



## L'altra Expo, sui trasporti...

In Italia, ma non solo, nel bene o nel male da mesi non si parla d'altro: l'Expo. Come sarà? Accorreranno davvero in milioni? Che figuraccia, non siamo ancora pronti... Decreterà la nostra ripartenza? Comunque sarà, eccoci, siamo arrivati. Manca niente al taglio del nastro (5 giorni al momento di andare in stampa). Auguriamo al nostro Paese e alla città di Milano di saper cogliere l'occasione per tirar su la testa, per ricordare a tutti quanto noi, nel nostro passato, abbiamo contribuito significativamente a rendere migliore questo mondo (e le nostre opere d'arte, la nostra letteratura, le nostre invenzioni e - perché no - le nostre automobili sono lì a ribadirlo).

Forse non tutti ricordano che ben 109 anni fa un'altra Expo si è tenuta proprio nel capoluogo lombardo. All'epoca il tema non era il cibo, né la sostenibilità, bensì i trasporti. Era l'alba di una grande rivoluzione industriale, in quei tempi in Italia circolavano poco più di duemila automobili contro i 37 milioni odierni. Il tema fu scel-

to soprattutto per l'inaugurazione appena avvenuta del Traforo del Sempione, opera incredibilmente rivoluzionaria per l'epoca e rimasta la galleria ferroviaria più lunga del mondo per i 76 anni successivi.

Avrebbe dovuto svolgersi nel 1905, l'Expo di Milano, ma venne inaugurata il 28 aprile 1906, proprio a seguito dei ritardi nella lavorazione della galleria. Non sorprendiamoci dell'oggi.

Ecco, abbiamo voluto ricordarlo, pubblicando anche qualche immagine di quella rassegna che troverete sfogliando questo numero di Ruoteclassiche tra le sue prime pagine.

Come è nostro obbligo riportare alla memoria due anniversari importanti: i 50 anni dalla morte di Alberto Ascari e i 30 da quella di Attilio Bettega. Due assi del volante, con chiare differenze in termini di notorietà e palmarès, eppure entrambi eternamente nel cuore degli appassionati. Due stelle dell'automobilismo italiano a cui abbiamo voluto dedicare un piccolo ricordo tracciato da due penne d'eccellenza del giornalismo sportivo, quella di Pino Allievi e quella di Carlo Cavicchi. Imperdibili.

David Giudici  
@davgiud



facebook.com/RuoteclassicheIT



instagram.com/ruoteclassiche/



twitter.com/ruoteclassiche/



pinterest.com/ruoteclassiche/



### DA NON PERDERE

#### 46 TEST A TEST SCONTRO DI CULTURE

Derby d'Europa per tre vetture anteguerra, concepite per esigenze diverse: la pista e il turismo veloce. Alfa Romeo 6C 1750 GS, Aston Martin Ulster e Bugatti Type 35 B.

#### 80 TECHNO CLASSICA SEMPRE PIÙ ÜBER ALLES

Numeri da record per l'ultima edizione della rassegna di Essen, che si colloca ancora una volta al top dei Saloni europei per visitatori e auto esposte.

#### 86 COLLEZIONISTI UNA VITA PER LE "DEE"

Massimo Viganò ha un debole (da sempre) per le Citroën DS; è arrivato ad averne 17, tutte restaurate o in fase di ripristino.

## IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

### LEGGERE IN MOBILITÀ ASPETTANDO L'ALLEGATO DEL PROSSIMO MESE



#### DIGITAL EDITION

Tutti i contenuti del numero in edicola in versione digitale per poter leggere Ruoteclassiche ovunque: sullo smartphone, sul tablet e sul PC di casa.



#### TARGA ALFA A GIUGNO

Una preziosa targa da collezione, in edicola con Ruoteclassiche di giugno, al prezzo complessivo di 11,90 euro; un oggetto unico e introvabile per i fan dell'Alfa Romeo.

## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

34 Land Rover 80" 1948-53

### GUIDA ALL'ACQUISTO

40 Land Rover Series-Defender 1948-95

### TEST A TEST

46 Alfa Romeo 6C 1750 GS 1932  
Aston Martin Ulster 1935  
Bugatti Type 35 B 1926

### NATE PER CORRERE

56 Mercedes-Benz 300 SLR 1955

### IMPRESSIONI

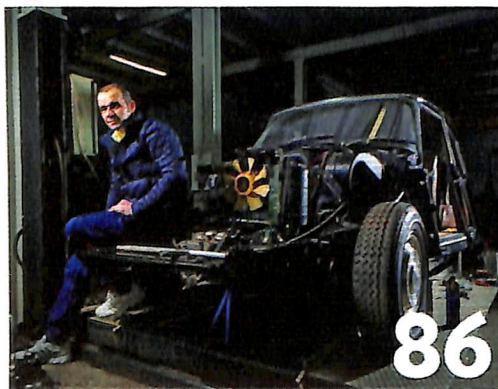
64 Moretti 600 Coupé 1951  
68 Morris Minor 1000 Traveller 1968

### YOUNGTIMER

74 Lotus Elise 1996-2001

### CLASSICHE DOMANI

178 Peugeot RCZ R



## S STORIA E COSTUME T TUTTOCLASSICO

### ANNIVERSARI

62 Mille Miglia 1955

### GRANDI EVENTI

80 Techno Classica Essen

### COLLEZIONISTI

86 Massimo Viganò

### PROTAGONISTI

92 Attilio Bettega

### INCONTRI RAVVICINATI

96 Gianni Berengo Gardin

### EVENTI

102 2° Memorial Mauro Pane  
106 Gran Premio Terre di Canossa

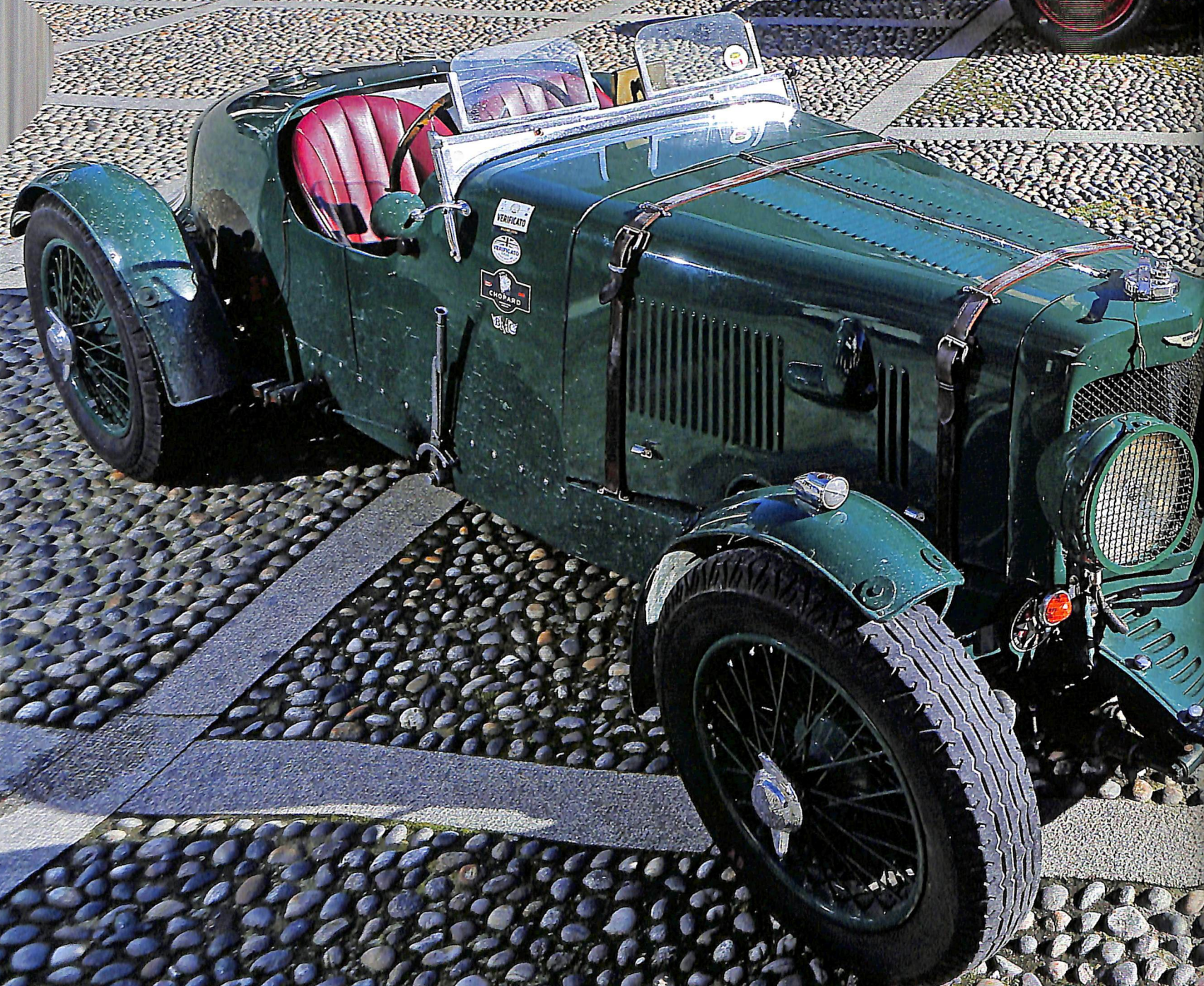
### CONSIGLI PRATICI

112 Preparare l'auto per un concorso

### VENDITE ALL'ASTA

116 Mercedes-Benz Museum  
120 Goodwood Members' Meeting







ANTEGUERRA DI RANGO

# SCONTRO DI CULTURE

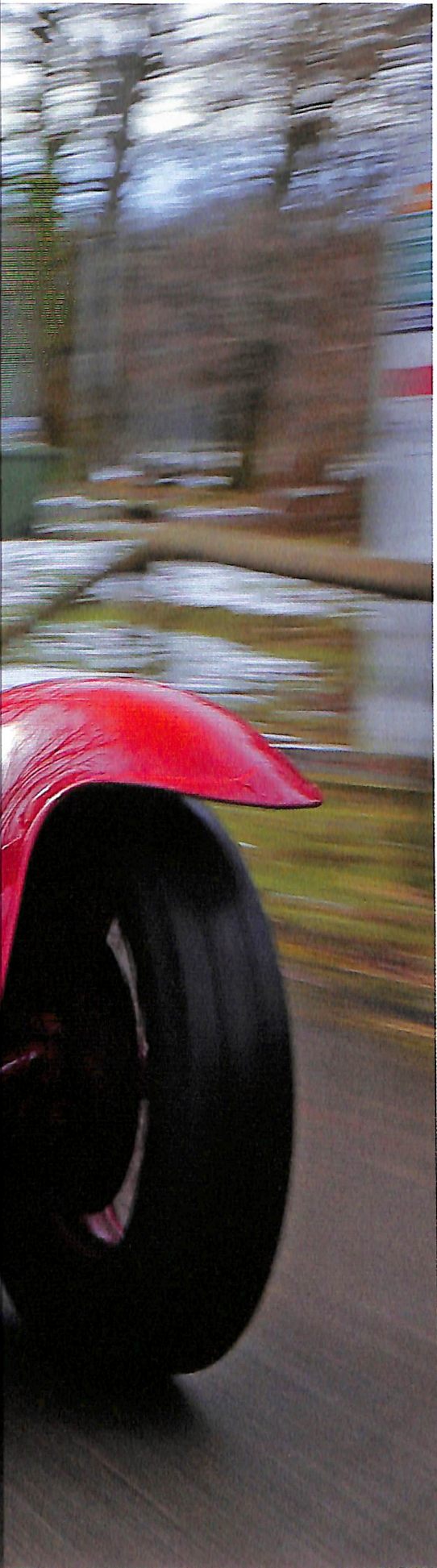
Nascono da filosofie progettuali diverse: la francese è una purosangue da corsa, snella, leggera e con uno spendido 8 cilindri da 138 CV. L'inglese e l'italiana hanno potenza ben più ridotta, circa 85 CV, e si rivelano particolarmente adatte al turismo veloce

Testo di **Gianluigi Vignola** - foto di **Marco Zamponi**

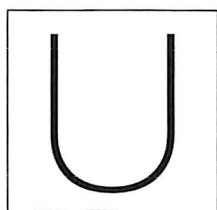


**Ne esistono solo due**

La "nostra" Alfa Romeo 6C 1750 GS (telaio 10814395) è una delle due con carrozzeria Brianza delle quali si conosce l'esistenza. Appartiene ad Axel Marx, noto collezionista svizzero di Alfa Romeo (la seconda è di Gordon Barrett, collezionista americano). La denominazione Brianza deriva dall'indirizzo della carrozzeria milanese nata dal fallimento, nel gennaio del 1932, della S.A. Ugo Zagato, situata appunto in viale Brianza 10.



## Per guidare la 6C 1750 occorre assuefarsi alla pedaliera con l'acceleratore posto al centro, tra freno e frizione



Una è italiana, una francese e la terza inglese. Ma non è l'inizio di una barzelletta. È una sfida fra tre protagoniste assolute dell'automobilismo d'anteguerra, combattuta su uno dei circuiti più prestigiosi al mondo, quello di Monza. Bugatti, Alfa Romeo e Aston Martin: tre spider costruite tra gli anni Venti e Trenta, mirabile sintesi di tre diversi modi di interpretare l'automobile sportiva in quel fecondo periodo storico, caratterizzato da coraggiose sperimentazioni meccaniche e stilistiche. L'arrivo del conflitto mondiale avrebbe poi cristallizzato tutto per una decina d'anni.

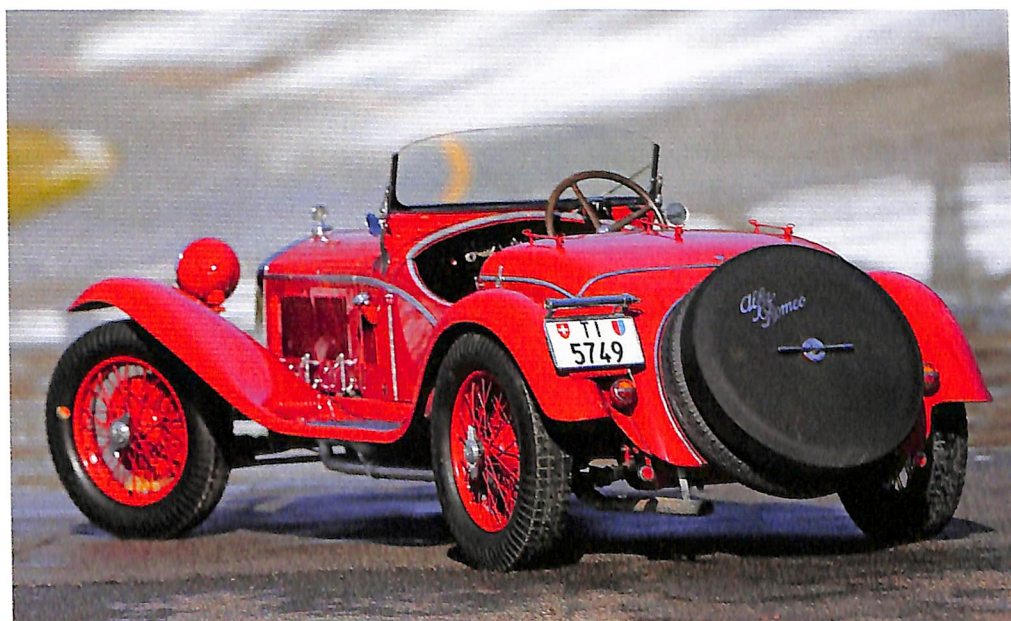
### LE CONTENENTI

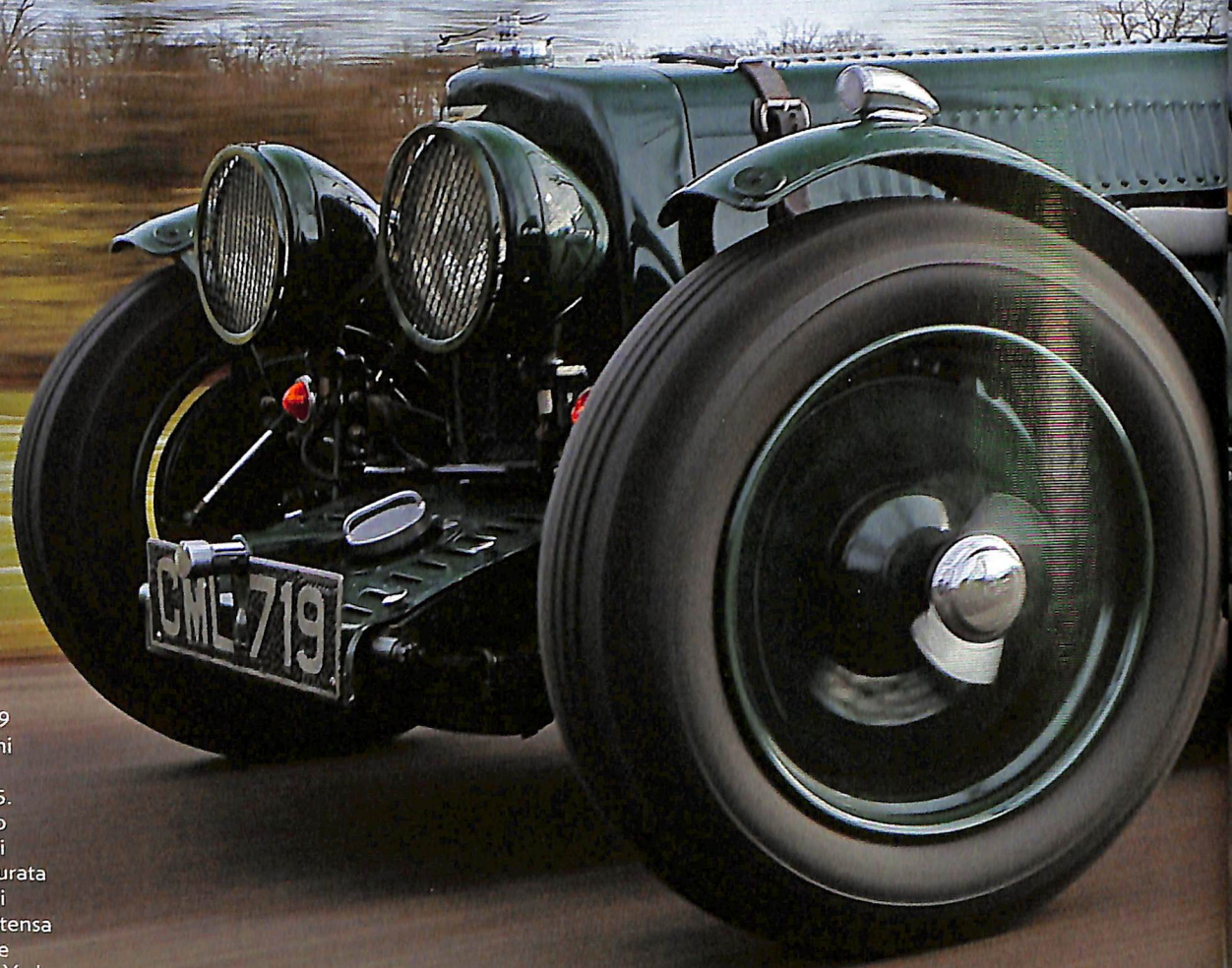
La Bugatti Type 35 B è la più datata del gruppo. È del dicembre 1926, quindi una delle primissime prodotte (sarà costruita ufficialmente dal 1927 al 1929 in 45 esemplari). La separano dalle altre circa dieci anni. Un gap che la proverbiale precisione con cui venivano costruite e la grande attenzione per l'estetica di Bugatti riescono però a mitigare. È spinta da un otto cilindri in linea di 2262 cm<sup>3</sup> da 138 CV costruito in una singola fusione di alluminio. Arriva alla velocità massima di 210 km/h con un tempo di accelerazione da 0 a 100 km/h sensazionale: 6 secondi.

La Aston Martin Ulster, inglese fino al midollo, risale invece al 1935. Il nome deriva dalla sua partecipazione alle gare in Irlanda del Nord. Dal 1935 al 1936 verrà costrui-

### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Anni di produzione</b>	1930-1932
<b>Esemplari costruiti</b>	213 (4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> serie)
<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale, monoblocco in ghisa con testa in lega, 6 cilindri in linea Cilindrata 1752 cm <sup>3</sup> Rapporto compressione 5:1 Potenza 85 CV a 4.500 giri Doppio albero a camme in testa Compressore volumetrico Roots, Carburatore Memini DOA doppio corpo.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Pneumatici 5,25 x 18 Cerchi a raggi.
<b>Corpo vettura</b>	Spider due porte, due posti Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. ad assale rigido Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori a frizione Sterzo a vite e ruota elicoidale Freni a tamburo, comando meccanico.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2745 mm Lunghezza 3940 mm - Larghezza 1710 mm Altezza 1480 mm - Carreggiate 1380 mm Peso a vuoto 920 kg (con due ruote di scorta).
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 145 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 13,9 secondi.





**Debutto a Le Mans**

L'esemplare con targa CML 719 viene consegnato quattro giorni prima della sua partecipazione alla 24 Ore di Le Mans del 1935. Si classificherà decimo assoluto e quinto di classe. Prenderà poi parte a diverse gare di lunga durata con risultati dignitosi. Dai primi anni Ottanta ricomincia una intensa attività sportiva. Nel 1996 vince il concorso Louis Vuitton a New York.

→ ta in 21 esemplari. Monta un monoblocco in ghisa di 4 cilindri di 1495 cm<sup>3</sup> da 85 CV di potenza. Ha una velocità massima di 164 km/h e impiega 13,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h. Oggi è una delle più quotate Aston Martin sul mercato collezionistico.

L'ultima è una Alfa Romeo 6C 1750 GS, del 1932, una vettura in anticipo di anni rispetto alla concorrenza. Monta un monoblocco in ghisa con testa smontabile a sei cilindri in linea di 1752 cm<sup>3</sup> in grado di erogare 85 CV, sufficienti a spingerla fino a 145 km/h. Per accelerare da 0 a 100 km/h impiega 13,9 secondi.

**GENTLEMEN START YOUR ENGINES**

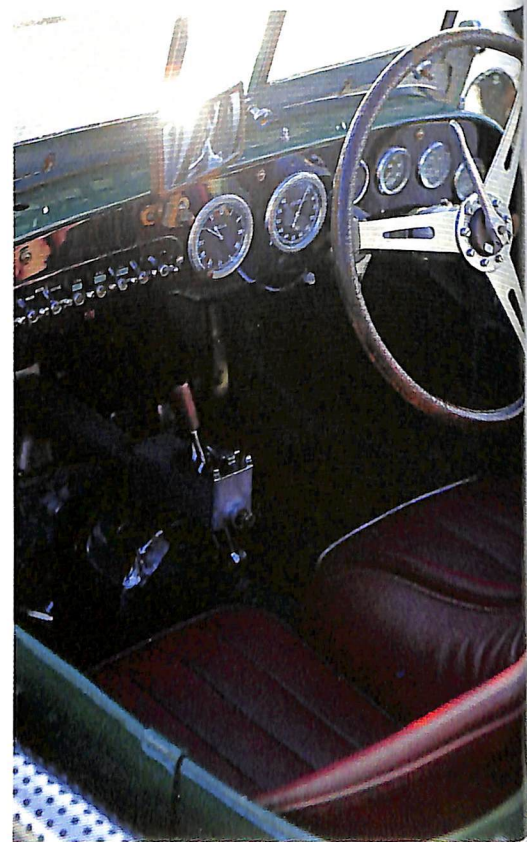
Ma è giunto il momento di farle sgranchire lungo il circuito brianzolo. La cerimonia degli avviamenti a freddo nel paddock è più impegnativa del previsto e mette subito in luce le prime differenze. Riuscire ad accendere e a mantenere al minimo i tre motori contemporaneamente richiede competenze motoristiche ed esperienza. Sulla Aston Martin, per esempio, è necessario parzializzare alternativamente, con le mani, le due flange

di aspirazione dei carburatori, per arricchire la miscela aria-benzina, operando contemporaneamente sull'anticipo manuale fino al raggiungimento della temperatura minima che consenta ai 4 cilindri di rimanere acceso al minimo.

Il motore dell'Alfa, invece, si avvia facilmente, ma si ostina a rimanere acceso solo per una manciata di secondi: la benzina proveniente dall'impianto a "caduta semplice" (senza ausilio di pompa meccanica) non arriva ai carburatori. La meno capricciosa è la Bugatti, che si mette in moto con un latrato selvaggio al primo giro di avviamento: non si spegnerà più fino al termine delle prove.

**DIABOLO IN BLU**

Dovendo muovere soltanto 750 chili di vettura, il suo otto cilindri incute timore ancora prima di sedersi al volante. Il sedile di guida si trova ad una manciata di centimetri dal suolo e per salire ci si deve incastrare nell'abitacolo, facendosi scivolare all'interno. Si è obbligati a ricavare un proprio spazio tra gli organi meccanici, con il beneficio di divenire parte integrante della vettu- →





Il motore è molto elastico e sotto i 3500 giri la Ulster si comporta come una confortevole vettura da turismo

## ↓ CARATTERISTICHE

**Anni di produzione:** 1935-1936

**Esemplari costruiti:** 21

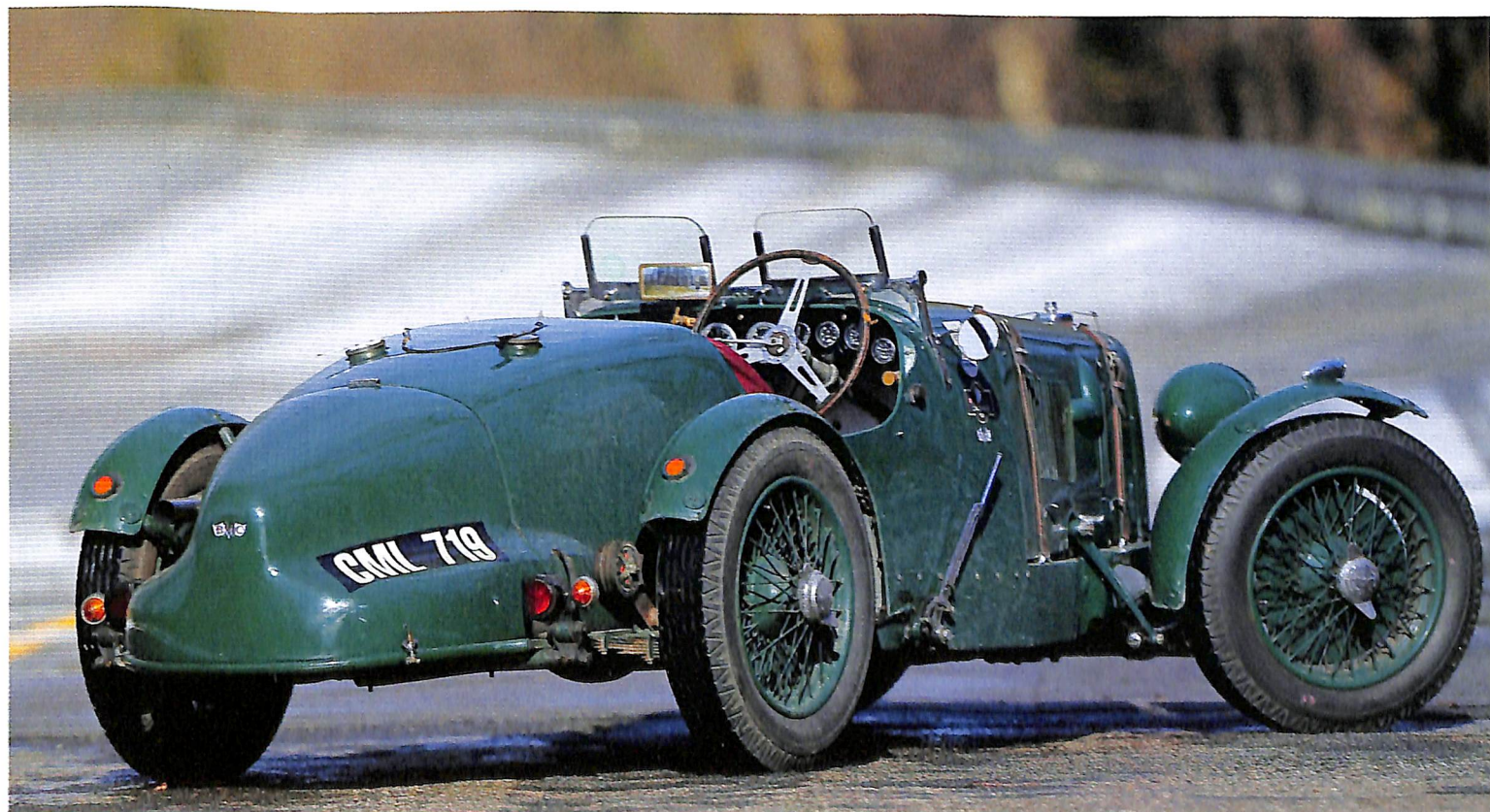
**Motore** Anteriore, longitudinale, monoblocco in ghisa, testata in bronzo; 4 cilindri in linea  
Cilindrata 1495 cm<sup>3</sup>  
Potenza 85 CV a 5000 giri  
Albero a camme in testa  
Due carburatori SU.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce  
Pneumatici 5.50 x18  
Cerchi a raggi Rudge.

**Corpo vettura** Spider, due posti  
Telaio a longheroni e traverse, carrozzeria in alluminio  
Sospensioni ant. ad assale rigido  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali  
Ammortizzatori a leva Hartford  
Sterzo a vite senza fine  
Freni a tamburo da 356 mm, comando meccanico.

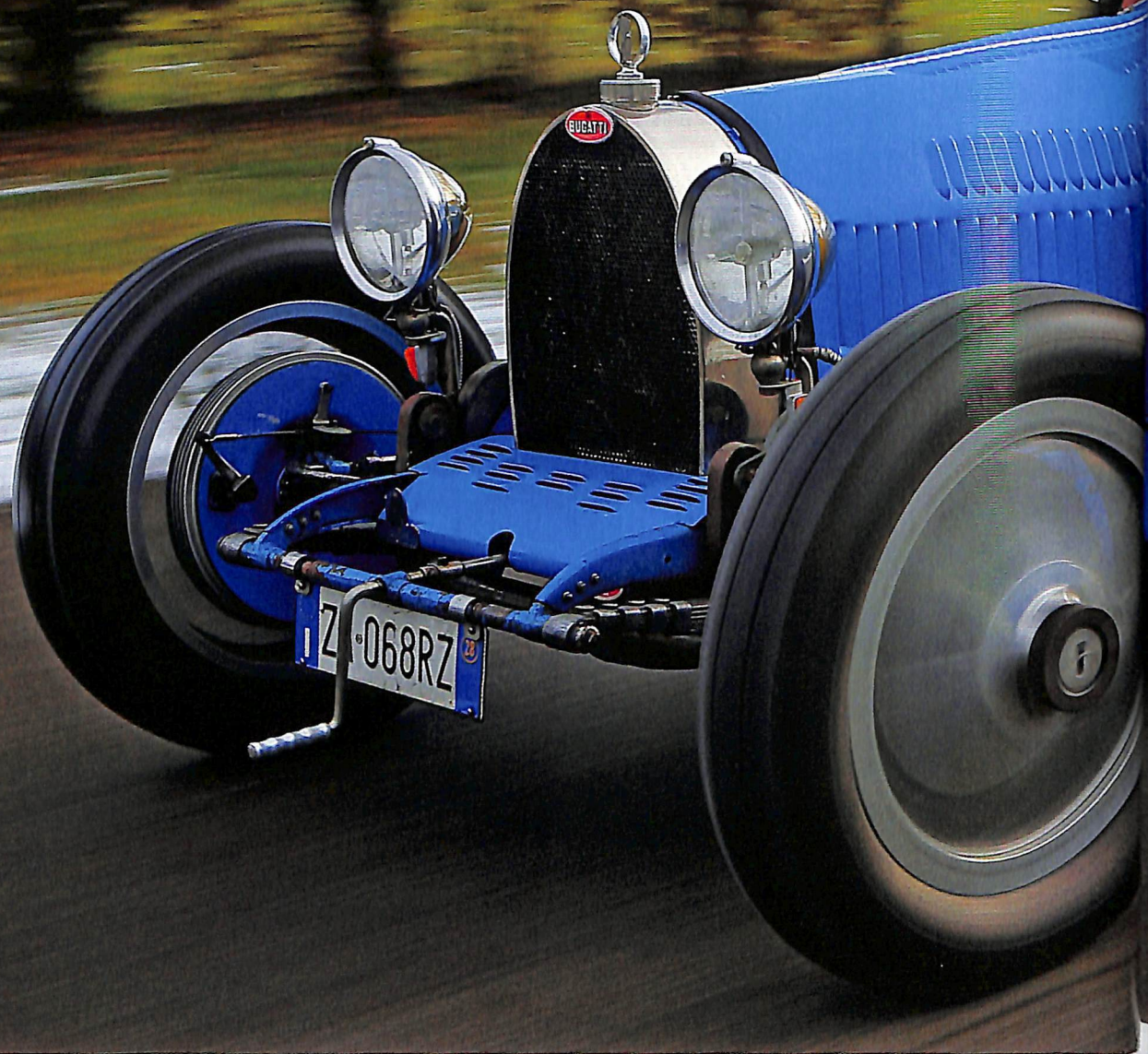
**Dimensioni e peso** Passo 2616 mm  
Lunghezza 3978mm  
Larghezza 1600mm  
Peso a vuoto 1040 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 164 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 13.8 secondi.



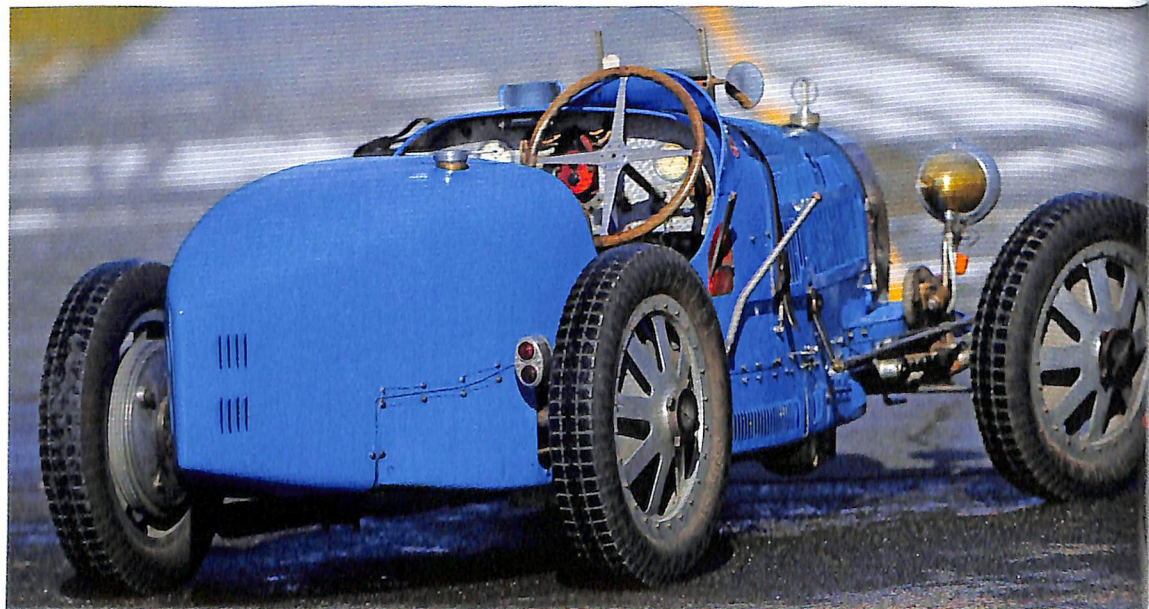


L'otto cilindri da 138 CV fa toccare i 210 orari; per passare da 0 a 100 km/h bastano appena 6 secondi



**Prima destinazione Torino**

La vettura, telaio n. 4867 e motore n. 137, lascia Molsheim nel dicembre 1926, diretta a Torino. La 35 B rimane in Italia fino alla seconda guerra mondiale per ricomparire in un incanto pubblico nel 1946 in Francia. Dal 1988 la vettura è registrata negli Usa dove rimane fino al 2004, quando viene acquistata da Giovanni Stabiumi, imprenditore, e riportata in Italia.





### Scultura d'alluminio

La vettura pesa circa 750 kg e l'8 cilindri in linea sovralimentato emette una sonorità "cattiva", che incute soggezione. Il monoblocco è realizzato in lega leggera.

## ↓ CARATTERISTICHE

**Anni di produzione:** 1927-29

**Esemplari costruiti:** 45

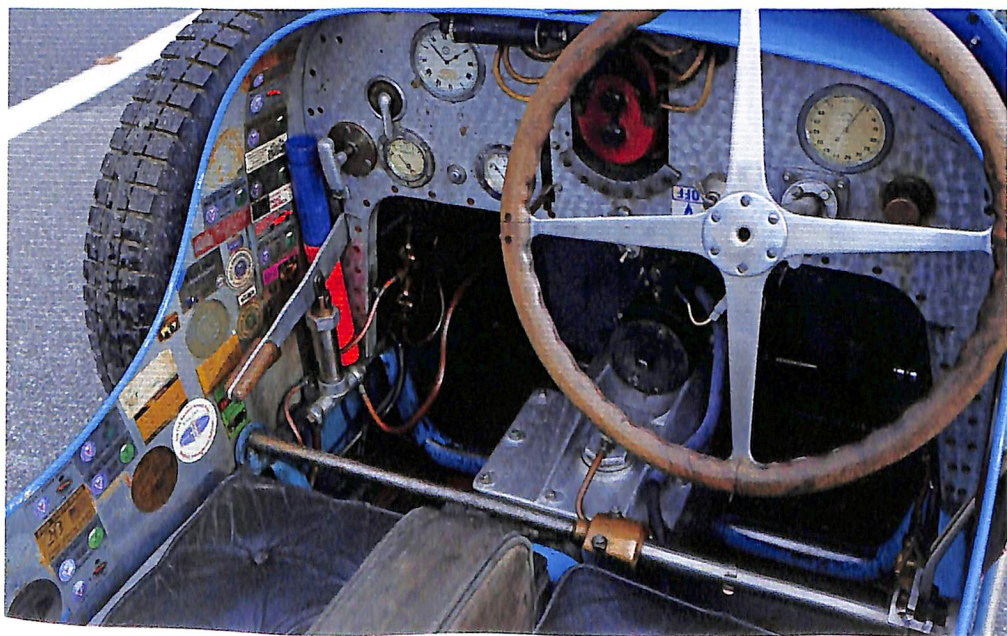
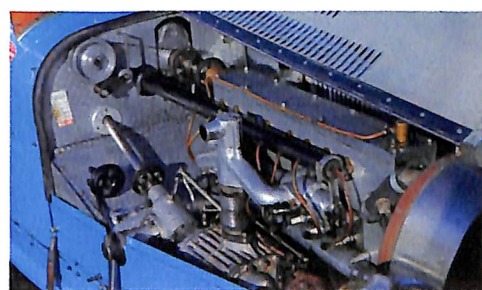
**Motore** Anteriore, longitudinale, monoblocco in alluminio in singola fusione, 8 cilindri in linea  
Cilindrata 2262 cm<sup>3</sup>  
Potenza 138 CV a 5300 giri  
Albero a camme in testa, distribuzione a 24 valvole  
Compressore volumetrico Roots S8.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce  
Pneumatici 5.00x19  
Ruote a razze in lega.

**Corpo vettura** Spider, due posti  
Telaio a longheroni  
Carrozzeria in alluminio  
Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre invertite da un quarto di ellisse  
Freni a tamburo da 330 mm integrato nel cerchio, comando meccanico.

**Dimensioni e peso** Passo 2380 mm  
Lunghezza 3820 mm - Larghezza 1506 mm  
Altezza 1050 mm - Peso a vuoto 749 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 210 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 6 secondi.



→ ra, una simbiosi che permette di percepire ogni variazione di assetto. Una volta al volante occorre familiarizzare con i comandi, che sono davvero ostici. Il serbatoio deve essere messo in pressione mediante la pompa manuale sul cruscotto; il freno a mano e la leva del cambio sono esterni alla carrozzeria e l'innesto delle marce richiede un vero e proprio corso di iniziazione: ogni volta che entra la marcia giusta è un premio meritato. Il compressore volumetrico è sempre attivo e già dai bassi regimi la coppia è possente: quando si superano i 2500 giri il motore emette un urlo poco rassicurante. Le ruote strette sul fondo ancora bagnato dalla pioggia della mattina tendono a slittare a ogni cambiata, sollevando una nuvola d'acqua che investe pilota e passeggero. Capita, quando i parafanghi sono del tut- →

### Elogio della bassezza

Evidente la diversa impostazione dell'Aston Martin, distinta da un autotelaio ben più basso, a vantaggio della tenuta. Delle tre spider, la Bugatti è la più "cattiva" e con l'indole più corsa; inoltre essendo priva di parafranghi è anche la meno confortevole.



→ to assenti, come in questa configurazione "corsa". Superare i 180 km/h è un attimo. Giusto il tempo di rendersene conto per poter rallentare. I freni comunque sono pronti e occorre solo modularli per non bloccare le ruote. Lo sterzo, molto duro in manovra, diventa perfettamente preciso e maneggevole in movimento, e la vettura segue le traiettorie impostate.

### CONFORT PER LUNGI VIAGGI

A differenza della Bugatti, la Ulster è una vettura progettata per affrontare lunghi percorsi. Accanto a prestazioni di ottimo livello l'inglese offre infatti anche una regolarità di marcia e un confort di tutto rispetto. Anche qui l'assenza delle porte impone al pilota esercizi di grande agilità per prendere posto nell'abitacolo. I sedili, avvolgenti, si rivelano comodi per persone snelle, che possono pertanto affrontare anche percorrenze elevate senza eccessivi sacrifici.

ci. Le sospensioni prevedono balestre piuttosto morbide abbinata ad ammortizzatori a leva. La strumentazione è di impostazione moderna. Per avviare il motore, mediante pulsante, occorre alzare tre interruttori: uno per il circuito della bobina e gli altri due per le due pompe della benzina. La leva dell'anticipo manuale al volante gioca un ruolo fondamentale nell'erogazione della potenza. Il motore è molto elastico e manifesta la sua indole più corsa; inoltre è irrequieta solo oltre i 3500 giri, al di sotto dei quali si comporta come una confortevole unità da turismo.

### SPORTIVITÀ ITALIANA

Pur essendo una vettura da competizione, l'Alfa non è troppo spartana. L'accesso all'abitacolo è reso agevole dalla presenza delle porte. L'abitacolo è sufficientemente comodo, anche se le grandi dimensioni del volante costringono a guidare tenendo il gomito destro

all'esterno. Il vero problema però è costituito dalla pedaliera, che impone di modificare alcuni riflessi automatici di guida: l'acceleratore, a chiodo, è infatti collocato al centro, tra la frizione e il freno. Ci vuole un po' di tempo e di esperienza per assuefarsi a questa disposizione, soprattutto nella guida sportiva, che impone azioni veloci. Il freno di stazionamento, che agisce sulle quattro ruote, è comandato da una leva centrale: in tal modo in gara il copilota può azionarlo per incrementare l'azione frenante esercitata dal guidatore attraverso l'impianto principale.

La partenza è un po' brusca ma, grazie al compressore, la progressione del motore è assolutamente continua. Si raggiungono rapidamente i 100-110 giri, anche senza tirare le marce oltre i 4000 giri. Al punto che, messa la quarta sul misto, il cambio si usa davvero poco. Sopra i 100 l'andatura è leggermente serpeggiante e richiede attenzione continua, anche in rettilineo. Nelle curve



*Si ringraziano l'Assessorato allo Sviluppo del Comune di Monza per il supporto logistico, la direzione Sias per l'ingresso in autodromo e Axa Art per l'assistenza ai piloti.*



la tendenza al sottosterzo è rassicurante, ma al termine della prova resta la sensazione di grandissima maneggevolezza, una dote che consente alla 6C di mantenere medie elevatissime sui percorsi più sinuosi.

### **NESSUNA VINCITRICE**

L'Alfa Romeo 6C 1750 GS è un prodotto perfetto, una vera granturismo, dominatrice in pista e nelle cronoscalate a dispetto della piccola cilindrata. Un capolavoro di ingegneria che continua ancora oggi a mantenere alto il prestigio dell'ingegno italiano nel mondo. La Bugatti Type 35 B è invece come una Formula Uno, costruita con parti di scultura funzionali, essenziale, veloce, scorbutica e bellissima. Tra le due c'è l'Aston Martin Ulster, un connubio impareggiabile di eleganza, piacere di guida ed esclusività: da usare indifferentemente in pista o per il turismo su strada. Davvero impossibile stilare una classifica. **R**