

AM.

MENSILE
INTERNAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE

NUMERO 49
SETTEMBRE 1993
LIRE 6.500

ECCO LA PUNTO
GAMMA, STILE,
COMPORTAMENTO E PRESTAZIONI
DELLA NUOVA FIAT

PROVE SU STRADA:

OPEL CORSA 1.4 GLS e 1.4 S

LAND ROVER DISCOVERY 2.0 16V

KIA SEPHIA 1.6 GTX

LANCIA DELTA INTEGRALE CAT



TOYOTA SUPRA

**UNA SUPER GT
ALLA GIAPPONESE**

EDITORIALE
GIORGIO
MONDADORI



Personaggi: Kuno Schär

RALLY ÜBER ALLES

Svizzero-tedesco di nascita, perfezionista per carattere, per scelta pronto a rinunciare a tutto per le sue automobili. Ne ha di ogni tipo ma la passione più grande è per quelle che hanno saputo conquistare la gloria nelle gare su strada

di Manuela Piscini - fotografie di Marinella Terziotti

Kuno Schär con le sue macchine da rally. In primo piano, la rossa Lancia Fulvia Coupé Rallye HF del '68 e la gialla Stratos HF Gruppo 4 del 1974. In seconda fila, a sinistra la Rally/037 Gruppo 4 del 1982 e (a-destra) la Opel Manta 400 Gruppo B del 1985. Sullo sfondo, un'altra Gruppo B, la MG Metro 6R4 dell'86, soprannominata "il mostro".

Se non si corresse il rischio di diventare retorici, si potrebbe definire Kuno Schär come un uomo che delle automobili ha fatto una ragione di vita. Ma Kuno è troppo simpatico, spontaneo e pieno di entusiasmo per relegarlo in una categoria astratta. La sua passione è davvero totalizzante ma comunque stemperata da quel briciolo di autoironia che impedisce di prendersi troppo sul serio.

Kuno Schär è un giovanile signore di quarantun anni che vive e lavora a Solothurn (Soletta), bellissima città barocca nella Svizzera tedesca. Vive e lavora: nel caso di Kuno bisogna precisare. Perché "vivere" per lui significa dedicarsi alle sue automobili e il "lavorare" si concentra in poche ore al giorno,



la mattina presto e la sera tardi. Kuno ha un'agenzia di assicurazioni e si è specializzato nel settore - provate a indovinare - delle vetture storiche. "Negli anni mi sono costruito una certa notorietà, per cui adesso posso ricevere i clienti su appuntamento e questo mi concede ampi margini di manovra". In altre parole, il tempo per cercare, acquistare, restaurare, guidare, riparare le sue "creature", e poi documentarsi, partecipare ai raduni, organizzarli nella sua veste di presidente di club, e ancora, e ancora. Le sue creature sono auto "norma-



Un perfezionismo quasi maniacale

Le fotografie in queste pagine testimoniano della cura con la quale Kuno provvede al restauro dei suoi gioielli. La scelta degli artigiani migliori (italiani, come è lecito aspettarsi) e un'attenzione quasi maniacale per i dettagli portano a risultati esemplari. Del resto Kuno, che è nato nel 1952 sotto il segno dello Scorpione, non nasconde che il perfezionismo è una tra le caratteristiche più marcate del suo carattere. A lato, il particolare del motore 1.3 della Fulvia HF: i quattro cilindri a V erogano 100 CV a 6000 giri/min. La velocità massima raggiunge i 174 km/h. Foto piccola sotto, la prima auto da rally di Kuno, la 124 Abarth, ora in restauro, qui alla settima edizione del Sanremo Storico-Sesta Coppa dei Fiori del 1992.



Sicuramente la macchina più interessante dal punto di vista storico della collezione "rallista" di Kuno (che possiede anche altre undici auto "normali") è la Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 HF del 1968 (in queste pagine). Fu guidata al Montecarlo di quell'anno da Sergio Barbasio, per passare in seguito ad Hannu Mikkola.



li" (al momento ne ha undici e qualcuna sarebbe anche disposto a cederla), due moto, ma soprattutto le otto macchine da rally che costituiscono il centro nevralgico della sua piccola collezione.

"Negli anni Sessanta, quand'ero ragazzino", racconta in un italiano vivacizzato dall'accento svizzero-tedesco, "i miei genitori avevano un'automobile normale, normalissima, però mi compravano tanti modellini. Ne ho tantissimi anche oggi. Così è nata la passione. C'era un amico di mio padre che tutti i



Una "licenza poetica" per amore del giallo e blu

Kuno si concede un'unica deroga alla fedeltà del restauro. Ha infatti il vezzo di utilizzare per le sue auto (ovviamente quando la storia lo consenta) il giallo e il blu delle vetture sponsorizzate da Ollofiat. Non fa eccezione la Lancia Rally/037 Coupé Gruppo B del 1982 (in azione in queste pagine). Nel 1988, in occasione dell'ultima radicale riparazione dopo un incidente piuttosto grave al Rallye des 10.000 Virages in Corsica, è stata riverniciata sull'esempio di una vettura ufficiale della marca di lubrificanti.



Personaggi: Kuno Schär

weekend mi portava a fare un giro sulla sua Austin Healey. Ho cominciato a fare progetti: quando avrò ottenuto il diploma professionale prenderò una macchina così. La Healey costava troppo e così ho ripiegato su una Sunbeam. Era il 1971. Nel 1977 arriva la prima Ferrari, una 330 GTC del '69. "Ho voluto iscrivermi a un club e subito ho ficcato il naso nella gestione. Nel '78 ero socio, nell'80 presidente". Kuno lo ammette senza difficoltà: sarà forse colpa del suo segno zodiacale - è nato sotto il segno dello Scorpione - ma nel suo carattere ci sono punte di perfezionismo quasi maniacale. E allora le cose devono andare come dice lui e le auto, le amatissime auto (per loro ha rinunciato ad avere una famiglia), devono essere assolutamente impeccabili.

Allo stesso modo, quando fa una cosa pretende il massimo. "Nell'86 ho ottenuto la licenza per correre ma mi sono subito reso conto di non avere la capacità per affrontare il mondo dei rally. Allora ho deciso di gareggiare come collezionista e ho cominciato a



Sotto, Kuno sorride dalla 037. Con questa macchina, che raccoglieva l'eredità della Stratos, nel 1983 la Casa torinese conquistò il Campionato mondiale marche e Miki Biasion quello europeo piloti. Furono 53 gli esemplari da competizione derivati dal modello "stradale" costruito nelle duecento unità necessarie per ottenere l'omologazione in Gruppo B.



partecipare alle manifestazioni per auto storiche nella categoria Regolarità". Al Tour de France di quest'anno con la sua Stratos è arrivato settimo su 127 partecipanti. Una bella soddisfazione.

La Stratos è stata la quarta macchina da rally a entrare nella collezione di Kuno. La prima fu nel 1986 una Fiat 124 Abarth Gruppo 4 del '73, ex Scuderia Schio (attualmente in restauro), comprata a Brescia. "Il

proprietario ne chiedeva un prezzo accettabile. A quei tempi non c'era molto interesse per le macchine da rally. Io, invece, per averle, ho venduto la mia 512 Berlinetta Boxer". Un anno dopo a Roma, Kuno scova

Personaggi: Kuno Schär

quello che ritiene essere il pezzo più importante della sua collezione: una Lancia Fulvia 1.3 HF del 1968 che fu guidata da Sergio Barbasio al Rallye di Montecarlo di quell'anno e poi da Hannu Mikkola. Segue, in ordine di acquisto, la 131 Abarth Gruppo 4 del 1977 ex Jolly Club. Al momento giace incidentata. Cose che succedono quando alle auto viene offerta la possibilità di fare quello per cui sono state costruite: muoversi, correre, gareggiare. Kuno se ne fa quasi un obbligo e il rischio di rompere qualcosa fa parte del gioco.

Nel gioco di Kuno la quarta pedina è una Lancia Stratos HF Gruppo 4 del 1974. "Volevo un'auto con molta storia. L'ho trovata a Barcellona in condizioni orribili ma valeva la pena perché l'aveva guidata al Giro d'Italia Arturo Merzario. Portava i colori Marlboro. L'ho fatta mettere a posto e riverniciare con i colori Olio Fiat". Quello per il giallo e il blu della Casa di lubrificanti è un vero debole. E forse l'unica occasione in cui Kuno rinuncia alla fedeltà del restauro, che di solito è tanto accurata da riguardare persino gli adesivi con le scritte degli sponsor. "Ma a me quel



Ma non si vive di solo rally:
ecco allora una Jaguar da sogno

Se la passione per le gare su strada è dominante (qui sotto un'altra reginetta della collezione, la Opel Manta 400 Gruppo B del 1985), Herr Schär si concede comunque qualche divagazione. Sono undici le auto "normali" che si affiancano alle rallye nel garage di Kuno (in basso, nella pagina seguente). Tra queste merita sicuramente un primo piano la Jaguar XJ 220 del 1993 (sopra), acquistata "in società" con un amico. Purtroppo, all'epoca dell'intervista, la "gattina" non aveva ancora ottenuto l'omologazione per circolare in Svizzera e abbiamo potuto ammirarla soltanto da ferma.



I rischi del mestiere

Succede anche questo: la Fiat 131 Abarth Gruppo 4 del 1977 che, tanto per cambiare, porta i colori Olio Fiat ha bisogno di una bella riparazione (sopra). Kuno però la prende con filosofia. "Tutto si aggiusta", sostiene con ottimismo. "D'altro canto", ricorda, "queste sono auto che non possono restare ferme". A sinistra, il concorrente Schär in azione al Tour Auto dell'anno scorso. Quando lavora?, viene da chiedersi. Assicuratore specializzato in polizze per vetture storiche, riceve i suoi clienti soltanto su appuntamento.



come nuova e io, che mi cullo nella convinzione che gli inglesi sono tutti gentlemen, la compro per telefono. Quando è arrivata in dogana mi hanno avvertito che erano mille e cento chili di lamiere sfuse". Ma Kuno non è certo tipo da perdersi d'animo. Il restauro si è appena



giallo e blu piace davvero molto. Soprattutto nel caso della Stratos per la quale la verniciatura fu studiata addirittura da Giugiaro".

Di Lancia in Lancia, Kuno decide che è giunto il momento di avere una Gruppo B. Si tratta di una Rally/037 del 1982 appartenuta a un pilota svizzero. "Nonostante sia stata preparata per un privato è identica alle ufficiali". Anche lei era in condizioni molto brutte e anche lei, in occasione dell'ultimo restauro nell'88, è stata riverniciata in giallo e blu.

Il sesto arrivo è l'inglese Chrysler Sunbeam Lotus Gruppo 2 del 1978 (ex Castrol UK Dimitri Mavropoulos). "Leggo un annuncio su una rivista specializzata. C'è scritto che è





Personaggi: Kuno Schär

concluso e la Chrysler Sunbeam Lotus aspetta soltanto di essere messa alla prova.

La lezione però lascia le sue tracce. "Un altro annuncio su un giornale inglese, un'altra assicurazione che tutto è nuovo e perfetto. Un altro gentleman, penso io. Vado e torno dall'Inghilterra in giornata ma questa volta la macchina era davvero in splendida forma". È una Opel Manta 400 Gruppo B del 1985 (ex Opel Dealer Team UK Russell Brookes). "Con i suoi 276 CV va molto forte".

Non abbastanza però da competere con la MG Metro 6R4 Gruppo B del 1986 detta il "mostro" per il suo aspetto aggressivo e per la sua potenza: 330 CV. "Non ha storia perché prima che cominciasse a correre il Gruppo B è stato soppresso ma mi

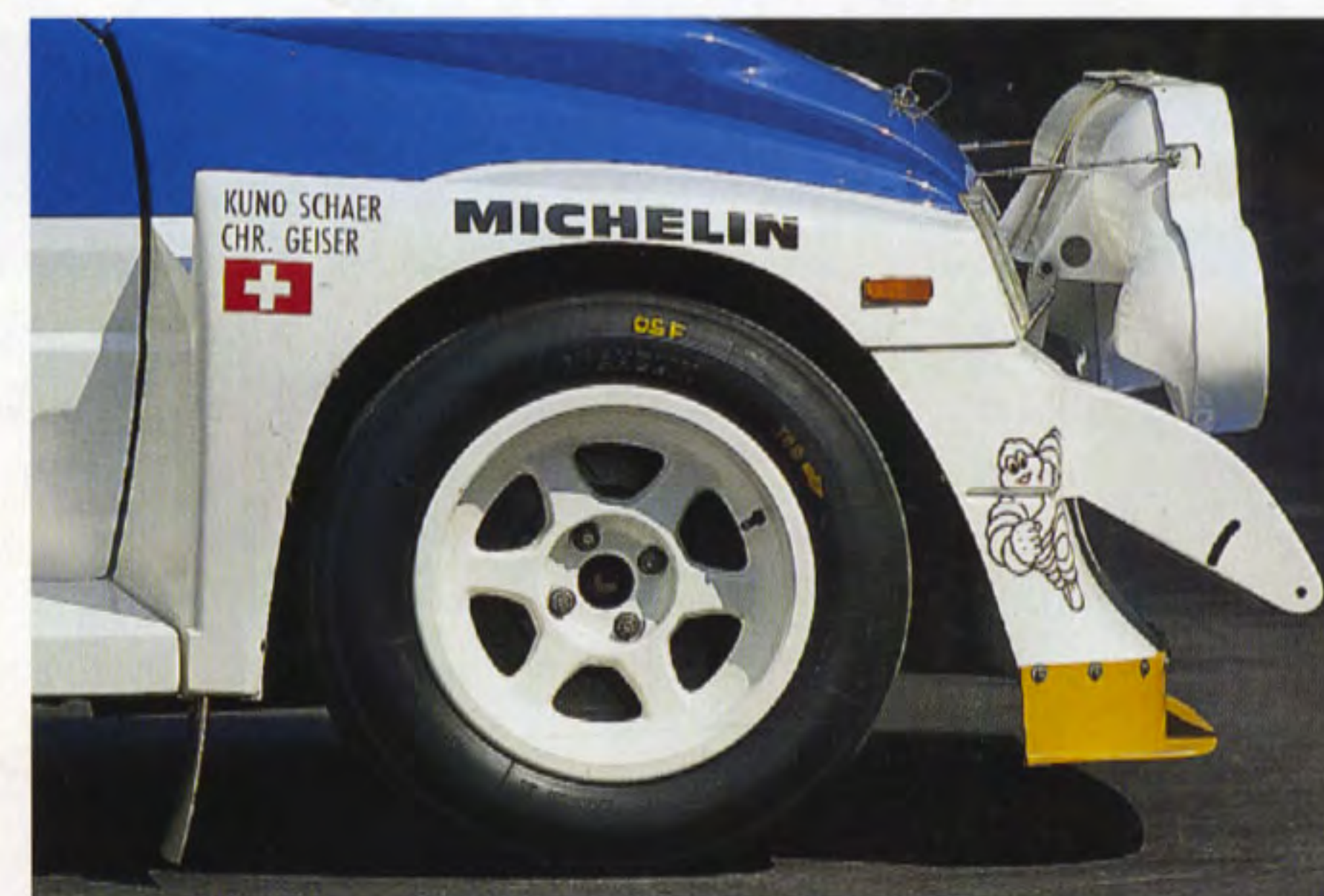


piace molto guidarla". Con lei, Kuno ha vinto il Rallye des 10.000 Virages in Corsica nel 1990. Il "mostro" è l'ultimo acquisto. "La collezione non può più crescere. Io voglio che le macchine siano in condizioni perfette e per farlo bisogna guidarle molto e il tempo scarseggia". Così, Kuno vorrebbe ridurre il numero delle "normali". Sono undici: tra di esse una Gamma berlina e una Coupé ("so di essere l'unico al mondo a cui piacciono!"), un'Aston Martin DB6 Vantage del '71, una Maserati 3500 GTI, una Ferrari Dino 246 GTS, una Fiat Dino Spider. C'è l'auto di tutti i giorni, una 300 TE 4 Matic; quella per "suscitare interesse nelle signorine", la BMW Z1; e quella per stupire, la Jaguar XJ 220.

Tutte tirate a lucido, perfette. Come è lecito aspettarsi da uno svizzero nato sotto il segno dello Scorpione, vittima consenziente di una passione totalizzante. **Manuela Piscini**



Il "mostro" che non ha mai potuto dimostrare la sua forza



Kuno la chiama affettuosamente "il mostro" e non gli si può dare torto. La MG Metro 6R4 Gruppo B del 1986 (in queste pagine) è aggressiva sia nell'aspetto sia nella potenza, che raggiunge i 330 CV, garantendole un'accelerazione da zero a cento paragonabile a quella della F40. Il motore, un sei cilindri di tre litri, fu progettato appositamente per questa macchina che avrebbe dovuto battere le Lancia e le Audi. Non fece in tempo nemmeno a provarci perché nell'86 il Gruppo B fu soppresso. Ha provveduto allora Kuno a fornirle la carriera agonistica che non ha potuto avere, vincendo nel 1990 in Corsica il Rallye des 10.000 Virages (in alto, nella pagina precedente).