

# AutoCapital

Anno 15 - Numero 6 - Giugno 1995 - Lire 10.000  
Periodico mensile - Sped. in abbon. post. Gruppo 50% - Milano



**ASTA STORICA**

L'Alfa di Mussolini



**PROVA SPORTIVO**

Callaway LM e C8



**TEST MANAGER**

Mercedes C280



**F355: IL SOGNO SI SCOPRE**

## ALFA 6 C 2300 SPORT

di Marco Mascardi

### Défilé di regine

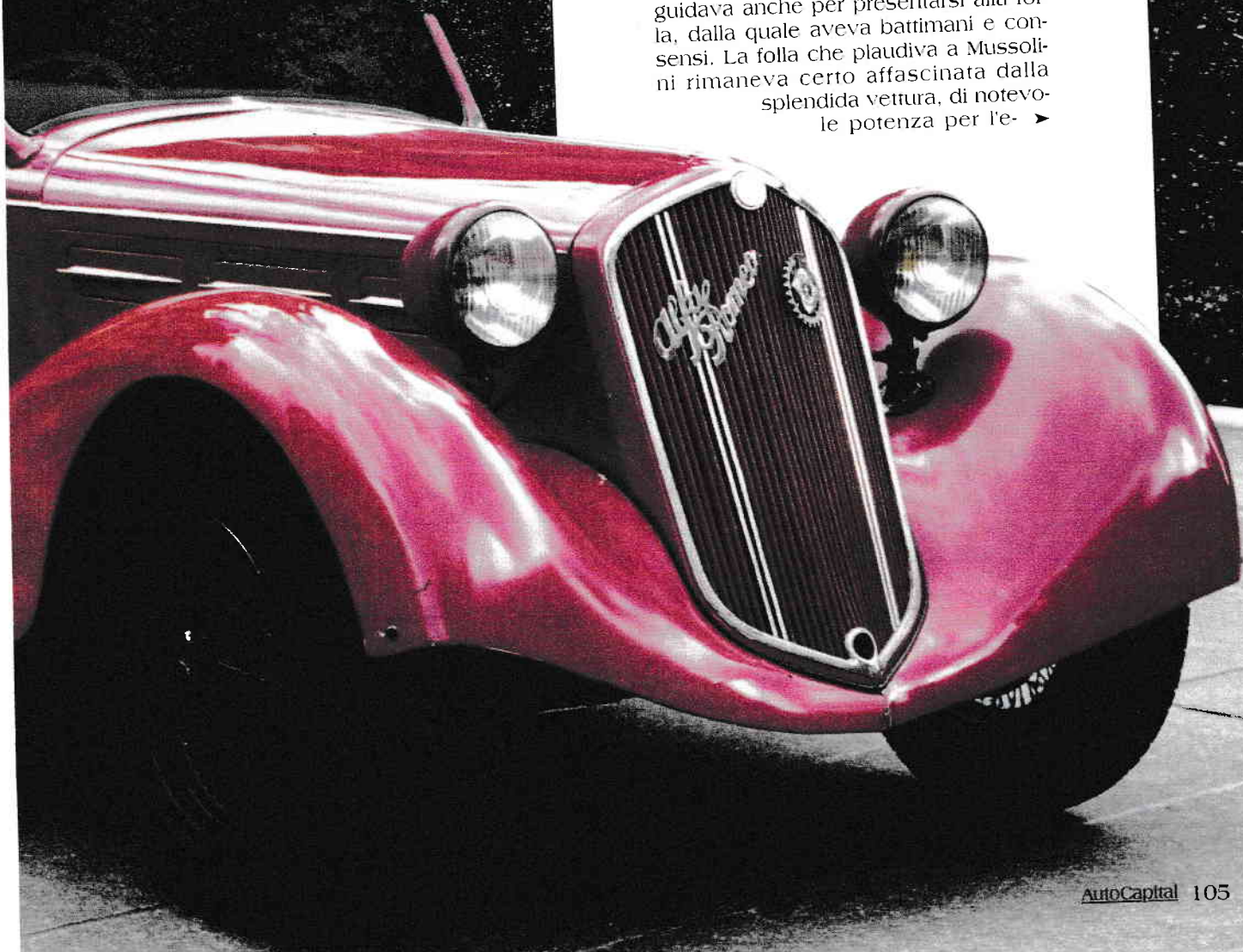
**O**ltre all'Alfa del Duce, all'asta di Coys of Kensington sono stati "battuti" altri modelli piuttosto ricercati, come un paio di Lancia Aurelia (una B20 e una B24), una Bentley Continental S2 del '60, una Jaguar E-Type spider, una Lagonda 2 Litre Chassis "basso" del '30 e una Ford GT 40 ex works John Wyer. Ci sono anche una Rolls Royce Silver Ghost del 1920, un'Aston Martin DB4 I serie del '59, una Rolls Corniche cabriolet del '74, una Fiat V8 "Diavolo Rosso" del '52 e una Ferrari Daytona del '73. E poi un'Alfa Montreal, una Rolls Phantom II...



*no proprietario il Ca-  
er Benito Mussolini:  
è andata all'asta per  
ifra di 573 milioni.*

# Bolide per i bagni di folla

**A** Londra, la Casa d'Aste Coys, nel quartiere di Kensington, uno dei più eleganti in città, ha appena offerto all'asta l'Alfa Romeo 6C 2300 Sport appartenuta a Benito Mussolini. La sua automobile personale, per capirci: quella che spesso guidava anche per presentarsi alla folla, dalla quale aveva battimani e consensi. La folla che plaudiva a Mussolini rimaneva certo affascinata dalla splendida vettura, di notevole potenza per l'e- ➤



ALFA 6 C  
2300 SPORT



■ Anno 1928. Benito Mussolini, a sinistra, interviene alla presentazione dell'Alfa Romeo 1500 6C super sport Testa Fissa, carrozzata da Zagato per la Mille Miglia: 84 cavalli, 155 km/h. A destra, il 23 aprile 1932, guida una 2300 8C da 142 CV durante l'inaugurazione dell'aeroporto del Littorio.



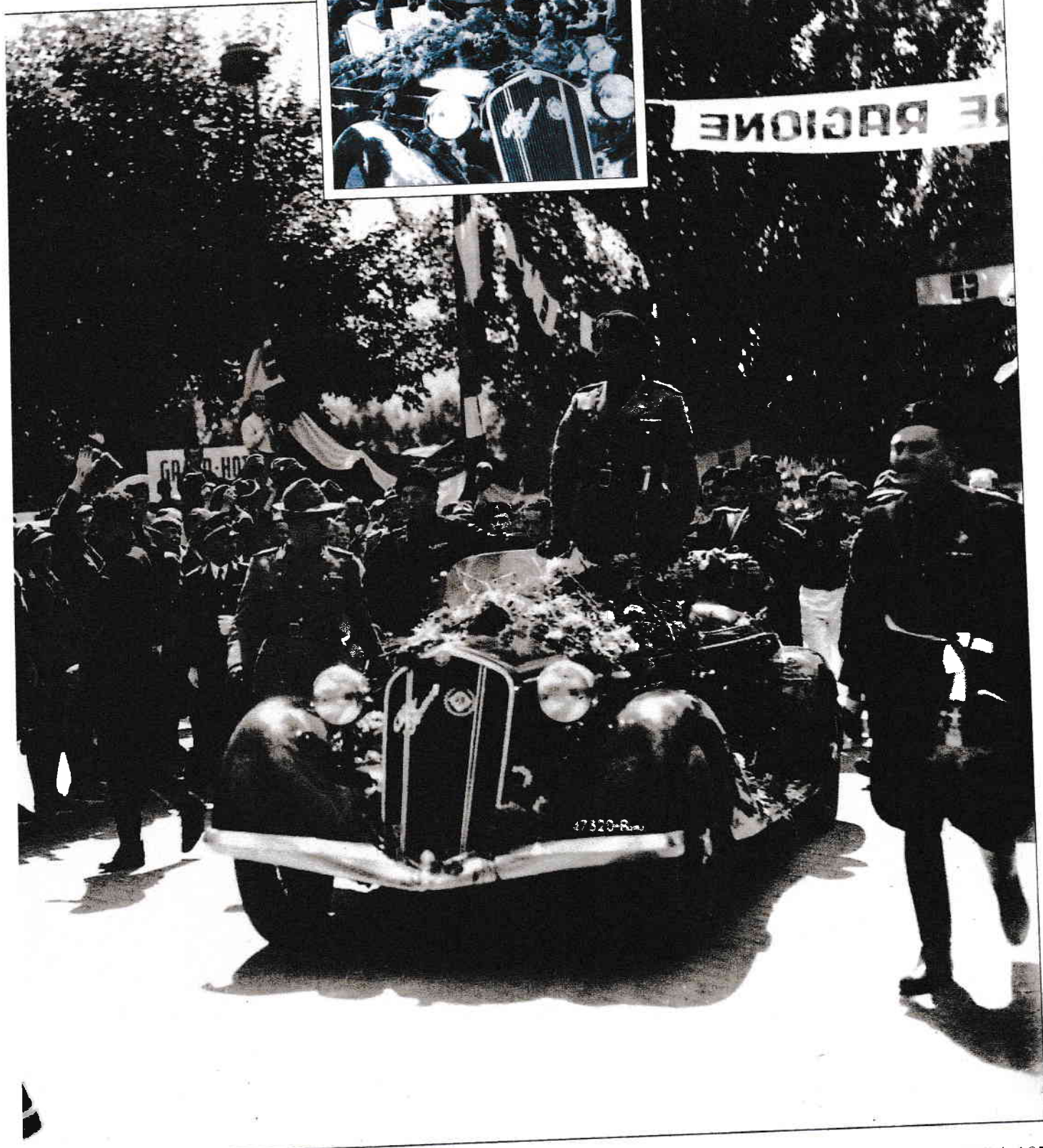
■ Qui sotto, Mussolini al volante dell'Alfa 2600 Tipo B del 1932, più nota come P3, ideata da Vittorio Jano per le corse di Formula Libera. Qui non ebbe rivali, grazie anche a Nuvolari (nella foto, terzo da destra), che ne guidò una di sua proprietà, delle sei costruite, poi cedute alla Scuderia Ferrari nel 1933.



istra, l'Alfa Romeo Touring di  
lini ritratta durante la Mille Mi-  
l 1937. Alla guida c'è l'autista  
ale del Duce, Ercole Boratto, in  
con Mancinelli, un altro valente  
dell'epoca. Si piazzarono terzi  
lasse delle auto con motore di ol-  
10 cc, e tredicesimi assoluti.



■ Nella foto a lato e in quella sotto, ecco  
l'Alfa appena comprata e sfoggiata in  
una visita in Liguria nel 1935. E sem-  
pre nello stesso anno (in basso nell'altra  
pagina) alle Grandi Manovre, Musso-  
lini incontra il generale Badoglio e re-  
sta seduto al volante (il gesto ha forse  
un suo ben preciso significato...)



ALFA 6 C  
2300 SPORT

« poca: 76 CV a 4400 giri al minuto, per una velocità massima di 130 orari. Già fin troppo elevata per lo stato delle strade di quegli anni Trenta. Ora i 130 orari li fa qualunque Panda.

La "macchina", che allora si chiamava autotelaio, era stata fabbricata nel 1935 nella gloriosissima sede dell'Alfa Romeo, al Portello. Poi la Touring l'aveva rivestita con l'unica carrozzeria scoperta mai preparata dalla Casa per quel modello. Il disegno della vettura, splendido, era di Felice Bianchi Anderloni in persona (1883-1948). Un piglio un poco più sportivo, a macchina finita, s'era otte-

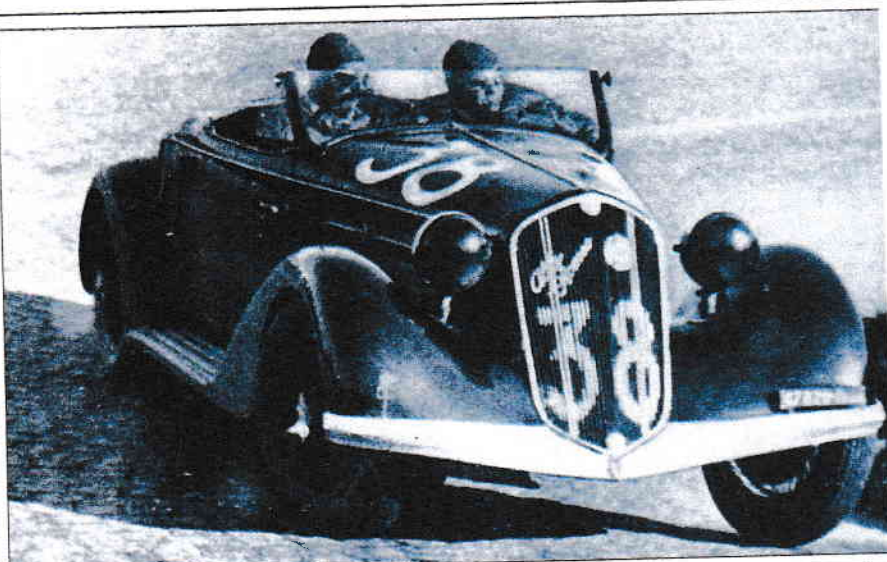
“Mussolini fece tagliare il parabrezza perché ci teneva a essere visto bene dalla folla quando era a bordo della sua Alfa”

## Quel diverbio con Bernardini

**S**u Mussolini si sono scritte migliaia di pagine, centinaia di libri. Su Mussolini "pilota" non si è mai letto molto, anche se l'iconografia del Duce in sella a tutto quello che si muoveva è ricchissima: bici, moto, auto, cavalli, aerei. "Lui" voleva provare personalmente tutto. E per chi produceva queste cose era un enorme mezzo di propaganda una foto con il Capo del Governo.

Un episodio curioso di Mussolini pilota riguarda il diverbio che ebbe, per questioni di precedenza a un incrocio, con un altro "mito" di quell'epoca, il calciatore Fulvio Bernardini (loro due erano tra i pochi che potevano permettersi un'auto a quell'epoca...).

Il "dottor Pedata", che da allenatore conquisterà un altro scudetto col Bologna, negli anni Sessanta, "osò" dire al Duce che doveva rileggersi il Codice della Strada. L'altro guidatore aveva caschetto e occhialoni e Bernardini non lo riconobbe. Ovviamente, Mussolini, che aveva "sempre" ragione, gli fece sospendere la patente per alcuni mesi. «Ma sono rimasto della mia idea» racconterà, molti anni dopo, Bernardini «avevo ragione io...».



nuto abbassando, solo di qualche centimetro, il parabrezza. Mentre, in realtà, l'idea di tagliare il cristallo sarebbe venuta proprio al proprietario dell'auto, che ci te-

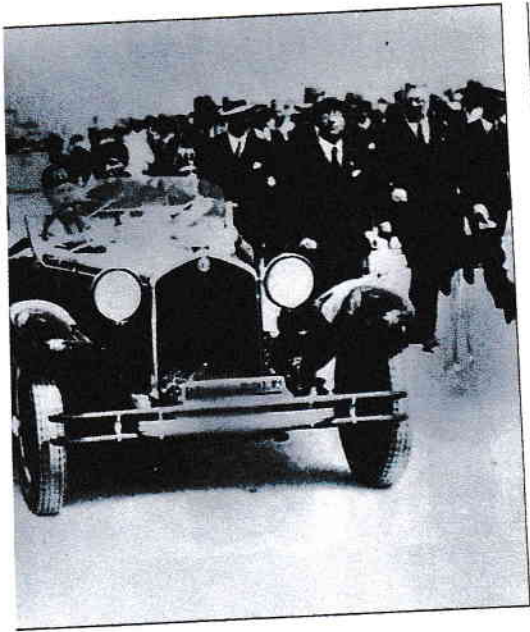
neva davvero, ovviamente, a essere visto bene dalla gente.

Proprietario dell'auto, dal libretto che ancora esiste, risulta Sua Eccellenza il Cavaliere Benito Mussolini. Come domicilio, è indicata Roma, senza altri riferimenti, ma a quel tempo, negli Anni Trenta,

era più che sufficiente, almeno in Italia. Nel 1935 quell'Alfa poteva costare 50 mila lire, l'ige compresa. Con quei soldi si comprava già un bell'appartamento. Oggi è stata venduta per quasi 600 milioni. Era un'automobile cara. Ne venderono 86, più le 473 del modello A, cioè moltissime, per quel tempo. Ma l'Alfa Romeo aveva fascino mondiale. Specie in America del Nord, gli spider Alfa avevano, rispetto alle Ferrari, Lamborghini, Bugatti di oggi, un vantaggio enorme: a quel tempo i limiti di velocità erano rari, per non dire praticamente inesistenti.

Mussolini aveva capito che l'automobile sportiva serviva alla sua immagine: oggi nessun uomo politico si farebbe vedere al volante di una F40 per incantare il suo elettorato. Ma i tempi ►





« cambiano. Vittorio Mussolini, uno dei figli, era appassionato di automobili. Aveva fondato la scuderia Parioli

“La mitica Alfa del duce venne acquistata nel 1939 da un gerarca che tuttavia non osò mai guidarla”

con qualche vettura sportiva. Così Mussolini si decide a iscrivere la sua personale Alfa Romeo alla Mille Miglia nel 1936: la guiderà il suo autista personale, Ercole Boratto in coppia con un bravo pilota dell'epoca, Mancinelli.

In quel 5 aprile 1936 l'Italia era in piena guerra d'Etiopia, a causa della quale il nostro Paese subiva le sanzioni economiche di metà del mondo. Si pensa quindi di far correre le macchine alimentandole ad alcol. Ufficialmente anche l'Alfa di Mussolini è predisposta, ma non del tutto. Il serbatoio regolamentare rimane al suo posto. Non ci sono testimonianze sul fatto che qualcuno lo riempisse di benzina, di nascosto. Ma si dubita. Comunque, Boratto riesce a riportare la vettura fino a Brescia, dopo 17 ore e nove minuti di corsa, terzo nella categoria oltre 2000 cc, tredicesimo in classifica generale (vincitori assoluti: Brivio-Ongaro in 13 ore e sette primi, a oltre 121 di media, su Alfa Romeo tre litri, otto cilindri, due compressori, che era praticamente una monoposto trasformata per ospitare due persone con motore da 220 CV).

Mussolini è contento perché di questa sua Alfa Romeo, prodotto italiano principe, alimentata ad alcol italiano, i giornali parlano, e parecchio. Non solo, ma in questa stessa edizione partecipano alla corsa anche alcune vetture a gassogeno, alimentate a legna. Il vincitore, su Alfa Romeo 1750 con compressore, munita di gassogeno Dux a carbone di legna, arriverà dopo 31 ore di cor-

sa su 1597 chilometri, una delle distanze più brevi nella storia della corsa, a 64 chilometri orari di media. La cosa non avrà seguito sportivo anche perché, nel 1937, in Italia sono ancora solo 737 gli autoveicoli alimentati a gas di gassogeno. C'era molto interesse, peraltro: gli impianti applicabili a vetture e camion avevano nomi non casuali, come Dux, Roma, Excelsior e Principe.

Quanto alla Mille Miglia, ormai Mussolini ci aveva fatto la bocca. La sua Alfa avrebbe rifatto la corsa. Stessa carrozzeria, ma motore portato a 105 cavalli a 4800 giri: si potevano toccare ormai i 165 orari. Era già un bel passo avanti, ma l'Alfa di Mussolini riprese il via nel 1937, con un miglioramento ancora più straordinario, certo più importante del nuovo motore: accanto al solito Boratto, fu messo a sedere G.B. Guidotti, che aveva vinto la Mille Miglia nel 1930

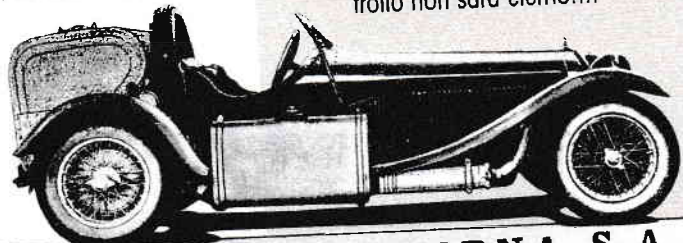
in coppia con Nuvolari. Arrivò quarta assoluta e prima di categoria in 15 ore e 40 primi, dietro Pintacuda, Farina e Harry Schell.

A Mussolini la sua Alfa piaceva ancora. Ma alla fine la cedette a un gerarca nel novembre 1939, attraverso la stessa Alfa Romeo. Il nuovo proprietario la dipinse di verde militare, ma non osò mai usarla, e tanto meno dopo la guerra: anzi, la nascose e non la guidò mai, spaventato da chissà quali possibili guai, per il possesso dell'auto di tanto padrone. Il gerarca, che non si conosce, morì nel 1960 e gli eredi, fino al 1970, tennero la vettura sempre nascosta. Fino a quando cedettero alle insistenze di un collezionista che, adesso, avanti negli anni, ha pensato di potersi disfare di tanto cimelio. Chi l'ha comperata si è trovato nelle mani una vettura quasi nuova, che ha dormito cinquant'anni, mai vista in giro. In ogni caso, è l'unica 2300 6C Spider esistente al mondo, se non avesse altri motivi d'interesse da vantare sul bancone dell'asta londinese...

## Spingi sul gas

**I**l gasogeno, o gassogeno, fu un'idea romantica e disperata: l'Italia era nella morsa delle sanzioni economiche, dopo l'inizio della campagna d'Etiopia. Tutta la Libia era nostra, ma non sapevamo quanto petrolio ci fosse (nessuno dava retta ad Ardito Desio, un geologo che aveva capito quanto oro nero ci fosse nascosto sotto tutta quella sabbia).

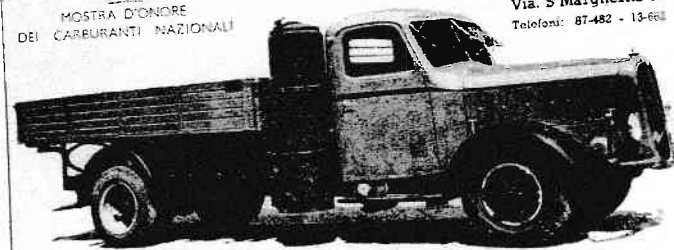
La benzina rimaneva un sogno. Pur di mandare avanti auto e camion nessuno sa cosa si sarebbe fatto. Il gassogeno era un apparecchio che serviva a gassificare combustibili in genere solidi come legna, carbone e altro. L'impianto, per essere portato a regime, richiede dai 5 ai 10 minuti, prima di poter avviare il motore. E non è il solo aspetto negativo: l'impianto dei veicoli industriali ha un peso pari al 4-7 per cento del peso totale del veicolo a pieno carico mentre sale al 15 per cento nelle vetture. Il migliore combustibile risultava la carbonella di legna. Motori di 40 CV potevano avere un'autonomia di 8 ore con un impianto da 150 kg. Per quanto questo possa sembrare strano, studi su modi alternativi di alimentare un motore sono in corso in molti Paesi. Nessuno può dimenticare, ormai, che il petrolio non sarà eterno....



XI SALONE DELL'AUTOMOBILE  
POSTEGGIO N. 343  
MOSTRA D'ONORE  
DEI CARBURANTI NAZIONALI

**SOTERNA S.A.**

MILANO  
Via S. Margherita 14  
Telefoni: 87-482 - 13-668



GASSOGENI "ROMA"  
A LEGNA

**Autocarri ALFA ROMEO A GASSOGENO**

■ Al Salone dell'Automobile non solo i camion richiamaevano attenzione. Anche gli spider, dato il grave momento, andavano a gas.

