

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

53



LANCIA FLAMINIA COUPÉ LORAYMO - 1960



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

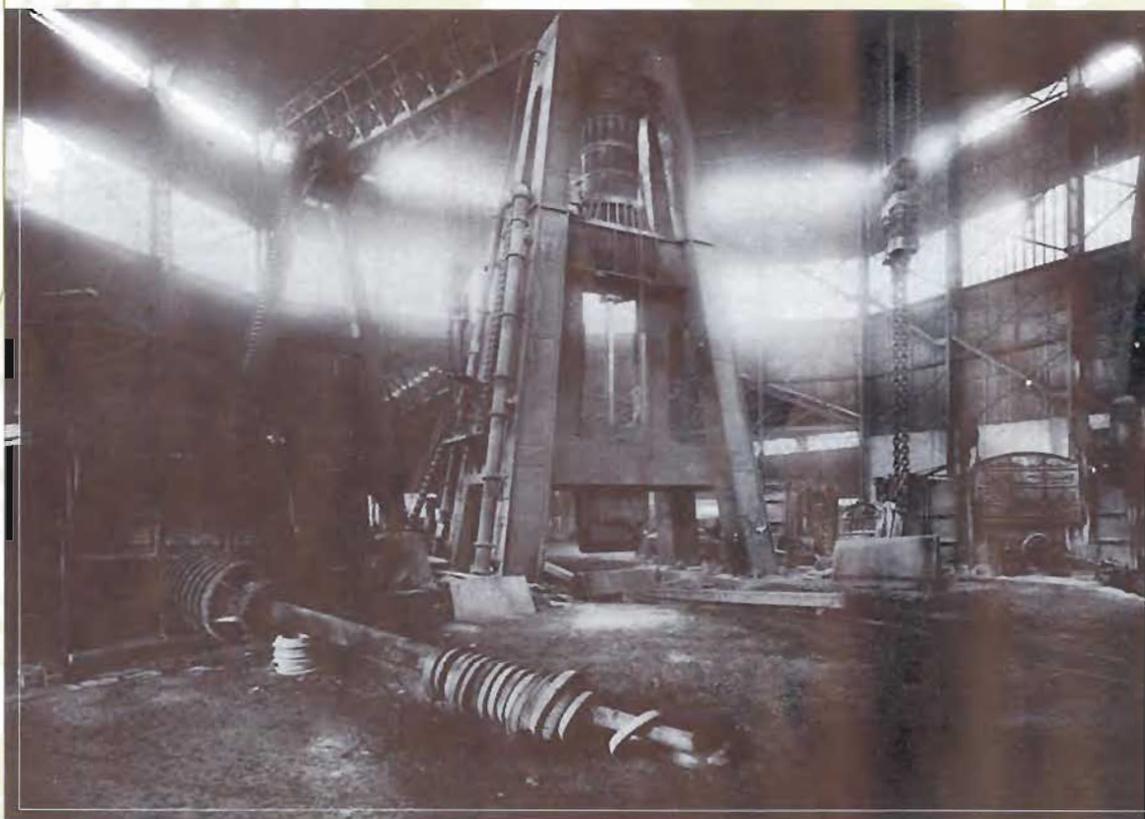
Un piemontese di razza

Dopo un lungo periodo di incertezza, Pesenti decise di affidare il rilancio della Lancia a un manager di provata esperienza, l'ingegner Eraldo Fidanza, con il compito di riportare la Lancia a essere protagonista.

Il 1958 rappresenta un anno importante per la Lancia, un'impresa impegnata ormai da troppi anni nell'arduo tentativo di conciliare la qualità e il prestigio di una produzione di nicchia con le esigenze di una moderna impresa industriale e di far quadrare i conti.

Entrato in possesso delle quote azionarie che le sorelle di Gianni Lancia inizialmente si erano rifiutate di cedergli, Pesenti aveva raggiunto il pieno controllo della società. Per questo, consapevole delle necessità di porre fine a una situazione di incertezza in cui la Direzione aveva "navigato a vista" senza riuscire a dotarsi di una strategia di sviluppo, l'ing. Carlo Pesenti volle imprimere una svolta all'incerta conduzione degli ultimi anni chiamando a Torino un manager che aveva dato buona prova di sé nell'affrontare con coraggio e determinazione il risanamento della Terni, una delle imprese che avevano fatto la storia dell'industria italiana.

Di fronte allo stato di crisi del grande gruppo polisetoriale umbro Fidanza non aveva esitato a varare un piano di riduzione del personale per alleggerire i conti aziendali e insie-



Un maglio delle Acciaierie di Terni in una foto degli anni Venti.

me si era battuto per la rinegoziazione delle tariffe con cui la Terni vendeva l'energia elettrica alle imprese distributrici, fra cui l'Azienda municipale di Roma, in base a contratti che risalivano all'anteguerra.

Uomo energico e risoluto, l'ingegner Fidanza era parso a Pesenti la persona più adatta per un rilancio della Lancia, affidandogli la guida operativa della società con la carica di presidente e amministratore delegato, alle quali pochi mesi più tardi si sarebbe aggiunta quella di direttore generale. Una concentrazione di potere che aveva fatto di Eraldo Fidanza il capo effettivo della Lancia, chiamato a rispondere al solo Pesenti che si era riservato la funzione di vice-



A sinistra, Giancarlo Baghetti vince a Monza nel 1960 su Lancia Degrada Formula Junior. L'auto era spinta da un motore Lancia Appia appositamente preparato (foto in basso).

duzione di vetture". Solo così si sarebbe posto fine a una diseconomia gestionale resa più grave dal fatto che molti reparti presentavano evidenti lacune nella loro configurazione. Alle economie e alla razionalizzazione degli impianti doveva accompagnarsi un impegnativo piano di investimenti. Fidanza delineava un piano triennale di investimenti per un importo complessivo vicino ai 12 miliardi di lire, per nove decimi assorbiti dallo stabilimento di Torino. Occorreva infatti non solo provvedere all'acquisto di nuovi macchinari, ma ripensare l'intera organizzazione dei reparti. Questo era vero in particolare nel caso del reparto di

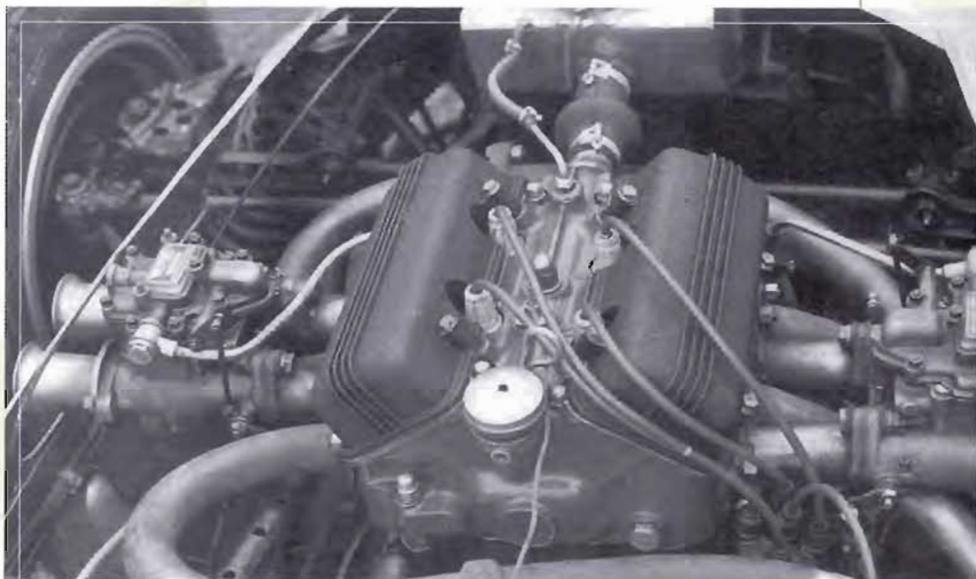
presidente e proprietario. Pochi mesi furono sufficienti a Fidanza per farsi un'idea dei difetti strutturali della Lancia e per delineare un piano di rilancio che riprendeva sostanzialmente le linee del suo intervento ternano: riduzione del personale, economie di gestione ("tempestivo adeguamento a concetti di più rigida economia") e rilancio degli investimenti per un radicale ammodernamento degli impianti.

Già in ottobre, a pochi mesi dalla nomina, Fidanza era in grado di presentare al consiglio di amministrazione le linee del suo piano di ristrutturazione e rilancio aziendale. Sintetizzando, razionalizzazione e modernizzazione degli impianti erano le parole d'ordine di Fidanza.

In primo luogo occorre risolvere il nodo del dualismo imperfetto tra gli stabilimenti di Torino e Bolzano. Fidanza in proposito aveva le idee chiare, cioè arrivare a una netta divisione di compiti tra i due impianti: "Bolzano, oltre alla fonderia comune, deve assumere il carattere di un vero e proprio stabilimento industriale con la costruzione completa degli automezzi e degli autobus, mentre Torino dovrà essere lo stabilimento pro-

verniciatura, il cui impianto era di "tipo talmente antiquato" da presentare "aspetti di pericolosità" che imponevano una soluzione immediata.

La filosofia ispiratrice del piano di rilancio impostato da Fidanza era di riuscire a fare della Lancia un complesso industriale capace di produrre circa 300 vetture al giorno e di farlo a condizioni competitive.



Troppo potente per i rally

La Lancia Delta S4 concepita per il regolamento del Gruppo B con oltre 500 cv fu protagonista di una stagione indimenticabile per lo spettacolo, ma, purtroppo, anche per gli incidenti.

I tecnici della Lancia e della Abarth guidati dall'ing. Claudio Lombardi svilupparono la Delta S4 per il regolamento del Gruppo B, che lasciava ampia libertà riguardo le tecnologie, il peso e i livelli di potenza, ma imponeva almeno 200 esemplari identici per ottenere l'omologazione. La Delta S4 assomigliava vagamente alla Lancia Delta di produzione per ovvie ragioni di marketing, ma era completamente diversa per motore, telaio e trasmissione. La sigla S4 delinò le due più importanti particolarità del modello sintetizzando i significati di sovralimentata e di 4 ruote motrici. La sovralimentazione si avvaleva dell'inedita soluzione di un compressore a turbina azionato dai gas di scarico accoppiato a un compressore volumetrico a lobi: nel caso specifico una turbina della tedesca KKK e un Volumex costruito dalla Abarth. L'accoppiamento permise di eliminare le incertezze ai bassi regimi del turbo e il ritardo di risposta, dovuti all'inerzia delle giranti, e di ridurre gli inconvenienti del volumetrico (assorbimento di potenza e minore efficienza agli alti regimi). Il piccolo motore in alluminio con quattro cilindri di soli 1759 cc appositamente progettato poteva così sviluppare con ottima progressione 480 cv, che alla fin della stagione



La Lancia Delta S4 nella livrea Totip che servì per la presentazione statica presso l'Hotel Airone di Portoferraio il 23-25 maggio 1985 in occasione del Rally dell'Isola d'Elba.

diventarono più di 550. La trasmissione con quattro ruote motrici impiegava tre differenziali: due autobloccanti ZF (si provò anche il Torsen) sugli assi e uno centrale ripartitore di coppia costituito da un ruotismo epicicloidale dotato di un giunto Ferguson autobloccante che poteva essere regolato per ripartire la coppia motrice al 35%-65% sugli assi anteriore e posteriore su percorsi a scarsa aderenza oppure al 20-80% sull'asfalto.

Per l'autotelaio i tecnici studiarono una struttura a reticolo di tubi saldati, dotata di sospensioni a parallelogramma di grande escursione con molle e ammortizzatori coassiali sull'asse anteriore e doppi ammortizzatori esterni alle molle su quello posteriore.



La S4 debuttò in pubblico nel dicembre 1984, subito dopo la prese in carico Giorgio Pianta, pilota e collaudatore della Abarth, per i primi test, poi dall'estate 1985 affiancato dal pilota ufficiale Miki Biasion nel lavoro di sviluppo.

La S4 si mostrò subito un'auto velocissima, ma maledettamente impegnativa. "Una macchina di una potenza incredibile", disse Biasion, "che normalmente era impiegata in stradine strette, per cui il pilota anziché guidarla, veniva guidato limitandosi, in senso paradossale, a correggere le traiettorie". Il debutto in corsa avvenne il 24 novembre



In alto, Marku Alen/Ikka Kivimaki in una pietraia del Rac Rally che il 24 novembre 1985 vide il debutto vittorioso della Lancia Delta S4.

Sopra, la Lancia Delta S4 di Biasion/Siviero a tutta velocità su tre ruote durante una prova speciale del Rally dell'Acropoli, partito il 2 giugno 1986. Nonostante l'inconveniente si classificò seconda assoluta.

A destra, Henri Toivonen in sbandata controllata in una prova speciale del Rally di Montecarlo il 19 gennaio 1986 da lui vinto in coppia con l'italo-americano Sergio Cresto.

1985 nel Rac Rally, ultima prova del Campionato mondiale 1985, con due esemplari affidati a Henri Toivonen/Neil Wilson, che vinsero alla grande e a Markku Alen/Ikka Kivimaki che completarono il successo.

Toivonen, che dimostrò di essere uno dei migliori interpreti del modello disse: "All'inizio non avevo il coraggio di tener giù il piede sul gas per farla scivolare, poi ho capito che dovevo guidarla come se fosse sui binari". Si trattava di binari molto relativi perché il pilota finlandese era sempre di traverso in uno spettacolo che l'incredibile potenza trasformava in un gioco di virtuosismo acrobatico da lasciare col fiato sospeso. Nel loro genere erano virtuosi anche i meccanici, che riuscivano a sostituire i differenziali in 12 minuti e il turbocompressore in 10 minuti. Il loro capolavoro fu la ricostruzione in 32 minuti dell'intera parte anteriore (telaio, sospensioni e carrozzeria) della S4 di Toivonen distrutta in uno scontro frontale durante un trasferimento nel Rally di Montecarlo, prima prova mondiale del 1986. Toivonen entrò nella prova successiva con due minuti di ritardo, perse un altro mezzo minuto perché la vettura non era ancora nelle migliori condizioni, ma nella successiva assistenza i meccanici completarono la riparazione e misero il pilota nelle condizioni di stravecchiare la gara.

Dopo la vittoria di Montecarlo la squadra Lancia-Martini si presentò al Rally di Svezia con Toivonen accreditato come il pilota da battere, ma il finlandese fu costretto al ritiro per la rottura di una valvola. Salvò l'onore della Casa Alen, che si classificò secondo assoluto. La terza prova del Campionato si svolse in Portogallo il 5 marzo e annunciò in modo sinistro quanto erano pericolose le vetture del Gruppo B: la Ford RS 200 del portoghese Joaquim Santos sfiorando il margine di una curva a forte velocità travolse un gruppo di spettatori uccidendone due e ferendone una trentina.





Le squadre ufficiali a quel punto ritirarono le loro vetture rimandando le ostilità al Tour de Corse in programma dal 1° al 3 maggio.

Toivonen partì favorito e in effetti corse in modo spettacolare la prima tappa accumulando oltre due minuti di vantaggio sul più diretto inseguitore. Ma il giorno dopo in una stradina fra Corte e Taverna il Fato era di nuovo in agguato per Toivonen e Cresto, che precipitarono in un baratro uscendo di strada. Per i due giovani imprigionati nella vettura in fiamme non vi fu nulla da fare.

Sopra. 8 luglio 1986. La Lancia Delta S4 di Alen/Kivimaki alla partenza del Rally della Nuova Zelanda.

All'arrivo ci furono tre Lancia nelle prime quattro posizioni: secondi Alen/Kivimaki, terzi Biasion/Siviero, quarti Mikael Ericsson/Claes Billstom.

Sotto. 5 settembre 1986, Rally dei 1000 Laghi.

Alen/Kivimaki in azione con la Lancia Delta S4 con la quale si classificarono terzi assoluti. I compagni di squadra Ericsson/Billstam si classificarono quarti, mentre l'equipaggio svedese Kalle Grundel/Benny Molander si classificò sesto.





A destra, 13 ottobre 1986. Rally di Sanremo. La Lancia Delta S4 dei vincitori Alen/Kivimaki seguiti da Dario Cerrato/Giuseppe Cerri secondi e da Biasion/Siviero terzi. Purtroppo il risultato fu annullato in seguito a un reclamo della Peugeot.

Sotto, 19 novembre 1986. La Lancia Delta S4 di Alen/Kivimaki secondi nel Rac Rally, la gara che l'anno prima avevano vinto portando al debutto il modello.

In basso, Dario Cerrato "navigato" da Giuseppe Cerri in azione il 30 novembre 1986 nel Rally della Valle d'Aosta con la Lancia Delta S4 in livrea Totip con la quale si laureò campione italiano.



ve la Lancia segnò una spettacolare tripletta con Alen/Kivimaki primi, Dario Cerrato/Giuseppe Cerri secondi al debutto mondiale con la S4 del Jolly Club e Biasion/Siviero terzi. La vittoria che di fatto assegnava alla Lancia il titolo mondiale fu facilitata dall'esclusione immotivata e cavillosa delle Peugeot decretata dai commissari tecnici per le bandelle aerodinamiche giudicate non regolari. Nel Rac Rally in novembre la Lancia, ormai certa del risultato,

La Lancia in segno di lutto ritirò tutte le vetture. La nuova tragedia spinse l'allora presidente della FISA (Federazione internazionale degli sport automobilistici) a bandire le vetture Gruppo B dai rally dalla fine della stagione. Dal canto loro gli organizzatori del Rally dell'Acropoli, successiva gara del Campionato, si affrettarono a modificare il percorso riducendo la lunghezza delle prove speciali.

Per la gara greca la Lancia schierò Alen/Kivimaki, Mikko Biasion/Tiziano Siviero e i neo assunti svedesi Mikael Ericsson/Claes Billstam. Nel nuovo teatro di gara fu difficile per tutti familiarizzarsi dopo i cambiamenti e la selezione fu molto dura. Alen ed Ericsson si ritirarono, invece Biasion portò a termine il rally al secondo posto a dispetto di numerosi inconvenienti, fra i quali una foratura in prova speciale. In Nuova Zelanda, in luglio, tre S4 arrivarono tutte alla fine occupando il secondo, terzo e quarto posto rispettivamente con Alen, Biasion ed Ericsson. Il 6 agosto successivo nel Marlboro Rally in Argentina Biasion/Siviero ottennero la loro prima vittoria mondiale con una Delta S4, precedendo Alen/Kivimaki e gli specialisti argentini Jorge Recalde/Jorge Del Buono ingaggiati per l'occasione.

Il 5 settembre in Finlandia per il Rally 1000 Laghi la Lancia cambiò formazione inserendo di nuovo Ericsson e sostituendo Biasion/Siviero con gli svedesi Kalle Grundel/Benny Melander. Il risultato non fu un granché: Alen terzo, Ericsson quinto e Grundel sesto. Per il risultato pieno fu necessario attendere il 13 ottobre e il Rally di Sanremo, do-

corse a ranghi ridotti con Alen ed Ericsson: Markku si classificò secondo davanti al rivale Juha Kankkunen su Peugeot, mentre Mikael si ritirò per guasto al motore. Intanto la Lancia vinceva il Campionato italiano con Dario Cerrato e l'europeo con Fabrizio Tabaton. Il 7 dicembre l'Olympus Rally chiuse il mondiale. Markku Alen precedendo Juha Kankkunen vinse il rally e il titolo piloti, mentre il titolo costruttori andò alla Lancia. Ma solo per pochi giorni, perché il 18 dicembre la FISA, accogliendo il reclamo della Peugeot per le squalifiche di Sanremo, decretò nulli i risultati italiani. Il Campionato finì quindi con la Lancia e Alen retrocessi al secondo posto. Finì anche la S4 come tutte le vetture del Gruppo B che non corsero più dopo essere state protagoniste di un periodo breve ma intenso, per l'alta spettacolarità, ma anche per i gravi incidenti.



L'uomo che fissò nel metallo le idee di Loewy

Rocco Motto esegui magistralmente la carrozzeria della Lancia Flaminia Loraymo. Dopo si dedicò alle roulotte indispettito dall'Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche che non riconobbe i suoi meriti.

Rocco Motto, autore materiale della carrozzeria della Lancia Flaminia Coupé Loraymo, iniziò a lavorare da bambino presso la carrozzeria Viarengo & Filipponi. Nel 1925 non ancora maggiorenne fu assunto come capo reparto dalla Martellena Maggiore. Dopo il lavoro lavorava ancora. Iniziò così l'attività in proprio. Dal 1930 la svolse a

Sotto, la berlinetta in alluminio realizzata da Motto nel 1952 sul telaio Siata 208 CS numero BS537.



A sinistra, la Fiat 1100 S del 1947. Rocco Motto realizzò la metà delle carrozzerie in alluminio di questo modello. A sinistra, sotto, una delle Aurelia B20 GT da corsa che Rocco Motto realizzò in alluminio. Si nota l'assenza del cofano posteriore, superfluo in un'auto da competizione.

Savonuzzi della Cisitalia si rivolse a lui per carrozzare le monoposto D 46 e più tardi la prima Cisitalia stradale. Poi fu la volta della Fiat che gli affidò le carrozzerie delle 1100 S prodotte per la clientela sportiva. Le Cisitalia e le 1100 S, correndo, diffusero la fama del carrozziere. Louis Rosier, pilota francese, fece carrozzare da Motto le Talbot D 26 GS per le Mans, quindi le Renault 4 CV sport che vendeva con il proprio marchio o con il marchio GFH.

Sotto, la Packard 200 di Jean Trevoux con carrozzeria speciale di Motto in alluminio, alla partenza di una tappa, in cui si classificò terza, della Carrera Panamericana del 1953. Sotto, a destra, la gradevole Nardi 750 spider carrozzata da Rocco Motto nel 1953 con uno stile piuttosto personale. Sotto, a sinistra, una Siata Gran Sport carrozzata da Motto nelle condizioni in cui si trova oggi dopo il restauro.

Per i piccoli costruttori l'officina di via Orta diventò una risorsa: forniva carrozzerie adatte alle corse a prezzi di concorrenza. Giovanni Savonuzzi scelse ancora Motto per l'affascinante progetto della monoposto SVA. Enrico Nardi, poi divenuto famoso per i volanti, fu fedele cliente di Motto per le sue sport con motori BMW, Crosley e Giannini. Per Berardo Taraschi, titolare della Giaur, Motto realizzò la stupenda berlinetta 750 San Remo. Per la Osca dei fratelli Maserati, per Pasquino Ermini e per Ilario Bandini carrozzò diverse sport. Bandini si impadronì delle tecniche torinesi e le riprodusse nella sua Forlì. Bandini copiò per plagio. Poco dopo Motto fu costretto a copiare per ra-

Sopra, la Flaminia Coupé Loraymo esposta al Salone di Parigi del 1960. Si notano le calotte copri ruote aerodinamiche, un'altra intuizione in anticipo sui tempi. A destra, la Lancia Flaminia Loraymo vista di fronte e, a sinistra, la vista posteriore.

gioni di mercato: dovette riprodurre la linea della Aurelia B 20 GT nelle berlinette d'alluminio che la Lancia gli ordinò per le corse. Sebbene riecheggiasse il modello di serie, avevano qualcosa di molto personale nell'esecuzione. Anche la Siata affidò al carrozziere la realizzazione delle "pelli" in alluminio delle sue aggressive berlinette da competizione 208 S, che poi erano completate e firmate dagli Stabilimenti Farina. Da Motto, come a un santuario della velocità, si recavano piloti e giovani-bene. Per loro non c'era miglior "haut couturier" per le auto da corsa. Cle-



mente Biondetti gli affidò una Jaguar XK120 Ex Works da restilizzare come una C Type, Elio Checcacci gli fece vestire una Ferrari 212. Mario Boriggia un'Alfa Romeo-Nardi 3000 per la Mille Miglia del 1949. Il francese Jean Trevoux gli fece carrozzare la Delahaye 175 con la quale poi vinse il Rally di Montecarlo del 1951. Rocco partiva da sagome a traliccio in tubino d'acciaio sulle quali modellava i pannelli d'alluminio, che infine saldava. Nel 1953 per Jean Trevoux ve-





A sinistra, la Renault 4CV carrozzata nel 1954 per un cliente di Brescia con uno stile simile a quello utilizzato da Rocco Motto per le 4 CV che allestiva per Louis Rosier. A destra, la Fiat 600 spider del 1956 che con le sue linee americaneggianti scimmiettò una Cadillac che Motto aveva realizzato poco prima per uno stravagante cliente di New York.

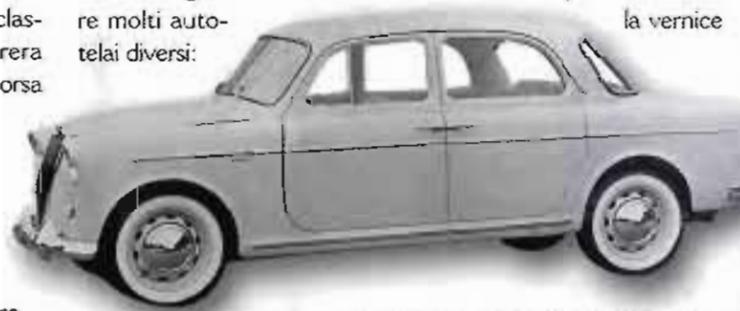


conteneva polvere di perle: 52 mila lire al chilo, quando a Torino i terreni edificabili valevano 5 mila lire al metro". La Cadillac ispirò una Fiat 600 fuoriserie. Snobismo e semplicità: oltre la 600 all'americana Motto ideò la 600 Campestre per assecondare la sua passione per la campagna. Un'idea buona, ma si capì solo dopo molti anni quando altri la ripresero per trasformarla in un successo commerciale.

Che esperienza! Entusiasti, gli ingegneri tedeschi che seguivano i lavori. Mi proposero di andare in Germania, avrebbero creato un reparto per me. Sarei partito se mi avessero offerto di andare a fare il signore. Se dovevo lavorare, era meglio stare a Torino". Nello stesso anno un'altra esperienza splendida fu quella con Raymond Loewy, designer di formidabili locomotive americane, della bottiglia della Coca Cola e di un'infinità di oggetti industriali. "Un uomo di un altro mondo", disse Motto. "colto, elegante, un po' eccentrico, probabilmente molto ricco. I suoi cani barboni avevano collari tempestati di pietre preziose. Nessuno voleva eseguire la Lancia Flaminia coupé che aveva progettato. Troppo complessa". La modellazione della Loraymo, si chiamò così quella coupé, era effettivamente molto difficile, ma Rocco mise mano al torchino metallico e imbastì velocemente un reticolo di forme così aderenti al disegno da stupire Loewy. Completata la vettura, il designer volle che il carrozziere andasse con lui al Salone di Parigi del 1960 per dividere gli onori. Dopo lo storico salone, in una riunione dell'Associazione nazionale industrie automobilistiche (ANFIA), un oratore elogiò Pinin Farina, Bertone e altri per avere dato lustro

M.G.-Gilco, Kurtis-Cadillac, Jaguar XK, Austin-Healey 100/4, non tutti adatti a un buon risultato estetico. L'eco delle peripezie stilistiche di Motto sostenute dal suo virtuosismo nel dominare il metallo si diffuse negli Stati Uniti. Nel 1954 l'italo-americano Joe Mascari ordinò una Cadillac per attrarre gente nei suoi supermarket. "Un'auto incredibile", ricordava Rocco, "il tetto scompariva nel baule a comando, le parti lucide erano placcate in oro, la vernice

Sopra, Campestre, una Fiat 600 con la quale Rocco Motto espresse la sua passione per la campagna nel 1956. La proposta di una piccola fuoristrada per il tempo libero apparve fuori luogo all'epoca, ma diversi anni dopo fu ripresa e portata al successo da altri carrozzieri. A sinistra, la Lancia Appia carrozzata da Motto in gara nella Mille Miglia del 1957 con il pilota Mario Enrico Coda. Sotto, la Lancia Flaminia Loraymo restaurata si trova oggi nel museo Lancia. Nella foto è esposta a una rassegna automobilistica di Padova su concessione della Casa.



Sopra, la Lancia Appia elaborata nella carrozzeria realizzata nel 1958. A sinistra, la Porsche Carrera Abarth del 1959, una delle migliori realizzazioni di Rocco Motto. L'anno dopo il carrozziere decise di lasciar perdere le automobili per dedicarsi alle roulotte.



sti d'alluminio una coupé su meccanica Packard elaborata Howard. Filava a 210 km/h, abbastanza nel 1954 per classificarsi sesta nella Carrera Panamericana, la stessa corsa che l'anno prima aveva visto quinta assoluta la Talbot carrozzata da Motto per Louis Rosier. L'avventura messicana portò altri clienti. La Salmson fece realizzare a Torino la 2300, il suo ultimo modello.

Ma furono i piloti americani quelli che gli diedero più lavoro facendogli carrozzare molti autotelai diversi:



LANCIA FLAMINIA COUPÉ LORAYMO (1960)

- Numero cilindri: 6 a V di 60°
- Alesaggio e corsa: 80 x 81,5 mm
- Cilindrata totale: 2458 cc
- Potenza massima: 150 cv a 5400 giri/min
- Rapporto di compressione: 9,5:1
- Distribuzione: albero centrale, valvole in testa, aste e bilancieri
- Alimentazione: tre carburatori Solex C35 P3/I)
- Impianto elettrico: 12V
- Trazione: posteriore
- Cambio: a 4 marce + RM
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 12/47
- Tipo telaio: scocca portante
- Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, bracci trasversali, molle a elica, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori: tipo De Dion, balestre longitudinali, ammortizzatori telescopici, barra Panhard
- Freni: idraulici a disco
- Pneumatici: 165x400
- Passo: 2520 mm
- Carreggiata anteriore: 1368 mm
- Carreggiata posteriore: 1370 mm
- Lunghezza: 4570 mm
- Larghezza: 1710 mm
- Altezza: 1270 mm, 1310 con spoiler
- Peso a secco: non dichiarato
- Velocità massima: circa 200 km/h

all'auto italiana a Parigi ma, deliberatamente o per negligenza, dimenticò Rocco Motto che era in sala. Dopo essersi alzato e aver fatto presente che a Parigi c'era anche lui, il carrozziere si ritirò dall'associazione. Da quel momento cancellò le automobili dalla sua

esistenza. Si dedicò alla costruzione di roulotte in alluminio: "Erano pratiche e leggere, gli zingari ne andavano pazzi", disse Rocco Motto. "venivano da me portando grossi rotoli di biglietti da 10.000 lire. Erano grandi pagatori, una pacchia lavorare per loro".



IL MODELLO DA COLLEZIONE