

EDITORIALE

di Gianni Perotti

I Musei delle automobili, grandi o piccoli, monomarca o privati, non rappresentano solo un viaggio nel tempo, ma sono un fondamentale contributo culturale nello studio e nella comprensione della nostra società. Con la globalizzazione questo contributo assume una importanza mondiale, non inferiore allo studio delle ideologie, delle filosofie, delle economie che hanno cambiato il mondo negli ultimi cento anni.

L'attuale crisi economica, inoltre, sta portando nuove energie nel settore delle auto storiche perché i capitali, una volta impiegati in rischiose operazioni puramente finanziarie, ora cercano beni più solidi e settori dove gli investimenti abbiano una resa sicura. E quale settore può garantire investimenti più tranquillizzanti di quello delle auto storiche? Certo non tutte le auto vantano incrementi apocalittici come nel caso della Ferrari "GTO", passata in pochi decenni da un valore di 5.000 euro a oltre 30 milioni, ma chi compra una impeccabile "DS" da 20.000 € è sicuro di poterla rivendere tra un anno o due a 30.000 e forse più. Per non parlare delle vere cabriolet, siano esse "usine" o Chapron. Dopo il crollo di mercato degli anni '90 ora si assiste a una ripresa alimentata sia dal momento di incertezza economica sia dal fatto che oggi da parte delle Case c'è uno sforzo maggiore mirato a documentare le produzioni storiche in modo più scientifico e a valorizzare l'immagine che deriva dalle auto che hanno scritto larga parte delle economie nazionali.

Di questo parliamo nel presente numero della nostra Rivista tenendo presente l'aspetto globale del fenomeno automobile: gli uomini che le inventarono (pag. 28/29), i designer che seppero interpretare i desideri e i sogni della gente (pag. 4/5), i piloti che

le guidarono, i personaggi che ne seppero conservare le memorie (pag. 28) e il patrimonio materiale (pag. 10/11 e 14/17). Nei servizi che seguono abbiamo cercato di sollecitare le vostre curiosità e di documentare ogni singolo settore del vasto mondo di gusto, tecnica, mercato che gravita attorno alle auto del passato senza peraltro perdere di vista il futuro (pag. 24/25). Anche questo è fare cultura.



Full Electric. C-Zero la nuova generazione di auto elettriche conna con eTouch e Bluetooth di serie. Prova su strada e autostrada.

Full Electric. C-Zero la nouvelle génération de voitures électriques connectés avec eTouch et Bluetooth. Test Drive.

EDITORIAL

par Gianni Perotti

Conservare les voitures c'est faire de la culture

Les Musées des automobiles, grands ou petits, mono-marque ou privés, pas seulement représentent un voyage dans le temps, mais ils garantissent leur participation fondamentale au niveau culturel quant à l'étude et à la compréhension de notre société. Grâce à la globalisation, cette participation a commencé de jouer un rôle important au niveau planétaire, ce qui lui a permis d'avoir la même envergure que l'étude des idéologies, des philosophies, des économies qui ont changé le monde au fil des 100 dernières années.

De surcroît, la crise financière actuelle est en train de convoier de nouvelles énergies vers le secteur des voitures historiques, en raison du fait que les capitaux utilisés jadis pour des opérations risquées ayant un caractère purement financier sont désormais à la recherche

de biens plus solides et de secteurs où les investissements garantissent toujours un rendement sûr. Et quel secteur peut-il garantir des investissements plus « apaisants » que celui des voitures historiques ? Certes, les voitures n'affichent pas toutes des hausses apocalyptiques comme c'était le cas pour la Ferrari GTO passée d'une valeur de 5000 Euros à une valeur de plus de 30 millions d'Euros au bout de quelques décennies. Néanmoins, ceux qui achètent une DS impeccable ayant une valeur de 20 000 € pourront la revendre sans nul doute d'ici une ou deux années à 30 000 euros, voire plus. Et n'oublions pas les véritables cabrio « usine » ou Chapron. Suite à l'effondrement du marché durant les années 1990, l'on assiste désormais à une reprise alimentée tant par cette période d'incertitude financière que par le fait qu'aujourd'hui les Constructeurs prodiguent leurs plus grands efforts vers une documentation des pro-

ductions historiques selon une approche plus scientifique, et à valoriser l'image découlant des voitures qui ont concouru en grande partie à l'histoire des économies nationales. C'est le thème que nous avons abordé dans le présent numéro de notre Magazine, en prenant en compte l'aspect global du phénomène automobile : les hommes qui les inventèrent (pages 28/29), les concepteurs qui surent interpréter les désirs et les rêves des gens (pages.4/5), les pilotes qui les avaient conduites, les personnages qui avaient su en garder les mémoires (page 28) et le patrimoine matériel (pages 10/11 et 14/17). Dans les reportages qui suivent, nous avons essayé d'éveiller vos curiosités et de documenter chaque secteur de l'univers très étendu en matière de goût, de technique, de marché qui gravite autour des voitures automobiles d'antan sans pour autant perdre de vue l'avenir (pages 24/25). Faire de la culture c'est même agir de la sorte.