

MOSTRA AUTO E MOTO D'EPOCA - PADOVA

Inviato da A.A.V.S.

lunedì 19 novembre 2018

Ultimo aggiornamento martedì 22 gennaio 2019

DAL DOUBLE PHAETON ALLA
BARCETTA COMPETIZIONE,
STILE E TECNICA ORGOGLIO ITALIANO IN MOSTRA ALLO
STAND A.A.V.S – AUTO & MOTO D'EPOCA – FIERA DI PADOVA 2018

L'Associazione Amatori Veicoli Storici A.A.V.S (federata FIVA), ha sempre messo al primo posto, dopo gli impegni istituzionali in Italia ed in Europa per la salvaguardia e conservazione del patrimonio dato dai veicoli di interesse storico, l'impegno per la diffusione della cultura automobilistica, organizzando Convegni su svariati aspetti della storia dell'automobile, Concorsi di design e Concorsi di eleganza. Il Palcoscenico di Padova Auto & Moto d'Epoca da anni è occasione per promuovere temi culturali e di conoscenza di modelli che non è usuale vedere ai raduni tradizionali. Anche quest'anno sono state esposte tre vetture di indubbio valore storico che vengono presentate con un titolo che esemplifica il percorso visivo: "Dal Double Phaeton alla Barchetta Competizione". Un'occasione per parlare non solo di evoluzione del design, ma anche di tecnica abbinata a determinate scelte di linea. Il tutto, mettendo in risalto il contributo che gli italiani hanno dato alla storia dell'automobile, per esigenze logistiche concentrate in tre esempi di classe.

Nella sequenza temporale si è potuto ammirare un esemplare di preserie del 1910 di Lorraine – Dietrich, che nel suo imponente aspetto ci rammenta ancora, in maniera chiara, come l'automobile derivi dalla carrozza. La presenza del terzo parafrangente centrale per la predellina, che rimane proprio per la sua funzione di para-frangente per i "signori" proprietari, dall'altra ci fa notare come un telaio anteriore con motore abbia preso il posto dei destrieri dei quali è rimasta solo l'attribuzione dei "cavalli vapore" di potenza. Ma il motivo espositivo di questa vettura si cela sotto il cofano anteriore ed è la presenza di un motore italiano, Isotta Fraschini che venne acquisito in 500 unità dalla Lorraine-Dietrich che desiderava un modello robusto ed affidabile. Questo esemplare in particolare era caratterizzato da una cilindrata di ben 4500 CC.

Il viaggio proseguiva con un altro pezzo importante della storia della produzione automobilistica italiana. Nel 1929, mentre oltre oceano si apriva la maggiore crisi americana, in Italia l'Alfa Romeo produceva un piccolo 6 cilindri di 1500 cc, la conosciuta Alfa Romeo 6C 1500 SS dotata di compressore volumetrico, qui proposta nella carrozzeria Torpedo allestita appositamente per la partecipazione al Tourist Trophy. Nel palmares di questa vettura ricordiamo che Marinoni la guidò nel Tourist Trophy del 1929 classificandosi 4° di categoria. Successivamente Ivanowsky corse alla gara del Phoenix Park nello stesso anno. Nel 1930 gareggiò nuovamente al Tourist Trophy. Per le caratteristiche tecniche, vale la pena notare come dopo 19 anni, con una cilindrata ridotta di un terzo, si riesce ad ottenere con la tecnica del compressore volumetrico una potenza doppia (76 CV) aumentando i giri motore di quattro volte (4800 giri).

Ci rimane l'ultimo anello di questo veloce viaggio con "le macchine del tempo" ed arriviamo agli anni '50 con un marchio della Modena Motor Valley: Maserati, qui

rappresentata da una delle più belle interpretazioni di barchetta competizione:

la 250 S del 1956. La Barchetta 250

S è stata una delle vetture sulla quale

tanti piloti hanno imparato a correre e vincere. Piloti come Musso, De

Filippi ed anche De Portago. Sì, quel De Portago che sarà ricordato non per le

sue gesta, ma per aver concluso la sua esistenza con il tragico incidente alla

Mille Miglia del 1957 che decreterà anche la fine della "Corsa più bella del

mondo" per quanto riguarda la "corsa di velocità". La vettura esposta, realizzata allora dalla Carrozzeria Fantuzzi, era una vettura

ufficiale della Scuderia Maserati. Dopo le competizioni di

Agadir e Dakar, fu in seguito utilizzata da Stirling Moss per le prove in preparazione della Mille Miglia. La

meccanica è intrigante: 2500 cc, 6 cilindri in linea con due assi a camme con

doppia accensione. Cambio posteriore in blocco col differenziale. La potenza

garantisce prestazioni di rilievo, soprattutto negli anni '50 con la situazione

di manto stradale dell'epoca : 230 CV a 7000 giri. Caratteristiche tecniche,

quindi, ancora attuali oggi, a distanza di 62 anni. Con queste vetture A.A.V.S ha voluto rendere un tributo

alle capacità dei progettisti, designer, costruttori italiani che hanno fatto

crescere questo oggetto simbolo del XX secolo: l'automobile, che come dice il

termine "mobile" ha bisogno di circolare perché l'automobile di interesse

storico è messaggera di storia, passione

e cultura.

Dal 2017 A.A.V.S ha sostenuto il

progetto Slowdrive, "la prima

rivista di turismo su gomma in auto d'epoca" scelta come "house organ" dell'Associazione. Infatti tutti i soci, così come i

tesserati tramite i club, ricevono la nuova iniziativa editoriale. Nello stand

A.A.V.S presso Auto e Moto d'Epoca è stato quindi allestito un corner per

promuovere questo nuovo ed originale magazine che ha riscontrato apprezzamento

e riconoscimenti da parte non solo degli iscritti ad A.A.V.S., ma anche tra

tutti i Club, i Registri e le altre Associazioni patrocinanti il progetto

editoriale, che anche per il 2019 hanno riconfermato la distribuzione della

rivista ai loro soci. Fra le realtà presenti nello stand, il British Motor Club Italia con un corner dedicato dove, oltre a

promuovere le splendide iniziative legate all'utilizzo delle vetture di

interesse storico come veicoli di diffusione culturale e di approfondimento del

turismo in Italia (sposandosi quindi molto bene con il tema della rivista

Slowdrive), ha portato avanti la nuova opzione di tesseramento di tutti i suoi

soci ad A.A.V.S. Un'iniziativa che auspico serva d'esempio per tutti i club

affiliati A.A.V.S.

Allargando lo sguardo,

direi grande successo per la kermesse padovana, considerata il più importante

evento in Italia e punto di riferimento per appassionati e collezionisti di

tutto il mondo. Trend positivo in tutti i settori, dalle case automobilistiche

alle auto in vendita, dalla rarità e varietà degli accessori/ricambi ai Club

presenti. Salgono a 120.000 i visitatori dichiarati, con un incremento nelle

giornate di giovedì e venerdì. 700 i giornalisti accreditati, il 40%

dall'estero. Tantissimi infine i visitatori stranieri, provenienti da più di 40

Paesi nel mondo. Direi che i "gufi" che da anni sono sempre in attesa che

esplodano bombe di tracollo dei prezzi e che ricambisti regalino gli oggetti

che gli permettono di vivere, anche quest'anno, con buona pace di tutti, se ne

sono andati a casa a mani vuote. Come direbbe George Clooney : "No money no

vintage". Infatti volano in alto le automobili sopra i 200.000 euro, una

testimonianza dell'attenzione alla qualità dei collezionisti e compratori

presenti ad Auto Moto Epoca e provenienti da tutto il mondo. Trend positivo

anche per le auto di fascia media, tra i 20.000 e i 100.000 euro. Continua il

trend positivo delle cosiddette Youngtimer, che confermano l'interesse da parte

dei giovani, sempre più attivi nel mercato dell'auto di interesse storico e del

mondo che gli gira intorno. Mi raccontava un facoltoso collezionista, che

qualche anno fa aveva comprato una Dino 246 GTS a 200.000,00 euro e nello

stesso tempo aveva investito altri 200.000 euro in fondi tramite il suo

promoter. Oggi la sua Dino 246 GTS, vale

300.000 euro, i fondi, dei quali vorrebbe disfarsi 169.000 euro. Meditate gente,

meditate! L'edizione 2018 ha visto anche per la prima volta a Padova la

presenza dei rappresentanti di Pebble Beach, il più importante concorso di

eleganza per auto classiche al mondo. Un altro segnale della crescente importanza del Salone sul piano internazionale. Soddisfazione anche da parte dei responsabili di BONHAMS, la prestigiosa casa d'aste inglese tornata a Padova dopo il successo dello scorso anno. L'asta ha totalizzato più di 2.000.000, con in testa la Ferrari 250 GT Serie II Coupé del 1960 venduta a 508.197 euro. "Siamo molto contenti della nostra seconda asta a Padova" ha dichiarato Gregor Wenner, organizzatore di Bonhams. "Ed è stato un grande piacere vedere la sala così gremita, così come l'entusiasmo e la grande partecipazione dei compratori internazionali. I lotti migliori hanno raggiunto dei prezzi importanti che confermano un consolidamento del mercato". Infine un commento personale all'esposizione di Padova. Ritengo

che Auto e Moto d'Epoca debba continuare a mantenere la posizione leader tra le fiere del settore dedicate all'auto storica. La mancanza di un Salone dell'Automobile italiano ha portato costruttori ed importatori esteri a scegliere Padova come vetrina delle ultime novità legando, dove possibile, queste novità alla storia dei precedenti modelli. Tale soluzione non mi dispiace, anzi ritengo e confermo che "Il futuro ha bisogno di origini" e quindi ben venga l'utilizzo delle storiche nella pubblicità per il lancio di nuovi modelli ed il lancio in questo "Salone" ante litteram. Mi piacerebbe però che le associazioni dei Concessionari italiani ed esteri si ricordassero anche di A.A.V.S. quando partecipano a convegni e commissioni di governo, ove si devono stabilire norme per la circolazione delle vetture. Infatti non sempre si ricordano (tutti) di separare ciò che è vecchio ed usurato da quello che è storico ed influente, dati i numeri, sotto il profilo del contributo all'inquinamento. Fin dalla sua costituzione A.A.V.S è sempre stata disponibile per valorizzare le vetture di interesse storico e per promuoverne un uso adeguato, in base alle indicazioni della FIVA. Noi quindi rimaniamo convinti che solo separando il concetto di euro 0,1,2... dalle vetture di interesse storico, si possa continuare a produrre per l'economia italiana quel movimento economico quantificato ultimamente in 2,2 miliardi di euro, che in questo caso diventano importanti non solo per il PIL, ma anche e soprattutto per il patrimonio culturale e storico che oggi rappresenta l'automobile di interesse storico in Italia ed in Europa. Carlo Carugati