



NEANCHE UNA RUGA Una rara Brevetti Fiat «10/12 HP» del 1909. Foto a sinistra: in parata nel parco delle Officine Breda, a Pistoia. Qui sotto, alcuni dei marchi protagonisti del raduno.



AVVENIMENTI

«Auto italiana» a Montecatini

Parlano tutte la stessa lingua

Per la prima volta, in un raduno nazionale, ben 110 vetture rigorosamente «made in Italy», in rappresentanza di 70 anni di storia. Molte le fuoriserie dei nostri carrozzieri. Poche, purtroppo, le utilitarie, certo meno affascinanti di una Ferrari ma forse più amate dal pubblico

di Elvio Deganello

È stato un evento di grande portata, un momento tra i più spettacolari nella stagione dei raduni nazionali, una manifestazione memorabile, e speriamo ripetibile, l'incontro «Auto Italiana». Per la prima volta ha chiamato a raccolta alcune delle più belle vetture prodotte nel nostro Paese dall'inizio del secolo fino a ieri. È stata una bella idea quella di celebrare con un grande raduno la storia automobilistica d'Italia che, almeno sotto questo aspetto, nulla ha da invidiare a nessun altro paese. C'è solo da domandarsi perché si sia aspettato tanto. La denominazione «Auto Italiana» è un omaggio alla gloriosa, antica testata (fondata nel 1920) dell'Editoriale Domus, patrocinatrice della manifestazione. Occorre ringraziare i quattro Registri Nazionali, Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Maserati, che hanno organizzato e portato a ter-



L'Alfa Romeo «6C 1500 Sport» di Stefano Piccolo; sulla destra, una Maserati «Mistral».



CON LA CISITALIA IN TESTA

Da sinistra, una Cisitalia «202», una Ferrari «250 GT Boano» (1956), una «250 Europa Pinin Farina» (1955) e una Lancia «Aprilia Monviso» del 1947.



L'«Aurelia B52 Familiare» (1952) di Silvano Cima.



La Fiat «524 C» (1932) di Flavio Gaschino.



La Fiat «Zero» (1913) di Luca Bucciantini.



L'Isotta Fraschini «8A» (1928) di Marzio Bonfanti.



L'Alfa Romeo «6C 1750 Torpedo» (1929) di Giancarlo Carlini.



La Lancia «Astura» (1933) di Guido Lamperti.

mine la riuscita parata di auto storiche che ha preso il via da Montecatini il 16 aprile per terminare nella stessa città tre giorni più tardi. Un grazie va anche agli sponsor: Agip, Breda, Brembo, Comune di Montecatini, Delsey, Ferrovie dello Stato, Gruppo Averna, Sct, Sda, Targa Assistance e Toro Assicurazioni.

Nell'arco dei quattro giorni, le centodieci vetture, di rara bellezza, hanno riportato alla memoria fasi importanti della storia automobilistica italiana. Momenti che spesso sono diventati punti di riferimento per tecnici e carrozzieri di tutto il mondo. Dall'album del raduno ecco emergere la Brevetti Fiat «10/12 HP», che nel 1909 introdusse il telaio abbassato nella zona mediana; la Fiat «Zero», che con un nuovo radiatore ideato dal giovane Pinin Fari-

na autorizzò carrozzerie dalle linee più morbide; la Lancia «Theta», che fu la prima grande auto di Vincenzo Lancia; la maestosa Isotta Fraschini «8 A», che nel confronto faceva sembrare le Rolls Royce quasi auto popolari; la scattante Alfa Romeo «1750», che stabilì nuovi standard di prestazioni per quella cilindrata e fece sognare intere generazioni di sportivi; la Lancia «Aprilia aerodinamica Pininfarina», che per prima fece capire che con una forma adeguata si poteva vincere la resistenza dell'aria; la spettacolosa Alfa Romeo «2500 SS Villa d'Este», che aprì un nuovo capitolo nello stile; la Cisitalia «202», che il Museo d'Arte Moderna di New York ha voluto nella sua esposizione permanente. Purtroppo per illustrare tutte le meraviglie viste fra Montecatini, Lucca

e Pistoia in quei giorni di aprile non basterebbe un libro. Accontentiamoci di sapere che la rassegna si chiudeva in bellezza con una ventina di Ferrari, Maserati e De Tomaso costruite fra gli anni Sessanta e Ottanta, quelli delle più affascinanti «supercar» italiane.

Belle le auto, bello l'ambiente ravvivato dall'incontro fra collezionisti vecchi e nuovi; bellissimi i luoghi (ovviamente; siamo in Toscana), impeccabile l'organizzazione. Però, volendo proprio cercare il pelo nell'uovo, si potrebbero notare alcuni nei, comunque perdonabili. Per esempio gli organizzatori, alla ricerca di quanto di più straordinario è stato prodotto nell'Italia dell'automobile, hanno perso un po' di vista la produzione dei modelli popolari, quelli che più di altri



Presso le officine Breda: da sinistra, una Fiat «1500» Cabriolet, un'OM «665 Superba» e la Ferrari «250 GT Boano».



La Fiat «2300 Lusso» (1965) di Sergio Armando.



Un'Alfa Romeo «TZ2», in secondo piano una «TZ1».



ZA
153 HA



UN POSTO TRA LE GRANDI
Fra tante vetture importanti e preziose,
spicca una «Topolino Belvedere».



Alfa Romeo «6C 2500 SS
Villa d'Este» (1951) di Francesco Gandolfi.



La Fiat Abarth «750 Zagato»
(1957) di Andrea Curami.



L'Oscar «1600 GTZ» (1963) di Maurizio Tabucchi.



La Ferrari «275 GTS» (1964) di Giuseppe Sala.



Alfa Romeo «8C 2900 Le Mans» (1938).

hanno lasciato un segno nel panorama urbano, nel costume e nei ricordi. Un esempio: fra decine di Alfa Romeo da favola a sei e a otto cilindri non c'era nemmeno una «Giulietta», modello senza dubbio comune, ma non certo meno importante di altri nella storia della Casa e d'Italia. In rappresentanza delle famose utilitarie costruite dalla Fiat c'era una sola «Topolino», una «Belvedere», fra le tante versioni possibili. Eppure al suo passaggio ha suscitato emozioni che forse altre automobili di maggior prestigio non hanno saputo far nascere. Per un'I-sotta Fraschini, infatti, si possono provare ammirazione e rispetto, ma non affetto come per l'umile «Topolino». Anche al pubblico non è stata data abbastanza attenzione, una pecca che accomuna la



Lancia «Aprilia Cabriolet» Pinin Farina (1938).

maggior parte delle rassegne di casa nostra, che di solito sono realizzate pensando più agli appassionati che vi partecipano con le loro automobili che ai visitatori, ai quali si propongono. Ecco perché le sfilate per le vie delle città danno sempre l'impressione di qualcosa di disordinato e caotico, specialmente nel momento dell'esposizione statica, che troppo frequentemente ha l'aspetto di un parcheggio di macchine vecchie piuttosto che quello di un museo itinerante. E poi perché non prevedere una passerella d'onore con qualcuno che ricordi ai presenti la storia delle auto che via via vi salgono per mettersi in mostra? Certo, tutto ciò comporterebbe maggiori costi, ma eventi come quello di Montecatini lo meriterebbero senz'altro. □