

di Pino Pignatta

E TU DI CHE EPO

**IN EUROPA CI SONO
300.000 APPASSIONATI
DI AUTO STORICHE,
62.000 IN ITALIA. CON UN
FATTURATO DI 16 MILIARDI
DI EURO CHE DÀ LAVORO
A 55.000 PERSONE.**

Coppa Milano-Salerno, se-
mi le 4 del pomeriggio, sotto
c'è il Golfo del Tigullio.
Passa una Talbot Cabriolet del
1933, modello Brooklands Speed
Model, verdissima, luccicante, te-
laio di nobiltà inglese, proprieta-
rio pure, si vede dalla puzza sotto
il naso. Bellissima, niente da dire.

Ma che tutto al cuore, dopo qual-
che istante, vedere arrampicarsi
sul passo della Scoffera la Lancia
Anrella B20 GT di Fausto Coppi.
Per un attimo, sola al comando, si-
lenziosa e leggera. Una pennella-
ta di grigio sull'orizzante lontano
del mare. Grigia perché era uscita
dalla fabbrica così, per distinguer-



CA SEI?



La Talbot Cabriolet Brooklands
Speed Model del 1933.



Qui sopra: Fausto Coppi sulla sua Lancia Aurelia B20 GT del 1953. A destra: la stessa vettura, che oggi appartiene a Giovanni Colombo, vincitrice quest'anno della Coppa Milano-Sanremo, gara di regolarità turistica per auto storiche. In alto e a sinistra: altri equipaggi in gara. A sinistra: la mitica Disco Volante Spider Alfa Romeo del 1952, una delle più belle vetture scoperte di ogni epoca, guilfata dalla giornalista Francesca Grimaldi.



si da tutte. Arriva e lascia sull'asfalto il segno dei ricordi e un fascino antico, come una foto in bianco e nero del Campionissimo, che certo bello non era, ma quando s'alzava sui pedali era bellissimo.

L'auto che i concessionari Lancia regalavano a Coppi nel 1953, dopo la conquista del campionato del mondo, ora è una vettura che non ha prezzo, e non può averlo, solo un valore affettivo, incalcolabile. Sul libretto c'è una scritta a inchiostro, come una poesia: "Fausto Angelo Coppi, corridore ciclista".

Giovanni Colombo, 64 anni, lombardo di Limbiate, artigiano del legno, dieci anni di bicicletta, ha gli occhi lucidi: «L'ho comprata 25 anni fa da una baronessa siciliana, mentre ero a una Targa Florio. Coppi l'aveva tenuta un paio

d'anni, poi la diede via per un dispiacere: aveva urtato un tipo in Lambretta. Al volante mi viene la pelle d'oca. Lo scriva: la gente semplice che si emoziona per quest'auto dimostra che dopo 47 anni Fausto Coppi è ancora vivo».

E proprio su questa Aurelia B20 il signor Colombo, a fianco del copilota Giuseppe Rapisarda, ex cronometrista di Formula 1, ha trionfato nell'ultima Coppa Milano-Sanremo, competizione di regolarità turistica alla quale hanno partecipato 170 vetture d'epoca costruite tra il 1906 e il 1973. Gara di sciccherie automobilistiche tra le vigne del Gavi e la scogliera di Portofino, che ha anche ospitato un team Bosch su splendide Alfa Romeo e Lancia degli anni Sessanta, per presentare, in modo voluta-

**NON SOLO FERRARI:
LE AUTO PIÙ COSTOSE**

5.000.000 €

Ferrari 250 GT/O del '64

4.130.000 €

Bugatti Royale Type 41 (1926-33)

3.000.000 €

Ferrari 250 Le Mans del '69

2.000.000 €

Mercedes 54K Spezial Roadster '30

1.600.000 €

Alfa Romeo 8C 2900B (1937-39)

Fonte: Asl



Sopra: una Mg, modello j3, del 1933.
Sotto: altri passaggi durante la Coppa
Milano-Sanremo. In basso, a sinistra:
un'Alfa Romeo 8C Junior 1300 della Scuderia
del Portello affidata al team Bosch.



mente alternativo rispetto al motorismo d'epoca, le più avanzate conquiste elettroniche per la sicurezza, come l'ESP, il controllo di stabilità, che può salvare ogni anno 2.500 vite.

Oggi in Italia i veicoli d'epoca certificati dall'Asl, l'Automoto-club storico italiano, che riunisce oltre 62.000 appassionati, sono circa 40.000. Tra queste anche la mitica "Pantera" del maresciallo Armando Spatafora, una Ferrari 250 GTE nera del 1962. Addestrato a Maranello dai collaudatori Ferrari, Spatafora negli anni '60 sfrecciava nella capitale all'inseguimento dei banditi, dotati di auto più veloci. I poliziotti pensarono allora di rincorrere i malviventi con un bolide da 240 cavalli: era la Ferrari targata "Polizia 29444", che la leggenda racconta che ab-

bia percorso col suo maresciallo anche la scalinata di piazza di Spagna.

Leggende, piloti d'altri tempi, coupé, cabriolet, "barchette", cuffie di cuoio e occhiali stretti sul casco, come ai tempi di Nuvolari. E ancora: vetture sportive e concorsi d'eleganza, nobili decaduti e maggiordomi, belle donne ed echi di guerra. Come quelli evocati dall'Alfa Romeo 6C 2500 Coloniale del 1942, di proprietà del Museo della Motorizzazione militare. Fu a disposizione del Governatorato della Libia, dotata di molti accessori per l'autonomia nel deserto: doppia ruota di scorta, quattro serbatoi per l'acqua, doppio parabrezza e badile. Vincitrice di categoria nella Mille Miglia di Tripoli, quando la corsa nel periodo bellico si disputò in Africa.

E TU DI CHE
EPOCA SEI?

Strepitosa Alfa Romeo iscritta alla Milano-Sanremo come, del resto, le Gt Junior 1300 (forse le più belle auto "possibili" negli anni '60-'70) della Scuderia del Portello, guidata da un appassionatissimo **Marco Cajani**, 61 anni, di professione architetto, ma *gentleman driver* nel cuore. Scuderia del Portello, nata nel 1982, che è un'altra faccia nobile dell'automobilismo d'epoca, presente nel mondo della regolarità ma più orientato verso le gare di velocità e di durata, alla quale si può iscriverne, pagando circa 200 euro, chiunque sia proprietario di Alfa Romeo da competizione, storiche o moderne, in linea con le normative vigenti.

Tra meno di due mesi parte la corsa più famosa del mondo, dal 17 al 20 maggio 2007, che festeggia quest'anno la sua 25ª edizione in forma di rievocazione storica con il record assoluto di iscritti stranieri: 221 su 375 equipaggi partecipanti, con ben 40 prove cronometra-



A sinistra: una Fiat Stanguellini 1100 Sport del 1951, guidata da un equipaggio giapponese, alla partenza della Coppa Milano-Sanremo 2007 da piazza Duomo, a Milano. Sopra: una tappa verso Rapallo. In alto, a sinistra: sfilata di auto d'epoca in piazza San Pietro, a Roma.

FIAT 500, L'AUTO STORICA PIÙ DIFFUSA

L'affetto per la mitica utilitaria che ha messo le ruote agli italiani è confermata dai dati ricavati dagli archivi dell'Automoto-club storico italiano (Asi). Sono infatti 13.658 gli esemplari di Fiat 500 registrati nella banca dati del principale ente italiano, costituito nel 1966, che si occupa della tutela dei veicoli storici, promuovendo la conservazione e il recupero di qualsiasi veicolo a motore che abbia compiuto vent'anni.

L'auto che è stata per molti il primo "amore" a quattro ruote è seguita da un altro mito italiano, la Lancia Fulvia. Con 2.780 esemplari, questo modello Lancia è al secondo posto e precede di qualche centinaio di unità il Maggiolino della Volkswagen: sono 2.473 gli esemplari della vettura tedesca certificati dall'Asi e presenti nei garage italiani. Ancora Germania al quarto posto con una delle più famose sportive di tutti i tempi, la Porsche 911. Appannaggio delle Fiat 126, 127 e 600 sono invece il quinto, sesto e

settimo posto: queste utilitarie Fiat sono diffuse rispettivamente in 1.358, 1.106 e 1.073 esemplari. All'ottavo posto la Fiat 508, con 1.064 vetture. Al nono posto l'intramontabile Giulia GT. Chiude la Fiat 124, altra protagonista della storia automobilistica nel nostro Paese.

Podio tutto italiano, invece, nella classifica delle marche di auto d'epoca più diffuse in Italia. I dati di questo patrimonio storico-culturale, ricavati dagli archivi dell'Asi, pongono infatti i marchi nazionali in cima alle preferenze dei collezionisti. Con 38.303 vetture è la Fiat ad avere la leadership, seguita dall'Alfa Romeo con 14.178 e Lancia con 11.084. Seguono un trio di tedesche: le Volkswagen sono 7.704, le Mercedes 6.773 e le Porsche 6.058. Settimo posto per la francese Citroën, che riesce con 3.673 vetture a superare la Jaguar, che ne conta 2.885. Il marchio Autobianchi è al nono posto con 2.774 vetture. Chiude la Ford, con 2.459.



Un passaggio in colonna durante la Mille Miglia.

E TU DI CHEZROCA SEI?



Sopra: una splendida Alfa Romeo 6C 1500 S Zagato del 1928. Sotto: vetture d'epoca e concept car nella cornice di Villa d'Este, dove anche quest'anno si svolgerà il tradizionale concorso d'eleganza con una cinquantina di auto da sogno provenienti da 11 Paesi.



te: una cavalcata di 1.600 chilometri da Brescia a Roma e ritorno attraverso borghi antichi e riserve naturali.

Professionisti del motore e del cronometro, Vip, industriali, finanziari, alti ufficiali delle Forze Armate, attori e stelle della Tv. Come ogni anno non mancheranno le teste coronate di mezzo mondo: il principe Carlo di Borbone delle due Sicilie ha scelto la Bugatti T 35 C del 1928, il principe di Baviera Leopold Prinz von Bayern una Bmw 328 del 1939. E alla sua seconda Mille Miglia ci sarà lo sceicco Mohamad Al-Thani del Qatar, su una Allard J2X del 1952.

Ma sbaglia chi pensa che l'automobilismo d'epoca sia solo un passatempo per super-ricchi. Una recente indagine della Fiva, la Federazione internazionale delle auto storiche, ha rivelato che un terzo dei proprietari ha un reddito che non supera i 30.000 euro l'anno e il

78 per cento dei veicoli è valutato meno di 15.000 euro. «Purtroppo in base alla presunzione che chi possiede un'auto storica dispone anche di un reddito elevato», osserva Roberto Loi, presidente dell'Asi, «alcuni nostri affiliati sono stati oggetto di un'iniqua tassazione».

Altri dati aiutano a capire il fenomeno: l'auto d'epoca genera in Europa oltre 16 miliardi di euro l'anno. Nel giro d'affari sono coinvolte 9.000 imprese con 55.000 posti di lavoro (il 68 per cento a tempo pieno). Notevole anche l'indotto turistico. Conclude Loi: «L'Asi organizza 2.500 manifestazioni l'anno in Italia. Migliaia di appassionati radunati per l'occasione sostano nelle sedi interessate, pernottano, mangiano e visitano i luoghi d'arte. E l'esercito degli amanti di auto storiche è in ascesa: ogni anno cresciamo di 10.000-15.000 soci».

PINO FIGNATTA

I FUORICLASSE DEL CRONOMETRO

Per la maggior parte degli equipaggi che partecipano alle competizioni di auto storiche conta la passerella, il fascino di attraversare luoghi incantevoli e di arrivare nel cuore delle città d'arte tra due ali di folla, al volante di pezzi da museo. Ma per un pugno di piloti con ambizioni di vittoria è gara vera, al centesimo di secondo, dove contano l'abilità e la capacità di avere il cronometro in testa.

Sono i fuoriclasse delle gare di regolarità, nate negli anni '60-'70, dove non vince chi è più veloce, ma chi è più preciso. Le più diffuse sono le gare di regolarità "classica", con un tracciato minimo di 200 chilometri e almeno 30 rilevamenti cronometrici.

«Il cuore della gara», spiega Carlo Lastrucci, dirigente d'azienda e organizzatore di questo tipo di competizioni, «sono i controlli cronometrici, dove viene stabilito un tempo preciso per percorrere un determinato tratto di strada. Possono essere brevissimi, anche inferiori ai 300 metri, o lunghi alcuni chilometri. Si parte schiacciando con le gomme un tubo pieno di aria compressa (pressostato) e all'arrivo c'è un altro tubo che rileva il tempo. Oggi la scansione dei secondi è agevolata da strumenti di precisione che scandiscono i secondi con un "bip", simili a piccoli computer, ma è possibile servirsi anche solo di un cronometro di precisione e di un navigatore esperto. Uno dei più forti al mondo è il nostro Giuliano Canè, un vero fenomeno, capace di passare sul pressostato con un errore di appena 2 centesimi di secondo».



La Fiat Stanguellini durante una delle prove cronometrate di precisione della Coppa Milano-Sanremo.