

Auto d'Epoca®

ANNO XXXIII (384) - N. 7/8 - LUGLIO-AGOSTO 2016

EURO 5,00

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

BMW SERIE "02"

COMPIE CINQUANT'ANNI LA "DUE PORTE" DI SUCCESSO DELLA CASA BAVARESE



■ CHIHUAHUA EXPRESS ■ VERONA LEGEND CARS ■ MG ON THE BEACH



75 ANNI DI JEEP



GIULIO DUBBINI



MODENA CENTO ORE

La Gazzetta

L'atomica su Hiroshima
Guerra del Vietnam
Autobus del Modenese
Cronache dell'estate
Agenda a colori
Comprovendo
Arretrati 2005-2015

dai nostri corrispondenti



Il grande valore della tradizione

Dal 13 al 15 maggio la Fiera di Verona è stata al centro di molteplici espressioni della passione per l'auto d'epoca, tra stand ufficiali, commercianti ed esibizioni "dinamiche"

Gia a metà della seconda giornata, l'afflusso di pubblico a Verona Legend Cars 2016 superava della metà l'edizione 2015: «È la vittoria di un territorio unito», ha dichiarato l'organizzatore Mario Carlo Baccaglini, «merito dell'Automobile Club di Verona, dell'amministrazione comunale, di Veronafiere e dell'attivissimo Museo Nicolis. Tutti gli attori della provincia hanno lavorato come una vera squadra per raggiungere un obiettivo comune. E i risultati arrivano. Nei motori, Verona ha un grande futuro». «Un evento fieristico come questo nella nostra città è una grande opportunità di visibilità e di sinergia», ha aggiunto dal canto suo il presidente dell'Automobile Club Adriano Baso, «da parte nostra, anche quest'anno abbiamo fatto coincidere con Verona Legend Cars la manifestazione "Aspettando La Mille Miglia" festeggiando il vincitore proprio in fiera, all'interno del Padiglione 1 nello stand dell'Automobile Club



d'Italia. Un esempio di come l'unione di più soggetti e di svariate iniziative, tutte all'insegna della valorizzazione e promozione della cultura dell'automobile, siano la giusta strada da percorrere per fare di Verona un punto d'incontro degli appassionati d'auto di tutto il mondo». Per il presidente di Veronafiere Maurizio Danese, «già alla sua seconda edizione questo salone è un successo, e si è consolidato tra gli appuntamenti più interessanti del calendario europeo. Un risultato che si fonda su tre condizioni, tutte presenti a Verona: il contenuto risponde alle esigenze del mercato, il quartiere fieristico è di ottimo livello e in grado in grado di offrire servizi a valore aggiunto, la città è sia una meta turistica internazionale che uno snodo importante sulle vie che connettono l'Europa».

Il Museo Nicolis di Villafranca Veronese, una delle istituzioni heritage più importanti d'Europa, ha incentrato la propria partecipazione a Verona Legend Cars 2016 sugli anni 50, con le carrozzerie e i marchi emblema del made in Italy, portando alla mostra vetture come una Maserati A6 1500 del 1947, un prototipo a firma Pinin Farina e la seconda costruita della serie, una Fiat 1100E del 1950 della Carrozzeria Castagna, nota come "Vistotal" per il suo parabrezza senza montanti laterali, e una Fiat 1100 Sport Barchetta del 1948 della Carrozzeria Motto, un esemplare unico che ha partecipato alla Mille Miglia del 1948 con Alessio Pedretti. Per i cinquant'anni della Lamborghini Miura, il Lamborghini Club Italia ha invece allestito uno stand all'altezza della "eresia tecnica" che ha cambiato la storia delle supercar, con tutte le versioni disposte a stella (P400, P400 S, P400 SV). La Miura fu la prima auto al mondo a montare il motore posteriore trasversale, fra l'abitacolo e il retrotreno. Ne risultò una vettura alta appena 110 centimetri, dalle linee tanto armoniose quanto innovative. Il motore, creato da





Giotto Bizzarrini, era un 12 cilindri da 3.9 litri capace di 350 cavalli. La velocità massima di 290km/h faceva della Miura l'auto di serie più veloce del mondo. Ferruccio Lamborghini pensava di poterne vendere al massimo una cinquantina, ma fra il 1966 e il 1973 ne furono prodotti 762 esemplari.

Per festeggiare i 90 anni della Carrozzeria Touring (Milano, 25 marzo 1926), è stata allestita a Verona un'esposizione monotematica dedicata a questo simbolo del design Made in Italy, che ha permesso agli appassionati di ammirare modelli celebri quanto rari: Alfa Romeo 6C Villa d'Este, Maserati 3500 GT, Alfa Romeo 1900 CSS, Aston Martin DB4 e DB6. La continua ricerca di nuove soluzioni condusse nel 1937 la Carrozzeria a quello che ancora oggi viene ricordato come "metodo Superleggera": una tecnica appena sperimentata nell'aeronautica di allora, che prevedeva una scocca in sottili tubi d'acciaio su cui applicare leggeri pannelli d'alluminio.

Il percorso verso le grandi Lancia del passato si è aperto con un'imponente rappresentanza di auto che hanno trionfato nel mondo delle competizioni: Fulvia HF 1600 Gruppo 4 (l'ex vettura ufficiale della squadra Lancia HF che partecipò al Safari Rally 1970 con Simo Lampinen), Stratos HF Gruppo 4 (ex-ufficiale Lancia Alitalia del Giro d'Italia 1976 e nei successivi rally di Montecarlo, Sanremo e RAC), Rally 037 Gruppo B (ex-ufficiale Lancia Martini, che partecipò al Rally di Montecarlo, al Tour de Corse e al Rally di San Marino 1984 con Attilio Bettega, al Rally di Montecarlo e al Rally Costa Brava 1985 con Miki Biasion), Delta S4 Gruppo B (ex-ufficiale Lancia Martini, che

