



Museo Nicolis per la prima volta al Motor Show

Museo Nicolis per la prima volta al Motor Show : Con il «One-off» Fiat 1100 Sport Motto, una rarissima Zanussi Sport 1100 ed una preziosa Lancia Aurelia B20, sarà un debutto di tutto rispetto. Il Museo Nicolis di Verona, custode di una collezione di auto d'epoca ricca di pezzi molti dei quali veramente rari, partecipa per la prima volta al Motor Show di Bologna con tre vetture storiche di grande rilievo che sapranno attirare molta attenzione nel nuovo Padiglione – Passione Classica Racing – dedicato alla tradizione motoristica. La Fiat 1100 Sport del 1948 che, carrozzata da Rocco Motto di Torino in esemplare unico; partecipò alla Mille Miglia del 1948 con Pedretti – Alessio (n° di gara 395). La Fiat S era una delle auto più appetibili per le competizioni, lo dimostrano le iscrizioni di questo modello alle gare. La partecipazione alla classica bresciana non fu particolarmente fortunata in quanto l'auto dovette abbandonare ma, in un modo del tutto atipico, continuò a «correre» grazie al suo ultimo proprietario, un medico condotto, che la utilizzò per raggiungere il più velocemente possibile i suoi pazienti; chiudendo gli occhi si può immaginare una scena in bianco e nero tratta da uno dei tanti racconti, e film, di Peppone e Don Camillo poiché anche questo è il potere ed il fascino di queste automobili: la capacità di stimolare la memoria ed essere idealmente ricollocate proprio nel loro tempo; di questa meravigliosa barchetta si conserva ancora il libretto originale ed anche questo è un pezzetto di storia in più. Se, e sottolineiamo SE, l'esemplare in parola fosse stato posseduto anche da Peter Zobjan, allora ritroviamo quest'auto su www.prewarcar.com (*) dove lo stesso Zobjan descrisse nel gennaio del 2001 la sua «1949 Motto 1100 Sport» come un «one-off aluminium spyder» (barchetta) by Carrozzeria Motto ; precisando – stiamo traducendo – che il telaio della piccola sport, formato da tubi di grande diametro di forma sia tonda che ovale, venne realizzato dalla Gilco, che motore, cambio freni e sospensioni di origine Fiat erano stati modificati dalla Cisitalia (mentre sul volante dell'esemplare del Museo Nicolis si nota il logo di Stanguellini). Nel 1954 l'auto venne rinvenuta nelle officine Motto da Virgil Exner e Paul Farago che la acquistarono, la spedirono a Detroit dove la cedettero a Max Goldman che la espose all' Henry Ford Museum's «Sports Cars in Review», una mostra della durata di tre mesi che si tenne nei primi mesi del 1955. L'auto venne poi ceduta a Dan Hosmer ma Goldman trattene per se motore e cambio per reimpiegarli sulla sua Abarth Boano Spyder del 1955 mentre Hosmer iniziò sulla sua 1100 Motto (o su quel che ne restava) il montaggio di motore e trasmissione di una Mercedes 190SL senza tuttavia completarlo e qui entra in scena Peter Zobjan che nel 1973 acquistò l'auto così come accantonata da Hosmer. Zobjan vendette i pezzi Mercedes e riuscì a trovare motore 1100 e cambio Fiat modificati da Cisitalia e dopo ricerche durate alcuni anni riuscì a ritrovare alcuni pezzi mancanti dispersi da Hosmer. Sempre nello stesso articolo Zobjan precisava che nel 2001 l'auto era pressoché completa tranne qualche dettaglio che fortunatamente riuscì a reperire nel corso dello stesso anno. Le poche righe si concludono evidenziando il fatto che dal 1954 al 2001 l'auto aveva percorso meno di 75 miglia! A seguire alcune foto della «1949 Motto 1100 Sport» dello stesso Zobjan pre-restauro. Come si può notare la carrozzeria presenta notevoli differenze rispetto alla 1100 Sport del 1948 carrozzata da Rocco Motto del Museo Nicolis (cfr. foto più su) ma c'è anche da dire che negli anni '40-'50 del secolo scorso queste vetture venivano spesso rimaneggiate con molta disinvoltura; comunque i dubbi al momento permangono e lo stesso Zobjan, in un forum statunitense, ammette che un qualche dubbio sull'originalità della carrozzeria potrebbe sussistere. Abbiamo iniziato con un SE queste righe dedicate all'auto di Zobjan e con un SE terminiamo: SE l'auto è la stessa, ed il fatto che le date indicate da Zobjan sembrano coincidere come la stessa definizione di «one-off», ecco mostrata al lettore una pennellata che descrive le tante peripezie, i tanti passaggi di mano e le tante disaggregazioni e riaggregazioni che un'auto d'epoca può subire nel tempo sino a trovare, talvolta, il lieto fine. Per dovere di cronaca dobbiamo anche aggiungere che un'altra 1100 Sport carrozzata da Motto risulta iscritta come «Fiat DKW» alla successiva Mille Miglia del '49 con l'equipaggio Guelfi-Repello (n° di gara 640) sempre nella categoria Sport, ma nella Classe oltre 1.100 cc (fonte: «Mille Miglia, una corsa italiana» di Luigi Orsini – Ed. Abiemme, ottobre 1990); anche questa partecipazione venne connotata da un ritiro. Ora come

ora non è dato sapere se l'esemplare del 1949 sia, pur rimaneggiato, il medesimo dell'anno prima e questo potrebbe essere un ulteriore punto di domanda. Passiamo ora alla rarissima Zanussi 1100 sport del 1949, utilizzata dallo stesso costruttore, Fioravante Zanussi in alcune gare in salita fino a metà degli anni Cinquanta. Fioravante Zanussi, pordenonese, iniziò negli anni Trenta ad elaborare vetture per se e per alcuni clienti, uno dei quali – Alberto Comirato – al volante di una Fiat 508 preparata da Zanussi, divenne nel 1939 Campione Italiano. La vettura del Museo, che attualmente monta un motore di derivazione Fiat 1100 S, è probabilmente un esemplare unico, costruito alla fine degli anni Quaranta su telaio Fiat 508 C e poi utilizzata in corsa dallo stesso Zanussi in alcune gare in salita fino a metà degli anni Cinquanta. La vettura nacque probabilmente con motore Alfa Romeo 6C 1750, privato però del compressore e di due dei suoi 6 cilindri poi sostituito da un motore 6 cilindri BMW 319 da 2.000 cc per poi essere nuovamente modificata a metà degli anni Cinquanta nella meccanica – con il montaggio del motore 1100 S – e nella carrozzeria, una prassi abbastanza comune a quei tempi. L'auto è stata riscoperta e riconosciuta al Museo Nicolis dal figlio Ezio Zanussi, che oggi custodisce ricordi e dati tecnici relativi al lavoro dell'Officina di famiglia. Concludiamo con la preziosa Lancia Aurelia GT 2500 B20 Pinifarina del 1957, ancora oggi una delle gran turismo italiane tra le più apprezzate e conosciute al mondo. Auto equilibratissima, tanto nell'estetica quanto nella meccanica, ha influenzato il design di molte altre vetture sportive del periodo ed ottenuto grandi affermazioni agonistiche, una per tutte lo splendido secondo posto assoluto (e 1° della classe sino a 2.000 cc) alla bagnatissima Mille Miglia del 1951, con Bracco-Maglioli, dietro alla ben più potente Ferrari di Villorresi-Cassani. Presentata al Salone di Torino del 1951 l'Aurelia B20, una delle gran turismo italiane più apprezzate e conosciute al mondo; rifinita, silenziosa ma molto veloce, era mossa da un V6, discendente da quello della berlina B10 del 1950. Le purissime linee della carrozzeria, che hanno sicuramente influenzato il design di molte altre vetture sportive del periodo, erano firmate da Pinin Farina che aveva fatto suoi i concetti di qualità, eleganza e discrezione, propri della famiglia Lancia.