KERB
MOTORI

Periodico
di cultura
motoristica
Bimestrale
Anno II
n.5 2013 (7)

euro
5,00

30005
9 772280 407008

CAFE' BIKES

ATTRAZIONE FATALE:
BONNEVILLE RECORD

LA 208 GTi, VARZI
E IL BREMGARTEN

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

03 SOMMARIO

05 TERZA PAGINA

06 POKER D'ASSI

08 ON THE ROAD – PEUGEOT 208 GTi. A BERNA PER RIPERCORRERE IL BREMGARTEN

16 ON STAGE – MISSIONE SPECIALE. RANGE ROVER SPORT: DA NY A LUGANO

20 ON TRACK – SUZUKI SWIFT. IN GARA NELLO SLALOM DI AMBRI'

26 ON THE ROAD – INSTANT CLASSIC TEST DRIVE: MAZDA RX8. ELOGIO DEL WANKEL

30 CLIP E CLICK D'AUTORE – COVER STORY LA PEUGEOT 308 R CONCEPT NELLE FOTO DI PATRICK CURTET

32 L'ULTIMA TZ3 SPECIALE

34 ON THE HILLS: SALVAROLA EXPRESS. LUNGO LE STRADE DELL'ECCELLENZA

44 ANTEPRIMA – AUDI QUATTRO IL MITO SI PERPETUA

46 ON THE ROAD CLASSIC TEST DRIVE: MASERATI 3200GT. YELLOW SUBMARINE

50 RALLYTIME – VADO AL MAXIMO

54 PROVA SPRINT – QUEL DESIDERIO CHIAMATO FORMULA ABARTH

56 DELTAWING: L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA SPECIE

58 ART CAR OAK RACING: NEL SEGNO DELLA TRADIZIONE

61 IL MONDO BRM E LE CORSE

62 MUSEI E COLLEZIONI – IL SOGNO DELLA 24 ORE DI LE MANS IN GIAPPONE

65 QUI MONACO

67 TICINO MOTORI

68 GRANDE SUCCESSO PER AUTO MOTO D'EPOCA A PADOVA

70 CAFE' BIKES LAGO SALATO – BONNEVILLE MON AMOUR

78 CAFE' BIKES RETRO' MONZA – DEUS EX MACHINA «EAU ROUGE» XJR1300 YAMAHA

81 MODELLISMO – QUASI VERA LA DELTAWING PROFIL 24

82 LIFESTYLE TIME – AUTO E ARTE. SAL SCARPITTA: AMERICA E ITALIA, CON LA PASSIONE PER LE SPRINT CAR ...

KERB MOTORI – Periodico di cultura motoristica – Bimestrale – Anno 2, n.5 – 2013
Contiene il supplemento CAFE' BIKES
Direttore responsabile: Andrea Cittadini. Direttore onorario: Sciampi
Hanno collaborato a questo numero: Alan Cathcart, Filippo Ghialamberti, Sabino De Castro, Sabina Giussani, Beppe Zagaglia, Stefano Iori/Motorsport Picture Corner, Alessandro Saetta Vinci, http://decappottabiliontheroad.com, Roberto Carrer e Marco Galli/Carrstudio, Mario Chiarappa e Angelo Corradini/Grim Foto, Patrick Curtet, Lorenzo Marcinnò, Nicolò Pace, Maurizio Rigato/Elle Emme, www.okfoto.it/ Enzo ed Edoardo Nicolino
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 postale, online e con App.
A Milano è disponibile presso La Libreria dell'Automobile, in Corso Venezia 45.
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: Patrick Curtet – Stampato su carta ecologica

COME ABBONARSI – NUOVE TARIFFE 2014:
Versione pdf via email, 5 numeri all'anno: 13 Euro.
Versione cartacea per posta, 5 numeri all'anno: in Italia 23 Euro; all'estero 43 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.
Oppure scaricate l'App KERB MOTORI per iPad, iPhone, Android.
Formato digitale su www.pocketmags.it, www.pocketmags.com, http://www.pocketmags.com/viewmagazine.aspx?titleid=2032&title=Kerb+Motori, www.ezpress.it e www.leserservice.ch. – Per informazioni: kerbmotori@kerbgroup.com – Tel. 3356647467.

Available on EZPRESS Platform
Available on Google play
pocketmags.com Discover Read Enjoy
Available on the App Store

Bernard Richards Manufacture
The Driver's Timepiece
V8-44-GULF
Limited edition 200 pieces
B.R.M
Chronographes
Fabien Giroix
www.brm-manufacture-gulf.com
00 33 (0)1 61 02 00 25
Gulf
Official Gulf Licensed product

PRODUTTORI, DATEVI DA FARE! L'AUTO E' UN BENE DA TUTELARE

SI MOLTIPLICANO LE MISURE CHE PENALIZZANO LE AUTO. E SE SI PROVASSE A INVERTIRE LA TENDENZA? di Andrea Cittadini

Anche questo numero non deluderà le aspettative di chi ama i motori a 360°, e cerca la storia nella storia. Con questo spirito siamo andati a Berna con una Peugeot 208 GTi per ripercorrere i tratti ancora esistenti del circuito del Bremgarten, dove nel '48 si visse un week-end drammatico, che costò la vita a tre piloti e ne miracolò un quarto. Due di loro si chiamavano Omobono Tenni e Achille Varzi, e una lapide artigianale sul luogo dell'incidente ricorda ancora quest'ultimo campione. In tema di tributi, un altro lo dedichiamo alla Mazda RX8, icona instant classic, e all'impresa della 787B nella 24 Ore di Le Mans 1991 con lo stesso propulsore Wankel. Poi lanciamo un appello: chi viaggia in Europa, specie da noi, ma anche in Francia, Svizzera, e in altri paesi (ora pure in Olanda con i nuovi limiti più rigidi) si sarà accorto in Europa è in atto da parte delle istituzioni una sorta di subdola guerra all'auto, che viene demonizzata oltre ogni limite, ma poi - soprattutto in Italia - spremuta come un limone con tasse, accise e balzelli di ogni genere. Si restringe la larghezza delle vie, si creano rotonde inutili o semafori per immissioni da vie secondarie deserte. Anziché far defluire il traffico, lo si incolonna in rallentamenti, creando problemi di circolazione dove non ve n'erano. Si introducono ridicoli limiti da 30 km/h (una bici è più veloce), si elimina ogni parcheggio gratuito e la possibilità di arrivare nei centri storici... Beh, forse ci si dimentica che oggi tante famiglie hanno tre auto, non una come una volta e almeno da noi l'efficacia e l'efficienza dei mezzi pubblici lascia a desiderare. Un appello alle Case automobilistiche, che spendono miliardi in pubblicità: perché non fate cartello per promuovere l'immagine dell'auto, quella classica con motore a scoppio, ridandole giusta dignità e legittima importanza?

COME ABBONARSI - NUOVE TARIFFE 2014:
Versione pdf via email, 5 numeri all'anno: 13 Euro.
Versione cartacea per posta, 5 numeri all'anno: in Italia 23 Euro; all'estero 43 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.
Oppure scaricate l'App KERB MOTORI per iPad, iPhone, Android.
Formato digitale su www.pocketmags.it, www.pocketmags.com, www.ezpress.it e www.leserservice.ch.
Per informazioni: kerbmotori@kerbgroup.com - Tel. 3356647467.

PROVE TECNICHE DI ALFASUD

IN COSTIERA, DA MAIORI A MINORI, A STRAPIOMBO SUL MARE RINCORRENDO UN SOGNO... di Sciampi

Questa volta vi voglio raccontare una grande e indimenticabile esperienza fatta nel lontano 1972. La scuderia "Sport e turismo" di Milano con a capo l'indimenticabile Contessa Enza Guercio, organizzava un famoso "Autotorneo" in circuiti, percorsi cittadini o piazze (ad esempio la pista Rossa dell'Idroscalo di Milano, Piazza Sempione sempre a Milano, il circuito di Varano de' Melegari). Quell'anno organizzò niente di meno che una corsa sulla costiera amalfitana, vicino Amalfi e Positano, esattamente da Maiori a Minori, per 2 km. Lungo una strada molto stretta e pericolosa con a lato lo strapiombo vista mare. Che meraviglia! Era una corsa a cronometro individuale. Io partecipavo a quasi tutte le gare dell'Autotorneo, quindi da buon campano della provincia di Caserta, figuriamoci se non morivo dalla voglia di partecipare a quella competizione. Fu anche l'occasione per andare a trovare la mia famiglia a Maddaloni: mia madre era orgogliosa della mia passione automobilistica, diceva a tutti che suo figlio Mimì correva con le macchine a Milano. E pensare che spesso le madri sono le prime a essere preoccupate quando un figlio sogna di voler fare il pilota... Tornando alla gara, rimasi senza fiato e provai i brividi quando la Contessa mi disse che l'Alfa Romeo da Pomigliano d'Arco ci avrebbe mandato la appena uscita ma già famosa Alfasud, per farsi pubblicità. Mi raccomandò naturalmente di fare bella figura, perche essendo prodotta in Campania era giusto che la guidasse un campano come me ... Ero stimato e considerato dalla gentile Contessa, che con il marito fu tra i pionieri della diffusione dell'agopuntura in Italia e all'estero. Le macchine iscritte erano una trentina suddivise in varie classi. Venne un ingegnere dell'Alfa Romeo a descrivermi la macchina e mi disse che avrebbero fatto un trofeo Alfasud, al quale mi sarebbe piaciuto tantissimo partecipare, ma purtroppo i costi non erano alla mia portata e poi ero appena entrato nelle Poste a Milano.Mi sono subito trovato a mio agio con l'Alfasud. Il sedile era comodo, non c'era nessun assetto speciale, era tutto di serie, ma si guidava come fosse incollata alla strada. Arrivai 11° o 12° non ricordo bene, ma - ragazzi - che emozioni lungo quella strada in costiera! Fu per me un'esperienza unica, e adesso a distanza di tanti anni sento una grande nostalgia e malinconia, ricordando la cara unica Alfasud. Forse non ha avuto il successo che avrebbe dovuto avere, ma è stata l'orgoglio del Sud perche è stata la prima autovettura costruita interamente al Sud, a Pomigliano d'Arco. Per completare la cronaca dell'evento, ritornai a Maddaloni con la mia Mini Minor, ma me la rubarono, con dentro casco tuta e macchina fotografica con tutte le foto della corsa. Che rabbia e che peccato. Ritrovarono la mia Mini dopo sei mesi, in campagna a Sant'Agata de Goti, provincia di Benevento. Era rimasta solo la carcassa...

POKER D'ASSI

MODENA TERRA DI MOTORI

di Beppe Zagaglia

Beppe Zagaglia è uno spirito libero, un poeta. Cantore per eccellenza della modenesità, narra scampoli di vita vissuta nella rubrica "Gente di Zagaglia", sul Resto del Carlino. Medico mancato, viaggiatore, scrittore, fotografo, ma anche pittore e grande osservatore: di paesaggi, di uomini, di automobili, quando queste diventano un pezzo di storia. Da Modena agli USA, da Gallipoli - dove ama svernare - all'Irlanda. Dalle partite a carte con Luciano Pavarotti, al mitico Natale Fini-Zagaglia, l'evento da non perdere se si vuol comprendere la Modena che fù e forse è ancora...

Rosso nel cielo sopra Modena rossa di gente, rossa di tetti e di macchine: Ferrari Maserati, Stanguellini. Ma poi il cielo diventa giallo di sole, giallo nel tetto del museo casa Enzo Ferrari e alla fine azzurro, sereno di luce. Il Museo Casa Enzo Ferrari. Due parti distinte. La casa natale, i ricordi di una vita, fotografie e cimeli, lo studio, gli occhiali. Un mondo passato ma non perduto, un ricordo per ricordare quel grande personaggio in una casa di quelle di una volta. Di fianco un grande capannone moderno, slanciato verso il cielo e col tetto giallo Ferrari. All'interno si diventa piccoli con tante macchine che hanno fatto la storia dell'automobilismo nazionale incastonate come gioielli. E sono gioielli della meccanica, del disegno e raccontano un mondo di corse di traguardi raggiunti, di personaggi, corridori dai nomi famosi: Nuvolari e Fangio, Ascari, Villoresi... La Mille Miglia dei nostri ricordi, il patronatino nel parco che annunciava con la tromba il passaggio di una vettura e il rombo, l'odore dell'olio di ricino. Una gara , una corsa col tempo, con la polvere, la ghiaia delle strade, il volto dei piloti teso, le mani sul volante. Li vedevamo passare così, si guardava il numero della macchina e sapevamo così chi era al volante di quella Maserati, o Ferrari o Mercedes. Ricordi che il tempo ha trasformato in sogni che si avverano col passaggio della Mille miglia di oggi, con le stesse macchine lucenti e restaurate come gioielli. Sono cambiati i volti, attori e attrici, cantanti famosi, nobili, persone appassionate di automobilismo o anche soltanto in cerca di un momento di gloria, di un bagno di folla nella corsa più bella del mondo indietro nel tempo nelle strade dei ricordi.

CONDUCI LA TUA VITA!

di Roberto Rasia dal Polo

Roberto Rasia dal Polo è un altro di quei personaggi che se non ci fossero bisognerebbe inventarli. E' un amico, giornalista, scrittore, attore, showman, appassionato di auto e moto. E' stato protagonista per KERB MOTORI della prova della Maserati GranTurismo S Automatica a Reims, articolo di copertina e pezzo di apertura sul primo numero della rivista. E' "l'entertainer" (presentatore è dire poco) del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este dedicato alle due ruote. E' anche il direttore del sito Turismoinauto.com. Non solo conduce la sua vita, le sue auto, le sue moto, i suoi talk show, i suoi spot pubblicitari (l'ultimo per una rete telefonica.) Si propone di insegnarti a condurre anche la tua, di vita, e per farlo ha scritto un libro ricco di spunti e consigli da fare propri, cui parte del ricavato va in beneficienza. Presto tornerà a condurre anche per KERB MOTORI ...

Con un'ardita acrobazia mentale in questo libro mi sono posto l'obiettivo di dimostrare che vivere è come condurre un evento dal vivo o un format radiotelevisivo. Bisogna innanzitutto saper gestire il proprio corpo nello spazio, respirare in maniera corretta, parlare incisivamente e ottenere lo scopo prefissato. E', inoltre, necessario imparare ad improvvisare, gestire i conflitti, saper negoziare con i nostri interlocutori e relazionarci con diverse persone per ottenere il medesimo risultato. L'era digitale sta invadendo la nostra vita sempre più velocemente, ma, per quanta tecnologia si nasconda dietro ogni nostro gesto o pensiero, alla base rimane (e rimarrà sempre) un processo di comunicazione. Saper condurre quel processo determinerà sempre di più il nostro successo nella vita privata, sul lavoro e nelle relazioni con gli altri. Come si insegna a chiunque voglia fare il presentatore o il conduttore, la buona notizia è che comunicatori non si nasce, ma lo si può diventare. La pessima notizia è che è difficile. Molto. Condurre un evento, infatti, è un arte complessa e delicata. Saperlo fare è un'abilità propria di pochi professionisti. Procedere ad una presentazione non significa unicamente calcare le assi di un palcoscenico davanti ad un pubblico più o meno feroce. Si conduce anche quando si fa un colloquio, quando si insegna ad un figlio, quando si cerca un collaboratore, quando si chiede un permesso al capo o si tenta una negoziazione. Inoltre, non è vero che per condurre bene sia sufficiente saper parlare. La conduzione implica la preparazione, la gestione dello stress, la consapevolezza della propria voce, la capacità di gestire il proprio corpo, la creatività e l'allenamento...

Conduci la tua vita! diario di un conduttore (185 pag.), è pubblicato da 12punto6 S.a.S.. Il manuale è disponibile online su www.ConduciLaTuaVita.it, e nelle 100 Librerie Feltrinelli d'Italia. L'autore ha stretto un accordo con la LILT, Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori, sezione di Genova, e per ogni libro venduto sarà devoluto un euro al progetto "Ancora donna". Il referente è il Dottor Andrea Puppo, Presidente della Sezione genovese della LILT. Il prezzo è di 18,00 Euro IVA inclusa (15 euro acuistandolo on line su www.ConduciLaTuaVita.it, spese postali incluse). Finora sono state 1.500 copie in 12 mesi. Forza, diamoci da fare per dare un contributo alla raccolta per la LILT!

UMBERTO PANINI: HASTA LUEGO, HOMBRE

Un grande modenese solca la sconfinata pampa del firmamento: Umberto Panini. L'ultimo dei quattro fratelli che crearono il mito delle figurine nel mondo. A 83 anni, anche se malato, lo trovavi nella sua tenuta alla periferia di Modena, battezzata col nome Hombre. Sì perché da giovane dopo esser stato alla Stanguellini, alla Maserati Moto e aver aperto un'officina, Umberto emigrò in Venezuela. Fino al '64 quando il fratello Giuseppe gli scrisse quella frase passata agli annali: "..l'America è qua, torna abbiamo bisogno di te". Infatti nel 1961 i tre fratelli Benito, Franco Cosimo e Giuseppe, avevano fondato la Edizioni Panini; erano già titolari con le sorelle dell'agenzia di distribuzione di giornali e del chiosco di Corso Duomo. Umberto si occupò del lato tecnico, progettando e creando i macchinari per la stampa e il confezionamento dei pacchetti di figurine. Nel 1988 quando l'azienda venne ceduta a Robert Maxwell, si dedicò alle sue passioni per i motori e l'agroalimentare, nella "fazenda" che aveva acquistato nel '72, producendo parmigiano biologico con il latte di 500 capi. Qui in un museo tutto particolare, Umberto mise in salvo l'ex-

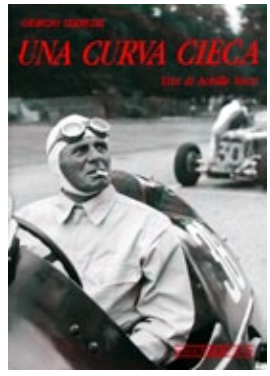
collezione ufficiale Maserati, acquistata nel 1993 da De Tomaso, appena prima che fosse messa all'asta a Londra. Onore a lui, nel centenario del Tridente.

UNO SCHERZO DEL DESTINO

di Giorgio Terruzzi

Giorgio Terruzzi, è uno e trino. Oppure è uno e crine, dal momento che la sua lunga chioma è uno dei suoi segni particolari. Quelli che una volta facevi annotare sulla carta d'identità. Se l'è tagliata solo una volta, per una promessa fatta a suo padre... Uno e trino Giorgio, perché è giornalista, scrittore, autore teatrale, ma anche giocatore di rugby e pure latin lover. Anche se l'amico, collega, rugby-man Marco Pastonesi dice che è brutto. Giorgio, nato alla scuola di Beppe Viola, per la serie dei "Quelli che...", ha scritto tanti libri, anche con lo stesso Pastonesi e Diego Abatantuono. Citiamo quello sui fratelli Brambilla "Il bello del gas" (Zelig). Poi i due su Varzi, per Giorgio Nada Editore: "Una curva cieca" e "Varzi. L'ombra oscura di Nuvolari". E' stato anche maestro del direttore di KERB MOTORI, a Racing, Tele+, 1991, insegnandogli come si fa televisione. Segue la F.1 da trent'anni e riesce ancora oggi a trovarla interessante.

Varzi torna a Galliate alla fine di febbraio. Al Gran Premio di Berna, prima gara dell'annata con l'Alfa Romeo, mancano quattro mesi. Riposo, caccia con i due fedelissimi cani spinone, qualche collaudo con le 158 in costante evoluzione; una proposta della Cisitalia per disputare alcune gare con la piccola vettura a 4 cilindri di 1200 cm3. Perché no? La prima uscita avviene a Bari il 30 maggio: terzo dietro al brasiliano Chico Landi e a Felice Bonetto, davanti a Nuvolari e Franco Cortese che corrono con una Ferrari. Tazio, ancora lui. Il mantovano sta male. I polmoni non reggono più l'aroma delle corse e la maschera bianca allacciata sulla bocca fa poco o niente. In maggio, aveva giocato per l'ultima volta una magnifica partita con la Mille Miglia. A bordo di una Ferrari 166 S era riuscito a resistere sino alle porte di Reggio Emilia nonostante stesse perdendo i pezzi dell'automobile e qualche altra giornata di vita. A Bari pochi giri dopo il via, cede il volante a Cortese. Di nuovo insieme, due vecchi signori. Si ritrovano a Mantova il 13 giugno per disputare una corsa intitolata ai due figli scomparsi di Nuvolari. Tazio non riesce nemmeno ad arrivare in fondo; Achille, sempre con la Cisitalia, è terzo. Poco prima del via erano rimasti vicini per qualche minuto sull'asfalto. Due parole, nient'altro. Bastava uno sguardo, un attimo, per comprendere che il gioco era alla fine. Sul circuito svizzero gareggiano moto e auto: Gran Premio d'Europa, Circuito Motociclistico Internazionale e Gran Premio Automobilistico di Berna. Varzi arriva, come accade spesso, insieme a Norma. Arriva da Luino dove il 29 giugno ha dato spettacolo sfidando un aereo alla guida dell'Arno II, un motoscafo da competizione di Achille Castoldi, motorizzato Alfa Romeo. A Berna trova una giornata cattiva, preceduta da una notte carica di pioggia, quasi invernale. Tocca ai piloti delle moto provare per primi. Omobono Tenni, valtellinese di Tirano, classe 1905, «il motociclista più veloce del mondo», sbanda all'improvviso all'uscita della curva Eymatt, perde il controllo della Guzzi, va a morire contro un muretto. Sono passate da pochi minuti le 15. In Italia, nelle redazioni dei giornali, nelle case e negli uffici abitati da chi, in qualche modo, è legato alle corse, cominciano ad arrivare le notizie.



Una comunicazione intrecciata e convulsa che sembrerà incredibile e infinita. La Gazzetta dello Sport, 2 luglio: «Poco prima delle 20 italiane, alcune ore dopo il tragico incidente che era costato la vita a Tenni, è perito in un altro incidente l'asso automobilista Achille Varzi mentre si allenava sul medesimo circuito del Bremgarten...». Berna, 1 luglio 1948. L'Alfa scivola sull'asfalto bagnato, si capovolge lentamente. Varzi resta intrappolato nell'abitacolo, batte violentemente la testa contro il parabrezza e muore sul colpo. Sembra uno scherzo del destino, a guardare la 158 quasi intatta dopo l'urto. Un incidente strano, all'apparenza innocuo, chiude all'improvviso la vita del signore di Galliate. (Dal libro di Giorgio Terruzzi "Una curva cieca. Vita di Achille Varzi", Giorgio Nada Editore).

NNERE ENGE
MENU

ON THE ROAD

PEUGEOT 208 GTi

A BERNA PER RIPERCORRERE IL BREMGARTEN

di Andrea Cittadini – Foto Sabina Giussani, Peugeot

Il Museo Paul Klee disegnato da Renzo Piano.
Sotto l'avveniristico polo ricreativo e commerciale del
Westside disegnato da Daniel Libeskind.
A lato, lungo il Furka Pass.
Originali i fanali posteriori a bocca di leone.

Nel 1948 Peugeot guardava già al futuro, rispetto ad altri costruttori. Dopo aver ottenuto primati nelle competizioni in tutto il mondo, si pensi solo alla magica tripletta nella 500 Miglia di Indianapolis negli anni 1913, 1916 e '19, la Casa del Leone aveva già varato un piano industriale su vasta scala e una gamma completa con prodotti come la 202, la 302, la 402. Proprio sulla base di quest'ultima, usando un telaio del '39, quell'anno un appassionato sudafricano di nome John Tout, realizzò comunque un'auto da corsa con la griffe del Leone: la Peugeot Racing Special. Bella, nel suo colore blu France. Però a Berna nel luglio di quel 1948 lei non c'era. Sul tracciato del Bremgarten si sfidarono altre vetture, molte dei quali nella livrea rosso scuro che contraddistingueva auto e moto italiane. Una tonalità simile al Rosso Rubino che è stato scelto come colore di lancio della Peugeot 208 GTi, con la quale abbiamo raggiunto Berna e ripercorso quel che resta di quel circuito, lungo 7,28 km. La cui sua fama è indissolubilmente legata all'edizione del Gran Premio d'Europa che vide la morte di Omobono Tenni e Achille Varzi. Nel 1948, appunto, quando Peugeot non pensava più alle gare, ma si apprestava a introdurre la nuova berlina 203... Volevamo una vettura sportiva di colore rosso scuro per ricordare il passato. E a tutti gli effetti, un legame col passato questa 208 GTi ce l'ha, anche se porta ad un periodo meno remoto, al 1983. Anno di presentazione della iconica 205, della quale si è celebrato il trentennale. Ebbene, con la 208 la Casa di Sochaux ne ha trovato l'erede: destinata a ripeterne sia il successo commerciale che quello racing. Durante il viaggio in Svizzera, questa francesina tutto pepe (è proprio il caso di dirlo, pensando ai celebri macina sale&pepe Peugeot trovati nel Ristorante Kornhauskeller, lo scenico antico granaio), spinta dal turbo 1.6 16V THP a benzina da 200 CV, rivela tutte le proprie qualità. Alleggerita e con set-up ribassato, esteriormente denota le carreggiate allargate, l'estrattore con doppio scarico trapezoidale, l'alettone posteriore, i bei cerchi da 17' nero Carbone Onyx. Grintose le linee di scolpitura della carrozzeria. La postazione di guida la conoscevamo già, è quella innovativa con volante stile F.1 e dimensioni ridotte, con quadro strumenti in posizione rialzata per renderlo sempre visibile a chi guida, sfruttando razionalmente lo spazio nella plancia. Preciso ed ergonomico il comando del cambio a 6 rapporti ravvicinati. Belli gli inserti rossi in tono con la vernice. Assecondano il DNA prestazionale la pedaliera racing e i sedili in pelle neri con impunture rosse. Comodi e contenitivi. Il comfort è ottimo, adeguato anche per eventuali passeggeri, idem nel vano bagagli. Sorprendenti i consumi, nonostante gli 800 km percorsi con 200 CV e la perentoria indicazione del navigatore touchscreen di percorrere il Furka Pass nel viaggio di ritorno, per non tornare verso Lucerna provenendo dal Ballenberg. Affrontando i tornanti con disinvoltura, grazie alla coppia sempre presente fin dal basso, superando temporali, nebbia e condizioni polari in vetta al passo. L'eco progettazione è un altro campo in cui la 208 eccelle. Il 25% delle plastiche sulla 208 GTi è di origine naturale o riciclato; il paraurti posteriore è interamente composto da materiali «verdi». Un record mondiale di cui il Leone è fiero ... Allora se tutto va bene, cosa si può cambiare? Mi piacerebbe uno sterzo un po' più duro e meno sensibile alle asperità dell'asfalto, anche se quest'ultimo fatto è tipico delle sportive, dato l'assetto. Il prezzo? 22.200 Euro. Per info, www.peugeot.it. Detto dell'auto, parliamo dei luoghi. A Berna alloggiamo allo storico e panoramico Innere Enge, l'hotel dei grandi jazzisti come Louis Amstrong e "Wild" Bill Davison. Da qui è stato abbastanza semplice trovare il tracciato del Bremgarten ancora percorribile, anche se non c'è nessuna indicazione o targa a ricordarne l'esistenza. Unico simbolo rimasto, l'artigianale memoriale a Varzi, lungo Eymattstrasse (amici di Bern Tourism, per cortesia, abbiate cura di questo cimelio). L'altro tratto della pista è ora all'interno di un parco, penetrabile solo in bici o a piedi, e i segni del manto stradale sono meno visibili. In tema di motori, Berna è sede dell'Equipe Bernoise, la più grande scuderia svizzera, che organizza tra l'altro anche lo Slalom di Ambrì in Ticino. Lo straordinario panorama della capitale Svizzera, Patrimonio mondiale dell'UNESCO a partire dal 1983, è caratterizzato dallo charme cosmopolita di questa città, ricca si storia, e con molti luoghi che meritano di essere scoperti. Il Palazzo e la Piazza federale, la Torre dell'Orologio, il Parco degli Orsi (veri! Sono il simbolo della città), la cattedrale, la casa di Albert Einstein, le fontane e le tipiche arcate con relative cantine una volta ricolme di vino, mentre oggi il prodotto gastronomico di punta è l'Emmental. A Berna si trovano esempi di architettura medievale che affiancano forme architettoniche ardite, opera delle cosiddette "archistar" internazionali, come il Museo Paul Klee di Renzo Piano e il centro Westside disegnato da Daniel Libeskind. Berna è in definitiva una città incantevole, raccolta attorno al fiume Aar (il mare di Berna), molto apprezzato dai bernesi al pari dei bagni Marzili, che non esitano a tuffarcisi come se fossero in spiaggia. Piacevole, rilassante, immersa nel verde, con ristoranti e angoli romantici oppure ritrovi mondani come il Schwellenmätteli, nel mezzo del fiume, a due passi dal quartiere della Matte, foriero di aneddoti. Con una qualità della vita elevata. Andateci, ne vale la pena, anche nei vicini e incantevoli paesi di Laupen e Morat (Murten, anche se qui siamo già nel territorio di Friburgo).

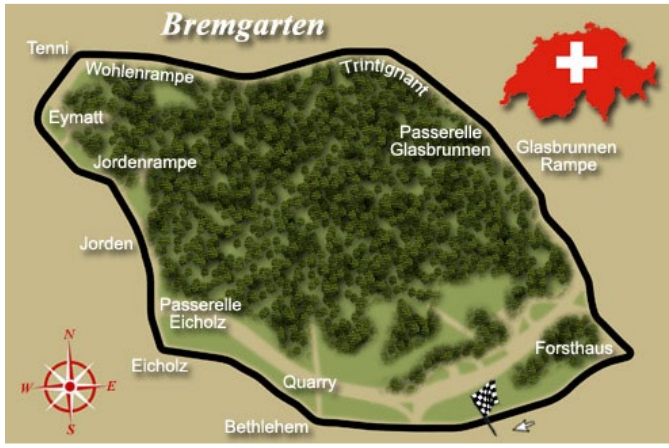
L'ULTIMO ALLORO DI TENNI E VARZI

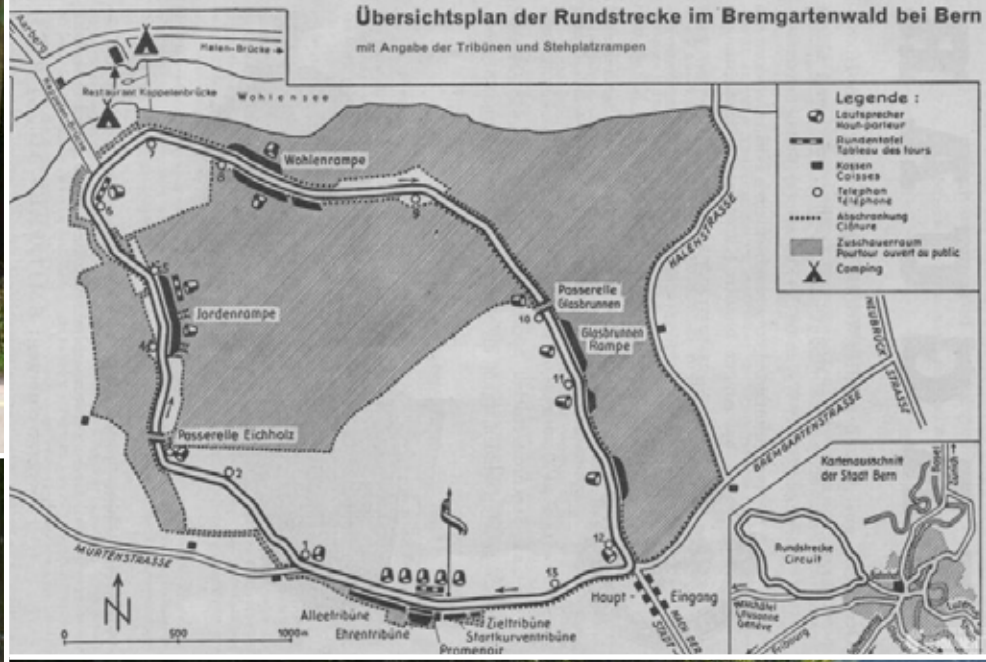
Nel luglio del '48 tre piloti trovarono la morte. Un quarto si salvò.

Accadde l'impensabile a Berna tra il primo e il quattro luglio 1948 sul circuito del Bremgarten, per il Gran Premio d'Europa Auto e Moto. Tre morti e un ferito grave, vivo per miracolo dopo una settimana in coma. Omobono Tenni, "Il Diavolo Nero" vincitore del TT, con la sua Moto Guzzi Albatros, e Achille Varzi con l'Alfa Romeo 158, morirono a poche ore e a pochi metri di distanza, il 1 luglio durante le prove. Tenni ad Eymatt, Varzi presso la Jordenrampe. Due incidenti stupidi. Tenni aveva già provato con la 250 Bicilindrica, poi aveva voluto salire anche sull'Albatros per un ultimo giro, ma le pedane più lunghe di quest'ultima, lo tradirono in curva sbalzandolo di sella. Alle otto di sera di una giornata piovosa, Varzi doveva essere già in albergo, invece era ancora in pista lungo il cordolo della Jordenrampe. La sua monoposto sbanda ma lui sembra tenerla, invece salta sul cordolo e s'impenna rovesciandosi molto lentamente, quasi da ferma. Varzi sbatte la testa contro il parabrezza. Con un casco si sarebbe salvato, ma non si usava allora in auto... Oggi sul luogo dell'incidente, appesi a un albero ci sono un crocifisso, una foto e un necrologio; chissà chi li avrà appesi lì e ne ha cura. Come per la croce di Musso a Reims, la pietà e il ricordo: segno di civiltà. La morte al Bremgarten chiede ancora un tributo il 4 luglio. Sempre nello stesso punto di Tenni, dopo due giri di gara muore Christian Kautz, al volante della Maserati 4CL; svizzero nato a Bruxelles, pilota aeronautico della Lockheed in USA durante la II Guerra Mondiale. Non è finita. Il francese Maurice Trintignant, zio del celebre attore e anche pilota Jean-Louis, protagonista de "Il sorpasso con Vittorio Gassman", fu dichiarato clinicamente morto dopo un'uscita di strada con la sua Simca-Gordini. Al 4° giro della corsa riservata alle "Voiturettes", le formula 2 dell'epoca con cilindrata fino a 1400cc: andò contro le barriere e fu scaraventato in mezzo alla pista. Si risvegliò miracolosamente dopo una settimana in coma. L'impatto avvenne nelle parte del tracciato oggi percorribile solo in bici o a piedi, dato che in auto si arriva fino a Wohlenstrasse. Tenni aveva 43 anni, Varzi 44, tutti e due del segno del Leone, come Giorgio Terruzzi, come chi scrive. Vorrà dire qualcosa? Kautz ne aveva 34, Trintignant 31. Tutti e quattro i piloti accomunati dall'aver corso con una Maserati nella loro carriera. Coincidenze.

Cercate su Youtube L'ULTIMO CIRCUITO : TENNI E VARZI (La settimana Incom 00170 del 09/07/1948 - Archivio Storico Luce).

Intanto, sulle strade di tutti i giorni, nel 1948 Peugeot introduceva la straordinaria e longeva 203 berlina...





L'albero con il pannello che ricorda Varzi, lungo Eymattstrasse.
Con la 208 GTi ad Eymatt. Divieto di transito in fondo a Wohlenstrasse.

DA BERNA AL BALLENBERG

Foto Bern Tourism e Ballenberg

Nel viaggio di ritorno, si può andare sul percorso della celebre cronoscalata del Gurnigel, che si svolge in settembre. Oppure puntare dritti al Museo svizzero all'aperto del Ballenberg: una fondazione privata che conserva edifici rurali provenienti da tutta la Svizzera, con l'arredamento tipico delle abitazioni e le attrezzature di lavoro. Immobili che non potevano essere conservati nella loro ubicazione originaria e rischiavano di andare perduti per sempre. Sono raggruppati per Cantoni, lungo i 66 ettari del Museo. Gli edifici originali sono stati smontati e ricostruiti con la massima cura al Ballenberg, popolato anche da circa 250 animali. E' davvero un luogo unico al mondo, non lontano da Interlaken. Ci interessava molto vedere l'area riservata al Ticino, perché ospita la masseria la Pobbia, casa natale del giornalista e parlamentare elvetico Dario Robbiani, con il quale ho avuto l'onore di lavorare. Indimenticato Maestro, scomparso pochi anni fa a causa di una malattia. Era scettico sullo spostamento del "teatro" della sua infanzia da Novazzano, nei pressi di Chiasso, al Ballenberg, ma ormai in preda all'abbandono sarebbe stata demolita. Nelle foto qui sopra, scorci di Berna, Laupen e Morat; a lato del Ballengerg. Sotto, un'auto a pedali e auto vere di tutti i tipi viste a Berna: inclusa la Ferrari e i taxi con i colori comunali giallo/rosso. Abbiamo trovato anche una rara Peugeot 404 Injection Cabriolet Pininfarina, di colore verde. Ecco i siti dei luoghi visitati: www.bern.com; www.innere-enge.ch; www.kornhauskeller.ch; www.schwellenmaetteli.ch; www.mourattourisme.ch; www.ballenberg.ch.

Ballenberg
EP 326TB

FREILICHTMUSEUM
Ballenberg
DAS ERLEBNIS
Basel
Zürich
St. Gallen
Bern
Ballenberg
Luzern
A8
A2
Chur
Meiringen/Hasliberg
Brienz
Interlaken
Lausanne
Brig
Genève
Lugano
Chiasso

Masseria di Novazzano TI
(XIV - XIX sec.)
851
Un'abitazione di due soli piani e una stalla con fienile edificate nel XIV secolo costituiscono il nucleo primitivo del complesso a corte della Pobbia. Nei secoli successivi, la masseria venne ampliata e adeguata alle esigenze economiche delle varie epoche (stalle, stabili per la conservazione dei raccolti e locali con funzione di bigattiera). Il grande edificio faceva parte delle numerose proprietà che i Conti Turconi possedevano nel Mendrisiotto. All'inizio del diciannovesimo secolo gran parte di queste proprietà, compresa la Pobbia, venne devoluta a una fondazione con lo scopo di costruire il nuovo ospedale distrettuale.
Der Gutshof von Novazzano TI, 14. - 19. Jh.
Ein im 14.Jh. gebautes Wohnhaus mit einem gegenüberliegenden Heustall bildeten den Grundstein der heute geschlossenen Anlage "La Pobbia". In der Folge wurde der Hof sukzessive ausgebaut und den wirtschaftlichen Bedürfnissen angepasst (Ställe, Vorratsräume, Seidenraupenzucht). Der von einem Gutsverwalter geführte Hof gehörte zum Besitz der lombardischen Grafenfamilie Turconi, die ihn anfangs 18. Jh. einem Spital vermachte.
La ferme de Novazzano TI, 14e - 19e s.
Une maison d'habitation, bâtie au 14e siècle, qui faisait face à un fenil - tel est le point de départ de l'ensemble de bâtiments qui allait finalement porter le nom de "La Pobbia". Par la suite, la ferme s'agrandit au fil des ans, s'adaptant ainsi aux nécessités économiques (écuries, entrepôts et réserves, locaux réservés à l'élevage des vers à soie). Ce domaine, géré par un fermier, était la propriété d'une famille de comtes lombards, les Turconi, qui en firent don à un hôpital, au début du 19e siècle.
La costruzione del manufatto è stata possibile grazie al sostegno finanziario della Confederazione Elvetica e del Cantone Ticino.
Ubicazione primitiva / Ursprünglicher Standort / Emplacement original / Original site
Farmstead from Novazzano TI 14th - 19th c.
This 14th c. dwelling-house and barn facing it provided the foundation for the self-contained unit known today as "La Pobbia". The farmstead was gradually extended and adapted to meet the various economic needs (stables, store-rooms, silk-worm breeding). The farmstead, which was run by an estate manager, belonged to the family of Count Turconi of Lombardy and was bequeathed to a hospital at the beginning of the 19th c.

MISSIONE SPECIALE

RANGE ROVER SPORT: DA NY A LUGANO

Foto Land Rover, Garage Gardel, FP Creative

LAND ROVER
SPORT

Da New York a Lugano, partendo of-couse da Solihull, in Inghilterra, dove viene prodotta. Land Rover ha presentato a New York la nuova e attesa Range Rover Sport, in pieno stile Broadway, coinvolgendo l'attore Daniel Craig, l'attuale James Bond 007, in missione speciale... Craig ha guidato l'auto dal Porto Container di New York, fino allo "Skylight at Monihan Station" nell'8a Avenue, attraversando Manhattan chiusa al traffico, sotto la sguardo delle telecamere che hanno ripreso tutto in diretta. Un lancio degno di una star in uno scenario perfetto, perché gli Stati Uniti sono il primo mercato della Range Rover Sport, con New York in testa alla classifica. Poi dalla "Grande Mela" la nuova Sport ha fatto passerella dimostrando tutta la sua ecletticità in svariate occasioni. Fino ad arrivare in Svizzera, altro mercato importante, e più precisamente a Noranco in via Pian Scairolo, presso il nuovo Garage Gardel. In una piacevole serata di gala, all'insegna della danza, il padrone di casa Gabriele Gardel ha svelato le doti della nuova Sport, tanto attesa dalla clientela. Questo SUV completa il rinnovamento dei tre modelli della gamma Range Rover più stradale; mentre i prodotti Land Rover conservano l'impronta più fuoristradistica. Linee esterne più marcate, telaio in alluminio, interni lussuosi, per questa vettura ricca di dispositivi elettronici per la sicurezza e aiuto alla guida. A richiesta, si può avere la configurazione 5+2 posti, con una terza fila per ospitare altri due passeggeri. Azionati elettricamente, i sedili si ripiegano completamente a filo del pianale di carico. Quattro i motori disponibili, due a benzina sovralimentati (il 5.0 litri V8 da 510 CV e il nuovo 3.0 litri V6 da 340 CV) e due diesel (il 3.0 litri TDV6 da 258 CV e lo SDV6 da 292 CV). Inoltre è in arrivo il modello diesel Range Rover Sport Hybrid. Quello messo alla prova per 16.000 km lungo la Via della Seta (Silk Trail 2013): attraversando 12 paesi lungo strade, piste e passi fra i più impegnativi del mondo, inclusa una parte dell'antica Via della Seta, un percorso di 4.000 miglia che collegava l'Asia al Mediterraneo, fino ad arrivare in India. Dall'India alla montagne del Colorado, dove nella mitica Pikes Peak, ha stabilito il nuovo record per la categoria SUV di serie sui 20 km in salita. Il percorso della Pikes Peak comprende 156 curve, e parte da un'altitudine di 2.860 metri, per arrivare a 4.300 metri. La Range Rover Sport è stata guidata dal pilota e stuntman americano Paul Dallenbach. che vanta nel suo palmares della Pikes Peak sei vittorie di categoria e tre assolute. Dagli States di nuovo nel deserto, questa volta negli Emirati. Infatti la Range Rover Sport ha stabilito il nuovo record di velocità nella traversata dell'Empty Quarter, il maggior deserto sabbioso al mondo ed il secondo per estensione dopo il Sahara, con temperature che superano i 50 gradi. L'Empty Quarter tocca quattro paesi della Penisola Arabica: Arabia Saudita, Oman, Emirati Arabi Uniti e Yemen. 849 km in 10 ore e 22 minuti, dall'alba al tramonto, il tempo impiegato da Moi Torrallardona, 47enne spagnolo con una vasta esperienza nella Parigi-Dakar, alla quale ha partecipato per 10 anni consecutivi. Non paga, Range Rover Sport ha poi sfidato un aereo sulla pista di atterraggio di Goodwood, il leggendario Spitfire del 1945: original tenzone tra eccellenze britanniche. Per la sua solidità, la Sport si sposa bene anche col mondo del rugby; l'ex giocatore Lawrence Dall'Aglio, uno dei più forti al mondo, ne è divenuto il testimonial durante l'ultima tournée dei British &Irish Lions, prestigiosa squadra a inviti che tutti gli appassionati conoscono.

LAND ROVER
RANGE ROVER

OFFICIAL PACE CAR
PPIHC
OFFICIAL PACE CAR
670 TCC

ON TRACK

SUZUKI SWIFT

IN GARA NELLO SLALOM DI AMBRI'

di Andrea Cittadini, Foto Jürg Kaufmann/Suzuki CH/Suzuki

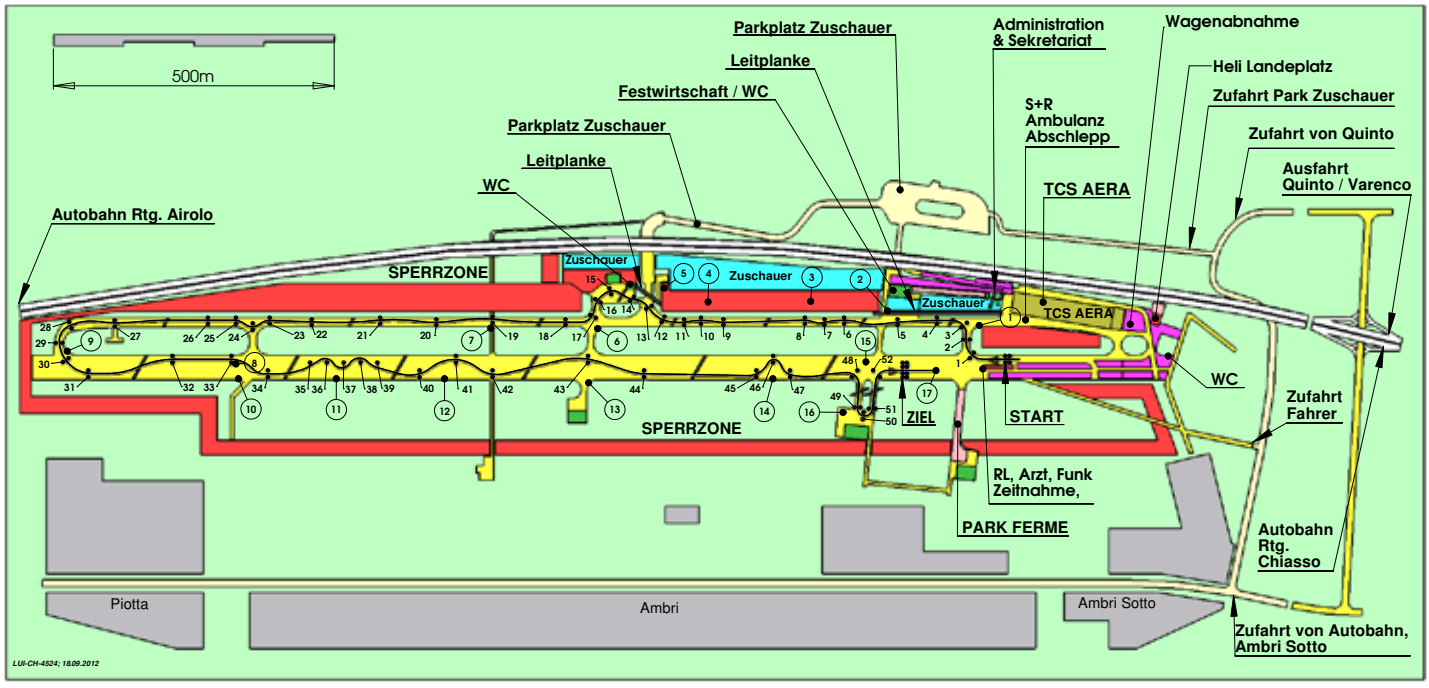
SWIFT
Sport
SUZUKI
MotorSport
suzuki
SUZUKI
MotorSport
KERB
AG·223740
www.suzuki.ch

Lo slalom di Ambrì per tanti appassionati del Canton Ticino, di parte dei Grigioni e del confinante Cantone di Uri, rappresenta un po' il "Gran Premio" di casa. L'atmosfera è quella genuina dei paddock di una volta, ricolmo di passione vera. Quella che anima i cosiddetti piloti della domenica, che trasformano la propria auto stradale dotandola dei dispositivi di sicurezza (rollbar, cinture a 6 punti e poco altro), cambiando le gomme prima e dopo la corsa: per poter arrivare in pista, correre e tornare a casa con il medesimo veicolo. Riducendo drasticamente i costi. Chi corre saltuariamente può fare la licenza di pilota temporanea direttamente sul posto: meno male che ci sono ancora queste opportunità per spendere poco! Il tracciato di Ambrì è quello dell'ex-aeroporto militare, molto ampio, con un percorso di gara lungo 3,56 km: quanto basta per guidare in sicurezza e divertirsi. L'organizzazione è curata dall'Equipe Bernoise (www.equipebernoise.com) di Jürg Strasser, la più grande scuderia svizzera con sede a Berna, che si occupa anche della prova che si corre in Italia a Varano. Grazie alla squisita cortesia di Suzuki Automobile CH, Peter Walthert e Jürg Naef, abbiamo potuto partecipare alla gara del trofeo Suzuki Grand Prix 2013 (nell'ambito del Campionato Svizzero) con il nostro tester Sabino De Castro. Al volante di una Swift Sport 1.6 4 cilindri da 136 CV, di serie, con cambio a 6 marce e peso di soli 1115 kg. Il suo motore in allumino a 16 valvole ad altezza variabile, la rende piacevole da condurre. Bello il diffusore posteriore con i due terminali di scarico. L'organizzatore del campionato, che si svolge sotto l'egida Suzuki Motorsport su 14 manches da aprile a ottobre e prevede premi in denaro, è Fredy Eckstein, al quale vanno i nostri ringraziamenti per l'accoglienza e l'assistenza. Erano iscritti alla gara circa 270 concorrenti, con le auto più disparate, incluse GT, formula e sport. I partenti del trofeo Suzuki Grand Prix erano tredici, ma in assoluto sono molti di più. Dato l'anacronistico divieto di correre in circuiti permanenti, il campionato locale prevede alcuni appuntamenti all'estero, oltre a cronoscalate e slalom, che invece sono consentiti così come i rally. A quanto pare, l'ostracismo verso gli autodromi - operativi tutto l'anno - è dovuto più a motivi di inquinamento acustico, piuttosto che a ragioni di sicurezza (il divieto fu deciso nel 1955 dopo la tragedia di Le Mans). Alcuni slalom danno però l'idea di competere in un circuito vero, come ad Ambrì. Sfortunatamente la giornata del sabato è stata annullata a causa di una forte nevicata in anticipo sulla stagione, tanto da creare notevolissimi disagi in autostrada, a causa dell'assenza totale di segnalazioni agli automobilisti da parte dei gestori. Il tutto reso ulteriormente complicato dai semafori e dalle restrizioni di carreggiata pre-Gottardo. Solo la radio ha dato qualche informazione, ma una volta già fermi e con l'impossibilità di uscire. Bisognava indicare uscite obbligatorie. Meno male che gli elvetici hanno votato no all'aumento della vignetta autostradale da 40 a 100 Franchi! Se questo è il servizio che ricevono... Speriamo si realizzi presto la seconda galleria del Gottardo. Detto questo, l'organizzazione della gara è stata eccezionale nello sgomberare la neve tra il sabato pomeriggio e la domenica, rendendo la pista praticabile per la seconda giornata della manifestazione. In tempo per il trofeo Suzuki, articolato su un passaggio di ricognizione, due di prove cronometrate e due manches. De Castro alla fine si è classificato al 7° posto, ma a mano a mano che girava con la vettura, il suo tempo calava costantemente. Ancora una frazione di gara e sarebbe arrivato a ridosso del podio, per provare a ripetere l'exploit del Motorshow 2011 da lui vinto. Parliamo ora di questa versatile Suzuki Swift, disponibile anche a trazione integrale con motore 1.2 (non sulla Sport 1.6). Lo

SCHWEIZER SLALOMMEISTERSCHAFT

SLALOM AMBRI

Streckenlänge 3.56 km



DALLA STRADA ALLE CORSE

scorso anno c'è stato il restyling, e questa vettura si presenta ancora più accattivante e grintosa, anche a 5 porte. La Swift Sport usata ad Ambrì, deriva dalla concept presentata al Salone di Sidney nell'ottobre 2012, che vedete a pag. 25. Quando c'è stato il punto di svolta? Era il novembre 2004 quando la sportiva compatta, cominciò ad attirare l'attenzione per il suo design, il piacere di guida e l'ottimo rapporto qualità/prezzo, oltre che per essere la più piccola vettura a trazione integrale sotto i 4 metri, fino a poco tempo fa. In questo arco di tempo Suzuki Swift (costruita in Ungheria) è arrivata a raggiungere nel 2013 oltre 3 milioni di unità vendute, delle quali il 23% in Europa, il 45% in India, il 13% in Giappone e il resto in altre aree del mondo. In Italia e in territorio elvetico ha avuto un vero e proprio boom. In Svizzera nel 2013 solo due marchi sono cresciuti, in controtendenza rispetto al mercato europeo, e uno è Suzuki. 8.364 vetture consegnate ai clienti, di cui 823 nel solo mese di dicembre (+44,9% rispetto al 2012, mentre la crescita globale annuale è dell'8,6% rispetto all'anno precedente). Risultati che ne fanno il secondo marchio giapponese nella Confederazione. Veicoli di dimensioni compatte a trazione integrale e prezzi convenienti, questa la chiave del successo. Molto apprezzata anche la serie speciale Sergio Cellano, con interni speciali. Suzuki ha disputato il Mondiale Rally con la SX4 WRC dal 2007 al 2008, mentre la Swift S1600 ha vinto il Junior WRC nel 2007 e 2010. Ora esistono le versioni R1 ed R2, e i trofei monomarca Rally Cup o su pista (in Austria).

Per info: http://www.suzukiautomobile.ch/it/suzuki-compatta/sponsorizzazione/suzuki-gp/; www.suzuki.ch; www.suzukiautomobile.ch; www.equipebernoise.ch; www.ambri-airport.ch. In Italia, www.suzuki.it.

LE IMPRESSIONI DI: SABINO DE CASTRO

In qualità di tester di KERB MOTORI, ho avuto la possibilità di provare la Suzuki Swift Sport 1.6 sul tracciato di Ambrì ricavato nell'ex-base delle Forze Aeree svizzere e ciò mi ha permesso di valutare al meglio le indubbie qualità della vettura stessa. Per poter partecipare al trofeo monomarca elvetico Suzuki Grand Prix 2013, la piccola e grintosa sportiva giapponese deve essere dotata dell' allestimento di sicurezza secondo le norme FIA (roll bar, estintore, sedile e cinture a 6 punti) e da pneumatici semi-slik su cerchi da 15'. La prima impressione di guida è stata più che positiva; infatti il vigoroso 1.6 turbo da 136 cv ha un'erogazione della potenza ben distribuita fin dai bassi regimi. Nello slalom ho potuto apprezzare l'ottimo inserimento nelle diverse tipologie di curve evidenziando una grande maneggevolezza e un'eccellente reattività nei continui cambi di direzione. La frenata, grazie all'ottimo bilanciamento, risulta molto efficace; quasi mai interviene l'ABS, anche nelle condizioni limite come con il fondo bagnato, offrendo al pilota la massima sicurezza di guida. Anche esteticamente la Swift mi sembra molto gradevole soprattutto dopo l'ultimo restyling e con il suo rapporto peso-potenza può competere con le più blasonate concorrenti sportive del settore.

ELOGIO DEL WANKEL

INSTANT CLASSIC TEST DRIVE: MAZDA RX8

di Alessandro Saetta Vinci, http://decappottabiliontheroad.com – Foto Mazda

In tempi di crisi finanziaria e restrizioni sulle emissioni, le case automobilistiche hanno solo un modo per sopravvivere, e con una buona gestione aziendale addirittura crescere: investire nel futuro. Sedersi sugli allori o puntare ostinatamente su un prodotto obsoleto solo perché "ha funzionato finora" è il modo migliore per garantirsi un'impietosa conclusione "a gambe per aria" nel giro di pochi anni. E' quasi affascinante vedere come spesso le case automobilistiche gettino miliardi in tecnologie che poi vengono, senza troppi scrupoli, completamente abbandonate. O quasi. Tra le tecnologie più interessanti che sono finite per adesso nel dimenticatoio, c'è senz'altro il motore rotativo Wankel. Da Felix Wankel, l'ingegnere tedesco che lo ha inventato nel 1957, concretizzando una sua idea originaria risalente al 1919. Il motore Wankel è costituito da un pistone di forma triangolare che ruota intorno a un asse all'interno di un rotore di forma ovale. Per rendere l'idea della particolarità di questo motore basti dire che il propulsore della RX8, ultima rappresentante del Wankel, è costituito da due rotori di 650 cc, ognuno dei quali necessita di due candele, di tipo diverso. Per anni pilastro tecnico della gamma NSU, il Wankel è stato usato anche da Mercedes (sulla celebre C111) e GM, così come da Suzuki e Norton nelle moto. C'è molta gloria nel passato di questo motore. Il Wankel è uno dei pochi tentativi credibili di trovare un alternativa al classico schema a combustione interna e cilindri. Con tanto di glorioso palmares agonistico. Infatti nel 1991 la Mazda 787B è passata alla storia per essere stata la prima e unica auto giapponese ad aver vinto la 24 Ore di Le Mans, ma soprattutto, è passata agli annali per essere la prima e finora unica auto ad aver vinto utilizzando un propulsore non convenzionale: appunto il Wankel. Johnny Herbert, Volker Weidler e Betrand Gachot, con due giri di vantaggio beffarono le favorite Jaguar, Mercedes, Peugeot e Porsche. Tanta roba. Quarta dopo 6 Ore, terza dopo 12, seconda dopo 18, prima dopo 24, la Mazda arancione e verde schierata da Mazdaspeed e gestita da Oreca, si rivelò affidabile e incredibilmente parca nei consumi. Le altre due vetture gemelle in livrea ufficiale bianca e blu finirono 6a con Dave Kennedy-Stefan Johansson-Maurizio Sandro Sala, e 8a con Pierre Dieudonné-Takashi Yorino-Yojiro Terada. Nel '61 Mazda firmò un accordo con NSU per poter utilizzare questo propulsore e da allora ne ha fatta la sua punta di dia-

mante. La fierezza di essere diversi. Nello stesso anno produsse il suo primo pototipo, poi nel '63 inaugurò il centro di ricerca e sviluppo ad esso dedicato. Nel 1967 Mazda installò i motori rotativi sulla Cosmo Sport. Nel '70 arrivarono le prime auto europee in Svizzera, e la Casa nipponica introdusse sul mercato americano la R100. Nel '78 si arrivò alla RX7, commercializzata in diverse versioni di crescente successo, prima di essere sostituita a partire dal 2003, dalla RX8 (la prima concept risale al 2001). Una vettura bellissima, a parere di tanti puristi dell'auto: l'apice del Wankel. Originalissima coupé a quattro porte e quattro posti, con le due portiere posteriori che si aprono a compasso. Linea intelligente che varrebbe la pena riproporre, magari con più alternative di propulsore, anche tradizionale, per ampliarne i volumi di vendita. Il motore di soli 1300 cc, denominato Renesis, le garantiva prestazioni equiparabili a quelle di un motore tradizionale di 3 litri. Pensando al tema dell'eco-compatibilità, Mazda è stata tra le prime anche a credere nella propulsione a idrogeno e a varare nel 2006 le RX-8 Hydrogen RE, viste in Giappone, Norvegia, Francia. Il prezzo della RX8, molto competitivo in Giappone, cresceva a dismisura del 200% in Europa, a causa di tasse e dazi doganali. Questo le ha precluso successi maggiori. Va anche detto però, che il costo di manutenzione era superiore a quello di un mezzo tradizionale. Il regime di rotazione altissimo del Wankel (quasi 10.000 giri) generava due grossi problemi. Il primo era il consumo. La RX8 mangiava olio quasi con la stessa voracità con cui beve benzina. Un dato che la renderebbe off-limits con i chiari di luna di oggi. A meno di non tenerla come seconda macchina da usare nel week-end per brevi tratti. Il secondo problema è l'usura dei componenti meccanici, più frequente rispetto ai componenti di un motore tradizionale. Possibili anche mancate accensioni sia a motore troppo caldo, che a motore troppo freddo. Ciò nonostante, il fascino della sfida e la fierezza di voler fare qualcosa di diverso, rende questa unità motrice apprezzata da diversi cultori. Le sempre più severe norme UE contro le emissioni e le difficoltà di vendita in generale, hanno portato Mazda a terminare la produzione della RX8. Ciò nonostante, Mazda dichiara di volerlo continuare a produrre. Vedremo, magari in un modello supersportivo di nicchia, o con una propulsione alternativa proprio per compensare i suoi punti deboli. La RX8 è stata una delle auto più complete e divertenti dei tempi moderni. Comoda, bella, veloce, grintosa, relativamente pratica e rara. Niente invecchia in fretta come la tecnologia eppure ancora oggi, nel 2013, alla guida della RX8 (che non dimentichiamolo è ormai un progetto vecchio di un decennio) si ha la sensazione netta di avere a che fare con qualcosa di tagliente e preciso. La frenata è decisa e sicura, grazie a un peso contenuto e un assetto magistrale; l'aderenza è notevole e l'handling è capace di dare schiaffi in faccia a moderne sedicenti sportive di ben altro prezzo e di nuova progettazione. Non sobbalza mai, non sottosterza e non sovrasterza. Solo metri e metri di tenuta e divertimento. Quieta e silenziosa sotto i 6.000 giri, l'accelerazione diventa inesorabile e progressiva fino al picco di 9.500 giri. E' in grado di andare da 0 a 160 in una sola marcia (la terza) in una manciata di secondi: roba da supercar. Altre auto della stessa categoria danno una maggiore impressione di velocità per via della maggiore coppia, pur garantendo in pratica prestazioni inferiori. La RX8 invece va forte davvero. Purtroppo, per adesso sappiamo solo che il 21 Giugno 2012 è stato prodotto l'ultimo motore Wankel by Mazda. Frutto di un'alleanza tedesco-nipponica, non si darà però per vinto così facilmente, e siamo certi che lo rivedremo tornare in una veste più ecogreen.

In alto a destra il rotore del Wankel e il team vittorioso a Le Mans nel 1991.La prima RX8, gialla, e l'ultima versione, blu. La bifuel bianca Hydrogen RE e quella canna di fucile del giornalista.

CHARGE
RENOWN

A.E. C. F. BARACCA - LUGO -
SCUOLA NAZIONALE
ELICOTTERI G. BARACCA

Hydrogen Station
mazda
水素ステーション

©A. Saetta Vinci

Clip e click d'autore

Il temperamento di questa 308 R Concept presentata a Francoforte, le fa meritare la nostra copertina. Una vera "muscle car". Radicale, autorevole, appariscente. Grazie alla "mise" bicolore di forte impatto: rossa e nera, valorizzata dai cerchi neri da 19". E dalle sapienti foto di Patrick Curtet. Il frontale ha un rivestimento rosso opaco con una base fluorescente che lo rende luminoso e crea un contrasto con il nero nella parte posteriore; il taglio diagonale si ispira alla livrea della supercar Onyx. L'assetto, le carreggiate prominenti, la compattezza, rivelano senza equivoci la natura racing di questa one-off, pur rimanendo evidente il legame con la Peugeot 308 normale. Infatti la 308 R Concept non è altro che la rappresentazione di una vettura di serie spinta all'estremo. Adotta il motore della nuova RCZ R: il 4 cilindri 1.6 che eroga 270 CV con una potenza record di quasi 170 CV/litro. Gli elementi della carrozzeria sono tutti in carbonio. Le porte, i parafanghi, le fiancate e le parti inferiori della vettura, il cofano e i fascioni paracolpi anteriore e posteriore, sono fissati sulla scocca metallica che d'originario conserva soltanto il padiglione e il portellone. Il frontale presenta tre prese d'aria nella parte bassa e doppie feritoie sul cofano. Siete pronti a domare il leone?

COVER STORY

LA PEUGEOT 308 R CONCEPT NELLE FOTO DI PATRICK CURTET

L'ULTIMA TZ3 STRADALE

L'AUTO COME UN MULTIPLO DI OPERA D'ARTE

Dalla presentazione a Villa d'Este nel 2010, l'Alfa Romeo TZ3 continua a far sensazione. Com'è noto è stata realizzata da Zagato in serie limitatissima. Un esemplare unico della TZ3 Corsa e nove multipli - come un'opera d'arte - della TZ3 Stradale. Dieci in totale, l'ultimo dei quali consegnato nel 2013. Un'auto meravigliosa nata per celebrare il 100° Anniversario dell'Alfa Romeo. Un capolavoro che ha fatto parlare molto di sé, anche per la scelta inedita sulla Stradale, di abbinare una classica carrozzeria Zagato con coda tronca, al telaio e alla meccanica Chrysler/Dodge Viper V10 (dato che fa parte dello stesso Gruppo automobilistico). Non essendoci infatti la possibilità di utilizzare analoga piattaforma Alfa. La TZ3 Corsa invece adotta un telaio di carbonio con gabbia tubolare in acciaio e un motore Maserati V8. Sul numero 3-2013 di KERB MOTORI abbiamo pubblicato la prova della TZ3 Stradale, la numero 3 di colore giallo, ma dobbiamo segnalare un'errata corrige a rettifica di un refuso commesso nell'attribuirne la proprietà. E' di un collezionista svizzero, mentre è la TZ3 Corsa di colore rosso ad appartenere a un altro collezionista tedesco di Alfa Romeo e Zagato. Se vogliamo, la TZ3 Stradale è stata la prima Alfa "americana", anticipando i tempi. Dal momento che il marchio del Biscione si accinge a tornare negli States con la 4C. Questo fatto è stato apprezzato moltissimo ad Amelia Island, quando venne esposta l'ultima TZ3 Stradale prodotta, la numero 9, nel colore Azzurro California metallizzato.

ALL-NEW RANGE ROVER SPORT
MORE RANGE ROVER.
MORE SPORT.

LAND ROVER

ABOVE AND BEYOND

Un solo sguardo sul design esteriore lascia intravedere l'immenso potenziale che si nasconde nella nuova Range Rover Sport. Grazie alla sua carrozzeria monoscocca – integralmente in alluminio – si presenta con un peso ridotto di 420 kg rispetto al modello precedente, risultando così ancora più agile, più dinamica e più sportiva. Numerose sono le novità tecnologiche: il sistema di Terrain Response® 2 con riconoscimento automatico del fondo stradale, interni più spaziosi e funzionali con esclusive rifiniture artigianali e con cockpit multimediale, tetto panoramico scorrevole e configurazione dei sedili 5+2; tutte opzioni che invitano ad effettuare un giro di prova. Venite subito a trovarci per effettuare un giro di prova. **www.landrover.ch**

GARDEL GARAGE

Via Pian Scairolo - CP 268 - 6915 Noranco - Lugano
Tel. 091 985 69 69 - Fax 091 985 69 68

www.garagegardel.com

Range Rover Sport 3.0 L SDV6 Autobiography Dynamic: Consumi totali 7.5 l/100 km (equivalente benzina 8.4 l/100 km). Ø Emissioni di CO_2 199 g/km. Categoria di efficienza energetica E. Ø Emissioni di CO_2 di tutti i veicoli commercializzati in Svizzera 153 g/km.

ON THE HILLS

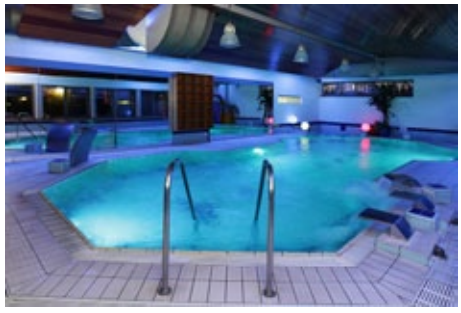
SALVAROLA EXPRESS

LUNGO LE STRADE DELL'ECCELLENZA

Foto Terme della Salvarola, Studio Cento29.it, MEF, Modena Terra di Motori, Sabina Giussani, Ferrari, Maserati, Acetaia Malpighi

Metti di andare nella Terra dei Motori per provare la nuova Quattroporte 4x4, su un percorso non troppo lungo ma significativo, con tratti misti in collina, tante curve, buon uso dei freni e poi la tangenziale di Modena, per vedere lo spunto che c'è. 108 km, per 2 ore e mezza di tour. Storia di un itinerario che ribattezziamo "Salvarola Express", lungo le strade dell'eccellenza. Da Modena, alle Terme della Salvarola, poi Maranello, Serramazzoni, Castelvetro, Ca' di Sola, Montale e ancora Modena. Si parte dall'eccellenza produttiva Maserati, passando per quella espositiva attigua del MEF; poi ci si immette nel lungo anello d'asfalto che porta alle Terme della Salvarola e all'omonimo hotel: l'eccellenza dell'accoglienza e del benessere: un'oasi di relax ai confini con la città, incastonata nel verde, dove stabilire il quartiere generale e ritemprarsi per preparare il prosieguo del tour. Attenzione, è proprio qui che si svolge il noto Concours d'Élégance per auto storiche. Sotto la sapiente regia di Gabriella Gibertini, è giunto quest'anno alla sua 15a edizione, dedicata alla maison Bugatti. Un tema intrigante, da approfondire per bene! Continuiamo il tour verso l'eccellenza delle automobili Ferrari a Maranello, per poi salire a Serramazzoni, lungo il vecchio percorso di prova dei collaudatori della rossa. In discesa, ecco Castelvetro, eccellenza medievale con tanto di rocca e Torre dell'Orologio, affacciata sulla piazza trasformata in scacchiera; qui troviamo Lorenzo, intento a immortalare una FF. Poi attraverso Ca' di Sola eccoci a Montale, dove riposano Giulio Borsari e Luciano Pavarotti. Infine si torna a Modena, all'Acetaia Malpighi, nella tenuta che ospita la sede di rappresentanza. Ci attendono un laghetto con cigni neri e una piscina, dove sdraiarsi e prendere l'aperitivo guardando il tramonto. Oppure degustare il nettare della casa, ovvero l'oro nero di Modena: l'aceto balsamico tradizionale, quello vero, non le imitazioni da supermarket. Lui, il pregiato liquido, riposa nelle botti che circondano la tenuta, mentre una Ferrari F.1 in bella mostra ci squadra incuriosita. Fuori, un paio di GT del Cavallino vegliano tranquille. Un percorso all'insegna dei primi della classe, dunque, quello del nostro tour. Degno del Concours d'Élégance che il 15 e 16 marzo prossimi, vedrà sfilare alcune tra le più belle auto d'epoca da Salvarola a Modena, e ritorno. E quando di parla di belle auto, per le Bugatti l'aggettivo è estremamente riduttivo. Quelle francesine blu, ma anche nere (le più "teatrali") create da Ettore Bugatti: italiano di Milano poi naturalizzato oltralpe, con fabbrica su suolo tedesco (da sempre conteso ai francesi, che ne prenderanno definitivo possesso). Le Bugatti d'antan si stanno preparando per il defilè: sono pronte a mettersi in mostra e a far "perdere la testa" ai loro ammiratori. Bugatti ha avuto un recente passato modenese, quando l'imprenditore Romano Artioli comprò il marchio e aprì un impianto stupendo a Campogalliano, che diede i natali alla EB110; anche la concept EB11 berlina di Giugiaro era magnifica, ma non ci fu il tempo di discuterne la produzione. Sembrava l'inizio di un fulgido destino e il ritorno ai fasti di un tempo. Invece l'avventura finì precocemente e la proprietà del brand passò al Gruppo Volkswagen, che ora lo usa oggi come biglietto da visita per mostrare la propria grandeur ingegneristica. Dicevamo di Ettore, italiano di successo in Francia, fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Poi anche lui ebbe le sue disgrazie. Alla vigilia perdette il figlio Jean, trentenne, per un incidente stradale mentre era intento a provare una Tipo 57. Poco dopo morì la moglie. E non è finita: al termine delle ostilità Bugatti fu accusato di colla-

Termedella Salvarola



Per info:
www.hoteltermesalvarola.it,
www.termesalvarola.it

borazionismo e gli vennero confiscati i beni. Il tribunale poi riconoscerà le sue ragioni in appello, ma Ettore non ne potrà gioire, perché nel frattempo non c'è più: ormai consumato dai dispiaceri, nel 1947 è passato anche lui a miglior vita. Restano immortali le vetture che portano il suo nome, autentiche meraviglie a quattro ruote, ai posti d'onore nell'Olimpo dell'automobilismo. Diversi esemplari saranno al Concours: un tributo doveroso alla cultura, alla storia e soprattutto all'eccellenza di Ettore Bugatti ma non solo; anche di tutti gli abili artigiani che hanno reso le loro creature mitiche, sotto le insegne di svariati marchi. Fascino intramontabile, carrozzerie lucenti, linee di design e motori che hanno scritto un'epoca, sono i caratteri salienti delle splendide vetture delle più blasonate case automobilistiche italiane e internazionali, prodotte fino al 1975, in scena a Salvarola. Lo scorso anno il tema furono le macchine inglesi, e le più belle fuoriserie del club Scuderia Jaguar Storiche animarono l'evento. Memorabile anche l'edizione del 2010, con l'omaggio al Centenario dell'Alfa Romeo e un parterre di auto davvero significativo. Il programma di sabato 15 prevede che i veicoli iscritti partano da Salvarola Terme, in direzione della Riserva Naturale delle Salse di Nirano, nel comune di Fiorano, fenomeno pseudo vulcanico freddo. Poi sfileranno per Maranello e Modena, nel cuore di un territorio che da sempre incarna la passione per il mondo delle automobili. Il corteo transiterà anche da Campogalliano, prima di ritornare a Sassuolo con la presentazione delle auto in Piazza Garibaldi, nei pressi del Palazzo Ducale - la Delizia degli Estensi, una delle residenze barocche più interessanti d'Italia. In hotel, i partecipanti avranno la possibilità di utilizzare il Centro Benessere Balnea. A seguire aperitivo e cena di gala, con prodotti tipici modenesi. Il giorno seguente, la Giuria esaminerà le vetture che sfileranno di fronte al Comitato d'Onore. Successivamente tutte le vetture in corteo raggiungeranno nuovamente il centro di Modena in Piazza Roma, di fronte all'Accademia Militare ex-Palazzo Ducale, dove saranno proclamate la Best of Bugatti e la Best of Show 2014. Questo evento, com'è consuetudine, funge da anteprima alla manifestazione "Modena Terra di Motori", sotto l'egida Motor Valley. Le acque delle Terme della Salvarola sono rinomate fin dai tempi degli Antichi Romani per le loro proprietà. Accanto ai classici trattamenti Liberty, sorge la Spa Balnea, oasi di wellness, che ospita 5 tra vasche e piscine termali a varie temperature, dotate di idrogetti, cascate e giochi d'acqua, percorsi vascolari e doccie speciali, sauna, bagno turco, zona relax e 4 palestre. Di sera, centinaia di luci colorate creano un gioco di riflessi nell'acqua, rendendo l'ambiente molto suggestivo. Il Centro Estetico Termale Sensoriale è all'avanguardia: un beauty center che offre una vasta scelta di percorsi personalizzati, tra suggestioni e profumi emozionali. Da non perdere la famosa "vino terapia" con il Benessere di Bacco. Il piacere di coppia si gusta nella Suite Eden, a lume di candela in un'atmosfera profondamente coinvolgente. Estremamente piacevole il solarium all'esterno, nel parco, godibilissimo d'estate. L'Hotel Terme Salvarola è un elegante quattro stelle da 37 camere con tutti i comfort, spaziose, con arredi moderni. Può essere la base per scoprire nel dettaglio tutte le eccellenze a tema motoristico, enogastronomico e culturale nei dintorni. Terme della Salvarola, Tel. 0536/871788, info@hoteltermesalvarola.it, www.termesalvarola.it/balnea.

MUSEO CASA ENZO FERRARI
MODENA

01

MEF, COLLEZIONE DONELLI E UNA 312T4

Il Museo Casa Natale Enzo Ferrari e la Collezione Donelli Vini stanno vivacizzando il panorama motoristico modenese. Il MEF si è dimostrato un vulcano di idee originali e trasversali. E' in svolgimento la mostra "Grand Prix: le Monoposto del Campionato di Formula 1" tra il 1950 e il 1994. 20 macchine a rotazione raccontando 40 anni di storia della Formula 1. In questo ambito, la mostra e quella precedente dedicata "Alle grandi sfide Ferrari-Maserati", hanno visto gli intermezzi "Icons of Pop Art" con opere di Andy Warhol, "Cars&Comics" (che poteva essere sviluppata meglio) e "Onda Gialla" nel primo anniversario del museo. La Collezione Donelli di Antonio e Jonathan Giacobazzi, marchio che sponsorizzava Gilles Villeneuve, ha allestito una mostra sul pilota canadese con protagonista la sua Ferrari 312T4 e tanti altri cimeli, che ha fatto tappa al Foro Boario, al MEF, al Museo Ferrari di Maranello e alla Fiera di Padova. Jacques Villeneuve è salito a Fiorano sulla Ferrari 312T4 del padre Gilles; così come ha fatto René Arnoux, l'amico-rivale dell'epico duello di Digione, partendo dal MEF lungo le vie dello storico Circuito di Modena (quello cittadino). La collezione comprende anche 22 caschi di F.1 di tanti campioni.

HAVAS WORLDWIDE

www.peugeot.it

READY?

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato 7,3 l/100 km; emissioni CO_2 168 g/km.

Un nuovo design, ancora più grintoso e raffinato, motori innovativi e prestanti, fino a 200 CV: il coupé 2+2 è ancora più emozionante. Sei pronto?

NUOVA PEUGEOT RCZ

MOTION & EMOTION

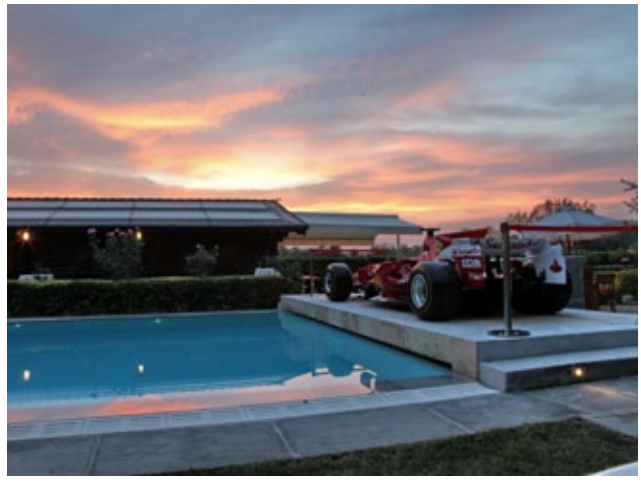
PEUGEOT

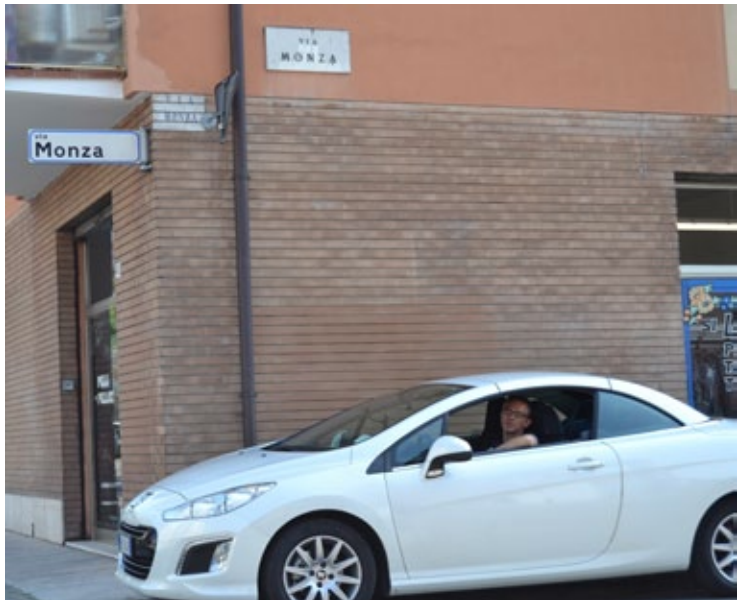
MO-MO, MONZA MODENA, ANZI MB-MO.

ITINERARIO PER MODENA E DINTORNI, PENSANDO A MONZA E SCHERZANDOCI SOPRA

di Andrea Cittadini

Modena e dintorni con una Peugeot 308 CC. Partendo da Via Monza, perché sono monzese e Monza è la capitale del mondo. Anche se posso considerarmi modenese d'adozione, avendoci passato dodici anni! Tanto che per finta mi hanno dato la cittadinanza onoraria. Però tifo Sassuolo. Monza è Monza: ha la Villa Reale, la Corona Ferrea, il Duomo, l'Arengario, la Regina Teodolinda, il fiume Lambro con i gabbiani, l'Autodromo; un tempo un ippodromo, due squadre di hockey a rotelle e anche una squadra di calcio che lottava per salire in serie A, mentre quella femminile ha vinto uno scudetto. Nel 2011 avevamo anche quattro distaccamenti ministeriali! Esistono ancora? Enzo Ferrari diceva che bisogna andare a Monza, per capire se una macchina è vincente o meno; anche se l'Aerautodromo di Modena esisteva già, eccome. Lo scempio l'hanno fatto dopo, chiudendolo, strappandogli l'asfalto. Poteva restare in vita come percorso di guida sicura e museo di sè stesso, con esposizione d'auto e cimeli. Oppure anello da percorrere in bici. La cultura e l'amore per la storia sono per pochi, l'ignoranza di molti. Via Monza, dicevamo: dovuto omaggio dal parte della città gialloblu "al tempio della velocità". Monza Street c'è anche a Londra, ma li sembra proprio chel'Autodromo non c'entri. Modena come la Maserati: c'è da provare la nuova Quattroporte. Eccoci! Lì accanto c'è il Museo Enzo Ferrari, il giallo MEF, quasi che il Drake voglia continuare a spiare i vecchi rivali, nel 1998 diventati parte della famiglia. Come se il Milan compresse l'Inter (poca roba...). Poi a rotta di collo in tangenziale (scherziamo, si rispettano i limiti!) verso le Terme di Salvarola (grande relax), Maranello, Serramazzoni, Castelvetro per fotografare una FF, Ca' di Sola, Montale (per trovare Giulio Borsari al cimitero). Poi Modena via Pica, all'Acetaia Malpighi, un'oasi con laghetto e cigni neri: per degustare al tramonto il Balsamico vero, l'oro nero di Modena, mentre una Ferrari F.1 sta in panciolle a bordo piscina. Fine giro. Monza-Modena, MO-MO, anzi MB-MO, la sigla delle targhe. Anche se Monza doveva essere MZ, ma i paesi limitrofi della Brianza hanno voluto la B. E Modena? Provincia dell'Antico Borgo di Paganine, "of course". Hai capitooo? A tal deg me!





Ferrari 360 spider `04.

Porsche 993 turbo `95

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

Porsche 911 3.0 cpè `83.

Mercedes 560 SL Roadstar America `87.

Mercedes 280 coupè 3.5 SE `71.

Fiat 600 D `67.

Austin Big Seven `38

Standard Flynine `37.

Chevrolet Torpedo `24.

Alfetta1.6 `81. Iscritta ASI `81, Targa Oro.

Tyriumph Sport Special 2+2 `62

Moss 1.8 spider

Jeep Renagade 4.2 `85. A.s.i.

Marlin Berlinetta 1.8 2+2 `81.

Jaguar XJ6 4.2 Sovereign `95.

Jaguar XJ6 2.8 `71

Packard Madison `63.

Taxi Inglese vari colori da € 4.000.

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

Ferrari 365 GT 2+2 `71.

Ferrari 228 gts intercooler `87.

Porsche 993 cbr Carrera 2 `95.

Lamborghini Diablo `93.

Mercedes SL 320 2+2 `97.

Rolls Royce corniche
convertibile `70. A.S.I.

Rolls Royce Silver Shadow
Wraith `79. A.S.I.

Mercedes 500 SL `09.

Ford Anglia Popular `49

Autobianchi Bianchina `68.

Ford A Sedan two door `31

Piaggio Ape calessino
serie numerata.

Austin Fire Engine'42. Comion dei
pompieri inglesi completo originale.

Volkswagen Maggiolone 1.6 `75.

Audi A4 Avant Tuning.

Buick Lee Pratt Custon `65.

Lincoln Navigator `02.

Porsche 550 Rs Spider – replica -

Daimler 420 limousine `74.

Ferrari Testarrossa `88.

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

Anteprima

Al Salone dell'Automobile di Ginevra del 1980 debuttò un'automobile destinata a diventare leggenda: l'Audi Sport quattro. Con questo preambolo, Audi ha esposto al Salone di Parigi nel 2010 una show car che riprendeva e sviluppava in chiave avveniristica le intuizioni di allora: la Audi quattro concept, sempre con trazione integrale permanente, nel colore bianco Col de Turini, che ricorda il Rally di Montecarlo. Lo scorso anno a Francoforte, per il 30° anniversario della quattro originale, Audi ha aggiornato questa concept, con livrea oro che vedete in queste pagine. Poi al recente salone dell'elettronica di Las Vegas, manifestazione più importante al mondo del settore, è stata svelata l'ultima versione Audi Sport quattro laserlight concept di colore rosso plasma, enfatizzando i contenuti tecnologici. Nei doppi fari, Audi presenta una combinazione di LED e luce laser. Con questa soluzione innovativa, disponibile anche su pista sulla R18 e-tron quattro 2014, Audi sottolinea il travaso di know-how dalla strada alla pista e viceversa. Il motore plug-in ibrido dà all'Audi Sport quattro 700 CV con una coppia di 800 Nm, trasmessa con un tiptronic a otto rapporti. La show car consuma 2,5 litri di carburante ogni 100 km. Il motore elettrico eroga 145 CV. Con alimentazione esclusivamente elettrica può percorrere fino a 50 km. La velocità massima è di 305 km/h.

AUDI QUATTRO IL MITO SI PERPETUA

ON THE ROAD CLASSIC TEST DRIVE: MASERATI 3200GT

YELLOW SUBMARINE

“Lei sarà il co-pilota del signor Lucio Lo Schiavo – numero di gara 61”. Così riportava testualmente la lettera che gli organizzatori di Passione Engadina inviarono a chi scrive, in occasione dell’edizione 2013. Certo, ci aspettavamo che Paolo Spalluto & Co. prevedessero un programma ad hoc per la stampa al seguito del raduno internazionale, ma non pensavamo di prender parte alla gara di regolarità. Una volta ricevuta “la convocazione” la prima cosa da fare è stata quella di avere qualche notizia in più sul pilota e sull’auto da lui iscritta. Lucio Lo Schiavo è un vero gentleman driver: un avvocato campano, che come noi non aveva mai preso parte a una competizione di regolarità. Bene, perché il gentleman driver è proprio il lettore-

”Passione Engadina:
belle auto e scenari incantevoli”

tipo di KERB MOTORI e avremmo corso senza nessuna aspettativa di risultato e senza alcun tipo di pressione. La macchina è stata una piacevole sorpresa, un ritorno al passato: una Maserati 3200GT. Il modello che la Casa del Tridente aveva in produzione quando iniziai a lavorarci nel lontano 2001. Tutta la nuova gamma con motore 4.2 V8 aspirato era ancora da lanciare, e le vendite ammontavano a circa 2000 pezzi all'anno. Quella vettura, gialla con interni blu, i colori di Modena, faceva parte del parco stampa. Appariscente per attirare l'attenzione sul programma Officine Alfieri Maserati, che prevedeva la possibilità di personalizzare l'auto con molteplici combinazioni. A fine ciclo questo esemplare fu venduto a un dipendente, poi all'Officina Campana di Solaro, dove è stata acquistata da Lo Schiavo ed è in perfetto ordine. Dopo il briefing, ci diamo appuntamento per la prima tappa l'indomani mattina. Concordiamo sul fatto che nessuno ha esperienza specifica, che siamo stanchi entrambi per aver guidato 700 km il giorno prima per arrivare a Sankt Moritz, e che manterremo un'andatura tranquilla per goderci il tragitto, senza nessuna velleità di classifica, anche perché questo tipo di manifestazione si svolge rispettando i limiti di velocità stradali. In realtà io avevo chiesto qualche indicazione al Direttore di Gara dopo il briefing, e prima della partenza chiedo altre informazioni su cosa debba fare un copilota (controllare road-book, cronometro, tempi imposti, ecc.) ai fratelli Forcella, al via con una Alfetta GTV. Avendo fatto qualche rally, anche come copilota, ho visto che non si trattava di cose assolutamente nuove per me, e ce la saremmo potuta cavare. Il ritrovo è alle otto all'Hotel Klum per spostarci poi in Via Maistra e partire. All'inizio sbagliamo subito qualcosa, poi ci acclimatiamo, e a mano a mano il nostro rendimento nelle prove speciali migliora. La tappa del percorso mattutino prevede di arrivare a Poschiavo e fare il passo del Bernina; poi si ritorna indietro per dirigersi all'Abula e Lenzerheide, con sosta per pranzo all'Hotel Schweizerhof. Questo parte del tragitto è forse la più bella da guidare. Nel pomeriggio si ricomincia in direzione di St. Moritz, e il primo tratto impegna freni e frizioni, con qualche problema di road-book a Coira. Uscendo dalla città e andando verso il passo dello Julier, il percorso ritorna spettacolare e divertente. Nel frattempo però la stanchezza si far sentire e anche l'andatura diminuisce un poco. Francamente non ci attendiamo nulla dalla nostra prestazione; siamo stati attenti nelle speciale e regolari nella media, ma si tratta pur sempre di una prima volta. Arrivo previsto alle 17, in realtà sono già le 17.30. L'itinerario è stato lungo e full-immersion ma veramente molto piacevole (a parte l'incasinatissima Coira, una delle poche città elvetiche dove l' urbanistica ha fatto dei danni enormi, eppure sarebbe la città più vecchia della Svizzera...) e abbiamo visto posti e paesaggi bellissimi, con un meteo clemente. Pioverà solo la sera. Cena di gala al Kempinski Grand Hotel des Bains, poi tutti a nanna pronti per la prova sprint sull'Aeroporto di Samedan: una peculiarità tutta svizzera quella di usare le piste dei piccoli aeroporti anche per manifestazioni automobilistiche. Gran finale con l'esposizione lungo Via Serlas, per il Concorso d'Eleganza, dove il pubblico può ammirare le auto partecipanti e il colore giallo mondiale della 3200GT non lascia indifferenti... Alla fine pranzo a buffet presso l'Hotel Schweizerhof St. Moritz, e sorpresa finale. siamo arrivati 28imi assoluti su 69 partenti, 12imi della classe post '74 e primi della classe oltre 2000cc. Non male, tenuto con che sappiamo dove abbiamo perso tempo e dove avremmo potuto recuperare. Sarà per la prossima volta, tanto più che Passione Engadina 2014 celebrerà il Centenario della Maserati e già nel 2013 hanno corso dieci modelli del Tridente.Info: www.passione-engadina.ch, Tel. +41 798272311. *(AC - Foto Passione Engadina)*

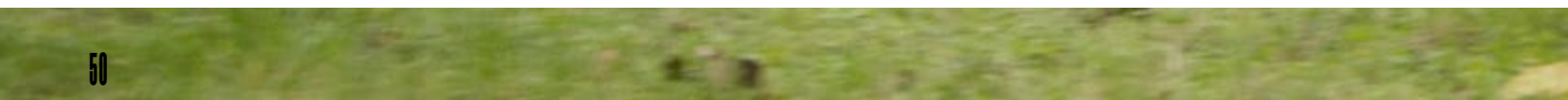
RALLYTIME

VAdO AL

UN ANNO DI SUCCESSI PER MAX BELTRAMI & CO.

Foto Nicolò Pace

Vado al massimo, vado in Messico, vado a gonfie vele... cantava Vasco Rossi. Una canzone perfetta per il team rallystico D-Max Racing, nato per iniziativa di Max Beltrami e Daniele Madron, riprendendone i nomi. Beltrami con i ruoli di pilota e team manager, mentre Madron come responsabile tecnico, in seguito socio e ora persino navigatore, in occasione del 1° Misano World Circuit Rally Event, vinto a fine anno. Un successo che fa seguito al secondo posto ottenuto da Beltrami con Sara Ventura nel Master Show al Rally di Monza, mancando di pochissimo la vittoria nella classe WRC 2000. Al pilota svizzero, che ha corso l'intera stagione 2013 nell'International Rally con la C4 WRC nei colori del Team Messeri, resta comunque la soddisfazione di aver vinto la prima e ultima gara disputate nella stagione appena terminata: debutto e chiusura in bellezza. Max Beltrami è anche l'organizzatore del Rally Ronde del Ticino a Lugano, nonchè "anima" della Scuderia Zero4Più (ex-Chicco d'Oro). I risultati ottenuti nei rally più importanti hanno permesso a D-Max di stringere rapporti molto stretti con il reparto corse Citroën Racing, del quale è cliente privilegiato, avendo acquistato le ex-vetture ufficiali, incluse quelle di Loeb. Possiamo dire che oggi D-Max rappresenti un team di riferimento Citroën in ambito interna-



maxIMO

zionale, e questo è testimoniato dal fatto che Yves Matton, grande capo di Citroën Racing (l'ex-Citroën Sport), abbia usato con Daniele Elena una Xsara del D-Max in Belgio al Rallye du Condroz, classificandosi terzo. Un successo importante è stato ottenuto in Ungheria, conquistando il titolo magiaro con Kazar-Tamas. Altre vittorie sono arrivate in Repubblica Ceca, Francia, Svizzera e ovviamente Italia, con diversi conduttori schierati dal team (Beltrami in primis, a Monza e Misano). Vittorie conquistate in Svizzera al Ronde del Ticino con Re-Bariani; a Selvino al Città dei Mille con Perico-Riboldi; al Prealpi con Bertin-Zamboni; al Pomarance con Diomedi-Turati e ancora Diomedi con Bosa, all'Ogliastra, davanti ai compagni di colori Musselli-Musselli. Da ricordare anche il secondo posto di Taddei-Marchiori al Balcone delle Marche. Tanti podi anche con altri piloti, come Mella-Bracchi al Ronde di Monza. Un'altra grandissima soddisfazione, D-Max racing l'ha vissuta con il primo posto di Didier Auriol in coppia con Thierry Barjou sulla Xsara WRC ex-Loeb al Rallylegend 2013 di San Marino. Al termine della corsa il Campione del Mondo rally 1994 ha dichiarato che "... torno a casa colpito dalla grande professionalità del team D-Max, che mi ha fornito una vettura perfetta e molto performante". La foto qui sopra, parla da sola!

TEAM MESSERI
MESSERI
accessori per la moda
CITROËN
RACING
OMP
PIRELLI
WURTH
gr srl

11
MAX BELTRAMI
www.maxbeltrami.com
MESSERI
accessori per la moda
C&P
Vanessa Viaggi
MEDIA
PIRELLI
OMP
GEA

©Actsportitalia

Nata nel 2010, la D-Max Racing è cresciuta in maniera esponenziale nel corso degli anni. Il parco auto della struttura italiana nel 2014 sarà più ampio con l'arrivo di quattro nuove vetture, sempre Citroën. Ecco l'elenco completo dei mezzi disponibili: 4 XSARA WRC, 4 C4 WRC, 1 DS3 R3T, 2 DS3 WRC e 2 DS3 R5. La presenza di due WRC di ultima generazione lascia sperare in impegni in ambito iridato. Intanto il team si prepara per il Rally di Montecarlo... Insediata in un capannone moderno e ben attrezzato di 1500 mq a Vedano Olona, la D-Max Racing ha 10 dipendenti fissi: 1 supervisore tecnico, 1 direttore tecnico, 4 meccanici, 2 responsabili magazzino e gomme, 1 logistico e 1 segretaria. In più, si avvale anche di personale esterno, inclusi 3 ingegneri, per l'assistenza sui campi gara.

©www.lipress.ch

QUEL DESIDERIO CHIAMATO FORMULA ABARTH ...

CRONACA DI UNA STAGIONE VISSUTA IN PISTA, COME TESTER DI KERB MOTORI

di Sabino De Castro – Foto Maurizio Rigato/ElleEmme

Dopo aver provato e corso con numerose vetture a ruote coperte, forte della vittoria nel Trofeo F.Junior 2012, ho deciso nel 2013 di cimentarmi nel Campionato Italiano di Formula Abarth, in virtù delle qualità tecniche della Tatuus FA010. Una monoposto di ultima generazione, molto curata nei dettagli e sofisticata nella messa a punto: una vera "formula uno in miniatura", con tanto di scocca in carbonio. Era un po' il mio sogno quello di "giocare a fare il professionista" e disputare un campionato con un'auto di questo tipo, per potermi confrontare su un palcoscenico probante. Per i colori della Scuderia AB Motorsport, con l'organizzazione tecnica e logistica del Team Covir di Giuseppe, Nantas e Isacco Cò, con cui ho gareggiato in F.Junior. Nonostante un budget molto risicato e inferiore a quello di tutti gli altri concorrenti: all'insegna dell'austerity, provando il minimo indispensabile, senza telemetria e step evolutivi di telaio e motore, risparmiando su tutto. Come si faceva una volta. E' stata dura, ma abbiamo imparato tante cose e alla fine un risultato gratificante lo abbiamo ottenuto, visto che ho concluso l'annata al terzo posto nella Classifica Conduttori e sono partito in prima fila in gara 2 a Monza.Le caratteristiche tecniche

della vettura: chassis in fibra di carbonio con ali regolabili. Sospensioni a doppio triangolo di tipo pushrod, con monoammortizzatore anteriore, doppio posteriore. Freni AP a quattro pistoncini. Cerchi ATS in lega da 13" (la marca che diede i natali al team di F1 negli anni '80). Motore turbo FPT 1400 cc. da 190 CV. Elettronica Magneti Marelli con ECU e acquisizione dati. Cambio SADEV sequenziale a 6 rapporti, con la possibilità di 18 combinazioni di ingranaggi. Peso: 525 kg, incluso il pilota. La velocità massima rilevata a Monza è stata di circa 250 km/h, anche se con la telemetria qualcuno ha visto i 252. Nel 2013 la serie era articolata su 6 prove da tre manches ciascuna, nei circuiti più impegnativi d'Italia (Valle-

lunga, Adria, Mugello, Imola, Misano e Monza). Un'altra particolarità del campionato, è stata quella di essere seguito direttamente dalla Scuola Federale Aci CSAI di Vallelunga. Al termine di ogni turno di prova i "tutors", piloti affermati di categorie superiori, visionavano la telemetria e i filmati delle camera-car, fornendo consigli utili e indicazioni precise a ciascun ragazzo. Inoltre nel corso del week-end si tenevano tre briefing, in cui si discutevano le problematiche riscontrate in pista. E' risultata molto valida la possibilità per il giovane pilota, di avere più tempo per adattarsi alle caratteristiche dei tracciati, trovando il migliore set up, per poi affrontare le tre manches di gara. Al primo approccio, le mie prime

sensazioni sono state subito positive. Infatti dopo i due test pre-season, al debutto nella competizione con gli altri concorrenti, ho avuto l'impressione di avere di fronte degli avversari ben preparati, di ottimo livello tecnico, supportati da strutture di grande esperienza anche a livello internazionale. Calatomi nell'abitacolo, ho riscontrato la netta differenza nell'impostazione della posizione di guida rispetto alle vetture chiuse: le gambe sono rialzate rispetto al bacino, come in F1. Il volante è fornito di numerosi pulsanti attorno a uno schermo centrale digitalizzato, che permette di far scorrere le diverse "pagine" con le indicazioni di tutti i dati del motore, del cambio, le temperature, i regimi di rotazione e

persino i tempi sul giro. Mi sono abituato alla pedaliera, ben raccolta, che consente l'uso della frizione solo per la partenza. Sono rimasto colpito sia dalla spinta del propulsore turbo, che dalla frenata aggressiva ma ben modulabile; l'ottima tenuta di strada permette una percorrenza di curva davvero esaltante. Una Formula Abarth può arrivare a 3G di accelerazione laterale: non poi così distante dalla sorella maggiore GP3 che arriva a circa 4G. Quest'anno tornerò alle vetture Turismo, ma la Formula Abarth Niinivirta con livrea ecologica bianco-azzurro-verde (aria-acqua-terra) e logo KERB MOTORI, è stata proprio la più bella monoposto vista in azione nel'annata trascorsa e rimarrà indelebile nel mio cuore.

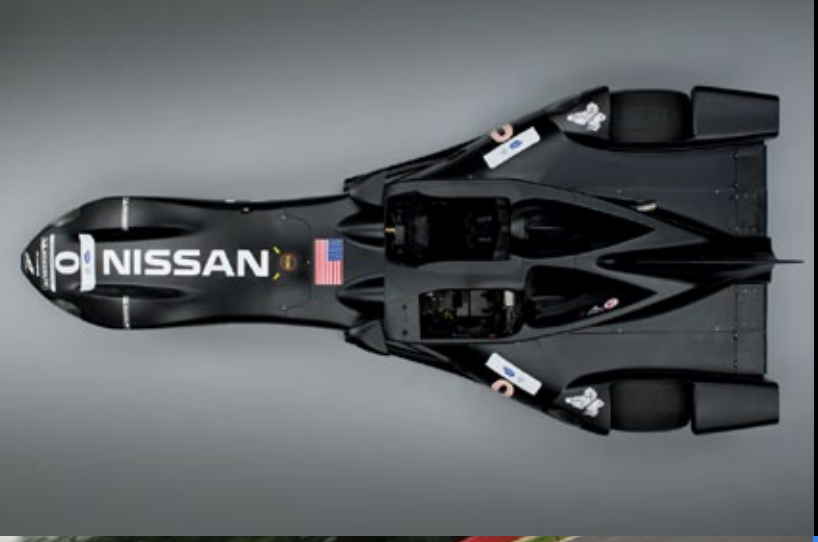
Da Sebring ...

DELTAWING: L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA SPECIE

NASCE ROSSO, POI E' NERO, ORA E' ARGENTO. IL RIVALE E' BIANCO. STORIA DI UN'INVENZIONE GENIALE

di S.Iori–Foto DeltaWing,Nissan

Considero sempre con molto rispetto quelle persone che, seppur circondate da un diffuso benessere, decidono di impegnarsi in attività border-line che richiedono un continuo dispendio di mezzi. Perché è nelle pieghe degli sviluppi che risiedono le innovazioni, ed è lì che nasce il futuro. Incontrare Don Panoz è sempre una bella esperienza: sia che conduca il carretto ippotrainato dei Vigili del Fuoco, sia al volante della sua Porsche Panamera bianca, rimane un giocoso giovanotto innamorato della vita. E della velocità. I suoi modi garbati e gentili non nascondono la ferma determinazione del classico self-made man. Una delle sue compagnie, la Elan Motorsport Technology ha sviluppato un materiale chiamato REAMS, un composito plastico più leggero del 20% della fibra di carbonio, con il quale vengono realizzate le moderne macchine da corsa. E come divulgare al meglio l'utilizzo della scoperta se non con la sua applicazione ad un avveniristico siluro? La nuova avventura si lega al nome di Ben Bowlby che ha progettato una vettura per la nuova Indycar Series, poi modificata per assecondare le normative legate al programma Garage 56 dell'Automobile Club de l'Ouest, riservato a veicoli sperimentali e carburanti alternativi. Don Panoz e Chip Ganassi finanziano il progetto. Dan Gurney impegna la sua struttura All American Racers nella costruzione del bolide, Duncan Dayton mette a disposizione l'Highcroft Racing per seguire in pista la nuova nata. Nissan Nismo firma il motore, Michelin costruisce pneumatici specifici per la creatura, che gli studi in galleria del vento portano a forme mai viste prima su un circuito automobilistico: il suo nome è DeltaWing. Eric Comas testa il primo prototipo e finalmente durante la Petit Le Mans 2011 sul circuito di Road Atlanta viene presentato un manichino statico rosso. Deriva verticale come nei sogni General Motors nel 1951, forma a delta come il supersonico



Concorde. Tutti felici ok, ma è solo il primo tassello, il lavoro duro inizia ora. Il 2012 è l'anno della verità, il confronto con il cronometro potrebbe essere impietoso; in marzo un altro shakedown, questa volta a Sebring, prima della 12 Ore con un vero giro di pista sotto gli occhi del mondo. Felici? Certo! Fotocellule spente. Si arriva a Le Mans, DeltaWing è un'incognita, in teoria tutto bello, ma la tecnologia del futuro reggerà il confronto con l'asfalto? Un numero magico 3.42.612, il tempo sul giro, sufficiente a dissipare ogni dubbio sulla validità della concezione e a portare la macchina sulla linea di partenza. Il gioco è appena iniziato. In ottobre sul circuito di Road Atlanta per la classica Petit Le Mans la vettura giunge quinta in classifica generale. La sfida per il 2013 cambia. Basta

nero, ecco l'argento. Esce Nissan. Nuovo il team: David Price al posto di Duncan Dayton. Si amplia l'attività con l'iscrizione alla categoria P1 , il motore diventa un Mazda di 1.9 litri sempre sovralimentato con turbocompressore e gli pneumatici diventano prima Bridgestone e adesso Continental. Ad Austin in Texas debutta la versione coupé: due podi rallegrano l'ambiente, Road America e Road Atlanta. In preparazione al nuovo campionato USSC 2014, ai test di Daytona la nuova DeltaWing lusinga con ottimi risultati. Good Luck! Nel frattempo il progettista Ben Bowlby ha lasciato la truppa per lavorare direttamente per Nissan, che svela la sua Zeod RC: una bella evoluzione della specie delta a propulsione ibrida elettrica. Panoz e Ganassi se la prendono, e accusano Nissan e il designer di plagio. Affaire a suivre... Vogliamo la pace!

... a Le Mans

© Jean-Marc Anglès

ART CAR OAK RACING: NEL SEGNO DELLA TRADIZIONE

FERNANDO COSTA E' L'AUTORE DEL CAPOLAVORO SVELATO NELLA SARTHE

Testo e foto di Stefano Iori/www.motorsportpicturecorner.it e Oak Racing

Pioggia che spazzola i capelli, nuvole come sbuffi di una vaporiera, umore più nero dei vestiti di Morticia Addams. Questa 24 ore non inizia sotto i migliori auspici. All'improvviso, da un minuscolo cartoncino, una raffica di colore audace, nell'assonnato e piovoso pomeriggio, una promessa di futuro differente. Miraggio di luce. L'evoluzione cromatica sulle automobili da competizione, si modificò con l'avvento delle sponsorizzazioni, così dalle semplici strisce colorate che distinguevano alcuni fra i team più facoltosi degli anni sessanta, arrivarono variopinti surrogati pubblicitari. L'estro creativo, culla di fantasia genuina, non riuscì a rimanere impassibile ed è piuttosto singolare che, ancora oggi, da oltre quarant'anni, due fra le vetture più effervescenti ricordate con affetto dagli appassionati, rimangano le due Porsche 917 soprannominate "psichedelica e maialino rosa", entrambe toccate dalla classe del marketing Martini & Rossi. Venne poi il tempo di un intrepido pilota, amante delle belle arti e fine tessitore di vendite attraverso la sua casa d'aste Artcurial, Hervé Poulain è il suo nome e nel 1975 spara sui rettilinei insidiosi del celebre circuito di Le Mans una BMW 3.0 CSL sapientemente decorata da Alexander Calder. Un avanguardista americano divenuto famoso per le sue opere di arte cinetica. Elementi di colore distribuiti sulle superfici come illusione di movimento, da quella tavolozza di arancio, rosso , bianco e azzurro nacquero le Art Car. Tanta acqua è passata sulla Sarthe, e non solo in senso metaforico, sopra e sotto i ponti. E guardo il mio invito che trasuda colore, racconta di tinte pastello e accostamenti arditi, di un anniversario e di un artista fanatico della 24 Ore di Le Mans. Rigiro il mio cartoncino fra le mani e nella moltitudine distratta di un paddock ancora troppo preso dai preparativi, mi ritrovo in un ambiente scuro, con il pavimento scuro dove giace, opportunamente protetta da un telo scuro, quella che sarà l'ultima Art Car. Ma c'è da scommettere, solamente fino alla prossima. Sapiente regia del colore. Fernando Costa

©Jean-Michel Le Meur/DPPI

è uno spumeggiante artista francese poco più che quarantenne, folgorato dall'arte e dalla 24 Ore di Le Mans. Il suo atelier potrebbe facilmente essere confuso con il laboratorio di un comunissimo fabbro, alle tele preferisce le lamiere che trova in ogni ordinario cartello stradale, sia esso di segnalazione o pubblicitario. Pennelli e spatole sono sostituiti da cesoie, mole da taglio e saldatrici a filo continuo; ed ecco che la fantasia conquista la materia, e anno dopo anno anche l'Europa, esposizioni e riconoscimenti sfilano come le stagioni. Nel nostro, cresce la voglia di essere protagonista anche nel luogo dove si incanta la sua passione. Anche un altro francese, brama di corse e di 24 ore: Jacques Nicolet; il suo approccio è differente, l'abilità nel suo lavoro gli concede i mezzi necessari per essere uno stimato gentlemen driver, ma la frenesia diventa altro, non si accontenta più di acquistare automobili, le vuole costruire. Fonda un team, ma Magny Cours è troppo lontano dal centro del suo cuore, così nel 2011 carica armi e bagagli e si infila dritto nell'ombelico dell'endurance. Il Tecnoparc di Le Mans, l'area industriale nel mezzo del circuito della 24 ore. Il materiale da corsa viene incrementato e sviluppato in proprio , un accordo tecnico commerciale con Morgan Motor Company e ora Ligier pone le basi per l'assalto sportivo alla categoria LM P2. Si allargano gli orizzonti collaborando con il team KCMG che partecipa alla Asian Le Mans Series del 2013, altre collaborazioni si aprono a nuove categorie come la V8 STAR e il campionato turismo CTCC . Ma quando le luci della sera avvolgono le strutture, il cuore ritorna a casa. E batte. Così si pensa a un nuovo progetto, un prototipo LM P1 per la Le Mans del 2014. Non ci siamo persi, abbiamo solamente annodato la genuina passione degli interpreti di questa storia. I due si incontrano, si conoscono, nell'arte di essere saggi, un capitolo è dedicato alla concretezza, ma quando si impara a volare diventa difficile rimanere a terra. L'idea è pazza, e quando anche Pierre Fillon, presidente dell'Automobile Club de l'Ouest, concede il suo benestare, niente diventa fraintendimento. Jacques ci mette un telaio, quello con il blasone più elevato fra i disponibili, quattro partenze a Le Mans e due podi nel breve volgere di due anni, il 2008 ed il 2010. Fernando da par suo, parla con il talento. L'obiettivo è la Art Car ufficiale della 90° edizione della 24 Ore di Le Mans. Quello che fa tremare i polsi, è la denominazione di ufficiale, non certamente il lavoro da portare avanti, mica si possono appoggiare pesanti lamiere salvate alle intemperie, su di una moderna macchina da corsa, perbacco: la parola d'ordine è leggerezza. Per non cadere in facili ragionamenti da bar, è necessario sapere che ogni singola tabella utilizzata dall'artista, è correttamente ritirata da un regolare servizio di materiali da recupero e incasellata nel magazzino del laboratorio in attesa dell'idea giusta. Il primo passo è stato quello di fissare mediante una infinità di rivetti a strappo, sulla normale carrozzeria in fibra, una seconda pelle di lamiera opportunamente tagliata alla bisogna. Dettaglio pratico di vita vissuta , una bella pulitura prima della seconda passata. Intanto abbiamo ricaricato di 120 chilogrammi. Spazio ad una creatività inverosimile , fra un "raccordement" una "entrée" e una "sortie de véhicules", diversi fanciulli sulle strisce pedonali, un bel D 338 alla sommità. Dopo un paio di mesi, la totalità della vettura, è stata ricoperta di colore. Pensa, taglia e salda, le operazioni consuete da mattina a sera. I numeri lasciano stupefatti, oltre 20.000 punti di saldatura a collocare altri duecento cinquanta chilogrammi in sospensione sugli pneumatici. La scultura filante nell'aspetto e sgargiante alla vista è pronta. Diventerà una esplosione di gradazioni combinate in libero movimento sulla pista? No! In questo modo no! Infatti così pesante, questa vettura collezionerebbe cocenti sconfitte anche in sfida con i mezzi di soccorso. Fortunatamente fra i sostenitori dell'avventura ci sono un paio di aziendine niente male che risolveranno il problema. Una è Dassault Systems Design Studio che attraverso un software particolarmente sofisticato legge il lavoro dell'artista dal pratico della scultura al virtuale, e una seconda l'Hexis che usando quanto di meglio i suoi tecnici pongono sul mercato delle pellicole adesive, trasferisce il virtuale di nuovo nel pratico. Il complicato mosaico di cartellonistica stradale, pesantissima opera d'arte, volando sulla leggerezza dei megabyte, viene incollata alla carrozzeria della vera auto da corsa e si presenta alle verifiche tecniche di Place de la Republique come Morgan NissanLM P2, numero di gara 45. Una nuova stella nel firmamento delle Art Car è in pista. Tanti auguri A.C.O.!

d - max racing

Il vostro Team di fiducia

Ci trovate a Vedano Olona (VA) in via Castiglione 2 Tel. 0332 86 65 54

www.dmaxracing.it

IL MONDO BRM E LE CORSE

Foto BRM

E' cosa nota che spesso gli appassionati di auto sportive lo siano anche di orologi. Bernard Richards Manufacture lo sa bene, e da anni ha impostato la sua promozione a supporto del motorsport in ambito internazionale. Abbiamo già parlato dei risultati eccellenti di Simon Pagenaud, Sebastien Chardonnet e l'Alpine nella serie ELMS. Ebbene BRM è stata cronometrista ufficiale della celebre Pikes Peak, oltre che sponsor di Pagenaud e Jean Philippe Dayraut. Il primo su Honda Odissey Mini Van. Il secondo con una spettacolare Mini Countryman con enormi alettoni anteriore e posteriore, con il quale il campione di rallycross e del Trofeo Andros si è classificato 3°. Altra esperienza unica è quella del Lago Salato: BRM nel 2010 sponsorizzò il team "Les Triplettes de Bonneville" e i suoi 4 stravaganti veicoli da record e realizzò un apposito orologio superleggero. La maison francese nel 2013 ha supportato anche il G.P. Rudolf Caracciola in Germania e il Concorso Italiano in USA per auto storiche. Oltre alla serie WSR Renault 3.5 vinta da Kevin Magnussen, nuovo pilota McLaren.

24 Heures du Mans
――栄光のル・マン 日本からの挑戦――

童夢　RL81 1981年

トヨタ GT-One TS 020 1999年 総合2位

マツダ 787B 1991年 第59回 ル・マン24時間耐久レース 総合優勝車

日本を代表する3台のル・マン カーを“ルーチェ”にて展示！

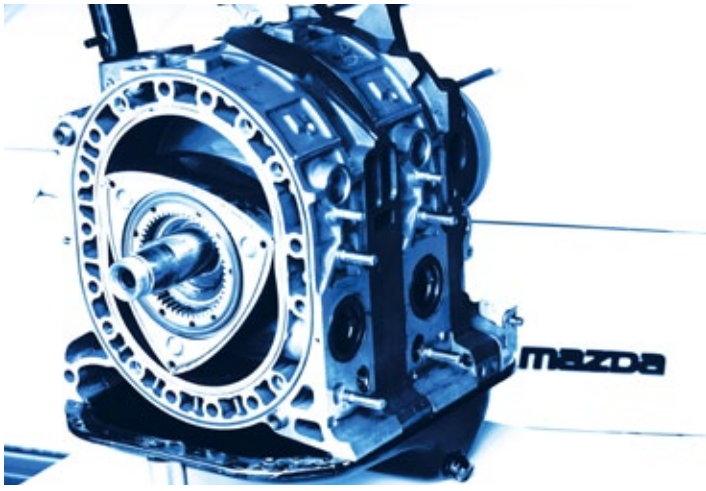
Photo/I-dea

IL SOGNO DELLA 24 ORE DI LE MANS IN GIAPPONE

SOLO MAZDA E' RIUSCITA A VINCERE. TOYOTA CI E' ANDATA VICINO, DOME CI PROVA SEMPRE!

Foto Hiramatsu, Mazda

Il mito della 24 Ore Le Mans è sempre stato un sogno irrealizzabile per i costruttori giapponesi, come il mondiale di F.1. Fino al 1991, quando forse il meno atteso tra i marchi nipponici, Mazda, riuscì nell'impresa dove i colossi hanno finora fallito. Per di più, con un motore "alternativo" come il Wankel. Non fu un fuoco di paglia, tanto che nel '92 la Mazda 787B concluse in 4a posizione, dietro ad avversari con nuove sport prototipo davvero più competitive. Nel 2011 quest'auto conservata nel Museo di Hiroshima, è tornata in pista a Le Mans con Johnny Herbert, Yojiro Terada, David Kennedy e Pierre Dieudonné nell'ambito delle celebrazioni del 20 anniversario del successo in terra di Francia. L'Auto Galleria Luce di Nagoya alcuni anni orsono dedicò una mostra proprio a tre simboli della passione giapponese per Le Mans: la Mazda vincitrice nel '91, la Toyota seconda nel '99 e la Dome Zero RL81 del 1981. Toyota è stata capace di sfiorare tre volte la vittoria nella maratona endurance della Sarthe, ma l'obbiettivo era ed è ancor oggi, quello di ottenere un successo. Per fare un parallelismo, si pensi all'impegno della stessa Toyota in F.1 negli anni 2000, che ha portato ad ottenere un secondo posto in cinque GP: tre con Jarno Trulli, l'ultimo dei quali nel 2009 proprio in Giappone, e due con Timo Glock. Nessuna vittoria: una delusione che ha portato alla chiusura del programma. Probabilmente la causa di tutto ciò fu la mancanza di una figura di leader carismatico, equivalente a quella di Ove Andersson, vincente invece nei rally con la Celica. Certo è che Toyota nel '92 e '99 realizzò le vetture più belle di tutte ed erano anche molto veloci. In particolare la prima, la TS10 che vinse la 1000 km di Monza nel '92. La GT-One TS020 del '99 rischiò di trionfare a La Mans con un'equipaggio tutto giapponese. Sarebbe stata un apoteosi, e i piloti equiparati a delle divinità. Tutto questo non accadde, ma ecco perché anche un secondo posto è ricordato con orgoglio e non come un qualcosa di disonorevole; facendo un'eccezione, perché nella cultura giapponese la sconfitta equivale al fallimento. Lo stesso discorso fatto per Toyota vale anche per la Honda in F.1, la quale però vinse alcuni GP: con Richie Ginther nel 1965 in Messico e John Surtees nel 1967 nella splendida e prestigiosa cornice di Monza; oltre a una vittoria con Button nel 2006 in Ungheria; il miglior piazzamento in assoluto è però il 3° posto finale nel mondiale 2004. Honda dunque, rispetto a Toyota è riuscita a vincere con una propria monoposto, oltre ad aver conquistato diversi titoli come motorista, fornitrice di Williams e McLaren. Il sogno di vincere o quanto meno di disputare Le Mans, è sempre stato quello di Minoru Hayashi, fondatore della Dome Co. Ltd, che letteralmente significa proprio "sogno di bambino". Fece debuttare la Dome Zero RL nel 1979 e ancor oggi una Dome si schiera al via della 24 Ore per avverare un desiderio...



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

QUI MONACO
N. 05 - 2013 - NOTIZIARIO MOTORISTICO

AL PRINCIPE, IL PREMIO TECNOLOGIA E AMBIENTE

Il Presidente di Confartigianato Imprese, Giorgio Merletti ha consegnato nel corso di una serata di gala a Siena, il Premio Tecnologia e Ambiente a S.A.S. Principe Alberto di Monaco. Questo riconoscimento è stato assegnato da Confartigianato Motori alla FPA2,""Fondation Prince Albert II de Monaco" per l'attività di salvaguardia ambientale svolta finora, anche in tema di mobilità. Ricordiamo infatti che il Principe è un convinto sostenitore dell'uso delle vetture ibride, elettriche ed ecocompatibili. La Fondazione in Italia è rappresentata dall'Avvocato Maurizio Codurri. Sono state donate al Principe e alla consorte Charlene, anche due bici "brandizzate" con il logo della Fondazione, realizzate da Matteo Caldiroli per conto della Montecarlo Bike, branchia della Montecarlo Engineering di Fulvio Maria Ballabio. Fondatore anche della Montecarlo Automobile, protagonista con la supercar Rascasse bifuel benzina/GPL e successivamente anche ibrida, dell'evento organizzato da Confartigianato Motori in occasione del G.P. di Monza di F1.Una nuova pagina imprenditoriale del gruppo monegasco, che ribadisce il suo impegno nella creazione di prodotti di lusso a basso impatto ambientale. Dopo automobili e yacht, l'attivissima azienda ha avuto il suo nuovo battesimo nel mondo delle moto e delle biciclette di alta gamma. In campo automobilistico, c'è fermento per la Rascasse sul mercato russo, mentre per la vettura sportiva Montecarlo "Carlo Chiti" Monza Codalunga, a benzina/metano, prosegue lo studio di fattibilità per un trofeo monomarca.

DA BONNEVILLE ALLA FORMULA E

Venturi Automobiles, storico marchio francese di vetture GT, ora di proprietà dell'imprenditore e appassionato monegasco Gildo Pallanca Pastor, è sempre più focalizzata sulla produzione di concept e auto ecologiche di alta gamma. Fedele a questa strategia, ha annunciato di essere il decimo team iscritto al Campionato FIA di Formula E, che comincerà il 13 settembre a Pechino, riservato a monoposto elettriche: in pratica una sorta di formula uno elettrica che correrà in circuiti cittadini, affidate ad ex-piloti di F.1, tra i quali anche l'italiano Vitantonio Liuzzi. Nell'operazione Venturi Grand Prix Formula E, che ha sede a Monaco, è coinvolto attivamente anche l'attore Leonardo di Caprio, vero e proprio sostenitore dell'uso dei veicoli eletrici e cofondatore del team con Gildo Pallanca Pastor, unitamente agli imprenditori Bert Hedaya e Francesco Costa.Nel calendario della serie, che conta dieci gare tra il 2014 e il 2015, è previsto il GP di Monaco il 9 maggio 2015. Dalla Formula E, alla spedizione in Antartide, al record sul lago salato di Bonneville detenuto con 495 km/h: l'attività di Venturi spazia a 360° nel mondo della ricerca e delle competizioni per veicoli elettrici. Proprio legato al nuovo tentativo di record a Bonneville, va registrato l'accordo con Philippe Graton per ambientare l'ultimo episodio di Michel Vaillant in questo contesto, mettendolo alla guida della Venturi VBB-3. Il fumetto è già disponibile e s'intitola "Voltage".

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

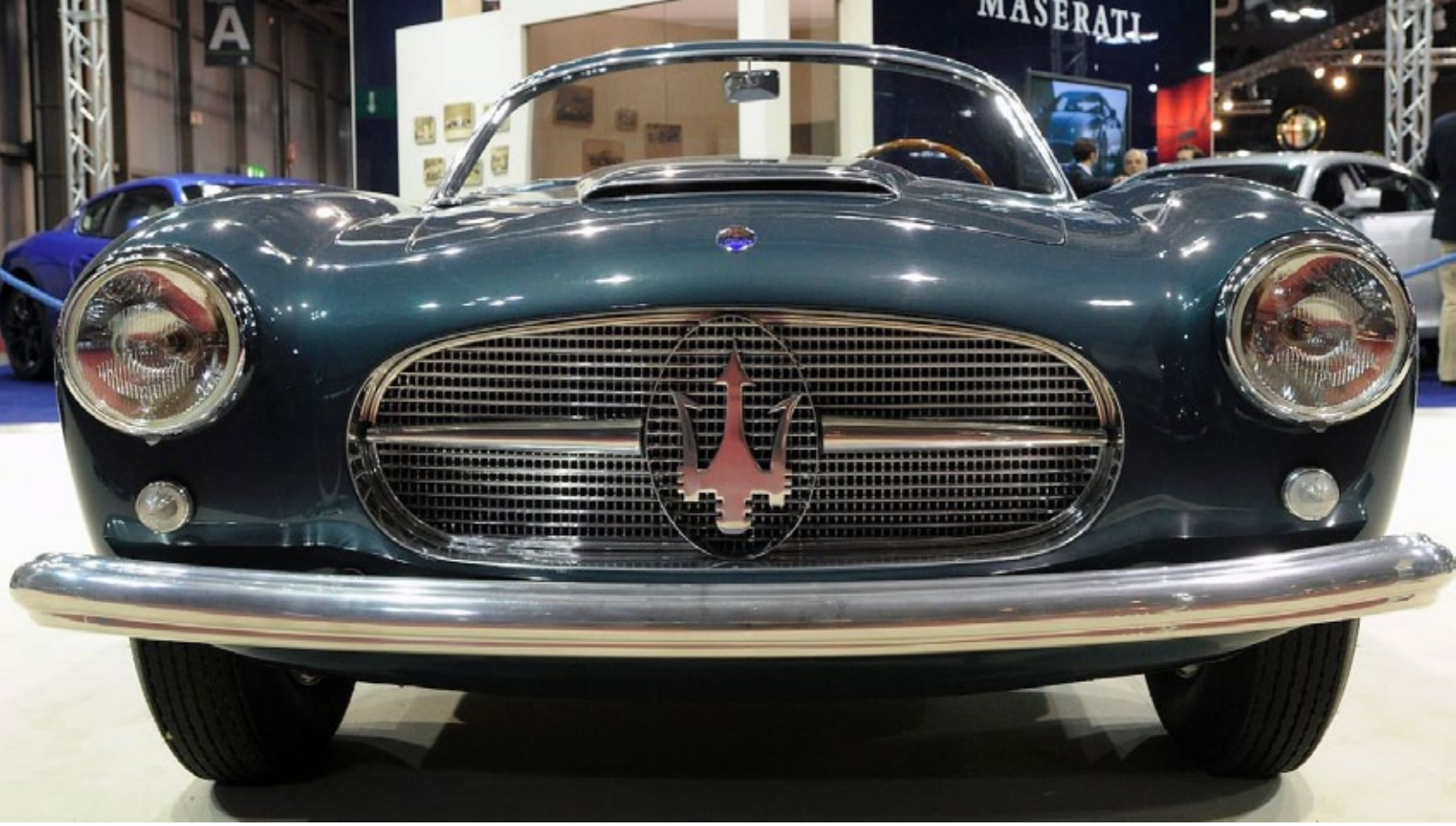
www.baiasrl.com

SWISS CAR SHOW: ECHI DI ESPOSAUTO

CORAGGIOSO TENTATIVO DI FAR RIVIVERE IL GLORIOSO SALONE LUGANESE

Foto G. Persiani/www.rescuemedia.ch, Gleb Service, Nicolò Pace

Correva l'anno 1967 quando il pilota Silvio Moser, Aldo Pessina e Pablo Foletti, ai quali si aggiunse Clay Regazzoni, crearono l'Esposauto, il primo salone dell'auto luganese. Una manifestazione che ebbe grande successo tanto da protrarsi per 30 anni. A riportare nel Canton Ticino una fiera che abbini auto di serie a mezzi da competizione, ma anche moto e accessoristica, ci ha pensato Gleb Service, creando Swiss Car Show. Proprio nello storico padiglione del Centro Espositivo di Lugano. L'edizione 2013 è stata una sorta di prova generale, per vedere la risposta del territorio e degli appassionati e i responsi sono stati positivi. L'appuntamento è ora fissato per il 2015, vista la cadenza biennale. Tra gli espositori Loris Kessel Auto con la nuova e attesa Maserati Ghibli. Anche il D-Max Racing era presente con la Citroën del pluri-campione del mondo Sébastien Loeb e con il pilota Stefano Mella. Il ticinese ha affrontato la stagione 2013 proprio alla guida della C4 WRC ex-Loeb dal 2007 al 2010. Nel 2014 correrà anche in pista con un altro protagonista dello Swiss Car Show: Federico Sceriffo, professionista in Giappone nel Campionato D1 GP. Saranno al via del Pan Delta Super Racing Festival in Cina, che si volge in quattro appuntamenti sul circuito internazionale di Zhuhai, alla guida di una Mercedes C63. Infatti nell'ultima prova di tipo endurance, Sceriffo affiancherà Mella. Il primo sarà poi impegnato in Europa con il Team Orange e nel Red Bull Drift Show a Tienmeshan Mountain, sempre in Cina. Nel frattempo presso il Circuito San Martino del Lago (CR), i due piloti hanno familiarizzato e dato spettacolo nell'Xmas Show.



GRANDE SUCCESSO PER AUTO MOTO D'EPOCA A PADOVA

RISULTATO IN CONTROTENDENZA: TANTE CASE PRESENTI, ANCHE CON MODELLI ATTUALI

Foto Maserati, Porsche, Lopresto, Zanelli, Citroën

Auto Moto d'Epoca di Padova si conferma manifestazione leader in Italia e fuori. In controtendenza rispetto alla crisi del settore, aumenta espositori e pubblico, aprendo le porte alle novità di prodotto. Infatti oltre a mostrare i modelli storici più significativi, le numerose Case presenti hanno esposto anche le ultima novità della produzione attuale. Maserati ha annunciato l'imminente celebrazione del proprio Centenario attraverso quattro perle che hanno fatto la storia del Tridente, simbolo di prestazioni, eleganza, italianità, innovazione: concetti che hanno reso la Casa di Modena un marchio icona dell'automobilismo mondiale. La monoposto 6CM del 1936, che vinse la Targa Florio del 1938; la 3500 GT Vignale Spyder del 1958, versione scoperta della prima auto prodotta in serie da Maserati, la 3500 GT, la Ghibli SS Coupè del 1967 da 260 Km/h e un'aerodinamica all'avanguardia per l'epoca. Oltre alla nuova berlina Ghibli: forte del successo fin dal lancio avvenuto a Shanghai nell'aprile 2013. Appena restaurata dal Museo di Stoccarda, stupenda la Porsche 911 Carrera RSR Martini che nel 1973 giunse 3a alla Targa Florio con Leo Kinnunen e Claude Haldi. Kinnunen, driver ufficiale Porsche con la 917 nel '70, vincendo la 24 Ore di Daytona, Brands Hatch, la 1000 Km di Monza, la 6 Ore di Watkins Glen e negli anni seguenti l'Interserie, fu il primo finlandese a debuttare in F.1. Nell'unico G.P. in cui riuscì a qualificarsi con una Surtees TS16 nel '74, fu l'ultimo pilota a utilizzare un casco aperto con occhialoni, al posto di quello integrale. Ammiratissime a Padova quattro auto della collezione di Corrado Lopresto, schierate nello stand ACI Storico: la Lancia Flaminia Speciale Pininfarina, l'Osca 1600 GT Touring, l'Alfa Romeo 2000 Praho Touring e la Lancia Aurelia 2000 V6 Vignale. Presso lo spazio RIAR, Registro Alfa Romeo, la Montecarlo Automobile "Carlo Chiti" Monza Codalunga, con motore V6 a metano, ha voluto rendere omaggio al genio dell'indimenticabile ingegnere toscano ex-Ferrari e Alfa.

CITROËN RICORDA GIANCARLO SIANI

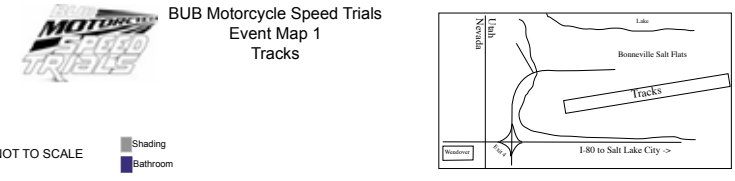
Giancarlo Siani, giovane cronista de Il Mattino, in un articolo del 10 giugno 1985 ricostruiva con precisione le complesse trame che regolavano l'organizzazione della camorra napoletana, portando alla luce le connessioni con la mafia siciliana. Questo pezzo gli fu fatale. La sera del 23 settembre, pochi giorni dopo aver compiuto 26 anni, fu ucciso sotto casa, al Vomero. Giancarlo Siani amava le auto e la sua Mehari: la troviamo in moltissime foto e ne parlava spesso alla fidanzata: simboleggiava la sua voglia di godersi la vita en plein air. In effetti la Mehari rappresentava la libertà su quattro ruote, un simbolo di un certo modo di vivere. Nata 45 anni fa e prodotta fino al 1987 in quasi 150.000 esemplari, con scocca in vetroresina, niente vetri e un semplice telo come capote, è un'icona di un'epoca. Per ricordare Siani, la sua Mehari - custodita dal fratello - è tornata a percorrere le strade di Napoli. Dalle Rampe Siani sino alla sede del Mattino, e per un giorno Giancarlo è tornato a vivere con lei. Per conoscere meglio la storia di Siani, andate sul sito www.giancarlosiani.it.

BONNEVILLE MON AMOUR

di Alan Cathcart – Foto Phil Hawkins

"... Questo è l'inizio di una nuova era
per la Brough Superior..."

Bonneville mon amour. Non si scorda più. Una volta visto il lago salato, la voglia di tornarci e di provare a battere un nuovo record o magari il proprio record, è sempre più forte! Anche perché Bonneville rappresenta un mondo racing senza orizzonti, perso nella sua immensa distesa bianca, con regole semplici e la possibilità per tutti di partecipare. Nel 2013 ho deciso di esserci nuovamente con un duplice obbiettivo. Il primo: stabilire un primato alla guida della Brough Superior 750 storica, approntata appositamente per l'impresa... Salvo poi riuscire a registrare ben tre record: due riconosciuti dalla Federazione Internazionale e uno dall'AMA statunitense. Questo ha portato il mio bottino alla ragguardevole quota di sei record FIM in totale, contando i quattro stabiliti nel 2009 con la Triumph, ancora imbattuti. Il secondo obiettivo era quello di incrementare il palmares proprio alla guida della fida Triumph, ma di questo ne parliamo dopo. Alla fine, con il risultato ottenuto nel corso dei Motorcycle Speed Trials, ho contribuito a riportare un nome inglese storico nel libro dei guinness, 77 anni dopo. Per la precisione dal 1936, quando Eric Fernihough stabilì il record di velocità sul miglio lanciato. Brough Superior è tornata dunque a nuova vita e a rinverdire le proprie origini, conquistando subito un riconoscimento internazionale! I primati da me ottenuti riguardano la categoria bicilindriche aspirate da 750 cc senza carenatura e cupolino, ovvero "naked" diremmo oggi. Ho raggiunto la velocità di 101,329 miglia orarie (163 km/h) sul chilometro lanciato e 101,132 mph (162,8 km/h) sul miglio lanciato. Quest'ultimo primato è valido anche per la federazione americana AMA nella categoria Vintage non sovralimentate. Inoltre abbiamo sfiorato un altro traguardo, nella categoria riservata alle moto dotate di cupolino, in realtà un'ampia tabella porta numero montata sopra la forcella anteriore. Bisognava fare meglio delle 109 miglia, ma abbiamo dovuto rinunciare, nonostante un primo passaggio a 105,462 mph. Ad ogni modo le tre prestazioni ottenute, rappresentano il 50% dei sette record conseguiti nella Speed Week dalla Brough Superior. Il proprietario Mark Upham (che ha comprato il marchio nel 2008) si è dichiarato più che soddisfatto del comportamento della 750 cc, sulla quale anche Henry Cole, produttore cinematografico e attore tv, ha stabilito un record AMA, così come la 1150 cc affidata al pilota Eric Patterson: "Abbiamo ricominciato partendo dalle nostre radici, dalla nostra storia, fatta di grandi imprese. Continuiamo la tradizione! Questo è l'inizio di una nuova era per la Brough Superior. Con il nostro moderno bicilindrico a V, che abbiamo presentato al Salone di Milano, con la Moto 2 GP svelata a Los Angeles, ma soprattutto con la nuova SS100 per il 90° Anniversario, il nostro futuro ci sembra molto eccitante". Quest'ultima, la Super Sports 100, è bellissima e sarà prodotta in serie limitata. Brough Superior, che un tempo era la moto inglese preferita da Lawrence d'Arabia, già da qualche anno produce su ordinazione le repliche dei suoi modelli anni '30, a prezzo da capogiro, intorno ai 100.000 euro... Come appunto la 750 protagonista dei record conquistati a Bonneville. Ora però il focus passa prepotentemente sulla nuova arrivata! Bonneville è servita per presentare al mondo il ritorno del brand ad altissimi livelli, idem l'operazione Moto 2. La Brough Superior 750 Baby Pendine usata a Bonneville, adotta un telaio del 1931 originariamente concepito per alloggiare il motore 1150 cc, ma l'ingegner Sam Lovegrove ci ha messo il JAP bicilindrico del 1954 da 750 cc, da lui elaborato. La casa inglese JAP (sono le iniziali dell'ingegnere



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

”Bonneville rappresenta un mondo racing senza orizzonti, perso nella sua immensa distesa bianca...”

John Alfred Prestwich) era fornitrice Brough già negli anni della Prima Guerra Mondiale. Questo propulsore faceva parte di un lotto venduto in Italia. Stranamente è stato trovato alcuni anni fa in un magazzino della Scuderia Ferrari di Maranello. Incredibile ma vero! Pochi sanno però che c'è un precedente motociclistico nella storia di Enzo Ferrari. Negli anni '32,33 e '34 schierò con la sua Scuderia, allora ancora a Modena, moto Rudge e Norton vincendo tre titoli italiani. Chissà, nostalgia o forse gelosia per il fatto che la Maserati stava producendo anche moto, in quegli anni '50? Come detto, Bonneville 2013 non è stato per me solo Brough Superior. Con la Triumph Thunderbird 1700 cc bicilindrica del team South Bay, del mitico preparatore di Long Beach Matt Capri, ho cercato di battere il record FIM di 156 mph ottenuto tre anni fa nella classe 2000 cc dal giapponese Kazutoshi Mizutani, con una Harley-Davidson. Sfortunatamente lo scoglio delle 150 mph si è rivelato insormontabile, quindi con Capri stiamo pianificando un nuovo tentativo sui 260 km², della piana del Salt Flats. E' impossibile fare meglio di una Harley-Davidson 2000 cc con un mezzo che ha 300 cc in meno, e quindi un handicap del 15% nelle prestazioni. Matt Capri è un ingegnere eccezionale, ma la differenza di cilindrata si è rivelata incolmabile. Quindi adotteremo un albero motore che porta la capacità a 1994 cc. Ci abbiamo messo tre anni per stabilire i quattro record mondiali che deteniamo con le 1000 cc South Bay Triumph Bonneville Thruxton e Bonneville Turbo. Quest'anno chiuderemo il ciclo sperando in un nuovo successo. Grazie Brough Superior! Grazie Triumph e Matt Capri, per le mie "gite fuoriporta" nello Utah, col supporto di Pirelli, Arai, Kushitani. Info: www.broughsuperiormotorcycles.com; www.brough-superior.com; www.southbaytriumph.com

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

CAFE`BIKES

RETRO' MONZA

Autodromo di Monza. Atmosfere rarefatte e retrò. Una pista sopraelevata non più in uso, ma a pochi metri scorre il tracciato dove si sono sfidati i più grandi del passato. Alcuni di loro hanno terminato la corsa anzitempo. Poi la mente va all'Endurance, alle gare Bol d'Or che a Monza ora mancano. Qui Deus Ex-Machina ha presentato la «Eau Rouge» XJR1300 su base Yamaha (omaggio a Spa?) dopo aver già creato la Project X sulla stessa meccanica. Semicarena, serbatoio e codone battuti a mano in alluminio; passaggio finale, la grafica "MetalK" di Kaos Design, che replica il metallo e lo protegge alla perfezione, con i classici "blocchi" della Casa di Iwata. Continua dunque il progetto Yamaha, che vede la reinterpretazione di alcuni modelli da parte dei principali customizzatori internazionali. Per info: http://deuscustoms.com/bikes/model/eau-rouge. Deus Ex-Machina ha sedi (sorta di laboratori, pub e gallerie d'arte) in America, Indonesia, Australia e a Milano; luoghi diventati veri e propri ritrovi della passione per le moto, specie anni '70 e '80, ma anche per il surf e la moda delle bici a scatto fisso.

DEUS EX MACHINA «EAU ROUGE» XJR1300 YAMAHA

Foto Deus Ex Machina, Yamaha

ezPress

LE TUE RIVISTE IN FORMATO DIGITALE

WWW.EZPRESS.IT

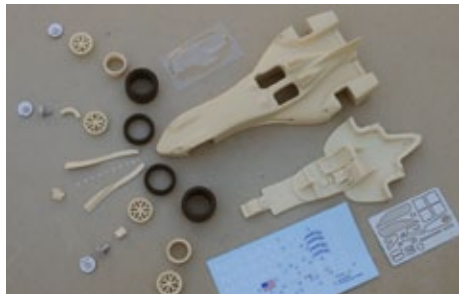
Modellismo

QUASI VERA LA DELTAWING PROFIL 24

DISPONIBILE LA F.ABARTH KERB DI SABINO DE CASTRO

di Stefano Iori

Oak Racing ha subito proposto a Le Mans, l'Art Car di Fernando Costa per il 90° Anniversario della 24 Ore in due repliche di Spark: nel formato 1:18, 45 esemplari firmati dall'artista a 189 euro, e in quello 1:43 a 59 euro. Entrambi nella livrea senza tabelle porta numero e con una scatola speciale (www.boutique-oak-racing.com). La versione 1:43 che ha corso con il n. 45, è stata realizzata in seguito da Spark. Il prezzo sul web è più caro: va da 69,95 dollari a 89,99 sterline. La Mazda 787B vincitrice nel '91 è presente in diversi cataloghi. www.autoartmodels.com di Konk Kong, ha una 1:18 curatissima nei particolari, in ben tre versioni con prezzi da 179,95 a 259,9 dollari. Spark produce la 1:43, e quella di Minichamps la si trova ancora presso alcuni rivenditori; Kyosho realizza la piccola 1:64 e Tamiya il kit in scatola di montaggio. Bizarre ha prodotto la Dome RL81 con misure 1:43. La DeltaWing ha avuto diversi step: del primo esemplare nel colore rosso, ancora Bizarre fece la versione 1:43. Di quella nera, il più bel modellino in questa configurazione - una vera miniatura della macchina reale - è il kit in resina della francese Profil 24, appunto in scala 1:24. I dettagli realistici di cockpit e telaio sono riprodotti in fotoincisione. Il prezzo è di 158 Euro, più costi di spedizione (www.profil24-models.com). Il nostro tester Sabino De Castro ha realizzato due modelli 1:24 e 1:43, della F.Abarth guidata nel 2013 con decals KERB MOTORI, su base Motorama-Bburago. Il prezzo della prima con vetrinetta è di 65 Euro. Info: contatti@sabinodecastro.com.



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

LIFESTYLE TIME - AUTO E ARTE

SAL SCARPITTA: AMERICA E ITALIA, CON LA PASSIONE PER LE SPRINT CAR...

Foto GAM, Archivio Salvatore Scarpitta presso Luigi Sansone, www.okfoto.it/ Enzo ed Edoardo Nicolino

Auto e arte: un connubio dato dalle forme di alcuni modelli, capolavori di carrozzieri e designer di chiara fama, ma anche da quadri, tele, sculture, realizzati da artisti di epoche diverse. Il caso di Salvatore Scarpitta (Brooklyn, 1919-NY, 2007) è uno dei più eclatanti. "Lanciato" nel 1959 da Leo (Krauss) Castelli, che sarà poi lo scopritore di Andy Warhol. Lo scorso anno gli è stata dedicata una retrospettiva presso la GAM di Torino, a cura di Luigi Sansone, Germano Celant, Fabrizio D'Amico, Danilo Eccher e Riccardo Passoni. Scarpitta è figlio d'arte: il padre italiano era uno scultore quotato, mentre la madre polacca, un'attrice. La sua genuina passione per le auto da corsa nasce negli anni Trenta: "Sal" fu un assiduo frequentatore del circuito Legion Ascot Speedway presso Boyle Heights, Los Angeles (ora El Sereno). Quell'impianto rimase aperto dal '24 al '36, poi un incidente mortale e un incendio ne decretarono la chiusura. La passione è viva e tra il 1964 e il 1969, a New York, Scarpitta costruisce con materiali di recupero e pezzi fatti da lui, alcune bolidi come la Rajo Jack, ispirata fin dal nome a quella di uno dei primi piloti di colore in USA. Nell'estate del 1985, nel suo studio-garage di Baltimora, nello stato del Maryland, corona uno dei suoi sogni: la costruzione di una macchina funzionante da dirt track, da oltre 700 CV, per le competizioni oggi inquadrate nella Outlaw Sprint Car Series. Decide di correre come pilota e formare il suo team con sede a New Chester, in Pennsylvania. Le sue auto portarono sempre il n. 59, dall'anno della prima mostra con Castelli, che lo sponsorizzò assieme alla Galleria Niccoli di Parma. Scarpitta era un habitué del Williams Grove di Mechanicsburg, dove aveva una casa, ma anche del Lincoln Speedway, luoghi dove il nome di "Sal" ora è leggenda. Affidò i suoi "puledri" a diversi drivers di categoria, incluso Jimmy Siegel, che poi rilevò la sua squadra e che ancor'oggi usa il n. 59. "... il track racing è della gente dell'America delle province, la sua sostanza è la terra, non è uno sport ma vita, morte, le salsicce con senape, mangiare il sapore della terra", ebbe a dichiarare Scarpitta. E' sepolto a Santa Fè, nel New Mexico, nella terra degli indiani, che amava e frequentava. Torneremo ad occuparci di lui, la sua storia lo merita davvero!

Nella foto a lato, Scarpitta dopo una corsa sulla pista di Hagerstown, Maryland, 23 agosto 1987, Courtesy Archivio Salvatore Scarpitta presso Luigi Sansone, Milano

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
SCARICA
LO STRESS
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

MASERATI

QUATTROPORTE

AVERE IL CONTROLLO NON È MAI STATO COSÌ ECCITANTE

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