

38° Auto e Moto d'Epoca

Di Alessandro Maschi

L'edizione 2021 di Auto e Moto d'Epoca ha tutte le caratteristiche di una fiera post-Covid. La pandemia è ancora in corso, ovviamente, ma dopo il blocco quasi totale delle manifestazioni dello scorso anno (la kermesse padovana [fu una felice e fortunosa eccezione](#)) gli ultimi mesi hanno visto il ritorno dei grandi eventi, pur se con le dovute precauzioni. Alla chiusura dei cancelli gli organizzatori hanno snocciolato numeri confortanti sull'offerta – 115000 mq a disposizione di 1600 espositori con più di 5000 auto in vendita – senza però fornire i dettagli sull'affluenza, verosimilmente lontana dalle vette toccate prima del 2020. La cosa non deve ovviamente stupire, se da un lato molti di noi fremevano dalla voglia di tornare alla (quasi) normalità, dall'altro molte persone sono ancora comprensibilmente diffidenti nei confronti degli eventi ad alta partecipazione di pubblico.



Per chi varcava i cancelli di ingresso dopo un doveroso controllo di temperatura, Green Pass e mascherina, lo spettacolo era garantito da padiglioni finalmente pieni, dopo i molti spazi vuoti della scorsa edizione, nonché dal livello delle vetture esposte all'altezza della fama ormai continentale della fiera padovana. La percentuale di youngtimer è in costante aumento e concorre a svecchiare l'età media delle auto esposte... e del pubblico pagante. Quasi introvabili gli esemplari

precedenti agli anni '50, il cui mercato – se ne esiste uno – deve avere trovato canali alternativi. Fanno capolino anche i primi esemplari di vetture contemporanee, seppure di livello elevato quando non elevatissimo. Nella norma della fiera, e quindi di svariati punti percentuali sopra alla media del mercato, le cifre richieste.



Per quanto riguarda il mondo Triumph, l'offerta si limitava quasi esclusivamente a TR3 e TR4, quasi tutte debitamente sovrapprezzate, più un paio di Spitfire in condizioni non esattamente memorabili. Degne di nota una Dolomite Sprint personalizzata da Bepi Koelliker, imperfetta ma raramente esposta a Padova, e – soprattutto – un bellissimo esemplare di Triumph Italia, restaurato una decina di anni fa ma in condizioni ancora eccellenti. La targhetta Vignale riporta il progressivo #15 ma è verosimilmente sbagliata, molti dettagli indicano infatti che si tratta di un esemplare successivo; l'auto, non ancora censita dal Triumph Italia 2000 Register, è stata venduta a un acquirente svizzero alla cifra di 125000€. Per altri dettagli vi consigliamo di seguire [i canali social del registro](#).



Contrariamente a quanto affermato dal venditore, le Triumph Italia censite sono circa 130.



Uno dei motivi di interesse della fiera è stato portato dall'ASI che ha esposto parte della Collezione Bertone.



Questa Lancia Fulvia è balzata agli onori di cronaca per essere rimasta parcheggiata nello stesso posto a Conegliano, in provincia di Treviso, per quasi 50 anni. Dopo questa fugace apparizione in fiera, sarà completamente restaurata ed esposta come monumento nella Scuola Enologica Cerletti di Conegliano.



Il badge Bepi Koelliker sulla Triumph Dolomite Sprint.

