

€ 6,00 in Italia

Mensile - Anno 12 - Numero 5 - Maggio 2014

# Automobilismo D'EPOCA

EDIPORT

LAMBORGHINI DIABLO  
La voglio brutale

Disponibile su  
App Store

Disponibile per  
Android

Disponibile per  
PC & Mac

ALFA REVIVAL CUP LA NOSTRA GARA AL MUGELLO

CADILLAC ELDERADO BIARRITZ  
& RIVA TRITONE SPECIAL

MORRIS MINOR TRAVELLER "LOTUS"

ALFA ROMEO ALFASUD "VALENTINO"

FIAT 128 SPORT COUPÉ GRUPPO 2

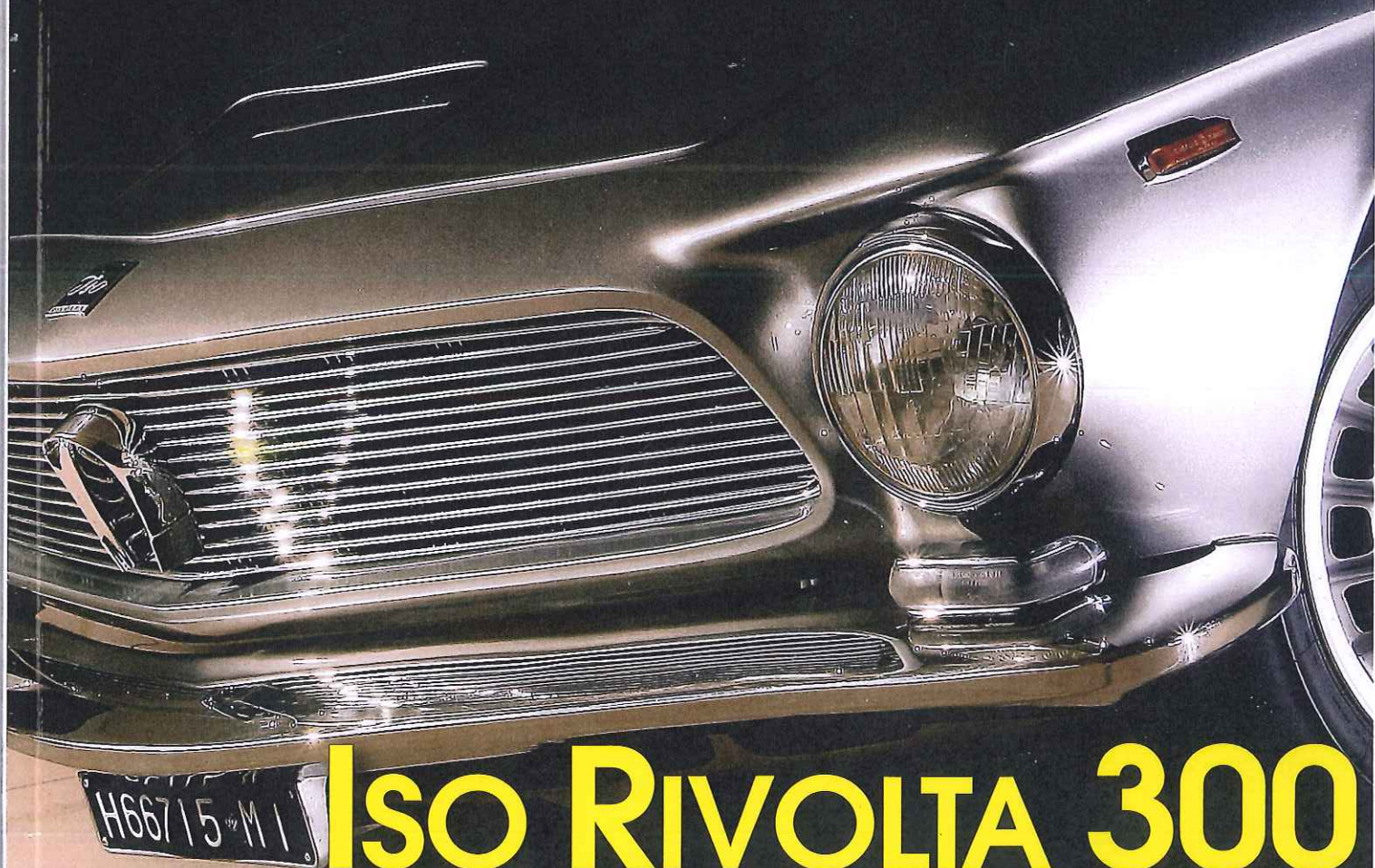
ABARTH 2000: UNA SPORT IN CITTÀ

MANUALE D'USO  
NSU PRINZ

**SALONI E FIERE**

Technoclassica Essen

Reggio Emilia • AutoMoto Collection



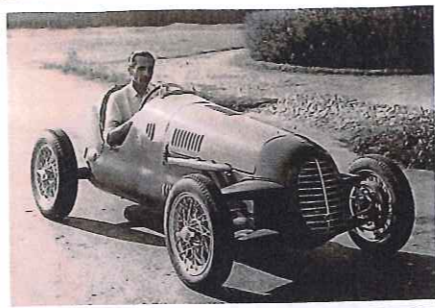
## ISO RIVOLTA 300

LA GT DEL "CUMENDA"

**TECNICA: GLI ADDITIVI MANTENGONO QUELLO CHE PROMETTONO?**

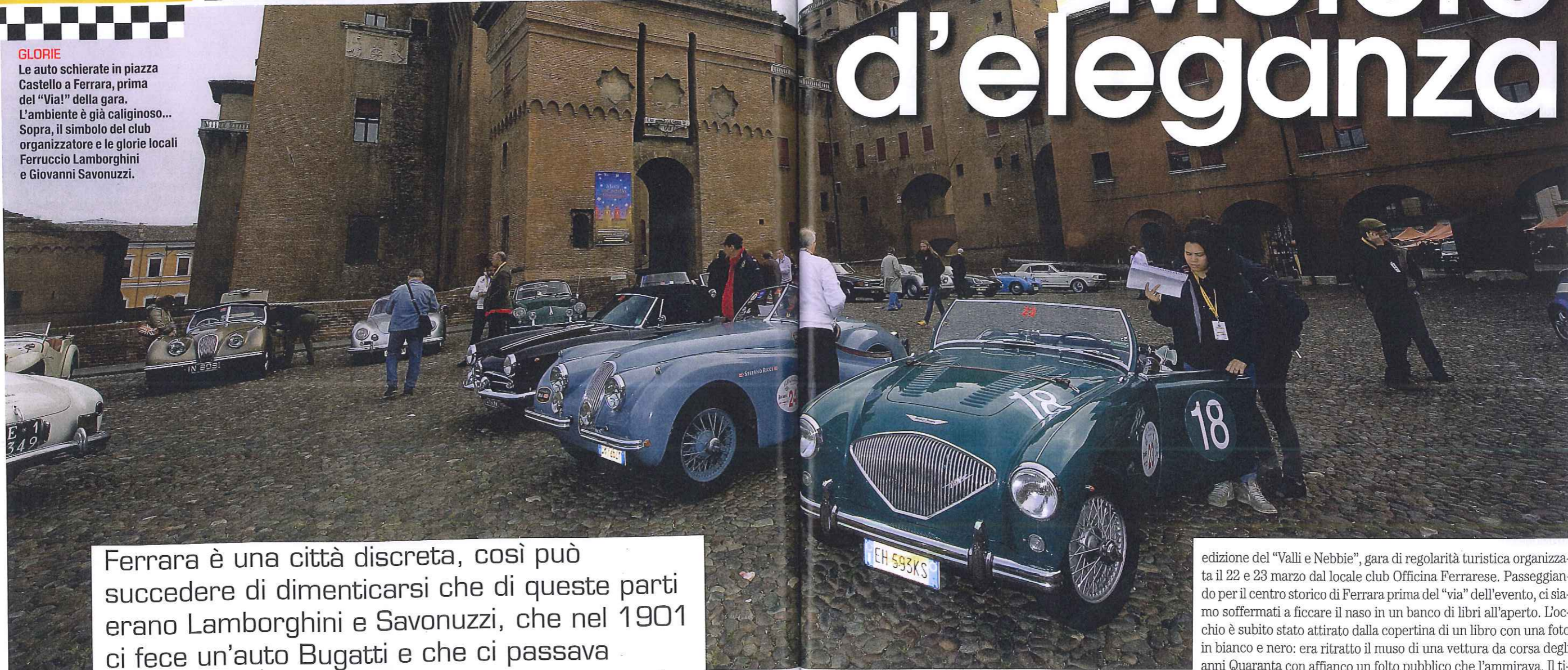


AUTOMOBILISMO D'EPOCA 05-2014



**GLORIE**

Le auto schierate in piazza Castello a Ferrara, prima del "Via!" della gara. L'ambiente è già caliginoso... Sopra, il simbolo del club organizzatore e le glorie locali Ferruccio Lamborghini e Giovanni Savonuzzi.



# Motore d'eleganza

Ferrara è una città discreta, così può succedere di dimenticarsi che di queste parti erano Lamborghini e Savonuzzi, che nel 1901 ci fece un'auto Bugatti e che ci passava la Mille Miglia. A ricordare pensa, con *savoir-faire*, il club "Officina Ferrarese", anche con questa manifestazione fatta di cultura, passione e la giusta punta di agonismo

DI LUCA GASTALDI - FOTO RENÉ

edizione del "Valli e Nebbie", gara di regolarità turistica organizzata il 22 e 23 marzo dal locale club Officina Ferrarese. Passeggiando per il centro storico di Ferrara prima del "via" dell'evento, ci siamo soffermati a ficcare il naso in un banco di libri all'aperto. L'occhio è subito stato attratto dalla copertina di un libro con una foto in bianco e nero: era ritratto il muso di una vettura da corsa degli anni Quaranta con affianco un folto pubblico che l'ammirava. Il titolo del volume è stato come una visione: "Il motorismo storico ferrarese". Sottotitolo: "Dai primi anni del 1900 al dopoguerra". Autore, Marco Nonato, chirurgo di Ferrara animato da una grande passione per l'automobilismo sportivo. Una volta comprato il libro l'ho sfogliato immediatamente. La documentazione fotografica è molto ricca. Immagini antiche, provenienti dagli album di famiglia dei personaggi che furono protagonisti della storia motoristica ferrarese. E non sono pochi. Dai gentleman driver ai costruttori, dai pilo-

**A**ccomunare la bellissima Ferrara alle automobili potrebbe essere azzardato. La città delle biciclette - qui tutti pedalano per 365 giorni all'anno - potrebbe sembrare lontana anni luce dalle rombanti quattro ruote. Invece, all'ombra del Castello Estense si può vivere un'atmosfera motoristica più intensa di quanto si possa immaginare. Gli spunti, infatti, sono tantissimi. La scusa per scoprire i più importanti ce l'ha offerta la 25<sup>a</sup>



ti professionisti ai tecnici più dotati. Su tutti spiccano i nomi di Ferruccio Lamborghini e Giovanni Savonuzzi. Lamborghini era nato a Renazzo di Cento il 28 aprile 1916 e nella stessa Cento (pochi km da Ferrara) fonderà la Lamborghini Trattori nel 1948 per poi dedicarsi alle automobili a fine anni '60. Sul territorio ferrarese rimane la sua impronta indelebile grazie al Museo Ferruccio Lamborghini visitabile a Dosso di Cento.

Giovanni Savonuzzi è forse meno noto, ma fu un tecnico abilissimo, tra i primi ad applicare con successo i concetti dell'aerodinamica in ambito automobilistico. Nato a Ferrara il 28 gennaio 1911, Savonuzzi costruì la sua carriera a Torino progettando per la Cisitalia i modelli più importanti, come la monoposto D46 e la 202. Per la Ghia invece realizzò carrozzerie incredibili come quelle futuristiche delle vetture Gilda e Supersonic. E poi fu direttore del Centro Ricerche Fiat.

Ci sono ancora un altro paio di storie interessanti che riguardano la Ferrara dei motori. Una vede protagonista niente meno che Ettore Bugatti, al quale nel 1900 i Conti Gianoberto e Olao Gulinelli di Ferrara affidarono la costruzione di una vettura/prototipo con motore quattro cilindri di 3.054 cc e cambio a quattro marce. Nota come Bugatti-Gulinelli, nel 1901 ottenne il premio "Città di Milano" come "Vettura di costruzione privata più veloce che offre le migliori qualità di semplicità, solidità, affidabilità e intelligenza di costruzione".

Per concludere questa (forzatamente) breve carrellata sulle tradizioni motoristiche estensi (ma ci torneremo) passiamo all'ultima storia, quella che parla di Mille Miglia. Un evento che ha radici profonde a Ferrara, grazie agli inimitabili passaggi della Freccia Rossa nel centro storico della città, sia nel periodo 1927-1957 (gli anni gloriosi della "corsa più bella del mondo") sia durante le più recenti rievocazioni storiche. E qui ci si ricollega all'operato dell'Officina Ferrarese, che mette sempre a disposizione anima e cuore - e braccia volenterose - per allestire veri e propri eventi in omaggio alla manifestazione conosciuta in tutto il mondo.



### CI VEDIAMO IN OFFICINA

Il comune di Ferrara ha concesso l'utilizzo di una casetta a due passi dal centro della città. Sembra una dimora di campagna, invece è l'attuale sede dell'Officina Ferrarese. Curata, ordinata e accogliente, potrebbe essere un'abitazione privata: c'è tanto di salotto e biblioteca. Qui si danno appuntamento i soci del club fondato nel 1986: un luogo caldo dove si respira l'aria confortante della passione genuina. Il Valli e Nebbie ci ha regalato l'occasione per visitarla, anche perché quelli dell'Officina Ferrarese ne vanno giustamente orgogliosi.

Il bel nome del sodalizio richiama la bottega artigiana dove si ri-



parano le auto, ma è anche un sottinteso riferimento storico ad un periodo artistico particolarmente fecondo della città. L'officina ferrarese è stata infatti la scuola pittorica del XV secolo che ebbe come primo capostipite Cosmè (Cosimo) Tura e che annoverò altri grandi artisti rinascimentali quali Ercole de' Roberti, Francesco del Cossa, Benvenuto Tisi da Garofalo, Dosso Dossi e molti altri ancora.

Primo presidente del Club è stato Amedeo Cicotti, seguito poi da Giulio Felloni, Massimo Maiarelli e l'attuale Riccardo Zavatti.



### Nel delta del Po

Il Valli e Nebbie fa storia a sé. «Per noi è una manifestazione importante - ha sottolineato Riccardo Zavatti, presidente dell'Officina Ferrarese - che in venticinque anni è cresciuta mantenendo sempre la formula che associa cultura, belle auto, itinerari affascinanti, simpatia e poca competizione. Percorriamo le campagne ferraresi con itinerari desueti grazie ai quali ci si riappropria del piacere di guidare le proprie auto storiche. Abbiamo sempre privilegiato la qualità dei veicoli iscritti, per questo ci siamo posti un massimo di una sessantina di equipaggi al via. Il nostro club ha ormai trent'anni di vita e più di mille soci che arrivano un po' da tutta l'Emilia Romagna.»

Il percorso 2014 si articolava su due tappe per un totale di 230 km, scanditi da 19 prove cronometrate di Regolarità, al termine delle quali si sono imposti Mario Sandrolini Cortesi/Angela Giordano sulla particolare Citroen 11 BL Roadster del 1937.

Il Valli e Nebbie è stato più volte insignito del premio "Manovella d'Oro" istituito dall'ASI per le manifestazioni che più si distinguono tra le centinaia che ogni anno affollano il calendario della federazione. Un riconoscimento che non è mai arrivato per caso, ma sempre meritatamente conquistato grazie al carattere unico dell'evento. I momenti più belli di questa 25ª edizione sono stati senz'altro i passaggi a Voghenza, con la visita al Museo del Modellismo Storico, a Comacchio con la sosta al Museo della Nave Romana e ad Argenta con la visita al Museo della Bonifica. Tre situazioni imperdibili, in particolare il museo del modellismo. È ospitato nelle ex-scuole medie di Voghenza, in una piccola ma elegante palazzina su due piani oggi stracolma di modellini di ogni genere: treni, automobili, aerei, navi, ricostruzioni storiche e ambientazioni militari.



### ARGINI

Il percorso del "Valli e Nebbie" si snoda nelle campagne e sugli argini dei numerosi corsi d'acqua verso Comacchio. Sotto, i vincitori Sandrolini/Cortesi alla partenza; in basso, un passaggio della Mille Miglia moderna; a sinistra, una Riley Brookland (1930).



### NOVE MARCHE NELLE PRIME 10

1. Sandrolini/Cortesi	Citroën 11 BL Roadster (1937)	506,9 penalità
2. Bassani/Bassani	Fiat Abarth 750 GT Zagato (1957)	565,2
3. Pellegatta/Mazzola	Alfa Romeo 6C 1750 (1930)	663
4. Sardini/Italiani	Panhard Dyna Junior 750 Sport (1953)	765
5. Reggiani/Nicoli	Jaguar E-Type (1961)	805
6. Vitella/Cassina	Austin Healey Sprite (1960)	816
7. Roncolato/Rinnerberger	Lancia Fulvia Sport Zagato (1970)	884
8. Rota/Samotti	Jaguar XK 120 (1951)	951,3
9. Marescotti/Marescotti	Lancia Aprilia Cabriolet (1938)	1076,4
10. Gozzoli/Leoni	Ford Mustang (1966)	1128,8

