

# AutoCapital



Mensile - N. 11 - Novembre 1993 - Lire 8.500  
Sped. abb. post. gruppo III/70

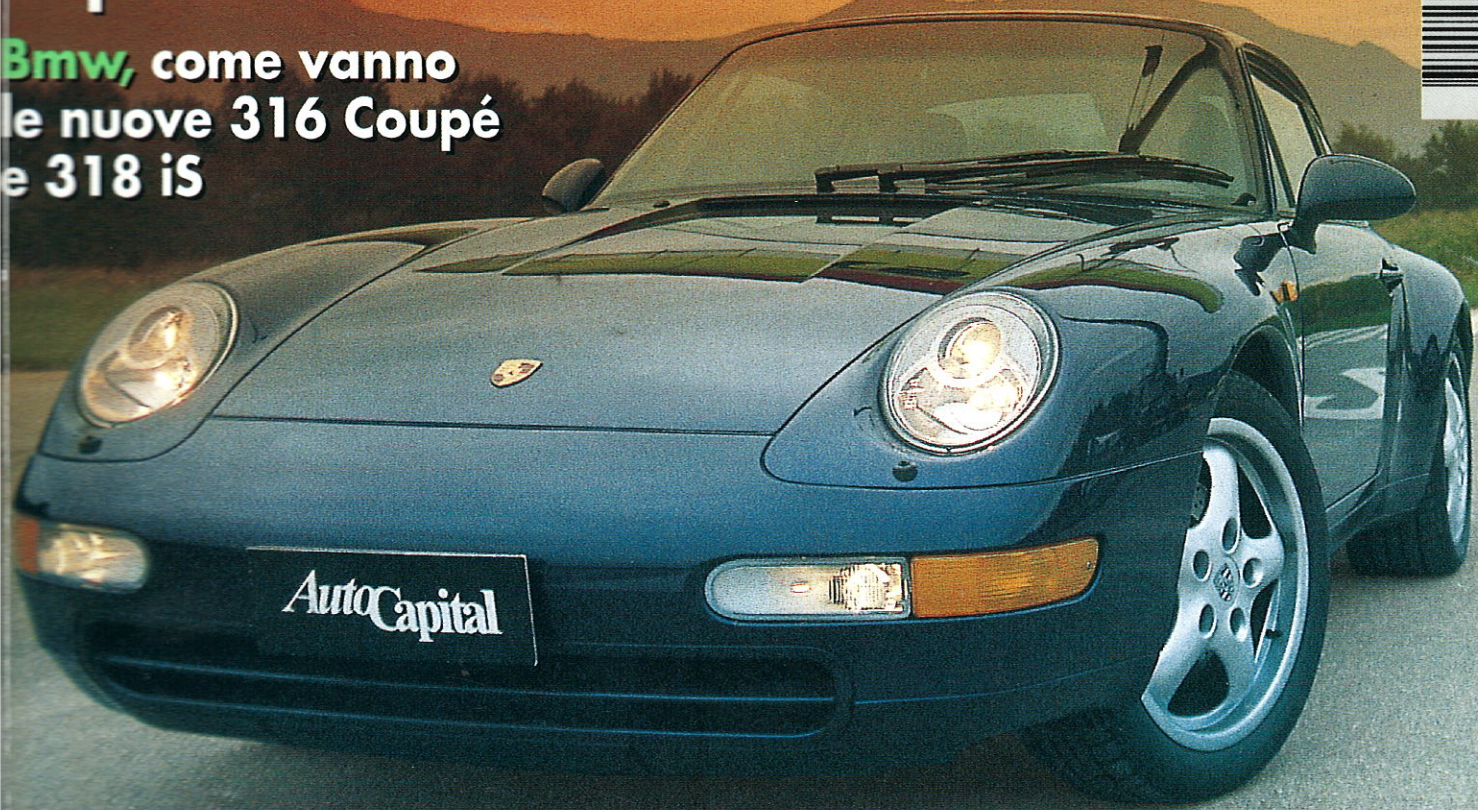


**ESCLUSIVO**

**Veicolo l'ultima  
spider Ferrari**

**Porsche, per la prima volta  
in prova la Carrera '94**

**Bmw, come vanno  
le nuove 316 Coupé  
e 318 iS**





R. Carrer



*Le grandi iniziative / Promosso da AutoCapital e da Dove, il mensile di idee e tempo libero De Agostini-Rizzoli Periodici, si è dipanato tra le ville venete e le Dolomiti il più esclusivo raduno storico di tutta la stagione*

# Italia Classica 1993



**Momenti e immagini di Italia Classica 1993.**  
*Nella foto grande, il gruppo delle vetture partecipanti nel giardino di Villa Barbaro, a Maser. Qui sopra: uomini e macchine del Club Italia; la prova di abilità automobilistica con le Alfa 155 V6 a Fiames; la Ford GT 40 di Michael John Wheatley; un aspetto della serata di gala a Palazzo Grassi.*

**D**io benedica gli inglesi, e anche gli scozzesi. Perché sarebbe stato fin troppo facile, per qualsiasi straniero di buon senso e di buona posizione, non lasciarsi sfuggire l'occasione per chiedere, con un sorriso ammiccante e un lampo negli occhi, le ultime notizie su Tangentopoli e il giudice Di Pietro, oppure per farsi raccontare le ultime battute su Bettino Craxi e Giulio Andreotti: ma loro, il gruppo dei partecipanti a

*Italia Classica 1993*, sugli aspetti più imbarazzanti di un'Italia in difficoltà hanno sorvolato con molto fair play. Alla guida di Jaguar C-Type e di Aston Martin DB3 S, dietro il volante di Alfa Romeo 8C 2900 o di Bugatti 57 C, nel fragore di motori Ferrari a 12 cilindri o Cobra V8, hanno attraversato le strade più belle delle Dolomiti prima di fare ritorno a Venezia, da dove erano partiti un paio di giorni prima, e neppure sui tratti di



**L**e Dolomiti hanno riservato ai partecipanti uno scenario offuscato dalle nuvole ma proprio per questo ancor più drammatico e suggestivo. Nella foto, l'Aston Martin DB3 S di Dudley Mason Styrron insegue un'altra Aston Martin, la DB4 Zagato di Paul Michaels. Durante il gran tour delle Dolomiti nessuna delle vetture ha manifestato problemi di alcun genere.



asfalto più chiacchierati d'Italia (la superstrada Pi-Ru-Bi, o l'autostrada che collega Mestre a Vittorio Veneto) si sono lasciati sfuggire il benché minimo accenno a malcostume o mazzette. Per *Italia Classica* questa è già stata una vittoria. La prova di avere conseguito l'obiettivo più importante della manifestazione: diffondere e fare conoscere gli aspetti migliori dell'Italia migliore a un gruppo ristretto ma estremamente importante di appassionati collezionisti, capaci di trasformarsi, al loro rientro in patria, in altrettanti ambasciatori di quegli aspetti e di quei valori che costituiscono una parte molto intima e altrettanto solida del patrimonio nazionale. All'affollamento delle autostrade estive *Italia Classica* contrappone la quiete delle piccole provinciali interne, agli hotel e ai centri cittadini che scimmiettano Manhattan lo stile e la tradizione di castelli e ville con centinaia di anni di storia addosso, ai ritmi frenetici che attentano alla qualità della vita l'operosità laboriosa e assidua di campagne e piccoli centri sconosciuti alle prime pagine dei giornali ma capaci di non perdere mai un colpo, qualsiasi cosa accada. L'esatto contrario, insomma, dell'immagine che oltre le Alpi viene troppo spesso diffusa a proposito dell'Italia. *Italia Classica 1993* ha seguito il copione collaudata con successo due anni fa in Toscana, in occasione della prima edizione della manifestazione (vedere *AutoCapital* n. 11/1991): un tour per autostoriche di grande caratura e per i loro proprietari attraverso un'area scelta tra le più belle e rappresentative d'Italia. Con l'aggiunta di alcuni ingredienti peculiari: l'ospitalità in ville e castelli abitati e conservati in condizioni esemplari, percorsi suggestivi e caratteristici, strade poco trafficate e capaci di garantire a tutti i partecipanti il più puro piacere della guida senza la necessità di spingere mai oltre i limiti sul pedale dell'acceleratore. Una ricetta più difficile da spiegare che da mettere in pratica: il segreto consiste nello scegliere strade con

una media di 20 curve per chilometro, sulle quali il volante non sta mai fermo un istante ma su cui è pressoché impossibile superare i limiti imposti dal Codice.

A dare il benvenuto agli oltre 50 equipaggi partecipanti a *Italia Classica 1993* è stata Venezia: la sera di martedì 21 settembre un cocktail e una cena di benvenuto hanno accolto i concorrenti (11 equipaggi italiani, 33 inglesi, due scozzesi, otto tedeschi, un francese, uno statunitense) nelle sale dell'Hotel Danieli, scelto come base di partenza e di arrivo per l'edizione di quest'anno. Il giorno dopo, la colonna di *Italia Classica* si è messa in moto alla volta di Cortina d'Ampezzo, raggiunta nel pomeriggio dopo un itinerario che attraversava la pianura veneta prima di raggiungere le Alpi. Verso la metà della mattinata i motori sono stati spenti nel cortile di Villa Marcello, a Levada di Piombino Dese, dove Vettor e Carlotta Marcello del Majno hanno ospitato i partecipanti per un coffee break. A spezzare il ritmo della strada è poi intervenuto, più tardi, il pranzo organizzato a Villa Emo, alla tavola di Marco e Caroline Emo Capodilista. Cortina ha infine riservato un concerto in

piazza, con musiche e aperitivi ispirati alle tradizioni locali.

Giovedì, 23 settembre, è stato il giorno del gran tour delle Dolomiti: da Cortina a Cortina attraverso i passi Falzarego, Pordoi, Sella e Gardena. Mentre l'Italia del Nord era investita da una generale ondata di maltempo così forte da far temere un bis dei disastri e delle alluvioni del 1951 e del 1966, il cielo delle Dolomiti alternava le nubi al sole riservando alla carovana di *Italia Classica* solo poche gocce di pioggia, qualche chilometro di nebbia e poche folate di vento: una fortuna insperata, in un panorama altrimenti da cataclisma. Castel Sonnenburg apriva le sue porte (e le sue cantine di vini atesini) per il pranzo di mezzogiorno. Nel pomeriggio, subito prima di fare rientro a Cortina, sosta sulla pista dell'aeroporto



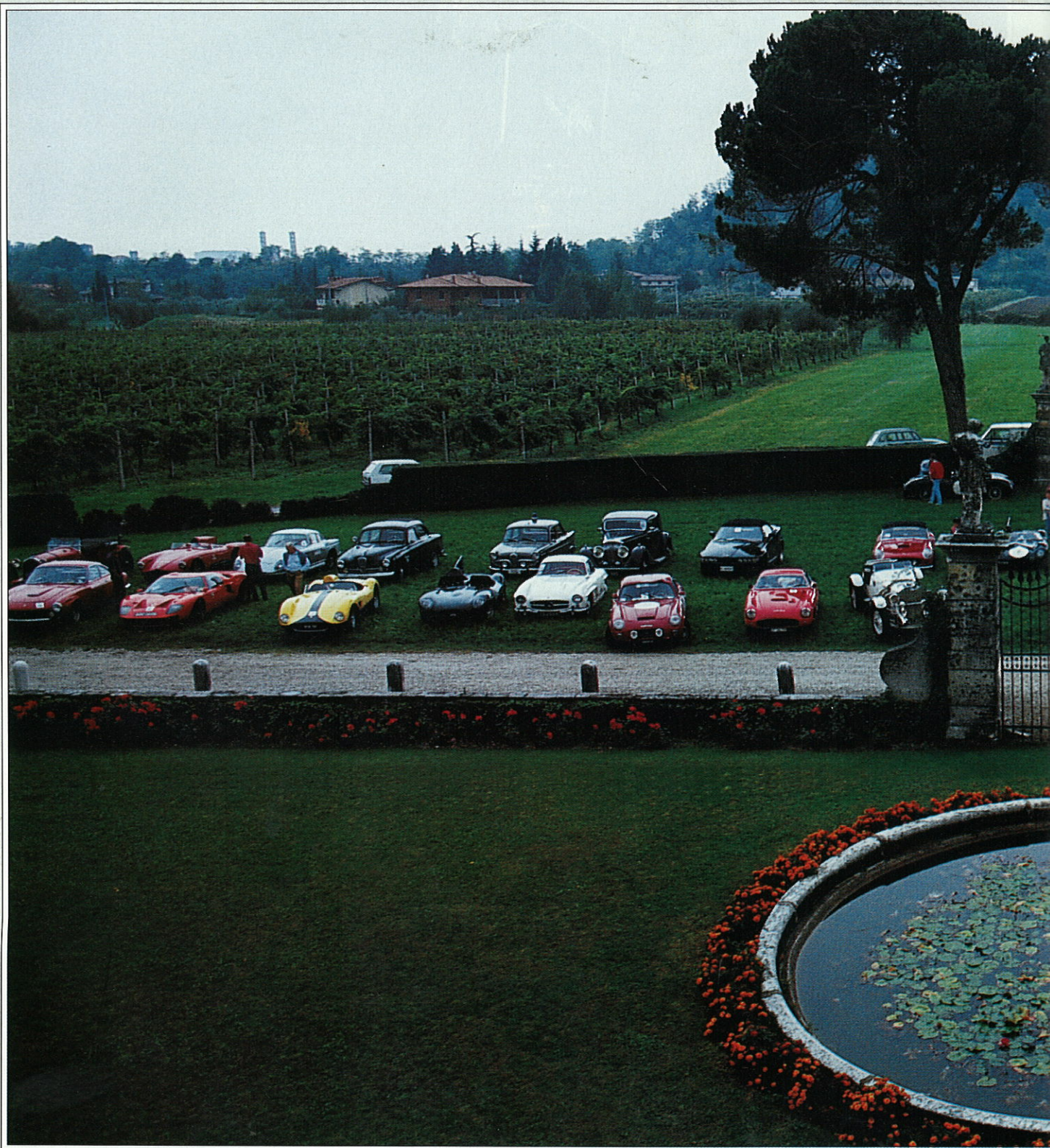
**Qui sopra, sosta tecnica per la Invicta S-Type di Nigel Dawes; in alto, la Ferrari California di Massimo Sordi fa il suo ingresso nel parco di Villa Barbaro - Lulling Buschetti. Foto grande: la Fiat 8V Vignale di Guido Avandero precede la Ferrari 500 TRC di Michael Pearson e l'Alfa Romeo 8C 2300 Zagato di Burkhard von Schenk.**



R. Carrer

di Fiamme per una serie di prove di abilità automobilistica al volante di una pattuglia di Alfa Romeo 155 V6: in palio per il migliore (l'inglese Richard Pilkington) un'altra Alfa Romeo da leggenda, una Spider 2.0 erede della celebre Duetto. Il venerdì ha visto il rientro della carovana da Cortina a Venezia, passando per le strade e i passi più belli del Cadore: Giau, Alleghe, Cencenighe, e poi giù fino a Bassano del Grappa attraver-

sando Agordo e Feltre. Verso mezzogiorno Ruggero e Mietta Bianchi Michiel hanno accolto *Italia Classica* a Ca' Michiel, poco fuori Bassano, per un pranzo a base di specialità caratteristiche. Nel pomeriggio, dopo una breve sosta al Museo Bonfanti e alle sue vetture, stop a Villa Barbaro-Lulling Buschetti, dove Vittorio e Diamante Dalle Ore hanno guidato i partecipanti in visita a una delle più belle e importanti tra tutte le ville palladiane.





**A**rchitettura italiana e storia dell'automobile faccia a faccia, in un confronto a base di bellezza classica: il giardino antistante Ca' Michiel, nei pressi di Bassano Del Grappa, ospita la carovana delle vetture partecipanti a Italia Classica 1993. La prossima edizione è prevista tra due anni. Il percorso non è ancora definito, ma è probabile che a ospitare Italia Classica 1995 sia la Sicilia.





R. Carrer

Venezia è tornata a essere il fulcro di *Italia Classica* il sabato, una giornata lasciata a disposizione dei partecipanti per permettere a tutti la riscoperta di un gioiello invidiato e aperta da una visita alla Fondazione Guggenheim, riservata in esclusiva agli ospiti stranieri un paio d'ore prima dell'orario ufficiale. Alla sera, è stato invece Palazzo Grassi a offrire alla comitiva di *Italia Classica* un'altra visita da ricordare: quella dei disegni lasciati da Amedeo Modigliani al suo ospite francese, il dottor Pierre Alexandre, durante il soggiorno parigino dell'artista, e mai venuti alla luce, dopo essere stati eseguiti, fino al giorno del loro fortuito ritrovamento in casa Alexandre, pochi mesi fa. E sempre Palazzo Grassi, con un'operazione di make-up d'arredamento degno del palcoscenico del migliore teatro, ha subito dopo ospitato *Italia Classica* per la cena finale di gala.

Un finale perfetto, per una manifestazione che ha chiamato a raccolta alcune auto tra le più importanti e illustri della storia dell'automobilismo sportivo. Il plateau era di quelli da sogno: c'era la Ferrari 250 Testa Rossa di Paul Vestey, vincitrice del campionato del mondo Marche nel 1957; c'era l'Alfa Romeo 8C di Paul Grist, piazzatasi al tredicesimo posto nel Gran Premio di Monza del 1935; c'era la Ferrari Testa Rossa 500 TRC di David Cottingham, vincitrice della 24 Ore di Le Mans nel 1957 con la livrea della scuderia Francorchamps; e poi la Bugatti 35/51 di Eckart Berg del 1926, vincitrice del Gran Premio di Tripoli; la Jaguar C-Type di Adrian Hamilton prima a Le Mans nel 1953 e prima vettura in questa gara a mantenere una media superiore alle 100 miglia

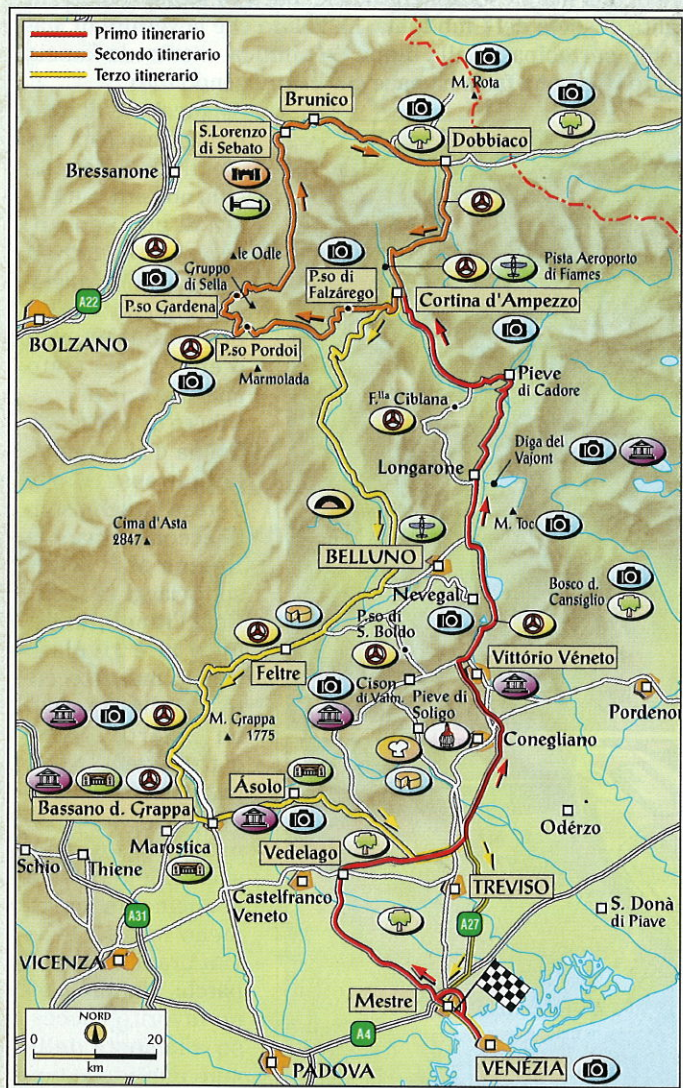
orarie; l'Alfa Romeo 8C 2600 di Hermann Hatzfeldt, seconda alla 1000 Miglia del 1936 con Nuvolari-Siena; l'Aston Martin DB3 S di Dudley Mason Styron seconda a Le Mans nel 1956 condotta da Stirling Moss e Peter Collins; e la Jaguar D-Type di William Tuckett, vincitrice a Silverstone nel 1956 e terza nella 1000 Km di Spa dello stesso anno. Tra i record di *Italia Classica 1993* va annoverata anche la partecipazione delle nuovissime Ferrari 456 GT e Lancia Zagato Hyena, che hanno percorso i loro primi chilometri fuori dalle luci dei saloni e nella cornice di una manifestazione ufficiale. Luca Di Montezemolo, in qualità di socio del Club Italia, ha voluto che la vettura di Maranello partecipasse alla tappa dolomitica, mentre la Lancia Zagato Hyena ha fatto da pace car incuriosendo tutti.

A macchine di questo calibro (ma anche il resto del plateau non era composto di poco conto: vedere il riquadrato a pag. 119) i cancelli di antiche ville e i portoni di palazzi d'epoca si sono aperti grazie al contributo di una gentildonna d'altri tempi, la contessa Maria Teresa Ceschi, solita accompagnare la Regina Madre nei suoi viaggi in Italia. Così l'itinerario veneto si è rivelato quanto mai azzeccato, perché non solo ha offerto opere d'arte viventi e palpabili di inusitata bellezza, ma ha dimostrato un'insospettabile versatilità anche nei momenti meno formali della vita pratica. Cortili, parchi, giardini hanno favorito l'accesso e la sosta delle auto durante le tappe della manifestazione mentre i partecipanti rubavano con gli occhi autentici gioielli dell'architettura italiana. Ma *Italia Classica* non avrebbe potuto avere un esito così

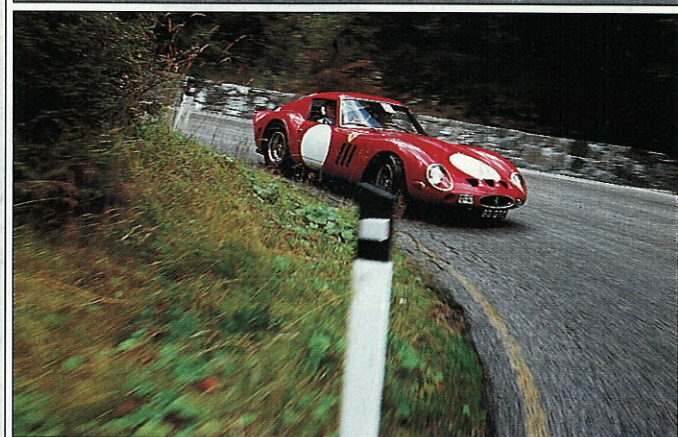


**A**ltri momenti di *Italia Classica 1993*. In queste foto: un attimo di riposo per Jaguar C e D-Type; la Ferrari 456 ha debuttato su strada aperta a *Italia Classica*; intervento volante sul motore della Testa Rossa di David Cottingham; obiettivo indiscreto negli abitacoli. Foto grande: ingresso d'onore a Villa Marcello per la AC Cobra di Frank Sytner.

**Qui sotto, il percorso di Italia Classica 1993. Nelle altre foto, dall'alto: la Jaguar C-Type di Adrian Jamens Hamilton; la Ferrari 250 GTO di Anthony Bamford; Lancia Flaminia Zagato, noie allo scarico; l'arrivo al Palazzo Grassi; la Bugatti 35/51 di Eckart Berg. Pagina a fianco: l'Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans di Klaus Werner; l'Alfa Romeo 750 Competizione; le due Pantere Storiche della Stradale; la Frazer-Nash Le Mans di Ian Skailles.**



apprezzato se non fosse stato per l'appoggio e l'aiuto di alcune persone e di alcuni sponsor. Alvaro Schiavon, presidente dell'Historic Racing Car, ha compilato tre volumi, per un totale di 800 vignette, con la topografia del percorso, realizzando un road book da *Guinness dei primati*. Purtroppo, quando tutto sembrava completo e perfetto, sono spuntati come funghi cantieri stradali un po' ovunque. Schiavon ha così ridisegnato gli ultimi chilometri inserendo un tratto di autostrada da Treviso a Venezia. Ma come sistemare le vetture in un posto come Venezia, che è la negazione vivente dell'auto? La disponibilità della direzione del garage multipiano del Tronchetto ha consentito il ricovero e la sorveglianza delle auto come i gioielli di famiglia in una cassaforte murata. Bisarche, auto di appoggio, carrelli sono stati invece accolti nel parcheggio del concessionario Alfa Romeo di Mestre, collegato al Tronchetto con un costante



Qui accanto, AutoCapital ha voluto simboleggiare l'incontro tra Italia e Gran Bretagna con un cofanetto contenente due modellini, una Ferrari GTO russa e una Jaguar E-Type in livrea British Racing Green. I due modellini sono stati realizzati, nell'ordine, dalla Bang (0721/24403) e dalle Best Model di Pesaro (0721/452413).

## Tutte le auto di Italia Classica 1993

| modello                           | anno | modello                            | anno |
|-----------------------------------|------|------------------------------------|------|
| Ferrari 250 GTE                   | 1960 | Mercedes Benz                      | 1927 |
| Lancia Flaminia Sport Zagato      | 1962 | Alfa Romeo Tipo 8C GP              | 1935 |
| Bizzarrini 5300 GT Strada         | 1968 | Jaguar C-Type                      | 1953 |
| Fiat BV Vignale                   | 1954 | Lagonda LG6 Rapide                 | 1939 |
| Ferrari 250 GT Tour de France     | 1959 | Alfa Romeo 8C 2600 Monza           | 1938 |
| Ferrari 500 Mondial               | 1954 | Alfa Romeo 8C 2600 Le Mans         | 1934 |
| Alfa Romeo coupé 2000 Sportiva    | 1954 | Tojero-Aston Martin Sport          | 1956 |
| Alfa Romeo RZ                     | 1992 | Jaguar D-Type                      | 1954 |
| Alfa Romeo 750 Competizione       | 1955 | Maserati 250 S                     | 1957 |
| Ferrari 250 SWB California        | 1960 | Jaguar C-Type                      | 1952 |
| Ferrari 250 GT California         | 1962 | Aston Martin DB 3S                 | 1956 |
| Aston Martin V8 Vantage           | 1989 | Aston Martin DB4 GT Zagato         | 1962 |
| Jaguar Lightweight E-Type         | 1964 | Ferrari 500 TRC                    | 1957 |
| Jaguar XK SS                      | 1957 | Frazer Nash Sebring                | 1954 |
| Mercedes SSK                      | 1928 | H.W.M. Jaguar                      | 1955 |
| Ferrari 250 Testa Rossa           | 1958 | Mercedes 300 SL                    | 1957 |
| Ferrari 275 GTB/4                 | 1966 | Frazer Nash Le Mans Replica        | 1950 |
| Bugatti 35/51                     | 1926 | Jaguar D-Type                      | 1955 |
| Alfa Romeo 8C 2900 Speciale       | 1938 | Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans         | 1931 |
| Ferrari Testa Rossa 500 TRC       | 1957 | Rolls-Royce 20/25 Sports Saloon    | 1934 |
| Invicta S-Type Low Chassis        | 1934 | Ac Cobra MK II                     | 1964 |
| Maserati A6G CS Pininfarina coupé | 1954 | Jaguar D-Type                      | 1955 |
| Bugatti 57SC Corsica Spider       | 1938 | Ferrari 250 Testa Rossa            | 1958 |
| Jaguar C-Type                     | 1953 | BMW 328                            | 1937 |
| Jaguar C-Type                     | 1952 | Alfa Romeo 8C 2.3 MM Zagato Spider | 1931 |
| Ferrari 250 Gti                   | 1964 | Ferrari 250 GT California          | 1961 |
| Ferrari 250 mm coupé Pininfarina  | 1953 | Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans         | 1931 |
| Mercedes Benz 300 SL              | 1955 | Ford GT 40                         | 1966 |
|                                   |      | BMW 507                            | 1957 |



servizio di pulmini-navetta. Anche per il bagaglio dei partecipanti tutto è andato liscio come l'olio. In Laguna è arrivato, puntuale come un orologio svizzero, un «topo», cioè uno di quei barconi destinati al trasporto dei bagagli, che ha fatto costantemente la spola tra l'Hotel Danieli e la terraferma. Una volta di più, il complesso palinsesto di *Italia Classica* è stato garantito e tutelato in ogni momento dalla costante quanto discreta assistenza della Polizia di Stato. Il colonnello Luciano Caporali, animatore e storico del gruppo delle Pantere Storiche, su una Alfona 1900 Ti Super d'ordinanza ha coordinato e seguito il lavoro incessante di un gruppo di equipaggi della Polizia Stradale, dislocati lungo il percorso e mischiati ai partecipanti dal colonnello Giuseppe Poma, comandante delle forze della Stradale della Regione Veneto. I ragazzi della Stradale, impeccabili, corretti e competitissimi, hanno fatto un lavoro eccezionale offrendo un'immagine di grande livello e conquistandosi la stima e la simpatia di tutti i partecipanti stranieri, che al termine dell'ultima cena a Cortina d'Ampezzo hanno dedicato loro un lungo e scrosciante applauso di ringraziamento.

L'Alfa Romeo ha dato ancora una volta il suo contributo mettendo a disposizione due vetture di accompagnamento, meccanici specializzati, tre 155 V6 2.5 per le prove di abilità automobilistiche, una 164 per la stampa e la Spider 2.0 messa in palio della casa del Biscione: un impegno gravoso e dispendioso che rende onore all'immagine e alla tradizione della casa di Arese. Un elogio, infine, all'encomiabile attenzione usata a *Italia Classica* dalla direzione di Palazzo Grassi. Le sale dell'antico scrigno veneziano sono state messe a disposizione dei partecipanti solo venti minuti dopo la chiusura al pubblico. Gli ospiti hanno potuto visitare il museo e subito dopo attraversare i saloni con tanto di orchestra e tavoli imbanditi in un fasto principesco. In un'atmosfera di sogno la festa finale è cominciata sullo specchio della Laguna per dare appuntamento ai partecipanti alla prossima edizione: *Italia Classica 1995*.