

Desideri allo specchio

| EVENTI | Auto e Moto d'Epoca



Desideri allo specchio

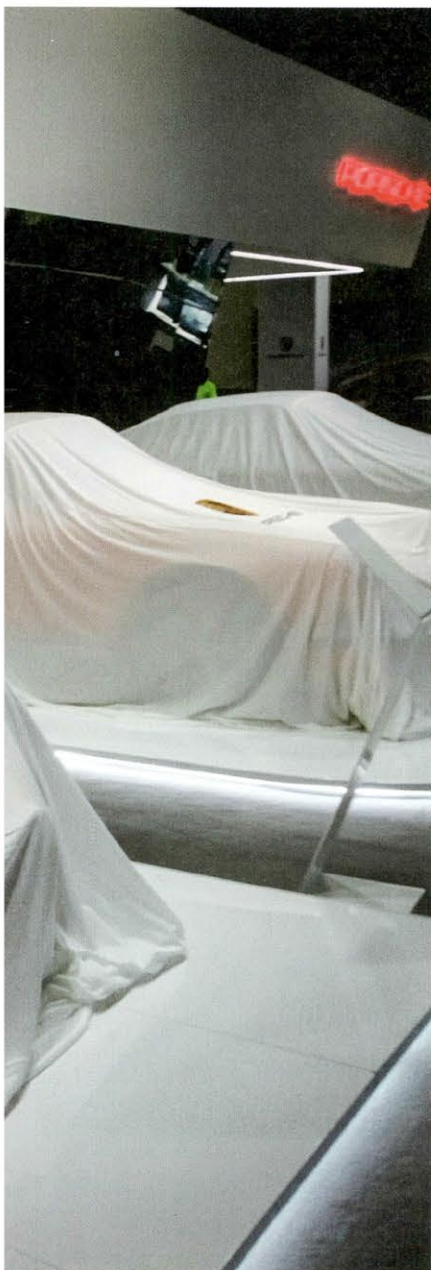
La fiera di Padova riflette se stessa da un anno con l'altro: anche senza alcune Case ufficiali (e in un mercato "appiattito") resta imperdibile per l'appassionato. Ogni anno uguale a se stessa, ma diversa

Di FRANCESCO PELIZZARI e CARLO DE BERNARDI - FOTO MICHELE DI MAURO





automobilismo
D'EPOCA



SUPER AUTO

Sopra, lo stand Porsche con le auto del concorso di restauro ancora coperte da un velo. A destra, due commercianti e due super auto: una Maserati 4CLT da GP (1948) dichiarata ex-Fangio e una Bugatti EB110.



La Fiera di Padova, giunta alla 36^a edizione, ha confermato anche quest'anno il ruolo di leader del settore in Italia e tra i primi in Europa. Secondo l'organizzatore *"In un momento di difficoltà per gli eventi del settore a livello internazionale, Padova cresce"* ha detto Mario Carlo Baccagliani *"perché solo qui il visitatore trova oltre 5.000 auto d'epoca di altissima qualità"*. Aggiungiamo che a questo si unisce il fatto che soltanto qui si trovano così tanti ricambi. Non sappiamo se questo basti a giustificare la cifra di oltre 130.000 visitatori che l'organizzazione ha diffuso; di certo, il massimo afflusso di pubblico è al venerdì e al sabato, poiché la domenica l'impressione è che arrivino soprattutto i visitatori... "della domenica", appunto.

Molto forte è la presenza di stranieri, tra collezionisti, visitatori e giornalisti accreditati, provenienti da oltre 30 Paesi. Quest'anno l'esposizione è stata visitata anche da un gruppo di 15 giornalisti di alcune delle più importanti testate tedesche, partiti da Monaco in auto per venire a visitare la rassegna per la prima volta. L'evento è sempre più intenso e partecipato anche sui social, soprattutto su Instagram, che è il social per eccellenza dei giovani (e delle Case), il che ha un suo indubbio significato.

Un segnale positivo senza se e senza ma è dato dai debutti di prim'ordine nella pre-



senza di venditori, quali il mitico dottor Konradsheim con le sue Porsche di altissimo livello, e Girardo & Co., l'azienda di Max Girardo ex battitore di RM Sotheby's, che ha puntato sulle auto da corsa (stupenda l'Alfa Romeo 33 del 1972, in configurazione Le Mans).

Parlando delle protagoniste vere, cioè le automobili, Porsche, Alfa Romeo, Ferrari e Maserati sono stati i marchi più rappresentati. Anche per gli olandesi di Real Art on Wheels è stato un debutto fruttuoso, con la vendita di tre auto, tra cui un la Porsche 993 2S Cabriolet del 1998, esemplare unico. Due appassionati modenesi avevano portato, e hanno venduto, due veicoli totalmente diversi ma non meno interessanti, i pulmini Alfa Romeo F12 del 1970 e "T10" Romeo del 1960, due mezzi molto rari recuperati e restaurati con





| EVENTI | Auto e Moto d'Epoca



BISCIONI DA URLÒ

A sinistra, l'Alfa Romeo 33 TT-3 (1972) esposta da Girardo & Co. Sopra, non meno prestigiosa e rara questa T2Z, esposta allo stand di Auto Classic. Quest'anno non sono certo mancate a Padova auto di altissimo livello.

maestria. Tra le auto più accessibili e conosciute dal pubblico "generalista", vanno sempre forte il Volkswagen Maggiolino e la Fiat 500, che per molti sono "le" automobili d'epoca.

In assenza di stand ufficiali di FCA Heritage e Mercedes-Benz (al debutto invece SEAT, con i 35 anni della Ibiza, di cui parliamo diffusamente in altre pagine di questo numero), la parte del leone l'hanno fatta gli stand Porsche, Citroen, Peugeot e soprattutto quello dell'ACI, la cui consueta centralità di posizione era affiancata da quella concettuale della mostra "Le Rosse in abito da corsa", esposizione di altissimo livello con protagonisti otto modelli di barchetta, in collaborazione con varie collezioni tra cui quella di Righini, di recente comparsa al 46° posto nella classifica redatta dal prestigioso magazine "The Hub".



Lotta senza quartiere

A proposito di federazioni, a proprio modo ha dato spettacolo anche il confronto tra lo stesso ACI e l'ASI, in quella che ormai si configura come una lotta senza quartiere, il che pare eccessivo per quello che in fin dei conti dovrebbe essere un passatempo (per i soci, intendiamo). Ma tant'è: Angelo Sticchi Damiani, presidente ACI, non ha mancato di osservare che il suo stand è stato "un punto nevralgico di confronto tra gli operatori, come nel caso del nostro dibattito sul tema fiscalità e auto storiche da cui è emer-

so quanto sia ormai necessario predisporre una 'lista di salvaguardia' per avere sotto controllo il parco circolante delle vetture ultra-ventennali, per tutelare i veicoli di reale interesse storico e rottamare quelli, semplicemente, vecchi, non sicuri e altamente inquinanti". Dal padiglione a fianco, dove era lo stand quasi altrettanto spazioso dell'ASI, gli ha fatto eco il presidente Alberto Scuro: "Siamo orgogliosi di rappresentare il riferimento di questo mondo di

passione, orgogliosi di continuare ad essere fedeli alla nostra filosofia legata ai principi dell'originalità, della cultura e delle emozioni. Sono questi i valori più importanti che animano il motorismo storico. La passione non ha prezzo, non si misura con il valore economico del veicolo d'epoca. Il valore dell'originalità va inteso come patrimonio storico, culturale, sociale e industriale che ogni veicolo storico deve preservare. Per questo ASI ha intra-





RETAGGI DI AUTOMOBILI

Ad Auto e Moto d'Epoca di Padova si trova di tutto, compresi... retaggi di automobile, come questa "fu" Alfa Romeo 1900 Sprint. Un progetto di restauro "impegnativo", per così dire. Anche a essere sentimentali e... ricchi, in questi casi bisogna essere ben consci delle proprie azioni.



BARCETTE FERRARI

La tradizionale rassegna dello spazio ACI quest'anno era dedicata alle barchette Ferrari, tra cui non poteva mancare quella di Gianni Agnelli, la 166 Touring che inventò la tipologia di auto (a sinistra). Qui a fianco, la 375 MM Spider (vista su Automobilismo d'epoca 11/2018) copre una 750 Monza a 4 cilindri. In basso, la Ferrari Monza SP1, ultima nata del genere a Maranello, con motore V12 da 810 Cv.



preso un percorso evolutivo e virtuoso anche in tema di certificazioni, con il solo obiettivo di tutelare sempre di più e sempre meglio questo settore."

Il soliloquio dell'appassionato

Sono le 19 di venerdì, l'altoparlante avvisa che la manifestazione sta per chiudere, mi avvio al parcheggio per rientrare verso casa dopo due giorni immerso in quella che è, senza ombra di dubbio, la Fiera più importante dell'anno in Italia e una delle

più importanti d'Europa.

Mentre imbocco l'autostrada tento un'analisi di tutto ciò che si è visto e mi accorgo che le considerazioni sono spesso contrastanti, come in un dialogo con un immaginario compagno di viaggio: "Hai visto...? Ci sono sempre le stesse auto da un anno con l'altro, non dico i modelli, parlo proprio degli stessi esemplari e proposti a prezzi che non hanno più riscontro nel mercato attuale, in discesa, lenta, ma pur sempre in discesa..."

automobilismo
D'EPOCA

CLUB



MERCEDES-BENZ REGISTRO ITALIA

Quest'anno a Padova non era presente in veste ufficiale Mercedes-Benz, sostituita però più che degnamente dal suo Registro, nel cui stand erano esposte queste due bellissime 190 SL, oltre alla storia della T station wagon.



FONDAZIONE MACALUSO

Presente a Padova per la prima volta la Fondazione Gino Macaluso, con una esposizione piccola ma di gran valore: Ferrari 275 GTB (1967, a sinistra) e Bizzarrini 5300 GT (1968).



SAABWAY CLUB

La prima Saab aveva la forma aerodinamica di un'ala d'aereo ed era di colore verde scuro: era la 92, di cui a Padova era esposto un esemplare, in versione "B" (1955). Motore 2T di 764 cc.



| EVENTI | Auto e Moto d'Epoca



La risposta non tarda ad arrivare: "È vero, alcune auto sono proposte da anni, ma è anche vero che su molte sono diminuiti i prezzi. Su alcune, le più importanti, anche di qualche decina di migliaia di euro e si trovano acquirenti disposti a spendere cifre comunque consistenti, ma più realistiche. Inoltre è anche vero che se il mercato è in discesa, per le marche principali, non lo è per quelli che sono rimasti al palo e ora tendono a salire".

Il traffico, intenso ma scorrevole, permette di continuare la riflessione: i modelli più proposti sono sempre gli stessi, tantissime Porsche 911, Ferrari e Alfa Romeo, sembra che ai collezionisti interessino solo tre o quattro marchi; tuttavia, a queste vanno aggiunte le tantissime "youngtimer" proposte, auto entrate nelle mire dei quarantenni di oggi che le vedevano quand'erano ragazzini, come le Golf GTI anche seconda serie; oppure le BMW serie 3 E30, anche qui non soltanto l'M3. Si sono viste anche 320 iS e 325 iX: di quest'ultima versione, molto interessante, ho visto un esemplare del 1987 proposto a 19.900 euro, parcheggiato a fianco di una Mercedes 190 2.3-16 del 1986 in vendita a 29.900 euro; c'era anche una Ford Escort Cosworth del 1993 a 35.000 euro. Oggi sembrano prezzi alti, ma l'anno prossimo? Magari rimpiangere-

TAUNUS TESTIMONIAL

I pulmini sono stati grandi protagonisti di questa edizione di Auto e Moto d'Epoca. Gli Alfa Romeo T10 Romeo (1960, sopra e in alto) ed F12 (1970) hanno riscosso grande successo, tanto da essere venduti in brevissimo tempo. Allo stand Ford poi era esposto il primo Transit: il Taunus del 1953, qui in versione Vigili del fuoco (sopra, a destra) a fare da apripista ai nuovi furgoni elettrici.



ORIGINALITÀ PRIMA DI TUTTO

Autobianchi Y10 o Ferrari F40 per me pari sono, purché originali: lo schema dello stand ASI (a sinistra il presidente Alberto Scuro) spingeva sulla questione delle certificazioni, senza passare dalla lista chiusa che vorrebbe invece ACI, ritenuta inutile. Animato da molte conferenze, come sempre, lo spazio della federazione.



SUPER YOUNGTIMER

Lo stand Porsche senza veli: qui vediamo il "retro" rispetto alla foto di apertura, con una bellissima sopra, una bellissima 912 con a fianco una cattivissima 911 GT3 (20 anni dal lancio, una... super youngtimer) e la regina (secondo noi) del salone: la 917 con i colori Gulf. In alto, una 914 in vendita, elaborata con motore 911 e parafranghi allargati.



SEMPRE PRESENTE

Come quello dei "rivali" di ASI, anche lo spazio ACI ha ospitato numerose attività, con il presidente Sticchi Damiani (a sinistra con Giancarlo Minardi e al centro Antonio Turitto, responsabile ACI Storico) sempre presente.



| EVENTI | Auto e Moto d'Epoca



SUPERCAR VENTENNALE

Altri stand importanti: sopra a sinistra, Bentley con una S1 del 1956 e l'ultima Continental GTC; a destra Peugeot dove si festeggiavano i 50 anni della 304. A fianco, lo spazio della Pagani: poteva sembrare perfino straripante per un salone come quello di Padova dedicato alle auto d'epoca, ma in effetti la Zonda è ormai una youngtimer a tutti gli effetti, essendo un progetto del 1999... Sotto, il Registro Fiat era presente con questa bella Abarth Sport Prototipo.

mo di non averne approfittato... o di non aver almeno trattato.

La meta si avvicina, ma c'è ancora tempo per qualche pensiero: è vero che alcune auto si sono già viste in altre edizioni e altri eventi ma è altrettanto vero che non mancano mai auto inedite, alcune anche importanti, altre più modeste come la Fiat 1400 Diesel verde sul cui cartello di vendita oltre al prezzo (9.500 euro) era raccontata la curiosa storia, oppure la VW Porsche 914/4 in verde sgargiante, rivitalizzata con motore sei cilindri e allargamenti tipo GT. Poi non mancavano le "barn-find", dalle modeste Giulia e Gt Junior la cui storia raccontata dal venditore ci ha riportato ai film polizieschi anni '70 ("pare che i fori nel parabrezza siano di proiettili...") alla ben più importante Maserati 3500 GT "auto di tutti i giorni" per Juan Manuel Fangio, quando si trovava in Italia, che è sta-



ta battuta all'asta di Finarte seppur senza trovare un acquirente, mentre è stata venduta per 42.000 euro la Fiat 1100 S Berlinetta Pininfarina del 1949 anch'essa in condizioni "da ritrovamento".

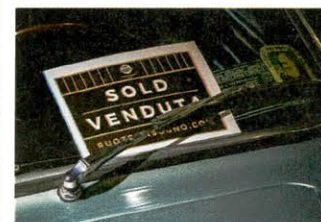
E poi Padova non è fatta soltanto di auto in vendita, ricambi e automobili, ma è anche una vetrina per il reparto Classic delle Case e per i Club, uno fra tutti l'ACI che ha esposto una dozzina delle Fer-



automobilismo
D'EPOCA

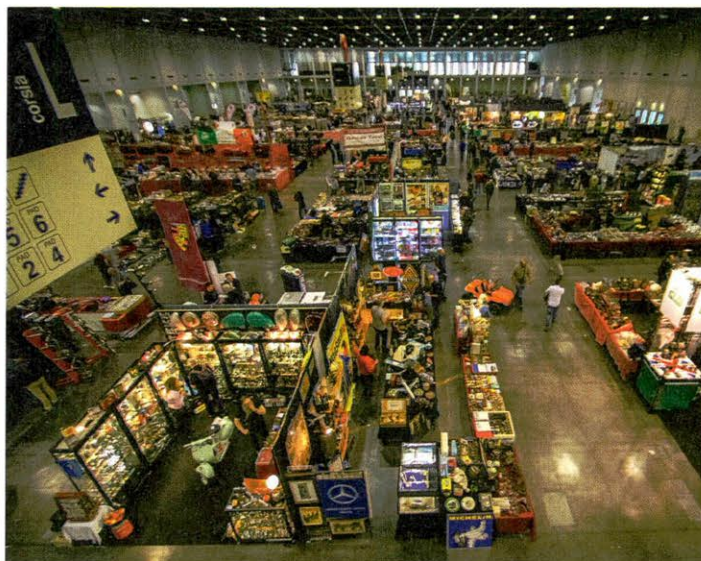
MIGLIOR VETRINA

A fianco, una riproduzione luminosa di un'officina d'epoca. Sotto, un cartello inequivocabile su una delle auto esposte da Ruote da sogno di Reggio Emilia. Il mercato ultimamente è un po' piatto, ma Padova resta la migliore delle "vetrine".



IL MERCATINO UNICO

Sotto, a sinistra: auto che vengono, auto che vanno. Anni fa c'era stata la razzia degli stranieri, che venivano in Italia per accaparrarsi i pezzi migliori di casa nostra e rivenderli da loro con lauti margini. Ora qualche auto sta tornando indietro. A destra, il padiglione dei ricambi (non il solo) che rende unica la fiera padovana in Europa (e probabilmente al mondo): non ce n'è altra di queste dimensioni che abbia un "mercato" così ampio e fornito.



PIONIERA

A sinistra, la Itala 35/45 HP che vinse la Pechino-Parigi del 1907, oggi di proprietà del Museo dell'Auto di Torino. A fianco, un battilastra mostra le sue capacità artigianali.

rari più rappresentative della storia del Marchio, nonché un momento d'incontro con vecchi amici, sia italiani sia stranieri, che arrivano da Germania, Austria, Belgio, Olanda, Portogallo, ma anche dai pa-

esi dell'Est Europa, non soltanto come visitatori ma come espositori; e ogni anno sono sempre più numerosi". Sono arrivato a destinazione, poco più di un paio d'ore di autostrada che mi han-

no permesso qualche considerazione che portano alla domanda finale: "Cosa ne pensi della Fiera di Padova?". La risposta, come ogni anno addietro, è sempre la stessa: "Imperdibile!"