

prevedeva le verifiche amministrative il sabato pomeriggio. Le verifiche sportive, con l'allegria e quel po' di confusione che fa parte del gioco, si sono svolte l'indomani mattina, al coperto. Come ormai avviene quasi dappertutto, almeno nelle gare di un certo livello, ci è stato consegnato il Tripy, il sistema satellitare necessario per rilevare i tempi di passaggio in punti segreti (alla fine saranno oltre novanta le "prises de temps" per la classifica). Anche il posizionamento dei numeri di gara sulle vetture era un servizio fornito, con molta professionalità, dall'organizzazione, e questa per noi è stata una novità assoluta (e apprezzata). Tra le dotazioni obbligatorie oggetto di controllo c'era un estintore, fissato all'interno dell'abitacolo, almeno due gomme chiodate, le catene da neve e... un triangolo d'emergenza, rimasto purtroppo in garage alla partenza (il problema è stato poi risolto con un provvidenziale prestito da parte di un altro concorrente).

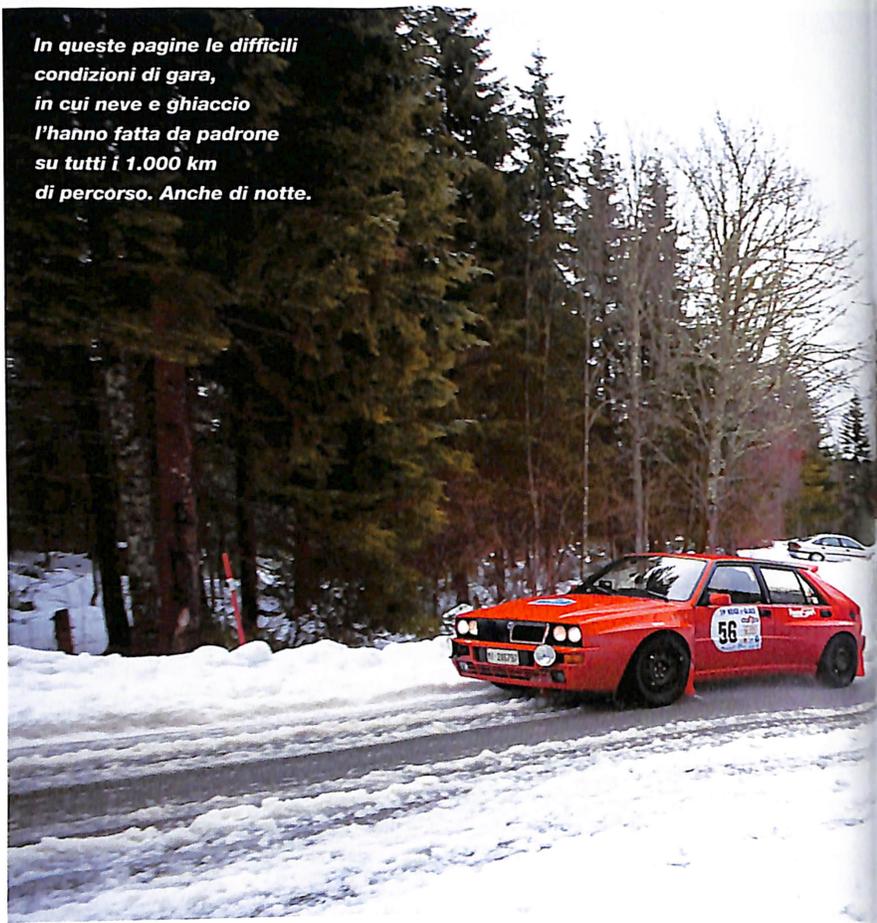
Luci nella notte

Conoscevamo in anticipo, perché Zaniroli ce lo aveva inviato una settimana prima, il tracciato previsto per l'etalonnage (il tratto misurato su cui calibrare il tripmaster). Dai risultati ottenuti abbiamo capito subito che il nostro Neige sarebbe stato tutto in salita: misure diverse ogni volta, calibrature molto distanti tra loro, necessità di continui aggiustamenti. Dopo le verifiche, le vetture hanno raggiunto il centro storico di Pontarlier, per un'esposizione all'aperto prima del prologo serale al Col de Larmont. È entusiasmante, i fari squarciano il buio della notte, molti spettatori ci attendono al gelo nei tratti più impegnativi, il fondo è tutto di neve compatta e scivolosissima. La prova, non valida per la classifica ma solo per formare l'ordine di partenza, ci vede al 27° posto: poteva andare meglio, se non avessimo raggiunto la Porsche 356 partita prima di noi in un tratto in cui il sorpasso era praticamente impossibile.

Falsa partenza

Lunedì 4 febbraio la prima boucle ci porterà da Malbuisson a Soulce Cernay e poi di nuovo a Malbuisson: 324 km e 7 prove con circa 30 "traguardi", cioè rilevamenti segreti di passaggio. Nevica forte: stando al regolamento ci aspettiamo una media di 45 km/h. Invece, a sorpresa, ci viene assegnata media 50 km/h su tutte le prove, con molti cambi. Noi partiamo 24esimi (la notte ci ha fatto guadagnare 3 posizioni!) alle 8.53. Fino alle 8.23 non ci viene consegnato il road book, abbiamo meno di mezz'ora per capire che gara ci attende. L'ansia della partenza ci fa esordire subito con un errore. Non ci accorgiamo che la prima prova speciale parte al primo CO della giornata, all'uscita del parco chiuso! Per di più interpretiamo male la prima casella, svoltando a de-

In queste pagine le difficili condizioni di gara, in cui neve e ghiaccio l'hanno fatta da padrone su tutti i 1.000 km di percorso. Anche di notte.





stra anziché a sinistra. Il tempo di capire l'errore e di realizzare che siamo già in speciale ed è già passato quasi un minuto! Il concorrente partito dopo di noi ci supera di slancio quando procediamo ancora lentamente, incerti sul da farsi. Lo seguiamo a 50 km/h di media su una stradina strettissima. La macchina non vuol saperne di andar dritta. Chiudiamo la prova del Montperreux con un ritardo che ci sembra abissale. Nella seconda speciale di La Morelle le difficoltà crescono: il fondo è infame, fatto di neve bagnata e scivolosissima. Alla fine la RT2 sarà la nostra prova peggiore. Le altre RT della prima tappa vanno un po' meglio e, mentre la RT5 viene annullata per troppa neve, con il primo in classifica che si ferma bloccando tutti coloro che sopraggiungono. L'ultima è la nostra migliore: alla fine ci ritroviamo al 38° posto. Al Neige et Glace c'è il joker, un meccanismo che annulla i cinque rilevamenti peggiori della tappa. Alla fine della prima giornata abbiamo un abbuono di 316 penalità, ma diversi concorrenti che ci precedono in classifica ne hanno avuti anche di più.

Trip capriccioso

Martedì 5 ha luogo la seconda tappa, una boucle da Malbuisson a Prémanon, verso il confine svizzero, e poi ancora a Malbuisson, è lunga 315 km e prevede 7 prove. Anche stavolta la media imposta è di 50 km/h. Lo scenario è ancora più bianco del giorno precedente ma il tempo muta di continuo. In più, dobbiamo fare i conti con il cattivo funzionamento delle sonde il trip ci indica dati sempre diversi, ora è più "corto", dopo poco è più lungo: un vero tormento.

Finale amaro

Mercoledì 6 la macchina troviamo l'auto completamente coperta di neve. Il tempo è plumbeo e tira un vento gelido. La giornata sarà, nonostante la sua relativa brevità, la più faticosa per la guida, oltre quattro ore dentro una bufera di neve. Le prove sono molto impegnative e, oltretutto, viaggiamo senza tripmaster, navigando a vista con i soli riferimenti cronometrici. La classifica è compromessa, quindi badiamo a divertirci e a non fare danni alla macchina. Il che purtroppo ci riuscirà fino quasi alla partenza dell'ultima speciale. A La Chaux dobbiamo però ritirarci, accumulando una penalità che ci farà perdere altri dieci posti in classifica: stavolta il joker serve a poco. Termineremo cinquantaduesimi ma con un magone grosso così. Il Neige et Glace, però, resta una delle gare più belle e affascinanti a cui abbiamo mai partecipato: molte sensazioni, molte immagini, l'ambiente in generale mi sono rimasti nella mente. E ancora adesso, a settimane di distanza, mentre mi trovo in tutt'altre faccende affaccendato, la mente ritorna spesso a quei giorni. La gara mi è davvero rimasta sotto la pelle.

Corse su tela

Retromobile è stata l'occasione per meglio conoscere l'arte della pittura applicata al motorsport. Con due "guide" d'eccezione.

TESTO E FOTO DI MARCO ZANELLO

■ Una delle iniziative più apprezzate della 38ª edizione di Retromobile è stata lo spazio riservato nel padiglione principale ad un'esposizione pittorica dedicata al mondo dell'automobile, sia nella sua accezione collezionistica sia in quella corsaiola, che ha potuto contare sulla partecipazione di una trentina tra i più blasonati professionisti del settore. In mezzo a cotanto trionfo di colori, i visitatori hanno sostato a lungo, attratti sia dalle tecniche pittoriche, tra loro radicalmente diverse se non addirittura contrastanti, sia dai contenuti di molte opere: impossibile sottrarsi al gusto di

commentare o ricordare un episodio riprodotto sapientemente da uno degli autori presenti, come ad esempio una combattuta fase di gara tratta dal 1° Gran Premio di Monaco, con la Bugatti del vincitore Williams in piena bagarre con la gemella condotta da Buriano e la possente Mercedes SSK di Caracciola poco più indietro, o le Gulf Porsche e le Ferrari durante il primo giro della 24 Ore di Le Mans del 1970, immortalata dalla pellicola di Steve McQueen.

Fin da giovani

Ancor più interessante scambiare due chiacchiere davanti a singole opere con i rispettivi autori, cercando di carpire dai loro racconti le



emozioni dalle quali le stesse sono scaturite e ancor prima il percorso che hanno seguito prima di occuparsi di questo genere di opere. Due di essi, François Bruere e Uli Ehret hanno voluto dedicarci un po' del loro tempo, permettendoci di scoprire le storie e i personaggi che animano questo particolare settore artistico del motorsport. Il francese, originario di Le Mans e, come tale, appassionato fin dall'infanzia di automobilismo, ha svolto studi artistici classici: «Spinto dalla naturale passione per l'automobilismo,



ho incominciato a dipingere l'arte meccanica sin dalla mia giovinezza, tanto da partecipare alla prima esposizione di quadri sull'automobile a soli otto anni. Successivamente mi sono specializzato, facendo studi d'arte presso l'Ecole des Beaux Arts d'Angers e successivamente all'Ecole Nationale Supérieure des Arts Appliqués et des Métiers d'Art de Paris» racconta. Per contro il simpatico Ehret ha seguito un'altra specialità accademica, per poi affiancare al suo lavoro anche l'attività da pittore: «Disegnare automobili è stato un hobby

La sfida tra Porsche e Ferrari alla 24 Ore di Le Mans del 1970, secondo il pittore Uli Ehret, che vediamo in primo piano qui a fianco a destra insieme a Derek Bell.

sin dalla tenerissima età, tant'è che quando avevo soltanto 14 anni, la preside mi ha chiesto di fare un dipinto di auto su un grande muro della mia scuola. Dal punto di vista accademico ho frequentato la Fachhochschule für Grafik und Design di Mannheim, laureandomi come designer. Era già il periodo dei computer ma ho seguito anche i corsi di tecniche di pittura e design grazie ai quali ho affinato la mia tecnica, rimanendo particolarmente legato agli acquarelli. Terminata l'università ho aperto un'agenzia di pubblicità, alla quale dal 2005 ho affiancato la pittura come attività professionale».

I committenti

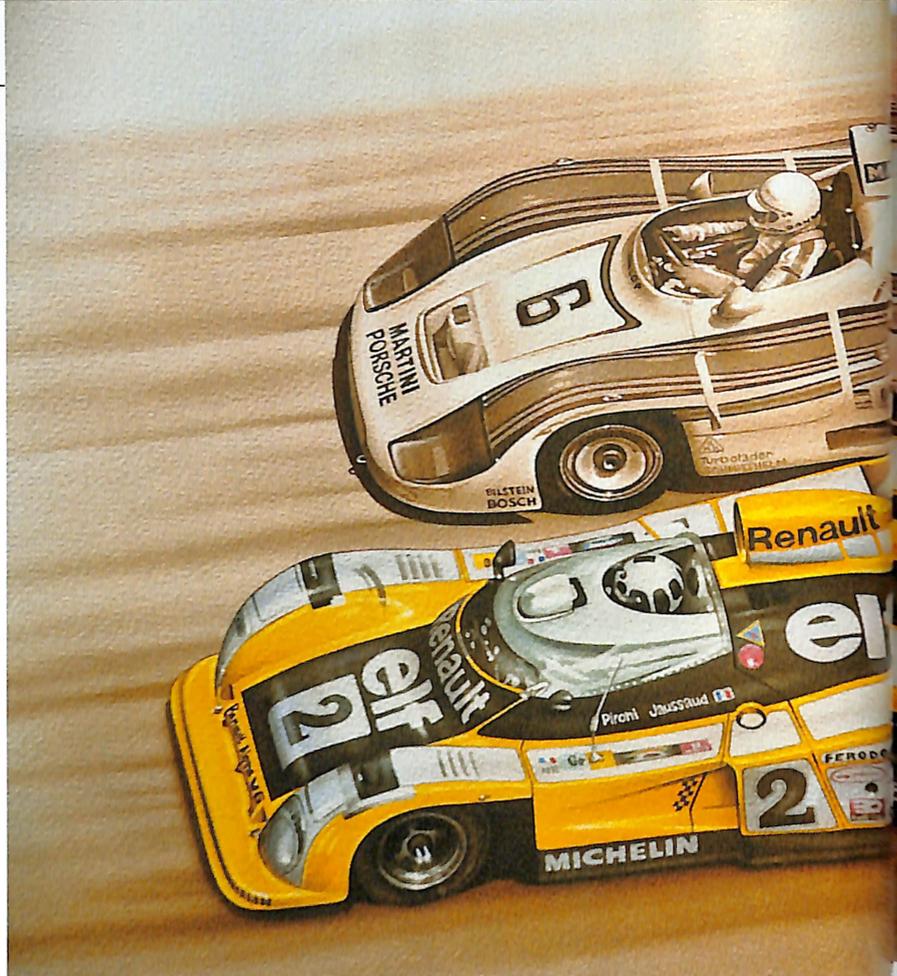
Briere, professionista da oltre trent'anni, è stato nominato pittore ufficiale dell'Aco, realizzando quadri e locandine sulla manifestazione ed occupandosi di disegnare le illustrazioni del libro del centenario:



«Ho anche l'onore di avere un mio spazio dedicato all'interno del Museo della 24 Ore e recentemente ho preparato le locandine del concorso d'eleganza Villa d'Este e di quello d'America a St. John». «Io invece lavoro soprattutto per le grandi Case come Aston Martin, Porsche, Mercedes e Rolex» dice Ehret. «Ho lavorato anche per scuderie che hanno partecipato alla 24 Ore, come Larbre Competition, Pratt&Miller e Greaves e lo scorso anno ho preparato delle pitture per gli ingegneri della Delta Wing».

Libera scelta

A clienti così importanti si affiancano i collezionisti privati e gli appassionati di automobilismo, che molte volte regalano le maggiori soddisfazioni a questi artisti. «Tanti dei miei clienti sono degli amanti d'arte che si sono appassionati al mio stile iperrealistico e alla mia tecnica che rende la vettura "vivente" attraverso i giochi di riflesso sulla carrozzeria e il contrasto con lo sfondo color seppia. Spesso gli ordini sono molto precisi ma capita che mi si richieda un soggetto lasciandomi ampia libertà d'azione. In questo periodo ad esempio un cliente affezionato mi ha richiesto un dipinto dandomi carta bianca per ciò che concerne dimensioni, tempi di realizzazione e prezzo. L'occasione migliore per realizzare l'opera della propria vita» racconta Bruere. «Anche per me le più belle realizzazioni sono state quelle commissionatemi da privati» continua Ehret. «Tempo fa un collezionista olandese di Porsche mi ha richiesto dei quadri delle sue vetture ambientate



nel loro contesto storico, lasciandomi l'opportunità di decidere la tecnica, i dettagli, la prospettiva con cui realizzarli. Più recentemente il fratello di un collezionista ha pensato ad un'opera nella quale fossero rappresentate le macchine che hanno fatto la storia della 24 Ore di LeMans come se fossero da un demolitore. L'opera si intitola "Casse du Mans" e dopo averla presentata il collezionista era così contento che me ne ha ordinata una seconda parte, ultimata nel 2012. Abbiamo realizzato 24 riproduzioni delle quali ne ho vendute già 17, a dimostrazione dell'apprezzamento ottenuto».



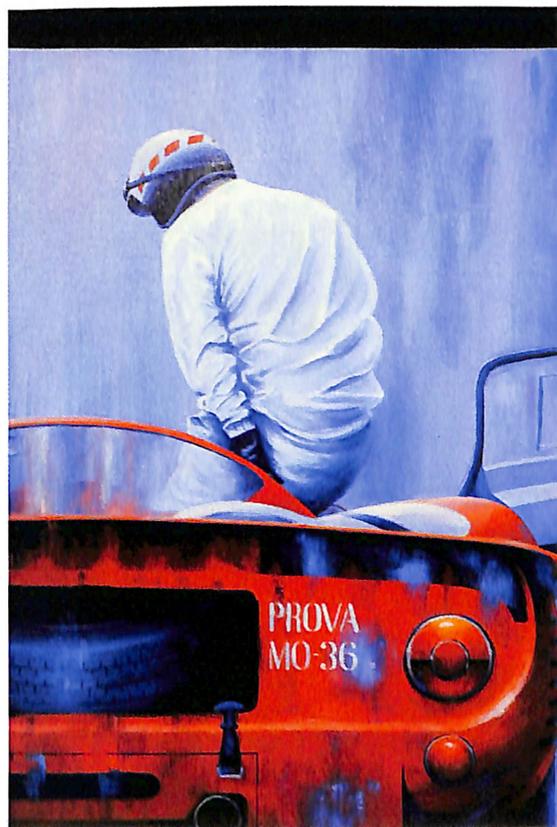
Nell'altra pagina, il pittore François Bruere. Alcune sue opere: nell'altra pagina in basso, una Porsche 917 K; qui a lato, la vittoria Renault su Porsche alla 24 Ore di Le Mans 1978. Sotto a sinistra, le Corvette C6 parcheggiate davanti al Le Mans Legend Café. Sopra, l'Auto Union Type C all'Avus. Sotto, un bel dipinto sulla Ferrari 330P4.



Regalo di nozze

Prima di congedarsi il pittore tedesco si sofferma su un episodio che risale al 2010 e che da solo sintetizza lo spirito con cui un artista deve rapportarsi alle richieste che riceve: «Ritornando dalla 24 Ore, ho fatto sosta in una stazione di servizio francese, dove per puro caso ho incontrato Timo Bernhard che avevo conosciuto nei giorni precedenti. Dopo aver scambiato qualche commento sulla sua vittoria del giorno prima (con Romain Dumas e Mike Rockenfeller su un'Audi R15, ndr), mi ha chiesto di preparargli un dipinto che la ricordasse.

Arrivato a casa non ho avuto il tempo di iniziare, che ho ricevuto una telefonata dalla madre del pilota che, pregandomi di mantenere il segreto, mi ha chiesto di preparare il lavoro in tempo per le nozze del figlio in agosto, in modo da poterglielo regalare. E vi assicuro che il giorno delle nozze Timo è rimasto davvero sorpreso di vedersi recapitare l'opera che desiderava».



L'ultima

TENTATA

Tecnico, veloce, guidato. È uno dei pochi circuiti moderni in cui il pilota fa ancora la differenza. E può farlo tra due impareggiabili ali di pubblico.

DI MARCO ZANELLO FOTOGRAFIE GIACOMO ZANELLO

■ Gli spagnoli sono, da sempre, uno dei popoli più appassionati di corse automobilistiche. E questo nonostante per molto tempo non abbiamo potuto vantare piloti di livello assoluto. Il primo tentativo di ospitare una corsa automobilistica in Spagna risale al 1903, quando il giovanissimo Re Alfonso XIII si batté a spada tratta per organizzare con l'ausilio della Francia, leader automobilistico dell'epoca, una gara che attraversasse il nord del

Paese e giungesse nella capitale. Alla fine la manifestazione si tenne, il 24 maggio di quell'anno i concorrenti partirono da Parigi in direzione Madrid. Il percorso si sviluppava lungo 1.300 km, che dovevano essere coperti in tre giorni, ma la prima tappa fu funestata da un numero impressionante di incidenti e contò ben otto vittime. Così, si decise di sospendere la corsa prima che le auto potessero varcare il confine spagnolo.

In questa immagine
l'ingresso alla prima curva
del circuito, in fondo al
rettilineo di partenza.

ZIONE



Esordio sulla costa

Dopo il primo, sfortunato tentativo, in Spagna si tennero un paio di gare motociclistiche. Poi si riprovò con le auto. Fu la Catalogna ad ospitare la prima corsa automobilistica del Paese. Lo fece sul cosiddetto circuito di Baix Penedes, ricavato sulle strade aperte al traffico che univano Sitges, Sant Pere de Ribes, Canyelles e Vilanova i la Geltrú. La manifestazione, riservata alle Voiturette, venne disputata nel biennio 1908 e 1909. Per la cronaca, vinsero il nostro Giosué Giuppone, abilissimo interprete prima di ciclismo, poi del motociclismo e passato infine alle automobili, e il francese Jules Goux (entrambi su Lion-Peugeot). Negli anni successivi, a causa della pericolosità del tracciato, la Coppa di Catalunya venne organizzata sul circuito di Llevant, sfruttando ancora strade aperte al traffico che si snodavano sulla costa, ma utilizzando quelle che univano Mataró, Vilassar de Mar e Argentona, a nord di Barcellona anziché a sud.

Dalla strada all'autodromo

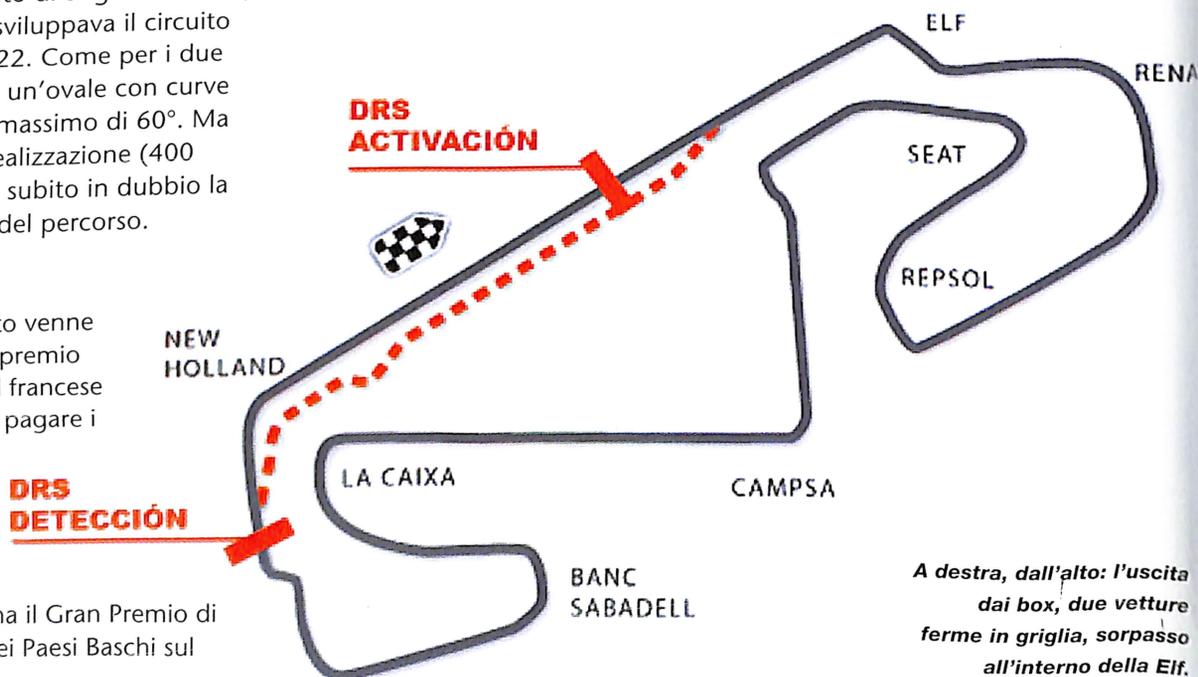
Nel 1913, però, per organizzare il 1° Gran Premio di Spagna si scelse un percorso ricavato a Guadarrama, nei pressi di Madrid. Così, alcuni appassionati di automobilismo catalani cominciarono a studiare come organizzare un evento di importanza internazionale anche nella loro regione. Gli esempi di Brookland (UK) e Indianapolis (Usa) e i problemi di sicurezza che impedivano ogni giorno di più la realizzazione di competizioni sulle normali strade, convinsero tal Frick Amangue a fondare la società Autodromo Nacional, S.A, che in soli 300 giorni costruì il circuito di Sitges-Terramar, a pochi metri da dove si sviluppava il circuito di Baix Penedes. Era il 1922. Come per i due predecessori si trattava di un'ovale con curve sopraelevate con angolo massimo di 60°. Ma i costi esorbitanti per la realizzazione (400 milioni di pesetas) misero subito in dubbio la sopravvivenza agonistica del percorso.

Corse a ostacoli

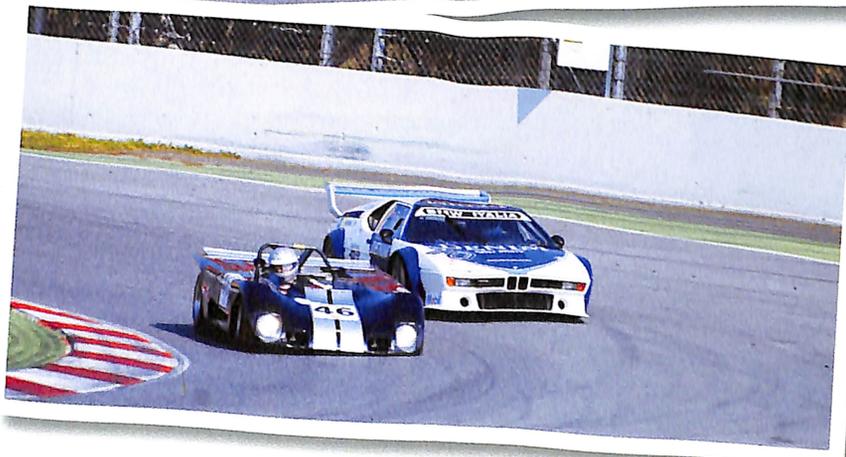
Nel 1923 sul nuovo circuito venne disputato il secondo gran premio di Spagna, con vittoria del francese Divo, ma l'impossibilità di pagare i premi ai piloti a fine gara, portò al divieto di corrervi altre corse internazionali. Il circuito venne ancora utilizzato per gare locali ma il Gran Premio di Spagna venne dirottato nei Paesi Baschi sul

Un giro di pista

Il circuito di Montmelo è uno dei più tecnici e affascinanti al mondo, almeno tra quelli costruiti negli ultimi trent'anni. Per caratteristiche generali somiglia a quello portoghese dell'Estoril, con un paio di lunghi rettilinei accompagnati da settori molto guidati. Si tratta di uno dei circuiti più apprezzati dai piloti anche per via delle grandi tribune disposte uniformemente lungo tutti i 4.655 metri di tracciato, che amplificano il rumore dei motori e che, negli eventi più importanti, ospitano un pubblico tra i più attenti e goliardici. Il rettilineo di partenza è uno dei più lunghi in circolazione, con i suoi 1.047 metri, ma il carico aerodinamico necessario nel resto del percorso non consente di raggiungere velocità particolarmente elevate. Al fondo del rettilineo si frena energicamente per entrare nella Elf: una destra-sinistra nella quale è fondamentale mantenere una buona velocità di percorrenza dal momento che in uscita la pista sale verso la Renault, un curvone da 180° a destra. Qui è fondamentale sfruttare tutta la pista per uscire alla massima velocità. Un breve rettilineo e si affronta la Repsol, un nuovo curvone a destra non particolarmente insidioso, che porta verso il tornantino Seat, molto difficile perché caratterizzato da fondo ondulato e andamento del manto in discesa: ritrovarsi con le ruote bloccate in frenata è piuttosto facile! Segue un breve rettilineo caratterizzato da una lieve piega a sinistra che immette nella Wurth, una sinistra nella quale si deve seguire fedelmente la traiettoria per impostare al meglio la curva a destra che segue. Breve dritto e si affronta la Campsa, una veloce destra che rappresenta il punto chiave del circuito: essendo seguita dal lungo rettilineo Nissan deve essere presa alla massima velocità possibile ma attenzione a non esagerare perché andare oltre il cordolo esterno è un attimo. Al fondo del rettilineo si può tentare il sorpasso, sfruttando la staccata della Caixa, in discesa, e l'asfalto, che - incredibilmente - in questo tratto presenta poco grip. Dopo questa sinistra segue il Banc de Sabadell, una lunga destra la cui interpretazione è decisamente semplice. La parte del finale è tutto fuorché interessante a causa delle modifiche imposte per ragioni di sicurezza: la Europcar, un tempo curva insidiosa, è stata ridotta di raggio per permettere l'inserimento di una variante senza fascino. Si arriva così a velocità relativamente bassa alla New Holland, la veloce curva a destra famosa per il brutto incidente a Montermini nel 1994 e più recentemente per il bel sorpasso di Rossi a Lorenzo.



A destra, dall'alto: l'uscita dai box, due vetture ferme in griglia, sorpasso all'interno della Elf.



circuito di Lasarte, località situata nell'entroterra di San Sebastian. Le gare in Catalunya continuarono sul circuito cittadino del Montjuic, che dal 1933 al 1936 ospitò il Gran Premio di Peña Rhin (dal nome del club locale organizzatore), che vide tra i vincitori anche i nostri Fagioli e Nuvolari. L'ambientazione era assolutamente suggestiva se si considera che il percorso passava al fianco del Pueblo Espanol e allo Stadio Olimpico, costruito nel 1929 per ospitare un'olimpiade antifascista in alternativa a Berlino del 1936. La seconda guerra mondiale fermò le competizioni automobilistiche anche in Catalogna fino al 1946, quando il Gran Premio di Peña Rhin fu organizzato su un nuovo circuito cittadino a Barcellona nel quartiere di Pedralbes, a nord della città.

Dieci anni di pausa

Agli inizi degli anni Cinquanta il circuito ospitò anche due edizioni del Gran Premio di Spagna

nel '51 e nel '54, ma in seguito ai tragici fatti di Le Mans 1955, venne abbandonato. La Spagna a questo punto rimase orfana del grande automobilismo fino alla fine degli anni Sessanta, quando nei pressi di Madrid venne costruito, su commissione dell'Automobile Club di Spagna, il circuito di Jarama. Si sapeva che le corse di automobili avrebbero lasciato la Catalogna, ma le autorità locali riammodernarono il vecchio Montjuic, riuscendo ad ottenere un'alternanza nell'organizzazione degli eventi internazionali con l'autodromo madrilenno. L'assenza di gare automobilistiche degli Anni '60 aveva interessato anche la Catalogna, anche se va detto che nel '62 era stata organizzata una gara locale sulle strade di Barcellona, sfruttando la Gran via de Carlos III, mentre l'anno precedente il club locale Penya Rhin aveva presentato il progetto per la costruzione di un circuito permanente nella zona di Castelldefels, a 10 km da Barcellona. Le gare automobilistiche di livello internazionale fecero tappa al Montjuic almeno fino al 1975, quando a seguito della brutta uscita di



pista della Lola di Stommelen, che costò la vita a tre commissari e un giornalista, fu chiaro che qualunque intervento di ammodernamento non sarebbe stato sufficiente a ridurre la pericolosità del vecchio circuito costruito sul monte dei giudei. Nell'impossibilità di costruire un circuito permanente almeno in tempi brevi, la Catalunya dovette abdicare, lasciando che per i diciassette anni successivi le manifestazioni automobilistiche diventassero esclusività di Jarama prima e di Jerez de la Frontera poi.

Sopra, il rettilineo all'uscita della curva 3; a destra, la S dopo il rettilineo di partenza; sotto, vetture in duello alla staccata della curva 1.

Come arrivare

Il circuito di Barcellona è facilmente raggiungibile in macchina dalle regioni italiane del nord-ovest, mentre per tutti gli altri è consigliabile affidarsi ad un viaggio aereo. Il viaggio in auto va comunque valutato con attenzione in quanto buona parte del percorso si effettua su autostrade francesi, il cui pedaggio è piuttosto oneroso. Gli aeroporti dell'area utilizzabili sono l'Aeroporto Internacional de Barcelona El Prat de Llobregat oppure l'Aeroporto di Girona-Costa Brava, quest'ultimo ben servito dalle compagnie low-cost. Il primo, ubicato a sud di Barcellona, è decisamente più vicino al circuito ma costringe ad utilizzare la tangenziale della città, spesso molto trafficata, mentre il secondo anche se più distante è collegato al circuito direttamente con la E15. Vediamo più nel dettaglio i possibili percorsi:

Dall'Aeroporto El Prat de Llobregat (40 min. circa): usciti dall'aeroporto si percorrono la C32b e la B22 in direzione Barcellona, fino ad incrociare la B22, nella quale ci si immette seguendo la direzione Girona. Superata Barcellona, all'altezza di La Trinitat si devia sulla C58 in direzione Girona, poi sulla C33, sempre in direzione Girona. Si prende l'uscita 13 verso Granollers e si prosegue su Carretera Mansou, per poi svoltare a sinistra su Carter Can Malla. Si segue la strada (che ad un tratto svolta a sinistra) e poi si svolta a destra su Carrer Mas Moreneta che porta ai parcheggi della tribuna di partenza.

Dall'Aeroporto Girona-Costa Brava (50 min. circa): raggiungere il circuito dall'aeroporto di Girona è davvero un gioco da ragazzi. Usciti dall'aeroporto si seguono le indicazioni per la E15 in direzione Barcellona. Si percorre l'autostrada fino all'uscita 13 che si imbecca per poi proseguire come in precedenza per Carretera Mansou e di fino all'ingresso del circuito.

Da Milano (9h e 30 min. circa): dalla tangenziale di Milano si raggiunge la A7 che si percorre fino a Genova, per poi immettersi nella A10 in direzione Ventimiglia. Superato il confine di Stato con la Francia si prosegue sull'A8. Ad Aix-en-Provence si prosegue sulla A54 fino a Nimes, da dove si prende la A9. Entrati in Spagna si prosegue sulla E15 fino all'uscita 13 da cui si prosegue come indicato in precedenza.





Ok il posto è giusto

Per un quinquennio sembrò che nella regione non ci fossero interessi particolari per la costruzione di un circuito permanente; il Montjuic veniva ancora utilizzato per gare minori o per competizioni motociclistiche e niente più. Finalmente nel 1980 venne presentato un progetto per la costruzione di un autodromo sul lato opposto del monte, in direzione zona Franca, che sarebbe passato vicino al vecchio tracciato all'altezza dello Stadio Olimpico. Il progetto venne abbandonato quasi sul nascere per i costi eccessivi che avrebbe comportato, così come un secondo progetto, questa volta per un circuito cittadino, presentato nel 1986 che doveva sfruttare parte del vecchio tracciato. Il 28 ottobre dello stesso anno il Parlamento Catalano richiese al Consiglio Esecutivo di valutare la possibilità di costruire un autodromo permanente nei pressi di Barcellona e, grazie all'appoggio dell'Automobile Club de Catalunya, si cominciarono rapidamente a vagliare numerose ipotesi. Addirittura, stando a certe voci, si ipotizzò che i lavori





per il nuovo impianto potessero aver inizio a fine '87. In realtà, trovato l'accordo con il consiglio comunale di Montmelo per la costruzione del circuito sul territorio della municipalità, si passò alla fase progettuale. A inizio '88 venne ufficializzato il progetto sul circuito di Jerez de la Frontera, e qualche settimana dopo El Periodico, il quotidiano Catalano per eccellenza, pubblicò in anteprima il progetto per la costruzione dell'Autódromo Salvador Fabregas, in onore di un pilota locale che tra gli Anni '50 e '60 aveva corso competizioni di buon livello, non ultima la 24 ore di Le Mans.

Sicurezza in evoluzione

Il circuito, che doveva essere inaugurato nel 1990, assomigliava solo vagamente a quello che successivamente sarebbe diventato. Per un anno circa non trapelarono altre informazioni finché, il 24 febbraio del 1989, non venne fondato il Consorci del Circuit de Catalunya e, nella stessa giornata, non fu posata la prima pietra. I lavori di realizzazione della versione definitiva del circuito, previsto come Grand Prix da 4.727 metri, in quella Nazionale da 3.067 metri e in quella della Raac School da 1.703 metri, durarono oltre due anni e finalmente, il 10 settembre 1991, il pilota spagnolo Luis Perez Sala, in forza alla Minardi, battezzò il circuito. Cinque giorni dopo venne organizzata come gara inaugurale una prova del campionato turismo spagnolo, vinta peraltro dallo stesso Sala. A fine mese arrivò poi la Formula 1 per il Gran Premio di Spagna: l'incidente dell'anno prima a Donnelly aveva evidenziato i limiti di sicurezza del



Assistere a un evento

Il circuito di Catalunya, oltre ad essere molto spettacolare, è anche uno di quelli meglio servito come tribune. A tratti, soprattutto nell'area che va dalla Campsa alla "S" che segue il traguardo, il percorso passa in una sorta di anfiteatro, nel quale le gradinate sembrano non interrompersi mai. Per una volta non possiamo parlar male della tribuna centrale, non foss'altro perché dal secondo piano della stessa, la vista sui box è pressoché perfetta. Da evitare invece le gradinate al fondo del rettilineo di partenza, dalle quali la visuale è decisamente limitata. Conviene piuttosto prendere posto nella tribuna G o C, dalle quali si può vedere l'area che va dalla Campsa alla Europcar. Non male anche la M, che propone una bella visuale sul tornantino Seat. Se il circuito non comprende la chicane di rallentamento si può optare anche per la tribuna I, con la consapevolezza di essere lì per veder le vetture in pieno alla New Holland più che per godere di una buona visuale. I prati non sono invece consigliabili, a esclusione della collinetta interna tra la Renault e la Repsol.

Mangiare e dormire

In Catalogna (e più in generale in Spagna) la buona cucina e l'ospitalità sono di casa. Mangiare e dormire a prezzi economici è facile, a patto che si evitino la città di Barcellona o le località tipicamente turistiche del litorale. Ottimo è sistemarsi a Sabadell, cittadina dell'entroterra distante pochi chilometri dal circuito, nella quale si trovano ristoranti ed alberghi di ottima qualità a prezzi davvero interessanti. Nonostante la premessa fatta, la cucina catalana si differenzia molto rispetto a quella spagnola per cui non tentate di buttarvi su Paella e Tapas perché pur buoni, vi deluderebbero rispetto a quelli preparati in altre zone del Paese. I catalani hanno una cucina più raffinata, influenzata fortemente da quella francese. Alla classica Paella sono allora preferibili l'Arroz a banda o l'Arroz negre, decisamente più risottati. Se invece volete evitare piatti a base di riso, allora potete provare la Fideus o la Cassola, una pasta del tutto simile ai nostri spaghetti, condita con maiale. Come piatti unici o secondi devono essere provati il Pollastre amb Samfaina, un pollo arrosto servito con verdure, o la Llagosta y Pollastre, dove aragosta e pollo convivono nello stesso piatto. Se amate piatti particolari potete assaggiare la Sopa de fredolics, una zuppa di lumache derivata da quella francese, oppure i Calcots, cipolle alla brace accompagnate da salsa alla nocciola, menta e peperone. Per chiudere il pasto potete ordinare la scontata Crema Catalana oppure essere più sofisticati provando il mel Ymató, una crema servita calda ricoperta di miele. O ancora gli Xuixo, dolcissime zepole. I vini sono piuttosto comuni: si può alternare lo spumante Cava e il dolce Moscatell, mentre se preferite la birra allora c'è la Estrella Damm. I migliori ristoranti specializzati in cucina locale a Sabadell sono il Can Feu, dove si può cenare spendendo tra i 30 e i 40 euro, e il Restaurante 9 de la Borriana, dove con 45 euro circa si può mangiare anche un ottimo baccalà. Per quanto concerne l'alloggio, la scelta migliore sono gli alberghi al margine della città, in prossimità dell'autostrada E15 che collega direttamente all'autodromo. Il migliore è l'Eurostars Hotel Barbera Parc Barbera del Valles, dove una doppia non supera i 90 euro, o il Campanile Hotel Barcelona, dove sono sufficienti 65 euro.

In alto a sinistra, la tribuna centrale e il retro del paddock; qui sopra, la chicane che precede l'ultima curva. Sotto, una vettura al traguardo.

circuito al confine con il Portogallo, giocando un assist vincente al nuovo impianto Catalano. Qualche settimana dopo arrivò anche il campionato del mondo di Motociclismo, sancendo il primato assoluto del neonato circuito. Nel 1994, a seguito degli incidenti di Imola, venne inserita una chicane provvisoria di pneumatici dopo la Campsa, anche se all'epoca la curva non era quella attuale. Nell'inverno successivo la curva venne modificata nella versione attuale, permettendo peraltro l'allungamento del rettilineo Nissan, a tutto favore dei sorpassi. Nuova modifica nel 2001, quando l'ultima curva venne modificata, rallentandola grazie ad un restringimento del raggio di curvatura. Nel 2004, nel tentativo di rendere più fattibili i sorpassi al fondo del rettilineo Nissan, la Caixa venne trasformata in una doppia curva a sinistra e nel 2007 venne aggiunta la chicane tra la Europcar e la New Holland per ridurre la velocità del settore. Nello stesso periodo vennero ampliati i Paddock, diventando tra i più grandi in circolazione. Le opere per il miglioramento della sicurezza proseguirono negli anni successivi e in particolare nel 2009 quando venne modificata la via di fuga della curva 9, arretrando le barriere di circa 2 m e riasfaltando la via di fuga della curva Renault. Il risultato della continua ricerca dei massimi standard di sicurezza, come spesso accade in questi casi, è un circuito meno tecnico di quello originario, ma comunque tra i più interessanti nel panorama internazionale: uno di quelli in cui la macchina conta ma il pilota può fare ancora la differenza.



10 anni con

L'annuale appuntamento con la manifestazione inglese si è dimostrato, come sempre, all'altezza delle aspettative. Tra importanti anniversari e show da cardiopalma, abbiamo vissuto una giornata all'insegna dell'amore per le auto storiche, circondati da grandi modelli e dai volti più noti dell'automobilismo mondiale.

DI CARLO DEL CONTE

■ "Race Retro", la fiera riservata alle vetture storiche da corsa che si tiene ogni anno a Stoneleigh Park, nei pressi di Warwick, in Inghilterra, ha compiuto 10 anni. È dunque tempo di bilanci e, in un momento di crisi come quello attuale,

ci sarebbe da attendersi un forte calo di presenze. In realtà, sorprendentemente, questa è stata l'edizione che ha visto il maggior numero di visitatori: per la precisione 29.535, in base ai dati forniti dagli organizzatori, con un piccolo incremento di circa 500 unità anche rispetto all'ottima "performance" dello scorso anno. In dieci anni di

Nonostante l'assenza del "Master Historic Racing", la 10ª edizione del Race Retro ha messo in mostra alcune delle più belle vetture da competizione mai realizzate, sia da pista, sia da rally.



lode

edizioni l'interesse del pubblico, composto da piloti, collezionisti, operatori del settore e da tanti, tantissimi appassionati, non è mai calato, anzi, è cresciuto di anno in anno.

Assenze eccellenti

Nel corso dell'edizione 2013, però, abbiamo riscontrato alcune importanti assenze tra gli organizzatori dei più importanti campionati di velocità in pista per auto storiche collocati nella "Main Hall". Si è fatta sentire la mancanza dello stand del più importante promotore inglese di gare storiche internazionali per vetture di Formula 1, Prototipi, GT e Turismo, il "Masters Historic Racing", che

aveva sempre partecipato alle precedenti 9 edizioni. Inoltre, non erano rappresentati altri prestigiosi campionati, come quelli riservati alle Gruppo C storiche (Group C-GTP Racing) o quello per le vetture Can-Am. Si tratta di campionati che si terranno regolarmente anche quest'anno, ma, in considerazione della congiuntura attuale, i relativi organizzatori hanno ritenuto di concentrare le loro



risorse sulla qualità degli eventi in pista, rinunciando alla loro presenza in fiera.

... e partecipazioni sicure

Molti, tuttavia, gli organizzatori presenti. Come l'HSCC, che gestisce i principali campionati Inglesi per monoposto, sport e turismo storiche, il quale presentava una nutrita pattuglia di monoposto, tra cui una splendida Lola F5000 del 1968. O ancora l'Historic F3 1000, che organizza il Campionato europeo delle Formula 3 1000, nel cui stand spiccava una rarissima Tecno F31000, del '66, con l'insolita posizione di guida avanzata, a cavallo dell'asse anteriore, che fu, tra gli altri, pilotata da Clay Regazzoni e Carlo Facetti. Era naturalmente presente la "Formula Junior Historic Racing Association". Il suo presidente, Duncan Rabagliati, ha trascorso tre giorni intensissimi



mi, incontrando e discutendo dei programmi della stagione con decine di partecipanti, piloti ed appassionati, che hanno testimoniato la grandissima popolarità delle monoposto di Formula Junior. Anche quest'anno il campionato offrirà un grande spettacolo sui più importanti circuiti d'Europa, a partire dalla gara di apertura del Campionato Fia Lurani ad Hockenheim, il prossimo 21 aprile.

A 50 anni dal titolo

Quest'anno si celebravano i 50 anni del primo titolo iridato della Lotus, conquistato nel 1963 da Jim Clark che, con la Lotus 25, dominò la stagione vincendo 7 delle 10 gare valide per il Campionato del Mondo di F1. Abbiamo potuto ammirare quella eccezionale vettura, che consacrò genio e talento della coppia Colin Chapman - Jim Clark, così come molte altre monoposto

del mitico marchio Inglese portate in fiera da Clive Chapman, figlio di Colin, che era presente con il suo "Classic Team Lotus" grazie al quale continua a preservare l'eredità storica delle vetture della scuderia britannica. Ma quella di Chapman e Clark non era l'unica Lotus presente. Gli appassionati del marchio hanno potuto vedere da vicino anche la JPS 79 campione del Mondo 1978 con Mario Andretti, e la Lotus 18 con cui Stirling Moss vinse il GP di Montecarlo del 1961. Uno dei momenti più applauditi della manifestazione è stato quando l'anziano pilota inglese, presente alla manifestazione, ha avuto la possibilità di sedersi ancora una volta nell'abitacolo della sua vettura. Una grande emozione.

Unione indissolubile

Nel corso della manifestazione tra i tanti volti noti presenti come Murray Walker, Barry Lee, Win

Grande e molto ricco lo stand Lotus che a Race Retro ha festeggiato i 50 anni dal conseguimento del primo titolo iridato conquistato con la Lotus 25 da Jim Clark.

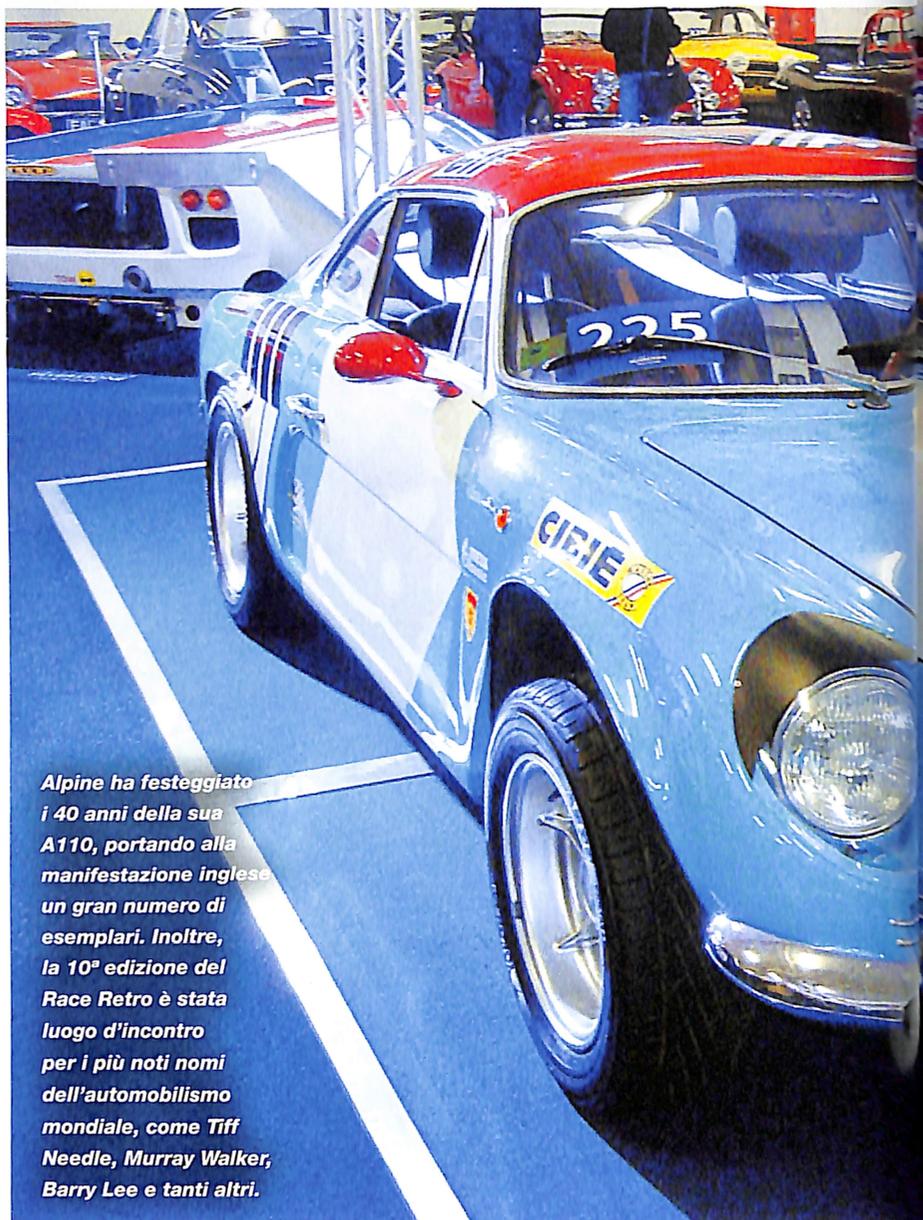
Percy e Barrie "Whizzo" Williams, un altro pilota si è "riunito" alla sua Lotus. Si tratta di Tiff Needel, pilota e commentatore televisivo molto popolare in Inghilterra che corse anche in F1 con la Ensign nel 1980. L'inglese ha presentato, fresca di restauro, la Lotus 69 Formula Ford vinta nel 1971 grazie ad una gara indetta dalla rivista "Autosport" e con la quale iniziò la sua carriera sportiva. Ora, a 61 anni, tornerà alle corse partecipando al campionato riservato alle Formula Ford storiche proprio con quella vettura. Una "favola" motoristica che sta appassionando molto gli inglesi!

Nel segno dei rally

Nella sezione dedicata alle vetture da rally, invece, sono stati celebrati i 40 anni dell'Alpine A110 con l'esposizione di un gran numero di esemplari della reginetta francese dei rally Anni '70. Ma erano presenti anche i modelli di tanti altri marchi protagonisti dell'età d'oro della specialità, come Ford, Audi e Lancia. Grande spettacolo è poi stato assicurato dal "live rally stage" riservato alle vetture di Gruppo B, durante il quale si sono esibiti grandi mostri sacri quali l'Audi Quattro, la Metro 6R4, la Ford RS200, la Lancia 037 ed una fantastica Ferrari 308 Michelotto. Anche quest'anno l'organizzatore "Hero" ha offerto ai visitatori la possibilità di mettersi al volante di un'auto da rally con l'"Arrive and Drive". Ad un prezzo di 30 sterline è stato possibile effettuare due giri di un circuito sterrato e tortuoso ma molto divertente, alla guida di un'auto storica da rally appositamente preparata. I tanti appassionati hanno potuto scegliere tra una Mini, una Triumph TR6, una Bmw 2002 e un'Alfa GT.

Chi offre di più?

Molte le vetture battute all'asta nel pomeriggio di sabato da "Silvestone Auctions", alcune anche a prezzi ragguardevoli, tra cui spiccano le 200.000 sterline spese per una Connaught AL10 Grand Prix del 1953 e le 123.000 sterline per una Aston Martin DB6. Sorprendente, nonostante l'ottimo restauro, la cifra raggiunta da una Land Rover 80 prima serie: dopo una durissima battaglia tra due agguerriti contendenti, è stata venduta a 32.850 sterline, più del doppio del valore di stima. Invenduta, invece, la star dell'asta, una Lola T70 Mk3B del 1969 nella splendida livrea "Valvoline". La vettura, guidata da piloti come Jackie Oliver e Carlos Reutemann e utilizzata per le riprese del mitico film "Le Mans", ha raccolto un notevole interesse e diverse offerte, che però si sono fermate alla comunque ragguardevole cifra di 530.000 sterline, senza raggiungere il prezzo di riserva.



Alpine ha festeggiato i 40 anni della sua A110, portando alla manifestazione inglese un gran numero di esemplari. Inoltre, la 10ª edizione del Race Retro è stata luogo d'incontro per i più noti nomi dell'automobilismo mondiale, come Tiff Needle, Murray Walker, Barry Lee e tanti altri.





Un posto unico

Non possiamo concludere senza ricordare l'ambiente più inospitale, per via dell'assenza del riscaldamento, ma forse anche più affascinante della fiera. Il grande mercatino. Qui, come ogni anno, abbiamo trascorso molte ore sfidando un freddo micidiale alla ricerca di modellini, ricambi, attrezzature o libri da noi introvabili e che a Race Retro si possono acquistare a prezzi spesso molto bassi. Anche quest'anno ce ne siamo tornati a casa soddisfatti e non possiamo che condividere il commento di Murray Walker, che, alla sua prima volta a Race Retro, ha dichiarato di essere rimasto impressionato "non solo

per quello che la fiera ha da offrire, ma anche per la passione e l'entusiasmo di tutti coloro che vi partecipano". È la passione e l'entusiasmo che, nonostante la crisi, fa crescere ogni anno il pubblico di Race Retro, una passione e un entusiasmo che abbiamo sentito anche noi, che condividiamo e che ci fa dare a tutti l'appuntamento al prossimo anno.



Storiche in fiera Retromobile

*Di tutto e di più
al Paris Expo Porte
de Versailles.
Sotto da sinistra,
gli interni della
Citroën Cabriolet,
la Peugeot 401 Eclipse
e la Bugatti Type 59.*

**SALON
EXPOLANGUES**

6 au 9 février 2013

Pavillon 5.2 ↖

**SALON
DES MASTERS**

8 au 9 février 2013

Pavillon 5.1 ↖

**SALON
RÉNOVER**

7 au 10 février 2013

Pavillon 7.1 →

**SALON
RETROMOBILE**

6 au 10 février 2013

Pavillons 2.2/2

**SALON
BEDOUK**

6 au 7 février 2013

Pavillons 4

**SALON
PARIS M**

9 au 10 février 2013

Pavillon

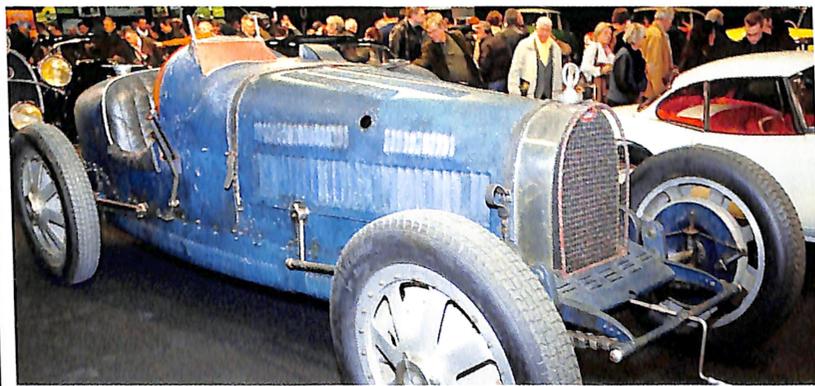


La classe non è ACQUA

La 38ª edizione della kermesse parigina è stata teatro di molti importanti anniversari quali i 30 anni della 205 e i 50 della 911. Tra esemplari unici e storie legate non solo al mondo dell'automobile abbiamo vissuto una giornata speciale, immersi nel meglio che l'automobilismo storico ha da offrire.

DI MARCO ZANELLO

■ Alla fine siamo sbarcati anche a Retromobile di Parigi! Non posso negare che da alcuni anni a questa parte, il salone dedicato alle auto d'epoca della capitale francese fosse diventato per il sottoscritto un vero e proprio tormentone. Vuoi per l'importanza intrinseca dell'evento, vuoi perché accadimenti vari mi hanno sempre impedito di parteciparvi, quest'anno ero davvero deciso di non perdere l'occasione di prendervi parte. Ed è ciò che ho fatto. In tanti tra amici e colleghi, mi avevano raccomandato di non farmelo sfuggire, ma la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato il commento dell'amico Franco, che nel corso dell'ultima Dix Mille Tours del Castellet si era lasciato sfuggire il commento "al Retromobile si incontra bella gente". Ma si sa, quando le aspettative sono grandi, il rischio di vederle deluse è sempre molto alto. È questo il pensiero che non mi ha abbandonato fino a quando non sono entrato nel padiglione principale.



Che spettacolo

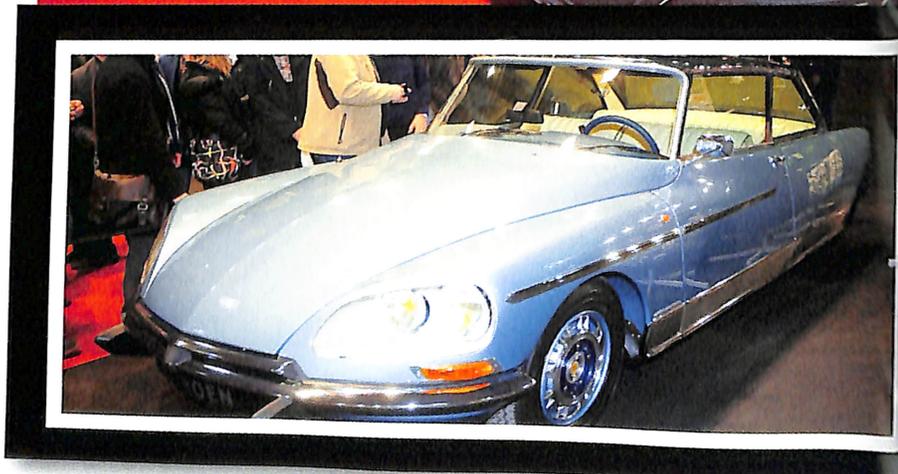
Appena entrato il mio sguardo è stato catturato dall'immensità del posto e dalla sapienza con cui le tantissime auto in esposizione erano posizionate. Nemmeno il tempo di ambientarmi e mi sono trovato davanti ad una serie di modelli unici che facevano bella mostra di sé, una Matra 670 ex Pescarolo-Hill, una Jaguar R5 ex Webber, l'aereo con cui Roland Garros effettuò la prima trasvolata del Mediterraneo e la Ferrari 312PB di Merzario-Pace, solo per citarne alcune. E alla fine, dopo aver passato oltre sei ore all'interno dei due padiglioni dell'Expo Porte de Versailles, mi sono assolutamente convinto che per ben organizzati che siano, pochi saloni di auto d'epoca possono reggere il confronto con i Retromobile. L'evento francese è superiore sia per numero di espositori sia per qualità dei prodotti in mostra, massima espressione del meglio del vecchio mondo. Unica anche l'atmosfera. La rassegna parigina è davvero l'occasione per incontrare l'automobilismo d'epoca, quello che conta, con lo stesso spirito caldo e cordiale che si incontrerebbe nel salotto di casa propria.

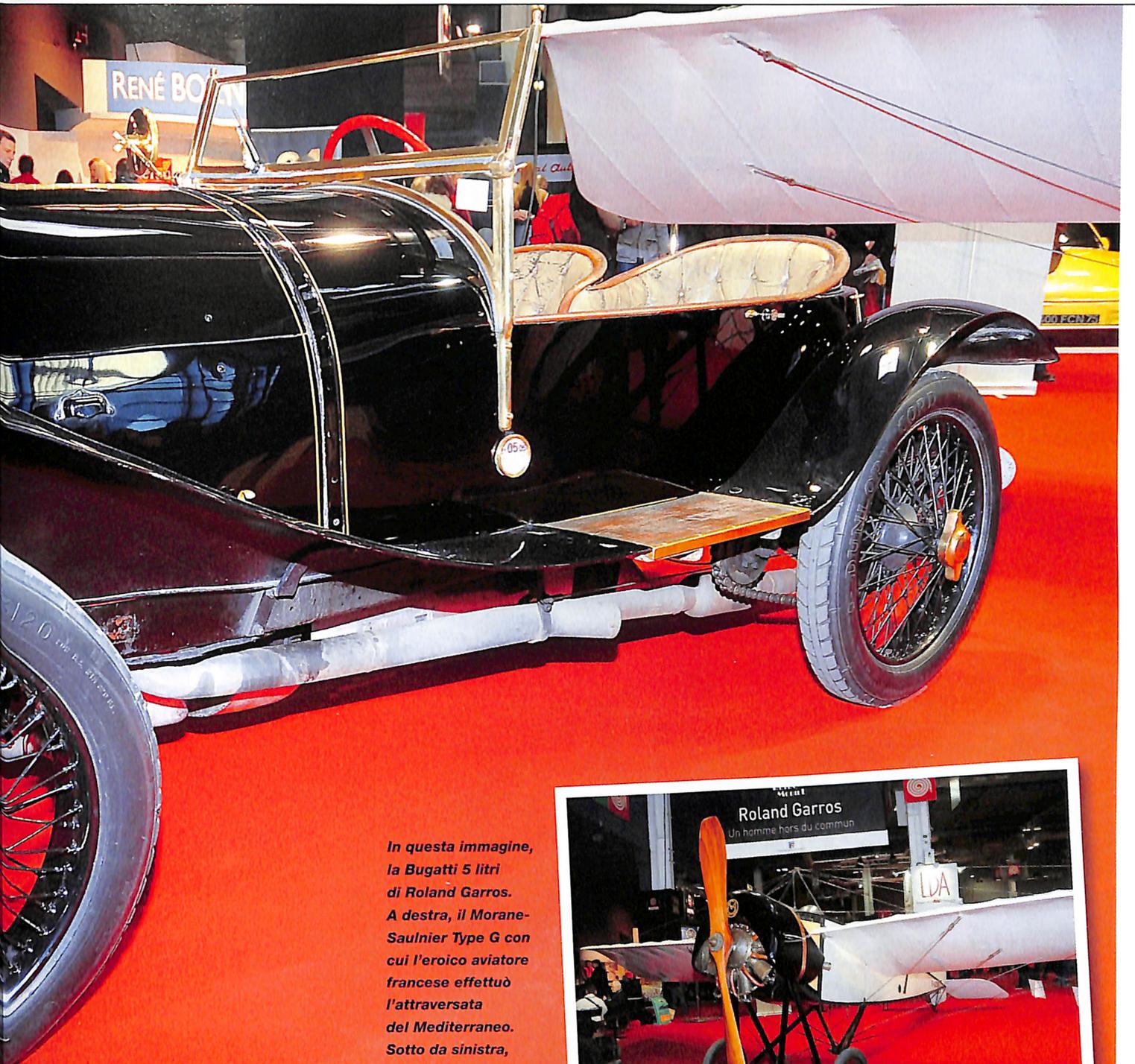
Non solo auto

La 38ª edizione del Retromobile è stata caratterizzata dalla celebrazione del centenario della prima attraversata aerea diretta del Mediterraneo. La storica impresa è stata realizzata il 23 settembre 1913 da Roland Garros, che su un Morane-Saulnier Type G, partì alle 5.47 da Frejus ed atterrò dopo 7 ore e 53 minuti a Biserta, in Tunisia, sorvolando Corsica e Sardegna. Nel corso della sua vita, il giovane aviatore, che perderà la vita nel 1918 nel corso di uno scontro aereo, nutrì un grande amore anche nei confronti del mondo dell'automobile, diventando responsabile di una concessionaria del marchio Automobiles Grégoire sui Campi Elisi ed instaurando una forte amicizia con Ettore Bugatti. Ed è proprio a Ettore che commissionò una 5 litri a cui venne dato il suo nome. Per l'occasione, dunque, nel corso dell'annuale edizione del Retromobile sia la Bugatti, sia il Morane-Saulnier sono stati esposti all'ingresso del salone, grazie all'interessamento della Federazione Francese di Tennis e del museo Louwman.

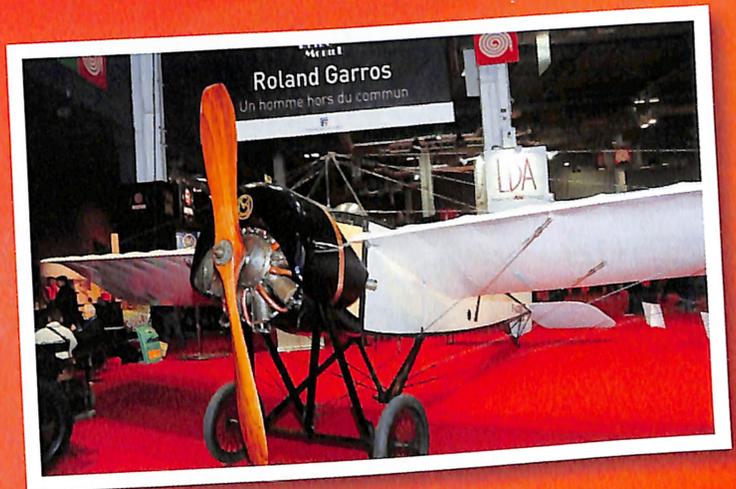
DS per passione

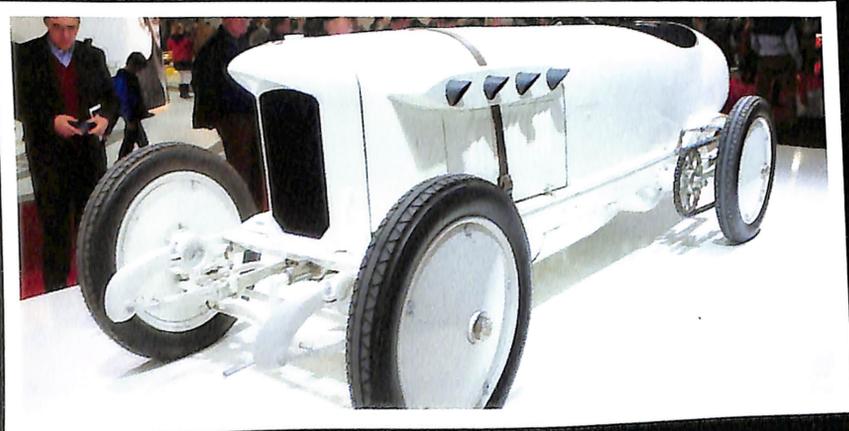
Di assoluto livello lo stand che il collezionista svizzero e broker Lukas Huni ha dedicato alla Citroën DS, presentata proprio a Parigi nel 1955. Una decina le vetture esposte, dalla prima serie berlina alle versioni famigliari Break fino alle cabriolet, vero fiore all'occhiello del design di Flaminio Bertoni. Sin dall'anno della





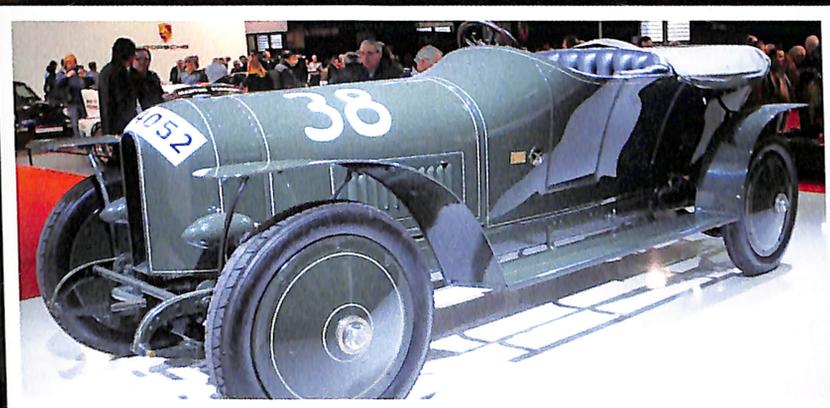
*In questa immagine,
la Bugatti 5 litri
di Roland Garros.
A destra, il Morane-
Saulnier Type G con
cui l'eroico aviatore
francese effettuò
l'attraversata
del Mediterraneo.
Sotto da sinistra,
una DS, la Brake
e la 2CV a trazione
integrale.*







Tra gli anniversari festeggiati anche i 30 anni della 205. In questa immagine una Cabriolet e una GTI. Nell'altra pagina, una Peugeot 203. Sotto da sinistra la Blitzen Benz del 1909 detentrica del record di velocità e le due Benz che parteciparono alla coppa del principe Heinrich.



sua presentazione la DS si è sempre distinta dal resto del panorama automobilistico mondiale per alcune sue caratteristiche. Oltre a uno stile avveniristico, infatti, la DS è stata la prima vettura a essere dotata di sospensioni oleopneumatiche. E furono proprio queste a salvare la vita al presidente De Gaulle nel corso dell'attentato del 22 agosto 1962. Difficile dimenticare che il giorno successivo tutti i quotidiani francesi e non solo, titolarono "la Citroën ha salvato il Presidente" suggellando, di fatto, un successo ineguagliabile. L'interesse per la DS nelle varie versioni prodotte è stata al centro dell'esposizione parigina, con club privati e commercianti che hanno proposto modelli di assoluto pregio. Nello stand allestito dallo svizzero ha fatto bella mostra di sé anche una Sahara AZ4/4, la 2CV da deserto la cui trazione integrale era garantita da due motori, uno montato all'anteriore e l'altro al posteriore, capaci di erogare 12 CV ciascuno.

30 candeline per il leoncino

Ricco di contenuti lo spazio riservato alla Peugeot 205, che festeggia quest'anno il suo trentesimo anniversario. Nel sontuoso stand che il marchio di Sochaux ha allestito per l'occasione sono state esposte una GTi del 1989 e una Cabriolet Roland Garros, ovvero le versioni più giovanili della "cittadina" disegnata dal nostro Pininfarina. Non è poi mancata la presenza di una 203, simbolo della rinascita del marchio dopo il secondo conflitto mondiale e una rarissima 401 coupè trasformabile eclipse che nell'ottobre del '35 divenne la prima vettura di serie ad essere equipaggiata con un tetto metallico ripiegabile a comando elettronico.

50 anni e non sentirli

Ma gli anniversari non si sono fermati qui. Nel corso della kermesse parigina sono stati ricordati i cent'anni delle vetture ad elica che Marcel Leyat, inventore con alle spalle una grande esperienza nella costruzione di velivoli, costruì fino al 1926. E non solo. Porsche ha celebrato i cinquant'anni della 911, ricordati con una bella esposizione comprendente sette esemplari a mostrare l'evoluzione di una sportiva che è riuscita a riproporsi nel tempo con una linea quasi immutata. Bellissima la capostipite 901, poi rinominata 911, così come la 911SC Safari e la 935 ex Icyx e Mass.

Stella lucente

Bellissime le due Benz che nel 1910 furono protagoniste della Corsa del Principe Heinrich, antesignana del Gran Premio di Germania, anche se va detto che in quell'occasione a vincere fu