo?

Qualche volta no. Ma nelle salite l'uomo contava più che in pista.

C'era sempre lealtà?

No. Perché anche se nelle cronoscalate, a differenza della F.1, non c'erano grossi interessi in gioco e c'era poco da lucra-

re, ogni tanto saltavano fuori personaggi strani.

Che vuol dire personaggi strani?

Ce n'era qualcuno che sciupava l'ambiente. Avrebbero fatto bene a metterli fuori.

Perché?

Oddio mio, perché erano poco di buono, ecco perché. Gente che viveva d'espediti. Facevano mestieracci. Erano protettori, contrabbandieri, strozzini e via di questo passo.

Qual è stata la delusione che le ha fatto più male dentro?

Nel 1967 partecipai al Mugello stradale. Guidavo una Abarth 1300OT, quelle col periscopio sul tettuccio. Ero pilota ufficiale della squadra di corso Marche e dividevo l'auto con l'olandese Toine Hezemans e il tedesco Ernst Furtmayr.



USATO SICURO

A sinistra, Nesti in piena azione, il 30 marzo 1964, alla Vergato-Cereglio con la Fiat Abarth 1000 acquistata usata. Sorprese tutti con il secondo posto di classe. Sopra, Nesti (al centro) premiato dalla Scuderia Nettuno per la vittoria nel campionato italiano 1966 classe 1000 Turismo. Sopra a destra, un ritratto di inizio carriera, al volante della sua Fiat 600 elaborata Abarth 850. Qui a fianco, al circuito del Mugello del '66 con la sua Fiat Abarth 1000 corsa, anche questa comprata usata; ma per lui era competitiva perché disponeva degli aggiornamenti del '65...



Partii io, ma dopo un giro ero ubriaco perché si era sfilato il tubo di sfiato del serbatoio della benzina e i gas di scarico erano penetrati nell'abitacolo. Vedevo la strada doppia. Mi stavo intossicando. Così mi fermai. E sa cosa mi disse il direttore sportivo Renzo Avidano?

No, me lo dica lei...

Mi disse 'Oh Nesti, tu vai forte ma non c'hai il fisico'.

E lei?

Io rimasi malissimo. E gli risposi 'Dottore, forse non ho fatto pugilato, atletica o sollevamento pesi, però quando c'è da pigiare sull'acceleratore, io pigio. E pure forte'. L'anno dopo, con un'Abarth 1000 Sport feci tutto il Mugello stradale da solo, senza

mai fermarmi, tanto per gradire, e restando davanti a macchine come le Ferrari Dino 206...

E mandò un bigliettino ad Avidano?

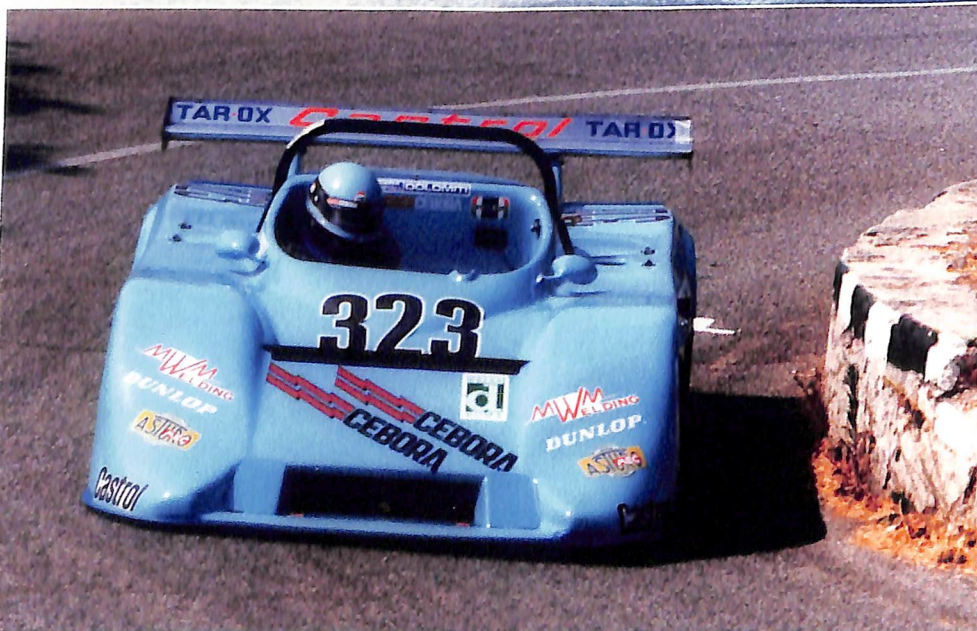
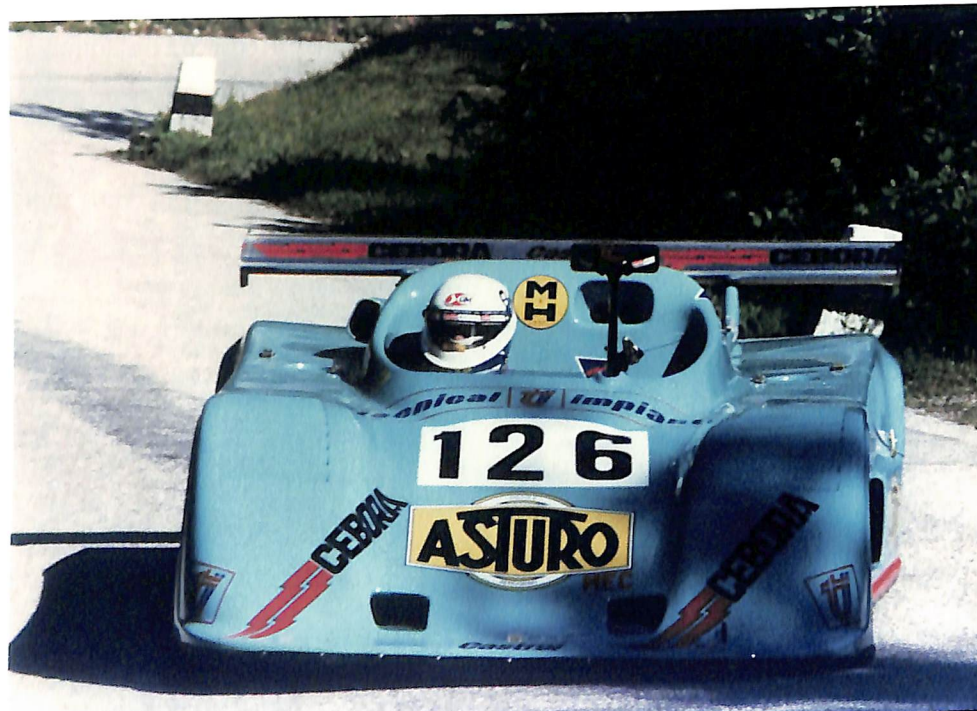
No, non c'era bisogno di sottolineare. Lo vide da sé, con i suoi occhi, chi era davvero Mauro Nesti. Io ho sempre preferito far parlare il cronometro.

Lei ha avuto una carriera lunga e felice che oggi le permette di guardare a mezzo secolo di corse da una posizione privilegiata, come fosse sulla vetta di una montagna. Che cosa ha perduto per strada l'automobilismo degli anni Sessanta e Settanta? Che cosa dovrebbe recuperare di quella magica stagione che ancora oggi suscita nostalgia, spesso rimpianto?

Dovrebbe recuperare la voglia di fare gruppo. Perché se tu ti trovavi nei pasticci per una noia, un accidente che ti mancava, ce n'era una mezza dozzina pronti a farsi in quattro pur di aiutarti, anche fra i tuoi stessi avversari. Piano piano questo spirito s'è perduto, s'è dissolto come neve al sole, anzi.

Anzi cosa?

Con il passare del tempo è andata a finire che certi personaggi godevano dei tuoi problemi, o peggio, se potevano ti mettevano il bastone fra le ruote pur di primeggiare. E poi trent'anni fa la corsa era un momento dell'avventura. Ma anche durante le verifiche, nel corso delle ricognizioni e delle prove ufficiali, alla vigilia e a



IN MONOPOSTO
Nesti ha corso in pista e in salita con una Tecno Formula 3. Eccolo, a destra, nel 1967 al volante della monoposto bolognese nella vittoriosa salita Fornovo-Monte Cassio. A sinistra, due immagini più recenti, della sua carriera da... professionista: con la sponsorizzazione arrivarono i soldi per le auto da assoluto, e furono vittorie a ripetizione; sopra, alla Trento-Bondone '81 e, sotto, alla "Svolte di Popoli" dell'88.

cena, si trascorrevano serate in allegria, si stava sempre assieme. Oggi ognuno per sé e tutti contro tutti. Davvero un peccato.

Che voleva dire affrontare una curva "buttando il cappello in aria"?

Era una cosa che si poteva fare una volta ogni tanto, se magari in una certa gara ci si giocava il campionato e bisognava vincere per forza. Allora ecco che una curva che di solito si faceva in terza, si tentava di farla in quarta. A occhi chiusi, o la va o la spacca. A me è capitato raramente. Cercavo di evitare. Ma le assicuro che in quei momenti la leggerezza delle budella era totale, sembrava galleggiassero dentro la pancia...

Che cosa provò quando morirono Scar-

fiotti, "Riccardone", "Noris"?

Erano emozioni che corrodevano dentro, non solo il cuore, anche la testa. Ma io continuavo perché ero convinto di essere immortale. Mi dicevo dentro 'Mauro, a te quelle cose non ti possono capitare'.

Perché?

Perché mi veniva facile fare quello che facevo e dunque mi dava l'impressione di non prendere grandi rischi, probabilmente sbagliando. Ma che vuole, funzionava così. Mi affidavo molto alle sensazioni, come la mia povera mamma Rina Ferrari. Sentivo che non mi sarebbe capitato, tutto qui. E' andata bene.

Si è ritirato perché sentiva che la luce positiva si stava spegnendo, perché te-

meva che le poteva capitare qualcosa o perché era stanco e basta?

Ho lasciato perché non c'erano più stimoli umani e sportivi.

Mai pentito di essersi ritirato?

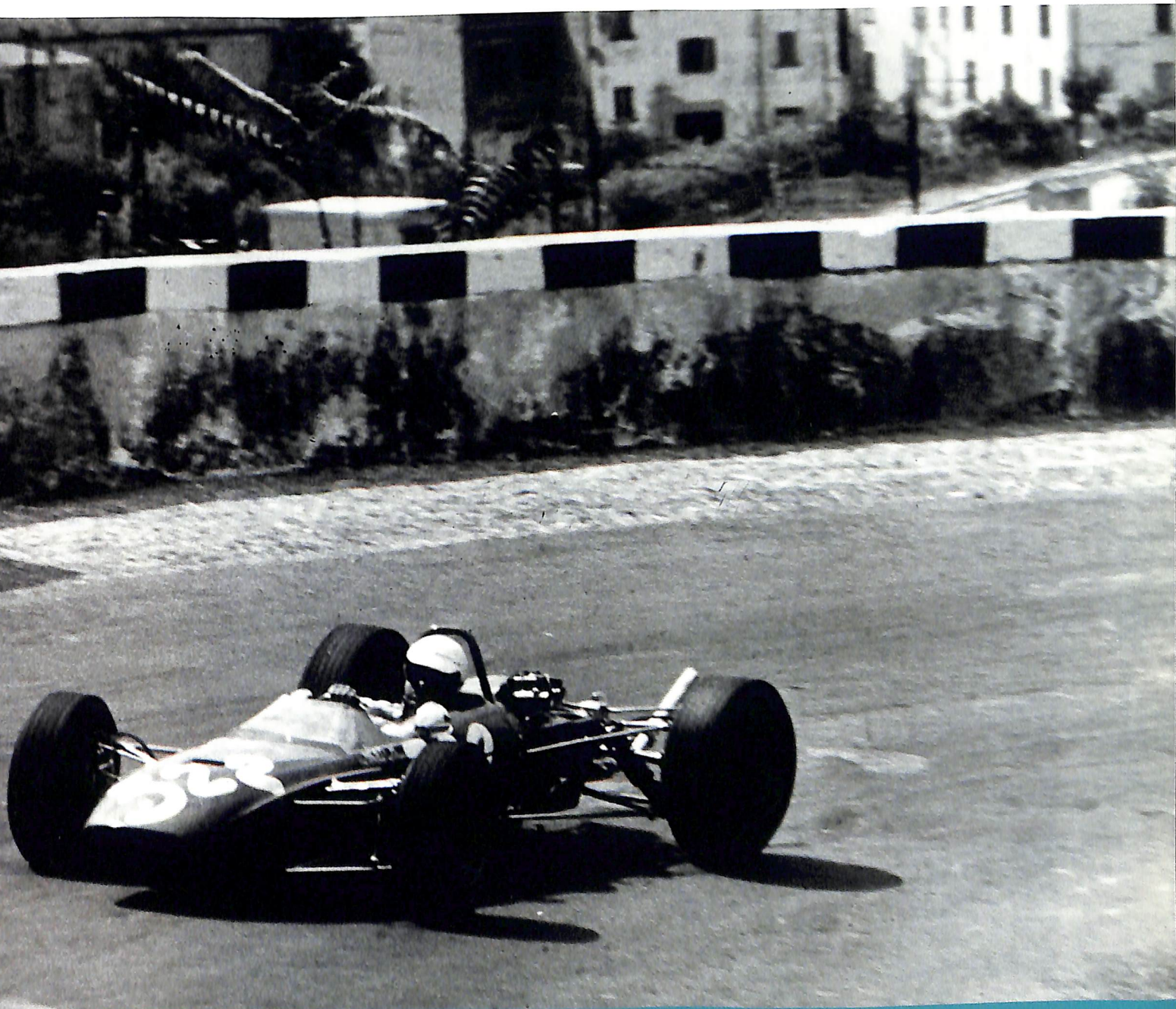
No, mai.

Possiede un'auto d'epoca?

Tre. Un'Alpine A310 azzurro Francia, una Millecento familiare del 1955 con la guida a destra e una Volvo Laplander del 1967, un fuoristrada.

Con l'automobilismo ha guadagnato o ha speso?

Ho guadagnato. E, mi creda, sono stato bravo perché con le corse molta gente s'è mangiata la casa, la fabbrica, la figliola e pure l'amante.





A tutto **TONDO**

L'esposizione Svizzera, giunta alla quarta edizione, conferma la formula che prevede la presenza di auto, moto, aerei e imbarcazioni. La crescita della sezione per club e privati testimonia dell'aumento di interesse, favorito dagli spazi espositivi ampi e da iniziative interessanti come quella che ha dato ai visitatori la possibilità di girare per la città su Peugeot d'epoca

DI FRANCO FIORUCCI



La Svizzera non ha industrie automobilistiche. E neanche autodromi, né gare stradali. Potrebbe apparire un Paese in cui l'automobile è malvista, o per lo meno snobbata. Invece... La crema della produzione mondiale trova sul mercato elvetico uno sbocco sicuro, ogni anno il salone di Ginevra si conferma uno dei più importanti e non da meno è il mondo del collezionismo storico. Lo testimonia la rassegna Geneva Classics, nata pochi anni fa per iniziativa dello stesso ente organizzatore del salone dell'automobile. La quarta edizione si è svolta l'ultimo fine settimana di settembre e ha confermato la formula "trasversale", che guarda alla mobilità nel suo insieme.

Geneva Classics, è una rassegna espositiva "rétro" dedicata a tutti i mezzi di trasporto: non soltanto auto, ma anche moto, barche e aerei, questi ultimi grazie alla contiguità del quartiere fieristico ginevrino con l'aeroporto.

Il primo colpo d'occhio per l'edizione 2009 è stato proprio dominato dai velivoli, con 22 aerei militari d'epoca delle forze armate elvetiche. Per chi mastica anche questo genere, c'erano F/A18, Tiger, Mirage, Hunter, Vampire, Venom, PC-21, PC-9, PC-7, PC-6, Super Puma, Alouette III, EC 635, ASD95, Bucker, Morane, P3, T6, Messerschmitt e P2. Al di là della conoscenza o meno del settore e dei modelli, l'esposizione è stata senz'altro ad effetto e affascinante.



MOTORI E FASCINO

In apertura, l'ampio spazio dell'Audi, che ha festeggiato anche qui la ricorrenza dei 100 anni dalla nascita della Horch, da cui nacque in seguito Audi. A destra, sopra una tipica vista di questo salone, tipico connubio di motori, fascino ed eleganza della città affacciata sul lago Lemano. A destra, una vista della sezione dedicata alle auto dei privati e dei club, presente anche qui come in ogni salone d'auto d'epoca che si rispetti.



ADDESTRATORE
 In primo piano, un
 aereo De Havilland
 da addestramento
 dell'aviazione elvetica.
 A destra, lo stand-
 traguardo delle Bugatti.



Aston Martin e Audi protagoniste

Sul fronte automobilistico, gli spazi interni della rassegna hanno offerto un'ampia panoramica di marche e modelli, in cui spiccavano due Case: l'Aston Martin e l'Audi. L'Aston celebrava la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del '59; l'Audi ha inserito la rassegna ginevrina tra le tante manifestazioni a cui ha partecipato nell'anno del suo centenario.

Per gli appassionati dell'Aston Martin, Geneva Classics è stata davvero una fe-

sta: ben 28 le auto esposte, che per un marchio come quello inglese non è poca cosa. Il lotto era diviso in tre gruppi: le auto da corsa, quelle di serie (per quanto in piccoli numeri) e infine il modello DB5. Tra le Aston Martin da corsa spiccava il verde "quasi-ramarro" della DBR1 che nel 1959 vinse a Le Mans con Carroll Shelby e Roy Salvadori; le altre Aston "corsaiole" a Ginevra erano la DBR2/1 ex Stirling Moss, la rara DB1 (ne furono costruite soltanto 19) e le DB3S, DB4GT,

DBR9 e DB2 Le Mans. Diciotto erano i modelli stradali, dalla DB2 Coupé Vantage alle più recenti Vanquish e One 77. Quanto alla DB5 - quella di James Bond - c'erano cinque esemplari, compresa "l'attrice" del film.

Audi Tradition era presente, per l'ennesima celebrazione del centenario, con l'Auto Union Tipo A V16 (1934) da GP insieme a modelli stradali come la Tipo C del 1913, la 225 del 1936, l'Auto Union 1000 SP Roadster del 1958, l'Audi 72 del 1965,



TUTTE LE ASTON
Tra le marche meglio rappresentate a Ginevra è stata senz'altro l'Aston Martin: a sinistra, la Vantage Zagato e la Vantage V8 "normale"; qui a fianco, in primo piano una DB2 cabriolet; sotto, la DB5 di James Bond e le DBR da corsa. Sullo sfondo, la DBR9 che ha vinto la categoria GT1 Le Mans 2007 e 2008.



l'Audi 80 GLb1 del 1973 e la NSU RO 80 del 1967. Altro tema in primo piano a Ginevra è stato quello delle V8 americane, con una nutrita serie di modelli Ford, Chrysler, Corvette, Cadillac, Buick, Plymouth, Chevrolet degli Anni 50 e 60. Essendo rassegna dedicata a tutti i mezzi di trasporto, per di più in zona lacustre, a Geneva Classics non poteva mancare la nautica. La sezione delle barche era dedicato al centenario del cantiere ginevrino De Corsier.

Un'idea interessante

Come in ogni esposizione "epocale" che si rispetti, non è mancata la parte dedicata ad associazioni e singoli appassionati: un mega raduno ai margini del salone. Una ventina i club che hanno aderito, e non pochi sono i collezionisti (erano ammesse le auto costruite prima del 1986), per un totale di oltre 500 auto, a testimonianza della crescita della manifestazione.

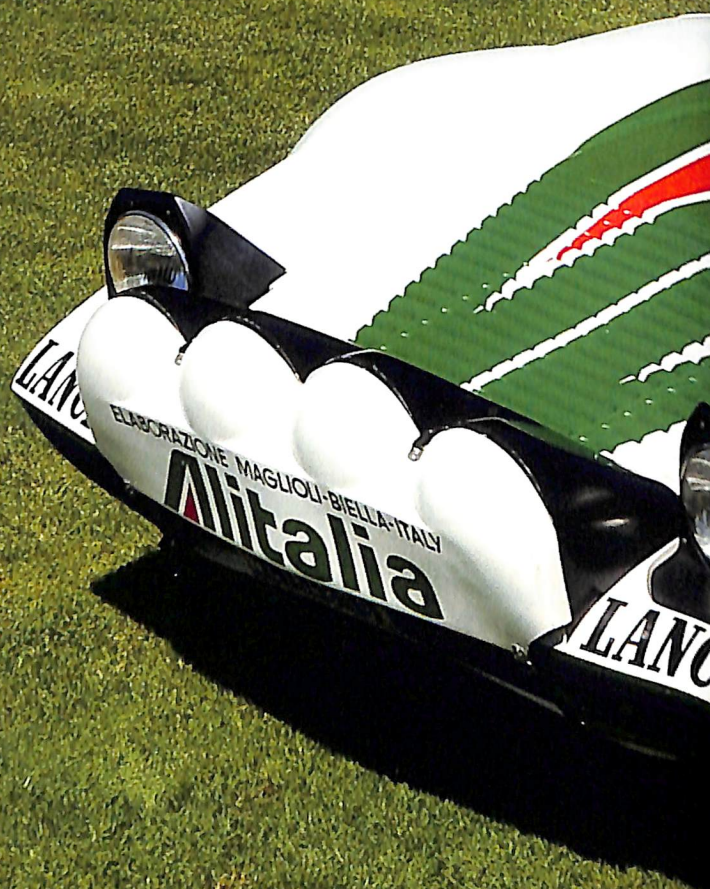
Il programma era arricchito da una gara di regolarità su un percorso di 250 km. Il Banco Rally, com'è stato chiamato (Banco è una rivista svizzera dedicata al management), si segnala soprattutto per un'idea degli organizzatori: è stato chiesto ai partecipanti di versare una sovrattassa del 5% da destinare a un'organizzazione ambientalista.

E' stata chiamata "tassa CO2" in riferimento alle tematiche ambientali di attualità. In tempi in cui l'argomento è al centro dell'attenzione, e considerando che il mondo delle "storiche" ha anche bisogno

di buone relazioni pubbliche, potrebbe essere un'idea interessante per tutte le manifestazioni di auto storiche.

Gli spunti interessanti colti a Ginevra sono stati anche rivolti al pubblico. Grazie alla collaborazione con il museo l'Aventure Peugeot di Sochaux, gli organizzatori di Geneva Classics hanno offerto ai visitatori la possibilità di compiere un giro attraverso le strade del centro di Ginevra a bordo di una "storica". Le auto messe a disposizione dalla Casa del Leone erano sei, di epoche diverse, così chi ha voluto ha potuto rendersi conto di persona di che cosa era la mobilità a motore nei decenni passati: 127 Torpedo (1913), 177 M Torpedo (1926), 401D berlina (1935), 402 Coach Eclipse (1937), 403B berlina (1961), 404 Cabriolet (1968).

Alla quarta edizione la rassegna Ginevra può vantare dunque un mix articolato, che assieme alla cura organizzativa tutta elvetica spiega il buon successo di pubblico, con oltre 21mila visitatori nel week end.



IL DRAGO e la regina

Sono il pilota e la macchina che hanno cambiato la storia dei Rally: con loro cominciò l'era moderna. Lui, serio, scrupoloso, veloce, versatile e assai poco incline all'errore. La Strato's, una "bête à gagner", imbattibile soltanto nelle mani di chi la sapeva sfruttare. Li abbiamo rimessi insieme per un'intervista indimenticabile

DI LUCA GASTALDI E FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GIANNI TOMAZZONI E ACTUALFOTO



COPPIA D'ASSI AL "MONTE"

Sandro Munari ritratto di fianco alla Strato's con cui vinse il Tour de Corse '76 e il Rally di Monte-Carlo '77. Nella foto piccola, il "drago", il navigatore Silvio Maiga e la regina alla premiazione di Monaco. Munari vinse nonostante il giorno prima della partenza avesse subito una piccola operazione chirurgica per risolvere un fastidioso problema fisico.

Sandro Munari e la Lancia Strato's

LIVREA FAMOSA
 La Lancia Strato's nella famosa livrea Alitalia è oggi di proprietà di un appassionato collezionista italiano che la usa in alcune occasioni di prestigio. E' ancora curata dallo specialista Maglioli.



Le nostre carriere si sono incrociate brevemente quando io ero all'inizio e lui a fine carriera. Sandro Munari è stato un mito, non solo per la mia generazione. Ho avuto modo di vederlo all'opera e di capire esattamente che cosa stava facendo e quale tipo di approccio aveva alle gare, e riconosco in lui delle capacità che non ho mai visto in nessun altro. Ha vinto molto meno di quanto avrebbe dovuto o potuto: in realtà era molto meno vincente di quanto fosse bravo. Univa la capacità di guida al limite all'armonia nel guidare. Aveva un'armonia estetica nella guida che non ho visto in altri piloti, come Röhrl per esempio, che era veloce ma non era bello vederlo guidare. Munari aveva questa cosa in più." Fabrizio Tabaton - Da "La danza dei piedi veloci", di Luca Delli Carri, Fucina Editore.

Sandro Munari è un signore in perfetta forma: magro, atletico, con i sorrisi rari ma aperti su un'espressione velata di malinconia. Ce l'avevano descritto come una persona silenziosa, timida, al limite dello scontroso. Lo incontriamo in un'occasione conviviale, dove conosce tutti tranne noi. Ci presentiamo e il suo sguardo va subito ai suoi amici. Sembra diffidente, ma alla prima domanda inizia a parlare con coinvolgimento, e l'intervista andrà avanti a lungo.

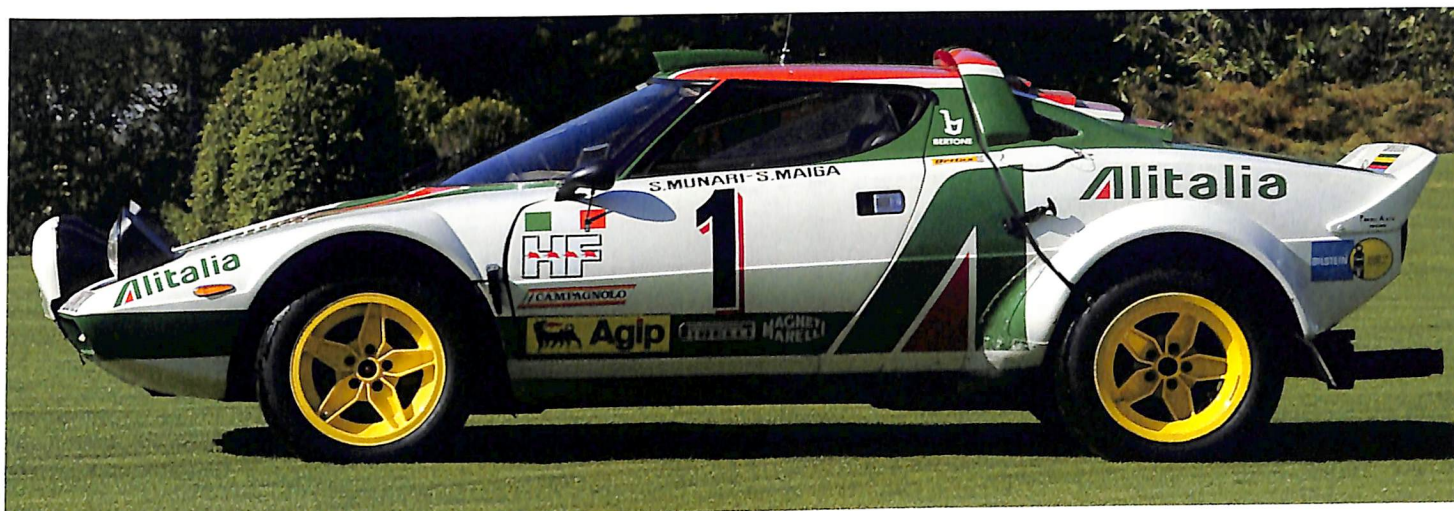
Le piacciono i Rally moderni?

Sono gare diverse dalle mie, non si possono confrontare. I rally moderni sono anomali perché le auto costano troppo e manca la com-

petizione serrata. Ai miei tempi poi il pubblico seguiva di più, era più presente e appassionato. Un'altra differenza importante è che i piloti di oggi possono riposare e nutrirsi bene: è vero che le macchine moderne hanno prestazioni molto più elevate di quelle che guidavamo noi, però all'epoca non avevamo tempo di riposarci, dovevamo andare forte con la stanchezza addosso, a volte senza dormire per ventiquattr'ore di fila. C'erano le tappe notturne, già arrivare alla fine era un successo. Non parliamo poi del Safari, che aveva un percorso di 6500 km. Anche i meccanici avevano una vita difficile: dovevano guidare anche loro e spesso lavoravano in condizioni proibitive. Mi ricordo: si sdraiò nella neve per riparare un danno, principio di congelamento che la temperatura era 42° sotto zero!

La mancata vittoria al Safari è un rimpianto?

Il Safari lo considero una gara vinta, soltanto due episodi mi hanno impedito di arrivare primo con la Fulvia nel '74 e con la Strato's nel '75, quando sono arrivato secondo. Nel 1974 si doveva fare una salita lunga circa 12 km (su un totale di oltre 5000) che aveva una forte pendenza e buche molto profonde e sassi grossi come le ruote della macchina. Secondo me sarebbe stato il punto decisivo della gara. Perciò chiesi di avere motori come quelli di Monte-Carlo, con la coppia massima a regime molto basso per non sforzare la frizione. Fiorio e Tonti dissero che così sarei stato lento sul dritto e proposero di portarci i cerchi da 13" da montare al posto di quelli da 14" prima della salita, per accorciare il rapporto. Purtroppo, però, abbassavano anche la macchina e dovevamo rallentare per non danneggiare il sottoscoc-



LE PRIME CORSE

A destra, Sandro Munari alla partenza di una gara di kart disputata il 16 aprile '61 a Cavarzere, dove è nato. Sotto, al volante della Fiat Abarth 850 TC acquistata usata, con cui iniziò a correre in macchina. La foto è del 2 agosto 1964, la gara è la cronoscalata Agordo-Frasenè, dove dovette ritirarsi per problemi al cambio.



ca... Dopo la sostituzione, a un certo punto ci trovammo fuori strada: nessuno aveva pensato che bisognava ritardare il trip master perché con le ruote più piccole erano cambiate le distanze! Così, da primi che eravamo siamo arrivati all'inizio della salita dietro la Porsche di Waldegaard e la Toyota di Singh, che poi abbiamo trovato bloccato dietro una curva perché aveva la coppia troppo in alto. L'abbiamo spinto noi, poi siamo risaliti sulla Fulvia e a quel punto fummo noi a restare bloccati per la coppia alta... Ero fuori di me. Da lì in poi fu un calvario di continue rotture e problemi concatenati. Alla fine Singh ha vinto, Waldegaard è arrivato secondo e noi terzi. Nel '75 perdemmo a causa delle forature. Ero arrivato ad avere 56 minuti sulla Peu-

LE GARE DI MUNARI CON LA STRATO'S

- 1973**
- Rally Firestone: 1° assoluto
- Targa Florio: 2° assoluto
- (in coppia con Jean-Claude Andruet)
- Tour de France: 1° assoluto
- 1974**
- 24 Ore di Chamonix: 2° assoluto (in coppia con Jean-Claude Andruet)
- Rally 4 Regioni: 1° assoluto
- Rallye Sanremo: 1° assoluto
- Rally Rideau Lakes: 1° assoluto
- Lombard Rac Rally: 3° assoluto
- 1975**
- Rallye Monte-Carlo: 1° assoluto
- Safari Rally: 2° assoluto
- Rally 4 Regioni: 1° assoluto
- Giro d'Italia: 6° assoluto
- Lombard Rac Rally: 4° assoluto
- 1976**
- Rallye Monte-Carlo: 1° assoluto
- Rally del Portogallo: 1° assoluto
- Rally del Marocco: 3° assoluto
- Rallye Sanremo: 2° assoluto
- Tour de France: 1° assoluto
- Lombard Rac Rally: 4° assoluto
- 1977**
- Rallye Monte-Carlo: 1° assoluto (in foto)
- Safari Rally: 3° assoluto
- Total Rally: 1° assoluto
- Rally San Martino di Castrozza: 1° assoluto
- Rally Valle d'Aosta: 1° assoluto



geot di Anderson quando mancavano 500 km alla fine, e abbiamo forato la terza gomma. A quel punto avevamo bisogno dell'assistenza, chiamammo alla radio ma nessuno rispose perché Fiorio aveva deciso tornare a Nairobi perché cominciava a fare buio e ormai c'era soltanto trasferimento per completare il rally. Su 85 partenti arrivarono in fondo 14 auto e tutte le Strato's partite.

A proposito di Strato's: non tutti riuscirono a usarla come lei. Per molti fu una macchina ostica. Come mai per lei no?

La Strato's era un mostro, ma anche facile da capire. Pesava tanto dietro, perché il motore Ferrari non era certo leggero. Con lo sviluppo riuscimmo a portare la ripartizione del peso a 45% davanti e 55% dietro. Ma se partiva in sovrasterzo, non la tenevi in più. E davanti i freni bloccavano. Certo, io fui molto aiutato dal fatto di averne portato avanti lo sviluppo, me la sono fatta a mia misura. Per renderla competitiva, però, si dovette prima di ogni cosa risolvere il mistero della sospensione posteriore.

Quale mistero?

Qualunque regolazione chiedessi, la Strato's non rispondeva e anzi la risposta era il contrario di quello che mi aspettavo. Con questo, non c'era nulla che non andasse, in apparenza. Poi scoprimmo che una parte della struttura posteriore fletteva in accelerazione e frenata, ma a macchina ferma e scarica non si notava alcunché!

Ma anche risolto questo problema, non tutti la digerirono. Perché?

Perché la Strato's era una macchina pensata per le corse, non una di serie adattata, come per esempio era la Fulvia. Prova ne sia che da quella macchina emersero molte soluzioni tecniche che furono di ispirazione per le Lancia successive, a partire dalla 037 per finire con le Delta. La Strato's fu un'antesignana delle famose Gruppo B. Aveva perfino delle appendici aerodinamiche! Per rendere al massimo serviva una guida molto pulita, che forse non tutti riuscivano ad avere.

C'è una vittoria che le ha fatto più piacere tra quelle con la Strato's? Sono state tutte belle, i Monte-Carlo, il Tour de Corse, il Safari...



Ma il Safari non l'ha vinto...

E' vero, però come detto è stata solo sfortuna. E comunque, dal punto di vista tecnico per me fu una grande soddisfazione perché all'epoca in Italia si disse che andare al Safari con quella macchina era una follia. Invece, tutte le Strato's arrivarono in fondo, nonostante non avesse sospensioni adatte agli sterrati duri. Si riusciva lo stesso a sfruttare la sua grande potenza.

Torniamo alle vittorie?

Se devo dirne una che ricordo con grande piacere, fu il Tour de France del 1973, quando avevamo ancora il motore a due valvole. Una gara bellissima, massacrante, una via di mezzo tra un rally e una prova di velocità. Di grande soddisfazione!

Qual era la difficoltà tecnica principale dei suoi rallye?

Nella stessa gara trovavi tante condizioni diverse tra loro, sia di asfalto sia di meteo, di temperatura.

Come vi allenavate negli anni '60 e '70?

Ci allenavamo guidando. Eravamo pionieri: io fui il primo a portare un medico sportivo nei Rally. Non parliamo poi dell'alimentazione: nessuno pensava che l'alimentazione potesse avere un'influenza sulle prestazioni. Quando il medico vide come mangiavamo, si mise le mani nei capelli. Cominciammo a usare gli integratori e a lavo-

UN PREMIO PER ATILIO BETTEGA

È molto interessante la storia sportiva della Lancia Strato's delle nostre foto, targata TO N41648 (a destra, in una foto ufficiale). Da una parte, incorona definitivamente Sandro Munari quale miglior interprete della berlinetta di Borgo San Paolo, con la quarta e ultima vittoria del "drago" al Rallye Monte-Carlo del 28 gennaio 1977.

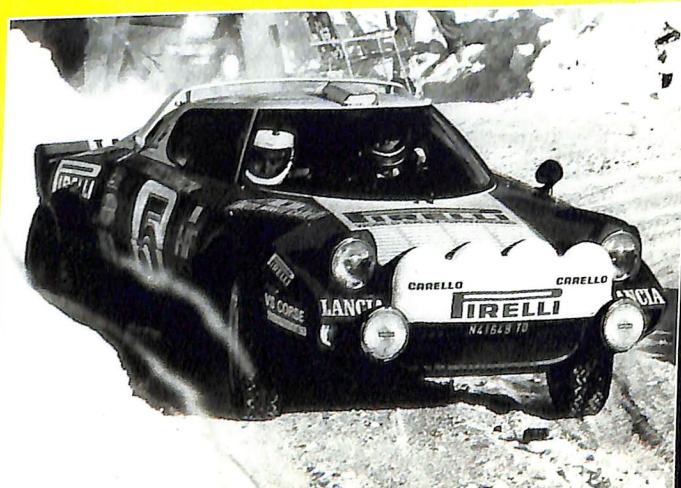
Dall'altra, alla fine dello stesso anno, il 4 dicembre, questa plurimedagliata Stra-

to's porta alla ribalta una nuova stella: Attilio Bettega. L'indimenticato pilota veneto, grazie alla vittoria della prima edizione del Campionato Autobianchi A112 Abarth, si aggiudica la partecipazione "ufficiale" al Rally della Valle d'Aosta, ultima prova del Campionato Italiano.

La Squadra Corse Lancia gli affida questa Strato's che, nell'ordine di partenza del rally, scatterà proprio alle spalle della gemella nelle mani di Munari, che ap-

profitta dell'ultima gara del tricolore per fare allenamento in vista del Monte-Carlo 1978. Da aggiungere che, tra gennaio e dicembre 1977, la TO N41648 ha già conseguito lo scudetto italiano con il cuneese Mauro Pregliasco.

Nel 1978, infine, Fulvio Bacchelli (foto a sinistra) e Marku Alen chiudono la carriera di questa Strato's con un 10° posto al Rally di Monte-Carlo e un 5° al Rally Rac



AL "MONTE" IN MAGLIONE

Nel corso del nostro servizio abbiamo rimesso Munari sulle sue macchine da corsa, con cui ha dato spettacolare prova della consueta maestria. Qui è alla guida di una Strato's replicata con la grafica della vittoria al Monte-Carlo '75. Sopra, da sinistra: sulla Lancia Flavia coupé con Antonio Ghini al 1000 Laghi '65; navigatore di Cavallari al Rally Jolly Hotels '65; in maglione al volante della Lancia Fulvia al Monte-Carlo del 1967 (terminato al 5. posto). Nella pagina a fianco, il drago in azione notturna con la Lancia Fulvia al Tour de Corse del 1968, terminato con un ritiro.



rare sull'alimentazione, anche se Fiorio era contrario perché la presenza di questo specialista aveva un costo. Nel 1977 la nostra tappa di avvicinamento al Rallye di Monte-Carlo partì da Lisbona. Io avevo le emorroidi, un dolore... a Gap trovai Benigno Bartoletti che mi fece un'incisione, poi andai a letto con il ghiaccio. Ricordo che dormii non più di quattro ore quella notte. Ma domenica avevo vinto la gara!

Quale pilota ricorda come l'avversario più ostico?

C'erano molti piloti forti. Due che mi vengono subito in mente erano Waldegaard e Therier. Per batterli bisognava studiarli, capire quali sarebbero state le loro mosse.

Però li ha battuti tante volte. Mentre correva si rendeva conto se era abbastanza veloce da batterli?

Non avevamo tutti gli strumenti che hanno oggi, che informano in tempo reale delle prestazioni. Il mio modo di sapere se ero andato forte era il sudore: se ero sudato, significava che mi ero impegnato e quindi di certo ero stato abbastanza veloce...

Ha cominciato con i kart e corso con Ferrari. Come mai la sua carriera è stata quasi tutta nei Rally?

Ho cominciato da navigatore di Arnaldo Cavallari al Rally degli Estensi del 1964 anche se in realtà avevo il pallino della Velocità e avrei voluto correre con i kart, con i quali avevo fatto qualche gara. Dopo gli episodi da navigatore con Cavallari feci la licenza per correre in macchina e, con i soldi dei primi lavori, acquistai un'Abarth 850 TC usa-

ta e il 2 agosto del '64 partecipai alla salita Agordo-Frassené. Mi ritirai per la rottura del cambio.

Ma alla fine sono arrivate anche le gare di Velocità, e non con una macchina qualsiasi, ma con la Ferrari. A quel punto non pensò che fosse arrivata la grande occasione?

Fui chiamato da Peter Schetty per un collaudo a Fiorano. Durante le prove, verso ora di pranzo spuntò Ferrari in persona che mi invitò a pranzo al ristorante Cavallino. Quando arrivai lì, mi accorsi che avevano apparecchiato per due. Fu il pranzo più faticoso della mia vita, benché Ferrari fu molto gentile con me e mi mise subito a mio agio. Comunque, nel 1972 avevo 32 anni, ormai non pensavo più di passare alla pista. In quello stesso anno ricevetti anche un'offerta da Williams per il GP del Sudafrica, che rifiutai.

Ha vinto la Targa Florio con Merzario. Come fu il vostro rapporto?

Mah, niente di che. Come piloti eravamo di certo molto diversi. Lui era la prima guida, perciò dovevo adattarmi al suo assetto, che per me era quanto meno inusuale. Non so come facesse a guidare la macchina assettata a quel modo. Insomma, un giorno eravamo fermi a Buonfornello, durante le prove. C'era un punto in cui si doveva frenare dove c'era un avvallamento e la macchina si scompondeva molto. Chiesi allora una modifica, e il giorno dopo Merzario disse che la macchina andava bene, mentre per me la regolazione aveva peggiorato il comportamento. Caliri mi disse che aveva fatto volutamente

una regolazione peggiorativa per vedere come reagivamo. Merzario non diceva nulla, non si confrontava con me; d'altra parte, lui andava saliva in macchina e andava forte in qualunque situazione, mentre io se la macchina non era a posto non riuscivo a dare il meglio.

Come andò in seguito con Ferrari?

Dopo la Targa Florio, gareggiai a Zeltweg: per quella gara fui convocato un giorno per il giorno dopo. A Zeltweg perdemmo del tempo perché Merzario non mi disse che aveva spiattellato l'anteriore sinistra. Un rimpianto molto forte è che il Vecchio mi voleva a Le Mans. Ricordo che andammo a Monza con Merzario e Redman, poi andammo sull'autostrada Torino-Savona, dove c'era un centro prove Fiat a fare prove di aerodinamica. Alla fine però, Ferrari decise di rinunciare alla gara, non ho mai saputo per quale motivo. Mi dispiacque molto, perché vedevo Le Mans come una prova adatta a me: guida di notte, magari con la pioggia, su strade di solito aperte al traffico, sempre concentrati e con fatica. Mi sembrava pane per me. A quel punto pensavo che l'esperienza fosse finita, invece il Drake mi chiamò di nuovo per la 1000 km di Zeltweg, dove arrivai direttamente dalle prove di preparazione a un Rally. Mi trovai su un circuito da 220 di media, sotto l'acqua, e ancora con Merzario, che in gara tornò ai box per il cambio senza dire di aver spiattellato una gomma. Così, dovetti tornare ai box dopo due giri per una sosta inattesa, che ci fece perdere molto tempo. Infine, il Commendatore mi chiamò ancora per celebrare le tre 312 a Fiorano, in vista di una gara fuori campionato. Ci

andai molto volentieri nonostante fossi fresco di un'operazione di appendicite. Fu l'ultima volta al volante di una Ferrari da corsa.

Come mai con la 131 non ebbe lo stesso feeling che con la Strato's? Della 131 feci la messa a punto sulla terra. La macchina andava forte. In Portogallo ricordo che usai le note che avevo con la Strato's. Ero un po' più lento di Alen e Rohrl. La cosa mi ha fatto riflettere. Poi siamo andati all'Acropoli, dove ho dovuto fare per forza le note e sono andato subito forte. Lì ho capito che la diversa impostazione della macchina richiedeva una guida diversa.

Terminata l'attività di pilota ha fatto anche il team manager in F.1. Come considera quell'esperienza?

Mi attirava l'idea di fare il team manager di Formula 1. La cosa negativa era che mancava un punto di riferimento, tutti potevano dire qualcosa. La gestione tecnica era di Paolo Pavanello, proprietario del team, poi c'era l'Alfa Romeo che metteva i motori e la Benetton che metteva i soldi. A un certo punto l'Alfa Romeo ha imposto l'ingegner Tonti. Poi c'erano i piloti: Eddie Cheever e Riccardo Patrese avevano



RAC RALLY STREGATO
In questa immagine, Munari in piena azione e l'aggressivo frontale della Strato's. Qui a fianco, una delle poche gare che il duo italiano non è riuscito a vincere: il Rac Rally. L'immagine si riferisce all'edizione del 1977, terminata con un ritiro. Il miglior risultato conseguito nella gara britannica è stato il 3. posto del 1974. Nella pagina a fianco, la caratteristica apertura dei cofani della Strato's.



DIECI ANNI DI VITTORIE

L'attività sportiva della Lancia Strato's HF dura 10 anni. Dal 1972 al 1982 - anno dell'ultima vittoria assoluta ottenuta al Rally di Monza con Federico Ormezzano e Claudio Berro - può contare 3 Mondiali Costruttori Rally consecutivi (1974, '75, '76), 3 titoli europei (1976 e 1977 con Bernard Darniche, 1978 con Tony Carello) e 5 italiani (1976 e 1979 con Tony Fassina, 1977 con Mauro Pregliasco, 1978 con Adartico Vudafieri).

una forte rivalità, in Canada si sono buttati fuori a vicenda. A cosa si devono i colori del casco? I colori del casco sono quelli di Nuvolari: giallo e blu; all'inizio nelle prime corse avevo anche la maglietta blu.

Un debutto difficile

Tour de Corse 1972. Il 4 novembre, sulle tortuose strade della Corsica, scatta una delle ultime gare del Campionato Internazionale Marche (il Mondiale sarà istituito soltanto l'anno dopo).

Al via della corsa si c'è una nuova vettura: è la Lancia Strato's HF. Per l'occasione è "vestita" con la livrea bianco-rossa della Marlboro ed è affidata all'equipaggio formato da Sandro Munari e Mario Mannucci. La Squadra Corse Lancia, però, arriva sull'isola francese un po' affannata. Soltanto l'11 febbraio, infatti, è stato formalizzato il definitivo accordo tra il Gruppo Fiat e la Ferrari per la fornitura dei propulsori Dino V6 da 2.418 cc da montare sul modello Strato's, presentato ufficialmente nel novembre 1971 al Salone di Torino, in versione definitiva ma ancora senza motore... E' la metà del 1972, quindi, quando cominciano i veri collaudi prima con l'esperto collaudatore Claudio Maglioli, poi con il pilota ufficiale Munari.

Dalle piste di Chivasso e della Mandria (che comprende anche tratti su terra) al debutto sugli asfalti corsi il passo è breve. Forse troppo. La Strato's bianca e rossa è costretta al ritiro a causa di problemi alle sospensioni posteriori. Stessa sorte poco più di un mese dopo, il

12 dicembre, quando la stessa vettura, ancora con la coppia Munari-Mannucci, si ritira dal Rally Costa del Sol in Spagna accusando il medesimo inconveniente quando era in testa alla gara.

Pezzi della 127 per risparmiare

Ma cosa accadde prima di quel Tour de Corse 1972? Nei primi mesi del '72 la Stratos "consuma" le strade di Chivasso e della Mandria in vista del debutto previsto in Corsica e tanto desiderato dallo sponsor Marlboro, che fa pressioni sul direttore sportivo Lancia Cesare Fiorio. Sulla vettura, oltre ai citati Maglioli e Munari, lavorano tecnici e collaudatori come Sergio Camuffo, Gian Paolo Dallara, Mike Parkes e Carlo Facetti, tutti sotto la direzione di Gianni Tonti, all'epoca responsabile tecnico della squadra corse Lancia. Ma il problema è sempre lo stesso: la vettura, anche in rettilineo, soffre di inspiegabili "serpeggiamenti". Solo dopo le prime due gare viene risolto, sostituendo le boccole in gomma degli attacchi dei bracci delle sospensioni posteriori (ereditati, per questione di costi, dai silent-block della Fiat 127 di serie...) ed i portamozzi (prima in lamiera sciolata, ora in duraluminio). Munari e Mannucci ottengono il primo successo sportivo della Strato's nel 1973, al Rally Firestone di Spagna.

Mike Parkes (con preziosi trascorsi in Ferrari) si dedica al telaio e alle sospensioni. Poi si cimenta (non senza difficoltà) sulla nuova testa a 24 valvole e ancora più avanti, insieme a Facetti, sviluppa la versione con turbocompressore (560 CV e iniezione indiretta con pompa

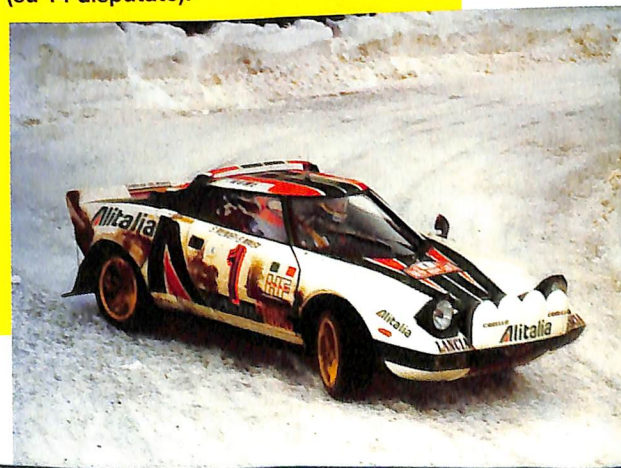


MONTE-CARLO E VALLE D'AOSTA 1977: GLORIA SOTTO LA NEVE

Il 1977 è l'anno del cambio della guardia Lancia-Fiat nel mondiale Rally. Il "Monte-Carlo" si disputa su 26 prove speciali per 4.700 km. La Lancia schiera tre Strato's con Munari-Maiga (in foto), Pinto-Bernacchini e Darniche-Mahé. Fiat porta all'esordio la 131 Abarth Rally con Alen-Kivimaki, Verini-Russo, Bacchelli-Rossetti e Andruet-Biche. Dopo le prime due prove, Munari è al comando (nonostante abbia appena subito un'operazione per disturbi emorroidali). La seconda tappa è una falciata: si ritirano Guy Frèquelin (Al-

pine Renault), Walter Roehrl (Opel), Maurizio Verini, Bernard Darniche. Ma Munari è sempre in testa tallonato da Alen. Nel circuito finale si ritirano anche Pinto e Bacchelli: il drago e la regina vincono a fari spenti. Che non è una metafora, ma un vero problema all'impianto elettrico. Ancora neve e ancora prove speciali notturne al Rally della Valle d'Aosta. Munari vince anche qui, ma c'è un secondo classificato che fa più notizia. È il novello Attilio Bettega che, per la prima volta sulla Strato's dopo aver vinto il Campionato

A112 Abarth, vince una prova speciale e segna il secondo miglior tempo in oltre 8 (su 14 disputate).



Kugelfischer) che verrà utilizzata in pista dal 1973 in configurazione silhouette. Oltre a quelli già citati, tra gli altri difetti di gioventù della Strato's si può ancora ricordare la fusione del gruppo motore-cambio nella parte inferiore del propulsore, che limita gli interventi rapidi sul cambio stesso. In principio, inoltre, il motore di serie soffre di... cattiva alimentazione: nelle curve a destra, a causa della forza centrifuga, si abbassa il livello della benzina nella vaschetta del carburatore ed il 6 cilindri inevitabilmente "manca" in accelerazione. Con l'intervento della Weber, la vaschetta incriminata passa da laterale a centrale avviando al problema.

Nel frattempo, il 10 settembre 1973 inizia la produzione in serie della Strato's stradale. Il 1° ottobre 1974, in seguito alla costruzione dei 400 esemplari di serie previsti dal regolamento, la è omologata per correre in Gruppo 4. Fino a quel momento, infatti, la Strato's partecipa alle corse nello speciale Gruppo 5 riservato ai prototipi.

Sbilanciata al posteriore

Com'è noto, la Lancia Strato's nasce dalla volontà di Pier Ugo Gobbato che, nelle vesti di direttore generale della Lancia dal 1969, intende risollevere le sorti della Casa in un momento difficile. Pensa che le corse siano un'ottima occasione di rilancio, ma la Fulvia Coupé è ormai da sostituire. Per una fortunata coincidenza, Bertone presenta nel 1970 il prototipo Zero con motore Fulvia HF montato in posizione centrale. Insieme a Fiorio - che "intervista" piloti e tecnici per arrivare alla definizione di un'auto da rally ideale - Gobbato dà il benestare al progetto Strato's.

Prima di arrivare con fatica (e con il famoso scambio che porterà Munari in Ferrari) all'adozione del motore Dino (che nella versione stradale della Strato's conta 192 CV a 7000 giri), il resto della vettura è pronto. È una coupé due posti con scocca portante in lamiera d'acciaio e con traliccio a sezione rettangolare. Per ottenere migliori prestazioni su percorsi misti e tortuosi come quelli dei rally, il passo è di

soli 2.180 mm. Il motore è in posizione posteriore-centrale in blocco col cambio a 5 marce e il differenziale autobloccante ZF e la distribuzione dei pesi è per il 63% al posteriore.

Su due telai ausiliari sono montate le sospensioni anteriori e posteriori. Le prime, a ruote indipendenti, contano su bracci oscillanti sovrapposti e molle elicoidali. Le seconde adottano lo schema McPherson con montante verticale. La scelta di questo sistema è dettata da due fattori principali: non sapendo ancora quale motore verrà montato, il McPherson garantisce una più facile adattabilità. Poi, in ottica sportiva, con questo schema si può intervenire rapidamente per variare l'altezza dello scuotimento (versioni terra-asfalto) e per montare pneumatici di diverse misure. La carrozzeria è in fibra di vetro (quelle di serie sono prodotte dalla Bertone, quelle da competizione dalla emiliana TIR).



SEMI SDRAIATO
Munari di nuovo al posto di guida della Strato's, con l'abbigliamento da gara dell'epoca. La tuta verde a sottili righe bianche e il casco giallo-blu (i colori di Nuvolari) hanno segnato un'epoca e sono segni distintivi per ogni appassionato. Notare la posizione di guida semi sdraiata, ben diversa da quella delle altre auto da Rally dell'epoca. Sopra, la grinta del pilota veneto dopo trent'anni è rimasta immutata.

IL PALMARES DELLA "TO N41648"

1976

14° Rallye Sanremo: 2. posto con Munari-Maiga

20° Tour de Corse: 1. posto con Munari-Maiga

1977

45° Rallye Monte-Carlo: 1. posto con Munari-Maiga

Rally di San Giacomo: 1. posto con Pregliasco-Reisoli

5° Rally del Gargano: 3. posto con Pregliasco-Reisoli

14° Rally San Martino di Castrozza: 2. posto con Pregliasco-Reisoli

11[^] Coppa Liburna: 1. posto con Pregliasco-Reisoli

15° Rallye Sanremo: 4. posto con Pregliasco-Reisoli

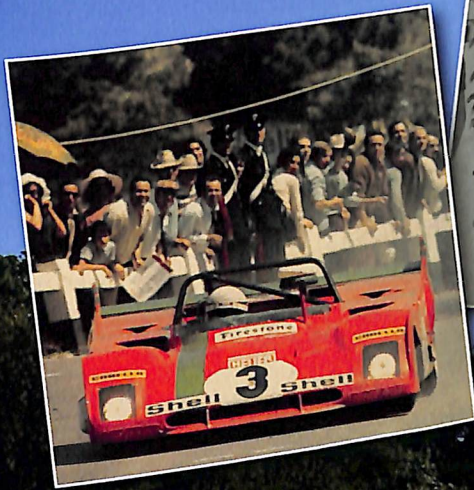
7° Trofeo Valle d'Aosta: 2. posto con Bettega-Bettega

1978

46° Rallye Monte-Carlo: 10. posto con Bacchelli-Bernacchini

1979

28° Rac Rally: 5. posto con Alen-Kivimaki

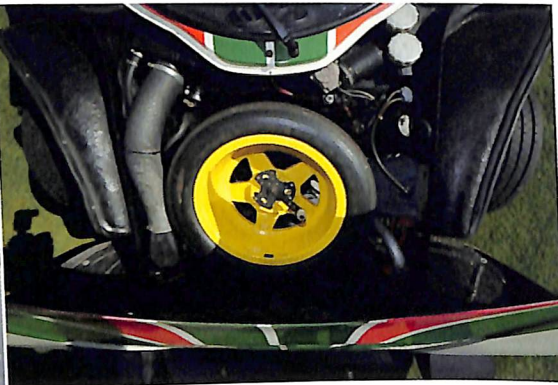


IN FERRARI

E' rimasta mitica l'avventura in Ferrari di Sandro Munari, nel 1972: vittoria al debutto alla Targa Florio sulla 312 P divisa con Arturo Merzario (in azione a sinistra) e quarto posto alla 1000 KM di Zeltweg. A fianco, Munari cinto d'alloro al termine della gara siciliana.



MAGLIOLI: CHE FATICA CON LE SOSPENSIONI!



DINO 2,4 LITRI
A sinistra, una vista del Dino V6 a 65°, bialbero, di 2,4 litri montato in posizione centrale trasversale. Qui a fianco, il vano anteriore con la ruota di scorta tenuta in sede da una pratica manovella per rimuoverla in fretta in caso di necessità.

Claudio Maglioli nasce il 9 giugno 1940 a Boglio, in provincia di Biella. È stato il primo pilota-collaudatore della Lancia Strato's. E anche il primo tecnico a svilupparla.

Chissà se ricorda la prima volta che è salito sulla coupé Lancia...

"Me lo ricordo eccome! - esclama - Insieme a Cesare Fiorio andammo da Bertone per ritirare il primo esemplare e portarlo a Chivasso, alla Lancia, e iniziare a lavorarci sopra. Dalla Bertone, a Torino, siamo tornati su strada e Fiorio ha voluto guidare per il primo tratto del tragitto. A Chivasso erano tutti lì ad aspettarci e, quando arrivammo, ricordo che Fiorio mi disse 'Claudio, ti affido questo nuovo compito e spero che riuscirai a fare una macchina vincente come la Fulvia'. Così è stato, ma di lavoro ne abbiamo fatto tanto. Arrivavo appunto dalla leggendaria Fulvia, ma la Strato's fu molto più impegnativa".

Da dove partì il lavoro?

"La vettura era tutta su silent-block - spiega Maglioli - quindi molto, troppo elastica. Le sospensioni e la telaistica ci fecero impazzire, provammo triangoli di tutti i tipi, m sopra e sotto, di tutto. Dopo un anno avevamo deliberato le due versioni di massima: la Montecarlo, adatta a strade asfaltate, e la Safari, per gli sterrati molto sconnessi".

E per quanto riguarda il motore?

"Ovviamente partimmo da una buona base, il V6 Dino. Lavorai molto nella mia

officina: alberi a camme, valvole, massa rotante, pistoni. Sui condotti, poi, ne provammo di tutti i colori. Dai 190 CV iniziali arrivammo a un primo traguardo di 230-235, più avanti raggiungemmo quota 280. Ci concentrammo anche molto per ottenere potenza ai bassi regimi, un fattore importante soprattutto sui fondi a scarsa aderenza. Una buona soluzione fu quella dei tubi di scarico compensati".

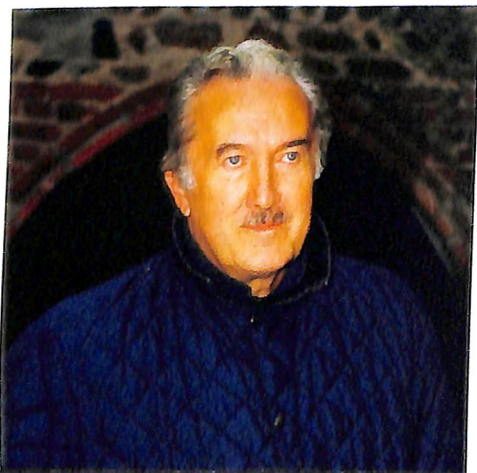
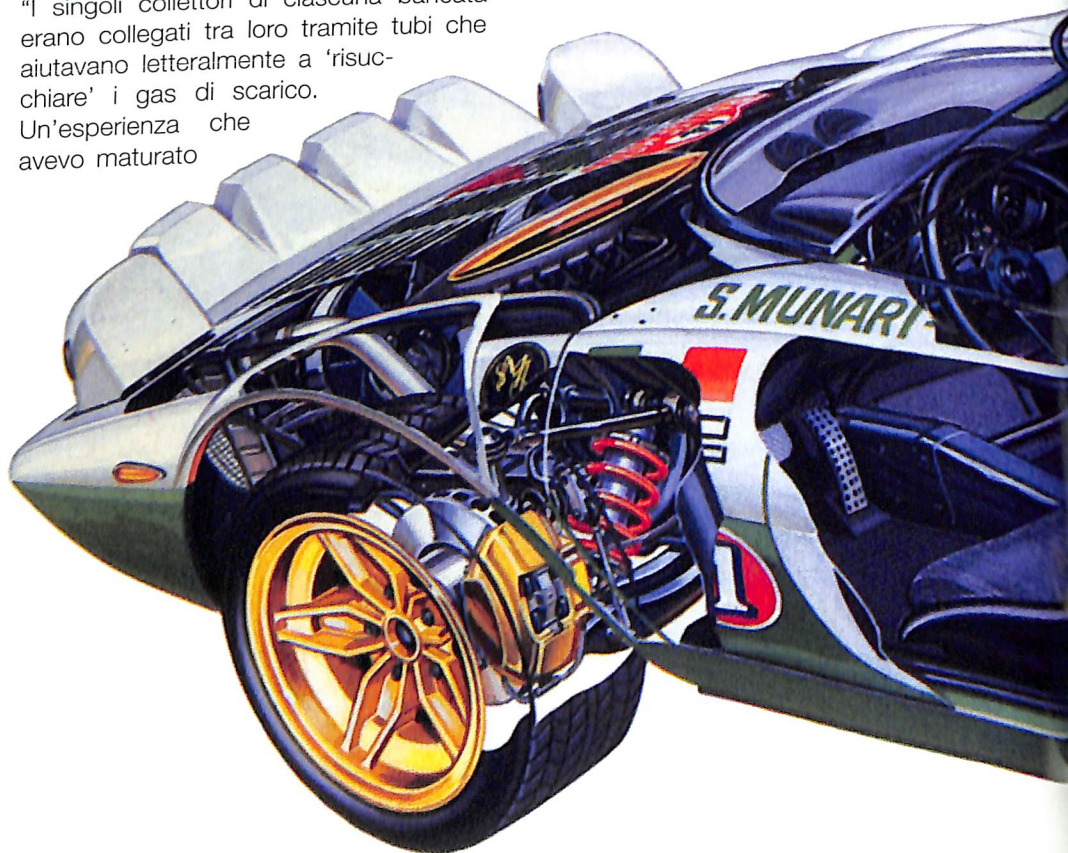
Vale a dire?

"I singoli collettori di ciascuna bancata erano collegati tra loro tramite tubi che aiutavano letteralmente a 'risucchiare' i gas di scarico. Un'esperienza che avevo maturato

in campo aeronautico, quando mi costruì un piccolo deltaplano a motore".

Dove avvennero le prime prove della Strato's?

"I primissimi chilometri di ogni sessione li facemmo a Chivasso poi, vista la vicinanza, sfruttammo moltissimo l'autodromo di Casale Monferrato. Ma tante prove le feci anche dalle mie parti, con il benestare dei Carabinieri che mi raccomandavano di non combinare guai...".



PILOTA E COLLAUDATORE

Claudio Maglioli (a sinistra) conosce vita e miracoli della Lancia Strato's, essendosi occupato, da tecnico e collaudatore, dello sviluppo per conto del Reparto Corse.



Scheda tecnica

Lancia Stratos HF Gr. 4 "TO N41648"

(tra parentesi i dati della precedente versione 12 valvole)

Motore Posteriore centrale 6 cilindri a V di 65°, 2.418 cc, alesaggio e corsa 92,5x60 mm, rapporto di compressione 11,5:1 (9,5:1), potenza massima 320 CV a 8500 giri (275

CV a 7600 giri), coppia massima 26 kgm a 6400 giri (25,4 kgm a 5500 giri), distribuzione 4 valvole per cilindro (2 valvole per cilindro) e 2 alberi a camme in testa, 3 carburatori doppio corpo invertiti Weber 44 o 48 DDF; accensione Electronic Racing Special Corsa con limitatore di giri

Trasmissione Trazione posteriore, cambio meccanico a 5 rapporti,

frizione bidisco in rame Borg&Beck (monodisco a secco)

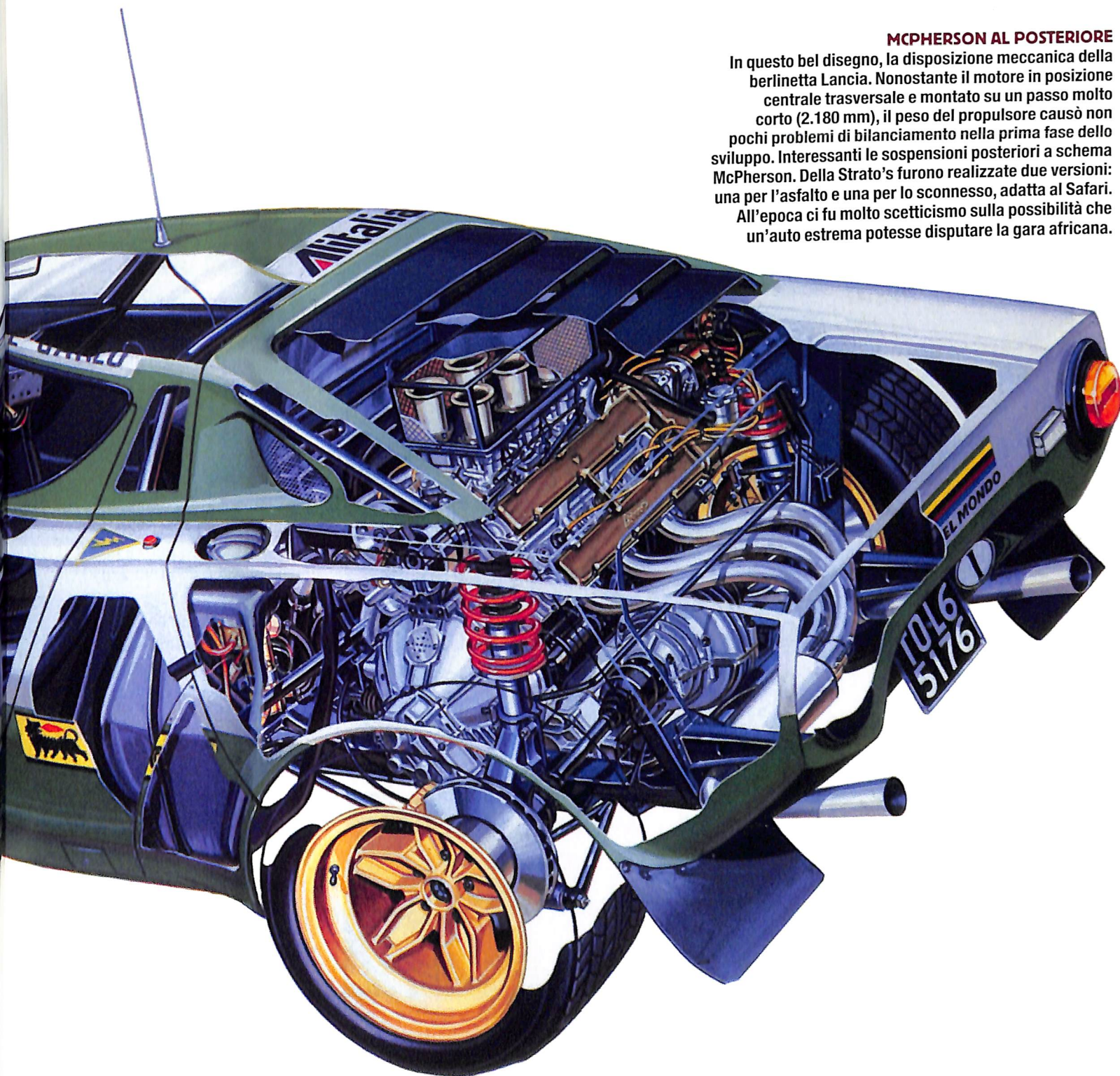
Corpo vettura Freni Lockheed 4 dischi autoventilati, doppi pistoni, doppio circuito, doppie pompe e ripartitore di frenata; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice trasversale; poste-

riori a schema McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici

Dimensioni (in mm) e peso Passo 2180, lunghezza 3710, larghezza 1810, altezza 1140, carreggiata anteriore 1490, carreggiata posteriore 1570. Ruote ant 9x15 e post 13x15, pneumatici 205/50-15 e 275/50-15. Peso a vuoto 920 kg (940 kg).

MCPHERSON AL POSTERIORE

In questo bel disegno, la disposizione meccanica della berlinetta Lancia. Nonostante il motore in posizione centrale trasversale e montato su un passo molto corto (2.180 mm), il peso del propulsore causò non pochi problemi di bilanciamento nella prima fase dello sviluppo. Interessanti le sospensioni posteriori a schema McPherson. Della Strato's furono realizzate due versioni: una per l'asfalto e una per lo sconnesso, adatta al Safari. All'epoca ci fu molto scetticismo sulla possibilità che un'auto estrema potesse disputare la gara africana.



Un fine settimana di passione per i soci del Club Italia

Si è tenuta il 20 settembre scorso la seconda edizione della rievocazione della classica corsa in salita da Castione Baratti a Neviano degli Arduini, in provincia di Parma. Nata nel 1965, era valevole per il Campionato Italiano di velocità in salita e vide come primo vincitore Luigi Bertocco sulla Aguzzoli Condor 1600 fabbricata a Parma. Negli anni 60/70 un folto pubblico si assiepava lungo i 5 km di strada per assistere alle evoluzioni di un sempre elevatissimo numero di piloti.

L'ultimo vincitore della gara, interrotta nel 1972 per l'incidente in cui perse la vita "Riccardone" Benelli è stato Mario Casoni.

Lo spettacolo è rinato lo scorso per la passione che trasuda la zona, incanalata dalle piccole ma molto attive comunità locali, che trovano lo spunto per attivarsi in proficue promozioni turistiche. Nel caso in questione, insieme all'AC di Parma, un folto gruppo di entusiasti cittadini volontari che fanno capo al Comune e alla Pro-Loco di Neviano degli Arduini.

Sulla "scena", settanta piloti e altrettante auto con la "A" mauscola dagli anni Sessanta agli

anni Ottanta, con uno spirito decubertiniano all'insegna di professare ancora una volta, se ce fosse bisogno, il loro grande amore per l'automobile.

Il giorno prima, sabato 19 settembre, poco distante a Marnano di Traversetolo, una trentina dei sempre attivi ed appassionati soci del Club Italia si sono ritrovati per una visita mostra permanente della Fondazione Magnani Rocca e all'Esposizione "Futurismo! Da Boccioni all'aeropittura".



BELLE FERRARI

In alto, Marco Pelizzari del Club Italia al volante della Ferrari 250 Testarossa. Qui sopra: una Ferrari 195S Berlinetta Touring. Sotto, a sinistra la sede della Fondazione Magnani Rocca e, a destra, Mauro Forghieri e Gian Paolo Dallara con il giornalista del Corriere della Sera Paolo Artemi (a sinistra) che ha condotto l'incontro.

Il Club Italia dal 1985 ha come obiettivo sociale il promuovere l'immagine dell'automobile italiana attraverso ogni sua valenza, sia essa culturale, tecnica o sociale.

Perciò, al termine della visita, i soci, in una sala della fondazione, hanno goduto di un incontro formale tra e con due monumenti dell'ingegneria italiana e delle corse automobilistiche: Gian Paolo Dallara e Mauro Forghieri. I due hanno amabilmente discusso del futuro dell'automobile, ma naturalmente non sono mancati momenti di alta convivialità ricordando alcuni episodi delle corse e dei progetti di cui sono stati protagonisti.

Attualmente il Club Italia conta, per statuto, 60 soci (tra cui due parmensi: Claudio Caggiati e Marco Pelizzari), fra i quali ricordiamo Mauro Forghieri, Piero Ferrari, Gino Macaluso, Manfredo e Umberto Rossi di Montelera, Paolo Cantarella Paolo Marzotto, Luca Cordero di Montezemolo e Giovanni Recordati.



SIBILLINI E DINTORNI CON LA SCUDERIA MARCHE

"I Sibillini e dintorni" è stato il titolo del raduno organizzato dalla Scuderia Marche il primo week end di settembre. Filo conduttore dell'evento sono stati i castelli del Maceratese.

La prima meta è stato Montecassiano, poi il giorno successivo la carovana si è diretta verso il maniero di Montefiore di Recanati. Da lì le vetture sono andate a Loreto, dove si è tenuta una conferenza di argomento extra-automobilistico.

Da sottolineare che gli organizzatori hanno avuto cura di selezionare un'ampia rappresentanza di vetture ante guerra tanto che sono state ventitre su quarantuno partenti. È stato anche detto che nei

progetti c'è l'obiettivo di arrivare a riservare il raduno alle "ante guerra", forse già dalla prossima edizione che avrà come tema "Le Abbazie, sulle orme dei Templari". Se così sarà, a essere ammesse saranno le auto prodotte sino al 1945.

Per concludere al meglio, non è mancato l'aspetto competitivo, con la rievocazione a Macerata del Circuito della Vittoria; praticamente solo una sfilata ma che comunque ha prodotto la classifica che riportiamo di seguito: 1. Doria (Fiat 502 Torpedo, *nella foto*); 2. Boari (Fiat 514 Spider); 3. Tronelli (Peugeot 203); 4. Agostinone (Fiat 508 Bertone); 5. Di Fazio (Lancia Ardea).



ABRUZZO: QUANDO STORICHE VUOL DIRE SOLIDARIETÀ

Nel numero di novembre di Automobilismo d'Epoca abbiamo segnalato alcune iniziative "storiche" svoltesi a L'Aquila in segno di solidarietà con la gente d'Abruzzo. Nel frattempo sono arrivate altre segnalazioni di iniziative organizzate e vissute con lo stesso spirito.

Il Duetto Club Italia si è dato appuntamento a Rocca di Cambio il 26 luglio scorso. Anima dell'iniziativa è stato il socio abruzzese Stefano Militello, che ha messo a punto un programma con diverse sfaccettature. Non è mancato un momento di guida interessante con l'escursione sull'altopiano delle Rocche, ma c'è stata tanta attenzione per la gentedel posto. In particolare è stata organizzata una prova di orientamento, con equipaggi composti dal socio "duettista" e da un abitante del paese. C'è poi stata un'asta benefica che ha consentito di offrire un contributo di duemila euro alla locale chiesa. Ma, una volta tanto, la cronaca del raduno risulta superflua l'importante è che esso ci sia stato. Come dicono i soci del Duetto Club: "in certi casi l'importante è esserci; non importa come". Per informazioni sul club: www.duettoclub.it

Altra iniziativa per la gente d'Abruzzo è stata quella organizzata dal Lancia Club dal 1° al 4 ottobre. Vi hanno partecipato oltre 40 autovetture ed è stata un messaggio di partecipazione e fratellanza, verso la popolazione



della regione così duramente colpita. Per scelta del Club, il raduno ha fatto base a Ortona, senza toccare le zone coinvolte dal terremoto per evitare di creare problemi a chi lavora alla ricostruzione.

A fine raduno, Guido e Federica Fioravanti, che nel terremoto hanno perso il padre Claudio e la madre Franca, hanno ricevuto la tessera di Soci del Lancia Club con il numero che era stato dei loro genitori.

Per quanto riguarda le macchine, la Lancia Augusta, con la targa numero 1, proprio della famiglia Fioravanti è stata raggiunta in Abruzzo da ben altri dodici esemplari del modello, nelle varie versioni berlina e cabriolet appartenenti alle diverse serie. Solo una volta nel 1999, a Fobello, paese natale di Vincenzo Lancia, si erano ritrovate così



tante Augusta; ciò dimostra come gli "augustisti" abbiano risposto numerosi a una chiamata proveniente dal cuore. Tra le varie iniziative prese in occasione del raduno, il Lancia Club ha messo a disposizione un contributo per consentire a un giovane meccanico aquilano di seguire uno stage a Torino, al fine di migliorare la sua esperienza nel mondo dell'auto d'epoca.

TROFEO IN TERRA PADANA NEL NOME DEI GONZAGA

Percorso panoramico e prove di abilità al volante sono stati i contenuti del 4° Trofeo Ferrante Gonzaga, svoltosi a Guastalla, in provincia di Reggio Emilia domenica 11 ottobre e riservato alle vetture costruite entro il 1981. Da rimarcare che assieme all'Auto Moto Club Storiche Campanon Guastalla, all'organizzazione dell'evento hanno preso parte altri sodalizi della regione, quali l'Associazione Auto Moto d'Epoca Marchese Lotario Rangoni Machiavelli di Spilamberto, in provincia di Modena e il Museo dell'Automobile e Scuderia San Martino di San Martino in Rio, in provincia di Reggio Emilia.

Due i momenti dinamici previsti dal raduno. Al mattino, il primo ha visto gli equipaggi partire da Guastalla per un tracciato comprendente le sette prove di abilità (35

rilevamenti cronometrici) su di uno spettacolare percorso che ha visto l'attraversamento di Pomponesco, Viadana, Sabbioneta, Bozzolo, Gazzuolo, San Matteo delle Chiaviche e Dosolo.

Nel pomeriggio c'è stato un altro itinerario, questa volta verso Reggiolo e Novellara,



per poi fare ritorno a Guastalla per le premiazioni. Il Trofeo Ferrante Gonzaga offerto dal Comune di Guastalla è andato alla Innocenti Mini de Tomaso del 1978 di Claudio Scapinello e Alessio Cattabriga, quale equipaggio primo classificato. Alla MG TC del 1949 di Ivano Vecchi e Alberto Mortelli (Club Camebo di Bologna) è stata invece attribuita la Coppa Ferrarini, il premio per l'auto più "anziana". La Coppa delle dame è andata a Morena Guandalini e Greta Valente, che hanno partecipato con una Fiat 850 del 1965 della scuderia Amams Nuvo-lari di Mantova.

Con l'occasione del raduno ha aperto le sue porte il Museo Bariaschi per il piacere di tutti gli appassionati.

Per informazioni: www.sportstoricheguastalla.com.

IL PILOTA E IL POETA SULLE STRADE DI SICILIA

Dal 15 al 18 ottobre la provincia di Trapani è stata teatro del primo raduno "The Race in Sicily" organizzato dall'Historic Racing Club. La manifestazione ha visto la partecipazione di vetture di gran pregio portate in Sicilia da collezionisti italiani e stranieri.

Alla partenza sono state presentate 37 vetture, tra cui numerosi e rari esemplari d'anteguerra che hanno fatto da contraltare a vetture sport e classic degli Anni 50-60.

Da segnalare la Stanguellini numero 1 del 1947 (prima campione d'Italia del dopoguerra) del siciliano Giuseppe Picciotto. La vettura, oltre che per il fascino delle sue forme, è rimarchevole perché appartiene all'attuale proprietario fin dal 1953, anno della sua

prima partecipazione al Giro di Sicilia. Durante la manifestazione ci sono stati anche alcuni momenti agonistici con la disputa del Trofeo Ericino vinto dall'equipaggio Cappellini-Grioni su MG PA del 1934, ed il trofeo Terre di Sicilia, vinto dall'equipaggio siciliano Portoghese-Stabile su Fiat 1100 Bar-chetta del 1950 (foto a sinistra).

L'equipaggio Cappellini-Grioni si è anche aggiudicato il primo premio assoluto. Per quel che riguarda invece il concorso d'eleganza, a essere premiata è stata la bellissima Alvis Speed 20 dell'equipaggio Trevisani-Amadori (foto a destra).

Immagine dell'evento sono disponibili su www.youtube.it digitando "Il pilota il poeta e la targa".



STRUMENTI VIRTUALI PASSIONE REALE

La "rete" ci sta avviluppando... Ogni attività e ogni settore della vita sta rapidamente adottando il web come formidabile strumento di incontro e conoscenza. Dal fenomeno non è escluso il mondo delle auto storiche. Ne fa fede il forum dedicato alla Fiat 131 che, come dicono i suoi creatori-animatori, è "diventato una sorta di piazza virtuale per gli appassionati delle storiche". E ciò innesca una proliferazione di ambiti sempre più specializzati. Per esempio, in seguito alla forte partecipazione al forum di "amanti" delle Fiat 125, 128 e 132, si è arrivati alla determinazione di creare dei forum distinti per questi tre modelli.

È comunque curioso che nonostante le illimitate possibilità della "rete" potrebbero indurre a ritenere inutile la carta stampata, gli animatori dei forum vogliono far conoscere i relativi link anche attraverso queste pagine, in modo da poter ampliare ulteriormente il numero di partecipanti agli incontri "virtuali". Ecco o gli indirizzi: <http://fiat125.forumattivo.com/> - <http://fiat128.forumattivo.com/> - <http://fiat132.forumattivo.com/>

MAGGIOLINO E DERIVATI SULLA CISA

Berceto, sulla statale della Cisa, automobilisticamente è celebre per la gara in cui debuttò Enzo Ferrari. Il 10 e 11 ottobre però, protagonista non è stato il Cavallino, ma... il Maggiolino (e derivati). Berceto è stata la base del 5° Samba summit & veteran Volkswagen show. Alla manifestazione, organizzata dal Club Volkswagen Italia, hanno partecipato oltre 40 equipaggi provenienti da tutta Italia con altrettanti modelli diversi. Tra l'altro l'evento è coinciso con il 60° compleanno dal lancio del primo Tipo 2, il veicolo commerciale mosso dallo stesso motore del Maggiolino, e la storia del modello è stata testimoniata da numerosi esemplari presenti al raduno, in diversi allestimenti.

C'era il classico furgone della seconda metà degli Anni 50 e la versione combi che poteva trasportare passeggeri oppure come merci. C'erano le versioni pulmino con diverse tipologie di numero di "vetrini" fino alla versione top lusso: il Samba 23 vetrini, dotata anche di tettuccio panoramico apribile in tela. L'esemplare presente al raduno era un "doppia cabina" che si faceva notare per il restauro. C'era poi una ambulanza, proveniente dall'unico museo italiano dedicato ai mezzi di soccorso (in provincia di Prato), per arrivare alle versioni camper con allestimento Westfalia. Versioni interessanti non mancavano anche per le intramonta-

bili Tipo 1, il Maggiolino (o anche Herbie, grazie al film di Walt Disney). Di particolare interesse era la versione del 1957, conosciuta dagli appassionati come "ovalino" per il lunotto piccolo posteriore. La vettura, di un giovane di Pistoia, dopo essere stata sottoposta a un accurato restauro fedele alla specifiche d'origine, con una lunga ma mirata ricerca è stata dotata di tutti gli optional ed accessori after market che si potevano avere nel 1957. Tra questi accessori c'è anche un piccolo compressore volumetrico con doppio scarico Abarth (foto al centro) e, udite udite, un rudimentale sistema meccanico di aria condizionata (a sinistra). L'impianto veniva caricato con del ghiaccio che con l'attrito provocato dall'afflusso dell'aria del mezzo in movimento in un convogliatore, introduceva aria fresca nella vettura.

Altro pezzo interessante, questo "conservato" e non restaurato, era una versione del 1964, ma model year 1965, che introdusse le modifiche estetiche suggerite da Pininfarina (parabrezza e lunotto maggiorati e i vetri laterali posteriori più grandi). Una sezione a parte era rappresentata dalle varie versioni cabrio. Il raduno ha avuto la parte dinamica con due itinerari sulle strade dell'Appennino. Il primo è stato effettuato sabato pomeriggio in direzione di Monte Cassio; il secondo si è tenuto la domenica

mattina in direzione del passo della Cisa. Rientrati a Berceto si sono tenute le premiazioni, che hanno visto protagoniste alcune delle vetture citate, con il premio "Best in Show" attribuito al Samba 23 vetrini. Per informazioni: www.clubvolkswagenitalia.it.



IN ETRURIA IL KURSAL CLUB

Ha riscosso un notevole successo il "Raduno in terra etrusca" organizzato per il secondo anno consecutivo dal Kursaal Car Club di Montecatini Terme, sabato 17 e domenica 18 ottobre.

A partire dalle 14,00 di sabato pomeriggio, gli equipaggi hanno iniziato a radunarsi presso l'Hotel Belvedere a Casino di Terra nel comune di Guardistallo, in provincia di Pisa, dove era stabilita la sede delle iscrizioni. 45 gli equipaggi partecipanti, con un parco vetture articolato e comprendente svariate marche. C'era una Simca 1200 S coupé, una bella MG A, varie Porsche, una Fiat Balilla e una Lancia Aurelia B12 ancora con la vernice originale. In piazza c'erano anche una Triumph TR3, una Maserati Merak, una Fiat 850 Abarth e alcune Lancia Appia prima e seconda serie. Nel pomeriggio la carovana dei radunisti è



partita per la prima escursione del weekend avendo come meta l'antico borgo medioevale di Montescudaio e quindi Vada.

L'ASI VUOLE LE STORICHE ANCHE AL FEMMINILE

Hanno fatto spettacolo le cinquanta vetture storiche che si sono radunate a Roma il 10 e 11 ottobre scorso. Hanno fatto spettacolo perché erano tutte condotte da donne. Era la seconda edizione di Eva al Volante organizzata dall'Asi e unica manifestazione "al femminile" che si svolge in Italia.

Il programma ha portato le vetture con relativi equipaggi in numerosi luoghi scenografici della città. Tra gli altri sono stati visitati la Galleria di Arte Moderna di Roma e Palazzo Chigi ad Ariccia.

Pur con grande attenzione alla cultura, il raduno ha avuto anche una componente sportiva. Domenica 11 sul Piazzale del Palaghiaccio di Marino le partecipanti si sono cimentate con nove prove che hanno messo a dura prova l'abilità di guida. A vincere è stata Antonia Carlini con la sua non sportissima Fiat 110/103 familiare del 1957 (in foto), una delle più vecchie auto al via!, seguita da Lavinia Aquilani al volante di una Fiat 124 Sport Spyder del 1973. Per l'Asi la manifestazione è stata un successo, perché ha realizzato ciò si prefiggeva: fa nascere e crescere il desiderio da parte delle donne di stare insieme e di guidare la loro auto storica o quella del marito, partecipando in prima persona.

L'Asi auspica perciò che anche qualche club federato pensi a indire manifestazioni del genere, cominciando magari con la creazione, nell'ambito di un normale raduno, di una "sezione" dedicata alle guidatrici, con classifiche speciali e materiale di riconoscimento specifico.



IN ETRURIA ANCHE MATRA

Organizzato dal Matra Classic Club Italia, il 10 e 11 ottobre si è tenuto il raduno "Con le Matra in Etruria". La manifestazione si è svolta a Tarquinia e dintorni ed è stata il trentesimo raduno che il sodalizio – sezione autonoma di marca Matra del Classic Club Italia – ha indetto nei suoi dodici anni di attività.

A portare le loro Matra al raduno sono stati una trentina di collezionisti, il che è da considerare un ottimo risultato considerando l'esiguità del parco circolante di Matra in Italia e tenendo conto che l'evento era solo nazionale. In pratica a Tarquinia si è vista l'intera produzione Matra, eccezion fatta per la D-Jet.

La cronaca delle due giornate comincia il sabato pomeriggio, quando la carovana si è messa in movimento per la prima delle escursioni previste, puntando verso il Giardino dei Tarocchi di Capalbio. Il secondo itinerario in programma è stato affrontato la

domenica mattina, con meta Caprarola, sulle tranquille strade collinari della Tuscia Viterbese. Arrivati a Caprarola, i partecipanti hanno sistemato in bella mostra le auto nel cortile dello scenografico palazzo Farnese, trascorrendo una pausa da turisti.

Ritornati a Tarquinia, al termine della giornata ci sono stati i saluti con l'annuncio che la prima iniziativa del club per il 2010 sarà il raduno di primavera sul lago di Garda.

Il Matra Classic Club, unica struttura specifica del marchio Matra operante in Italia, è attivo da 12 anni e invita tutti i possessori di vetture Matra ad aderire al sodalizio. Il club si occupa della valorizzazione delle vetture Matra nel panorama collezionistico, organizza raduni di marca, stampa notiziari periodici inerenti al mondo Matra Italiano e internazionale. Ai soci il sodalizio offre polizze assicurative storiche a prezzi vantaggiosi, intrattiene rapporti con gli altri Club Matra Europei, aiuta nel reperimento dei ricambi e nei consigli sul restauro delle vetture.

Per ulteriori informazioni: telefono 338 7312966 (Maurizio) - 338 5221489 (Franco) - www.matraclubitalia.it



LE TANTE LANCIA PER LO SPORT SULLE STRADE SPORTIVE DI SICILIA

Quaranta equipaggi hanno animato il Sicily Lancia Graffiti, raduno svoltosi il primo novembre sulle strade del palermitano e riservato ad alcuni dei modelli sportivi e da competizione Lancia fra il 1950 e il 1995. Teatro della manifestazione sono stati i percorsi di alcune delle gare che hanno visto vittoriose le Lancia in Sicilia. Hanno perciò sfilato alcune Lancia Stratos, sia stradali sia Gr. 4 (fra queste quella in livrea ufficiale Marlboro con cui Sandro Munari e Jean Claude Andruet disputarono la Targa Florio nel 1974). Numerose sono state le Lancia Fulvia, di diverse versioni, inclusa quella con cui Sandro Munari si aggiudicò il Campionato Europeo Rally nel 1973. C'erano anche un paio di Delta Integrale 16V da competizione con i colori Martini Racing, alcune Aurelia B20 degli Anni 50, e una rara Delta S4 stradale. La "chicca" è stata uno dei pochi esemplari della Barchetta FM (una Fulvia HF scoperta). Apripista d'eccezione – domenica 1 novembre – è stato il tre volte vincitore della Targa Florio Ninni Vaccarella. Vaccarella ha percorso i 72 chilometri del "Piccolo Circuito delle Madonie" al volante della Lancia Flaminia 2.8 di rappresentanza dell'Amministrazione provinciale, fra gli applausi dei tanti appassionati presenti ai bordi del tracciato. Fra i partecipanti anche la discendente della famiglia Florio, Costanza Afan de Rivera, a bordo di una Lancia Aurelia B20 S.

Durante le tre giornate del raduno i partecipanti si sono cimentati anche in prove di regolarità. Nelle tre diverse graduatorie Driver, Classic e Moderne si sono messi in luce rispettivamente Giaconia-Afan De Rivera (Lancia Aurelia B20), Vincenzo e Matteo La Rosa (Lancia Fulvia HF) e Sillitti-Allegra (Lancia Delta Integrale). Nella giornata di domenica è stato messo in palio il Trofeo Provincia Regionale di Palermo, vinto da Salvatore e Vincenzo Pernice su Lancia Fulvia HF.



"THEMISTI" A RADUNO PER IL 2° "NAZIONALE"

Si è svolto a Torino dal 23 al 25 Ottobre il 2° Raduno Nazionale del Lancia Thema Club Italia, dedicato ai 25 anni del modello. Presenti 20 esemplari dell'indimenticata ammiraglia. Sabato 24 visita alla Pininfarina che firmava le versioni Station Wagon. Pomeriggio sulla pista del Lingotto che ha dato emozioni a tutti i partecipanti per la



magnifica vista su Torino e per ciò che il Lingotto rappresenta. La domenica, sfilata per le vie di Torino con sosta al Parco del Valentino e davanti ai palazzi del Gruppo FIAT. Atmosfera amichevole e rilassata.

AMSAP HA COMPIUTO QUARANT'ANNI

L'Auto Moto Storiche Alto Piemonte di Biella il 18 ottobre ha festeggiato i 40 anni. Buona affluenza di pubblico e meteo favorevole hanno reso la giornata speciale. Fin dalla prime luci dell'alba a Biella, dinanzi al Battistero, è stata allestita una esposizione statica composta da una settantina di moto e di una decina di auto. Tra le auto erano presenti una rara Fiat 500A "Ba-



lestra corta", una Lancia Lambda ed altri modelli anteguerra. Alle 9.30 appuntamento per il via verso un percorso di circa trenta km fra le colline biellesi. Da segnalare la presenza di una S.C.A.T. del 1910 che, nonostante il secolo di vita, non ha ostentato fatica nel tenere il passo di auto più recenti.

GLI ALFANAUTI SI RADUNANO MA NON FANNO RADUNI...

Crescono le iniziative di incontri che nascono in Internet. Ne è testimonianza l'attività degli Alfanauti, che in un anno hanno già messo assieme quattro non-raduni (come amano chiamarli loro).

L'ultimo incontro è stato organizzato ad Ancona il 10 e 11 ottobre, con la partecipazione di ben 24 vetture, tutte rigorosamente Alfa Romeo a trazione posteriore. C'erano Giulia berlina, Giulietta SS, Giulia GT, Giulietta, Alfetta, 75, Montreal. Come le altre volte, anche nel capoluogo marchigiano sono arrivati alfisti provenienti anche da città abbastanza distanti: per esempio Genova, Padova, Roma...

Malgrado si rivolga ad una nicchia di utenti, la filosofia degli Alfanauti sta incontrando favore grazie alla leggerezza, snellezza e gratuità delle iniziative, sempre basate sul contributo di appassionati e al di fuori di qualsiasi organizzazione istituzionalizzata.

Notizie sul non-raduno di Ancona e relative foto si trovano su www.scuderia-legends.it/fredfaster/pilota/auto/lei/lei.html (a sinistra della Home page). Gli Alfanauti si incontrano di preferenza su: www.vecchiemonelle.com.



CALENDARIO OTTOBRE, NOVEMBRE

NOVEMBRE

22

AUTO SULLE STRADE DEL VINO

Club Auto Moto
Epoca Brindisi
Telefono 0831.523873
338.9099811
asicameb@hotmail.com

26

GARA CLUB

Circolo Antico Pistone
Callanissetta
Telefono 0934.554620
www.anticopistone.com
circolo.anticopistone@virgilio.it

28-29

MOSTRA SCAMBIO DI VILLA POTENZA

Circolo Automotoveicoli

Epoca Marchigiano
Fax 0733.637443
caem.caglioni@alice.it

756902
Fax 0931.921787
asassiracusa@yahoo.it
www.asas.sitonline.it

DICEMBRE

5-8

8° CONCORSO D'ELEGANZA E 6° GP CITTÀ DI TREVISO

Treviso Autostoriche
Telefono 0422.260099
Fax 0422.260099

[info@](mailto:info@trevisoautostoriche.it)

trevisoautostoriche.it
www.trevisoautostoriche.it

20

17° ORTIGIA D'INVERNO

Associazione
Siracusana
Autoveicoli Storici
Telefono 0931.921787

20

3° RADUNO DELLA SAGRA DELLA PETTOLA

Rutigliano (Bari)
Old Cars Club
Telefono & Fax
080.5227522
Mobile 366.3114000

5

21ª MOSTRA SCAMBIO

Villanova d'Albenga
(SV) Ruote d'epoca della
Riviera dei Fiori
Telefono 0182.580508
0182.580044
oppure Telefono &
Fax 0141.993766

grossetofiere

DODICESIMA EDIZIONE

Mostra Scambio D'EPOCA

AUTO · MOTO · RICAMBI · MODELLISMO

23 - 24
Gennaio 2010

dalle ore 9 alle 18

NUOVO CENTRO FIERE del MADONNINO
GROSSETO - Braccagni



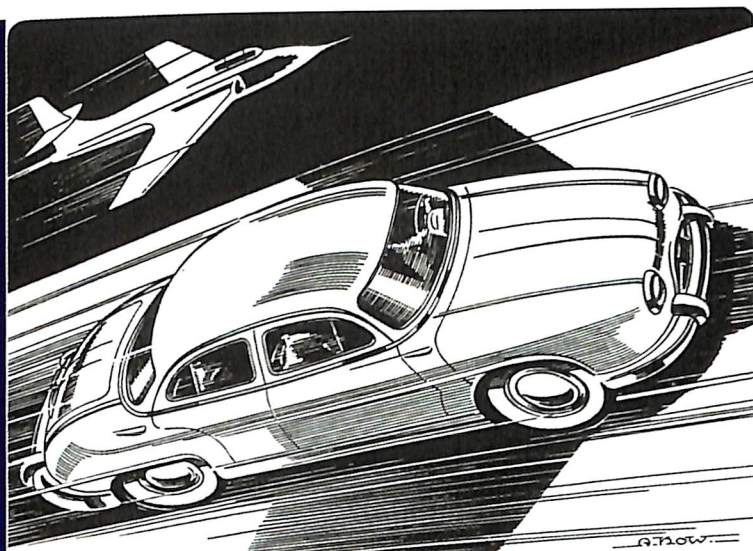
INFO: GROSSETOFIERE Spa · via Mameli, 17 - 58100 Grosseto · Tel. 0564 418783

La lampada di **ALA... DYNA**



Geniale nella sua semplicità, fu la prima auto con carrozzeria in alluminio. Grazie alla leggerezza, un piccolo motore bicilindrico le era sufficiente per avere buone prestazioni insieme a un corpo vettura di grandi dimensioni e comfort. L'alleanza con Citroën portò la Casa a un successo di vendite che non poté reggere

DI PIERO POZZI - FOTO THOMAS MACCABELLI



**130 KM-H 7 LITRES 6 PLACES!
699.000 FR**

ces quatre chiffres réputés inconciliables sont cependant la marque et le privilège de **LA NOUVELLE PANHARD: VOITURE UNIQUE AU MONDE!**

UNE CARROSSERIE BREVETÉE entièrement nouvelle, aux lignes pures, offrant 90% de visibilité. Elle est à la fois robuste, vite, pratique, luxueuse et d'un confort raffiné.

CONCEPTION 100% FRANÇAISE
Coffre étançonné spacieux, accessible par l'arrière et par l'intérieur avec éclairage automatique - Robustes pare-chocs larges et enveloppants - Glaces descendantes - Centralisation des commandes au volant - Silence - Étanchéité, etc...

LA MÉCANIQUE AUX 230 VICTOIRES: 4 années de suite 1^{er} ou classement général à l'indice de performance **AUX VINGT QUATRE HEURES DU MANS**
2 années de suite: **RALLYE DE MONTE CARLO, SEBRING (USA), MILLE MILES (Italie), SPA-FRANCORCHIAMP (Belgique)**
Moteur "incroyable", refroidi par l'air, embrayage, boîte, pont renforcés - Accessibilité inouïe grâce à une technique nouvelle.

Voiture économique par excellence, seule au monde, elle donne: **Le KILOMÈTRE-LUXE** au prix du **KILOMÈTRE-SÉRIE** dans la **SÉCURITÉ TOTALE** Moyennes et accélérations surprenantes - Moteur surpassant détenteur du record de rendement pour voitures de série - Poids total encore réduit - Aérodynamisme - Tenue de route légendaire encore améliorée

LA VOITURE QUI MONTE EN FLÈCHE!

GARANTIE TOTALE PORTÉE A 6 MOIS

PANHARD

RESEAU COMMERCIAL PARISIEN :

SUCCLÉ MONTAIGNE - 54, AV. MONTAIGNE (8^e) **ELY. 81-19** **G.C.H.** (Garage du Cirque d'Hiver) - 96, RUE AMELOT (11^e) **ROQ. 35-07**
SUCCLÉ VICTOR-HUGO - 188, AV. VICTOR-HUGO (16^e) **TRO. 30-20** **GARAGE MOLIÈRE** - 64, RUE DU BANLACH (16^e) **JAS. 16-10**
S.A.R.A.P. - 156, RUE DE VAUGIRARD (15^e) **FON. 97-24** **ETS POMMIER** - 91-97, BOUL. AUGUSTE-BLANQUI (13^e) **GOB. 72-14**
BUFFARD - 23-25, RUE DUMERIL (13^e) **GOB. 13-84** **S.A.C.A.M.** - 62, BOULEVARD DE REIMS (17^e) **GAL. 75-63**
STÉ J. COUSIN & C^o - 137, RUE DU FAUB. ST-DENIS (10^e) **NOR. 99-07** **T.A.V.A.** - 62, RUE DE LAGNY, MONTREUIL (Seine) **AVR. 57-10**

BANLIEUE PARISIENNE :

R. HAESLER - 25, AV. VICT.-HUGO, CHARENTON (Seine) **ENT. 33-52** **ETS GOUGUENHEIM** - 148, R. St-JACQUES, ETAMPES (S.-et-O.) **T. 2.48 & 71**
GARAGE MODERNE - 24, AV. CARNOT, St-DENIS (Seine) **PLA. 15-88** **GARAGE DE LA GARE** - 24, R. CARNOT, PONTAISE (S.-et-O.) **T 61. 1.4 1**

GRANDE E VELOCE
In apertura, le due Panhard del nostro servizio. A sinistra, la PL 17 (codice del modello L1A2), color rame-nero, del 1960; a destra, la 24 BT berlina, colore verde bottiglia (1965). Sopra, la pubblicità di lancio della Dyna, da cui le "nostre" due auto derivano, presentata al Salone di Parigi del 1954. Si enfatizza, parlando di velocità, consumo e abitabilità, la principale dote della Panhard, cioè la leggerezza che permette prestazioni di tutto rispetto pur con un motore bicilindrico di piccola taglia e con sei posti.



Panhard PL 17 - 24 BT

Con la presentazione della nuova berlina Dyna, la Panhard celebrò il 17 giugno 1954 il secondo evento importante che contrassegnò la sua storia nel dopoguerra. Il primo era avvenuto al Salone dell'Automobile di Parigi del 1946 con il lancio del modello Dyna a trazione anteriore, in sfida alla Renault 4 CV, anch'essa esordiente in quella stessa rassegna. La Dyna esibì numerose originalità tecniche, che furono oggetto di ampi commenti sulla stampa specializzata transalpina: prima auto con carrozzeria in alluminio, pesava circa 700 kg, di cui 420 all'avantreno e 300 al retrotreno, mentre il motore era a due cilindri orizzontali contrapposti raffreddato ad aria e montato a sbalzo all'avantreno (con una cilindrata iniziale di 610 cc, sviluppava 24 CV a 4000 giri).

Leggera e aerodinamica

La nuova berlina del 1954 ereditò gran parte delle innovazioni introdotte dalla Dyna dell'immediato dopoguerra e che avrebbero trovato consacrazione in una lusinghiera affermazione di pubblico nonché in numerosi successi sportivi. Il motore, che

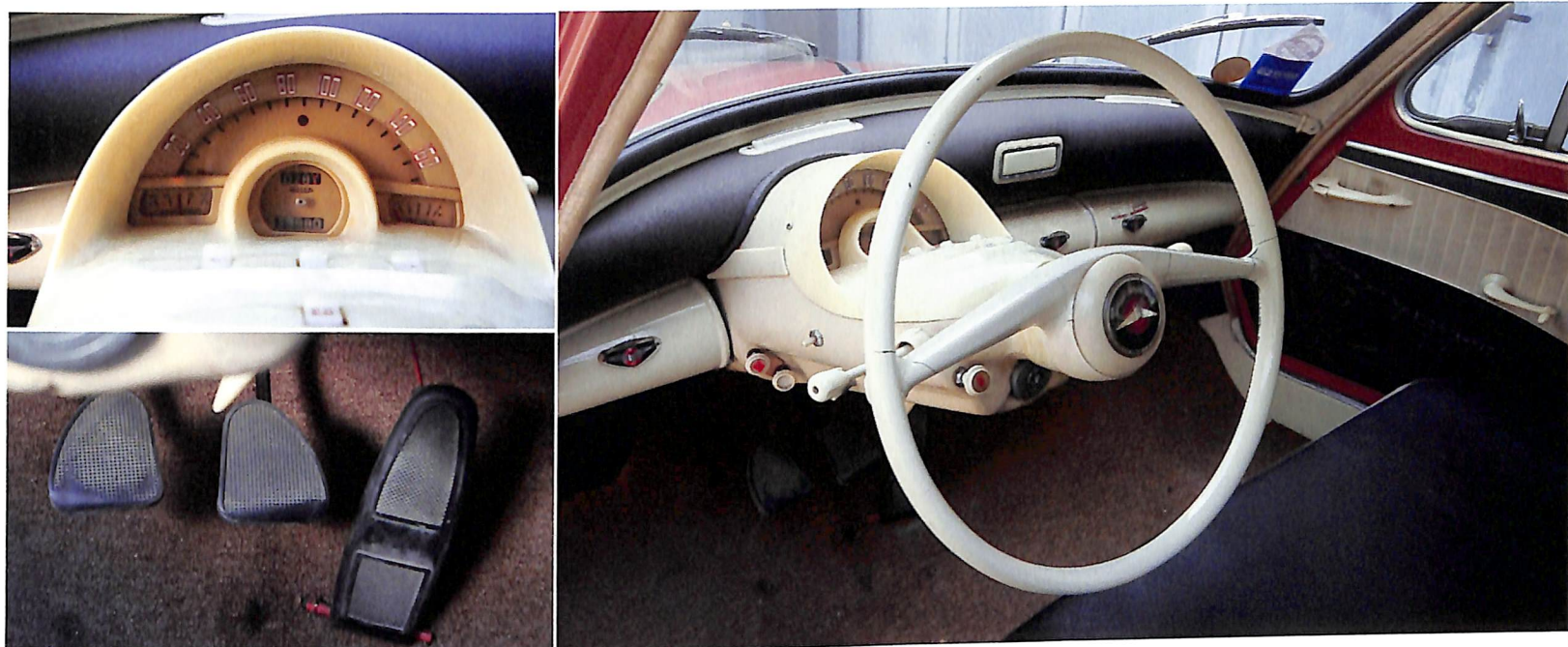
aveva subito nel 1950 un aumento di cilindrata a 750 cc (28 CV) e un altro nel 1955 a 850 cc (36 CV), era il frutto di un grande sforzo progettuale e industriale. La carrozzeria, di concezione molto avanzata e derivata dal famoso prototipo Dynavia del 1948, suscitò stupore non soltanto per l'eleganza delle sue forme arrotondate, ma anche per le dimensioni; era infatti lunga oltre 4,5 metri e larga 1,60 metri, il che consentì un'omologazione per 5-6 persone. La costruzione in lega leggera consentiva al motore bicilindrico boxer di 850 cc (con potenza aumentata a 42 CV) di spingerla alla velocità di 130 km/h.

Di linea aerodinamica e gradevole, la Dyna 54 fu opera di Louis Bionier, artefice con Louis Delagarde (che progettò la meccanica) di una delle vetture più interessanti apparse negli anni Cinquanta. L'impostazione concettuale della nuova automobile riservò il minor ingombro possibile al gruppo motopropulsore – proteso in avanti rispetto alle ruote anteriori – privilegiando l'abitabilità fra i due assali (il passo misurava 2.570 mm), e penalizzata dalla linea arrotondata del baule.

FREGI AI GRUPPI OTTICI

La Panhard PL 17 conserva l'impostazione stilistica della Dyna del 1954, oltre a quella meccanica. L'estetica è però caratterizzata dai vistosi fregi in alluminio che sottolineano i gruppi ottici anteriori e posteriori. Dopo cinque anni dalla presentazione della Dyna, la linea di Louis Bionier era ancora moderna e attuale.





RAZIONALE E SPAZIOSA

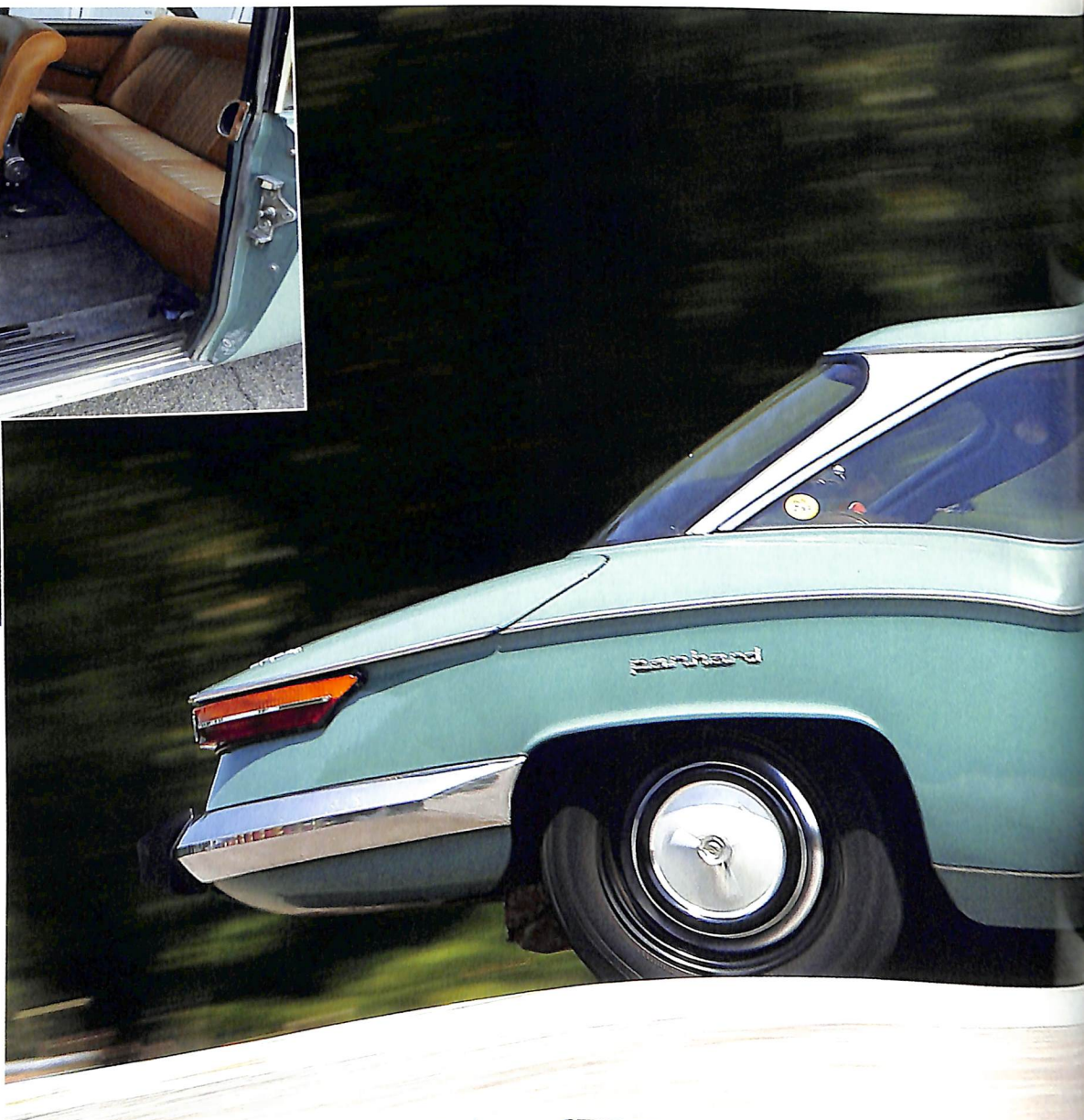
L'interno della PL 17 (sopra) è improntato a una razionale semplicità e a un design innovativo quanto l'esterno. Curati i montaggi e i materiali, come testimonia la tenuta delle plastiche arrivate fino a oggi. Intorno al piantone di sterzo ci sono i pomelli dell'arricchitore e di quasi tutti i servizi elettrici, poiché al volante ci sono soltanto le leve del cambio e del devioluci. Sopra a sinistra, la strumentazione è ridotta a tachimetro, amperometro (a sinistra) e indicatore benzina; curioso il pedale dell'acceleratore che replica la suola della scarpa. Qui sotto, l'abitacolo ampio con i sedili dallo schienale unito (anche davanti) dove trovano posto comodamente fino a sei persone.





ERA UN RELITTO

La strumentazione della 24 BT ha un disegno moderno ma ha gli stessi elementi della 17, più l'orologio. Sul coperchio del cassetto portaoggetti c'è un termometro per l'aria esterna. La leva del cambio è sul pianale. L'autoradio moderna testimonia che l'auto è usata con frequenza: il proprietario ha acquistato l'auto che era un relitto e, dopo averla restaurata, l'ha usata per le nozze della figlia. Tra le tante soluzioni innovative, i sedili anteriori scorrevoli (in alto) per agevolare l'accesso ai posti dietro. Qui sopra, la luce di cortesia sulla porta.





INFLUENZA CITROËN

La 24 fu presentata nel 1963, quando la Panhard era entrata nell'orbita della Citroën già da otto anni. La linea del frontale non a caso ricorda molto quella della DS presentata proprio nel 1955.

La leggerezza della scocca era esaltata dal pianale imbottito in duralinox, opportunamente rinforzato da due longheroni laterali e da due traverse, una anteriore e una posteriore. I componenti in lega leggera erano saldati in atmosfera di argon, secondo una tecnologia all'epoca d'avanguardia.

Montaggio elastico del motore

Sul mercato francese la nuova Panhard fu accolta con favore, perché denunciava un consumo di carburante pari a quello della Renault 4CV, prestazioni analoghe a quelle della Simca Sport e la stessa abitabilità della Citroën 11 Traction Avant. Benché in quegli anni i pubblicitari non avessero ancora scoperto il concetto di sicurezza, la nuova Dyna possedeva molte soluzioni tecniche che contribuivano non poco alla sicurezza attiva: tenuta di strada eccezionale, frenata di tutto rilievo, sterzo preciso e diretto. A questo si aggiungevano una visibilità inconsueta (grazie alle ampie superfici vetrate), quattro lu-

ci lampeggianti laterali, il faro di retromarcia e il fendinebbia al centro del frontale. Anche la sicurezza passiva fu oggetto di importanti novità: il parabrezza si staccava verso l'esterno in caso di collisione, il serbatoio di benzina era sotto il pianale a sbalzo sul retrotreno, il cruscotto aveva rivestimento imbottito e i pommelli in plastica cedevole.

Il motore bicilindrico ad alte prestazioni di soli 850 cc (una potenza specifica di 55 CV/litro) e dotato di bielle brevettate con movimento su cuscinetti a rulli, fu presentato nella documentazione della fabbrica come un "flat twin a 4 tempi", rinunciando espressamente alla specifica 2 cilindri per non insinuare nel pubblico il dubbio che si trattasse di un progetto di derivazione motociclistica. Molte furono le innovazioni sul piano costruttivo: nel 1955 la sospensione del motore fu realizzata - per ridurre le vibrazioni - attraverso il montaggio elastico dei tubi di scarico dei due cilindri, nonché l'impiego di nuove bielle alleggerite e di un sistema di recupero idraulico del gioco valvole. Nel



DETTAGLI DI PREGIO

Le due Panhard del nostro servizio mostrano linee di due epoche diverse: chiaramente anni '50 la PL 17, più moderna e vicina ai canoni stilistici odierni la 24 BT, che nel 1963 era senz'altro innovativa. Pregevoli, su entrambe, i dettagli come i gruppi ottici posteriori (sopra) e le maniglie di apertura delle porte (nell'altra pagina). Le due macchine ci sono state fornite dal Club Italiano Panhard, che ha sede a Novara (tel. 0321-624284; www.panhard.it) e censisce le auto nel Registro italiano di Marca.





1957 il raffreddamento ad aria si avvale di un sistema forzato mediante una turbina centrifuga, che andò a tutto vantaggio del livello di rumorosità del piccolo bicilindrico. Quello stesso anno la scocca fu realizzata in lamiera d'acciaio, conservando l'alluminio per i cofani motore e vano bagagli. Le sospensioni della Dyna 54 contavano su una balestra trasversale all'avantreno e su due gruppi di tre barre di torsione al posteriore. Unico neo in una vettura di concezione così avanzata si rivelò il cambio a 4 rapporti, vero tallone d'Achille della nuova berlina; richiedeva una guida sempre accorta per evitare guasti e non fu comunque mai all'altezza del motore e degli altri organi meccanici.

Un'altra qualità che suscitò ammirazione fu l'eccezionale accessibilità agli organi meccanici, grazie all'intera parte anteriore della carrozzeria ribaltabile all'indietro, incernierata all'altezza del parabrezza; il sotto-telaio al quale erano ancorati il gruppo motore-cambio e sospensione era fissato alla scocca mediante sei bulloni regolabili. Al prezzo di lancio di 699.000 franchi francesi, la Dyna Panhard si collocò sul mercato fra la Peugeot 203 e la Simca Aronde, berline destinate dalle due Case concorrenti espressamente al mercato delle vetture medie da famiglia. I commenti della stampa francese in occasione del lancio furono improntati a lodi sperticate.

Soprattutto spiccarono le espressioni di apprezzamento per quanto riguardavano i dati di consumo e i tempi di accelerazione e ripresa, nonché i contenuti spazi di frenata; anche la tenuta di strada, con leggera tendenza al sovrasterzo, si rivelò molto sicura e in linea con le prestazioni velocistiche della vettura. La contenuta rumorosità del motore riscosse giudizi positivi, al punto che alcuni articolisti si chiesero se non si trattasse in realtà di un quattro cilindri.

Vittoria al Rallye di Monte-Carlo

Nel marzo 1959 la Dyna fu equipaggiata con il nuovo motore Tigre, immutato nella cilindrata di 850 cc e nel rapporto di compressione (7,2:1), ma con potenza massima incrementata a 50 CV a 6.200 giri (60 CV/litro); grazie a esso, la velocità di punta della Panhard balzò a 145 km/h.

Una vettura dalla meccanica così efficiente si distinse in numerose competizioni di durata, dove la marca brillò sia con il modello di serie Dyna sia con alcune macchine sport derivate DB (Deutsch Bonnet), ma anche con le piccole monoposto nella formula d'iniziazione "Monomill", che esordì nel 1954 sulla pi-

sta di Montlhéry. Al rally di Montecarlo del 1955 la Dyna conquistò la vittoria nella categoria vetture da turismo di serie, classificandosi seconda assoluta dietro una Sunbeam e davanti a una Mercedes-Benz; sei anni più tardi la berlina PL 17 s'impose nell'assoluto al celebre rally monegasco.

La Monopol, ditta specializzata nella produzione di canne cilindri e valvole, allestì due piccole auto spinte dal motore Panhard di 611 cc e conseguì nel 1950 a Le Mans il primo posto ex-aequo nella classifica all'indice di prestazioni (rapporto fra la prestazione minima imposta dal regolamento di gara e quella effettivamente raggiunta), a pari merito con una Aston Martin DB2 spinta da un motore di 2581 cc.

L'ultimo, clamoroso, successo della marca fu conseguito dalla Panhard-CD nella classe 701-850 cc e all'indice di prestazioni nella celebre 24 Ore francese del 1962, quando la coppia Guillaudin-Bertaut percorse 3.427 chilometri alla media di 142,793 km/h.

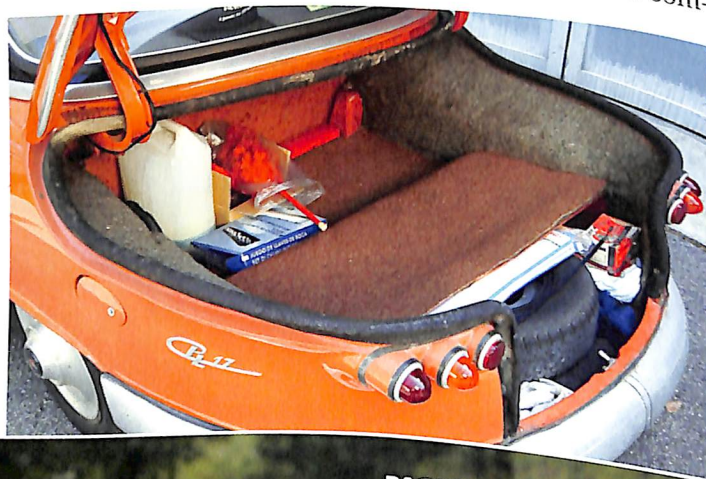
Un'alleanza fin troppo riuscita

Alla fine di giugno 1959 esordì il modello PL 17, che conservò l'impostazione stilistica della berlina del 1954, la cui fanaleria anteriore e posteriore fu evidenziata da vistosi fregi decorativi in alluminio lucidato. Pochi mesi dopo, in autunno, la PL 17 fu presentata al Salone di Parigi, dove il pubblico le riservò un'accoglienza formidabile; alla vettura la fabbrica dedicò maggiori attenzioni per quanto riguardava il livello di esecuzione della carrozzeria e l'allestimento interno (verniciatura bicolore, sedili anteriori separati, modello Grand Standing con nuove coppe ruote...). Fu possibile ordinare la vettura anche con la fri-

zione automatica Jaeger. Due anni dopo si introducono le porte anteriori incernierate in avanti, mentre la berlina è affiancata da un'elegante cabriolet.

Il modello '61 della popolare vettura d'Olttralpe fu disponibile quell'anno nella versione Grand Luxe, Grand Standing, Tigre e Cabriolet Tigre, nonché negli allestimenti camioncino e furgoncino. Nel 1963 fu la volta della versione break (station-wagon), molto apprezzata per il piano di carico ribassato e per l'eccezionale volume utile in rapporto alla cilindrata del motore.

Alla fine di giugno 1963 la Panhard presentò il nuovo modello 24, destinato a rimpiazzare la PL 17, della quale ereditò gran parte degli organi meccanici. Jean Panhard - pronipote di René, fondatore con Emil Levassor della fabbrica nel 1886 - aveva raggiunto nel 1955 un accordo con la Citroën per la cessione del 25% della Panhard; quest'ultima aveva ottenuto in cambio la commessa per la fabbricazione delle furgonette 2CV e la com-



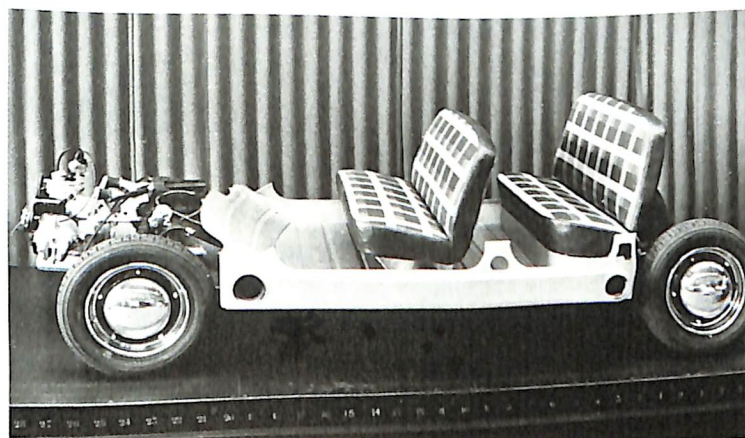
BAGAGLIAIO ADEGUATO
In questa bella immagine, la particolarità della linea posteriore delle due Panhard. Sopra, il vano bagagli (qui della PL 17) è capiente e regolare, adatto al trasporto dei bagagli di una famiglia numerosa.



mercificazione dei modelli Dyna nella rete Citroën. Grazie a quest'ultima soluzione, la produzione della Dyna Panhard subì un notevole incremento, passando da 13.585 unità nel 1954 a 19.289 nel 1955, a 25.703 nel 1956 e a 37.981 nel 1957; tale vorticoso aumento nella produzione in così breve tempo si manifestò purtroppo attraverso un calo di qualità del prodotto. La mancanza di finanziamenti adeguati per affrontare i miglioramenti previsti per il nuovo modello 24 - d'altro canto non sufficiente a mantenere in vita l'attività della fabbrica - condusse alla fusione fra la Panhard e la Citroën, dalla quale prese vita nel 1965 la Société de Constructions Mécaniques Panhard et Levassor (SCMPL), che continuò ancora per un paio d'anni la produzione del modello 24. Quest'ultimo, un'esibizione di alto livello progettuale, fu il canto del cigno della fabbrica parigina. I proiettori carenati disegnati da Louis Bionier anticiparono di molti anni quelli così dif-

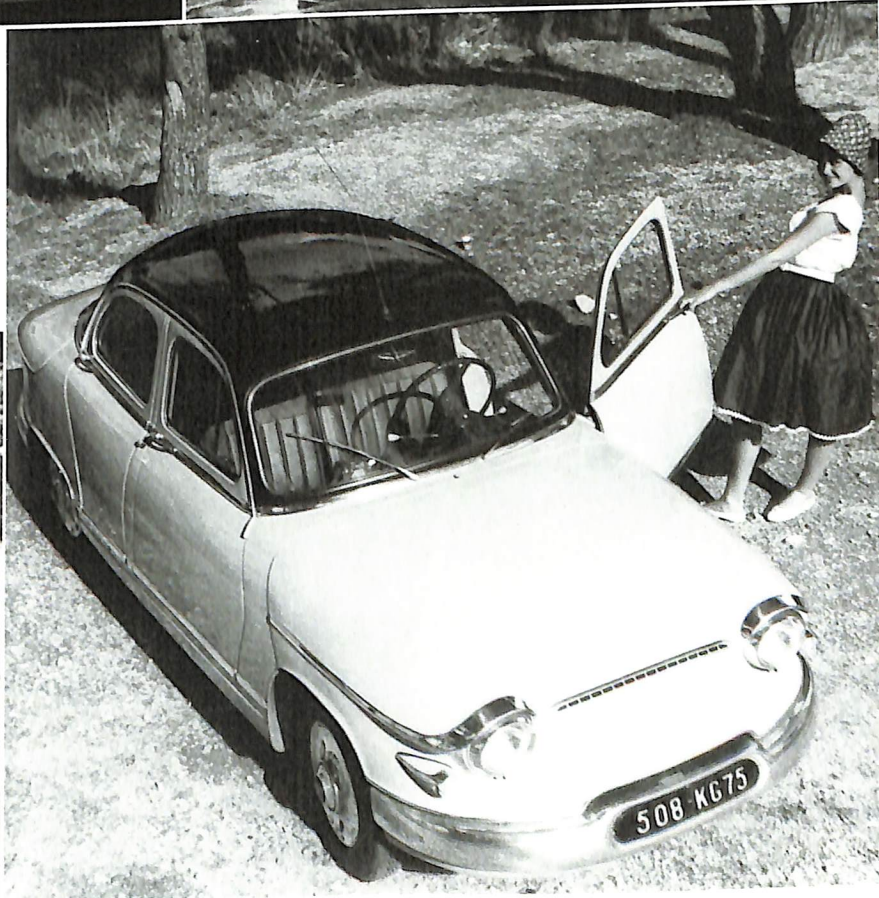
fusi nelle vetture di oggi e ispirarono direttamente quelli della Citroën DS modello 68. Il padiglione della 24 a vetratura avvolgente era sostenuto da sottili montanti integrati nella struttura della carrozzeria e conferì alla vettura una linea bassa e filante. Fu allestita in versione "c" (coupé) e in versione "b" (berlina 2 porte con passo allungato di 250 mm), in tutto uguale alla prima salvo appunto l'allungamento al centro del pianale, inizialmente previsto per una variante a quattro porte che non vide mai la luce.

Sui modelli 24 "ct" e 24 "bt" fu installato il motore Tigre da 60 CV, grazie al quale la 24 "ct" venne accreditata di una velocità massima di 160 km/h. Nel 1965 l'impianto frenante della 24 fu provvisto di quattro freni a disco, ma fu l'ultima miglioria apportata a quel modello. Fu anche l'ultimo anno in cui la marca Panhard fu presente al Salone dell'Auto di Parigi, un autentico addio nella storia dell'automobile.



VINCENTE AL "MONTE"

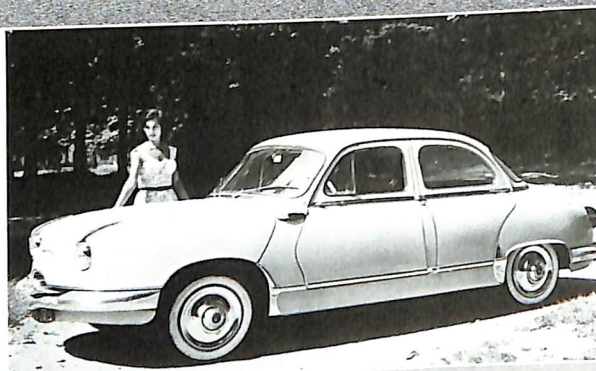
Sopra, l'esiguo spazio occupato dagli organi meccanici della Dyna, a vantaggio dell'abitabilità e della capacità di carico. A destra, la impegnata al Rally di Montecarlo del 1955 (prima di classe e seconda in graduatoria generale). Sotto, tra le varie innovazioni della nuova Dyna fece spicco l'abitabilità anteriore per tre persone. A destra, le porte incernierate in avanti sulla berlina PL 17 del 1961.





PASSO LUNGO

Sopra, l'apertura delle porte sulla PL 17 fino al 1961. A fianco, nella versione Grand Standing del '61 la Dyna fu valorizzata con finiture e dotazioni da auto di lusso. Più a destra, l'elegante cabriolet sulla base della PL 17 del 1961. Sotto, la 24 BT; la versione berlina delle foto ha il passo lungo rispetto alla CT coupé, riconoscibile per la luce posteriore triangolare anziché trapezoidale.



Scheda tecnica



PANHARD PL 17 (1959)

Motore

Anteriore, longitudinale, 2 cilindri orizzontali contrapposti Alesaggio x corsa 84,85 x 75 mm Cilindrata totale 848 cc Rapporto di compressione 7,8:1 Distribuzione con due valvole per cilindro in testa Alimentazione un carburatore Zenith 36WIM Raffreddamento ad aria forzata Potenza massima 42 CV a 5.250 giri Coppia massima 7 kgm a 2.500 giri Impianto elettrico 12V, batteria 45 Ah

Trasmissione

Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 rapporti (tutti sincronizzati) + RM, leva di comando al volante

Corpo vettura

Carrozzeria portante Sospensione anteriore a ruote indipendenti, due balestre trasversali sovrapposte, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensione posteriore a ponte rigido, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo Sterzo a cremagliera Pneumatici 145x380 Capacità serbatoio 42 litri

Dimensioni (in mm) e peso

Passo 2.750 Carreggiata anteriore 1.300 Carreggiata posteriore 1.300 Lunghezza 4.570 Larghezza 1.620 Altezza 1.400 Peso a secco 840 kg

Prestazioni

Velocità massima 130 km/h

PANHARD 24 BT (1965)

Motore

Tigre, anteriore longitudinale, 2 cilindri orizzontali contrapposti Alesaggio x corsa 84,85 x 75 mm Cilindrata totale 848 cc Rapporto di compressione 7,8:1 Distribuzione con due valvole per cilindro in testa Alimentazione un carburatore Zenith doppio corpo 38NDIX Raffreddamento ad aria forzata Potenza massima 60 CV a 5.750 giri Coppia massima 7,7 kgm a 3.400 giri Impianto elettrico 12V, batteria 40 Ah

Trasmissione

Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 rapporti (tutti sincronizzati) + RM, leva di comando al volante

Corpo vettura

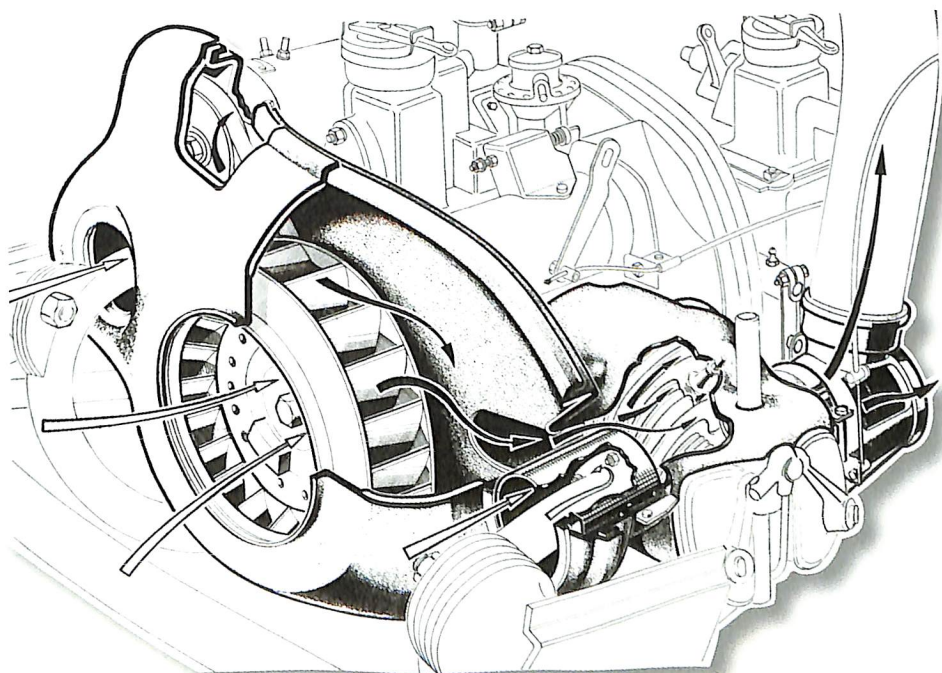
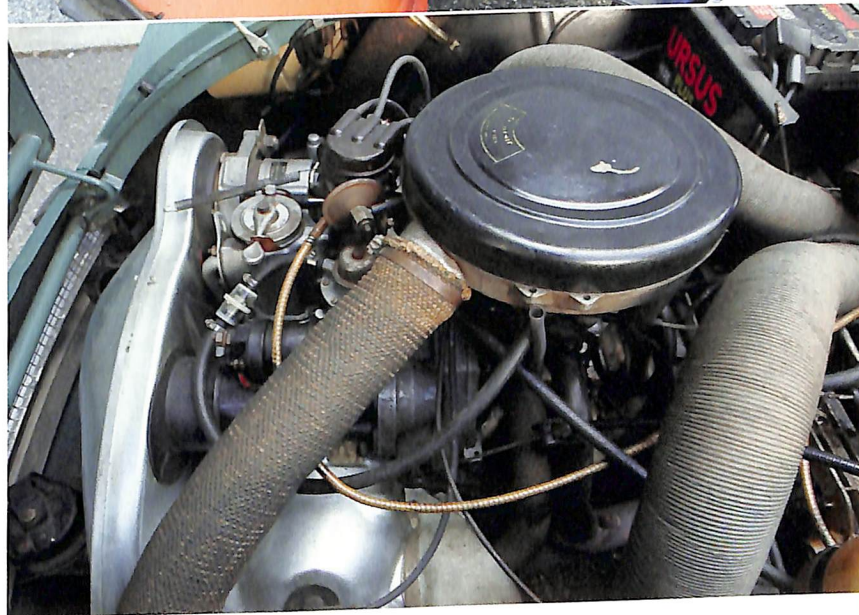
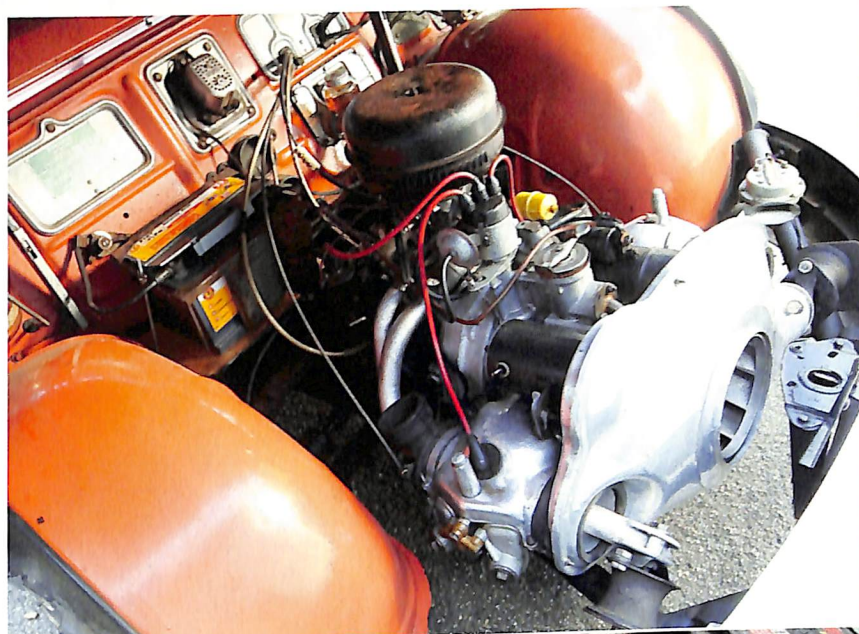
Carrozzeria portante Sospensione anteriore a ruote indipendenti, due balestre trasversali sovrapposte, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensione posteriore a ponte rigido, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo Sterzo a cremagliera Pneumatici 145x380 Capacità serbatoio 42 litri

Dimensioni (in mm) e peso

Passo 2550 Carreggiata anteriore 1300 Carreggiata posteriore 1300 Lunghezza 4490 Larghezza 1630 Altezza 1240 Peso a secco 840 kg

Prestazioni

Velocità massima 145 km/h



PICCOLO E... ELASTICO

In alto, sulla PL 17 si vede bene il montaggio a sbalzo del motore, oltre alle dimensioni ridottissime; notare anche i tamponi elastici su cui è fissato con gli attacchi sui tubi di scarico. Qui sopra, il motore "Tigre" da 60 CV montato sulla 24 BT. A sinistra, il dettaglio della ventola per il raffreddamento forzato sul motore "Aerodyne" dell'autunno 1957: oltre a migliorare il raffreddamento, contribuì a diminuire la rumorosità del bicilindrico francese.

Il costruttore a cui si devono le Austin Healey, cominciò nel dopoguerra con questa sportiva che divenne presto la classica macchina "da privati". Veloce e curata nell'aerodinamica, ha un telaio robusto e leggero con sospensioni raffinate. Questo esemplare, di proprietà di un appassionato emiliano, ha una storia ricca di aneddoti

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO SIMONE ROMEO



La prima di **DONALD**



NATA VERDE
La prima Silverstone nasce nel mese di luglio del 1949. La produzione negli stabilimenti di Warwick durerà fino al settembre 1950. Il verde è il primo colore di questo esemplare, che per un certo periodo fu rosso.

Healey Silverstone

PRONTO CORSA

L'attuale proprietario usa la Silverstone (notare i parafranghi motociclistici) in molte gare, motivo per cui ha montato le cinture di sicurezza e un estintore (in basso).



La macchina di questo servizio è una vecchia conoscenza delle gare di Regolarità; la sua livrea verde la distingue immediatamente dalle sorelle in rosso e la fa riconoscere come il cavallo di battaglia di Gianfranco Mazzola, uno specialista della disciplina.

Il numero di telaio D43 contraddistingue uno degli ultimi esemplari della prima serie, consegnato, verso la fine del 1949, con la stessa targa KDU 490, al pilota inglese Peter Simpson. Il quale non dovette essere un manico irresistibile visto che, pur con un'arma così efficace, ha come unico risultato degno di nota il quinto posto assoluto (primo di classe) alle Manx Cup Races del 1951.

Nata con il pallino dello sport

La Silverstone è la prima realizzazione in chiave dichiaratamente sportiva di Donald Healey (uomo che si guadagnerà poi un posto di grande rilievo nella storia dell'automobilismo per avere creato le Austin Healey).

Prima del debutto, dal suo ingegno erano nati altri tre modelli d'impostazione molto più turistica ma, grazie anche al potente motore Riley da 2,4 litri, si erano comunque fatti onore sui campi di gara ed avevano così contribuito a rendere noto il nome di Healey, ottimo pilota, anche in veste di Costruttore. Quando, nell'ottobre del 1946 e ormai quarantottenne, costruisce a Warwick la prima auto, egli è uno dei più famosi piloti inglesi del tempo (da notare le analogie con la vita di Enzo Ferrari): la debuttante è un modello Tourer (car-

JAEGER E SMITHS

La plancia tipicamente *british* della Silverstone. E' composta da diversi elementi: in primo piano di fronte al pilota il contagiri Jaeger (a la pari del tachimetro); alla sua destra, nell'ordine, pressione olio, amperometro e temperatura acqua (tutti Smiths). Le lettere accanto ai vari pulsanti sono state apposte dall'attuale proprietario per comodità: ad esempio la T nel particolare della foto centrale sotto, indica il tergicristallo. Nella stessa immagine è visibile anche il termometro dell'olio. Sotto a destra, l'indicatore della benzina circondato dai comandi secondari (tra cui luci, starter e acceleratore a mano).



rozzeria aperta a quattro posti con cristalli laterali amovibili in plexiglas) dalla linea piuttosto pesante, carrozzata da Westlands.

Nei primi mesi del 1947 nasce la versione chiusa della stessa auto, denominata "Elliott Saloon", che suscita grande clamore perché, grazie agli oltre 100 CV del propulsore Riley ereditato dalla primogenita Tourer, risulta la berlina più veloce in commercio con 104,65 miglia all'ora (circa 170 km/h); accanto a questa è disponibile nello stesso anno anche una versione cabriolet carrozzata da Abbott.

Forte di quella supremazia prestazionale e per promuovere le vendite, Donald Healey non esita ad iscriverla la "Saloon" alle più importanti gare dell'epoca ottenendo, nelle stagioni 1947 e '48, vittorie di classe all'Alpine Rally, alla Targa Florio e alla Mille Miglia; la guidano lo stesso Healey, il figlio Geoffrey, Tommy Wisdom e l'italiano Luigi Castelbarco.

In tal modo la fama di Costruttore di auto vincenti è assicurata e nel 1949, quando giunge il tempo della rinascita delle gare Club (in particolare negli Stati Uniti), la vettura ideale è bell'e pronta, incarnata dall'agile vettura sportiva derivata dai modelli di cui abbiamo parlato: la Healey Silverstone. Nasce in questo modo e per questi scopi la più rara (105 esemplari costruiti tra il luglio 1949 e il settembre 1950) ma anche la più conosciuta tra le Healey costrui-



te a Warwick, non a caso chiamate dai conoscitori "Warwick Healey". La Silverstone non presenta novità rivoluzionarie: è costruita sul robusto telaio a longheroni della berlina, modificato all'anteriore per consentire il montaggio del pesante motore 200 mm più indietro e al posteriore per il serbatoio maggiorato a 72 litri.

Le straordinarie doti di robustezza di questo telaio sono dovute in parte all'elevato spessore dell'acciaio utilizzato per gli imponenti longheroni laterali, ma soprattutto alla quantità di rinforzi trasversali. Alla tradizionale X centrale si aggiungono, infatti, due paratie verticali: una triangolare sotto i sedili e un'altra rettangolare sopra il differenziale. Le sospensioni sono raffinate: l'anteriore a ruote indipendenti ha una particolarissima impostazione con bracci oscillanti paralleli al telaio e rivolti all'indietro con molle elicoidali e barra stabilizzatrice: in tal modo non si verificano variazioni di "cam-

ber" (inclinazione rispetto all'asse verticale) delle ruote per l'intera escursione consentita; lo stesso scopo si ottiene al retrotreno rimanendo fedeli al ponte rigido, per quanto nobilitato da molle elicoidali al posto delle consuete balestre e dalla barra Panhard per il controllo degli scuotimenti trasversali.

L'insieme di fattori appena descritti, unito alla decisione di non accorciare il passo della berlina, e l'indovinata distribuzione del peso, convergono nel fare della Silverstone, come

UNA VITA MOVIMENTATA

La storia di questo esemplare, completa e priva di zone d'ombra, continua con un altro paio di proprietari inglesi prima di essere esportata negli Stati Uniti d'America nel settembre del 1970, acquistata da un certo professor Clere. Vogliamo citare quest'ultimo perché gli siamo debitori di un gustosissimo resoconto, relativo ai due anni da lui trascorsi con la "nostra" Silverstone, pubblicato allora sull'annuario del Club di Marca. Numerosi gli aneddoti. L'avventura della D43 in America comincia con un piccolo giallo: all'arrivo della nave in porto a New York, la vettura risulta... smarrita. Occorrono quindici giorni per recuperarla in mezzo all'altra merce stivata e quando la si trova gli attrezzi di bordo sono smarriti e la marmitta riposa sul pavimento, malamente deformata. Non importa, si parte verso casa, con lo scarico libero attraverso la New York dell'ora di punta, per un viaggio descritto senza inconvenienti (per quanto molto rumoroso); una volta in garage, nonostante l'ottima prova di efficienza appena fornita, la Silverstone è smontata e sottoposta a un restauro globale.

Durante la sverniciatura della parte interna della carrozzeria il professore, che esegue di persona quanto più lavoro possibile, si rende conto che il colore d'origine non è il diffusissimo rosso in cui l'auto si presenta, ma un particolarissimo verde chiaro e ne lascia, a futura memoria, una porzione sotto il cruscotto mentre l'esterno, ancora quasi perfetto per quanto non originale, è lasciato rosso. Evidentemente, una volta terminato il restauro, quest'auto perde interesse agli occhi di Clere perché di lì a poco, e siamo nel 1972, essa torna in Inghilterra: non sappiamo quanto il nuovo proprietario inglese l'abbia pagata ma è certo che egli si trova tra le mani un'auto forse meglio che nuova e così, nonostante i tanti passaggi di proprietà e le tante corse a cui essa partecipa, quando, nel 1995, la macchina approda nel salone del commerciante francese J. F. du Montant di Rempnat, è ancora in ottime condizioni e già sfoggia l'impianto d'illuminazione con i due fari supplementari necessari per adeguarsi alle odierne regole della circolazione.

E' a questo punto che entra in scena Gianfranco Mazzola che se ne innamora, capisce che è il mezzo che fa per lui e l'acquista senza pensarci troppo. Parte fin da subito l'assidua partecipazione di questa Healey alle più importanti gare italiane di Regolarità, Mille Miglia compresa, sempre con la sua livrea rossa e con risultati eccellenti.

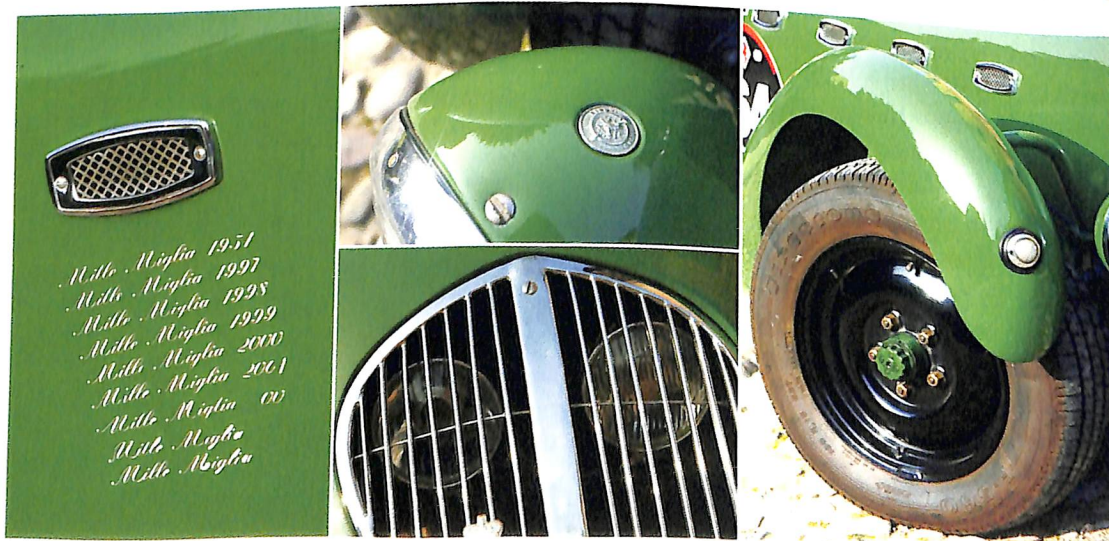
Ma un brutto giorno, mentre Mazzola si sta recando dall'elettrauto, è investito da un mezzo agricolo; una fiancata subisce pesanti danni. Una volta portata l'auto dal carrozziere, la porzione dell'originale verde lasciata dal professor Clere è presto scoperta e si decide, consigliati in questo senso anche dai Commissari A.S.I. interpellati, di riverniciare l'auto di questo colore.

Da allora la Silverstone non ha più avuto bisogno di alcun intervento importante e, in questa livrea, personale, porta in giro disinvoltamente (e spesso vittoriosamente) i suoi magnifici sessanta anni.



PRINCE OF DARKNESS

In grande, un'inquadratura che valorizza la bella linea della Silverstone. A fianco, alcuni dettagli significativi: l'elenco delle Mille Miglia a cui ha partecipato, a partire da quella del '51; il faro Lucas con la caratteristica targhetta "king of road" (che gli varrà l'umoristica definizione di "prince of darkness" per le numerose panne); i fari dentro la calandra; il parafrangente di stile motociclistico con la lucciola dell'indicatore di direzione. Nell'altra pagina, un dettaglio del piccolo tergicristallo e dello specchio retrovisore.

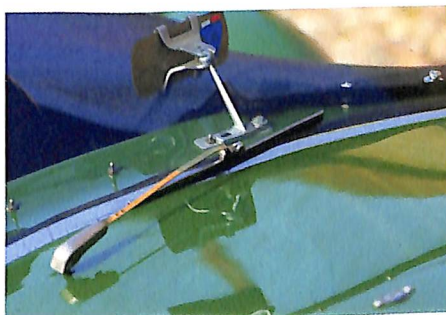




accennato all'inizio, una vettura assai piacevole da guidare e abbastanza facile da sfruttare; dote, quest'ultima, rilevante in un periodo storico in cui le alte prestazioni si accompagnano quasi sempre a caratteri piuttosto scorbucici.

Velocità massima: quasi 180 km/h

Il motore Riley da 2,4 litri, a quattro cilindri con due alberi a camme nel basamento, che già ha dimostrato grandi doti sulla Westlands e sulle Elliott, rimane invariato come pure il cambio a quattro rapporti, sempre di origine Riley. Il risparmio di peso di circa 200 kg rispetto alle progenitrici assicura un avvertibile aumento delle prestazioni, con una velocità massima vicina ai 180 km/h e un'accele-



razione da 0 a 100 km/h attorno ai dodici secondi con il rapporto al ponte di serie; a richiesta, ne è disponibile uno più lungo per le gare su circuiti veloci. Merito di questo sensibile miglioramento prestazionale va alla nuova e leggera carrozzeria, disegnata da Len Hodges (capo del neonato Centro Stile della Healey): una struttura in

alluminio pensata, stampata e forgiata con particolare attenzione anche alla profilatura aerodinamica, come dimostrano i fari all'interno della calandra. Molto interessante, al proposito, il parabrezza abbassabile in un vano ricavato nel parafiamma (anziché ripiegabile come usuale): in tal modo non esistono cerniere e gallettoni a disturbare il flusso d'aria. Anche i parafanghi, infine, pur di tipo motociclistico per limitare il peso, sono pro-

filati per non generare eccessivi vortici attorno alle ruote. Le prime Healey Silverstone costruite hanno il numero di telaio prefissato da una D mentre dall'aprile del 1950 il prefisso diventa E. Questa, che possiamo definire seconda serie, è un'evoluzione pensata per un uso più frequente: la carrozzeria è leggermente più larga al livello dell'abitacolo e più alta nella zona del parabrezza, c'è un sedile a divano al posto dei due sportivi, il piantone dello sterzo è regolabile, il parabrezza allargato con deflettori in Perspex ai lati del parabrezza, la capote è migliorata e c'è un "tonneau cover" completo. Le modifiche che la rendono riconoscibile sono però altre due: la presenza della presa d'aria sul cofano motore e del paraurti cromato anteriore (che però viene spesso rimosso). Così agghindata la Silverstone diventa quasi una Gran Turismo: le doti sono notevoli ma il successo latita visto che il prezzo è ora quasi uguale a quello della sontuosa Jaguar XK 120 per cui, avendo ampiamente assolto la missione per la quale era nato il progetto, viene tolta dalla produzione prima della fine del 1950. Qualcosa della Silverstone però sopravvive, perché la nuova creatura, che assorbe completamente le energie della Healey, nasce sullo stesso telaio appena allargato: parliamo della Nash Healey, maestosa decapottabile da 4,1 litri di cilindrata dedicata agli USA, dalla quale in quel momento si spera di ricavare buoni guadagni in valuta pregiata. L'attività agonistica della Silverstone continua ancora, invece, fino a tutto il 1952 in mano ai privati ma con immutata competitività: a conferma dell'eccellenza del progetto riportiamo un ottavo posto assoluto e primo di classe alla Liegi-Roma-Liegi del 1951; il primo di classe nell'Alpine Rally dello stesso anno e, per concludere in bellezza, l'ottavo posto assoluto alla 9 Ore di Goodwood nel 1952. Dopo la Silverstone, Donald Healey dovrà invece aspettare il 1953 per poter produrre una nuova vera sportiva come piace a lui e con la quale poter calcare di nuovo le piste: la Austin Healey 100, dalla quale (e dalle sue discendenti) egli ricaverà gloria imperitura.



LA TARGA KDU 490

La Silverstone del nostro servizio in gara. Dove si nota chiaramente come nel 1951 fosse verde (sopra, con Peter Simpson alla guida) per poi divenire più scura (dunque di colore rosso) nel 1952 (a fianco e sotto). La gara a cui si riferiscono le foto è il Daily Express Trophy che si teneva a Silverstone, per l'appunto.



COPPIA E LEGGEREZZA

Curiosa la disposizione della ruota di scorta alloggiata in coda in posizione orizzontale. La Silverstone è la classica sportiva all'inglese: motore di cubatura generosa, buona coppia e leggerezza.



Scheda tecnica

Motore

Riley a quattro cilindri in linea Ale-saggio 80,5 mm Corsa 120 mm Cilindrata 2.443 cc Rapporto di compressione 6,8:1 Potenza 104 CV a 4.500 giri Coppia massima 18,3 kgm a 3.000 giri Potenza specifica 42,57 CV/litro Indice di elasticità 1,66 Distribuzione a due alberi a camme nel basamento, valvole in testa Alimentazione a due carburatori semi invertiti SU H4 Lubrificazione forzata, carter umido Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt

Trasmissione

Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Borg&Beck da 205 mm Cambio meccanico Riley a quattro velocità Rapporto al ponte 3,5:1 Pneumatici 5.50X15"

Corpo vettura

Telaio a longheroni e traverse con rinforzo centrale a X Carrozzeria roadster due posti Sospensioni anteriori indipendenti a bracci tirati, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra antirollio Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telesco-

pici, barra Panhard Freni a tamburo Lockheed idraulici sulle quattro ruote Sterzo Riley a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 73 litri

Dimensioni (in mm) e peso

Passo 2.590 Carreggiata anteriore 1.372 Carreggiata posteriore 1.346 Lunghezza 4.267 Larghezza 1.600 Altezza 1.372 Peso a secco 940 kg

Prestazioni

Velocità massima 178 km/h Accelerazione 0-100 km/h 12 sec Consumo carburante 10-12 litri/100 km Rapporto peso/potenza 9 kg/CV



COPPIA SUBITO

Sopra, il quattro cilindri Riley in bella evidenza. Ha una cubatura di 2.443 cc ed eroga 104 CV a 4.500 giri. Ha distribuzione a due alberi a camme nel basamento e l'alimentazione mediante carburatori SU. La potenza specifica è di soli 42,5 CV/litro, ma disponibili fin dai bassi regimi. Sotto, una curva in velocità: notare il camber della ruota esterna.



Piccola **BORGHESE**

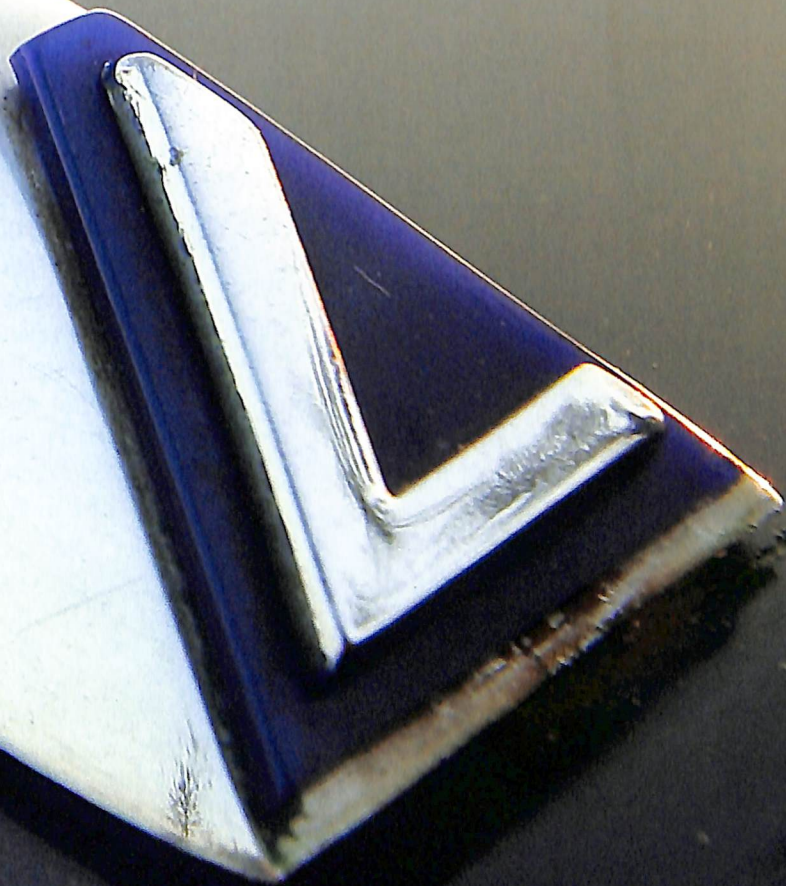
Erede della Lancia Appia, è dedicata alla stessa clientela: **discreta e molto ben rifinita, incarna lo stile della media società di quegli anni.** Oggi, oscurata dalle gloriose coupé sportive, fatica a conquistare il cuore dei collezionisti. **Da comprare per tenerla e usarla, non per speculazione**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO FABIO RICCARDI ED ENRICO SCHIAVI



2C E CINQUE MARCE

In apertura, il fregio cromato sul cofano motore con la "L" in bella evidenza. Sopra, il muso della prima serie e, sullo sfondo, la coda della seconda. Le auto nella foto sono di due appassionati di Ferrara: la 2C del 1966 è di Vanna Cattabriga; la 5 marce del 1971 è di Francesco Romagnoli.



La Lancia Fulvia, quando debutta nel 1963, riesce nella difficile impresa di non far rimpiangere ai Lancisti il modello precedente; questa categoria di appassionati si è sempre distinta, spesso purtroppo a ragione, per una spiccata propensione al rimpianto. Tanto che non è semplice dire al volo quante "ultime vere Lancia" siano state elette dai nostalgici nella storia della raffinata Casa torinese.

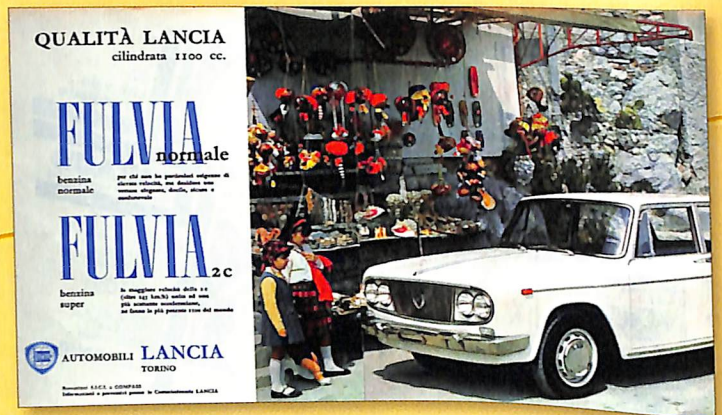
Prendendo il posto dell'Appia terza serie, che già a sua volta aveva fatto arricciare il naso ai più intransigenti per il solo abbandono della tradizionale calandra a scudo, la Fulvia è accolta senza riserve dalla clientela d'elezione già assuefatta alle novità che la caratterizzano poiché presenti da tre anni sulla Lancia Flavia.

Alla presentazione di quest'ultima si era assistito invece al consueto coro di esclamazioni sconcertate all'indirizzo della nuova nata, rea di presentarsi con uno schema tecnico completamente nuovo per una Lancia e di portarsi dietro anche le altre rivoluzioni dei quattro fari e della plancia anticonvenzionale; tutte soluzioni in seguito accettate senza riserve anche dalla parte più tradizionalista della clientela, che decreterà infatti ottimo successo alla nuova berlina.

Elevata qualità costruttiva

Il progetto della Fulvia è affidato alla responsabilità di Antonio Fessia quasi in contemporanea a quello della Flavia e così, tecnicamente, la nuova "piccola" berlina appare un riuscito amalgama tra il motore dell'Appia, ampiamente rimaneggiato ed inclinato di 45° sulla sinistra, e lo schema tecnico della Flavia; simili sono le architetture dell'avantreno a trapezi con balestra trasversale, del retrotreno ad assale rigido sempre con balestre e l'efficacissimo impianto frenante a doppio circuito con quattro dischi pur se, sulla Fulvia, privo all'inizio del servocomando.

Vi sono, però, anche altre ragioni altrettanto importanti per spiegare l'immediato successo della Fulvia, primo fra tutti la qualità, altro argomento tenuto in gran conto dai fedelissimi: si pensi, per esempio, a tutta la parte meccanica "calda" supportata da un telaio separato collegato alla scocca con ben sei silent-block (così da scongiurare la sia pur minima vibrazione) e alla pregevole scatola di protezione per la batteria nel vano motore. Un concetto di qualità di cui oggi, con le auto concepite per durare a scadenza come gli elettrodomestici, si è perso perfino il concetto: nessuna concessione all'apparenza bensì materiali robustissimi, altissimo livello dell'assemblaggio e soluzioni costruttive senza compromessi con i costi.



La linea dell'auto contribuisce all'ottima accoglienza del mercato sottolineando tutte le doti di solidità di cui abbiamo detto, con un aspetto squadrato e robusto ma anche sapientemente ingentilito da un uso ottimale dei profili cromati: artefice ne è Piero Castagnero, lo stesso che dopo due anni entrerà di diritto nel gotha degli stilisti firmando la versione Fulvia Coupé, un'auto esteticamente perfetta.

Il prezzo non può prescindere dalla cura costruttiva e arriva a 1.348.000 lire contro 1.145.000 della Ford Taunus 12M 4 porte e 960.000 lire della best-seller di categoria, la Fiat 1100D; ma chi poté permetterselo, potrebbe oggi, dopo quarantasei anni, sentire ancora le portiere della propria auto chiudersi con lo stesso "click" di allora.

In fin dei conti è proprio in quegli anni che il tenore di vita della famiglia media italiana migliora rapidamente e quindi la Lancia può sperare, nonostante il prezzo più impegnativo, di allargare la platea dei possibili acquirenti al di là del mercato di sostituzione alimentato dai "vecchi" possessori dell'Appia; in effetti i numeri sono lusinghieri, con una produzione totale di 192.097 esemplari di Fulvia berlina contro i 98.000 dell'analoga versione del precedente modello.

Più potenza con due carburatori

Ovviamente la Fulvia ha anche qualche difetto: in primo luogo la pigra ripresa e la ancor più scarsa accelerazione, soprattutto se a pieno carico; di conseguenza, se si insiste con l'acceleratore alla ricerca di prestazioni che il motorino dell'Appia (per quanto potenziato da 48 a 60 CV) non può fornire, anche i consumi non sono proprio da 1.100. Il primo aggiornamento della Fulvia nel 1964 cerca proprio di porre rimedio a queste debolezze con la versione

2C che, attraverso il montaggio di un secondo carburatore (da qui la sigla sulla calandra) e un robusto innalzamento del rapporto di compressione da 7,8:1 a 9:1 (addio alla benzina normale) porta la potenza a 71 CV risolvendo efficacemente il problema.

A questo punto il passo della Fulvia diventa più brillante in ogni frangente e per giunta, nell'uso comune, i consumi diminuiscono; come corollario, la velocità massima già buona della prima versione (circa 140 km/h) arriva, nella 2C, a sfiorare i 150 km/h: un record per una 1.100 dell'epoca che induce, tra le altre cose, molti acquirenti a cimentarsi nei rally con ottimi risultati e la Lancia a porre le basi embrionali della leggendaria Squadra Corse Lancia Hi-Fi. (High Fidelity), da cui il glorioso marchio HF; testimone di cotanta sportività, sul cruscotto compare il contagiri.

Nella primavera del 1967, alla 2C si affianca la nuova GT che monta il motore da 1.216 cc della Coupé prima serie, da 80 CV: le prestazioni migliorano ancora un poco e, per la prima volta, è offerto a richiesta il cambio al pavimento con la lunga leva cromata ereditata anch'essa dalla Coupé.

Nel 1968, quando la linea della Fulvia inizia a mostrare l'età, sotto il cofano si monta il motore della Coupé Rallye 1.3 S di 1.298 cc per 87 CV e oltre 160 km/h di velocità; questa bella e rara versione è denominata GTE (Gran Turismo Europa) e monta cambio a cloche di serie e servofreno (solo sulle ruote anteriori).

Il restyling della carrozzeria arriva nel 1969 sulla stessa base meccanica della GTE (a parte il servofreno che ora serve entrambi gli

assali) e, visto con gli occhi di oggi, non è che appaia granché riuscito: la Fulvia seconda serie è più moderna ma anche banalizzata, senza le caratteristiche luci posteriori, il ricciolo della modanatura cromata che chiude la fiancata e la bella calandra trapezoidale decisamente separata dai fari e non intersecata ad essi con un risultato che, sulla seconda serie, appare incompiuto.

Dove invece la qualità dell'intervento è indiscutibile è all'interno, dove la plancia, da sempre un po' farraginosa e ormai improponibile, lascia giustamente il posto a quella nuova, lineare, pulita e con tutti i quadranti rotondi ispirata a quella della Flavia II serie nata nel 1967. Tra i sedili, un'altra novità importantissima: la leva del cambio corta, su apposita console e collegata alla plancia da un mobiletto. Solo su questa versione della Fulvia la leva corta comanda un cambio a quattro rapporti mentre è caratteristica di tutte le Fulvia dotate di cambio a cinque marce, dotazione che la berlina eredita nel 1970 insieme al nuovo volante simile a quello che, dal 1971, troviamo anche sulla ammiraglia Lancia 2000.

Nella definitiva versione "cinque marce" la Fulvia rimane in listino fino al gennaio del 1973, sostituita dalla Beta 1400 che ne rileva il testimone. La sua uscita di produzione procura grave scontento tra gli automobilisti, Lancisti e no, perché ormai è diventata una piccola berlina praticamente perfetta: spaziosa, brillante, signorile, ben rifinita, stabile, ben frenata e silenziosa. Ma, soprattutto, perché con lei se ne va una delle "ultime vere Lancia"... Ooops... Il lamento è sfuggito anche a noi!



COPPE RUOTA LISCE

Sulla Fulvia prima serie si nota l'andamento del fregio sulla fiancata, che termina con una specie di ricciolo sulla coda. I copricerchi sono lisci. Nell'altra pagina, due pieghevoli promozionali dell'epoca.