KERB
MOTORI

Periodico
di cultura
motoristica
Bimestrale
Anno II
n.4 2013 (6)

euro
5,00

9 772280 407008 30004

BLUE CARS VINTAGE AND RACING
ESALTANTE PASSIONE ENGADINA

MONTECARLO RASCASSE
ANTEPRIMA MONDIALE

CAFE' BIKES
A VOLTE RITORNANO:
JP NORTON 750 TT '73

MASERATI 320S:
L'AUTO RITROVATA

HAVAS WORLDWIDE

www.peugeot.it

GTi IS BACK

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato 5,9 l/100 km; emissioni CO_2 139 g/km.

1.6 16V THP Turbo ad iniezione diretta 200 CV, per una sonorità affascinante. Cambio a 6 rapporti ravvicinati, coppia massima di 275 Nm con un peso di soli 1.160 kg, telaio irrigidito, assetto sportivo, per una guida divertente e sicura. Cerchi in lega da 17'', doppio scarico, spoiler posteriore, per emozionarsi davvero, ogni giorno.

NUOVA PEUGEOT 208 GTi

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

KERB
MOTORI

sommario

05 TERZA PAGINA – PEUGEOT RCZ : VERA GRANTURISMO ALLA PORTATA DI TUTTI PROVE TECNICHE DI GOODBYE CORTINA

06 POKER D'ASSI – MEMENTO AUDERE SEMPER

08 ON THE ROAD – ECO-SUPERCAR COUPE'/SPYDER

12 MONTECARLO RASCASSE

18 ON THE ROAD – PEUGEOT RCZ

24 CLIP E CLICK D'AUTORE – L'ÉVOLUTION R

26 PROVA SPRINT – IN PISTA E' DAVVERO UN LEONE

29 TEMPO DI ANNIVERSARI

34 31° CONFARTIGIANATO MOTORI

37 BLUE CARS VINTAGE AND RACING

40 MASERATI 320S: L'AUTO RITROVATA

42 PROJECT7

44 ART & REVS

46 SEAT IBIZA VAILLANTE CONCEPT: SOGNO BLU

48 PIT-STOP – IL MITO DI MICHEL VAILLANT E L'AVVENTURA CHEVY

49 BRM AL TOP

51 THIS IS ENGLAND... BUT RUSSIA

52 PASSIONE ENGADINA

59 KESSEL CLASSIC: L'ECCELLENZA PER AUTO SENZA ETA'

60 BOBBIO-PASSO PENICE CELEBRANDO IL PASSATO

63 GAULDEN MEMORIES

65 LA RIVINCITA DEI MASERATI: OMAGGIO ALLA O.S.C.A.

67 QUI MONACO

69 TICINO MOTORI

70 CAFE' BIKES MONOSCOCCA – JP NORTON 750 TT '73

74 CAFE' BIKES FUNAMBOLICO – KEVIN SCHWANTZ: IL RITORNO DEL CAMPIONE

79 CAFE' BIKES D'ANTAN – PEUGEOT P135

81 LIFESTYLE TIME

82 LIFESTYLE BLUE TIME

KERB MOTORI – Periodico di cultura motoristica – Bimestrale – Anno 2, n.4 – 2013 (6)
Contiene il supplemento CAFE' BIKES
Direttore responsabile: Andrea Cittadini. Direttore onorario: Sciampi
Hanno collaborato a questo numero: Alan Cathcart, Shinichi Ekko, Graham Gauld, Filippo Ghialamberti, Sabino De Castro, Stefano Iori/Motorsport Picture Corner, Roberto Carrer e Marco Galli/Carrstudio, Lorenzo Marcinnò, Patrick Curtet, Mario Chiarappa e Angelo Corradini/Grim Foto, Maurizio Rigato/Elle Emme, Michael Ward
Realizzazione grafica: www.ivanlanzoni.it
Editore: Kerb Group di Andrea Cittadini, www.kerbmotori.com

Redazione e pubblicità: Tel. 3356647467, kerbmotori@kerbgroup.com
Stampa: BA.IA, Via Cavour 46, 20865 Usmate (MB), Tel. 039670721
Distribuzione mirata presso partner convenzionati in Italia e all'estero, in abbonamento, online
Iscrizione ROC n. 22314 del 20/3/2012 – ISSN N. 2280-4072

© All Rights Reserved

La testata ha cercato tutti i titolari dei crediti fotografici. Qualora non sia stato possibile risalirvi, resta a disposizione per la regolarizzazione
Foto di copertina: Roberto Carrer
Stampato su carta ecologica

COME ABBONARSI:
Versione sfogliabile online o pdf via email, 6 numeri all'anno: 18 Euro
Versione cartacea per posta in Italia, 6 numeri all'anno: 28 Euro
Versione cartacea per posta all'estero, 6 numeri all'anno: 48 Euro
Coordinate bancarie per il pagamento: Banca Intesa SanPaolo, IBAN: IT42Z0306920409100000014038, conto corrente intestato ad Andrea Cittadini
Specificare la causale: abbonamento a KERB MOTORI
Inviare via email o comunicare per telefono il proprio nominativo, l'indirizzo, quello email e il proprio codice fiscale
Per informazioni: Tel. 3356647467, kerbmotori@kerbgroup.com, www.kerbmotori.com
Oppure tramite www.ezpress.it (anche nella versione per iPad) e www.leserservice.ch

Available on EZPRESS Platform

B.R.M
Chronographes

The strength of an automatic combined with quartz precision.
Fully charged the battery's life is approximately six months.

V6-44-HYBRIDE-MK-B

www.brm-manufacture.com

For further information please contact BRM :
tel: +33(0)1 61 02 00 25 or email: info@brm-manufacture.com

Bernard Richards Manufacture

Bernard Richards Manufacture

PEUGEOT RCZ: VERA GRANTURISMO ALLA PORTATA DI TUTTI

ABBIAMO MESSO INSIEME TANTI TEMI, CON UN "FIL-BLUE" A FARE DA TRAIT-D'UNION FRA LE NOSTRE PASSIONI

di Andrea Cittadini

Questo numero mette insieme tanti aspetti della nostra passione per i motori. Abbiamo provato in esclusiva, unica testata al mondo, la nuova Montecarlo Automobile Rascasse, con tanto di servizio fotografico in studio. E' una supercar di un piccolo costruttore, realizzata in modo artigianale. Interessa questa tipologia di automobili, in un momento in cui si parla solo di elettronica, connettività e tecnologia esasperata? Noi pensiamo di sì, perché fa tornare indietro nel tempo, alle origini della passione pura, che spingeva i costruttori del passato a realizzare le proprie creature nel box di casa, anche quando si trattava di monoposto di F.1. La Rascasse strizza comunque l'occhio al mood di oggi, quello delle auto ecologiche, e adotta un'alimentazione bifuel a GPL. Inoltre è blu, colore che celebriamo con uno speciale centrale. Blu era il colore della R5 GT Turbo di Massimo Quintavalla, che ricordiamo nella rubrica Poker d'Assi, assieme ad altri amici scomparsi. Primo fra tutti Karl Heinz Kalbfell, con cui ho avuto il privilegio di lavorare in Maserati. Poi Jean-Claude Olivier, mito delle due ruote e non solo, all'insegna del blu Sonauto. Per arrivare al collega Marco De Martino. Narriamo le gesta di Passione Engadina e della sua targa azzurra da applicare sulla vettura. Un'esperienza esaltante che per quasi tre giorni ha messo in simbiosi scenari naturali incredibilmente maestosi e perfettamente conservati, con le più belle auto italiane d'epoca e non, rendendone oltremodo piacevole la guida. Spazio anche a una perla: la Maserati 320S ritrovata. Tema del giorno: perché spendere di più quando con 30.000 Euro ci si compra una vera GT come la Peugeot RCZ? Parlando di due ruote, godiamoci il ritorno in pista di Kevin Schwantz e la bella storia della JP Norton di Alan Cathcart. Può bastare?

COME ABBONARSI:

Versione sfogliabile online o pdf via email, 6 numeri all'anno: 18 Euro
Versione cartacea per posta in Italia, 6 numeri all'anno: 28 Euro
Versione cartacea per posta all'estero, 6 numeri all'anno: 48 Euro
Coordinate bancarie per il pagamento: Banca Intesa SanPaolo, IBAN: IT42Z0306920409100000014038,
conto corrente intestato ad Andrea Cittadini Specificare la causale: abbonamento a KERB MOTORI
Inviare via email o comunicare per telefono il proprio nominativo, l'indirizzo, l'email e il codice fiscale
Per informazioni: kerbmotori@kerbgroup.com - Tel. 3356647467
Oppure tramite www.ezpress.it (anche nella versione iPad) e www.leserservice.ch

PROVE TECNICHE DI *good bye* CORTINA

DALLA RUSSIA CON TERRORE: IL CONCERTO IN PIAZZA ROSSA E QUELLA LADA NERA ... di Sciampi

Siamo tra il 1991 e il '92. Il Muro di Berlino è crollato. Perestrojka e Glasnost (ovvero ricostruzione e trasparenza) sono le parole cardine della strategia che Mikhail Gorbaciov ha seguito durante il suo governo, fino all'epilogo e alle dimissioni da Presidente. L'Unione Sovietica è tornata ad essere la "Grande Madre Russia". In questo contesto Piero Chambretti vara la trasmissione good bye CORTINA, tutta ambientata nei paesi dell'Est. Come sempre in onda su RAI 3, ribattezzata ironicamente La Trois, visto che all'epoca Berlusconi aveva già aperto La Cinq in Francia. Ebbene, voglio raccontarvi un episodio accaduto a Mosca, durante le riprese della trasmissione. Dissi a Chiambretti che il mio sogno - nei panni di Sciampi - era quello di cantare sulla Piazza Rossa davanti al Cremlino e alla tomba di Lenin, la canzone "Nikita Rock" di Adriano Celentano, anni '60. Personaggio a cui un po' assomiglio e mi ispiro. Pierino mi disse che era quasi impossibile, ma che avremmo tentato l'ardua impresa con l'aiuto del mitico Sandro Paternostro, ex corrispondente Rai prima da Londra e poi da Mosca, e seguendo altre "vie ufficiose". Fatto sta che si riuscì realmente a piazzare un palchetto in legno in mezzo alla Piazza Rossa. Io ero emozionatissimo! Figuratevi, ero davanti al Cremlino, con i compagni del complesso: Tatti Sanguinetti al sax, Aldo Rizzo detto "Triangolo" alla batteria e Piero Chambretti alla chitarra. Mancava solo la prima chitarra solista di Ricky Gianco, che non riuscì a passare la dogana e non si seppe mai il perché. Incominciarono le riprese della mia esibizione e saltellando come un cosacco intonai la canzone "Nikita rock". Subito si fermò una folla incuriosita e divertita nel vedere l'esibizione, ma anche molto rispettosa, quando all'improvviso arrivò un'auto nera con vetri scuri. Scesero due persone che si qualificarono come agenti del KGB, e vennero direttamente verso di me chiedendomi il permesso per suonare e il passaporto. Io non avevo ovviamente il primo documento ma neanche il secondo con me. Chiesi a Chiambretti di spiegare loro la situazione, ma purtroppo non ci furono ragioni. Mi presero e mi arrestarono, trascinandomi nella loro auto nera. Ero in preda al panico; Chiambretti, da lontano, mi diceva che avrebbe chiamato l'Ambasciatore d'Italia a Mosca Ferdinando Salleo. Anche la folla protestava contro la polizia segreta russa del KGB, ma non ci fu nulla da fare. Mi bendarono e mi portarono in un carcere umido, in attesa di eventi. Io pensai che ormai mi sarebbe spettata la Siberia, ma per fortuna così non fu, visto che dopo 4-5 ore circa, venne veramente l'ambasciatore Salleo con Sandro Paternostro. Parlarono con dei dirigenti del KGB e così fui liberato. Ancora oggi non ho mai capito se tutto quanto è stato uno scherzo, un sogno incredibile o pura realtà. Quell'auto nera che puzzava di tabacco e vodka, era una Lada-Vaz Žiguli 2101; ovvero la Fiat 124 prodotta su licenza per il mercato sovietico, tra il '70 e il '74, nello stabilimento di Togliattigrad. Dasvidania.

POKER D'ASSI - MEMENTO AUDERE SEMPER

In questo numero la rubrica Poker d'Assi non ospita come di consueto pezzi di scrittori, giornalisti, personaggi dello sport o dello spettacolo che supportano KERB MOTORI con i loro "cameo", ma il ricordo di quattro amici: quattro Assi dei motori che non sono più tra noi.

JEAN-CLAUDE OLIVIER: MR. YAMAHA

Ha corso in auto e in moto, su pista e in fuoristrada. Al Bol d'Or come alla Parigi-Dakar, in ben nove edizioni, arrivando secondo nel 2005. Poi all'inizio di quest'anno uno stupido camion in autostrada ha invaso l'altra corsia di marcia, e gli è finito addosso, lasciandogli solo il tempo di sterzare e salvare sua figlia. Jean Claude Olivier, 69 anni, è stato un mito. A 21 anni è entrato in Sonauto, celeberrimo importatore Porsche e Yamaha per la Francia. Marchio che nel 1965 era sconosciuto, e che Olivier ha lanciato oltralpe, con la tecnica del porta a porta: portava in giro le moto con un furgone, per farle provare direttamente ai potenziali concessionari. Un uomo appassionato di motori (già suo padre era stato pilota), meticoloso, esigente, che è partito dalla gavetta ed è arrivato alla dirigenza, e ad essere influente sui manager giapponesi per le questioni europee. E' lui che ha lanciato tanti talenti nelle corse. Sia in pista, cone le moto sposnrorizzate Gauloises nella livrea azzurro chiaro che ha vestito le Yamaha-Sonauto di Patrick Pons, Marc Fontan, Cristian Sarron, Jean-Louis Tournandre, vincendo due titoli iridati in 250 e uno nella 750. Ha fatto correre anche Freddie Spencer e Valentino Rossi. Nell'off-road, la colorazione azzurro Francia con scacchi neri ha contraddistinto le XT e le Ténéré alla Dakar, lanciando poi Stéphane Peterhansel, che di maratone africane ne ha vinte sei. Schema che si contrapponeva alla livrea bianca con scacchi rossi della casa madre e a quella gialla con scacchi neri di Yamaha USA. Sonauto ha vinto anche nel cross, con Jacky Vimond e la sua maglia rosa. Poi è diventata Yamaha Motor France con Olivier Presidente, fino al 2010 quando è andato in pensione (sì all'estero funziona così, ad una certa età si va in pensione, non come da noi, dove si resta attaccati alle poltrone fino all'ultimo respiro, magari come consulenti). Già da tempo era nata anche Porsche France e il marchio Sonauto è uscito di scena. Per ricordare JCO, Yamaha ha fatto correre le moto ufficiali di Lorenzo e Rossi con il logo delle sue iniziali nel GP di Francia a Le Mans.

In Memory of JCO

MASSIMO QUINTAVALLA, PILOTA DI CUORI

Dodici anni da pendolare tra Monza e Modena mi hanno permesso, ogni tanto, di potermi fermare a Taneto. Nel piccolo cimitero all'ingresso del paese, di fianco alla chiesa. Aperto tutti i giorni tranne il martedì. Chissà perché. Lì riposa in pace l'amico Massimo Quintavalla, nato l'8 maggio del '66, morto il 9 giugno del '95. Aveva compiuto da poco più di un mese i 29 anni Massimo, e sarebbe diventato presto papà, ancora fresco da un anno di matrimonio. Il lavoro assicurato dall'azienda familiare a San Prospero. Un quadro idilliaco nella campagna tra Reggio e Parma. E nella sua parlata, la cadenza parmigiana dalla erre arrotata era molto forte. Sarebbe diventato papà, ma postumo, perché Massimo aveva una passione che l'ha divorato, quella per le corse. Matrigna maligna che ne ha preteso l'olocausto. Massimo ha fatto una cosa che non si deve fare mai. Ha provato la sua Renault 5 GT Turbo, per metterla a punto, in un viottolo vicino alla sua azienda senza allacciare le cinture. Le gomme non hanno fatto presa, l'auto è uscita di strada, Massimo non ce l'ha fatta. La famiglia distrutta dal dolore in una compostezza ammirevole. Mi portò al cimitero per la prima volta sua madre. Poi quando iniziai a muovermi avanti indietro per la valpadana, ci andai da solo. Il Massimo, che ci ricordiamo noi in circuito, era sempre spettinato, cordiale, genuino e disponibile. Si correva a Magione, Umbria, con il Paletta Motorsport. Io affittavo l'auto per poche lire, grazie all'aiuto di alcuni sponsor fondamentali, mentre Massimo si portava la macchina sul carrello, trainata da una Citroen Visa furgonata che se non sbaglio gli prestava una concessionaria. Lì ci dormiva, pure, Massimo. Gli sembrava esagerato passare la notte in locanda, e preferiva immedesimarsi a tutti gli effetti con la pista e respirarne gli umori fino in fondo, di notte, all'alba, mangiando un panino. Lo invitavamo a venire con noi da un'affitta camere nei pressi del circuito, c'era posto, si spendeva poco, ma non c'era verso... Correvo in gruppo N, lui in gruppo A, ma una volta ci incrociammo perché io cambiai categoria. La sua auto perdette colpi verso la fine della corsa e finii davanti a lui, ma ci fu una coppa di classe per entrambi. Piccole storie di piloti per gioco. Un gioco a volte crudele che non è riuscito a toglierci Massimo dai cuori.

K.H. KALBFELL: ADDIO GIGANTE BUONO

Il mondo dei motori ha perso un protagonista. Un vero appassionato, un puro, un duro. Duro e puro era infatti Karl-Heinz Kalbfell. Duro quando bisognava lottare per perseguire i propri obiettivi. Puro perché non aveva secondi fini. Andava conosciuto, andava capito. Certo a volte era burbero, a volte collerico, ma mai gratuitamente, mai con chi scrive. Siamo rimasti in contatto e quando ho avuto bisogno di una sua expertise, non si è fatto pregare. Era un uomo che potevi guardare dritto negli occhi azzurri, da bambino buono. Era un vero appassionato di motori, fin da ragazzo, fin da quando tirava di boxe, ma pensava già alle quattro ruote. Dopo essersi laureato in economia aziendale con specializzazione nel marketing a Stoccarda, iniziò a lavorare per un'azienda di camper, la Hymer. Poi nel '77 cercò di entrare in quella che all'epoca era la casa tedesca più nota, ma fu trattato male. Allora non si perse d'animo e si fece assumere dall'acerrima rivale, con sede a Monaco di Baviera, dove è rimasto quasi trent'anni, 27 per l'esattezza. Una volta affermatosi, giurò che mai e poi mai sarebbe andato a lavorare per quel marchio che non lo aveva voluto. In BMW è stato per molti anni il numero 1 del Motorsport, ma anche il manager che ha creato la serie M, con la best seller M3. Fu l'uomo dell'ingresso BMW in F.1 e del titolo mondiale con la Brabham e Piquet, per poi fornire la Williams. Fu lui a dare il benestare al progetto McLaren F1 Gt con motore BMW V12 che dominò nell'Endurance negli anni '90 vincendo a Le Mans nel '95. Nel '97 entrò nel Board, divenne Vice Presidente Marketing dell'intero gruppo, sviluppando anche il settore Motorrad, e trovò il tempo per diventare capo del progetto Rolls-Royce, acquistata da BMW, realizzando la nuova fabbrica di Goodwood e divenendone Presidente. Nel 2002 volle fortissimamente il progetto Mini. Poi accettò la corte di Alfa Romeo e di Maserati, come Amministratore Delegato. Aveva voglia di esperienze nuove. Era l'uomo giusto al posto giusto, ma aveva un carattere e un'esperienza nel mondo dell'auto troppo importanti per dover sottostare ad altri. Così nel 2006 gli eventi gli fecero lasciare il Tridente, ma non Modena, dove restò per un po' a vivere. Iniziò a collaborare con diversi marchi automotive. La passione per le moto storiche, ce lo ha portato via a 63 anni a Brands Hatch lo scorso 17 agosto. Prese la licenza nel '98 per partecipare alla parata di Goodwood e da lì inizio a correre, diventando assiduo frequentatore del "club" di Lord March, ma non solo. Aveva una pregevole collezione di moto storiche e un esemplare lo mise perfino nel suo ufficio in Maserati. Correva anche con BMW storiche ma preferiva le sue amate moto inglesi, ed è con la Matchless G50 del '61 che è arrivato largo toccando il cordolo - "hitting the kerb" – all'uscita del tornante Druids, per cadere nella discesa verso la curva Graham Hill, ed essere travolto da chi gli stava dietro. Destino crudele, anche se qualcuno dice che è morto facendo quello che più gli piaceva. Nella foto, lo vediamo sorridente durante il Festival of Speed, sulla Laverda 750 SFC dello "Scalfaro Watches - Racing Team", fondato con i fratelli Kuhnle, titolari dell'omonima maison d'orologeria svizzero-tedesca, che Kalbfell aveva introdotto nel milieu dei collezionisti di auto e moto d'epoca. Non sono tanti gli Amministratori Delegati che si cimentano in pista, tantomeno in moto. Ricordo che quanto partecipammo alla 24 Ore del Nürburgring con la Maserati nel 2006, il suo più grande rammarico era quello di non potersi mettere al volante...

DAL COURT DI WIMBLEDON ALLA F.1

Per tanti anni Marco De Martino è stato "la penna" de Il Messaggero di Roma, sui nastri d'asfalto della F.1. Poi di recente, ribaltoni interni lo avevano portato sui verdi campi di calcio, anche se il suo habitat naturale era il verde di Wimbledon, dove aveva giocato come tennista professionista di buon livello. Può, uno sportivo, morire d'infarto mentre fa jogging con la sua compagna, a Roma, a 57 anni? Ebbene, oggi capita spesso a chi corre o va in bici, e chissà perché, capita più sovente proprio a chi è allenato. Da vent'anni seguiva la Formula 1 e la cosa lo appassionava molto, specie lo scoprire i vari retroscena e l'occuparsi, ovviamente, della Ferrari. Arguto, ironico, affidabile, non ce lo aspettavamo questo ritiro a metà gran premio ...

ECO-SUPERCAR COUPE'/SPYDER

SIAMO STATI I PRIMI A PROVARLA

di Andrea Cittadini – Foto Carrstudio, Marco Galli

La Montecarlo Rascasse, riassume nei contenuti il concetto di libertà e di mare. E' un tender di lusso, quasi un motoscafo da strada, con interni realizzati da maestri d'ascia, finiture da yacht, legno Ecowood trattato, pelle e cromature. Che si fondono armoniosamente con soluzioni hi-tech all'avanguardia per la meccanica, racchiuse in una linea aerodinamica aggressiva e accattivante. Si ringrazia la Tosco Marmi di Crevaldossola (VB) per la location per le foto.

MONTECARLO

MONTECARLO
Rascasse
MONTECARLO

Bleu Côte d'Azur, blu come il colore del mare che bagna il litorale francese da Mentone a Marsiglia. Una regione stupenda, composta dai dipartimenti Alpes-Maritimes, Var, Provence. Un territorio che ingloba - pur non facendone parte politicamente - il Principato di Monaco. E' qui che trent'anni orsono, come il lettori di KERB MOTORI già sanno, un pilota e ingegnere italiano follemente innamorato del mondo dei motori, decise di creare la prima Casa automobilistica monegasca, producendo in serie limitata la prima GT stradale con scocca in carbonio: la Centenaire. Ora la stessa azienda, sempre con Fulvio Maria Ballabio alla guida, celebra il 30° anniversario di una passione vissuta con romanticismo e un pizzico di follia, presentando la Montecarlo Automobile Rascasse, nello stesso colore di lancio degli esordi. Quel blu Costa Azzurra che ben si presta come scenario naturale per questo modello d'élite, destinato al jet-set che anima le notti della Riviera: a Monaco, Nizza, Cannes, Saint-Tropez... La Rascasse, dal nome dell'omonimo pesce che vive nelle limpide acque che bagnano Montecarlo, è una coupé/spyder con hard-top asportabile. E' spinta da un V12 Rolls Royce Silver Seraph da 5500 cc e 500 CV con due compressori volumetrici e alimentazione bifuel benzina-bioetanolo e GPL, grazie al sistema messo a punto dalla BRC di Mariano Costamagna, azienda leader nella produzione di impianti a gas metano e GPL. Con arricchimento a idrogeno per elettrolisi della 4 GAS, che ha curato la prima fase dello sviluppo. Una scelta di alimentazione che permette alla Rascasse di ridurre drasticamente le emissioni di CO_2. Infatti è noto l'impegno di Alberto di Monaco a favore dell'uso di vetture ecologiche, pertanto la Montecarlo Automobile non poteva esimersi dal condividerne il credo; da qui è nata l'idea di proporre una nuova concezione di supercar, presentando una macchina dall'impostazione racing, ma eco-compatibile, utilizzando carburanti alternativi e materiali ecologici per gli interni. Il primo esemplare della Rascasse è stato acquistato pochi giorni prima del Salone di Francoforte da un collezionista tedesco. Si tratta del telaio che KERB MOTORI ha avuto il privilegio di provare su strada: prima testata giornalistica ad averlo fatto. Il test si è svolto lungo un percorso misto, cittadino e autostradale e in entrambe le configurazioni: coupé con tettuccio chiuso e spyder. Va detto subito che nel primo allestimento risulta molto utile la presa d'aria che permette di aerare l'abitacolo attraverso alcune boccole. L'avviamento è a pulsante. La posizione di guida bassa permette una buona visibilità ed è abbastanza confortevole. L'allungo e il sound del propulsore sono piacevoli, e la tenuta di strada dà sicurezza, tenuto conto della sensibilità del volante, che non dev'essere oggetto di manovre brusche, visto che La vettura ha la trazione posteriore e nessun dispositivo elettronico. Lo stesso sterzo dispone di un buon raggio d'azione che rende la macchina semplice e maneggevole da utilizzare anche in ambito urbano.Il cambio a 6 marce con leve al volante dev'essere "chiamato" in maniera decisa. Sul dritto, in autostrada, si ha la possibilità di assaporare le prestazioni di questa eco-supercar. Nel corso della nostra prova abbiamo potuto contribuire alla comparazione di diversi tipi di cerchioni e pneumatici, per passare alla delibera definitiva di quelli MAK con gomme Yokohama. Come tutti i modelli d'ispirazione corsaiola, questa Rascasse è una vettura laboratorio in continua evoluzione. Il prossimo step prevede l'adozione nella parte anteriore, nel telaietto meccanizzato con portamozzi in magnesio, semiassi in titanio, sospensione a doppio triangolo e ammortizzatori tipo push-road, di due motori elettrici da quasi 70 CV alimentati da batterie al litio dislocate a centro scocca. Si tratta di un sofisticato sistema hybrid con tecnologia da F.1 che rende la Rascasse una 4WD non permanente, con comando al volante per l'azionamento del KERS; in questo modo potrebbe essere usata in città in modalità totalmente elettrica. Questo sistema è stato studiato dagli ingegneri Mario Bonifacio e Marco Muzio, già realizzatori del KERS istallato sulla Quadrifuel nel 2010. Simile a quello collaudato dalla BRC sulle Kia Venga ibride (GPL/elettrico) del trofeo internazionale Green Hybrid Cup 2013. L'obbiettivo è di realizzare 15 Rascasse in tre anni, a un prezzo di 500.000 Euro, che include molteplici possibilità di personalizzazione.

MONTECARLO

SCATTI D'AUTORE PER AUTO DA SOGNO: SOTTO I RIFLETTORI DI ROBERTO CARRER

RASCASSE

Come una diva sotto le luci della ribalta. Abbiamo messo in posa la Montecarlo Rascasse davanti all'obbiettivo di Roberto Carrer, assistito da Marco Galli di Carrstudio, per scoprirne ogni dettaglio. Eclettica fin dalle origini, è destinata a non passare inosservata per la sua linea e i suoi contenuti, che richiamano il mondo della nautica. La Rascasse può essere paragonata a una Sport per gare di durata in versione stradale, piuttosto che alle altre supercar ipertecnologiche di costruttori più grandi, ricche di elettronica. E' un prodotto unico, che sposa questa sua radicalità tipica del mondo racing, all'eco-sostenibilità; ecco quindi l'utiliz-

“Sposa la radicalita’ racing all’ecosostenibilita’”

MONTECARLO
Rascasse

MONTECARLO
Rascasse
V12
MONTECARLO
Rascasse

zo di carburanti alternativi, e del legno Ecowood marino trattato per gli interni, così come ha fatto, per esempio, anche Pininfarina nelle ultime sue concept. Ma andiamo con ordine. Esteticamente l'avantreno nella parte bassa si presenta molto grintoso e riporta alla memoria la monoposto F.1 Tyrrell 019 del 1990, con musetto anteriore rialzato al centro e profili laterali ad ala di gabbiano. Quella monoposto progettata da Harvey Postlethwaite e Jean-Claude Migeot, fu affidata a Satoru Nakajima e Jean Alesi, che proprio nel G.P. di Monaco ottenne il secondo posto. Se vogliamo, il muso della Rascasse ricorda un po' anche quello della Ferrari Enzo. Profondamente diverso invece il disegno del cofano che presenta due prese d'aria laterali che partono dalla calandra. Belli i fari, classici, rotondi e doppi con mascherina in plexiglass: come quelli dei Prototipi che hanno fatto la storia dell'Endurance. Le linee delle fiancate sono slanciate e le portiere si aprono verso l'alto. L'apertura del cofano anteriore e del vano motore sono speculari dall'alto in basso: un ulteriore richiamo ai prototipi da gara. La seduta è molto bassa, come in una vera auto da corsa, perché - come suole dire Niki Lauda - "le auto si guidano col sedere" - se si vuole comprenderne bene le variazioni di assetto e il comportamento. Il tema degli interni merita un capitolo a parte. Sono caldi e accoglienti, con ampio utilizzo di pelle e legno Ecowood marino trattato anche per il pavimento. Sembra di essere in una suite con parquet. Riportano alla mente quei celebri motoscafi italiani in legno degli anni '60, e fanno di questa Rascasse una "tender to ..." di alto livello per qualche yacht ormeggiato nel Mediterraneo. Perché no, magari all'ancora nel nuovo Porto Hercule del Principato di Monaco. Molto bello il quadro strumenti digitale, incastonato in una pregevole consolle di legno di chiara ispirazione marinara, così come in legno è il volante Nardi vintage. Sui comandi di azionamento frecce e tergi, la Casa sta ancora lavorando nei dettagli. Niente elettronica e dispositivi di sicurezza quali gli air-bag. Infatti l'auto rispecchia la filosofia di una fuoriserie "dura e pura" da competizione, pur con raffinati interni in materiali pregiati di cui abbiamo ampiamente parlato. Il telaio è tubolare con pannelli in honeycomb e rivestimenti in carbonio. La coda è ugualmente molto racing, con estrattore, doppio tubo di scarico centrale, prese d'aria sui due passaruota e motore a vista.

CARATTERISTICHE TECNICHE: MONTECARLO AUTOMOBILE RASCASSE

CARROZZERIA: berlinetta GT coupé-spyder
PROGETTO: Montecarlo Engineering/Simbol Design
Realizzazione telaio e carrozzeria in materiali compositi, carbonio, kevlar
TELAIO: tubolare pannellato honeycomb, con allestimento pianale e abitacolo in legno Ecowood trattato, di tipo marino
SOSPENSIONI: doppio triangolo ammortizzatori ORAM
MOTORE: 5500cc V12 di derivazione Rolls Royce Silver Seraph By MCE, con due compressori volumetric. Condotti d'aspirazione delle teste curati dalla Lumini Engeneerig
ALIMENTAZIONE: bifuel benzina bioetanolo/GPL sistema BRC, arricchimento a idrogeno 4GAS
POTENZA: 500 CV versione biturbo+hybrid anteriore
POTENZA IBRIDA: 70 kW motori elettrici (tecnologia KERS) con batterie al litio e sistema BMS, progetto BAR degli ingegneri Mario Bonifacio e Marco Muzio
VELOCITA': autolimitata a 300 Km/h - MASSA: 1150 Kg
CAMBIO: Getrag sequenziale con leve al volante a 6 rapporti
FRENI: Tarox auto ventilanti con pistoncini ceramici
RUOTE: pneumatici Yokohama con cerchi Mak: 19" ant.; 20" post.
VOLANTE: Nardi Classic con orologio MonteCarlo-Watch

Nella pagina a fianco vediamo alcuni dettagli degli interni in stile marinaro, che utilizzano materiali pregiati quali la pelle e il legno Ecowood trattato. Il nome della vettura è incastonato nella plancia. Un particolare dei due bocchettoni per il rifornimento di GPL e benzina, e due disegni che mostrano le specifiche del KERS. A lato, il blocco motore derivato Rolls Royce Silver Seraph.

MONTECARLO

MONTECARLO ENGINEERING
V12

ON THE ROAD

PEUGEOT RCZ

VERA GRANTURISMO D'USO QUOTIDIANO

A cosa corrisponde il termine granturismo? Quali caratteristiche deve avere una vettura per poter far parte di questa categoria? Qual è il giusto prezzo per una vera granturismo? Nell'immaginario comune una granturismo è prima di tutto una sportiva, ma allo stesso tempo dev'essere anche adatta a lunghe percorrenze e quindi dare un comfort di bordo adeguato per due, due+due, quattro posti.

di Andrea Cittadini – Foto Carrstudio

“ ...permette di esaltare l’ego
del maschio sportivo impallinato ...”
ER-809HC

Altrimenti è solo una sportiva estrema. Questa categoria di automobili fu creata da un'azienda italiana (dove ho lavorato) che per un certo lasso di tempo è stata di proprietà di un marchio francese. Poi arrivarono anche tutti gli altri e quando oggi si parla di granturismo si pensa sempre a modelli di grandi dimensioni, con motori di grossa cubatura e prezzi esorbitanti, affrontabili oggi in Italia, solo da pochi temerari. In realtà non è così. Ci sono anche vere e proprie granturismo prodotte da case cosiddette generaliste, che offrono una gamma completa in ogni segmento, con cilindrate e prezzi completamente differenti e accessibili a tutti. Infatti se oggi ci venisse chiesto quale granturismo vorremmo comprarci, beh, considerando il rapporto qualità/prezzo la risposta sarebbe quasi obbligata: la nuova Peugeot RCZ, ora disponibile anche nella nuova versione R, più cattiva, che sarà commercializzata all'inizio del prossimo anno. Infatti quale altro veicolo simile, presenta caratteristiche analoghe a un prezzo da segmento B alto o C basso che dir si voglia? Nessuno. Questa RCZ è una grande vettura, scenica, grintosa, divertente e anche confortevole perché il baule è ampio per la categoria e i sedili dietro sono realmente fruibili, anche per sistemare un seggiolino per bambini. Quindi l'RCZ permette di esaltare l'ego del maschio sportivo impallinato di motori, ma soddisfa anche il severo giudizio stilistico, di eleganza e praticità, che viene dato dalla moglie o dalla compagna; inoltre va bene anche per la prole. Una macchina a tutto tondo, aggressiva e performante, ma a misura di famiglia. Ovvero la quadratura del cerchio. Se cerchiamo il pelo nell'uovo, la paletta colori dovrebbe poter prevedere magari fuori gamma, per i romantici e nostalgici come chi scrive, anche il classico azzurro Francia delle monoposto e barchette francesi vincenti sui circuiti di tutto il mondo. Oppure quel giallo stupendo celebrato dalla 406 Coupé prima serie, altra grande auto griffata dal Leone di Sochaux. A dire il vero in gamma c'è il Blu Tuanake, e noi avremmo tanto voluto una vettura in questa tonalità, ma sfortunatamente non è disponibile a parco stampa, perché considerato colore di nicchia, e non è nemmeno previsto per la neonata R. Sarebbe stata in tema con questo numero "blu". Introdotta originariamente nel 2010, riproponendo la concept dalla linea molto originale e spiovente sulla coda, svelata al Salone di Francoforte 2007, sfruttando anche il know-how sportivo accumulato nel progetto 908, la RCZ è stata sottoposta a un restyling all'inizio di quest'anno. Modificata con un nuovo disegno per muso e calandra con presa d'aria sottostante. Il paraurti è stato arricchito da due file di led con funzione di luce diurna, di intensità modulabile tramite il computer di bordo. Lo scorso luglio a Goodwood in occasione del Festival of Speed è stata presentata la RCZ R, sviluppata da Peugeot Sport, e protagonista del photoshooting effettuato sul circuito di Navarra in Spagna che vedete nelle pagine seguenti. Più aggressiva e potente, con tanto di 270 CV, set up ribassato, spoiler maggiorato e nuovi interni. Di lei, parliamo alla fine. Tra la versione base e questa nuova R, ha fatto da trait-d'union la RCZ Arlen Ness, concept speciale in esemplare unico. Rispetto alle granturismo di più alta cilindrata e parimenti alto costo, la coupé francese non ha la trazione posteriore ma anteriore, ma questo è un pregio per garantirne la guidabilità a tutti e non solo a piloti esperti. La sua sportività estrema si manifesta nella linea compatta, sinuosa e senza dubbio unica della carrozzeria con carreggiate allargate, data da una ricerca aerodinamica molto spinta. Design impreziosito da quella doppia gobba sul tetto, omaggio manifesto a Zagato e ai tratti inconfondibili delle migliori creature del desi-

gner milanese. L'unica controindicazione è che in questo modo non è possibile avere un tettuccio apribile. Bella la vista della coda, molto pulita, con il diffusore centrale che ospita il doppio tubo di scarico rotondo cromato. Caratteristici anche i due archi dell'abitacolo che contraddistinguono la vista laterale, enfatizzati dal colore in contrasto con quello della vernice: a scelta, alluminio, sabbia e nero opaco. Preferiamo quest'ultimo, che ben si sposa con i cerchi neri da 19", così come la calandra e gli specchietti retrovisori ugualmente neri. La grinta è enfatizzata anche dallo spoiler posteriore che si alza automaticamente e varia la sua inclinazione in base alla velocità. Il baricentro basso garantisce tenuta e maneggevolezza, alle quali si sposano stabilità e grande precisione di sterzo. La nostra vettura era personalizzata con uno sticker bicolore rosso-nero sulle fiancate, come proposto dal programma di customizzazione Peugeot, ad enfatizzare l'anima racing e felina, più precisamente leonina, dell'auto. Si può avere anche il rivestimento esterno del tetto in carbonio, brillante o opaco, e noi sceglieremmo il primo. La sportività, ma anche la grande affidabilità e bontà progettuale di questo modello, sono state provate vincendo la propria classe nella 24 Ore del Nürburgring nel 2010, 2011 e 2012, mentre quest'anno il successo di raggruppamento è stato ottenuto agli antipodi, nella ugualmente probante e prestigiosa 12 Ore di Bathurst, in Australia. Senza essere piloti professionisti, i clienti più "arrabbiati" possono divertirsi in pista partecipando alla RCZ Racing Cup; trovate la prova del nostro tester nelle pagine successive. Infatti la RCZ è si un'auto da tutti i giorni, ma anche un vero oggetto "cult" di pura passione, che mantiene tutto il suo fascino anche quando si getta nella mischia agonistica. Poi è bella da vedere anche per gli sponsor e in TV... L'accelerazione è puro godimento e in un tratto autostradale sgombro non abbiamo resistito alla tentazione - per una manciata di minuti - di pigiare il gas completamente a fondo. Il motore. 1.6 16V THP da 200 CV ha rivelato tutto il suo brio, ben assecondato dal peso contenuto della vettura. Sapere che ora sono disponibili ben 70 cavalli in più ... La velocità massima con la THP 200 è di 235 km/h. Quando la RCZ è equipaggiata con questo motore, l'avantreno adotta in aggiunta una barra stabilizzatrice specifica, per conferire un comportamento ancora più agile, aumentando la stabilità. Nonostante la sua "energia", il propulsore si rivela parco nei consumi. Se teniamo presenti le sue caratteristiche tecniche e la potenza, il risultato ottenuto è molto buono con 6,7 lt./100 km nel ciclo combinato. In effetti Peugeot è da sempre all'avanguardia in tema di controllo dei consumi ed eco sostenibilità. In gamma è disponibile anche il turbodiesel 2.0 16V THP da 163 CV, filtro FAP e dispositivo Stop&Start, che si rivela altrettanto appagante, con una grande coppia e consumi ovviamente ridotti. Bello, poter avere una sportiva e allo stesso tempo evitare di pagare troppe accise ad un stato vessatore, capace solo di fare cattiva politica, mantenere i privilegi dei burocrati e sprecare i soldi dei contribuenti. Occhio di riguardo da parte di Peugeot anche alla piacevole "melodia" del motore, non troppo invasiva, grazie alla tecnologia Sound System di serie sulla versione THP 200. Per quanto riguarda gli interni, materiali e qualità sono impeccabili per il prezzo che si paga, anzi il valore intrinseco è maggiore se lo paragoniamo a quanto viene offerto a volte su altri prodotti più pretenziosi. Ottima la posizione

di guida con i sedili in pelle comodi e avvolgenti nella loro sportività, un giusto compromesso. A me il volante piace basso, bisogna solo calibrare di non nascondere parte della strumentazione quando lo si regola, ma a questo Peugeot ci ha già pensato con i nuovi modelli e consolle rialzata. Sulla nostra vettura c'è il Pack Sport, e la forma del volante è particolare: la parte bassa della corona si raddrizza, come sui volanti da corsa a mezzaluna; bisogna abituarsi, specie quando si deve ruotare completamente lo sterzo, ma va bene così, specie l'impugnatura perfetta dei pollici posizionata alle 9 e 15. Volante nero, con pelle traforata ai lati, e liscia in alto e in basso. La leva del cambio è corta con pomello rotondo, precisa e con 6 marce ben rapportate, incastonata nella piastra laccata nera. L'allestimento di serie invece prevede lo sterzo tradizionale e la leva del cambio più lunga. L'unica cosa che ci appare migliorabile è il navigatore, soprattutto nella grafica. Certo non si può installare il touch screen perché bisognerebbe cambiare la plancia, ma certamente si può ripensare l'apparecchio esistente. La disposizione dei comandi sulla consolle è pratica e razionale. La dotazione dei dispositivi di sicurezza è adeguata al livello della vettura. Bella e con grip, la pedaliera forata di tipo racing e utili i numerosi vani portaoggetti all'interno. I sedili dietro sono utilizzabili realmenente, anche con bambini. Personalmente aprirei un vano tra i due schienali rendendoli ribaltabili separatamente, per rendere accessibile il bagagliaio dall'interno e poter portare un paio di sci. Ad ogni modo l'automobile è molto funzionale nell'uso quotidiano, con un baule ampio per la sua categoria: ha una capacità di 384 litri, più altri 30 litri supplementari sotto il pianale. Inoltre ripiegando il divano sagomato posteriore, il volume massimo raggiunge i 760 litri. La nuova RCZ in Italia è proposta con le quattro motori: 1.6 16V THP 156 CV (28.900 euro); 1.6 16V THP 156 CV cambio automatico (30.200 euro); 1.6 16V THP 200 CV (31.700 euro); 2.0 HDi FAP® 163 CV (31.300 euro); chiavi in mano al netto dell'imposta provinciale. Nel mercato delle coupé, gli appassionati delle belle macchine dallo stile distintivo, dinamico e sportivo, sono sempre molto sensibili alle novità, perché l'auto diventa anche un oggetto di moda e uno status symbol. Il cliente è con le "antenne dritte", alla ricerca dell'ultima tendenza. Per questo, come dicevamo, da Sochaux ci si appresta a mettere in consegna la nuova variante RCZ R, per chi vuole alzare l'asticella prestazionale. Presentata come concept al Salone di Parigi 2012, in livrea nero opaco e rame, come la supercar Onyx, poi è apparsa quest'anno nell'allestimento definitivo. I successi sportivi e il grande interesse suscitato dalla RCZ Racing Cup hanno fatto in modo che la clientela ne volesse l'alter ego stradale. Così sono state adattate le tecnologie dal motorsport alla produzione normale. Come si faceva una volta, quando spesso nascevano prima le auto da corsa e poi quelle standard. Il suo nuovo motore 1.6 THP da 270 CV, ne fa l'auto più potente della storia di Peugeot. Una potenza specifica di oltre 168 CV/l, tra le più elevate del mondo, ed emissioni di CO2 di circa 145g/km, già in conformità alle norme antinquinamento Euro 6. Per info e caratteristiche tecniche della gamma RCZ, www.peugeot.it.

Ringraziamo l'Autodromo di Monza per averci dato la possibilità di fotografare la RCZ nel proprio impianto. Il migliore scenario possibile, per un'auto come questa!

Clip e click d'autore

IL PASSATO

L'evoluzione della specie. All'inizio era la RCZ, nelle vesti di prototipo a Francoforte nel 2007, dove riapparve in configurazione definitiva due anni dopo. Eccola nella sua elegante livrea nera in un contesto d'eccezione: il leggendario circuito ovale del Lingotto, a Torino. A casa di un altro costruttore, ovvero nella tana del leone, è proprio il caso di dirlo. L'impianto merita una visita, testimonia i tempi che furono, e se fossi miliardario me lo comprerei. Un mini-autodromo in piena città perfetto per questa GT performante, ma destinata a tutti, in ambito urbano ogni giorno. Proposta a un prezzo eccezionale. Dunque all'inizio era la RCZ, poi a fine 2012 è arrivata la nuova RCZ, oggetto di un sapiente restyling che l'ha resa ancora più accattivante. Celebrata nell'esemplare unico RCZ Arlen Ness, la vettura perfetta per i lettori di KERB MOTORI, che amano le GT quattro posti, ma anche le due ruote. Ora ecco il top di gamma: la grintosa RCZ R, sviluppata da Peugeot Sport. Sportiva super-prestazionale, mantiene comfort e piacere di guida per un uso quotidiano, con assetto ribassato, spoiler e diffusore ma consumi da record. Con 270 CV, è il modello di serie più potente della storia Peugeot. Perché sempre un 1.600 cc? Perché viviamo in tempi di downsizing e persino la F.1 sceglierà questa soluzione nel 2014, adottando un motore turbo delle stessa cilindrata.

IL FUTURO

L'ÉVOLUTION R

LA PEUGEOT RCZ NELLE FOTO DI PATRICK CURTET

IN PISTA E' DAVVERO UN LEONE

AL VOLANTE DELLA RCZ RACING CUP

Di Sabino De Castro – Foto Peugeot

In qualità di tester di KERB MOTORI ho avuto modo di provare per due volte la Peugeot RCZ versione Racing Cup. Rispettivamente nel 2012, sul circuito francese di Nogaro, in occasione della presentazione del Trofeo alla stampa e ai piloti, e quest'anno a Imola invitato da Peugeot Italia, con la nuova vettura dotata del kit evoluzione. Sia nel primo contatto avvenuto sotto una pioggia battente che sul tracciato del Santerno su pista asciutta, ho avuto l'impressione di trovarmi su una vera auto da competizione ben concepita, con tutti i requisiti per dare al pilota la sensazione di massima sicurezza e la possibilità' di ottenere ottime prestazioni. La RCZ dispone di un brillante ed affidabile motore turbo benzina di 1600 cc a 4 cilindri che eroga ben 260 cv con un incremento di 60 cv rispetto alla gemella stradale. Il cambio sequenziale SADEV a 6 rapporti con comando al volante mediante palette, risulta assai veloce, preciso e ben frazionato; il pedale della frizione viene utilizzato solo per le partenze da fermo o in condizioni particolari, come su pista bagnata, per meglio modulare la scalata delle marce. Oltre ad avere un buon telaio, un assetto sufficientemente rigido e un ottimo bilanciamento, quello che lascia realmente sorpresi e' la capacità frenante pronta ed efficace. Dispone infatti di dischi auto ventilanti da 355 mm con pinze a 6 pistoncini anteriormente e da 290 mm posteriormente. Un altro punto a favore della coupé francese e' il sistema di acquisizione dati della Magneti Marelli che, a mio parere, e' molto interessante e formativo sia per coloro che si affacciano nel mondo delle "turismo" che per i più esperti che provengono dalle formule. Salito a bordo della RCZ sono rimasto sorpreso dall'abitacolo che ha un'impostazione paragonabile a una vettura del WTCC con sedile arretrato e cannotto dello sterzo allungato con display digitale retro illuminato al centro del volante. La consolle sulla destra del pilota e' stata completamente ridisegnata con un'interessante disposizione dei 17 pulsanti suddivisi in tre colorazioni differenti in base alla loro importanza. L'RCZ Racing Cup Italia si articola su sette prove con doppia gara e ha come promoter la Lug Prince Decker. Tra i piloti partecipanti anche l'ex-F.1 Ivan Capelli. Per informazioni: www.rczracingcup.it

Confrontando diverse vetture da competizione derivate dalla produzione di serie, la Peugeot RCZ risulta la più completa con una precisione di guida unica sia in inserimento che in uscita dalle curve e permette al pilota, fin dai primi contatti, una grande confidenza ottenendo subito buoni risultati cronometrici. È proprio una coupé sportiva che merita di essere annoverata tra le auto da competizione più entusiasmanti, considerando anche i costi di gestione relativamente ridotti. Per il prossimo anno l'intenzione è quella di ammettere al via della serie anche la nuovissima RCZ R. Sto cercando di convincere i miei sponsor a farmi partecipare alla RCZ Racing Cup 2014. Spero di riuscirci!

BLU RAY EFFECT

Sabino De Castro prova la nuova RCZ Racing Cup, a lato e sotto. Sopra, invece, una foto della vettura 2012. In basso a sinistra una delle due nuove RCZ impegnate nella 12 Ore di Bathurst in Australia quest'anno, e l'esemplare schierato nella 24 Ore del Nürburgring 2010.

RCZ RACING CUP: L'HISTOIRE. FRANCIA, ITALIA, NÜRBURGRING 24 H, BATHURST 12 H

Kessel CLASSIC

PASSIONE PER TRADIZIONE

Racing Car SA
6916 Grancia-Lugano
Switzerland

Tel: +41 91 994 55 71
Fax: +41 91 994 44 94
ufficio@loriskesselauto.ch

TEMPO DI ANNIVERSARI

Il 2013 è l'anno delle ricorrenze. Alcune marche automobilistiche hanno ricordato importanti anniversari di fondazione, altre hanno celebrato i modelli simbolo della loro storia. Il tempo scorre, ma di per sé è immortale e si ripete ciclicamente. Vogliamo sognare, allora, e mettere in atto un "divertissement" abbinando a ogni evento un modello della collezione 2013 Lange&Söhne. Dal momento che questa maison orologiera ha deciso, "sposando" il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, di riconoscere al mondo dell'automobile un ruolo importante. L'auto non è un mezzo di trasporto: è molto di più. E' cultura, storia, passione, emozioni, capacità, coraggio, tecnologia, ingegno. Termini comuni anche al mondo dell'orologeria di alta caratura. E non è un caso che molti proprietari

di auto moderne e d'epoca, sportive e classiche, siano anche appassionati di cronografi da polso. Preambolo: la storia di Lange&Söhne (www.alange-soenhe.com) si rifà addirittura al celebre disco di Nebra, risalente all'età del bronzo: è tra le rappresentazioni più antiche del cielo stellato e fu ritrovato a meno di 200 chilometri da Glashütte, in Sassonia. Dove sorge l'azienda creata da Ferdinand Adolph Lange nel 1845 (il nome attuale risale al 1868 - Söhne significa "e figlio"), rifondata dal pronipote Walter Lange nel 1990. Produce pezzi pregiati in poche migliaia di unità, a volte esemplari unici, come il Lange 1 Time Zone special edition, che viene consegnato al vincitore del "Best of Show" a Cernobbio. Iniziamo la rassegna con l'Italia e il 50° di fondazione della Lamborghini, esaltando Miura e Countach, le sue icone più rappresentative. Cui aggiungiamo una concept d'arte contemporanea come la Estoque, vera sintesi di fuoriserie berlinagranturismo, che meriterebbe di essere prodotta. A una Countach, sinonimo di grinta, sportività estrema, spigoli vivi e alte prestazioni, abbiniamo un orologio sontuoso, il Lange&Söhne 1815 Rattrapante Calendario Perpetuo. Cos'hanno in comune? Un disegno da urlo per due capolavori nel loro genere. Il 1815 (dalla data di nascita di Ferdinand A. Lange) con il cronografo rattrappante, il calendario perpetuo, la fase lunare e l'indicazione della riserva di carica riunisce infatti un numero di complicazioni orologiere elevato. McLaren festeggia 50 anni dalla nascita, riprendendo la tonalità arancione che ha contraddistinto le monoposto da corsa realizzate dal pilota di F.1 e costruttore Bruce McLaren, anche per la nuova supercar P1 e la serie limitata 12C. A dire il vero nel 1963 debuttò la scuderia, ma la prima vettura sport, la M1A, apparve nel 1964. Per l'abbinamento con una squadra

corse, scegliamo l'edizione limitata in soli 200 esemplari del modello Grande Lange 1 «Lumen». Nero, bellissimo, estremamente sportivo, il suo quadrante è infatti parzialmente realizzato in vetro zaffiro semitrasparente. Solo il cerchio esterno, nonché le indicazioni di ore, minuti e piccoli secondi sono in argento annerito. Le superfici in vetro zaffiro rendono visibile il meccanismo a dischi della Grande Data, posizionata in zona insolita e molto piccola. L'eleganza in nero contraddistingue anche anche il Grande Lange 1. Tra artisti, designer e avanguardisti, il nero è considerato espressione di eleganza e creatività che trascende il tempo. Esattamente come il nuovo Grande Lange 1, con quadrante nero in argento massiccio, lancette e applicazioni luminescenti. I cento anni della Aston Martin e i 60 anni della mitica Chevrolet Corvette, trovano

nel 1815 UP/DOWN, che noi sceglieremmo con cinturino marrone e corona in oro rosa, l'orologio sobrio, elegante e classico adatto a ogni contesto. Il design è ispirato ai leggendari orologi da tasca che resero famosa l'azienda nei primi anni di attività sotto la guida del suo fondatore. Per i 50 anni della sempreverde Porsche 911, scegliamo un prodotto che anche nel nome ricorda la Germania: il Saxonia Calendario Annuale, anche se a questa vettura si potrebbe abbinare il celebre Datograph nero. Dalla sua presentazione tre anni or sono, il Saxonia Calendario Annuale si distingue per il design. Accanto alle versioni in oro rosa e bianco, viene ora proposto anche in platino. Ci sarebbe anche il 50° della Quattroporte, la berlina più veloce al mondo nel 1963, ma la Casa di Modena preferisce concentrarsi sull'atteso 100° che avrà luogo nel 2014.

PadovaFiereSpa

30 ANNIVERSARY
AUTO MOTO D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

Da 30 anni guidiamo la passione.

anteprima
24-25-26-27 ottobre 2013

Auto e Moto d'Epoca è il più importante mercato d'Europa.
Salone Internazionale per appassionati e collezionisti.

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

AUTO MOTO D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

made by GL events

Incontriamoci su

Visita classicmotorblog.it

Con il patrocinio di: RUOTECLASSICHE

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

www.autoemotodepoca.com

31° CONFARTIGIANATO MOTORI

PREMIATI LA MONTECARLO AUTOMOBILE E TANTI PERSONAGGI DEL MOTORSPORT

Grande successo per il Party Grand Prix di Confartigianato Motori. L'ormai consueto galà del giovedì sera che precede il Gran Premio di Monza di F.1. KERB MOTORI, partner dell'evento, era presente con un proprio stand. La 31° edizione ha visto la consegna di riconoscimenti a Daniel Ricciardo del Team Toro Rosso, futuro pilota Red Bull; a Jules Bianchi del Team Marussia F.1, miglior emergente; al Campione del Mondo Moto GP Jorge Lorenzo, tramite il Team Manager Marco Riva, direttamente presso la sede Yamaha. Il Premio Tecnologia e Ambiente, assegnato al costruttore che adotta accorgimenti per ridurre i consumi nel rispetto e nella tutela dell'ambiente, è andato ad ACI-CSAI, BRC Gas Equipment e Montecarlo Automobile. La quale per l'occasione ha esposto tutta la gamma, che comprende Centenaire, Ala 50, BRC W12 Competizione, Rascasse, e l'inedita Carlo Chiti Monza CodaLunga a metano, che riprende l'esperienza della Quadrifuel Alfa Romeo. Anche il fondatore Fulvio Maria Ballabio ha ricevuto un attestato alla carriera come driver, per il suo curriculum che comprende tutte le più importanti categorie internazionali. Il Premio Tecnologia e Ambiente è stato conferito anche alla Fondation Prince Albert II de Monaco, che sostiene progetti ecologici. Il giorno seguente all'Autodromo di Monza, successo replicato con la proclamazione di Kimi Raikkonen quale miglior pilota della stagione in corso. Premiati anche il celebre tecnico Red Bull Adrian Newey; il Responsabile Comunicazione Ferrari F.1 Renato Bisignani; Pasquale Lattuneddu, braccio destro di Bernie Ecclestone; il fotografo monzese Alberto Crippa e il giornalista di Radio Montecarlo (nonché speaker dell'evento con Carlo Gaeta) Paolo Ciccarone. A Frank Williams è stato donato lo speciale riconoscimento "Number one in Formula One" per gli oltre 600 GP disputati dal team. «Confartigianato Motori è una festa dello sport – ha dichiarato Giovanni Barzaghi, Presidente di APA Confartigianato Milano e Monza-Brianza – ma non dobbiamo dimenticare che c'è un enorme lavoro di organizzazione, svolto con costanza e tenacia per valorizzare l'attività delle imprese artigiane dell'autoriparazione». «La buona riuscita di questa kermesse – ha commentato il Responsabile di Confartigianato Motori Antonio Mariani – è possibile grazie alla collaborazione con partner con i quali stiamo portando avanti il Progetto Confartigianato Motori Sistema. Abbiamo costituito una rete con l'obiettivo di fornire agli autoriparatori associati in tutta Italia, prodotti e servizi all'avanguardia a costi più contenuti in modo sinergico». Confartigianato Motori ha sempre riconosciuto alla F.1 e al mondo racing in generale, un importante ruolo nell'innovazione tecnologica e nella ricerca per incrementare la sicurezza e il comfort sui mezzi di trasporto. Delle oltre 700 mila aziende associate a Confartigianato, 30 mila sono autofficine con oltre 400 mila addetti: è da questo patrimonio che è nata l'idea di istituire un premio per i migliori testimoni del motorsport mondiale (piloti, ingegneri, manager, meccanici, giornalisti e fotografi).

NELSA
DEKR

TOTAL

Confartigianato
KERB

KERB

KERB
NELSA

NOVOCART
KERB

spalluto.ch

Passione Engadina

St. Moritz

RADUNO INTERNAZIONALE DI AUTO STORICHE ITALIANE

Le passioni fanno vivere l'uomo, la saggezza lo fa soltanto vivere a lungo.

St. Moritz TOP OF THE WORLD

23 - 25 AGOSTO 2013
2ª edizione

ENGADIN St.Moritz

informazioni e iscrizioni edizione 2014: **www.passione-engadina.ch**

EBERHARD & CO. Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887
Finpromotion GESTIONE PATRIMONIALE DAL 1972
LAMBORGHINI
PLOZZA VINI BRUSIO
nabholz
Lamborghini Zurich Schmohl AG
ACQUA DI PARMA
BRICS
Montegrappa ITALIA
ALLEGRA
PASSUGGER
pininfarina
Kessel
IBC INSURANCE BROKING CONSULTING
PCW PROFESSIONAL CAR WELLNESS
HATECKE

BLUE CARS

©Patrick Curtet

Vintage and Racing

BLEU PASTEL, COLORE DELL'ACQUA

In questo inserto parliamo di "blue cars", del ritorno in auge del colore "bleu pastel", l'azzurro pastello. Di sogni blu, come la stupenda Cooper-Maserati appartenuta a Guy Ligier e guidata in F.1 nel '66/67, vista al MEF di Modena. Case come Jaguar e Volvo hanno presentato due modelli sportivi, l'XFR-S e la V40R, in un bellissimo azzurro sgargiante. Renault, oltre ad aver riportato in vita i nomi Gordini e Alpine con l'AS110-50, ha introdotto le concept Twin'Z e Twin'Run e presenta sempre in gamma una Clio nella tinta che contraddistingue le vetture da corsa transalpine. Speriamo possa acquistare e far rinascere anche il marchio Matra. GT di nicchia come l'americana Detroit SP:01 elettrica, o come la Moncenisio di Alfredo Stola, sono ugualmente azzurre. Se ampliamo la panoramica e guardiamo al passato, come non ricordare le splendide e inedite Ferrari blu? Parliamo della 250 GT SWB Sperimentale, nota anche come GTO Prototipo, con numero 12 e motore 3 litri V12 che corse a Le Mans nel '61. Oppure la 500 Mondial Berlinetta carrozzata Pininfarina, che partecipò al Tour de France 1954 con partenza e arrivo da Nizza. Dotata di motore 4 cilindri 1985 cc per 179 CV, è stata esposta al Museo Ferrari. Era azzurra anche la mitica Fiat 128 Coupé, il cui colore è stato poi ripreso dal Coupé Fiat ultima serie.

©A.Cittadini

BLUE

bird. Colore d'obbligo per la monoposto che vorrebbe partecipare al nuovo Campionato del Mondo di Formula E, erede dei bolidi da record di Malcolm e Donald Campbell. Il team inglese ha celebrato il proprio centenario nel 2012, mentre il prossimo anno festeggerà il 50° anniversario del doppio record su terra e su acqua ottenuti nel 1964, in gennaio e settembre, con i Bluebird CN7 e K7. Il costruttore britannico intende realizzare una GT elettrica in 50 esemplari per ricordare questo eccezionale traguardo.

©Ferrari

©EdHeuvinkHCMedia

Solitamente associ al brand Renault il colore giallo, dal momento che fa parte del logo aziendale. Come non ricordare poi le celebri monoposto di Jean-Pierre Jabouille, René Arnoux, Alain Prost e le Alpine sport prototipo a Le Mans, anch'esse gialle con fregi neri? Ebbene, alla Casa della losanga possiamo abbinare anche il blu Francia in varie sfumature e tonalità. Lo vedete qui sopra, e nella foto degli interni della Twin'Z elettrica con porte a compasso, a pagina 37. Parimenti interessante l'elettrica Detroit SP:01 e il nuovo progetto di Alfredo Stola, con marchio Studio Torino Moncenisio, personalizzazione su base Cayman S in soli 20 esemplari. Spazio al blu anche nei rally. Sulla Hyundai i20 WRC, anche se la livrea non è definitiva, e sulle Ford di Ken Block.

MASERATI 320S: L'AUTO RITROVATA

RESTAURATA, E' SCESA IN PISTA A MARZAGLIA

di Andrea Cittadini – Foto Barthélemy Lafont per www.maseratitude.com, Mario Chiarappa, Maserati

Concept car presentata a Ginevra nel 2001, la Maserati 320S deriva dalla 3200GT e rappresentava il trait-d'union per annunciare l'arrivo della nuova Spider con motore 4.2 e il ritorno commerciale negli Stati Uniti. Cose che puntualmente avvennero: la Spider fu presentata in settembre, mentre all'inizio del 2002 ci fu lo "sbarco" in USA. La livrea della 320S è ispirata a quella delle scuderie statunitensi Camoradi e Cunningham, che schierarono le sport Birdcage. In particolare la Tipo 61 Camoradi numero 7 portata alla vittoria da Stirling Moss nel GP di Cuba del 1960, e la Tipo 63 di Briggs Cunningham del '61 sempre con numero 7, condotta nella 12 Ore di Sebring da Bruce McLaren and Walt Hansgen. Dopo il salone ginevrino, la vettura fu oggetto di alcuni servizi stampa a Varano con Fabrizio Giugiaro, a cui si deve il design, così come quello della 3200GT. Poi tornò in Sparco, sponsor tecnico che aveva realizzato l'allestimento e che ne divenne proprietario. Lì è rimasta in esposizione, fino a quando i collezionisti Giuseppe e Marcello Candini, imbeccati dal direttore di questa rivista, decisero di acquistarla. Nel febbraio 2007 si è conclusa la prima fase del restauro a nella foto in basso a sinistra vedete la vettura presso il Museo Panini a Modena. Bisognava

però recuperare ancora il sedile e i cerchi originali, usati per altri progetti da Sparco. Lo scorso anno l'auto è stata completata e Marcello Candini è potuto scendere in pista a Marzaglia, in occasione dell'evento per i 30 anni della Biturbo. Tecnicamente la 320S si distingue dalla 3200GT per il passo corto, carrozzeria tipo "barchetta", spoiler anteriore con prese d'aria, interni racing con parti in carbonio, freni maggiorati, assetto ribassato, cerchi da 18 con gomme Michelin. La meccanica è la stessa, con il V8 biturbo 3.2 da 370CV e il cambio manuale 6 marce più retro. Una vettura perfetta per sfilare negli eventi del Centenario del Tridente che ricorre l'anno prossimo...

PROJECT 7

CONCEPT JAGUAR SULLA BASE F-TYPE

Foto Jaguar, FP Creative

LE 7 VITTORIE JAGUAR A LE MANS

1951 C-type Peter Walker, Peter Whitehead
1953 C-type Tony Rolt, Duncan Hamilton
1955 D-type Mike Hawthorn, Ivor Bueb
1956 D-type Ron Flockhart, Ninian Sanderson
1957 D-type Ron Flockhart, Ivor Bueb
1988 XJR-9LM Jan Lammers, Johnny Dumfries, Andy Wallace
1990 XJR-12 John Nielsen, Price Cobb, Martin Brundle

A Goodwood in occasione del Festival of Speed, guidata dal capo ingegnere Mike Cross, è apparsa la concept Jaguar Project7 derivata dalla F-Type. Il numero sulla vettura richiama le 7 vittorie ottenute nella 24 Ore di Le Mans, due delle quali, nel '56 e '57, con i colori della Écurie Ecosse. Proprio alla D-Type di questa celebre scuderia, si ispira questa Project7 blu, voluta fortissimamente dal direttore del centro stile Ian Callum e nata da uno sketch iniziale di Cesar Pieri. E' una roadster in alluminio con componenti in fibra di carbonio, dotata di splitter anteriore, minigonne, diffusore e alettone posteriore. Per gli interni, sedile racing ugualmente in carbonio e vano porta casco. Il motore è un 5 litri V8 turbo da 550CV per una velocità di 300 km/h autolimitata, con cambio automatico Quickshift a 8 marce. In soli 4 mesi è stata realizzata e portata in pista: è un'auto che vuole trasmettere pura gioia di guida e ci riesce perfettamente, rimarcando che il DNA sportivo Jaguar, rimane uno dei tratti principali della nuova gamma.

PROJECT7

MANUFACTURED IN COVENTRY, ENGLAND BY JAGUAR

Il servizio fotografico è stato realizzato sul circuito Shelsley Walsh Hill Climb.

ART & REVS

ALPINE, MATRA, LANCIA STRATOS, VAILLANTE

Foto Art&Revs

Art&Revs, arte e prestazioni, visto che revs come RPM, indica i giri motore. Sintesi perfetta per questo atelier aperto nel 2010 in Lussemburgo da Florent Moulin, pilota francese, ex-vicino di casa di Prost. Vendita, expertise e restauro di auto moderne, d'epoca e da corsa. Perle blu: dall'Alpine M64 che Moulin ha guidato a Monthléry, alla Matra Ford MS630 telaio n.5, ricostruzione dello specialista EPAF. Ha il motore Ford V8 da 4.7 lt. della GT40, come da specifiche del 1967. La Matra MS120 di F.1 telaio 04 che Chris Amon condusse nel 1971 e '72, appartenuta al Museo di Adrien Maeght a Mougins. La Stratos Chardonnet stradale telaio 1773 di Jean Sage, trasformata in Gr 4 nel 2003. La Vaillante Gran Défi su base Hommell dedicata a Michel Vaillant, per il monomarca Stars Challenge. Costruita nel '99, ha solo 2.100 km ed è una delle 15 rimanenti. Info: www.artandrevs.com

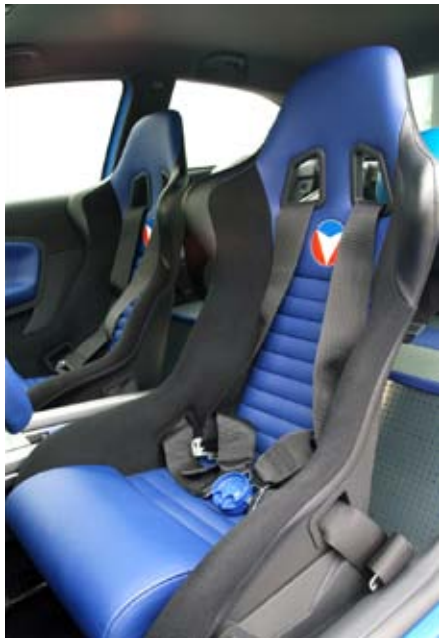
SEAT IBIZA VAILLANTE CONCEPT: SOGNO BLU

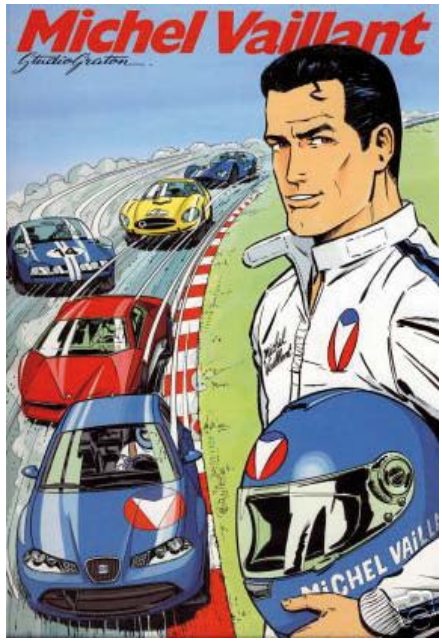
LA CASA SPAGNOLA PRESENTO' QUESTA SPECIAL NEL 2006 AL SALONE DI GINEVRA

Foto Seat

Luc Donckerwolke è un designer belga nato a Lima in Perù. Dopo un breve periodo in Peugeot, è approdato al Gruppo Volkswagen, lavorando per i marchi Audi, Skoda, Lamborghini, Seat, mentre ora è responsabile dello stile Bentley. E' un fan di Michel Vaillant (la cui sede editoriale è in Belgio) e ha dichiarato di essere riconoscente a Jean Graton, perché è grazie a lui e al suo personaggio se gli venne la passione per il disegno, poi diventata professione. Il primo albo gli fu regalato dal padre quando era bambino, durante una malattia. Una volta affermatosi, Luc ha voluto "sdebitarsi" disegnando le vetture apparse nell'episodio Operazione Mirage. Si dice anche che le forme della Vaillante Grand Defi, siano state realizzate seguendo i suoi consigli. E' nel 2006, però, che il suo sogno diviene realtà, quando al Salone di Ginevra Seat presenta l'esemplare unico di Ibiza Vaillante concepito dal Design Centre di Martorell sotto la sua direzione. La vettura è costruita materialmente da Seat Sport, con assetto ribassato di 40 mm e motore turbo 1.800 cc quattro cilindri da 240 CV, derivato da quello della Leon Cupra. Non essendo una vettura da corsa non ha il rollbar, ma solo delle barre laterali e longitudinali per irrigidire la struttura. Gli interni soo comunque d'ispirazione racing, e questo spiega la presenza della pedaliera sportiva, della leva del cambio rialzata, del vano porta casco (ovviamente azzurro) con stemma della scuderia Vaillante, e della ruota di scorta al posto del sedile posteriore, come sulle vetture da rally. Gli stilemi Vaillante sono presenti su cerchioni, volante, sedili, ma

anche sul lato destro della griglia nera frontale e sulla coda. La carrozzeria è dipinta nella vivida tonalità "blu perlato", che riprende il colore delle auto da corsa francesi e di tutte le macchine guidate da Michel Vaillant. In occasione della presentazione a Ginevra, viene distribuito un fumetto celebrativo dell'abbinamento con Seat: per la prima volta nella sua carriera Michel si sarebbe messo al volante di una vettura turismo di dimensioni compatte. L'obiettivo di questa concept è quello di richiamare l'attenzione sulla nuova gamma Ibiza. Le sembianze dono quelle di una vera "muscle-car", con passaruota maggiorati, cerchi in alluminio da 19 x 8,5 a cinque razze, tubo di scarico di forma triangolare - come la V che dà il nome alla vettura. La vista laterale mostra che gli specchietti retrovisori sono montati direttamente sulle portiere, come sulla Leon, anziché sui finestrini. Chissa che fine ha fatto questa concept. Che se la sia comprata lo stesso Donckerwolke?





IL MITO DI MICHEL VAILLANT E L'AVVENTURA CHEVY

FLASHBACK SULLA CHEVROLET CRUZE WTCC GUIDATA DA ALAIN MENU

Foto Chevrolet

Michel Vaillant è il fumetto più amato dagli appassionati di motori. E' stato creato nel 1957 da Jean Graton, artista francese trapiantato in Belgio, e apparve su un albo del belga Tintin. Poi nel 1959 uscì il primo numero a lui dedicato, intitolato Le Grand Defi (La grande sfida). Ora il terzo figlio Philippe, con altri colleghi dello Studio Graton, ha sostituito il novantenne Jean per ideare i nuovi episodi della saga. Celebrata anche dal film "Adrenalina blu" diretto da Louis-Pascal Couvelaire, con sceneggiatura di Luc Besson e Gilles Malençon, uscito nel 2003 e ambientato nella 24 Ore di Le Mans (www.michelvaillant.com). La Gazzetta dello Sport ha messo in commercio la raccolta dei 70 fumetti finora pubblicati. In Italia esiste un fan club con un sito internet molto ben strutturato e ricco di notizie (www.michel-vaillant-fan.it). Nel corso degli anni, il marchio Vaillante (la casa automobilistica di Michel) si è abbinato a diversi costruttori. L'ultima partnership è quella con la Venturi, azienda francese a proprietà monegasca di GT elettriche, per stabilire il record di velocità a Bonneville nel 2014. La penultima, nel 2012, ha visto la Chevrolet Cruze WTCC di Alain Menu nella livrea della Vaillante, per realizzare un albo dedicato al 100° Anniversario della Casa americana di origini svizzere. Menu ha vinto con questa vettura in Portogallo. Come avete visto, Seat presentò una versione speciale della Ibiza stradale nel 2006 al Salone di Ginevra, disegnata dal super-appassionato Luc Donckerwolke. Nel 1999 si varò in Francia la serie monomarca Stars Challenge per equipaggi composti da stelle dello spettacolo. 16 Vaillante Grand Défi furono costruite sulla base della Berlinette Hommel, dagli allievi di Franco Sbarro, con motore Peugeot 2.0 16 valvole della 405. Una è in vendita su ArtandRevs.com. Nel '98, al Salone di Bruxelles venne presentata la Honda Civic Coupé Vaillante in serie limitata di 50 unità. In campo racing, tra le altre, ricordiamo la Lola Judd B98/10 di colore blu, schierata nella 24 Ore di Le Mans del 2002 per girare proprio "Adrenalina Blu".

BRM AL TOP

Foto BRM e Bastien Baudin

La maison di orologi B.R.M., Bernard Richards Manufacture, è partner di due stelle dell'automobilismo francese. Simon Pagenaud, è 3° nella serie Indy in USA con la Dallara del Sam Schmidt Motorsports. Ha vinto a Detroit e Baltimora, 2° a Mid Ohio. Lo scorso si è classificato 5° assoluto. Per celebrare i successi è nato in serie limitata un orologio con i colori e il numero di gara di Simon: il modello V12-44-SP "77". Alcuni pezzi sono andati all'asta a scopo benefico. Il prezzo: 6.160 Euro. In campo rallystico, BRM supporta invece Sebastien Chardonnet e Thibault de la Haye, neo-Campioni del Mondo WRC3 con Citroên DS3. Solo 13 gli esemplari del loro V12-44-Chardonnet, che ora andrà a ruba e che vedete in alto a destra. Il pilota è nipote di André, che con la sua celebre scuderia francese schierava A112 e Lancia Stratos azzurre negli anni '70. Nel frattempo BRM festeggia con l'Alpine e il team Signatech la vittoria nella ELMS 2013, con Ragues-Panciatici, 35 anni dopo il successo nel '78 a Le Mans di Pironi-Jaussaud. Info: www.brm-manufacture.com.

Ferrari 365
2+2 `71.

PASSIONE AUTO
Via Provinciale, 67 Cenate Sopra (BG)
Tel. 035.957050 Fax. 035.957745 Cell. 3492378599
www.passioneauto.net

Chevrolet Corvette Stingray C3 tip-top 77.

Moss 1.8 spider.

Marlin Berlinetta 1.8 2+2 `81.

Austin Big Seven del `38.

Piaggio Ape Calessino serie numerata
500cc diesel.

Porsche 550 Rs Spider - replica -.

Jeep CJ-7 Renegade `85. 4.2 benzina
Iscritta ASI.

Lincoln Navigator

Austin Fire Engine del `42. Tute, elmetti,
motopompe ed accessori dell'epoca.

Buick Lowrider . Ex Eddie Guerrero.

Volkswagen Maggiolino Tuning `73.

Audi A4 touning.

REVA G-Wiz elettrica 2+2
€ 5.000.

MBG cabrio elettrica.
€ 7.900.

Raleigh 108 c.c. monocilindrico
4 tempi del 1919.

Honda Gold Wing GL 1200 `85. I
scritta Registro Storico Nazionale.

ACQUISTASI FERRARI, LAMBORGHINI, PORSCHE ED AUTO D'EPOCA.

THIS IS ENGLAND... BUT RUSSIA

AZZURRO ITALIA: LE FIAT DI CASA WARD. STORIA DI UNA MOSKVITCH

Foto di Michael Ward

Phil e Michael Ward, padre e figlio, giornalista e fotografo, sono due nostri amici inglesi appassionatissimi di auto italiane. Tanto da aver creato un mensile che si chiama Auto Italia (www.auto-italia.co.uk). Qual è la loro particolarità? Quella di avere alcune Fiat di colore azzurro, colore che rappresenta l'Italia in molte discipline sportive, dal calcio, all'atletica. Bellissime le due 128 di Michael, che purtroppo ha dovuto cederne una, quella di colore più chiaro, per poter far fronte ad un altro acquisto. Aspettiamo di conoscere il nome del modello. Sarà sempre celeste? Phil invece possiede la straordinaria Coupé Fiat disegnata da Chris Bangle, o meglio, sua moglie Josie la possiede, com'è indicato chiaramente dalla targa... Dal Regno Unito alla Russia, per parlare della Moskvitch 427, versione station wagon, ovviamente anch'essa azzurra. Il padre di Luigi la comprò nel 1984 per la moglie che aveva un negozio di frutta e verdura, in realtà poi la usava Luigi. La importava Koelliker, che aveva talento per i marchi esotici. Con quell'auto andammo in discoteca, ma anche a Courmayeur e Chamonix. Era indistruttibile. Chissà che fine ha fatto. C'è anche il modellino...

Matilde Model
via Togliatti, 31
I-42020 Montecavolo (RE) - ITA

tel.: (+39) 0522 245096
fax: (+39) 0522 245435
e-mail: info@matildemodel.it

MATILDE MODEL

PASSIONE ENGADINA

Passione Engadina

St. Moritz

RADUNO INTERNAZIONALE
DI AUTO STORICHE ITALIANE

Innamorarsi di un luogo incantato. Isolarsi dal resto del mondo e lasciarsi coccolare da uno staff ospitale, preciso e sorridente. Condividere momenti indimenticabili con persone che hanno una passione in comune: Passione Engadina. Non è un raduno come tanti altri, è uno stato d'animo. E' puro godimento per chi ama guidare lungo percorsi entusiasmanti, in pieno relax. Riassume il meglio dell'italianità nell'auto e l'estro dei nostri carrozzieri, in un contesto che simboleggia il meglio dell'efficienza elvetica. E' un insieme di piccoli momenti da assaporare goccia a goccia, come un distillato sapientemente invecchiato. Sono i dettagli che fanno il successo delle cose: Passione Engadina è un insieme di dettagli e la realizzazione del sogno di una vita di Paolone Spalluto, che si è rimesso in gioco.

“E’ puro godimento per chi ama guidare lungo percorsi entusiasmanti, in pieno relax.”

E' la sua Festa con la F maiuscola, ma con lui anche di Consuelo, Tecla, Tiziana e gli altri, con tanto di serata di gala. Per i partecipanti è l'evento perfetto. Non per una sindrome da primi della classe, ma per la qualità dell'atmosfera che si respira. Senza ostentazione, senza gelosie, senza antipatie, senza tirarsela. Partendo da Sankt Moritz si percorre in lungo e in largo tutto il Canton Grigioni, scoprendo passi, villaggi e angoli panoramici incantevoli. Sono intervenute 73 auto italiane di diverse epoche con equipaggi provenienti prevalentemente da Svizzera, Germania, Italia. Questo raduno internazionale è giunto alla seconda edizione. La prima con madrina Maserati, quest'ultima invece nel segno del Toro Lamborghini, per celebrare il 50°. Il programma prevedeva il primo giorno la gara di regolarità con otto prove speciali e un percorso di circa 250 km, attraversando i passi Bernina, Albula e Julier; con sosta-caffé nella splendida piazza di Poschiavo e pranzo a Lenzerheide, per 6 ore di guida totali. La domenica mattina si è svolta la prova sprint nell'aeroporto di Samedan. KERB MOTORI è stato invitato dall'organizzatore ad affiancare Lucio Lo Schiavo, sulla Maserati 3200 GT di colore Giallo Granturismo giunta al 28°posto assoluto, al 12° di classe e al 1° nella graduatoria per auto costruite dopo l'anno 2000. Per la St. Moritz Race, sono stati premiati Axel e Dominique Marx, con l'Alfa Romeo 6C 1750 Grand Sport del 1932 carrozzata Brianza. Nella combattuta classe fino al '73, il primo posto ha arriso alla Fulvia HF 1600 del 1972 di Ottaviano Checchi e Giovanna Franchi, davanti a Christian Kienzle/Mario Caminada su Ferrari 275 GTB2 6C Longonose del '66, e a Carlo Borgonovi con Mario Peserico (Mr. Eberhard) su Maserati Ghibli del '71. Nella classe post '73, vittoria per i fratelli Alessandro e Filippo Forcella su Alfetta GTV del '79, che hanno preceduto la Fiat 131 Abarth Rally Stradale del '76 di Edo Goedert e Chantal Goedert Beck, oltre a Claude Calderari/Jean Robert con l'Alfa Romeo Spider 2000 del 1980. Tutte all'insegna del rosso Italia, tranne la Ghibli gialla e l'Alfetta blu. Fuori di un soffio dal podio, l'habitué Claudio Mosconi su Maserati 3500GT Vignale Spyder. Quelli citati, sono gli equipaggi protagonisti della classifica finale, che ha visto Checchi precedere Kienzle, Forcella, Borgonovi, Goedert, Calderati e Mosconi. La domenica le vetture hanno poi sfilato in Via Maistra per schierarsi in Via Serlas, e farsi ammirare dal pubblico. Il Concorso d'Eleganza ha visto meritatamente premiata la Fiat 1500 Ghia Coupé del 1963 della coppia Helmut e Annalise Wanke, e nel raggruppamento fino al 1983, la Ferrari 512 BB del 1980 di Renato Costantini e Julia Stehli. Il premio Luigino Della Santa "Best of Show" è andato alla Maserati 450S del 1958 Werner e Mark Kummer, giunta in mattinata all'aeroporto di Samedan. Tra le altre, la bellissima Ferrari 275 GTS Spider del '65 di Jan Klingele, e la Mistral di Peter Straub affidata Piergiorgio Cecco/Lorenzo Dal Vi di Maserati Suisse (mentre lui ha condotto una Lamborghini 350 GT del '65). Stupenda la Fiat Topolino 500C del 1951 di Paul Auf de Maur e consorte Doris. Ronnie Kessel con Kessel Classic si è confermato primo supporter di Passione Engadina e anche quest'anno si è presentato al via con l'Alfa Romeo GTA del '65, assistendo altre vetture tra le quali la Ferrari 275 GTB4 del '67 di Häfliger/Albertini. Altro partner storico è Nabholz, che ha fornito le giacche ufficiali, così come fa con il team Sauber di F.1. Presenti al raduno tanti nomi noti: Alex Fiorio, in gara con una Lancia Beta Montecarlo; Mauro Forghieri, che ha presentato il suo libro "La Ferrari secondo Forghieri" (con Daniele Buzzonetti) per Nada Editore; il regista Philip Selkirk, che ha parlato del suo film "Frankly ... Jacky Ickx". Jean Alesi ha mandato un suo messaggio video: quanti amici! Appuntamento al 2014, con il centenario Maserati. *(AC - Foto Passione Engadina)*

Dal centro di St. Moritz e ritorno,
in Via Serlas, per il Concorso d'Eleganza.
Poi Poschiavo e via, lungo i tre Passi,
prima di "atterrare" all'aeroporto di Samedan...

ST. MORITZ RACE
TOT: 287 Km
Media oraria: 48 Kmh
Tamins
Felsberg
Bonaduz
Churwalden
Lenzerheide/PP Sportzentrum
(BREAK / LUNCH STOP)
Thusis
Sils i.D.
Bergün
Tiefencastel
Mon
Salouf
Savognin
Albula Pass
La Punt chamue
Samedan
Start / Arrival
St. Moritz
Pontresina
8 PROVE SPECIALI
Champfèr
Bivio
Silvaplana/Surlej
Bernina Pa
Poschiav
Brusio

Kessel
CLASSIC
Loris Kessel AUTO SA

KESSEL CLASSIC: L'ECCELLENZA PER AUTO SENZA ETA'

IL NUOVO SERVICE DI RIFERIMENTO PER MODELLI DI GRANDE VALORE STORICO

Foto Kessel Classic, Passione Engadina

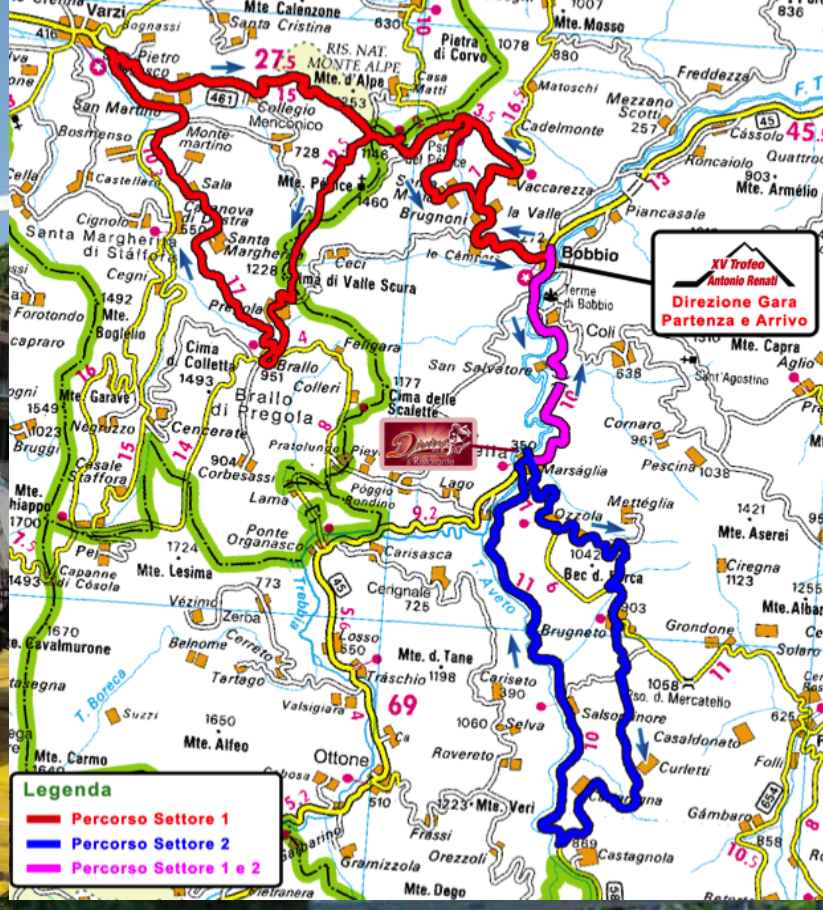
Dire Kessel nel mondo dei motori significa parlare di grandi marchi, prestigio, professionalità, competizioni, passione, tradizione. Non solo in Svizzera, a Lugano, dove da anni opera la struttura creata dal compianto ex-pilota di F.1 Loris Kessel, ma in tutto il mondo. Con Ronnie Kessel alla guida, la struttura cresce, e i successi in pista e in ambito commerciale continuano ad arrivare, nel segno della continuità familiare. Da pochi mesi è stato inaugurato il nuovo dipartimento Kessel Classic, in un momento importante per il mercato delle auto storiche, visto che il prezzo di molti modelli, specialmente quelli Ferrari, raggiunge quotazioni sbalorditive in occasione delle aste specializzate in tutto il mondo. Da mero oggetto di piacere per collezionisti, le vetture d'epoca stanno diventando una forma d'investimento di alto profilo, spesso in grado di accrescere notevolmente il proprio valore nel tempo. Chiaramente questi veicoli devono essere conservati e custoditi in maniera appropriata, da strutture specializzate come Kessel Classic. Gli uffici e l'officina sono a Grancia, nei pressi di Lugano, a pochi metri dal reparto corse dove vengono preparate e gestite le Ferrari 458 del Kessel Racing vincenti in tutta Europa. Kessel Classic offre ai clienti un servizio di manutenzione, di restauro e rimessaggio di altissima qualità, mirato a preservare l'integrità e il valore delle vetture d'epoca. "Parlare di Kessel Classic - afferma Ronnie - è un grande motivo di orgoglio. Presso la nostra struttura abbiamo allestito un spazio dedicato esclusivamente a queste automobili. Nel corso della storia della nostra azienda, abbiamo sempre avuto un occhio di riguardo per le storiche, ora con questo nuovo dipartimento possiamo dire di essere ad altissimi livelli anche in questo settore. Accudire una vettura d'epoca è anche un momento particolare per i tecnici che devono confrontarsi con tecniche antiche, spesso riscoprendo il fascino di manualità oggi quasi dimenticate, ma sempre valide: questo è un momento di arricchimento professionale". Alcuni esemplari restaurati da Kessel Classic hanno già partecipato al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este e al raduno internazionale Passione Engadina. Ora si sta pensando a un reparto sportivo per monoposto vintage. Per informazioni, www.loriskesselauto.ch.

BOBBIO-PASSO PENICE CELEBRANDO IL PASSATO

FONTANELLA-MALTA SU FORD B ROADTSER VINCONO IL XV TROFEO RENATI

Foto di A.Corradini/GrimFoto, G.Guglieri, R.Macellari, T.Loforti

La magica cornice di Piazza del Duomo, con la magnifica Cattedrale di Santa Maria Assunta, ha fatto da teatro alla Sfilata d'Eleganza che come di consueto fa da preziosa anteprima, il sabato sera, alla gara di regolarità Bobbio-Passo Penice del giorno seguente. Con KERB MOTORI media partner. Dagli anni '20 fino ai giorni nostri, questo evento è stato un continuo lustrarsi gli occhi; per il contesto in cui si svolge, la qualità delle vetture presenti, la passione degli organizzatori che ha raccolto 91 iscritti. Ammiratissima e spavalda nella sua livrea nera con cerchi e dettagli interni verdi, e profilo laterale argento-rosso, l'Alfa Romeo 2500 6C Touring Superleggera di Corrado Lopresto, appartenuta a Benito Mussolini. Marchio del Biscione sempre protagonista anche con la 6C 1750 GS carrozzata Brianza del 1932 di Axel Marx, una delle due esistenti al mondo. Gioielli di raro pedigree! Altri pezzi pregevoli, sempre per la Casa del Portello, erano la 6C Super Sport 1500 della coppia Fabio Salvinelli-Paola Lanati, del Museo Storico di Arese, e la 1750 6C 1750 Sport Viberti del 1929 dell'equipaggio Luigi Olivieri-Simone Izzi. Dulcis in fundo, la bellissima 8C 2900 (pilotata all'epoca anche da Tazio Nuvolari) affidata all'ex-pilota di F.1 Bruno Giacomelli. Una fantastica cavalcata nella storia, fino ad arrivare ai giorni nostri, per celebrare il 50° Lamborghini, con una 350 GT del 1965, guidata dal bobbiese Filippo Perini, Responsabile del Centro Stile di Sant'Agata, oltre a splendide Miura e Countach. Il XV° Trofeo Antonio Renati è stato vinto da Gianmario Fontanella e Alessandro Malta, a bordo di una Ford B Roadster del 1933, davanti ai già citati Santinelli-Lanati e all'altro bobbiese - giunto primo nel 2012 - Giordano Mozzi, affiancato dalla moglie Stefania Biacca, con una Triumph Tr2 del 1955. Abbiamo assistito a questa "classica" della Val Trebbia da un palcoscenico d'eccezione, una terrazza a Cortebrugnatella con vista panoramica, quasi fossimo a Montecarlo per vedere il G.P. dall'alto...



Candini

MODENA

da oltre 50 anni al servizio del tridente

assistenza, restauri,
tagliandi e ricambi
per ogni tipo di
Maserati fino al 1999

Candini G. & C. snc - Via Tito Livio, 19 - 41100 Modena - Tel. +39 059 828280
www.candinimodena.net

Comfort, sicurezza, puntualità: queste le caratteristiche fondamentali dell'azienda Noleggio Corti, che offre auto delle migliori marche per assicurare la massima affidabilità e professionalità nel settore dei trasporti.

Alcuni dei principali servizi offerti dalla nostra azienda:

- Trasferimenti da e per aeroporti, porti e stazioni ferroviarie
- Itinerari turistici e tour in città
- Disposizioni orarie
- Spostamenti da o verso altre città
- Servizi di organizzazione transfer in occasione di congressi, meeting, fiere e altro
- Servizi per matrimoni
- Shopping tour

Tel: +39 393 5246160 / 338 5260128 | Fax: +39 055 6580286
Web: www.noleggiocorti.com | Email: info@noleggiocorti.com

Gaulden Memories

STORIE E ANEDDOTI SUI GIOIELLI IN MOSTRA A VALESCURE

Testo e foto di Graham Gauld, foto di Pierre Vieuille

I francesi sono grandi collezionisti e amanti del passato, e organizzano molti eventi. Una delle manifestazioni più interessanti e in linea con il tema "blu" di questo numero, è il Concorso di Eleganza del Golf Club Valescure, vicino a Saint Raphael, in Costa Azzurra. Rappresenta un po' il Pebble Beach della Riviera, visto che si organizza nello stesso periodo, in agosto. Abbiamo ammirato gioielli che vanno dalla Brazier da corsa del 1908, alla Porsche 917/10 sempre da competizione, giusto per vedere l'evoluzione nel tempo della specie racing ... La Brazier non è mai stata restaurata, ma solo pulita alla perfezione e la vernice rosso scuro ha una patina che dà l'idea dell'età della vettura e la rende affascinante. Marciava come un orologio sul green perfettamente rasato del Golf Club: gli oltre 2000 spettatori presenti hanno potuto assistere alla messa in moto di una vettura da corsa con più di 100 anni! Un'altra storia curiosa riguarda l'azzurra Amilcar G36 "Pegase Special" del 1936 con motore 2,5 lt., dal nome del cavallo alato Pegasus, che corse la 24 Ore di Le Mans nel 1938 con un equipaggio femminile formato da Fernande Roux e Germaine Rouault. Purtroppo non terminarono la gara. La Rouault nel '37 disputò anche la Parigi-Saint Raphael con un'altra vettura. Solo quattro di queste "Pegase" furono costruite. Ha fatto effetto vedere anche una Ford Model A del 1929 versione racing, importata in Francia dagli Stati Uniti. Popolarissima negli anni '30, ma difficile da trovare in Europa. I carrozzieri francesi sono stati molto apprezzati nel corso degli anni, e a Valescure sono stati esposti alcuni esempi del loro estro. Come la Delage D6 Olympic del 1948, battezzata in questo modo dopo le Olimpiadi di Londra di quell'anno. Opera di Alphone Guilloré, che solitamente carrozzava modelli Delahaye, ma qui fece un'eccezione, creando una delle linee più eleganti di sempre. Claude Le Guezec, ex-pilota e team manager della Matra ai tempi d'oro, negli anni '60 e '70, ora ha novant'anni, ma partecipa ancora ai concorsi e ha portato tre vetture. Una di esse era una delle prime Jaguar XK120 superleggere mai prodotte, di colore oro. Fu costruita nel 1948 e consegnata a un cliente americano, dal quale Le Guezec l'ha ricomprata. Splendida anche la sua Mercedes 300 SL nera. L'annuncio del ritorno a Le Mans il prossimo anno, quasi sicuramente con livrea Martini, e la ricorrenza del 50° della 911, hanno portato l'attenzione sulla 911 RSR che finì 4° a Le Mans nel 1993 affidata a Gijs Van Lennep e Herbert Müller. In seguito corse in USA con Peter Gregg e Hurley Haywood. Sempre in tema Porsche, ammirata anche la 917/10 nella livrea Shell; questa sport prototipo con telaio n. 001 fu venduta a Willi Kauhsen, che la utilizzò nella serie Can Am in USA e nella Interserie. Infine da segnalare anche la splendida Delahaye 135 MS azzurra, una habitué del Concours d'Elégance Valescure.

Ernesto ed Ettore Maserati con piloti e collaboratori, accanto alla Osca MT4 1100 nel 1953. Sotto, la Maserati A6, poi tre Osca MT4: 1100, Vignale LM, 1350. Infine, la S-187 750 e la 1600 GT2 Zagato

LA RIVINCITA DEI MASERATI: OMAGGIO ALLA O.S.C.A.

UNA VOLTA LASCIATO IL TRIDENTE, FONDARONO UN NUOVO MARCHIO VOTATO ALLE COMPETIZIONI

Foto Hiramatsu

Nel 1937 i fratelli Maserati cedettero l'omonima azienda al Commendator Adolfo Orsi, industriale modenese già attivo in altri settori della meccanica, che ne spostò la sede da Bologna a Modena. Firmarono però un accordo per continuare a lavorare per altri dieci anni all'interno della società, fino al '47, proprio quando venne presentata la A6 1500. Fu la prima vettura stradale Maserati ad essere prodotta in poche unità (61 esemplari fino al 1951). La carrozzeria era di Pinin Farina, che realizzò anche due cabrio, e l'auto venne esposta al Salone di Ginevra del '47. Un esemplare venne successivamente carrozzato da Zagato nel '49. Con la famiglia Orsi, la Maserati visse un periodo magico, con la conquista del titolo iridato di F.1 da parte di Fangio nel 1957 e l'avviamento della produzione in serie. In quegli anni esistevano anche le candele Maserati, l'autocarro Maserati M15 Muletto (pure elettrico) e le moto Maserati. I tre fratelli Maserati Ernesto, Ettore e Bindo (Alfieri era morto e Mario non era coinvolto nell'attività automobilistica) non furono però protagonisti di questa fase epica, perché decisero di lasciare il Tridente e aprire una nuova realtà a San Lazzaro, la OSCA: Officina Specializzata Costruzioni Automobili. Tenendo fede al loro credo, anche quest'azienda si focalizzò sul business delle corse, realizzando pochissimi modelli stradali. L'Auto Galleria Luce di Nagoya ha ospitato una mostra "sull'altro marchio" del fratelli Maserati, con esposte 6 vetture: la Maserati A6 1500 Pinin Farina (1950) a simboleggiare il trait d'union tra una Casa e l'altra. Poi le Osca: MT4 1100 (1952); MT4 Vignale LM (1952) blu, bellissima, modello che vinse la sua categoria a Le Mans nel '53; MT4 1350 (1955); la sport S-187 750 (1956); e infine il coupé Osca 1600 GT2 Zagato (1960). Quest'ultima è stata la prima auto stradale costruita in piccola serie dai fratelli Maserati dopo 14 anni dedicati solo ai modelli da corsa. La più importante è stata la barchetta MT4 del 1948 con motore 1100 cc. Vinse il Gran Premio di Napoli del '48, guidata da Gigi Villoresi e ottenne diverse altre vittorie di classe, come quella con la mitica Ada Pace alla Targa Florio. Nella versione coupé gareggiò a Le Mans nel '53, finendo 18a assoluta ma vincendo la classe con Damonte e Dreyfus. Alcuni carrozzieri, ricavarono GT stradali dalle barchette Osca MT4. Con la MT4 2.0 a distribuzione desmodronica della Scuderia di Briggs Cunningham, Stirling Moss e Bill Lloyd vinsero nel 1958 la 12 Ore di Sebring, il punto più alto mai raggiunto dalla marca bolognese. Poi i Maserati, ormai anziani, cedettero nel 1964 l'attività al Conte Agusta, che però la chiuse nel 1967. Tra il '51 al '62 alcuni piloti Osca provarono ai correre in F.1 e F.2 con risultati deludenti. Nel 2001 ci fu un tentativo di ridare vita alla Osca, e venne presentata la 2500GT Dromos con motore Subaru, ma non ebbe seguito, perché non ha senso pensare di voler rilanciare un prodotto italiano, usando un propulsore giapponese...

OMNIAeventi
COMUNICAZIONE

Omnia Eventi è un'agenzia di comunicazione e organizzazione eventi.

Un team dinamico, composto da professionisti della comunicazione, improntato sul "dire, fare e comunicare".

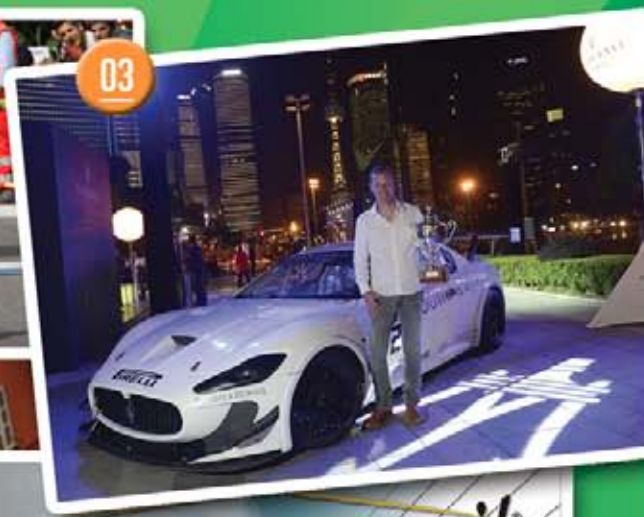
PRODUZIONE GRAFICA, DIRECT MARKETING, UFFICIO STAMPA, GESTIONE SITI INTERNET, SUPPORTO LOGISTICO, PIANI DI COMUNICAZIONE: OMNIA EVENTI.

TUTTO CIÒ CHE TRASFORMA UN'IDEA IN UN EVENTO MEDIATICO.

01

02

03



04

05

1 - Trofeo Maserati
2 - PiacenzaParacycling.it
3 - Shanghai: Trofeo Prize Ceremony
4 - Maserati GranTurismo Sport
5 - Notte di Pinta - Castel San Giovanni
6 - Case Piacentine
7 - Thomas Biagi - Superstars

07

06

www.oecom.it

QUI MONACO
N. 04 - 2013 - NOTIZIARIO MOTORISTICO

LA RIVINCITA DI MICHEL NANDAN

Michel Nandan è nato a Montecarlo nel 1958 ed è uno dei tecnici più apprezzati e vittoriosi nei rally. Il suo curriculum annovera Peugeot, con Italtecnica nel Superturismo e poi nei rally, Toyota Celica, Opel DTM, Peugeot 206 e 307 WRC; poi nel 2006 l'avventura ufficiale Suzuki SX4 WRC, e infine la Federazione Francese. Ora è pronto a rientrare nel Mondiale Rally a partire dalla sua gara di casa, il Rally di Montecarlo, visto che è monegasco. Con una nuova sfida, quella lanciata da Hyundai Motorsport GmbH di Alzenau, vicino Francoforte, che gli ha affidato la direzione. E' la struttura preposta a schierare due o tre Hyundai i20. Con motore anteriore trasversale 4 cilindri 1.600 turbo, arretrato il più possibile verso l'abitacolo; sospensioni a schema McPherson davanti e dietro, e grande cura nella distribuzione dei pesi. L'auto è in fase di sviluppo, ed è stata progettata e realizzata in Corea. Poi la sede racing europea aumenterà le proprie competenze e autonomia. Per ora sono stati messi sotto contratto tre piloti-collaudatori con caratteristiche diverse: Juho Hänninen, Bryan Bouffier e Chris Atkinson, ma si sta trattando un altro top driver. Hyundai ritorna al Mondiale Rally dopo l'esperienza con la Accent nel 2001, con l'organizzazione giusta per far bene. La vettura ha già vestito tre livree: bianca e azzurra, nera e azzurra e totalmente bianca.

RENAULT TWIN'RUN IN PASSERELLA

Per i primi giri di pista della Twin'Run, la Casa francese ha scelto Monaco, come aveva già fatto per l'Alpine A110-50. D'altronde, quale miglior palcoscenico del leggendario tracciato monegasco! Presenti Alain Prost e Jean Ragnotti, e il pilota della Caterham F.1 Charles Pic. E' una concept che anticipa la nuova Twingo, con più grinta, rendendo omaggio alle R5 Turbo e Clio V6. Vera auto da corsa con telaio tubolare, motore V6 da 320 CV della Mégane Trophy e cambio sequenziale 6 marce. Un progetto in simbiosi con quello della gemella Twin'Z, elettrica con scocca in carbonio, svelata al Salone del Mobile 2013. Renault e l'Automobile Club de Monaco, hanno confermato l'accordo di partnership che prevede la fornitura di 80 mezzi di servizio durante lo svolgimento delle manifestazioni organizzate dall'ACM.

VERGNE RICORDA CEVERT

Se qui Raikkonen nel 2012 omaggiò Hunt, quest'anno il pilota della Toro Rosso Jean-Eric Vergne ha dipinto il casco nei colori di François Cevert, uscito di pista con la Tyrrell a Watkins Glen il 6 ottobre 1973, 40 anni fa. La sua morte indusse il compagno di squadra Jackie Stewart a ritirarsi dalle gare. Presentato anche il libro a lui dedicato, ad opera di Johnny Rives e Jacqueline Cevert Beltoise, sorella di François e moglie di Jean-Pierre.

ba. ia. S.r.l.

Grafiche **ba.ia.** srl
20865 Usmate MB
Via Cavour 46
Centralino 039.670721
Fax 039.672131
gr.baia@baiasrl.it

STAMPA DIGITALE E GRANDI FORMATI

STAMPA LITOGRAFICA E CARTOTECNICA

LEGATORIA

www.baiasrl.com

DAHOLLYWOODALUGANO-NORANCO!

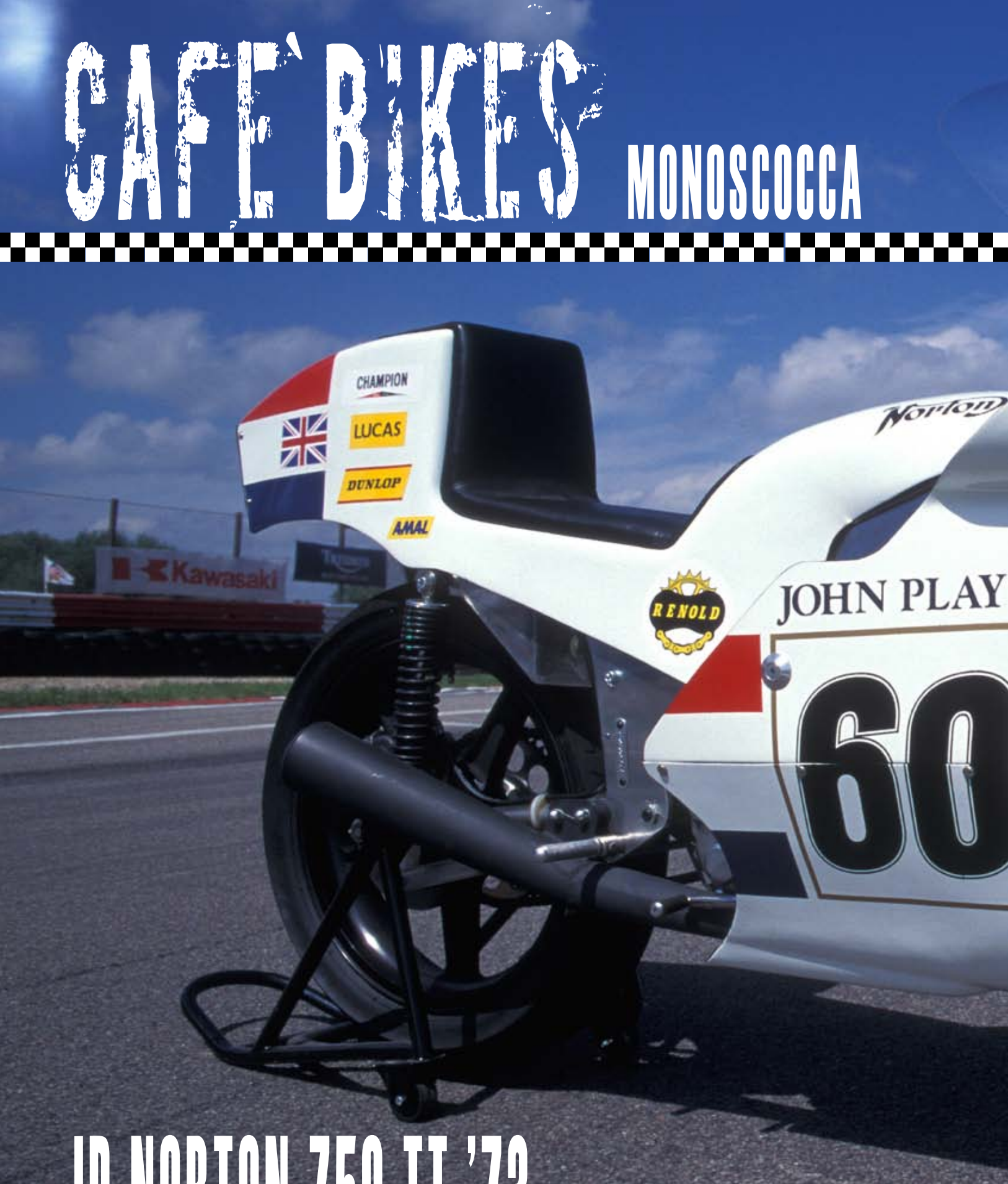
KESSEL AUTO E LA CHEVROLET LUMINA DI TOM CRUISE IN "GIORNI DI TUONO"

Foto di Andrea Cittadini

Guardando la vetrina della Loris Kessel Auto a Noranco, non si può fare a meno di notare che là in fondo, vicino alla parete, c'è qualcosa di diverso. Ma sì, è lei, è l'auto di Tom Cruise - ovvero Cole Trickle - in "Giorni di Tuono" (Days of Thunder) del 1990, regia di Tony Scott. La numero 51 con livrea nera e verde Mello Yello, bibita alla caffeina al gusto di limone prodotta dalla Coca Cola. Nel film Cruise usa anche la numero 46 gialla e verde, con marchio City Chevrolet, la concessionaria di Charlotte in Nord Carolina di proprietà di Rick Hendrick. Titolare del team che ha fornito le macchine sul set cinematografico e corre nel Campionato Nascar, l'Hendrick Motorsports. Nel 2013 il pilota Kurt Bush del Phoenix Racing (che usa i motori Hendrick Motorsports) ha portato in gara una vettura nei colori City Chevrolet, mentre l'anno dopo l'uscita del movie, Kyle Petty guidò una Pontiac Grand Prix sponsorizzata Mello Yello per il SABCO Racing. Nel film Cole Trickle vince la 500 Miglia di Daytona 1989, e una delle due auto guidate da Cruise nelle riprese, è quella comprata all'asta da Kessel Auto, come racconta Paolo Mora. «Con Ronnie Kessel la volevamo fortemente per la sua storia: ce la siamo aggiudicata al telefono, in linea con Los Angeles, a mezzanotte. Quest'auto è un'icona che ben si sposa con la nostra filosofia di vivere la passione per i motori a 360 gradi». La Chevrolet Lumina da 650 CV e cambio a quattro marce, è perfettamente funzionante; dopo il film ha corso con Bobby Hamilton Sr. «Con l'auto abbiamo anche il giubbotto indossato durante le riprese da Tom Cruise e un casco replica, perché l'originale venne donato dallo stesso attore al direttore di Daytona».

Il Garage Gardel di Noranco ha messo in atto una promozione eccezionale su tutta la gamma Subaru, offrendo 5.000 km di benzina agli acquirenti di un nuovo modello. Secondo un'indagine Svizzera, equivalgono a 6 mesi di carburante. Per Subaru, quello elvetico è il mercato europeo più importante, però la crisi e il rinnovamento della gamma hanno variato i gusti della clientela. Questa promozione rappresenta un incentivo forte per portarsi a casa le classiche 4x4 Impreza e Forester, le nuove WRX e XV, o la sportiva BRZ, nel colore blu Subaru vincente nei rally.

MONOSCOCCA



JP NORTON 750 TT '73

di Alan Cathcart – Foto di Kyoichi Nakamura

WILLIAMS
ER NORTON

JOHN PLAYER NORTON
60
LUCAS
DUNLOP

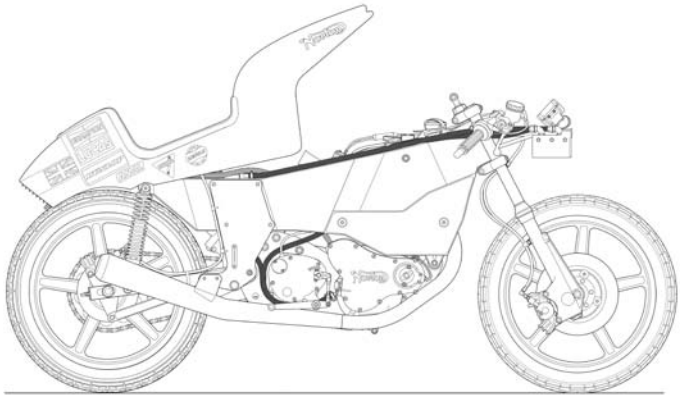
60
63
JOHN PLAYER NORTON
JOHN PLAYER NORTON
60
63

La JP Norton 750 TT '73 sarà riprodotta in 25 repliche per commemorarne il 40° anniversario. Sarà il più possibile fedele a quella vera, e utilizzerà il motore bicilindrico della Norton Commando 750 cc raffreddato ad aria. In attesa del primo esemplare di questo remake, sono stato l'unico giornalista a poter provare a lungo la moto originale del '73, una delle più leggendarie e avveniristiche mai realizzate, dotata però dell'anacronistico motore ad aste e bilancieri, che pur si comportò bene. Il suo telaio monoscocca garantiva vantaggi legati alla ridotta sezione frontale, alla maggior rigidità, al baricentro più basso, tutti aspetti ricercati oggi dai progettisti in MotoGP. Il suo vecchio motore Norton Commando derivato di serie, sconfisse numerosi motori 2 T giapponesi e altri tre cilindri britannici. Inoltre, la squadra fu il primo team motociclistico a essere sponsorizzato da un'azienda non tecnica: un noto marchio di sigarette. Uno sguardo alla storia di questa avventura è d'obbligo. Ma andiamo con ordine. Esattamente 40 anni fa, Peter Williams condusse la John Player Norton alla vittoria nella gara di Formula 750 al Tourist Trophy, classe precorritrice della Superbike odierna. Stabilì il nuovo record sul giro in 107,27 miglia (173 km/h), diventando uno dei piloti più veloci di sempre nell'Isola di Man. Quarant'anni orsono il piccolo reparto corse inglese con sede a Thruxton, produsse la moto più innovativa e all'avanguardia a livello telaistico mai vista in quegli anni. Ancor oggi quel telaio tecnicamente sarebbe valido. In quel periodo la progettazione risentiva degli influssi del mondo della F.1, in buona parte basato in Inghilterra, con squadre quali Lotus, Cooper, Brabham, BRM e Lola. Furono costruite tre moto, oltre a un quarto telaio prototipale, per puntare a vincere la corsa più prestigiosa all'epoca. Il successo inaspettato ha dato a questa moto lo status leggendario che l'accompagna oggi. Primato che premia il capolavoro creativo dell'uomo che ha concepito, sviluppato e guidato al successo in pista, questo mezzo, il pilota/ingegnere Peter Williams. Una figura eclettica di eccezionale talento. Tutto ebbe inizio nel 1971: Williams giovane tecnico all'R&D Norton, abbinava il lavoro in azienda all'attività in pista come pilota di buon livello. Vinse un GP con una Arter-Matchless G50, e ottenne alcuni successi di classe con una Norton Commando 750 cc di serie. Riuscì a convincere il suo Presidente Dennis Poore, a dargli un budget per costruire una nuova moto per puntare al successo nel TT, usando un motore 750 di serie. Le prestazioni competitive convinsero Poore; anche se l'azienda disponeva già di un motore più moderno ed evoluto, non era male l'idea di provare a contrastare i "cugini" di BSA e Triumph nella nuova classse F750 col vecchio aste e bilancieri. Il piccolo reparto corse Norton-Villiers sul circuito di Thruxton, venne adibito interamente alla realizzazione di questa moto e il neo-Campione del Mondo Phil Read ingaggiato per correre con Williams, diretti dall'ex-pilota ufficiale della Suzuki GP Franck Perris nel ruolo di team manager. La ciliegina sulla torta arrivò quando Poore, ex-pilota d'auto, riuscì a sfruttare alcuni suoi contatti nell'automobilismo per attirare l'attenzione dell'Imperial Tobacco, l'azienda che aveva introdotto la sponsorizzazione in Formula 1 quattro anni prima, con il marchio di sigarette Gold Leaf e il Team Lotus. Li invitò a sponsorizzare la Norton con quello John Player. Si trattava del primo caso nel motociclismo. Il John Player Norton/JPN Team era nato, e sarebbe stato notato da tutti nel paddock per via del sontuoso camion che trasportava le due ruote, basato su un van americano Dodge V8 da 160 km/h di velocità, che allo stesso tempo si sdoppiava e fungeva anche da officina mobile. Decorata in bianco e blu, la livrea John Player dell'epoca, la JPN 750 bicilindrica del '72 sembrava più piccola di una 500, grazie a quanto appreso nella galleria del vento del centro ingegneristico MIRA da Peter Williams, che era pure il progettista della moto, oltre ad esserne il pilota e l'ingegnere di sviluppo. Coprendo parzialmente il motore con carene ricavate all'inizio da taniche di carburante tagliate, e con una posizione di guida bassa che permette alla figura del pilota di coprire gli spazi vuoti tra carenatura e motore, fu possibile ottenere una sezione frontale rastremata, che permise di qualificare la nuova JPN a oltre 250 km/h al debutto a Daytona, lottando per il quarto posto nella 200 Miglia, dopo aver anche occupato per poco tempo la prima posizione, durante la fase delle soste ai box per il rifornimento. Fu un debutto eccellente, ma il resto della stagione 1972 fu più difficile, a causa della rottura della trasmissione che costrinse Williams al ritiro quando era secondo nel TT. Lo sviluppo della moto, portò comunque ad ottenere buoni risultati nel resto dell'anno, soprattutto nelle gare più brevi, dove non era molto sollecitato il cambio: Williams vinse la Hutchinson 100 sul circuito di Brands Hatch da percorrere in senso contrario, mentre il nuovo pilota aggiuntivo del team, Mick Grant, condusse il JPN Team a una tripletta da podio nel mini-TT di Scarborough. Read chiuse l'annata in bellezza vincendo la "Race of the South", ancora a Brands Hatch. Quindi alla fine, a dodici mesi dal debutto, l'esperimento poteva comunque dirsi già riuscito. Williams però aveva in mente di andare oltre, e aveva già nuove idee chiare e rivoluzionarie su come migliorare la moto per la stagione 1973. Costruendo un telaio monoscocca, come aveva sempre sognato fin da quando lavorava per la Ford Motor Co. a Dagenham; con i serbatoi dell'olio e della benzina (per il motore a carter secco) incorporati nel telaio in acciaio inox. "Ho avuto quattro parametri per progettare il telaio monoscocca", ci dice Peter Williams oggi. "Tre di questi erano già validi per il modello del '72: una sezione frontale affusolata, una miglior efficienza aerodinamica, un baricentro basso per avere più maneggevolezza e quindi poter posizionare il centro di gravità al centro delle masse". Questi parametri oggi sono l'ABC delle corse, ma a quel tempo Williams e il JPN seguirono una teoria controcorrente, e furono i primi a costruire una motocicletta da gara con queste specifiche. "Il modello del 1972 era una via di mezzo per poterci misurare subito in pista", ammette Peter. "Era un compromesso. Nel 1973 realizzammo una moto piccola, con il pilota "raccolto" attorno al motore e un telaio che incorporava i serbatoio di olio e carburante. Ciò mi consentì di avere il quarto parametro che il progetto del '72 non aveva: la rigidità, che in questo telaio monoscocca significava ulteriore maneggevolezza". Il lavoro sul monoscocca iniziò prima che finisse la stagione, nell'ottobre 1972, con i telaisti Robin Clist e John McLaren. Sia la Ossa che la Offenstadt GP monoscocca, che l'avevano preceduta, così come la Garelli 125 o la Kawasaki KR500 che verranno dopo, sono diverse dalla JP Norton, che adottava un sistema di alimentazione diverso, creando una sorta di airbox tra motore e telaio. Ciò ha consentito a Williams di farsi cronometrare a Silverstone a 250 km/h, e in discesa a Hilberry sull'Isola di Man a oltre 255 km/h, nonostante il suo motore erogasse solo 76 CV a 7.200 giri/minuto. Uno dei segreti per arrivare a questo risultato era la posizione del pilota, che doveva appiattirsi sul serbatoio per far passare il flusso d'aria proveniente dal cupolino sulla propria schiena. Perché poi questo bolide all'avanguardia e vincente, sia stato accantonato dopo una sola stagione, è solo un discorso legato alla politica interna dell'azienda. Williams nel 1973 aveva vinto il Tourist Trophy, fatto benissimo nelle gare internazionali in USA e contenso a Barry Sheene la conquista

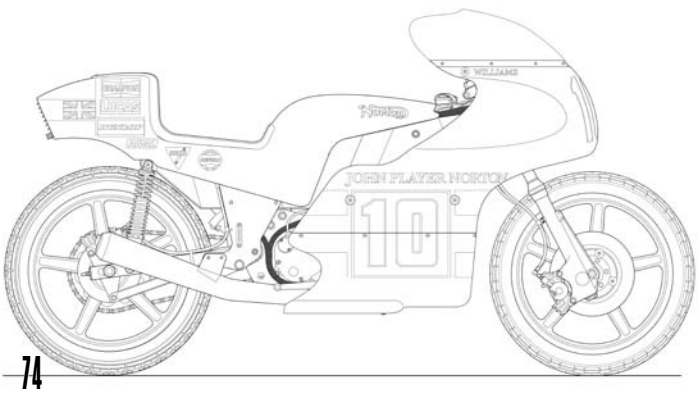
JOHN PLAYER NORTON
10

60

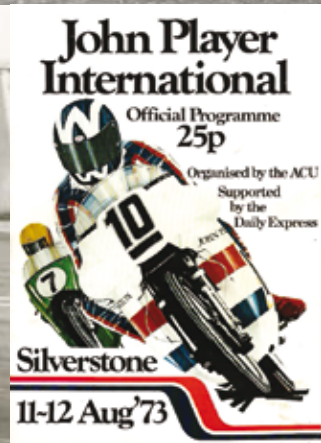
49



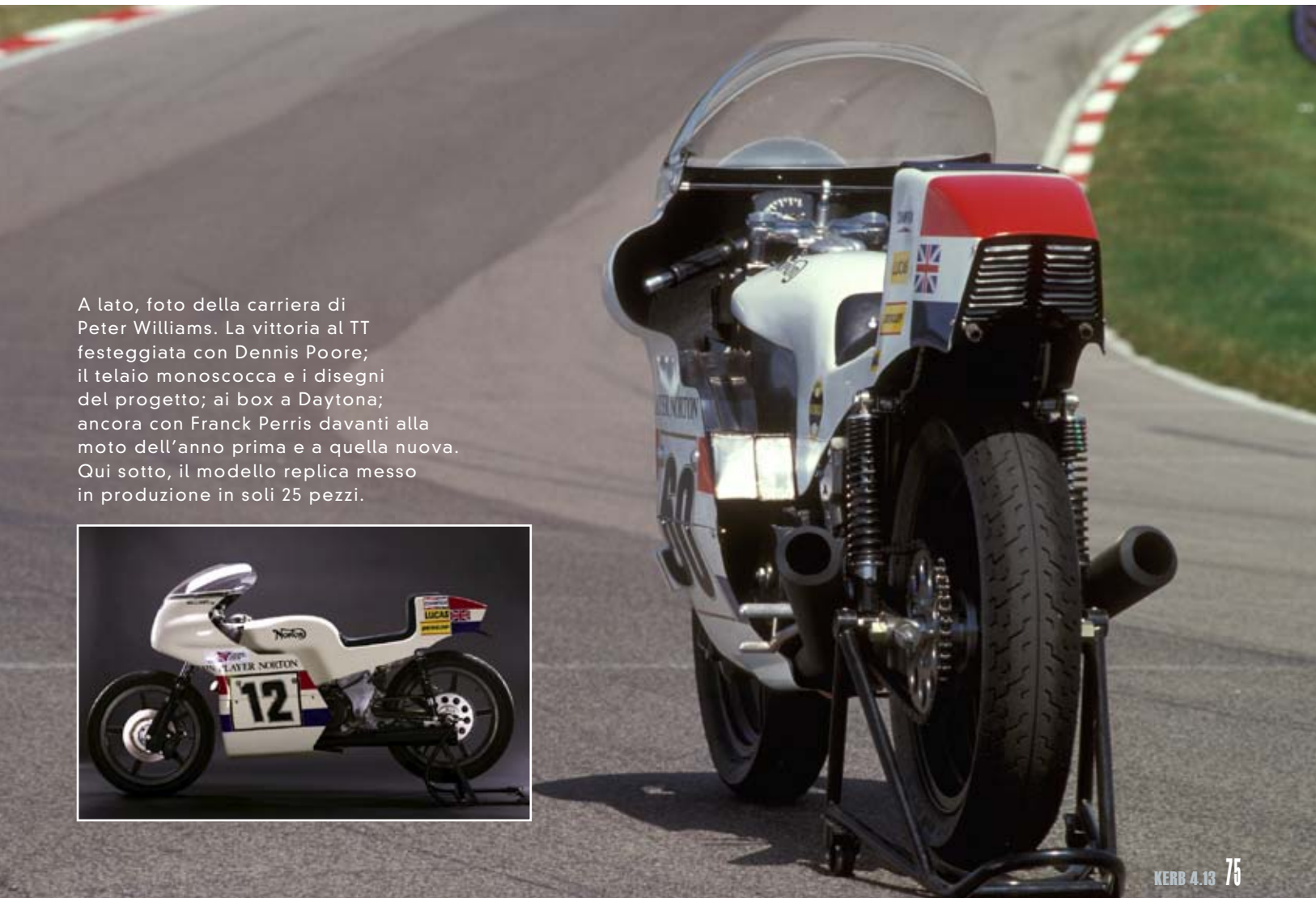
Shell


JOHN PLAYER NORTON
10

6


John Player
International
Official Programme
25p
Organised by the ACU
Supported
by the
Daily Express
Silverstone
11-12 Aug '73

del titolo britannico fino alla fine, cedendo solo per una vittoria in meno. La nuova moto del '74 fu più pesante, meno aerodinamica e non fece segnare i tempi della precedente, ma Williams aveva creato molte gelosie interne, e solo dopo se ne rese conto. Vennero inventate scuse affermando che con quel tipo di telaio era difficile lavorare sul propulsore nel paddock, ma non era vero. Peccato, perché con il nuovo motore, avrebbe potuto ottenere ancora numerose soddisfazioni. "Resta il fatto che il telaio monoscocca fu il frutto di una mia intuizione; un progetto personale, che concepii, sviluppai e portai in gara con successo per conto del JPN Team. Sono molto orgoglioso di questo e nessuno potrà confutarlo, anche se resta il rammarico per quello che si sarebbe potuto ancora fare". E' per questo che Williams, ora imprenditore, ha varato l'idea delle repliche. Per rendere merito a questa moto forse troppo a lungo dimenticata. Peter, figlio di Jack Williams che progettò la Matchless G50, smise di correre nel '74 a causa di un incidente ad Oulton Park e in seguito lavorò in F.1 per la Cosworth. Non accettò mai le offerte di Suzuki, Honda e Yamaha, per correre come pilota o lavorarvi come ingegnere. Resto fedele a marchi inglesi, tranne una fugace esperienza con la MZ 350 nel '71 vincendo il GP dell'Ulster. Eterno rivale di Giacomo Agostini nel TT, è sempre stato pilota-ingegnere-uomo all'avanguardia, nell'usare cerchi in alluminio, freni a disco, casco integrale... Solo due esemplari dei quattro costruiti della JPN Norton, erano rimasti completi e marcianti. Uno in America e l'altro nel Museo di Birmingham. Le altre due erano state trasformate in oggetti di arredo: il telaio usato da Williams per vincere il TT, trasformato in una lampada (!!!) regalatagli poi dal team (forse facevano prima a regalargli la moto!). Quella di Dave Croxford, altro compagno di Williams nel '73, in un tavolo da salotto. Fortunatamente grazie al lavoro della P&M di Richard Pickett (specialista, ironia della sorte, in BSA/Triumph), entrambi questi telai si sono potuti recuperare e le due moto mancanti restaurate completamente. Una appartiene a Mike Braid, mentre quella di Williams al più grande collezionista di John Player Norton al mondo (ma non solo, appassionato allo stesso tempo anche di auto, che guida con perizia in gare vintage): si tratta di Joaquin Folch di Barcellona, che nel corso degli ultimi 25 anni è riuscito ad aggiudicarsi altre tre JPN (una del '72 e due del '74, oltre a numerosi ricambi). Rilevate dall'importatore iberico Juan Antonio Rodes, che a sua volte le aveva prese in stock dall'Inghilterra per correre nel campionato spagnolo. Folch è stato pilota Norton fin da giovane ed è legato alla marca. Si aggiudicò una Norton Challenge con motore Cosworth e quando seppe della strana lampada, l'acquistò e incaricò P&M del restauro, che è durato 5 anni. Folch l'ha guidata nel 1998 nella parata del TT, in occasione del 25° anniversario della vittoria di Williams, mentre io pilotai un modello del '74. In seguito potei guidare anch'io la moto del '73, a Snetterton e Mallory Park, ed è tutta un'altra cosa rispetto a quella dell'anno successivo. Molto più agile e reattiva, bassa e stretta per essere una 750, ma lunga, da pilotare con una posizione di guida particolare, come ho già detto, molto distesa. Potete immaginare cosa sarebbe una moto con questo telaio, un moderno bicilindrico a V o un V4, freni, sospensioni e il meglio della tecnologia di oggi? Info: www.peterwilliamsmotorcycles.com



A lato, foto della carriera di Peter Williams. La vittoria al TT festeggiata con Dennis Poore; il telaio monoscocca e i disegni del progetto; ai box a Daytona; ancora con Franck Perris davanti alla moto dell'anno prima e a quella nuova. Qui sotto, il modello replica messo in produzione in soli 25 pezzi.

KEVIN SCHWANTZ: IL RITORNO DEL CAMPIONE

A 49 ANNI E' TORNATO IN SELLA GIUNGENDO TERZO NELLA 8 ORE DI SUZUKA

di Andrea Cittadini – Foto di Garry Taylor, Team Kagayama, Suzuki

Lo scorso luglio, all'età di 49 anni e a diciotto dal ritiro, il campione texano Kevin Schwantz è tornato a gareggiare partecipando alla 8 Ore di Suzuka con la Suzuki GSX-R 1000 del Team Kagayama, classificandosi al terzo posto assieme ai compagni Yukio Kagayama e Noriyuki Haga e andando fortissimo sul bagnato. Accompagnato come sempre dal padre Jim. Schwantz si è premurato di dire che oggi la 8 Ore di Suzuka si corre in tre, mentre una volta solo in due, ma ciò non toglie nulla al valore della sua prestazione; tenuto conto che la sua ultima gara nella classe 500 avvenne nel GP del Giappone 1995, se escludiamo una presenza al Bol d'Or nel 2004 con due giornalisti francesi e una Suzuki Superstock, più per esigenze di PR che altro. Già, il Giappone... Kevin si è sempre trovato a suo agio a Suzuka, vincendo quattro volte nell'88, 89, 91, 94, finendo secondo nel 93 e terzo nel 90 e 92. Nella 8 Ore Schwantz ha compiuto un bel gesto, indossando anche il casco di Wayne Rainey, per portare simbolicamente in pista anche lui, il suo più grande rivale. Chissenefrega se hanno sponsor diversi... La notizia del ritorno in pista mi riporta al suo arrivo in Europa. La vedete la foto sopra? Siamo a Monza nel 1987, io e Kevin Schwantz all'interno del bilico del Suzuki GP Team. Il pilota americano è alla sua quinta corsa nel Motomondiale in classe 500, la seconda nell'87. Il team manager Garry Taylor lo aveva fatto debuttare l'anno precedente, quando la squadra si chiamava ancora Heron Suzuki e lui veniva in Europa per il Transatlantic Trophy. Ritirato in Olanda, arrivò

FUNAMBOLICO

due volte 10°: a Spa sul bagnato e a Misano. Usava la vecchia Suzuki RG 500 con livrea Rizla, dotata del telaio in fibra di carbonio concepito da Nigel Stroud e realizzato con la Ciba Geigy. A Monza nell'87 guidava la nuova Suzuki RGV 500 con motore a V e telaio di tipo Deltabox, assieme a Kenny Irons (e Donnie McLeod a Hockenheim) e finì 8°, dopo esser già giunto 5° in Spagna; in Francia fu 9°. Nel 1988 avrebbe corso interamente il Mondiale GP, abbandonando l'AMA. Collaboravo con il team curando le rassegne stampa degli articoli che uscivano in Italia. Da due anni lavoravo con alcuni giornali ed ero il corrispondente di un mensile inglese; iniziai a scrivere di lui quando ancora nessuno o quasi lo faceva. A inizio '88 mi fu chiesto chi avrebbe conquistato la vittoria in Giappone, e risposi facendo il suo nome. Mi domandarono chi fosse, guardandomi con incredulità e un po' di sufficienza. Ebbene Kevin vinse alla grande, dando spettacolo e da lì il suo astro splendette definitivamente. Diventerà Campione del Mondo nel 1994, ma in definitiva ha ottenuto meno di quanto avrebbe meritato, scontando il fatto di esser rimasto sempre fedele alla Suzuki.

SUZUKI XRH-1 MOTO GP

Suzuki ha annunciato il suo rientro ufficiale nella Moto GP a partire dal 2015 e ha già allestito un test team che sta sviluppando la moto XRH-1 1000cc con il collaudatore Nobuatsu Aoki e il pilota francese Randy De Puniet. Quest'ultimo aveva già provato una Suzuki GSV-R nel 2011 e avrebbe dovuto correrci nel 2012, prima che la Casa di Hamamatsu annunciasse il proprio ritiro. Giocoforza ripartire da lui, per correttezza, anche se ha un contratto con il team Aspar. Tre anni di ritiro che in realtà sono poi stati uno e mezzo, visto che già da alcuni mesi la nuova Moto GP sta girando in pista.

Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ...
con il nuovo l'usato e unico nel suo genere il mercato d'epoca.

editorialewinner ... l'evoluzione in movimento

PEUGEOT P135

PIONIERI E RECORD

Foto Bonhams e Gigi Pellissier

La Casa del Leone oggi è nota per le sue auto, per gli scooter, le bici e i suoi celebri macina sale, ma un tempo lo era anche per le moto. Nei primi del '900 fino agli anni '30 fecero faville e stabilirono record. Come quello doppio ottenuto a Dourdan nel 1904 da Vincenzo Lanfranchi detto "Cencio" sulla distanza del km da fermo e lanciato, dove raggiunse quasi le 77 miglia orarie, 123,287 km/h, battendo il suo stesso primato dell'anno prima di 123,249. Anche l'altro pilota italiano Giosuè Giuppone ottenne grandi successi con Peugeot, sia in moto che in auto. Entrambi erano stati ciclisti. In effetti il marchio nasce come costruttore di biciclette e poi moto nel 1899 a Montbéliard. Il primo progetto è una bicicletta a motore monocilindrico. La pubblicità apparsa in Argentina delle 100 e 125 cc 2 tempi a tre marce, rende l'idea della popolarità delle moto Peugeot all'epoca. Uno dei modelli più celebri è il P135 350 cc prodotto dal 1936 al '40. Un esemplare è stato battuto all'asta da Bonhams a Parigi al Grand Palais in occasione di Rétromobile, e aggiudicato per un importo incredibilmente conveniente. E' il modello blu nella foto in alto, del 1939. Una P135 simile del '37, invece, azzurro più chiaro, ha fatto parte del lotto di oltre 30 moto d'oltralpe che hanno partecipato all'evento ASI di Varano. Si può dire che la Francia sia stata fin dai primordi la culla della motocicletta a livello mondiale; marche quali Peugeot e Terrot aprirono la strada. A proposito della Casa del Leone, a Varano era presente la ricostruzione di una rarissima bicilindrica 4 valvole doppio albero a camme in testa della quale furono costruiti solo 3 esemplari oggi spariti.

EZPRESS

LE TUE RIVISTE IN FORMATO DIGITALE

WWW.EZPRESS.IT

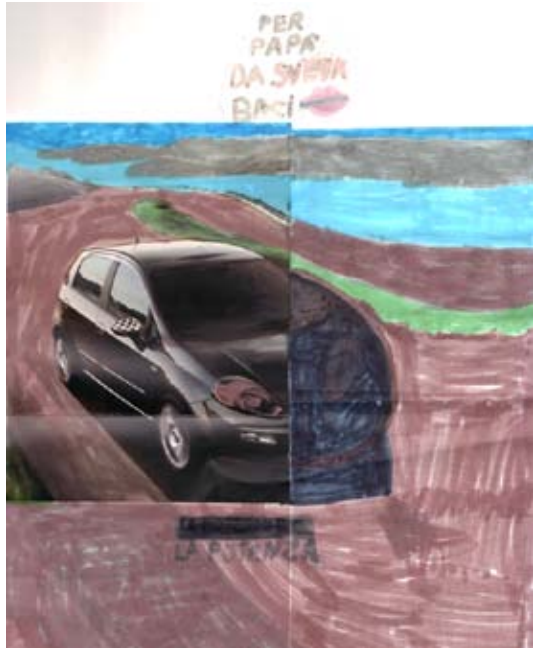
LIFESTYLE TIME

VAL TIDONE BRINDA PURPLE AL BOBINO

Piacenza è terra di motori. Da Rottofreno, un nome-un destino, è partita la gloriosa avventura dei fratelli Maserati. Enzo Ferrari il 14 giugno 1931 al volante dell'Alfa Romeo 8C 2300, conquistò il podio nella cronoscalata Bobbio-Passo Penice: ultima competizione da pilota per poi dedicarsi solo alla gestione della sua Scuderia. A Castell'Arquato si disputa la Vernasca Silverflag. Ce ne sono dunque, di storie di motori da raccontare... Piacenza però è anche sinonimo di vini di qualità. Ogni anno a settembre si svolge la Valtidone Wine Fest e per presentare l'edizione 2013 il territorio si è ha approcciato la movida milanese con una serata organizzata sui Navigli, al Bobino. Sommelier e salumi tipici hanno esaltato i vini della Val Tidone, terra che abbina tradizione e cultura. Quanto al Bobino è il "covo" degli appassionati Peugeot, che qui hanno vissuto le serate estive milanesi, ammirando la 208 XY in livrea rigorosamente purple, stesso colore del logo della Valtidone Wine Fest.

AUTO E ARTE

Nei prossimi numeri di KERB MOTORI ci impegnamo a parlare del legame tra Arte e Motori. Un tema stimolante e ricco di spunti interessanti, dove spaziano molti artisti. Nell'attesa, su questo numero, ecco il contributo di una lettrice: la piccola Sveva.



IN QUATTRO VOLUMI, TUTTO SULLA TATRA

Mojmir Stojan, giornalista e storico dell'automobile di Brno, ha presentato la sua nuova opera sulla Tatra, marchio della Repubblica Ceca dalla storia eccezionale e interessante. I quattro volumi ricchi di documenti originali, affrontano al storia dell'azienda nel periodo 1897–1947, quello più significativo. Prezzo: 159 Euro. Merita assolutamente una visita il Museo Tatra a Kopřvnice www.tatramuseum.cz.

TATRA in archive documentation

ENCYCLOPEDY

This publication is created from the original company documentation which documents the production in Tatra Kopřivnice (CZ) in the period 1897-1947.
In exceptional cases are used documents which have an unknown origin or they are facsimiles however they were published by Tatra Works or Tatra Museum on the anniversaries of the company.
The publication (about the range over 2000 pages) is divided into four books in a special case. It is divided for your comfort.

The price of the set: 159,– € plus shipping fee

1 You can order the book in an address of a publisher.
The address of the publisher:

Vydavatelství MS Press
Fillova 8
638 00 Brno
CZ

2. You can buy the book in:

Regionální muzeum Tatra, o.p.s.,
Záhumenní 367/1
742 21 Kopřivnice
CZ
www.tatramuseum.cz

Order of the publication of
TATRA 1897–1947 IN ARCHIVE DOCUMENTATION

I order this quantity of publications: .....
Name: .....
Address (country, city, street, Nr.): .....
.....
.....
Delivery Zip Code/Postal Code: .....
Signature: .....
E-mail Address: .....
Phone Number: .....
This order is sent to

Vydavatelství MS Press
Fillova 8
638 00 Brno
e-mail: mstojan.mspress@email.cz

LIFESTYLE BLUE TIME

AZZURRA COMPIE 30 ANNI NEL SEGNO DI AUDI, RIGOROSAMENTE BLU

Foto Audi

Audi ha un record speciale: dall'inizio del 2012 a oggi, ha svelato una dozzina di novità nel colore blu. E' certo che a Ingolstadt già sanno che le sue sfumature esaltano le linee di un'auto di taglio sportivo. Ecco l'elenco: RS Q3 (10/2013); A3 Cabriolet (9/2013); A3 Sportback G-Tron (3/2013); RS Q3 (2/2013); SQ5 3.0 TFSI (1/2013); RS 5 Cabriolet (12/2012); R8 V10 Plus (10/2012); A3 Sportback TCNG (9/2012); SQ5 TDI Audi Exclusive Concept (9/2012); RS 5 Cabriolet (9/2012); R8 (7/2012); SQ5 TDI (7/2012 e 6/2012); RS4 Avant (6/2012); RS Q3 Concept (4/2012). Blu è il colore del mare e la Casa dei 4 anelli ha trovato nella vela un canale ideale per veicolare sportività, tecnologia ed esclusività. E' partner di Azzurra, che celebra il 30° compleanno dal debutto di Newport nell'America's Cup 1983 (ora lo scafo di 12 metri è esposto fisso a Porto Cervo); poi nel 1987 ci fu Fremantle in Australia. Ritornata in acqua con una nuova barca nel 2009, Azzurra ha vinto il Louis Vuitton Trophy a Nizza. Poi la 52 Super Series nel 2012, più altre regate quest'anno.

mynd.it photo: Stefano Farina
IT'S NOT
JUST FITNESS
IT'S FUN
FITNESS DEPARTMENT
GROUP EXERCISE
PERSONAL TRAINING
YOGA
DAINAMI
FUNCTIONAL TRAINING
CYCLING / KRANKING
WATER SPACE
COMFORT ZONE
SPA
TERRAZZA
RISTORANTE
FREE PASS
SCARICALO
DAL WEB
DOWN TOWN PALESTRE
TUTTE LE TUE PASSIONI
downtownpalestre.it
Milano Fitness S.S.D. a r.l. - Piazza Cavour, 2 - Tel. 02 76011485 - Piazza Diaz, 6 - Tel. 02 8631181 - Milano - info@downtownpalestre.it

QUATTROPORTE S Q4. SPORTIVITÀ E SICUREZZA SCOPRONO NUOVI CONFINI

La nuova Quattroporte S Q4 amplia i confini della sportività: l'innovativo sistema Q4 gestisce in maniera attiva e intelligente la potenza del propulsore V6, concedendo a chi si mette al volante tutto il piacere di guida della trazione posteriore anche su fondi a bassa aderenza, nella massima sicurezza. Per la prima volta nella storia, la trazione integrale si guida come una Maserati.

MOTORE: V6 2979 CC - POTENZA MAX: 410 CV A 5500 G/M - COPPIA MAX: 550 NM A 1750/5000 G/M
VELOCITÀ MAX: 283 KM/H - ACCELERAZIONE 0-100 KM/H: 4,9 SECONDI CONSUMO CICLO COMBINATO: 10,5 L/100 KM - EMISSIONI DI CO_2: 246 G/KM

www.maserati.com