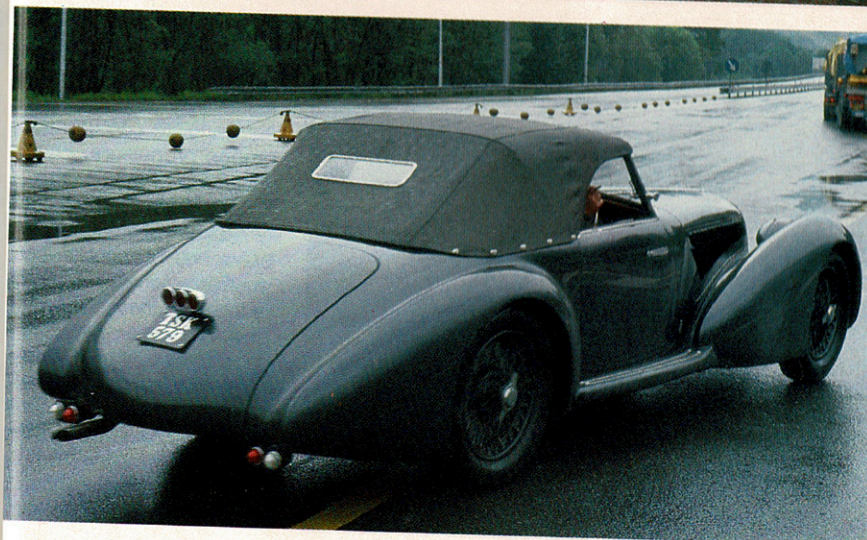




d'origine dopo alcuni intensi anni di lavoro. *Ruoteclassiche* ha avuto l'opportunità di essere testimone del ritorno in Italia di questa splendida vettura incontrando il suo proprietario a Chamonix, in Francia, dove era arrivato guidando personalmente l'Alfa «2900» su strada dopo aver attraversato parte dell'Inghilterra e tutta la Francia. «Per me, aver ritrovato la "2900", esordisce Cohn, «è come per un collezionista di quadri entrare in possesso di un Van Gogh del quale non era nota l'esistenza. Questa Alfa è, a mio giudizio, una delle automobili più ricercate al mondo: in condizioni originali ve ne sono infatti pochissime e averne trovata una è stato fantastico». Anche per noi, vedere questo purosangue sbucare dal tunnel del Monte Bianco e puntare sull'autostrada per Brescia è stata una grande emozione. La «2900» seguiva la nostra Alfa Romeo «155» che fungeva da staffetta senza incertezze, nemmeno nelle condizioni più disagiate, come sui ripidi tornanti che da Chamonix portano al traforo. In autostrada, il potente otto cilindri spingeva spesso la grossa cabriolet a puntate...trasgressive fino a scomparire alla nostra vista. Terry Cohn, non vedendoci più nello specchietto, ha avuto persino il tempo di fermarsi a un'area di servizio a bere un caffè. La tirata ad alta velocità ha fatto però riscaldare il motore eccessivamente, al punto che una tubazione dell'olio non ha retto alla fatica, costringendo il pilota a mettere le mani nel vano motore per una rapida sostituzione in corsia di emergenza. Un guasto del resto giustificato dall'età della vettura e dal fatto che aveva già percorso oltre 1500 chilometri quasi tutti d'un fiato dall'Inghilterra all'Italia.

Affrontare la Mille Miglia, seppure nell'edizione rievocativa, è stato per questa «2900» un ritorno al passato: condotta infatti dal suo primo proprietario, Piero Dusio (in seguito fondatore della Cisitalia) partecipò alla vera Mille Miglia del 1938, classificandosi al terzo posto assoluto. Simon Moore, autore di un apprezzato saggio su questo modello («The immortal 8C 2900») e ritenuto unanimemente il più grande conoscitore di questo modello, sostenne che l'esemplare protagonista del nostro servizio e contraddistinto dal numero di telaio 412012, venne distrut-



Nella foto grande, nella pagina a fianco, la «8C 2900 B» mentre affronta la salita tra Chamonix, in Francia, e il traforo del monte Bianco. A fianco e in basso, alcune immagini scattate durante il trasferimento a Brescia. Nel corso della lunga tirata in autostrada, la grossa cabriolet Alfa Romeo ha dimostrato la sua grinta, sfoderando tutta la potenza erogata dal motore, un otto cilindri in linea che sviluppa 180 CV a 5200 giri. La velocità massima sfiora i 200 km/h, che vengono raggiunti piuttosto rapidamente, nonostante il peso e la mole della vettura.

MILLE MIGLIA

RENDEZ-VOUZ ALPINO CON LA MITICA «2900»

Un'Alfa Romeo «8C 2900» ritrovata fortunosamente dopo più di quarant'anni. Un appassionato collezionista inglese che la restaura completamente e la porta in Italia per farla correre alla Mille Miglia rievocativa. Ruoteclassiche ha accompagnato questa splendida veterana da Chamonix fino a Brescia

Terry Cohn è un inglese appassionato di belle automobili, e ha una particolare predilezione per quelle d'anteguerra. Nella sua collezione, infatti, figurano soprattutto modelli prodotti a cavallo degli anni Trenta, tra cui Mercedes Benz, Rolls Royce, Aston Martin, Alfa Romeo, che sono affiancate ad alcune vetture dei primi anni del secolo. Anche quest'anno mister Cohn non ha voluto mancare all'appuntamento con la Mille Miglia, e per parteciparvi ha scelto un'automobile eccezionale, un'Alfa Romeo «8C 2900 B» del 1937, riportata alle condizioni

to alla fine degli anni Quaranta e l'unica parte di cui rimane traccia era il motore. Moore stesso dovette tuttavia ricredersi quando riuscì a seguirne le tracce e a ritrovarla. A questo punto è però d'obbligo fare un tuffo nel passato di quarantacinque anni. Era infatti il 18 giugno del 1937 quando Piero Dusio acquistò la 412012 per 75.000 lire (circa nove volte il costo di una Fiat «500 Topolino» nuova di fabbrica) per condurla alla Susa-Moncenisio nel luglio di quello stesso anno, classificandosi secondo dietro a Tadini, ma davanti a Biondetti. La seconda apparizione in

gara della «2900 B» avvenne alla Mille Miglia del 1938; in seguito, Dusio giunse terzo alla Pontedecimo-Giovi. Nel 1940, la «8C 2900» fu ricarrozata da Pinin Farina, che la vestì con una elegante e affusolata scocca cabriolet. Due anni più tardi, venne venduta per la somma di lire 40.000 a Pasquale Ermini e durante la guerra passò di mano per altre tre volte fino a quando, era il 1947, venne ceduta a Maurizio del Peppio di Roma. Da questo momento in poi, della cabriolet non si seppe più nulla: rimase soltanto il motore, che finì nientemeno che in Nuova Zelan-



**1000
MIGLIA**

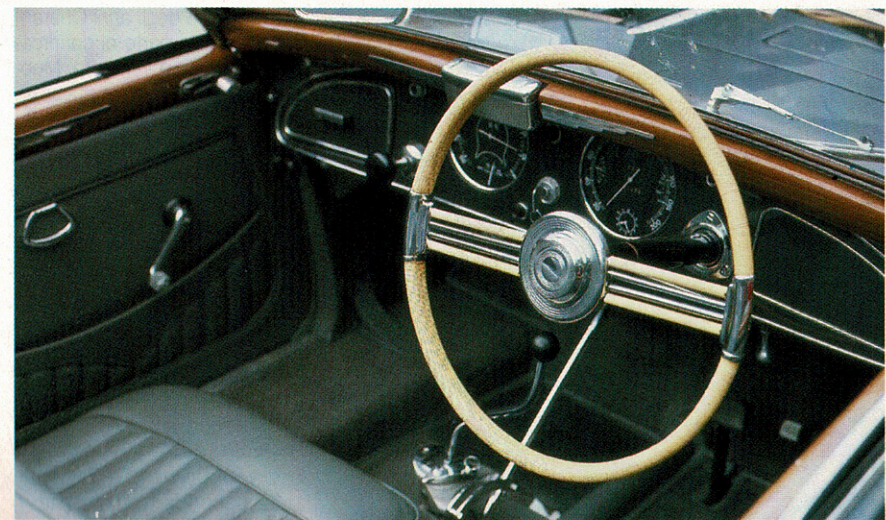
PIOGGIA E NEVE NON FERMANO LA BMW «507» DI CANÉ-CANÉ

Qui sopra, l'equipaggio Mazzocchi-Moscarini sulla Alfa Romeo «6C 1750 Gran Sport» appartenente al museo di Quattroruote. La vettura si è classificata ventottesima assoluta, un buon risultato se si considera che il tempo inclemente ha sfavorito i concorrenti che viaggiavano a bordo di auto scoperte.

Mentre il primo concorrente si apprestava a salire sulla pedana di partenza della Mille Miglia 1992, svoltasi dal 21 al 23 maggio, è iniziato a piovere. Il maltempo ha imperversato anche nella prima parte del percorso, ma ovunque gli appassionati non hanno voluto rinunciare allo spettacolo.

Si può dire dunque che l'automobilismo storico inteso come show interessa ancora e che la crisi del mercato dell'auto d'epoca non tocca minimamente il genuino entusiasmo delle folle. Le vetture al via erano 315. Fra le marche il record della presenza spettava all'Alfa Romeo, con 38 vetture, dalla «1500 S» del 1928 alla «Giulietta» del 1957; seguiva la Mercedes, sponsor della manifestazione, con 29 vetture fra le quali spiccavano la «SSKL» di Rudolf Caracciola, vincitore dell'edizione 1931, e la celeberrima «300 SLR» protagonista

diede i suoi frutti quando un collezionista della California confermò di essere in possesso della vettura, seppure equipaggiata con un nuovo gruppo propulsore, questa volta però di marca Jaguar. Simon Moore si trovò di fronte a due difficoltà che sembravano insormontabili: vincere l'americano a vendere telaio e scocca e il neozelandese a cedere l'otto cilindri originale. Entrambi, infatti, miravano a completare la «2900». Quando Simon Moore informò l'amico Terry Cohn della possibilità di far rivivere la 412012, quest'ultimo non esitò ad attraversare l'Ocea-



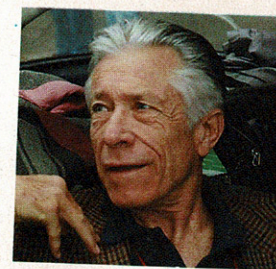
no per convincere, con successo, i due proprietari a cederli rispettivamente carrozzeria e chassis e motore. Il tutto, naturalmente, era in condizioni a dir poco disastrose e uno dei più famosi restauratori del mondo, Tony Merrick impiegò oltre tre anni a riportare la «8C 2900» al suo antico splendore. Fra i tanti problemi da risolvere uno dei più difficili ha riguardato la scelta della tinta. «Non c'era più alcuna traccia del colore d'origine», spiega Terry Cohn, «perché era stato coperto con altre tinte di vario genere, tra cui rosso, giallo e verde. Quando la

Nella pagina a fianco, l'elegante cruscotto della «2900»: si noti la strumentazione, rifatta nel pieno rispetto delle caratteristiche originali, e il volante a due razze con corona rivestita. A destra, un particolare del pannello della portiera, rivestito con una elegante pelle grigia, che si intona perfettamente con il colore della scocca.

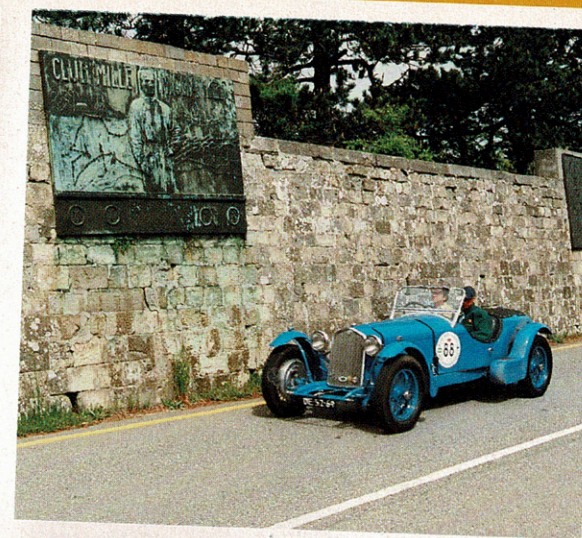
del record assoluto della gara con Stirling Moss. Ventinove erano le Ferrari e 23 la Maserati, entrambe rappresentate da modelli altamente significativi. Gli equipaggi in gara provenivano da ventisei nazioni diverse. Gli italiani erano la maggioranza, seguiti dagli inglesi, dai tedeschi e dagli americani. La vettura più anziana era la Duesenberg «Corsa Sport» del 1923 dell'equipaggio peruviano Schemke-Girelli, seguita dalla Bugatti «35» del 1926 condotta da Kleine-Schulte. Al via erano anche presenti tre rare OM, due «665 Superba» del 1927 e una «665 S» del 1928.

Fra gli elementi caratteristici della Mille Miglia 1992, l'edizione del settantesimo anniversario, la decima rievocativa, va notato l'inserimento sul percorso di alcune piccole località mai toccate in precedenza e la novità della scalata del Terminillo, che ha fatto discutere perché la stagione inclemente ha trasformato quello che avrebbe dovuto essere un piacevole diversivo in una prova durissima per uomini e macchine. Sul Terminillo hanno sofferto in particolar modo gli equipaggi a bordo delle vetture scoperte, che senza un tetto sulla testa sono stati bersagliati da una improvvisa e fitta grandinata. In qualche caso è stato necessario l'intervento esterno per tirare fuori dai guai le auto che slittavano nel misto di neve e grandine, ma alla fine anche l'aver superato questo episodio è diventato un motivo di orgoglio e una avventu-

ra in più da raccontare per i 236 equipaggi che sono riusciti a completare i 1600 chilometri della corsa. Per esempio, Giovanni Villa Allegri, che ha portato in gara una Kieff «1500», dopo essersi cimentato con la montagna laziale ha detto: «Penso che l'idea degli organizzatori fosse in partenza quella di offrire un fine tappa con fiori di montagna e prati verdi. La grandine, la neve e soprattutto le automobili in difficoltà hanno invece costretto molti concorrenti, compreso, a salire ingrandendo la prima e, mandando il motore in eboillizione. Il repentino raffreddamento nella successiva discesa ha creato poi seri problemi. Noi abbiamo grippato il cilindro più vicino alla presa d'aria, ma pur con qualche peripezia siamo riusciti a concludere la gara». Del resto, gli equipaggi che non hanno dovuto fronteggiare almeno un imprevisto sono stati ben pochi. «Essere arrivati per noi è già stata una vittoria», è stata l'affermazione più ripetuta all'arrivo. Ma c'è chi è partito non solo per arrivare, ma per vincere. Dal punto di vista agonistico, vi è stata una battaglia molto accesa fra i più quotati «cavalieri del cronometro» internazionali. Per i regolaristi, infatti, questa leggendaria maratona costituisce l'apuntamento più importante dell'intera stagione agonistica. L'aspetto promozionale di una vittoria alla Mille Miglia, sia pure in versione rievocativa, sembra interessare anche le Case costruttrici, dato che



Olivier Gendebien (sopra) è stato, come sempre, uno dei grandi protagonisti della Mille Miglia storica. Qui sotto, una Maserati «350 S» del 1956 mentre transita sul Terminillo, nel Lazio, eccezionalmente innevato per la stagione.



A sinistra, uno dei punti più suggestivi della corsa, il passaggio di un'Alfa «6C 2300 Le Mans» al passo della Futa, sotto la targa che ricorda la Mille Miglia.



La coppia Cané-Cané (a sinistra), ben nota nell'ambiente della regolarità, ha vinto la Mille Miglia rievocativa. La loro BMW «507 Roadster» è stata costruita nel 1957, l'anno in cui si svolse l'ultima edizione della gara autentica.

BMW, Lancia, Mercedes e altre erano presenti con equipaggi ufficiali. Gli stranieri si sono trovati abbastanza a mal partito con i rilevamenti al decimo di secondo tipici delle prove speciali italiane. Bene hanno fatto dunque la BMW Italia a la Lancia ad affidare le loro vetture ufficiali a

due fra i migliori specialisti italiani della regolarità. Argenti-Buzzonetti (Lancia «Aurelia B21») sono stati in testa fino a Roma, infilando una stupenda serie di passaggi a zero penalità, ma la tradizione che anche nella Mille Miglia di velocità voleva che il concorrente in testa a Roma non vencesse

la corsa ha avuto una precisa conferma anche per l'edizione del 1992.

Fra i contendenti alla prima posizione si sono avvicendati i due alfieri della Cisitalia Agnelli-Voltolini e Vesco-Bocelli. Quest'ultimo ha accusato un problema alla frizione che è stato costretto a riparare con mezzi

di fortuna, mentre gli altri hanno lottato fino in fondo superando Argenti-Buzzonetti, ma cedendo poi alla affiatatissima coppia Cané-Cané (Bmw «507»), che nel finale di gara ha saputo esprimere il meglio di sé sul filo dei secondi.

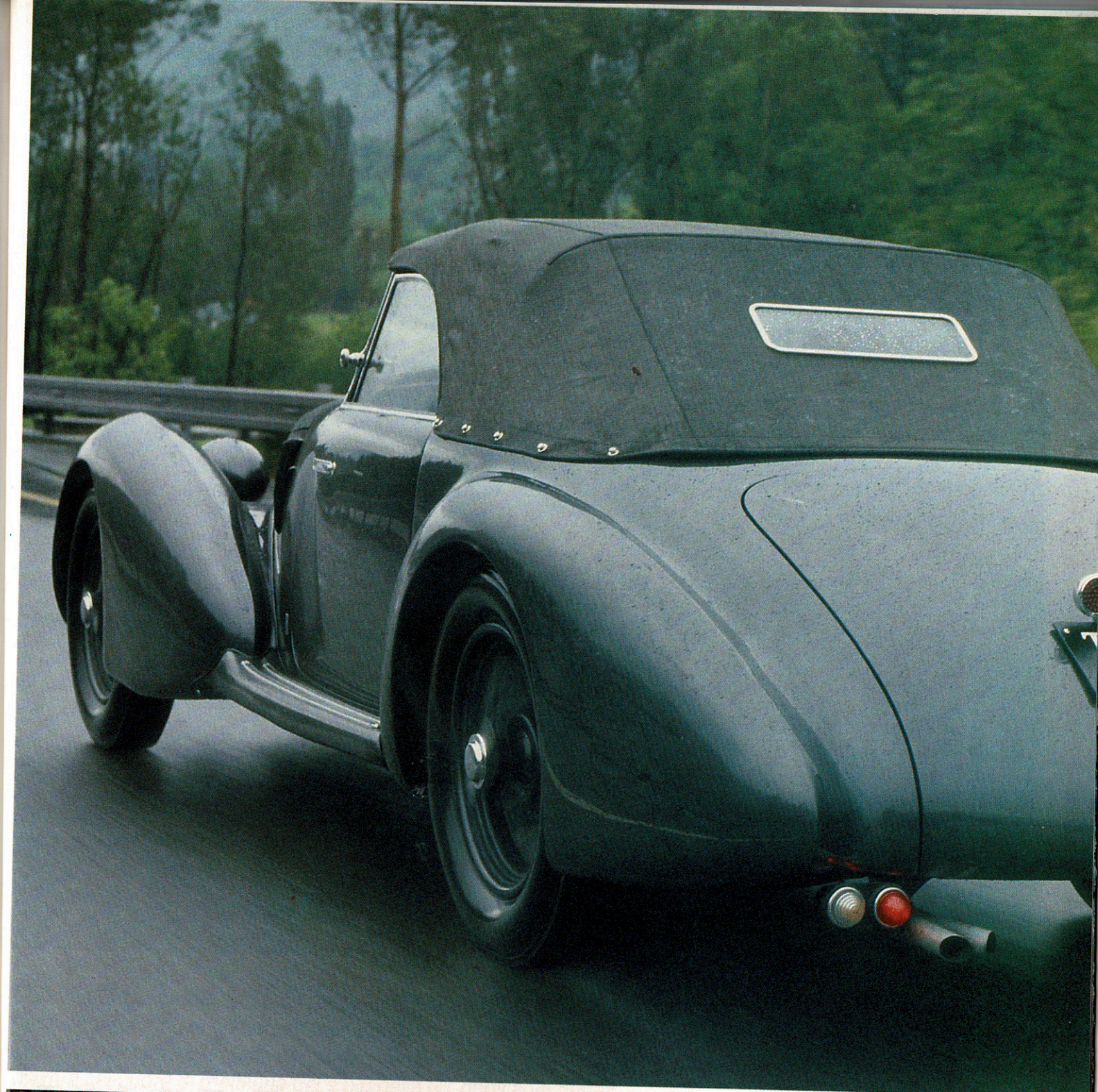
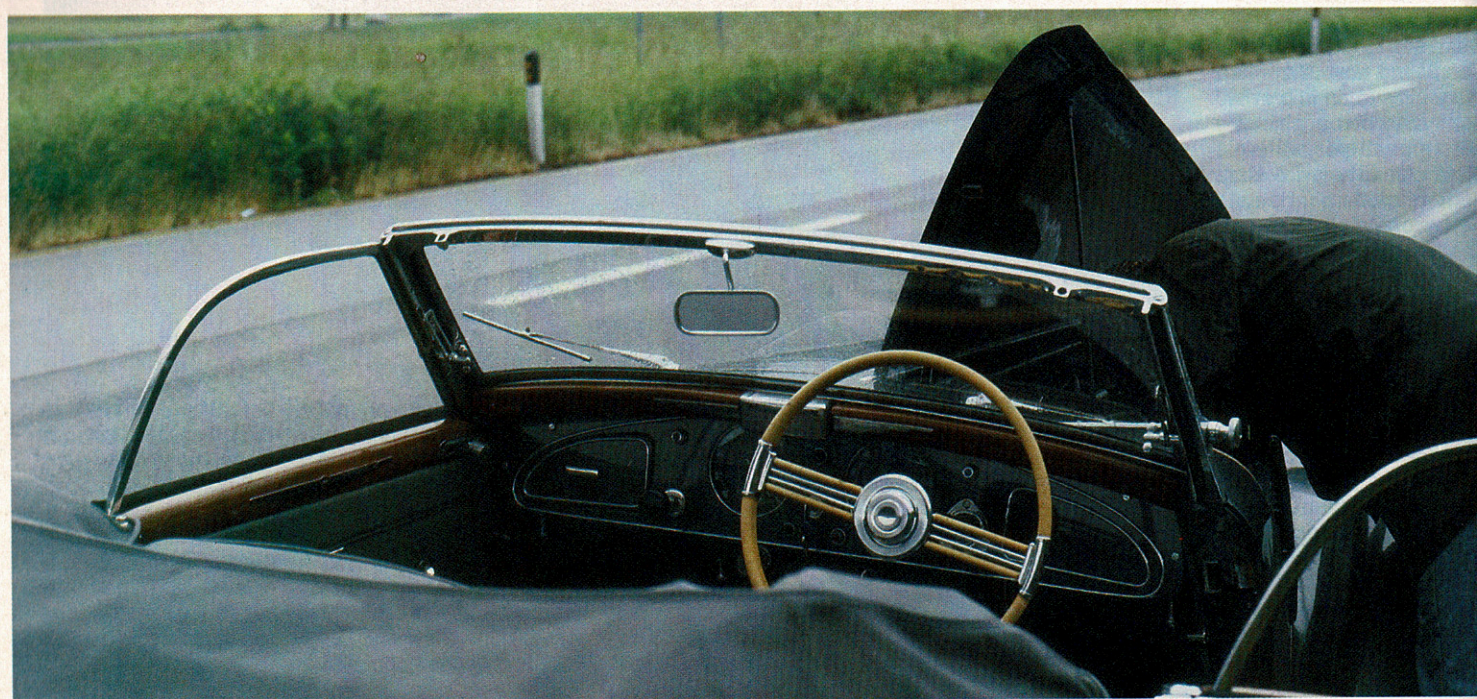
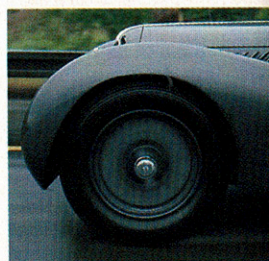
E.D.



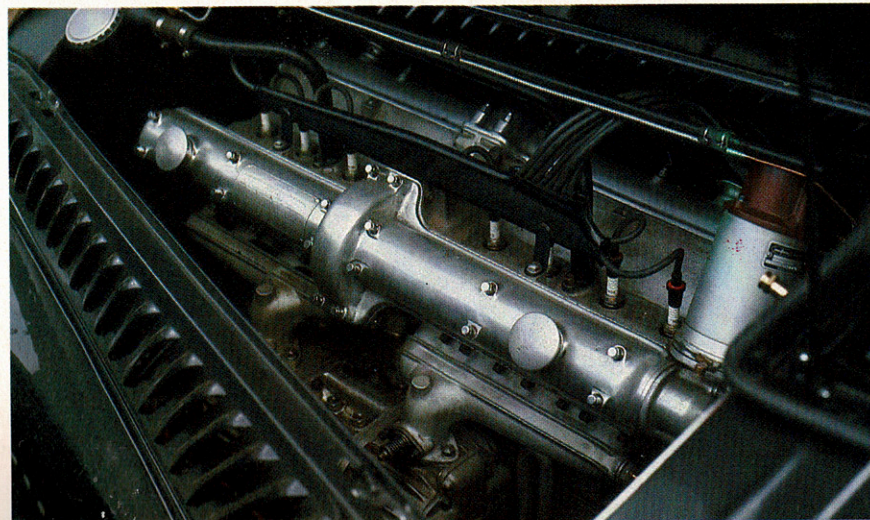
no per convincere, con successo, i due proprietari a cederli rispettivamente carrozzeria e chassis e motore. Il tutto, naturalmente, era in condizioni a dir poco disastrose e uno dei più famosi restauratori del mondo, Tony Merrick impiegò oltre tre anni a riportare la «8C 2900» al suo antico splendore. Fra i tanti problemi da risolvere uno dei più difficili ha riguardato la scelta della tinta. «Non c'era più alcuna traccia del colore d'origine», spiega Terry Cohn, «perché era stato coperto con altre tinte di vario genere, tra cui rosso, giallo e verde. Quando la



A fianco, la «2900» mentre lascia la barriera autostradale di Aosta. Pioggia e vento hanno accompagnato il viaggio fino a Brescia, costringendo il pilota a frequenti soste per aprire e chiudere la capote. Al centro, la vettura ferma sulla corsia d'emergenza a causa di un guasto all'impianto di lubrificazione, che è stato riparato in pochi minuti grazie all'abilità dei meccanici che si erano portati dall'Inghilterra un gran numero di pezzi di ricambio per poter fronteggiare anche le situazioni più difficili.



scocca è stata trovata, era quasi completamente grezza perché il suo ultimo proprietario aveva intenzione di restaurarla. Abbiamo perciò deciso, insieme a Simon Moore, di dipingerla in grigio medio, un colore che, secondo noi, esalta l'eleganza della linea. Anche la pedaliera ci ha creato qualche difficoltà: i pedali d'origine erano infatti stati sostituiti, insieme ai leveraggi, con quelli della Jaguar. Abbiamo perciò dovuto ricostruirli sulla base di quelli di una vettura analoga. Un anno è occorso per rifare la strumentazione, che si presenta oggi del tutto identica a quel-



A sinistra, il poderoso otto cilindri in linea biblocco in lega leggera che equipaggia l'Alfa Romeo «2900». Nella pagina a fianco, in alto, la cabriolet del Portello in velocità; in basso, la vettura, con il numero di gara 103, sulla pedana della partenza della Mille Miglia a Brescia. Concluderà regolarmente la gara, seppure fuori tempo massimo, dimostrando una buona affidabilità meccanica.



la che equipaggiava la cabriolet negli anni Quaranta. La capote e la tappezzeria, con i sedili in pelle grigia, sono nuove, mentre le parti in legno sono state soltanto riprese. Le parti della carrozzeria in alluminio sono state in massima parte salvate. Un esperto lattoniere le ha riparate nei punti in cui la lamiera era danneggiata e, mediante l'inserimento di piccoli pezzi, è riuscito a conservare la massima originalità possibile. La calandra, i fari, le maniglie sono originali, mentre il cristallo del parabrezza, che era integro, è stato sostituito perché quello montato

all'epoca si era ingiallito a causa del tempo e degli agenti atmosferici». Anche Simon Moore ha partecipato attivamente ai lavori: «Ho seguito il restauro fin dall'inizio passo dopo passo», spiega, «fino a quando la 412012 è stata riportata alla configurazione che aveva quando fu splendidamente carrozzata da Pinin Farina, preferita a quella molto spartana con cui vide la luce nel 1937. Per me è stato autentico motivo di orgoglio aver potuto partecipare alla ricerca di questa meravigliosa cabriolet dispersa da quarant'anni...».