

## Mille miglia, il fascino guida



La BMW 335 (1939) che ha sfilato nel 2012 al Concorso di Villa d'Este

### Auto da sogno: Bmw rilancia il Concorso d'Eleganza

Parte domani da Brescia la rievocazione della "corsa più bella del mondo" dedicata alle auto d'epoca. Dal 1927 ad oggi una grande storia di motori e imprese sportive

DI ALBERTO CAPROTTI

**P**iaccono perché sono belle. Intrigano perché sono inarrivabili. E perché probabilmente nessuno mai riuscirà a costruirne altre con questo fascino. Più semplicemente, le auto d'epoca hanno un privilegio su tutte le altre: suscitano ancora emozioni. Per questo ad ogni primavera fioriscono mostre, aste, esposizioni, gare rievocative con gran seguito di pubblico. Nulla sembra più attuale in un momento in cui il modernismo spaventa e non convince, del miglior passato che si rimaterializza nelle forme sinuose di capolavori d'ingegneria che ancora stupiscono per tecnica, armonia delle linee, e per l'efficace semplicità di certe soluzioni, prodotto diretto del solo ragionamento umano.

Ma se c'è un terreno ideale dove le auto d'epoca escono davvero dal recinto delle vetrine per riprendere vita, quello è la Mille Miglia, rievocazione storica della competizione con il simbolo della "Freccia Rossa" partita per la prima volta 86 anni fa sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia, per un totale di 1.650 chilometri, cifra alla quale si deve il nome delle corsie. Il primo "duello di cavalieri su quattro ruote", nel 1927 fu vinto dalla coppia Minoia-Morandi al volante di una OM 200, alla media (stratosferica per allora) di 77 km orari. Grandi piloti, grandi macchine, grandi emozioni ma anche tanti lutti. Fino al 1957, quando la vettura guidata da De Portago piombò sulla folla a Guidizzolo in seguito allo scoppio di una gomma:

Le più belle auto d'epoca e le concept car del futuro si preparano a sfilare insieme sulle rive del lago di Como per l'edizione 2013 del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, patrocinato da BMW Group. Dal 24 al 26 maggio la storica sede di Cernobbio ospiterà infatti una tre giorni aperta al pubblico nel segno dell'innovazione e della tradizione. «L'iniziativa è nata nel 1929 - spiega Ralf Rodepeter, direttore del Museo BMW di Monaco di Baviera - con lo scopo di presentare mezzi all'avanguardia e proprio per questo dal 2002 oltre alle auto di ieri mettiamo in mostra anche quelle di domani, dall'Alfa Romeo Zagato Stradale TZ3 alla Pininfarina Sergio, svelata all'ultimo salone di Ginevra». A ormai quasi un secolo dall'edizione inaugurale, la tecnologia ha fatto passi da gigante ma non per questo i veicoli d'epoca hanno perso il loro inimitabile fascino. A partire dalla Chevrolet Corvette, che taglia il traguardo dei 60 anni dalla nascita del primo esemplare e a cui sarà dedicato uno spazio particolare. Gli anniversari non mancano neanche passando dalle quattro alle due ruote: BMW Motorrad spegne 90 candeline e festeggia sfoggiando i modelli più belli, dalla R 32 del 1923 fino all'ultima arrivata, la BMW K1. Durante la

manifestazione inoltre le 52 auto e le 30 motociclette in concorso si contenderanno prestigiosi premi per ogni categoria. «Le auto in gara sono ancora segrete - sottolinea Rodepeter - ma posso citarne tre in anteprima: l'Aston Martin DB4GT Zagato (1961) che fu guidata dal campione automobilistico Jim Clark, la Lamborghini 350 GTV (1963) col numero di serie 001, quindi la primissima ad essere costruita, e quella che a detta di molti è la vera regina delle auto d'epoca, la Bugatti Tipo 57SC Atlantic (1938), il capolavoro di arte ingegneristica di Jean Bugatti». Mentre la giuria conferirà i premi per le automobili classiche, il pubblico voterà con una cartolina le migliori concept car e i migliori prototipi. Per il fortunato estratto della giuria popolare sarà messo in palio un week-end a Monaco, completo di visita al BMW Museum e alla fabbrica della storica casa tedesca. Completa il programma un'iniziativa che mira a trasformare il sogno di guidare auto del genere nella realtà. RM Auctions basterà infatti all'asta una selezione di 45 autentici pezzi da collezione, dalla Bugatti Tipo 57 Ventoux (1937), alla Ferrari 330 GTC di Pininfarina (1966).

Ferdinando Sarno

### DA SAPERE

#### Almeno 20enne per essere "storica"

**N**el linguaggio corrente il termine "auto d'epoca" indica un veicolo che, essendo di vecchia generazione (due o più spesso alcuni decenni), ha raggiunto un determinato valore collezionistico. Dal punto di vista del riconoscimento, ed ai fini assicurativi, la definizione comune però non coincide con quella ufficiale. I regolamenti sono diversi da Paese a Paese: in Italia occorre un'età minima di 20 anni dalla costruzione (e non dalla prima immatricolazione) affinché si possa parlare di auto d'epoca o storica. Inoltre il veicolo deve essere iscritto a uno dei club federati con l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) o a uno dei Registri storici dell'ASI: Italiano Alfa Romeo, Italiano Fiat, Storico Lancia, passo necessario per l'ottenimento dello status e la fruizione dei vantaggi assicurativi che ne derivano.



La locandina della Mille Miglia 2013

morirono i due piloti e dieci spettatori. E la corsa fu cancellata, per risorgere poi negli anni Ottanta. Oggi la Mille Miglia è una gara di regolarità di raro valore storico. Alla 31ª edizione partecipano 410 vetture selezionate tra le autovetture costruite prima del 1957, tra le quali 70 auto d'epoca che hanno corso la "ve-

ra" Mille Miglia. Alla faccia della crisi: le candidate a partecipare alla "corsa più bella del mondo" erano 1.575. Anzianotte ma sfolgoranti, e desiderose di mettersi in gara. Domani il via da Brescia, secondo l'itinerario che toccherà Vicenza, Ferrara, San Marino, Terni, Roma e ritorno, passando per Siena, Bolo-

gna, Modena, Cremona e con arrivo a Brescia domenica 19: in tutto una sfida attraverso i centri storici di 198 comuni, e lunga 1.600 km, di cui 1.200 sulle stesse strade della corsa di 86 anni fa.

Tra le concorrenti eccellenti, Mercedes sventa con 13 auto prestigiose del suo museo, come la 300 SLR con cui Stirling Moss stabilì la media record nel 1955, mentre Bmw fa correre 8 esemplari del suo Museo, tra cui la 328 Coupé Touring che vinse la Mille Miglia del 1940. Tra le raffinate Alfa Romeo correrà la 6C 2300 Pescara di Benito Mussolini che disputò la Mille Miglia del 1936, mentre Jaguar schiera sulle sue auto l'attore premio Oscar Daniel Day-Lewis. Tra le partecipazioni illustri in gara anche il cantante Herbert Groenemeyer, copilota di una Bentley Speed Six del 1927, e l'attrice Hannah Herzsprung su una Jaguar del 1953. Testimonial d'eccezione Jessica Rossi, medaglia d'oro olimpica nel tiro a volo a Londra 2012. «La Mille Miglia - ha detto detto Marco Makaus, consigliere delega-

to di 1000 Miglia - non è solo un evento glamour fatto di auto milionarie. La macchina organizzativa costa circa 2 milioni di euro, che significano lavoro per chi è coinvolto nella manifestazione. Ma l'indotto che muove è ben superiore, se si calcola il lavoro per alberghi e ristoranti su tutto il territorio. Mille Miglia è divenuta ambasciatrice dell'Italia. Passa attraverso località incantevoli e molti dei concorrenti tornano da anni in vacanza in Italia, dando ossigeno all'economia del turismo, della ristorazione e del migliore made in Italy».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### L'Emmenthal e l'AutoveloX

**S**ette nuovi AutoveloX fissi entro la fine dell'anno, attivi 24 ore su 24, più altre otto postazioni mobili operative subito. Il Comune di Milano ha giustamente dichiarato guerra a chi non rispetta i limiti di velocità. Dice l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran: «La questione non è fare cassa ma garantire la sicurezza stradale...». Meno male, perché invece a noi il sospetto della cassa era venuto, eccome. Insieme alla certezza che prima di multare chi sgarrisca, la sicurezza si ottenga evitando di moltiplicare i parcheggi a pagamento anche in corrispondenza degli incroci, in contrasto con le norme del codice della strada e del buon senso. Oppure eliminando i buchi nell'asfalto che a Milano sono più abbondanti di quelli in una fetta di Emmenthal. Voragini che fanno cadere ciclisti e motociclisti, ma hanno il terribile difetto di non rendere un euro a chi si occupa di "sicurezza".

## Golf Gti, la sportiva che non tradisce mai

**E**ra il 1976. Presero una Golf, le infilarono un motore più potente sotto al cofano, le disegnarono una sottile linea rossa sulla calandra del radiatore e una cornice nera intorno al lunotto. Le scelsero un volante sportivo, sedili rivestiti di tessuto in tartan scozzese. E una pallina da golf come pomello della leva del cambio. «Proviamoci, ma ne venderemo al massimo 5 mila pezzi. Non di più...», dissero in Volkswagen. Sono passati 37 anni e di Golf GTI nel frattempo ne sono state prodotte 1,9 milioni di unità, che ne hanno fatto la vettura sportiva più venduta al mondo. Questo per dire che anche i grandi successi, ogni tanto, nascono per caso. Il difficile arriva dopo, quando quel colpo di fortuna devi farlo durare. Così a Wolfsburg quella

"variante sul tema", ovvero una Golf più sportiva e adatta a chi non ha il piede leggero, l'hanno riproposta fino alla settima generazione di oggi, alzando via via l'asticella di qualità e prestazioni per restare un modello di riferimento. Rispetto alla versione che esordì nel 1976, la GTI attuale mantiene il confortante pomello a pallina di golf, la linea rossa e gli interni scozzesi, mentre ha addirittura il doppio della "cavalleria" (da 110 ai 220 cv oggi, 230 nella versione Performance) senza che questa ne faccia però una vettura estrema. Il dinamismo di marcia complessivo è assolutamente di livello, ma l'impressione dopo il primo test è che si tratti di una vettura sorprendentemente docile, molto fluida in accelerazione, energica oltre i 3500

giri, ma dotata di un assetto e di un'elettronica straordinaria che correggono come un "tutor" paziente e attento eventuali errori di traiettoria e le prevedibili intemperanze di chi si lascia prendere la mano. Per il resto, la GTI 2013 è perfettamente in linea con il profilo dell'ultima generazione della Golf, che per livello costruttivo e contenuti è sempre più concorrenziale con la "sorella" Audi A3. Già disponibile in prevendita con motore 2.0 quattro cilindri Isi, con cambio manuale a 6 marce (o l'automatico DSG), la nuova Golf GTI sarà in concessionaria da



inizio giugno in allestimento "normale" o "Performance" a partire da 30.100 euro. Non pochi certo, ma in linea con il valore di un'auto-icona alla quale, sinceramente, è quasi un'impresa trovare difetti. (A.C.)