



**REGINE DEL PASSATO** ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SPYDER TOURING (1935)





# LA PASSIONE DEL DUCE

Quelli per le donne e per le Alfa Romeo furono per Mussolini amori senza limiti. E questa 6C 2300, da lui posseduta all'apice della popolarità, venne utilizzata sia nei tour di propaganda ufficiali sia alla Mille Miglia

Testo di Gaetano Derosa - foto di Paolo Carlini



La prima carrozzeria realizzata dalla Touring piacque a metà al duce: "Che bella, ma dov'è la panchetta posteriore?"



A

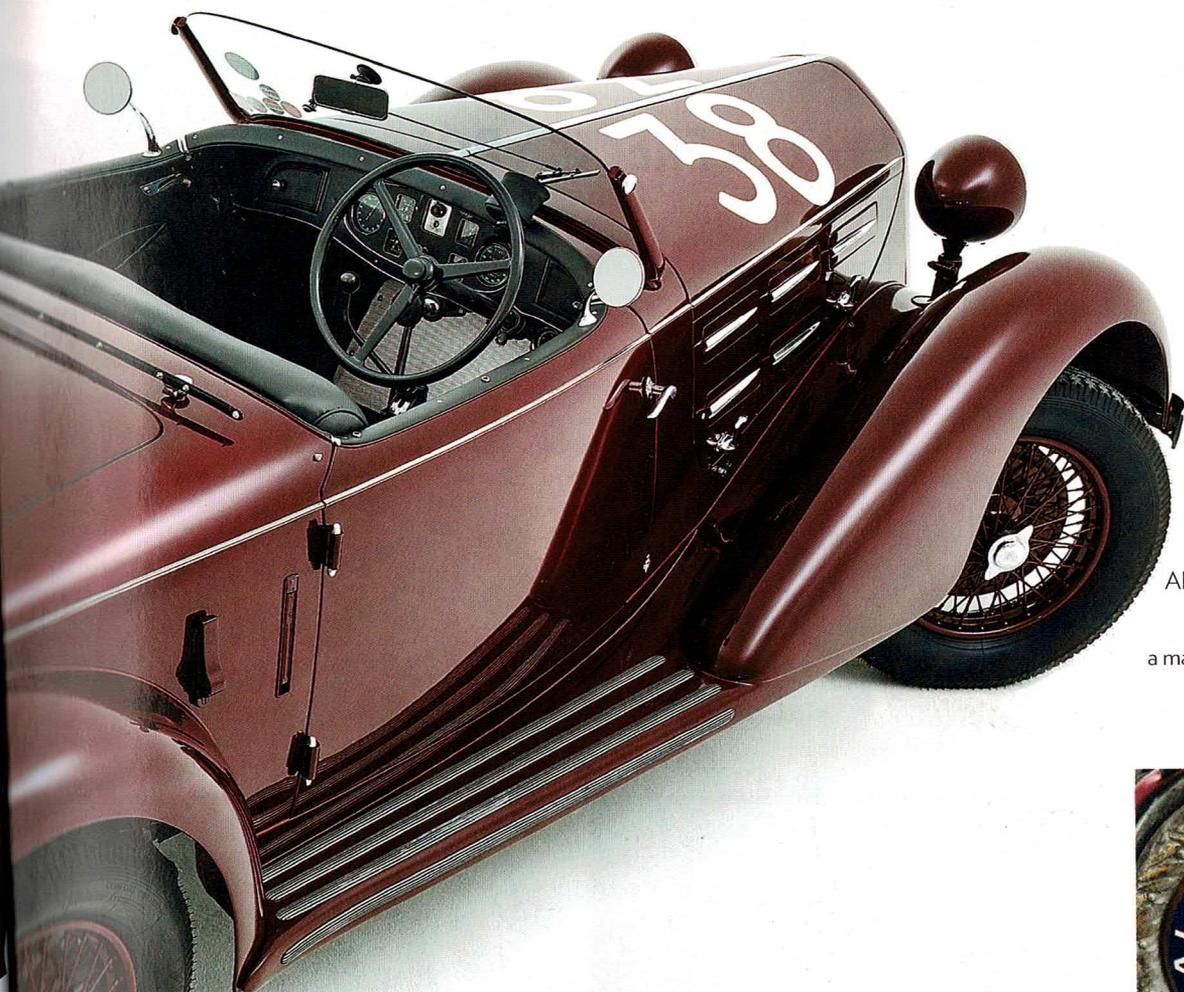
more e passione sfrenata sia per il gentil sesso sia per le auto. No, non stiamo parlando di Rodolfo Valentino o di Paul Newman, bensì di Benito Amilcare Andrea Mussolini. Sì, proprio lui, il duce, il fondatore del fascismo, il presidente del Consiglio del Regno d'Italia dal 1922 al 1943. Con una lieve differenza nelle due passioni: quella per le donne era una "debolezza universale, senza distinzioni di carnagione", per citare l'amico Gabriele D'Annunzio; quella per le auto si declinava esclusivamente per un marchio: l'Alfa Romeo. Con una predilezione per due modelli, la 6C 1750 e la 6C 2300 che compare in queste pagine.

#### AMORE TARDIVO, MA INTENSO

Mussolini e le auto, un innamoramento che sbocciò in età matura, ma molto inten-

so. Tardivo perché il capo delle camicie nere aveva preso la patente soltanto nel 1922, a 39 anni suonati, a distanza di due dal brevetto di pilota di aereo, suo primo travolgente amore. "Dove, nonostante imprevisti e anomalie repentine, il duce è sempre riuscito a dimostrare grande perizia, sangue freddo e a uscirne a testa alta", come era stato reclamizzato sui giornali del tempo quando il 2 marzo del 1921, ai comandi di un monomotore, era precipitato in un campo, in zona Arcore (paese della Brianza oggi noto come dimora di Berlusconi...), da un'altezza di 40 metri, riportando solo lievi ferite. La prima automobile, una Bianchi Tipo 15, gli era stata regalata da una sua fiamma dell'epoca, l'intellettuale veneziana Margherita Sarfatti, di origine ebraica, che avrebbe poi scritto "Dux", la biografia ufficiale di Mussolini e nel 1938 avrebbe lasciato in fretta e furia l'Italia in direzione Sud America per sfuggire alle imminenti leggi razziali. Dopo la

Bianchi, solo Alfa Romeo nel suo garage personale. A partire da una 20/30 HP, per poi passare a una performante 6 cilindri RLSS. Ancora due 6C 1500 e ben 4 6C 1750, di cui una, carrozzata spider da Zagato e targata Roma 22215, diventata famosa soprattutto per l'inseguimento lungo la via del Mare che collega Roma con Ostia, domenica 24 aprile 1932, quando il duce aveva sorpassato e poi si era fatto superare per sopravanzare ancora la Lancia Astura condotta dall'autista Saverio Coppola, dove viaggiava Giuseppina Petacci, moglie di Francesco Saverio, medico personale del papa, con le figlie Miriam e Claretta, quest'ultima in compagnia del fidanzato Riccardo Federici. Una manovra "ardita e spericolata" del presidente del Consiglio ripetuta più volte, con sorrisi e ammiccamenti da parte di Claretta a ogni affiancamento della rossa Alfa all'Astura targata Stato Città del Vaticano che avrebbe portato qualche tempo dopo



#### Firme illustri

All'interno del pannello in lamiera delle porte c'è ancora la firma in gesso di chi le aveva battute a mano: si tratta di Beniamino Colli, capo lattoniere alla Touring, poi proprietario dell'omonima carrozzeria.



↓ SEMPRE PROTAGONISTA

# DALLE PARATE UFFICIALI ALLA FRECCIA ROSSA

Nei quattro anni di permanenza nel garage di Mussolini, la 6C 2300 Pescara Spyder venne utilizzata sia per le parate ufficiali, come nella foto sotto, che ritrae lo statista in piedi a salutare la folla, a fianco del fedele autista Ercole Boratto, sia nella "gara delle gare", la Mille Miglia. La partecipazione dell'esemplare telaio 700635 risale alla decima edizione, quella del 1936 (foto in basso). L'equipaggio selezionato dal duce per correre da Brescia a Roma e ritorno fu molto semplice: alla guida lo stesso fidato Boratto, in coppia con Guido Mancinelli. Alla luce delle sanzioni imposte all'Italia a

seguito dell'invasione in Abissinia, Mussolini ordinò a Giovanbattista Guidotti che l'auto fosse convertita ad alcol per essere iscritta nella specifica categoria di auto alimentate con carburanti alternativi. "Siccome mancavano pochi giorni alla corsa - è il ricordo del collaudatore della Casa milanese - decidemmo di adottare una soluzione più di effetto che di sostanza. Un serbatoio per l'alcol, ricavato da quello del carburante della 2300 alloggiato al posto del sedile posteriore, con pompa di alimentazione supplementare e rubinetto sistemato tramite una lunga levetta per il passaggio

dell'alcol stesso ai carburatori tra il pedale del freno e della frizione, azionabile molto facilmente con la punta del piede sinistro". Partito da Brescia il 5 aprile 1936 alle 6.12, l'equipaggio Boratto-Mancinelli impiegò 6 ore, 40 minuti e 55 secondi per ultimare la prima tappa fino a Roma. Al ritorno a Brescia, con un tempo totale di 17 ore, 9 minuti e 5 secondi, la 6C 2300 del duce si piazzò in tredicesima posizione assoluta e terza di classe, un ottimo risultato dopo 1597 km di cavalcata. Subito dopo la vettura venne ripristinata per tornare a funzionare solo a benzina.



308 - 560 + 56  
 47820  
 47820  
 47820

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA  
 UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

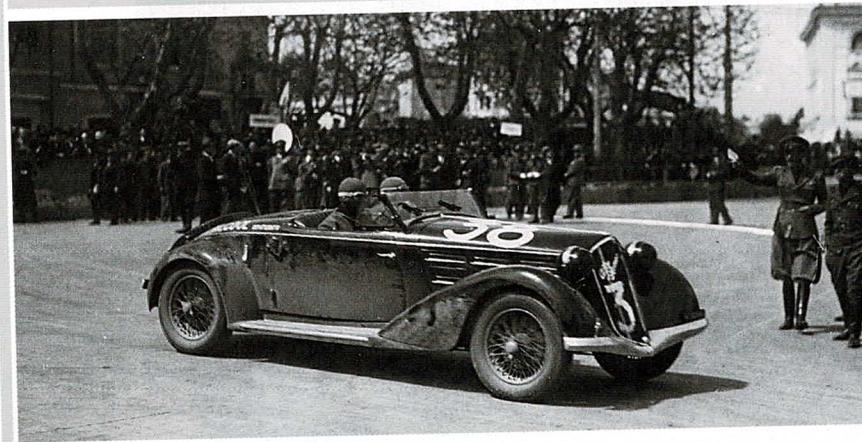
Identificazione e caratteristiche dell'autoveicolo  
 N. della licenza di circolazione: 47820  
 Data del rinnovo della licenza di circolazione: 9-8-35  
 Potenza del motore in CV: 25  
 N. del telaio: 700.635  
 Spazio della carrozzeria: Spyder  
 Destinazione: Turismo  
 Tipo: 1300  
 Numero dei posti: 2

Per le vetture ad autotubo - Numero dei posti: 2  
 Per gli autoveicoli - Portata in Kg: 1000  
 Per le autovetture - Distanza tra assi in metri: 2,10

ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E ANNOTAZIONE DEI SUOI TRASFERIMENTI

Adi 10-8-35 in Roma, Prog. N. 22155, Fasc. N. 47820, base della dichiarazione di vendita, bollata in data 11-8-35 dalla dot. di Roma, si è verificato il trasferimento di proprietà dell'autoveicolo di cui all'elenco in favore di S. E. Cav. Benito Mussolini - Roma - Tel. N. 1.000.000, fatto annotamento sulla licenza di circolazione. Roma 10-8-35 M.M. IL CONSERVATORE DEL P. R. A.

Adi 27-11-1935 in Roma, Prog. N. 22155, Fasc. N. 47820, base della dichiarazione di vendita, bollata in data 27-11-35 dalla dot. di Roma, si è verificato il trasferimento di proprietà dell'autoveicolo a favore di S. E. Cav. Benito Mussolini - Roma - Tel. N. 1.000.000, fatto annotamento sulla licenza di circolazione. Roma 27-11-35 M.M. IL CONSERVATORE DEL P. R. A.





La seconda versione, quella definitiva, adotta il cofano motore della coupé, con griglie di sfogo dell'aria sistemate in posizione orizzontale

#### Tour anche in Riviera

Spesso addobbata di fiori, l'Alfa 6C 2300 venne usata nelle parate per i tour di propaganda, anche sulla Riviera ligure. Mussolini stava audacemente in piedi dal lato del passeggero, con apparente poca preoccupazione di eventuali attentati.

alla presentazione ufficiale e al grande sentimento tra i due, uniti fino alla tragica morte. Poi, nel 1935, un upgrade verso cilindrate più consone al personaggio, ed ecco l'approdo alle 6C 2300. La più famosa di tutte, quella protagonista del nostro servizio, è carrozzata da Touring ed è una Pesca- a due posti più due con sedile "della uccera".

#### UNA GENESI TRIBOLATA

Allestita nell'atelier milanese di Felice Bianchi Anderloni su telaio e motore numero 700635, la decappottabile del duce non ebbe però una genesi facile. Luigi Fittipaldi, appassionato storico dell'auto e terzo proprietario della 6C agli inizi degli anni Settanta, qualche tempo fa ha raccontato l'af-

fascinante storia della gestazione. La prima versione venne consegnata al capo delle camicie nere a Roma dal collaudatore ufficiale dell'Alfa Giovanbattista Guidotti, accompagnato dal fotografo Fumagalli. Il duce rimase colpito dalla bellezza dell'auto, ma fece notare sia l'assenza della panchetta posteriore sia l'interno in pelle naturale, tinta sgradita: "Me la tengo per una settimana - disse a Guidotti - ma la prego di informare la Touring di pensare subito a queste modifiche che sono per me di vitale importanza". I cambiamenti strutturali vennero eseguiti in soli dieci giorni, così come avrebbe avuto modo di raccontare successivamente il capo lattoniere dell'atelier milanese, Beniamino Colli, per le urgenze imposte dal duce stesso: "La costruzione della nuova coda

con la panchetta comportò la riprogettazione delle strutture e, di conseguenza, fummo costretti a spostare le ruote di scorta all'esterno, a rimodellare i parafranghi, oltre a risellare l'interno in pelle nera". Ultimo tocco, peraltro di classe, per armonizzare la coda rifatta con la parte frontale: la sostituzione del cofano con griglie di sfogo d'aria verticali con quello di una versione coupé, che aveva invece gli elementi orizzontali.

L'auto fu immatricolata il 10 agosto del 1935, a fronte di un pagamento ufficiale di 50 mila lire. Sul foglio complementare (vedi box nella pagina precedente) venne annotata l'iscrizione del proprietario, senza alcun indirizzo: cavalier Benito Mussolini, Roma (e ci mancherebbe...). Questa versione della 6C, per certi versi, fu anche più



→ importante della 1750 dell'inseguimento alla Petacci. Oltre alle parate ufficiali, dove il duce viene descritto nelle cronache del tempo "sempre sorridente e gonfio di orgoglio per l'entusiasmo della folla festante, accanto al fedele autista, il camerata Ercole Boratto", la 6C 2300 con targa Roma 47820 partecipò infatti alla decima edizione della Mille Miglia (1936). Alla guida proprio il fedele autista di Mussolini, Boratto (in passato collaudatore all'Alfa) che, in coppia con Guido Mancinelli, tagliò il traguardo dopo circa 1600 km in tredicesima posizione assoluta e terzo di classe (vedi box a pagina 38).

### IN MANO A GRANDI COLLEZIONISTI

La Pescara Spyder rimase di proprietà del duce fino a novembre 1939. Poi l'auto passò a un funzionario minore del partito fascista, con cambio targa in Roma 96005 e ridipinta in verde militare. Nascosta fino alla fine della seconda guerra mondiale, venne poi acquisita dai suoi parenti e venduta, nel 1972, a Luigi Fittipaldi. Oltre al ripristino della tinta originale, venne sottoposta a una completa revisione meccanica prima di essere acquistata dal collezionista Giuseppe Calgaro, nel maggio del 1995. Cinque anni dopo, la vendita a Ugo Isgrò che diede in-

carico alla carrozzeria di Dino Cognolato di occuparsi del restauro integrale. Il premio del ripristino a regola d'arte è arrivato sia a Pebble Beach nel 2005 sia a Villa d'Este nel 2012 (in entrambi i casi seconda nella propria classe). Poi la 6C prende la via della Gran Bretagna, prima nel garage di Alan Beardshaw e, di recente, rilevata da un grande collezionista italiano. Per proseguire la serie di Mille Miglia rievocative fatte nel passato, anche quest'anno ha partecipato all'evento col numero 100, guidata da Giancarlo Fisichella. Un palcoscenico importante, cui questa 6C 2300 è sempre stata abituata. **R**

### ↓ MILLE MIGLIA 2018

## IN GARA CON "FISICO"

La 6C del duce è tornata quest'anno a calcare le strade della Mille Miglia guidata da un fantino d'eccezione, Giancarlo Fisichella, pilota in F.1 dal 1996 al 2009 e ora impegnato con Ferrari-AF Corse nel campionato del mondo Endurance. "È stata davvero

un'esperienza bella, ma anche impegnativa - ha detto all'arrivo in viale Venezia a Brescia - perché in oltre 1700 km devi imparare a rispettarla, per avere il massimo delle prestazioni. Quindi, poche frenate ma decisive, utilizzo saggio del gas e pelo sullo stomaco..."

### Lame differenti

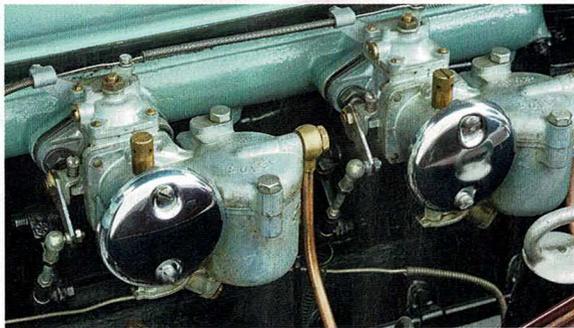
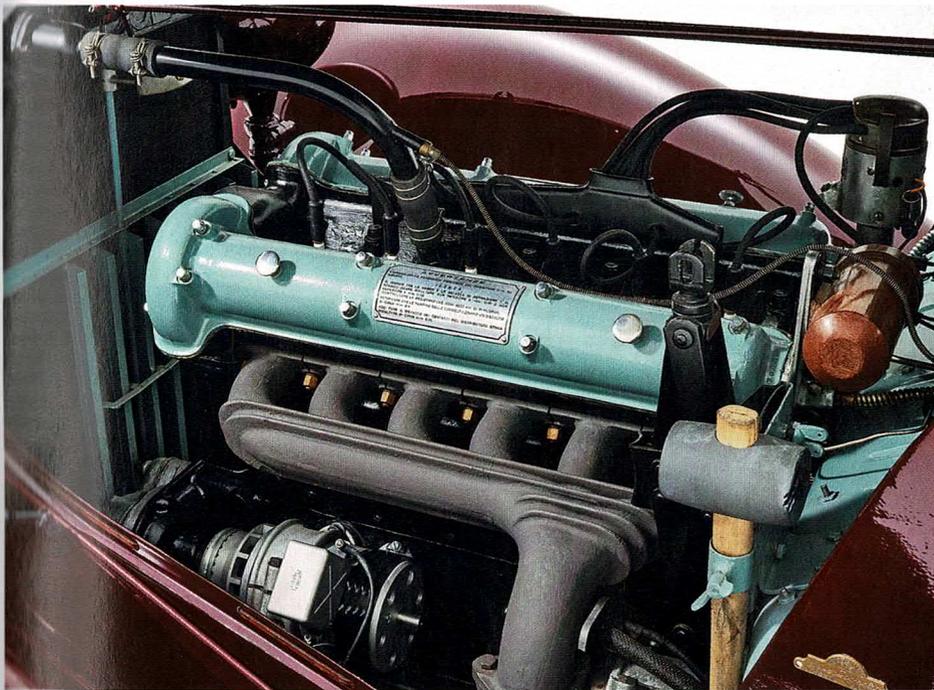
Caratteristica la diversità di lunghezza tra la lama del paraurti anteriore, che "abbraccia" i due parafranghi, e quella, molto più esile, che compare al posteriore.

(Si ringrazia Francesco Panzeri per la cortese collaborazione: rpmimportexport.com; Ecoliri spa, concessionaria Alfa Romeo; carrozzeria Quality Cars)



PAOLO MAZZETTI





## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea  
Alésaggio 70 mm - Corsa 100 mm  
Cilindrata 2309 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 7,8:1  
Potenza 95 CV a 4500 giri/minuto  
Distribuzione a valvole in testa a V  
Due alberi a camme in testa  
Due carburatori monocorpo orizzontali Solex  
Lubrificazione forzata, 9 litri  
Raffreddamento ad acqua, 13 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce  
Frizione monodisco a secco  
Leva di comando centrale  
Pneumatici 5.50 x 18.

**Corpo vettura** Spider 2 porte, 2+2 posti  
Telaio a longheroni e traverse in lamiera d'acciaio  
Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali  
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali  
Ammortizzatori a frizione ant. e post.  
Freni meccanici a tamburo  
Sterzo a vite e ruota elicoidale  
Capacità serbatoio carburante 58 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2925 mm  
Carreggiate ant. 1420 mm, post. 1420 mm  
Peso 1280 kg.

**Prestazioni** Velocità circa 150 km/h  
Consumo medio 18 litri/100 km.

Venne allestita, dietro espressa richiesta di Mussolini, su telaio e motore tipo Pescara, la versione più sportiva allora in produzione

