

Automobilismo D'EPOCA

Mensile - Anno 7 - Numero 4
Aprile 2009 - Euro 5,20 in Italia

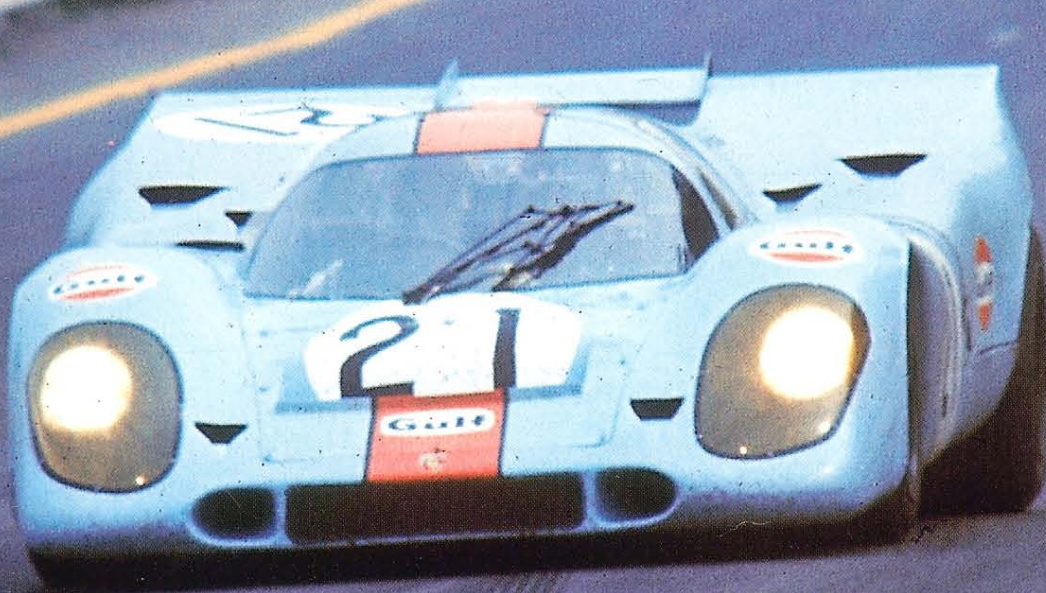
GUIDA ALL'ACQUISTO
FIAT-BERTONE X119

IN PISTA CON NOI
La scheda di iscrizione
per il raduno a Balocco

LANCIA DELTA
STORIA DI UN BEST-SELLER

SUNBEAM TIGER
È DIVENTATA UNA BESTIA

DATSUN 240Z
TORA! TORA! TORA!



TEMPO DI AFFARI IN AMERICA
ISTRUZIONI E COSTI
DI IMPORTAZIONE

AMELIA ISLAND CONCOURS
SPECIALE DALLA FLORIDA

PORSCHE

**40 anni
da regina**

917



AUTOMOBILISMO D'EPOCA 4 2009

E' PROPRIO QUI!
Una Morgan Three-Wheeler,
con il suo bel motore Jap,
caracolla sul green di
Amelia Island lasciandosi
alle spalle due mostri da
corsa per l'aria soddisfatta
del suo proprietario.

È qui
la **FESTA!**

Ormai il distacco del concorso della Florida da Pebble Beach, in termini di qualità delle auto partecipanti, è minimo. **Il premio per le migliori a una Voisin esemplare unico e a una monoposto Miller per Indianapolis.** Molto ampia la presenza di auto da corsa, dovuta anche ai temi scelti per quest'anno

TESTO E FOTO DI MASSIMO DELBO*



REGINE DI BELLEZZA

In nero, la Voisin C20 Demi-berline del 1931 prima in eleganza. In verde e lamé, la Miller Schofield Sprint Car del 1923 miglior sportiva. Qui sotto, il pilota americano Sam Posey.

Domenica 15 marzo, sulle buche numero 9 e 10 del "green" del campo del Golf club di Summer Beach, Florida (USA), si è tenuta la quattordicesima edizione del Concorso di Eleganza di Amelia Island. L'edizione "dell'età dell'adolescenza" ha fatto migliorare ulteriormente il già alto livello di organizzazione e di selezione delle vetture, con la presenza di alcuni pezzi di sensazionale valore storico-collezionistico. A detta di molti dei presenti, ormai il distacco da Pebble Beach, il concorso termine di riferimento nel mondo, è minimo. Quest'an-

no i temi portanti erano legati a due ricorrenze di mezzo secolo fa, nelle gare americane: il primo GP degli Stati Uniti di F.1 valido per il Campionato del Mondo (Sebring) e la prima e unica gara per monoposto disputata a Daytona; c'era poi un appuntamento con le auto disegnate e costruite dalla carrozzeria californiana Bohman & Schwartz e la festa per il pilota e giornalista David Hobbs, ospite d'onore.

I piloti e "Lady Lalique"

Con queste premesse, in una nebbiosissima domenica mattina, che ha tardato a lasciare





campo libero al sole tipico della Florida, le 225 auto ammesse, suddivise in 40 classi, sono entrate sul green. Come al solito, dovendo tutte passare per un unico stretto ingresso, hanno creato un ingorgo ciclopico, meraviglioso, però, nella sua composizione. Cosa che permette ai presenti di godersi il bellissimo spettacolo delle auto in movimento su strada.

Alle 9 precise comincia l'intenso lavoro dei

giudici che devono individuare, in questo parterre da sogno, le vetture da premiare come migliore della rispettiva classe e a quali assegnare i vari trofei in palio. Ognuna di esse percorre poi il lungo "green" per avvicinarsi al podio e ricevere, dopo una doverosa presentazione, il meritato premio. A far da cornice, circa 15.000 persone che acclamano ogni auto, e il suo proprietario, per tutto l'evento. Tra il pubblico, che ha potuto

votare la preferita, alcuni grandi collezionisti e restauratori oltre ai personaggi più illustri del mondo delle automobili d'epoca. Un elenco che li comprenda tutti sarebbe troppo lungo, alcuni esempi, però, possono dare l'idea: reduci dal seminario sulle Roadster da corsa (le Formula Indy degli anni '50) i piloti Jim Rathmann, Parnelli Jones, Johnny Rutherford e Bobby Unser senior; poi Luigi Chinetti Jr., Stirling Moss e signora, i re-



MUSCOLI IN MOSTRA

Quest'anno i temi di Amelia Island avevano a che fare con lo sport, e si sono viste ancor più auto da corsa degli anni passati. Come sempre le Ferrari sono state grandi protagoniste: nell'altra pagina una 275 P2 del 1965, tra i prototipi più vittoriosi del Cavallino. Meno vincente, ma altrettanto nota è la 512 M con cui il Team Penske tentò di dare filo da torcere alla Porsche 917 nel mondiale Marche 1971 (a sinistra). Qui sotto, la Ford GT40 terza a Le Mans 1969 (Hailwood-Hobbs); al suo fianco, mostra i muscoli una Chevrolet Corvette per la Trans-Am; sotto di lei, la stupenda Maserati 450 S del 1956, una delle auto da corsa più interessanti costruite dalla Casa modenese.



stauratori Paul Russell (della officina omonima) e Leslie Dreist e Brian Joseph (Classic & Exotic Service inc.) e tutti, ma proprio tutti, i più importanti collezionisti americani. Tra loro anche Ele Chesney, conosciuta ai più come "Lady Lalique" per la più grande collezione al mondo di mascotte da radiatore degli anni 30 prodotti dalla famosa cristalleria francese, appassionata e competente collezionista di auto d'epoca, per una volta

presente soltanto come spettatrice. Com'è giusto che sia le vere regine della giornata sono le automobili, ognuna delle quali sarebbe degna primadonna in qualsiasi altra manifestazione. A vincere il premio Best of Show, categoria "Concorso d'Eleganza", è stata la Voisin C20 Demi-Berline del 1931 (proprietà della The Munder Collection, Florida), pezzo unico, una delle due esistenti con motore V-12 (l'altra è la Buc-

ciali). Basta osservarla per rendersi conto di essere al cospetto di un autentico oggetto d'arte, perfetta espressione di Art Decò e di tecnica motoristica. A parte la bellezza e l'imponenza della linea, infatti, la Voisin C20 si presenta con una carrozzeria tutta in alluminio e tratti di studio aerodinamico legati alla precedente attività di Gabriel Voisin come costruttore di aerei, e per l'utilizzo delle valvole a foderò Knight.

A vincere il Best of Show, categoria "Concorso Sport" è stata invece la Miller Special 122 Supercharged Indy car del 1923 (proprietà di A. Dano Davis, Florida). Vetture poco conosciute in Europa, queste furono le prime monoposto pensate e studiate per correre sui nascenti circuiti ovali americani. Nata per soddisfare il nuovo regolamento che imponeva una cilindrata massima di 2 litri, ha il compressore, il doppio albero a camme in testa e il carter secco. L'8 cilindri in linea così dotato ha una potenza di circa 200 CV; la monoposto vinse la 500 Miglia di Indianapolis del 1923 guidata da Tommy Milton, restando poi competitiva per molti anni.

Pescando a caso tra le altre partecipanti, difficile resistere alla Ferrari 512M "Sunoco" del 1971, utilizzata dal team Penske e guidata, tra gli altri, da Mark Donohue, o alla Mercedes Benz W154 del 1939, quindicesimo e ultimo esemplare costruito, che ha corso ed è arrivata seconda con Manfred von Brauchitsch il GP di Belgrado del 1939, ultimo Grand Prix disputato prima della seconda guerra mondiale.



PEZZI UNICI

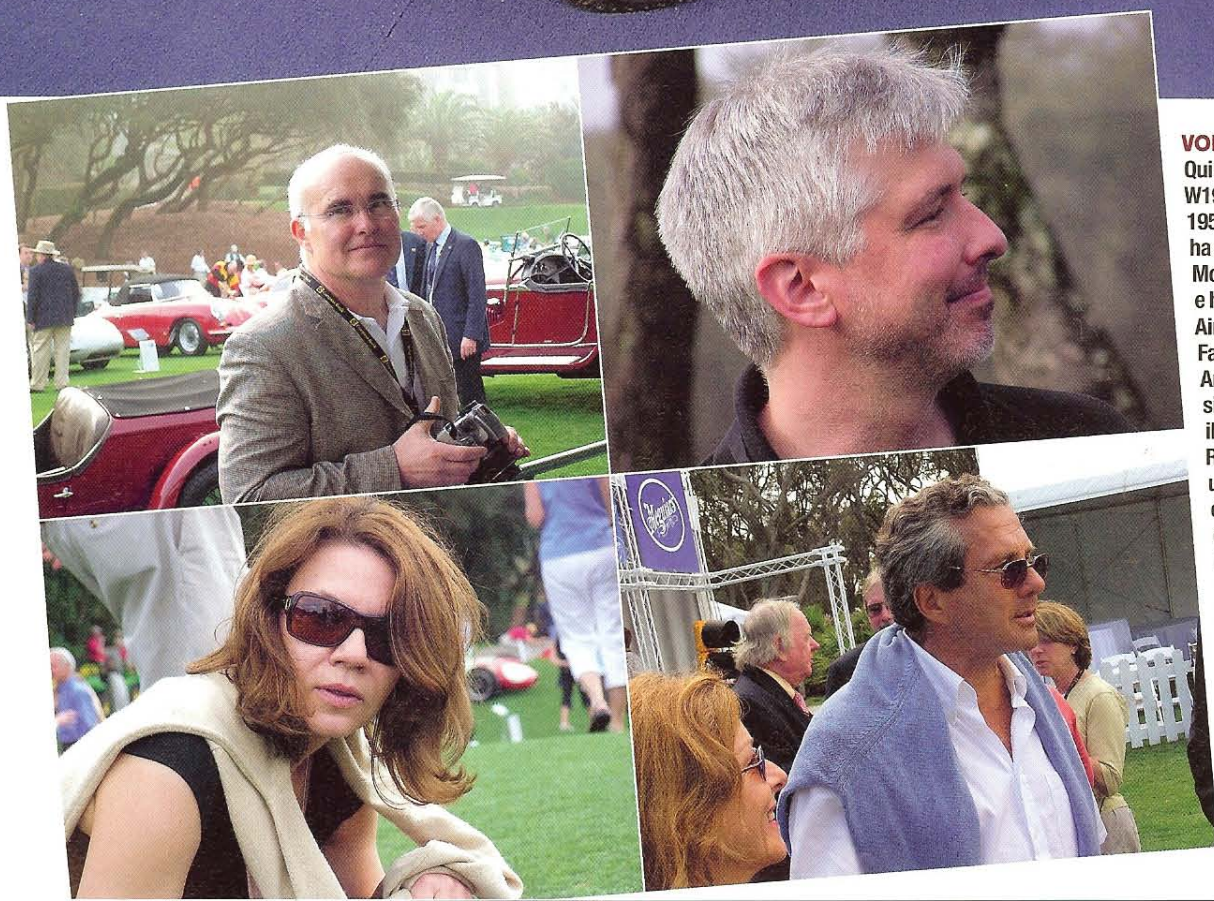
Sopra, la Lancia Alpha di Corrado lo Presto. Qui a fianco, una Pungs-Finch Limited del 1906, unico esemplare rimasto; a bordo con i proprietari Brian Joseph e Leslie Dreist-Joseph della Classic&Exotic service che ne hanno seguito il restauro. A destra, la Voisin vincitrice in tutta la sua maestosa bellezza. E' l'unica rimasta di questa serie e una delle due con motore V12.

I PREMI ASSEGNATI

NOME	BEST IN CLASS	AMELIA AWARDS
Cars of David Hobbs	1968 Ford GT40	1969 McLaren M-10-B F. 5000 e 1969 Surtees TS-5
America Austin / Bantam	1938 American Bantam Boulevard Delivery	1931 American Austin 142 Roadster
American Classic Closed (1925 - 1948)	1935 Lincoln K Two-Door Coupe with Rumbleseat	1930 Ruxton Front Drive
American Classic Open (Pre 1932)	1930 Jordan Model Z Speedway Ace	1930 Stutz MB
American Classic Open (1932 - 1934)	1932 Stutz Super Bearcat	1933 Auburn Salon Convertible Coupe
American Classic Open (1935 - 1942)	1941 Cadillac Series 62	1938 Packard 1608 Convertible Sedan
Art Deco (1929 - 1941)	1937 Cord 812 SC Convertible Coupe	1936 Chrysler Airflow Imperial C-10
American Production (Post War)	1963 Studebaker Avanti	1955 Chrysler C-300
Cars of Bohman & Schwartz	1935 Duesenberg SJ 572/2596	1935 Duesenberg SJ Town Car
Duesenberg	1930 Duesenberg J Convertible Victoria	1935 Duesenberg J 561 Limousine by Rollston
European Custom Coachwork French (1937 - 1953)	1931 Voisin C20 Demi-Berline (Best of Show elegance)	1939 Bugatti T57C Aravis e 1948 Delahaye 135MS Faget Varnet Cabriolet
European Classic Pre-War (1924 - 1935)	1935 Rolls-Royce Phantom II	n.a.
European Classic Pre-War (1936 - 1939)	1938 Lagonda LG6 Rapide Drop Head Coupe	1937 Mercedes-Benz 540 K Sport Cabriolet A
European Classic Post War	1947 Bentley Franay	1959 Bentley Continental Park Ward e 1949 Bentley Sedanca de Ville



DESCRIZIONE	BEST IN CLASS	AMELIA AWARDS
Ferrari	1958 Ferrari 410 Superamerica Series III	1961 Ferrari 250 GT Spyder California
Cars of Group 44	1983 Jaguar XJR-5	1969 Triumph GT6+
Horseless Carriage (1895 - 1915)	1912 Cadillac Model 30 Touring	1911 Knox Roadster R
Horseless Carriage (40+hp)	1909 Winton Model 17	1910 Pierce-Arrow 48 SS 7-Passenger Touring e 1914 Mercer Raceabout
50th Anniversary of Indy Roadsters at Daytona	1959 Watson Roadster	n.a.
Mercedes-Benz (GP Cars)	1939 W154 Grand Prix	n.a.
Porsche 4 Cam	1961 Porsche 356B Carrera GT	1957 Porsche 356 1500 GS Carrera Speedster
Race Cars (Pre-War)	1923 Miller Schofield Sprint Car (Louis Vermeil Special - Best of show sport)	1911 Mercer Raceabout
Race Cars (1946 - 1962)	1955 Kurtis 500KK	1962 Meskowski (Urgo/Kuzma) Sprint Car
Race Cars (1963 - 1972)	1965 Daytona Cobra Coupe	1963 Ford Galaxie
Rolls-Royce Silver Ghost	1910 Rolls-Royce Silver Ghost	1912 Rolls-Royce Silver Ghost
Sports Cars (Pre-War)	1938 Alfa Romeo 6C 2300	1938 BMW 327 Sports Cabriolet
Sports and GT Cars (Post War - 1953)	1951 Cooper Barchetta	1953 Cunningham C-3
Sports and GT Cars (1954 - 1957)	1954 Siata Roadster	1954 Mercedes-Benz 300SL
Sports and GT Cars (1958 - 1968)	1961 Aston Martin DB4GT	1968 Maserati Mistral Spyder
50th Anniversary of USGP at Sebring	1959 Cooper T51	1947 Kurtis-Kraft Midget
Vintage	1922 Mercer Series 5 Raceabout	1917 Pierce-Arrow 48 B Series 4
Giallo Fly (Yellow Italian Cars)	1967 Ferrari 275 GTB/4	1970 Ferrari Dino 246 GT



VOLTI CHE CONTANO

Qui sopra: Mercedes-Benz W196 R "Streamliner" del 1955. Questo esemplare ha corso il GP d'Italia a Monza con Stirling Moss e ha vinto il GP di Buenos Aires con Juan Manuel Fangio. Volti noti ad Amelia Island; dall'alto a sinistra, in senso orario: il restauratore Paul Russell; Chris Hammond, uno dei suoi tecnici più esperti; Annette Abaci, collezionista ed esperta d'auto storiche in forza alla filiale europea della casa d'aste RM; il collezionista Luigi Chinetti Jr, figlio del primo importatore Ferrari per l'America e fondatore della scuderia NART.



IL FANTASMA DI AMELIA

Qui a fianco, la stupefacente Phantom Corsair del 1938; toccava l'incredibile, per l'epoca, velocità di 185 km/h. Sopra, a sinistra la categoria Sports & GT Cars, Postwar fino al 1953: in primo piano Siata 208 S Roadster del 1953, a seguire Cooper barchetta del 1951 e Cisitalia 808 XF Ford Concept (1952). Nella foto a fianco, la Watson Roadster (1957) con cui nel '58 Jim Rathmann vinse il Trofeo dei due Mondi a Monza. L'anno prima arrivò seconda guidata da Troy Ruttman. Sotto, una panoramica del green.

Cosa dire, poi, della bellezza della Maserati 450S del 1956 o quella delle Ford GT 40, due esemplari presenti, la "ex-Mirage" di Ickx-Thompson poi GT 40 di Hobbs-Hawkins e auto del film "Le Mans" con Steve McQueen e la Ford GT 40 del John Wyer Automotive, terza a Le Mans '69 con Hailwood-Hobbs.

Lo Presto c'era e... non c'era

Lasciando le vetture da competizione, un incredibile effetto lo creava la Phantom Corsair del 1938. Esemplare unico, esposto la prima volta durante la "World's Fair" del 1939, costruita dalla Bohman & Schwarz di Pasadena (California) su richiesta di Rust Heinz, dinastia dei prodotti alimentari, che ne voleva costruire una piccola serie, la Phantom Corsair si mostrava con il suo incredibile disegno aerodinamico, che le permetteva, grazie anche ad un motore da 190 CV, di toccare le 115 miglia orarie (185 Km/h).

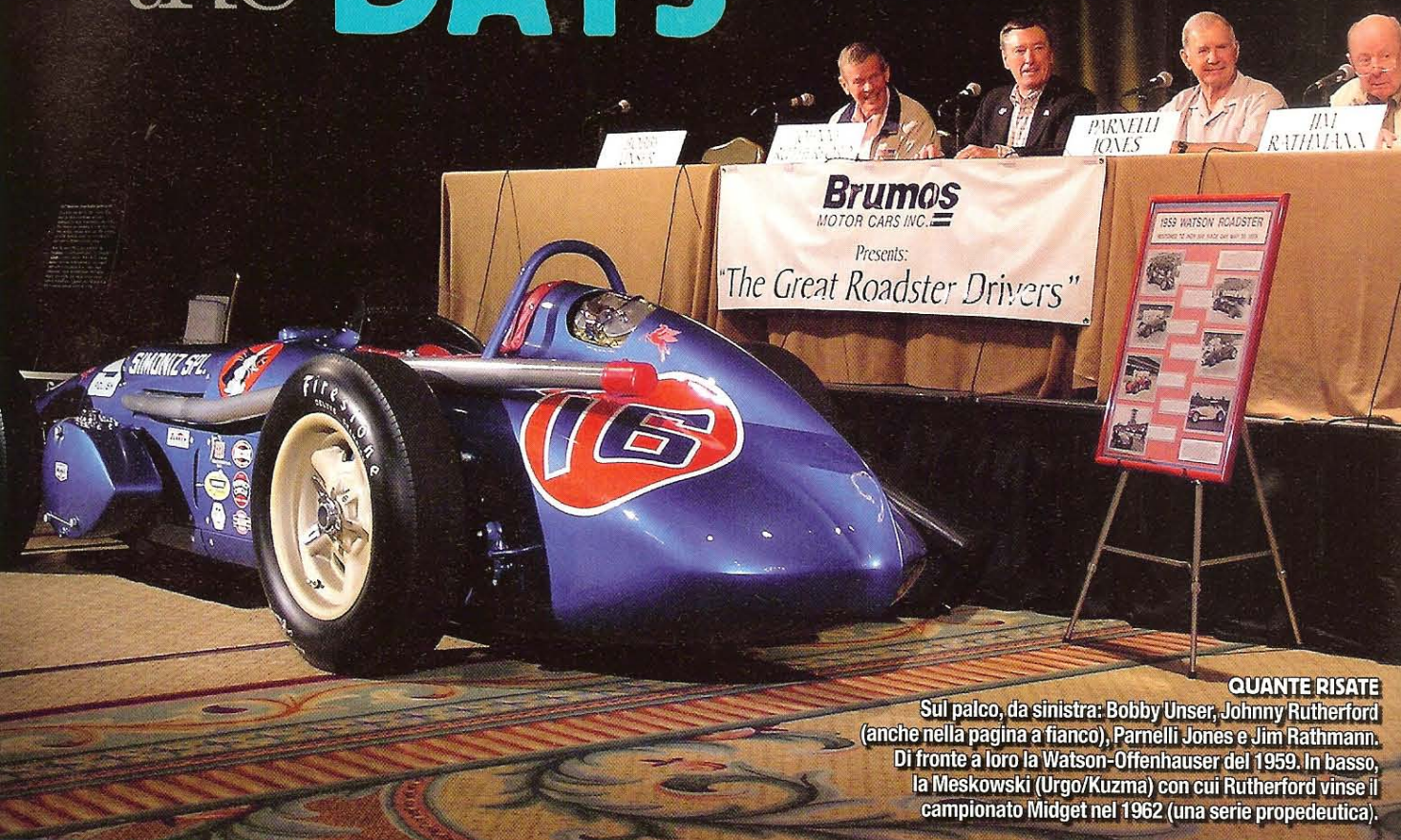
L'unico collezionista italiano che abbia inviato una sua vettura è stato Corrado Lo Presto, che ha spedito oltreoceano la sua Lancia Alpha per poi, per imprevisti impegni lavorativi, non poter presenziare alla manifestazione, penalizzando così, in modo notevole, la sua vettura. Per chiudere, il commento di David Hobbs,

inglese del 1939, festeggiato per aver vinto nella sua carriera il Campionato di Formula 5000 del 1971, quello Trans-Am del 1983 e per aver corso, e vinto parecchio, nei campionati IMSA, Nascar, in Formula 1 e a Le Mans negli anni '60, '70 e '80: uscendo dalla GT 40 con cui è arrivato, circondato e applaudito da due ali di folla, ha esclamato: "Mi

sembra incredibile di essere il festeggiato, ma soprattutto non riesco a credere alle auto che ci sono qui...". Per dimostrare la sua gioia, si è esibito in un paio di partenze brucianti che hanno avuto effetti immaginabili sul morbido tappeto erboso, scatenando una marea di applausi e, certamente, l'infelicità dei giardinieri addetti alla manutenzione del campo.



Those were the **DAYS**



QUANTE RISATE

Sul palco, da sinistra: Bobby Unser, Johnny Rutherford (anche nella pagina a fianco), Parnelli Jones e Jim Rathmann. Di fronte a loro la Watson-Offenhauser del 1959. In basso, la Meskowski (Urigo/Kuzma) con cui Rutherford vinse il campionato Midget nel 1962 (una serie propedeutica).



Erano i giorni in cui si correva, in America, con **grosse monoposto a motore anteriore**. Le gare erano molto veloci e molto pericolose, ma anche spettacolari per pubblico e piloti. I ricordi di quattro di quegli assi hanno animato il seminario in Florida

TESTO E FOTO DI MASSIMO DELBO

Il concorso d'eleganza di Amelia Island non è soltanto esposizione delle più belle ed importanti vetture d'epoca del mondo, ma anche l'occasione per festeggiare ogni anno i piloti del passato e approfondire un tema specifico. Quest'anno la scelta è caduta sulle vetture "Roadster" da corsa, cioè le monoposto americane degli anni '50 e '60 a motore anteriore. Motivo di questa scelta è che 50 anni fa, il 4 aprile del 1959, si disputò l'unica corsa di monoposto a Daytona. Per poter conoscere meglio la realtà dell'epoca, sono stati invitati alcuni dei piloti che fecero le battaglie più belle, oggi ancora... competitivi sul palco. In una sala gremita, il fondatore del concorso di Amelia, Bill Warner, ha dato il benvenuto a quattro leggende dello sport motoristico.

Il primo a salire sul palco è stato il vincitore del Trofeo dei due Mondi disputato sulle sopraelevate di Monza nel 1958 (unica altra gara disputata su un circuito di questo tipo con le Roadster), Jim Rathmann. In realtà in suo vero nome è Dick, ma visto che per correre serviva la patente, prese in "prestito" l'identità del fratello maggiore. Oltre che alla gara di Monza, i suoi successi più importanti sono legati al campionato Nascar. Al suo fianco si è accomodato Parnelli Jones, che dopo aver cominciato a correre nel sud della California, vinse Indianapolis nel 1963, il campionato Indy, guidò una vettura a turbina (QUALE), vinse il campionato Trans-Am nel 1970 e quello per vetture off-road negli anni seguenti. Famoso per il suo stile di guida irruente, si vanta di aver ammaccato più parafranghi lui di un bravo battilastra...

Accanto a lui, un signore dal palmares impressionante: Johnny Rutherford. Le sue credenziali sono tre vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis, una a Daytona, ed essere stato il più giovane vincitore del campionato Nascar. A completare il palco, Bobby Unser, altre tre vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis, quattordici alla Pikes' Peak (record assoluto), più giovane vincitore di Indianapolis e, dal 1990, nella Hall of Fame dell'automobilismo.

Con un gruppo di oratori di questo cali-

bro, basta poco per entrare nel vivo. I primi ricordi sono per una manifestazione che verrà, quella per il centenario di Indianapolis, con i 19 vincitori della corsa ancora in vita tutti riuniti in autodromo. Sia Unser sia Rutherford ricordano con emozione i momenti passati assieme agli altri e la strana sensazione di rivedere le vecchie foto e di accorgersi improvvisamente di essere "nel gruppo degli anziani". Nel 1963 Rutherford e Unser sono "rookie" (debuttanti, ndr) assieme; nel 1964, dopo appena due giri, si scontrano e si devono ritirare entrambi. Ancora oggi, si ritrovano a discutere sulle responsabilità dell'incidente, con ognuno dei due che dichiara, senza esitazione, che la responsabilità è stata certamente dell'altro...

Unser, poi, svela che quando correva a Indy il suo mentore era Parnelli Jones, al che Rutherford esclama che anche lui aveva cercato di imparare da Jones, seguendo-

Parnelli Jones, ricorda ancora quando, da "rookie", si è ribaltato, evento non raro, e della spiacevole sensazione di sentire la vettura scivolare, sapere che puoi farti veramente male e, di colpo, di ritrovarti a testa in giù. E a questo punto, una delle scene più esilaranti: "Quando sono decollato mi hanno fatto una foto. Si vede la mia macchina per aria, il pubblico sullo sfondo ed io con le braccia sollevate, che mi romperò entrambe al momento dell'atterraggio, nell'abitacolo. Ancora oggi, a distanza di tanti anni, sto cercando quel cronista che, pubblicando la foto, nella didascalia ha scritto: 'Ed ecco Johnny Rutherford che saluta la folla...' non è che per caso sia in questa sala, che gli vorrei spiegare un paio di cose?" A quel punto Unser, con lo sguardo malandrino, si rivolge alla sala ed esclama: "Provate a immaginare Johnny con le braccia ingessate per sei mesi. Ma soprattutto provate a immaginare la mo-

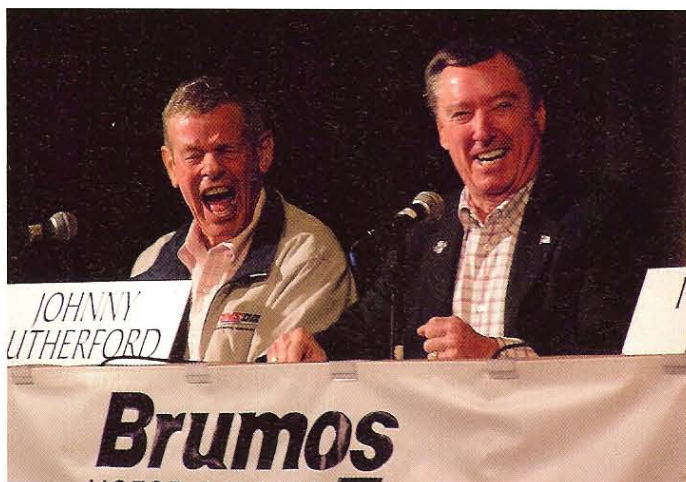
glie di Johnny cosa ha dovuto fare per quei sei mesi..."

Rathmann ricorda la "sua" Monza, con quelle terribili sopraelevate, molto sconnesse, ma che aveva un fascino incredibile. "L'auto andava bene, molto bene, ed ero l'unico, tra tutti i piloti, a cui la pista così incredibilmente veloce piacesse, forse perché mi ricordava gli inizi sugli sterrati. E poi, i premi per il vincitore erano veramente alti!

Quando nel 1959 siamo andati a Daytona, la media sul giro era sui 270-280 Km/h, non

ci piaceva troppo, ma i 6.000 dollari di premio facevano dimenticare tutto, anche perché un'auto da corsa costava circa 25.000 dollari". Rutherford ed Unser concludono, poi, con una dichiarazione d'amore: "Queste auto, ancora oggi, sono bellissime, con il loro lungo muso e gli scarichi di fianco. Ti sentivi avvolto dalla vettura, dal suo calore, dal suo rumore. Il suono degli Offenhauser, poi, era meraviglioso, un piacere da ascoltare, ed erano auto piacevolissime da guidare".

I ricordi proseguono, ben oltre le due ore di tempo previste, tanto da obbligare i moderatori a intervenire per porre fine al seminario, con dispiacere di tutti i partecipanti, compresi quelli sul palco.



lo in pista ma, che "tu - e qui si volta verso Parnelli - andavi come un treno, dannato, e mi hai seminato dopo poco". Unser nota che oggi, in molte gare, i piloti riescono a fare tutto il percorso in pieno, allora "le gomme dure che avevamo le sfruttavamo fino alla fine, tanto che per capire quando stava per uscire l'anima di acciaio avevamo applicato una striscia bianca sulla gomma che ci indicasse il punto massimo di consumo, e con il tipo di auto che guidavamo, con il motore anteriore, disassato rispetto l'asse longitudinale della vettura, se solo avessimo provato ad andare in pieno saremmo certamente finiti sulle prime pagine dei giornali di tutto il mondo per il grande botto che avremmo tirato".