

Cala domani il sipario sul Motor Show, manifestazione regina per gli amanti della velocità. Quasi un milione e mezzo di visitatori ha invaso gli stand a contatto con un mondo da sogno

Bolidi lucenti e superstar È qui la festa

■ Giu il sipario sulla grande festa dei motori. Domani sera dopo nove giorni di grande abbuffata calerà il sipario sul Motor Show. Un giorno di mestizia come sempre accade quando una bella festa volge al termine? No non è il caso della manifestazione bolognese perché anche nel giorno della chiusura riesce a mantenere intatta la sua freschezza la sua gioventù la sua spensieratezza. È bello proprio per questo il Motor Show perché è una mega mostra e un mega spettacolo nello stesso tempo sempre giovane sempre all'avanguardia sempre con il sorriso sulle labbra. Il mondo dei motori continua a procedere per la sua strada senza perdere colpi (nessun paragone è più in tema di questo) sapendosi riproporsi con quelle novità a volte anche piccole che stimolano la fantasia degli appassionati e dei curiosi.

In questi nove giorni di mostra non c'è mai stato un momento di pausa. Il programma della manifestazione non ha consentito attimi di respiro, offrendo al pubblico i personaggi da lui più amati: spettacoli avvincenti sulle piste artificiali creati all'interno e fuori della fiera e presentando quei mezzi meccanici che fanno andare in brodo di giugiolare gli appassionati.

Festival di giovani
Soprattutto i giovani, come nel passato sono stati i grandi protagonisti di questa festa dei motori. Sin dal primo giorno hanno invaso i padiglioni, emozionandosi ed entusiasmandosi di fronte alle evoluzioni dei loro idoli. Non erano soltanto giovani di Bologna e dintorni. Sono arrivati ogni giorno da tutta Italia con ogni mezzo possibile aerei compresi (a metà prezzo per i giovani fino a 26 anni). Sono stati addirittura organizzati dei treni speciali, persino dalla Sicilia tanto per segnalare la regione più distante che hanno riversato nella città delle due torri un esercito di ragazzi pronti a godersi tutto ciò che il menu del giorno offriva fino all'esaurimento delle forze fisiche.

Si perché al Motor Show devi essere dotato di grande resistenza se vuoi goderti tutto trascorrere qualche minuto accanto a Jean Alesi, tanto per citare uno degli ospiti che ha riscosso

maggiore successo assistere al Trofeo Supercampione Alta Romeo con alcuni piloti di grido come Larini Tarquini e via dicendo oppure improvvisarsi pilota di formula uno al padiglione Williams-Rothmans dove due simulatori di auto di formula uno riproducono virtualmente i brividi di una corsa disputata sul filo dei 300 all'ora. E così via dicendo fino a sera. Ce n'è dunque per tutti i gusti.

Record di presenze
Quasi un milione e mezzo di visitatori. Sono conti parziali, privi ancora del crisma dell'ufficialità. Un successo indiscutibile per una manifestazione nata diciannove anni fa e che inizialmente fu presa sottogamba. Ha faticato molto ad uscire dal suo guscio soprattutto ha faticato a superare le iniziali barriere regionali nonostante la partecipazione di nomi celebri che sono sempre stati il vanto degli organizzatori. Ma al di là della curiosità e della simpatia, la presenza del pubblico o meglio del grande pubblico latitava il boom è scoppiato nell'81 quando alla buona volontà dei primi organizzatori è subentrato un nuovo gruppo che ha lavorato in maniera moderna e con idee manageriali all'avanguardia. Insomma per dirla in parole semplici da mostra quasi artigianale si è passati ad una mostra ad alto livello, dove tutto è sempre curato nei particolari dove all'aspetto fieristico tipico di queste manifestazioni è stata data una abbondante pennellata di spettacolarità, che ha finito per fare da richiamo a tutto quel mondo che orbita intorno ai motori. Nel corso degli anni sono stati ampliati gli spazi con continue innovazioni tecniche e il cartellone degli appuntamenti è diventato sempre più fitto. Quest'anno è stato addirittura aperto un settore della mostra alla bici. Un'opera di completamento per uno sport che cammina anch'esso su due ruote di gomma anche se i propulsori del suo motore sono gambe muscolose.

Dunque si chiude in bellezza come al solito in un festival di colori musica e di carrozzerie lucenti. Ci sarà l'ultima invasione alla ricerca di sensazioni forti e di quei gadget da mostrare al ritorno agli amici. Arrivederci all'anno prossimo.



Brividi a trecento all'ora E l'uomo della strada s'improvvisò pilota di F1

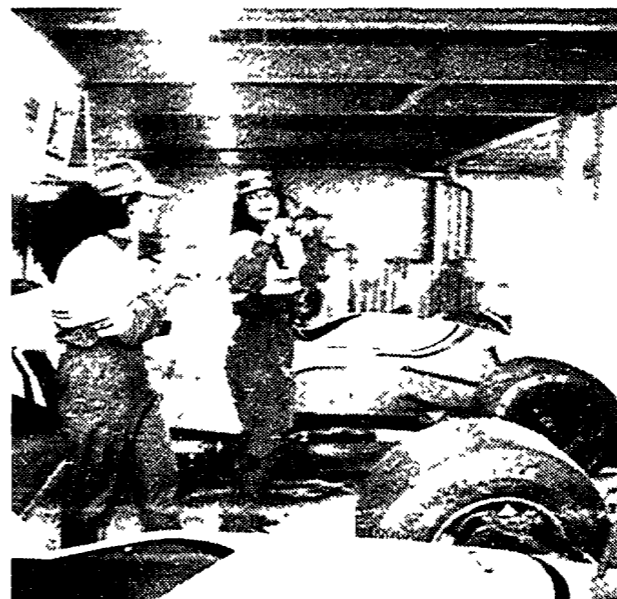
■ Pronti attenti via! Fra dieci minuti sarà già tutto finito ma sarà difficile dimenticarsene. Al padiglione della Rothmans del Motorshow si avvera un sogno ed è perso un tutto gratis: potete salire e gareggiare con una vettura di Formula 1. Questa è vera, verissima e super famosa la Williams Renault quella di Damon Hill. Chi l'ha provata racconta che il solo salirci a bordo dà un brivido. Una vera gara - beh per i patiti è una cosa da raccontare pure fra dieci anni davanti al caminetto. Come è possibile? Meraviglie della scienza e della tecnica. Avete mai sentito parlare di realtà virtuale? La vettura, anzi le vetture perché ce ne sono due (senza contare chi si farebbe la gara?) sono collegate a un sofisticato software elaborato questi estati da una ditta francese.

Davanti al volante c'è un video. E lì che vanno incollati gli occhi, è come guardare la pista sopra il cruscotto curve rettilinee pubbliche. Le immagini sono quelle dell'ultimo Gran premio di F1 di Spagna riprese dalla telecamera che era a bordo della vettura di Damon Hill. Seguite il video tenete stretto il volante e pigiate l'acceleratore - è la raccomandazione. Risultato? Chi sale ha la netta sensazione fisica di pilotare la monoposto con tanto di sbandate, accelerate, sgasate. In realtà non ci si muove di un passo.

Ma attenzione niente a che fare con un videogioco. La co-

sa forte è che la gente si infila su autentiche vetture di formula uno - racconta Gilberto Alesse, il «direttore di corsa» dell'automodromo Rothmans - È il primo esperimento del genere in Italia. La base è reale: scocca, pedaliere, gomme, volante. Manca solo il motore sostituito dal computer.

Tutto quello che bisogna fare è arrivare al megastand della Rothmans sulla destra appena entrati al padiglione 35. Facile riconoscerlo perché è il più affollato. Sono almeno 250 persone al giorno le persone che riescono a salire sul fatidico palco. «Domani chiusura del Motorshow saremo arrivati a 4.000 contatti» - prevede Alesse. Ed eccole lì con i famosissimi colori bianco e blu le vetture da sogno. Consiglio numero uno: bisogna armarsi di un po' di pazienza dare il proprio nome a una delle ragazze e aspettare il proprio turno. Tempo medio di attesa dai 15 ai 35 minuti. Sotto il pubblico si accalca e non si capisce se è per guardare la gara di turno o le bellissime ragazze Rothmans. Emanuela la mora scatenata che dà il via alle corse sul palco Tecla Francesca e Paola Consiglio numero due: usate il tempo che vi separa dal vostro turno facendo due o tre cosette. A sinistra del palco c'è un vero podio di Formula uno. I tre gradini allestiti sullo sfondo a scacchi. Saliteci pure e scegliete il vostro piazzamento sperando però di avere a portata di mano



Bolidi, motori virtuali, donne, musica e sponsor: ecco il cocktail servito allo stand Rothmans. Il più bevuto al Motor Show

un amico con macchina fotografica. Spostato ancor di più a sinistra c'è invece un'altra monoposto Williams Rothmans. Qui l'amico con macchina fotografica è assolutamente indispensabile. Già perché per la posa ricordo le ragazze Rothmans vi prestano addirittura il casco e il giubbotto (autentici) di Damon Hill.

Ok ci siamo. Siete sul palco con tutta la gente che vi guarda. A suon di musica dance Emanuela vi fa stendere, praticamente sopra il volante, il monoposto finché non toccate i pedali a destra acceleratore al centro frizione (l'unico pedale da non usare) a sinistra il freno. Per ultimo si monta il volante. Un giro di perlustrazione ed ecco il semaforo verde. La vettura sban- da si inclina paurosamente si rimette parallela. Una gara a

due vince chi riesce a seguire meglio la pista. Bellissimo - sospira Cristian Tondi, 18 anni di Vigonza che ha marinato la scuola per venire al Motor show - ho la patente da tre mesi e oggi ho pilotato una F1. Più meglio il suo antagonista che ha perso Marcello Corradi di Felino di Parma. Forse non dovevo usare troppo freno. C'è anche una ragazza Barbara Pavone, 23 anni di Roma. Questo stand è la cosa più divertente di tutto il Motor show. Dicono che a provare siano soprattutto i ragazzi, ma si sono visti anche sessantenni. Dai che gliene facciamo vedere quattro - urla Emanuela. Siamo stravolti - dice Alessia - tantissima gente, ma tutti bravissimi. E la cosa più bella se ne vanno via con la faccia da campioni.

C'è un Nuvolari che dorme dentro di noi

■ Il sogno automobilistico e lì da prendere finalmente materializzato. Al Motor Show il grande successo di pubblico della rassegna bolognese sta infatti proprio nella sua capacità di rendere possibile spettacolarizzando e concentrando tutto ciò che l'automobilista vorrebbe fare e vedere, sentire e possedere. Ma che normalmente gli è impedito dal codice stradale dal costo proibitivo delle supercar o dal traffico paralizzante delle città. Il Motor Show per il tempo che dura è infatti un immo al Nuvolari che dorme dentro ognuno di noi. Un po' salone e un po' autodromo, un po' esposizione e un po' appuntamento sportivo. Insomma un grande rutilante supermarket del desiderio automobilistico che si muove tra passato e futuro anteprese da allisti e corse al Guinness dei primati campioni di F1 e caccia ai record e corse d'ogni tipo a due e quattro ruote (cross incluso). E naturalmente dolci in fondo donne bellissime.

D'altra parte si sa che donne e motori non è solo un classico delle conversazioni maschili da bar ma assieme alla velocità è al desiderio di mobilità individuale, uno degli assi della filosofia della strada - del 90° degli automobilisti mondiali e italiani in base al quale se l'auto è una sorta di prolungamento del corpo e parimenti quanto più veloce o potente una bestia una femmina da domare da padroneggiare così la donna è molto sensibile al fascino di una carrozzeria splendente. Tanto più affascinante e desiderabile è la prima quanto bella e prestigiosa la seconda. E viceversa.

Ma nel successo del Motor Show non c'è solo il richiamo del sesso e pistoni (santificati dal mito della Delfina) che dopo la Delfina e la Parretti s'affida ora alle curve della Marina). Come se è già detto c'è solo e tutto il bello dell'automobile il sogno appunto. Una sorta di tutta l'auto minuto per minuto è stata contattata dal vivo e di persona dai campioni smontata e rimontata come in un box di F1 arricchita con l'ultimo optional e l'ultimissimo gadget e calata in un conteso in cui tutto è lo spettacolo. A parte dal pubblico che prende d'assalto il Motor Show anche per vedere lo spettacolo di se stesso dunque per guardarsi allo specchio rimarsi.

Il popolo dei truccatori di chi il bolido se lo faceva in casa - abbassando la testata della 500 mettendo il volante corsaiolo e la marmitta Abarth - non c'è più. Sono scomparsi i fracassoni, così come il rombo dei motori, perché le auto sono diventate tutte silenziosissime condizionate confortevoli. E potenti già di serie e anche alle piccole cilindrate e il trionfo del turbo e delle 16 valvole mentre i 200 all'ora sono ormai alla portata di cilindrate che sino a ieri erano considerate da utilitaria. Però sulle strade normali nessuno può più correre perché il traffico costringe anche le Ferrari e le Porsche ad andare da corsa. Per questo forse gli automobilisti corrono ad affollare saloni e autodromi, gli ultimi unici luoghi in cui non c'è limite al desiderio motoristico alla voglia di correre - per almeno col pensiero - senza alcun limite economico o di velocità.

Ma nel successo del Motor Show credo giochi anche in maniera decisiva il fattore geografico: il fatto di essere ubicato nel cuore motoristico dell'Italia, al centro di un territorio patria di grandi campioni del motorismo e dell'automobilismo che sul versante romagnolo vanta il maggior numero di appassionati delle corse e su quello emiliano la presenza storica delle fabbriche produttrici dei miti automobilistici per eccellenza (Ferrari, Maserati, Lamborghini, Bugatti, Ferrari, Emilia-Romagna) di cultori e grandi appassionati dei motori ma anche di ciclisti visto che ancor oggi la bicicletta è il mezzo quotidianamente usato da una grande maggioranza di abitanti per girare in città per andare al lavoro. Non stupelacene allora, anzi quasi logico che da quest'anno il Motor Show si sia arricchito anche del Bike Show, pod'è per tutti i gusti e in tutte le salse. A partire dalla spettacolare ricomparsa in Italia dopo decenni di oblio della gloriosa Sei giorni.

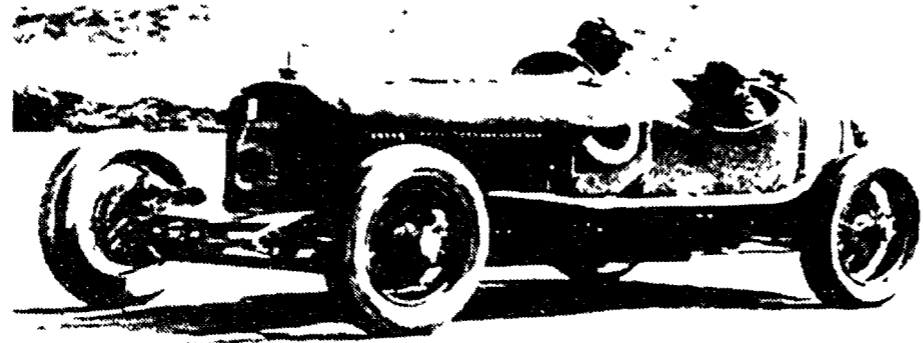
Quel «tridente» pieno di gloria

■ Angoli di memoria storica dell'automobile sono disseminati qua e là tra i padiglioni del Motor Show & Bike Show bolognese. Storia antica e storia più recente di uno dei più importanti fenomeni dell'era contemporanea, che hanno rivoluzionato il modo di muoversi, di incontrarsi, di comunicare e persino di giocare delle genti del XX Secolo.

I più piccoli potranno sorridere soffermandosi nello stand della Suzuki (padiglione 28) davanti alla collezione di automobiline per bambini raccolte in anni di appassionata ricerca da Romano Artoli, presidente dell'Autosport importatrice e distributrice in Italia dei prodotti della marca giapponese. Loro abituati alle navi spaziali e alle «mini car» a motore di oggi forse faranno spallucce. Ma se anche possono parere anacronistiche, ai meno giovani quella perfetta riproduzione in scala dell'azzurra Bugatti, così come le piccole jeep militari o il camion dei pompieri, non mancheranno di riportare la memoria indietro con un po' di nostalgia.

Un poco più in là, al padiglione 32 il «ritorno al passato» si fa più serio. Siamo all'interno dell'esposizione Lancia e Maserati. La sfilata di auto sfavillanti di modernità e di sportività non riesce a mettere in ombra una delle iniziative più interessanti di questa 19ª rassegna bolognese: il mini museo Maserati. Ci si arriva inevitabilmente passando per la nuova lussuosa «Quattroporte» con la quale, dopo anni di crisi profonda dell'azienda modenese, la Fiat (dal 93 proprietario al 100 per cento) cerca di risollevarle le sorti di uno dei Marchi più famosi della nostra produzione automobilistica.

Ed ecco, nell'ultimo segmento del padiglione



La prima Maserati da corsa della storia dell'auto, la 126, in una foto durante la targa Florio del '26 dove si classificò prima

l'angolo della memoria nove vetture storiche otto motori, tante immagini, locandine pubblicitarie, pannelli esplicativi e persino una vetrinetta dedicata ai primi lubrificanti che aiutano a ripercorrere la storia della Maserati. Una storia gloriosa che proprio fra pochi giorni, il 14 dicembre festeggia l'ottantesimo anniversario della nascita delle Officine Alfieri Maserati.

Questa è la meta di tutti, giovani e meno giovani, studenti di ingegneria, meccanica e semplici appassionati delle quattro ruote. Non manca qualche ex operario Maserati che spiega al figlio con palese orgoglio questo e quel particolare di un motore o di una vettura che ad altri, meno

coinvolti sarebbe probabilmente sfuggito. Ma anche chi non ha una profonda conoscenza tecnica resta abbagliato girando attorno alla piattaforma che accoglie le nove Maserati storiche. C'è davvero di che stupirsi. Che dire ad esempio della rossa Tipo 26B del 1927 che reca sul radiatore e sulle interminabili fiancate un grande numero 16 dipinto a mano? Se si va a leggere la didascalia si scopre che il suo motore 8 cilindri in linea di 1980 cc con compressore erogava una potenza di 155 cv a 5300 giri, e che già a quell'epoca consentiva una velocità massima di 180 km l'ora. Questo esemplare inoltre è l'evoluzione sportiva della Tipo 26, prima vettura prodotta

dalla Maserati nel 1926 e già vittoriosa sempre nel 26 e con pilota lo stesso Alfieri alla Targa Florio nella categoria 1500 cc. Il motore, esposto proprio lì accanto, era un più piccolo 8 cilindri in linea con compressore appunto di 1500 cc capace di erogare a 5500 giri/minuto una potenza massima di 115 cavalli.

Tra uno sguardo alle macchine e uno ai propulsori si segue dunque la cronistoria dell'evoluzione della forma e della tecnica motoristica dal 1923 fino al 1960 rappresentato dalla Tipo 60 «Birdcage» monoposto curvilinea dai grandi parafranghi superbombati capace di toccare i 270 orari con un motore 4 cilindri di 1990 cc e 200 cavalli di potenza. In mezzo ci stanno altri modelli che hanno fatto storia come la Tipo 6 CM del 1936 mossa da un 6 cilindri di 1493 cc e 155 cv per 210 km/h di velocità massima. La 250 F corsa del 1954 che con un 6 cilindri di 2493 cc e 240 cv volava a 290 orari e le più «tranquille» A6 GCS «Barcetta» e Berlinetta (questa firmata da Pinin Farina) che con il motore 6 cilindri due litri di cilindrata si permettevano rispettivamente 235 e 240 chilometri l'ora.

Se le rosse del «Tridente» e i motori catalizzano l'attenzione, un piccolo stop meritano anche i documenti riprodotti - come quello del primo contratto d'acquisto dall'estero firmato dal signor Joaquin Palacio di Bilbao che il 4 luglio del 1926 ordina una Tipo B per lire 45.000 in contanti e lire 45.000 in nove effetti - e la vetrinetta dei lubrificanti Fiat con la tanchetta Superoil del 1920 che sul etichetta reca lo slogan Olio Fiat/lubrificante perfetto, o la lattina del 1930 che specifica Fiat/Società Anonima/sede in Torino via Nizza 250/capitale versato lire 400.000.000.