



di Luciano Greggio

PRIMA LO SPORT POI IL DOVERE

NATA NEL 1931, ALLESTÌ AUTO DA CORSA E COUPÉ FINO AI PRIMI ANNI CINQUANTA. POI L'ATELIER DIVENNE FAMOSO PER LE VETTURE SPECIALI SU BASE ALFA ROMEO DESTINATE ALLE FORZE DELL'ORDINE



PRESIDENTE A BORDO
Durante la visita nel 1966 alla fabbrica Alfa Romeo di Arese, il presidente della Repubblica Giuseppe Saragat percorse i vari reparti fra le maestranze plaudenti a bordo di una "Giulia Super" torpedo.



ALFA ROMEO GIULIA SUPER TURISMO INDUSTRIALE

La carrozzeria torpedo allestita dalla Colli sul pianale allungato dell'Alfa Romeo "Giulia Super" del 1965 fu concepita per l'impiego di rappresentanza in occasione di speciali

visite allo stabilimento del Biscione. Priva di porte, la vettura disponeva di due ampi divani facilmente accessibili e di un esile tettuccio rigido facilmente smontabile.

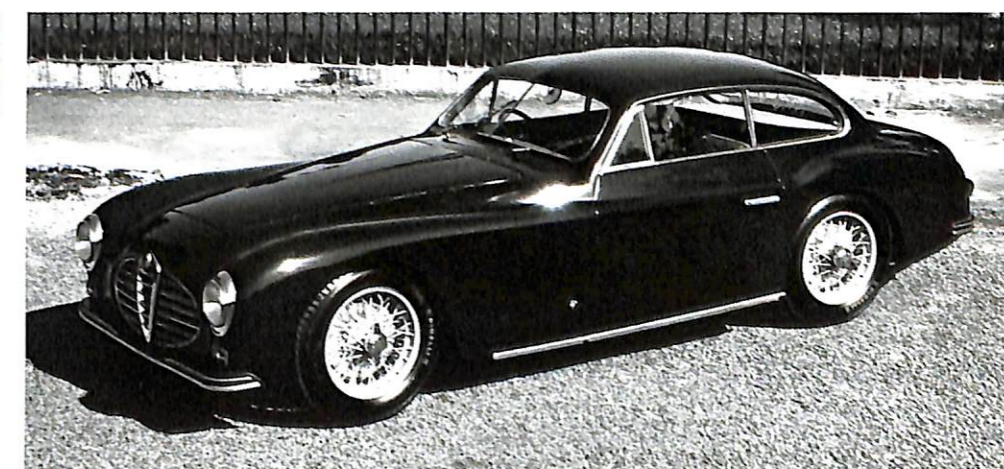
L'affermazione riscossa sulla scena internazionale dalla scuola italiana della carrozzeria fuoriserie nel corso degli anni Cinquanta ha visto coinvolti alcuni primi attori, come nel caso di Pinin Farina, della Touring, di Ghia... ma anche molti operatori minori, operosi protagonisti in un'attività ancora largamente artigianale che divenne all'epoca un'esclusiva apprezzata in tutto il mondo. Fu negli anni Trenta che la seconda generazione dei carrozzieri italiani si fece largo sul mercato, a volte rimpiazzando pochi nomi prestigiosi del passato che, appesantiti da farraginose strutture aziendali oppure in difficoltà nel seguire la rapida evoluzione tecnico-costruttiva del periodo,

si trovarono di colpo a recitare un ruolo marginale. Tale avvicendamento si contraddistinse quasi con una dinamica da cambio della guardia, e apparve particolarmente evidente nella zona di Milano, dove marchi assai noti come Brianza, Dux, Sala, Sport abbandonarono il campo per lasciarlo a nuovi arrivati aggressivi come nel caso della Carrozzeria Colli, fondata nel 1931 da Giuseppe, ex dipendente della Touring, il quale iniziò l'attività affiancato dal figlio primogenito Beniamino, anch'egli cresciuto come battilastra alla scuola altamente formativa dei Bianchi Anderloni. L'azienda si specializzò nella costruzione di scocche in alluminio e questo fu uno dei motivi che la >>

ALFA ROMEO 6C 2500 SS

TELAIO TUBOLARE

Sulla "6C 2500 SS", il più prestigioso modello Alfa Romeo del dopoguerra, la Carrozzeria Colli realizzò nel 1951 questa elegante coupé con telaio a struttura tubolare costruito dalla Cabi-Cattaneo.





Fiat

BERLINE CHE DIVENTANO COUPÉ



FIAT 1100 B DISEGNO CONTROCORRENTE

Un certo successo riscosse la carrozzeria realizzata in versione spider e coupé dalla Colli nel 1948-49 sull'autotelaio Fiat "1100 B", contraddistinta dal frontale prominente e con calandra a forma di trapezio, una soluzione in aperto dissenso con i canoni estetici in vigore nell'immediato dopoguerra.

FIAT 1500 D CARROZZERIA IN ALLUMINIO

Di linea più convenzionale apparve la grande coupé quattro posti allestita nel 1948 sulla meccanica della Fiat "1500 D" a 6 cilindri, considerata all'epoca fra i modelli di più alto livello prodotti

dall'industria nazionale. Costruite in lamiera di alluminio, le carrozzerie prodotte dalla Colli presentavano il vantaggio del peso ridotto e andavano inoltre esenti dal rischio di corrosione.



FIAT 1100/103 TV CALANDRA SDOPPIATA

Di forme tondeggianti fu la coupé interpretata nel 1954 sul pianale Fiat "1100/103 Turismo Veloce" con motore di 50 CV, una delle vetture più apprezzate dal pubblico italiano negli anni Cinquanta. La calandra sdoppiata poneva in rilievo la scritta "TV" per enfatizzare le prestazioni sportive della vettura.

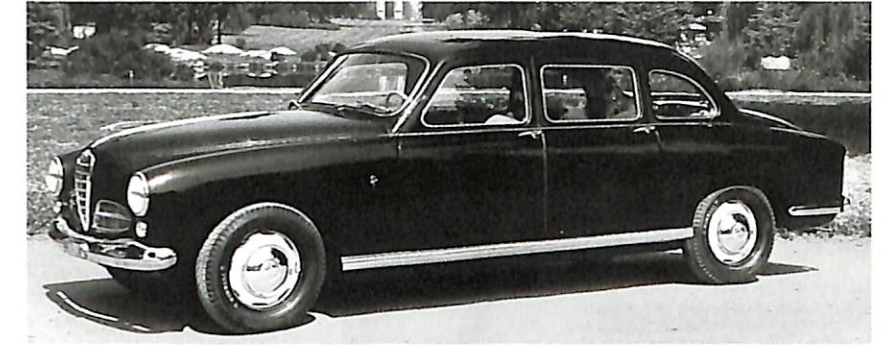


Alfa Romeo

DALLE SPORT ALLE LIMOUSINE

ALFA ROMEO 1900 PER I VIP ALLUNGO IL PASSO

Nei primi anni Cinquanta la Carrozzeria Colli si specializzò nell'elaborazione di speciali berline sei luci con passo allungato e abitabilità con strapuntini per 6/7 passeggeri. Di linea particolarmente gradevole risultò l'Alfa Romeo "1900" del 1952, cui seguì due anni più tardi la versione "1900 Super".



ALFA ROMEO 1900 TI UNA PANTERA PER STRADA

Per le forze dell'ordine la Colli allestì la famosa "Pantera" su base "1900 TI" (e poi "TI Super"). La vettura era provvista di parabrezza antiproiettile, di tetto apribile Webasto e di speciali protezioni davanti alle ruote anteriori (Ruoteclassiche dicembre 2002).



resero molto apprezzata presso i preparatori di motori e i piloti per l'allestimento di vetture destinate alle gare nella categoria Sport. Le prime realizzate presso la neonata officina di viale Certosa a Milano furono su autotelaio Fiat "1100"; una commissionata da un cliente romano, mentre altre due vennero costruite nell'aprile 1939 con motore provvisto di testata emisferica progettata dall'ingegnere Arnaldo Roselli. La prima di esse fu consegnata al pilota tedesco Reichwallner, che si aggiudicò la vittoria nella stesso anno tra le "1100" al

Grand Prix dell'Eifel; l'altra auto, costruita per il milanese Enrico Beltrachini, sfoggiò una carrozzeria di linea aerodinamica molto innovativa e partecipò senza fortuna alla XIII Mille Miglia del 1940. La vettura venne quindi utilizzata nell'immediato dopoguerra dal belga De Sauge, che la esportò poi in Belgio, dove si aggiudicò la vittoria di classe nella prima gara disputata sul circuito di Chimay (1947). Alla stessa Mille Miglia del 1940 la Carrozzeria Colli fu presente anche con la Lancia "Aprilia" elaborata da Tinarelli e affidata all'equipaggio >>

AVVISTATO UN UFO

La "Disco Volante" denominata "a fianchi stretti", interpretazione più convenzionale della omonima spider realizzata dalla Touring nel 1952. La foto è stata scattata a Roma il 19 maggio 1953.

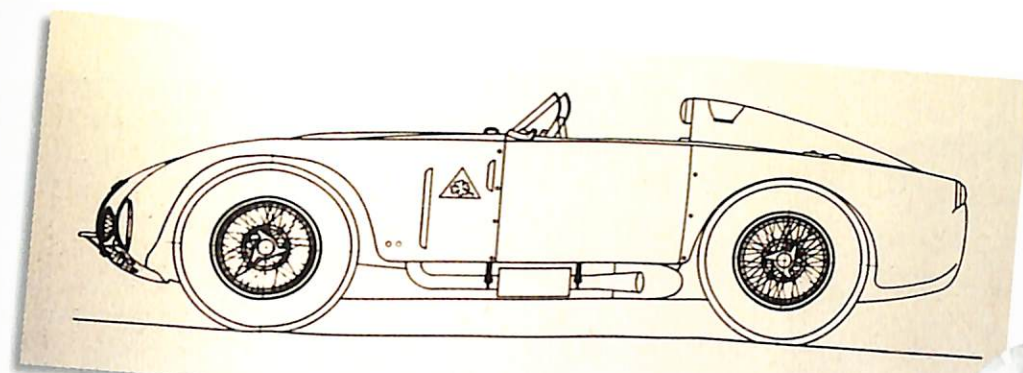
Carrozzeria
Alfa



ALFA ROMEO 6C 3000 CM SECONDA ALLA MILLE MIGLIA 1953

Spinta dal motore sperimentale 6 cilindri di 3,5 litri, la berlina "6C 3000 CM" si distinse in alcune gare dei primi anni Cinquanta. Essa partecipò alla Mille

Miglia 1953, affidata all'equipaggio Sanesi-Cagna (n. 631) e al campione argentino Juan Manuel Fangio (n. 602), che si classificò secondo assoluto.



ALFA ROMEO 6C 3000 CM SPIDER SCOPERTA PESAVA 30 KG DI MENO

Colli allestì la "6C 3000 CM" ("Competizione Maggiorata") anche con carrozzeria spider. In tutto ne furono costruite solo due. La meccanica era la medesima della versione berlina.

Motore a 6 cilindri in linea, 3495 cm³, sospensioni anteriori a ruote indipendenti, posteriori a ponte rigido tipo De Dion. La spider pesava 930 kg anziché 960.



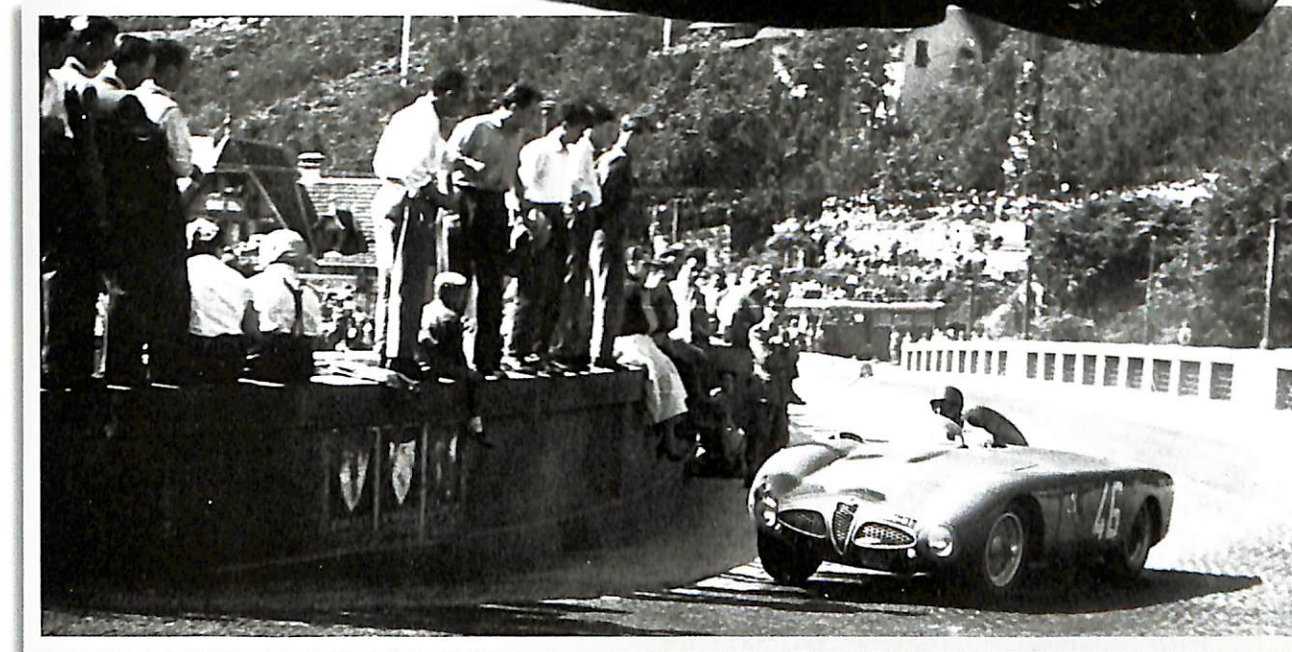
SEI CILINDRI SEI CARBURATORI

L'Alfa Romeo "6C 3000 CM" con telaio tubolare a trave centrale su un passo di 2250 mm e spinta da un motore a 6 cilindri in linea bialbero alimentato da 6 carburatori orizzontali, fu prodotta in sei esemplari (4 coupé e 2 spider) nel 1952-53. Nella foto sotto, con Consalvo Sanesi (1911-1998), pilota e collaudatore dell'Alfa Romeo.



Bracco-Casalegno (vettura con n. 69, che non concluse la gara), nonché con la Lancia "Astura" realizzata per la Scuderia Ambrosiana, iscritta con il n. 75 per la guida di Luigi Villorosi ma che non prese il via. Alla fine della guerra - che vide l'atelier milanese impegnato nella costruzione di componenti per l'industria aeronautica e di alcuni prototipi di mezzi d'assalto per la Regia Marina

- Beniamino Colli e i tre fratelli Mario, Tarcisio e Candido rinsaldarono la collaborazione con Roselli e con i preparatori Rinaldo Tinarelli e Gian Paolo Volpini, per i quali realizzarono alcune vetture aperte con scocca in alluminio, destinate a competere nel campionato italiano categoria Sport del 1947; fra esse spiccarono le Alfa Romeo "6C 2500 SS" per Marinotti e per Bianchetti (con meccanica preparata nell'officina milanese di Canavesi), la BMW "328" di Nino Rovelli e la nuova Volpini "1100" di Quintavalla con testata emisferica. Le affermazioni conseguite con quelle spider sportive di linea grintosa indussero i Colli a cimentarsi nel 1947 alla ribalta del concorso d'eleganza di Villa d'Este, dove presentarono un'ammirata barchetta Fiat "500" allestita su telaio tubolare Gilco e verniciata in una vistosa livrea verde pisello e giallo crema, che conquistò il primo posto nella classifica del Gruppo B, riservato alle vetture nazionali fuoriserie. Al Salone dell'Automobile di Torino dell'anno successivo la Colli espose due svelte barchette con meccanica derivata dalla "500" e dalla "1100" Fiat di serie; di linea molto gradevole, entrambe le auto si distinsero per la caratteristica calandra a forma trapezoidale, che contrassegnò anche la Volpini-BMW, vittoriosa con Schmid al raduno di Erlen nel 1950. A



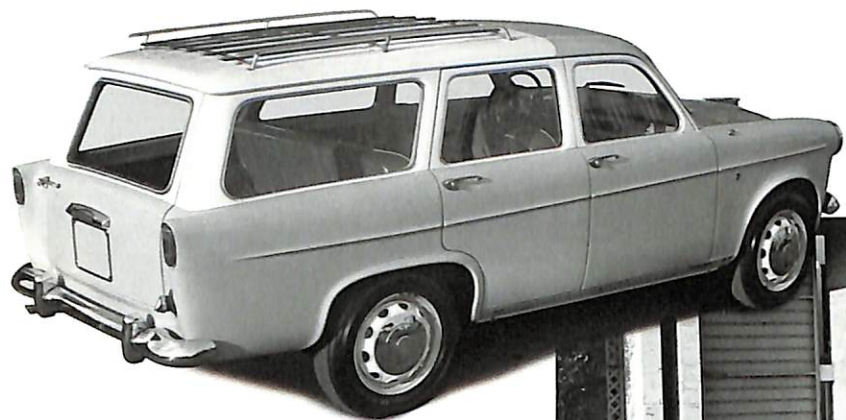
VITTORIOSA A MERANO

La "6C 3000 CM" spider fu affidata a Juan Manuel Fangio (1911-1995) per competere nel G.P. Supercortemaggiore di Merano del 1953, dove si piazzò al primo posto assoluto. Sullo stesso esemplare nel 1955 furono montati i freni a disco.

partire dal 1951 l'officina dei quattro fratelli entrò nell'orbita Alfa Romeo e realizzò quelle che risultarono le più ammirate automobili da competizione dell'epoca, fra cui la "Disco Volante" denominata "a fianchi stretti", allestita nel 1953 in esemplare unico su un leggero telaio tubolare e con la quale Nicola Musumeci si classificò secondo assoluto quell'anno alla Catania-Etna. L'anno prima era stata anche impostata la "6C 3000 CM" ("Competizione Maggiorata") in versione berlina, al volante della quale (vettura n. 602) Juan Manuel Fangio in coppia con Sala si classificò secondo alla Mille Miglia del 1953 dopo quasi undici ore di corsa e dietro la Ferrari "340 MM" di Giannino Marzotto. Con la versione spider il campione argentino s'impose al G.P. Supercortemaggiore, svoltosi a Merano il 6 settembre

1953; fu quella l'ultima volta in cui la brillante e promettente 6 cilindri del Portello fu schierata in gara. Per conto dell'Alfa Romeo la Colli realizzò anche alcuni modelli in piccola serie sul pianale con passo allungato della berlina "1900" e "1900 Super", nonché le "1900 TI" (e poi "TI Super") blindate "Pantera" destinate alle pattuglie della "Volante". I fratelli Colli si cimentarono inoltre nel 1955 con l'allestimento della monoposto Arzani-Volpini di Formula 1, spinta da un motore Maserati 4 cilindri "1500" sovralimentato con doppio compressore. Sul pianale della berlina "Giulietta" allestirono inoltre la familiare "Promiscua" e la versione allungata a sei posti (1958-60), mentre su quello della "Giulia TI" costruirono un certo numero di station wagon destinate alla normale commercializzazione, ma >>>

LE GIARDINETTE CHE L'ALFA NON AVEVA



ALFA ROMEO GIULIETTA PROMISCUA CON CERNIERE A DESTRA

Il successo della berlina "Giulietta" sul mercato nazionale indusse l'Alfa Romeo a derivarne una versione familiare, la cui realizzazione fu affidata nel 1957 alla Carrozzeria Colli, che predispose le opportune

modifiche della scocca con tetto allungato e portellone posteriore. Denominata "Promiscua", fu prodotta nel 1957, si dice, in un unico esemplare e, dopo una pausa di un anno, in 71 unità nel 1959.



ALFA ROMEO GIULIETTA PROMISCUA LIEVI MODIFICHE PER LA 2ª SERIE

La seconda serie della "Giulietta", introdotta nel settembre 1959 con lievi modifiche estetiche al frontale e in coda rispetto al modello originario di quattro anni prima, fu anch'essa offerta in versione

"Promiscua", la cui richiesta sul mercato nazionale fu comunque limitata: nel 1960 furono allestite sole 19 unità. Gran parte delle moderne station wagon sfoggia oggi prestazioni sportive.

ALFA ROMEO GIULIETTA TI LUNOTTO ALL'INDIETRO

La Colli produsse anche una speciale versione della "Giulietta TI" (nella foto il modello del settembre 1959) con abitacolo a sei posti, provvisto di strapuntini e di un padiglione allungato con montante posteriore ad angolo negativo, soluzione stilistica che riscosse ben pochi consensi



soprattutto alla Polizia Stradale (1962) e ad altri enti pubblici. La realizzazione di tale versione venne affidata successivamente alle carrozzerie Giorgetti e Grazia. L'attività della Colli fu coinvolta anche nel settore aeronautico, quando l'ingegner Luigi Pellarini concepì nel 1946 e fece realizzare il progetto dell'automobile volante "PL1C", curioso veicolo monoposto con fusoliera metallica, motore monocilindrico Gilera e ali ripiegabili all'indietro per consentire la circolazione su strada. Nel 1947 vennero realizzati il prototipo biposto "PL2C" e triposto "PL3C", al cui progetto contribuì l'ingegnere Amilcare Porro. La versione triposto, spinta da un motore di 80 CV, fu messa a punto dai due



ALFA ROMEO GIULIA TI FAMILIARE UNA PICCOLA SERIE FU COMMERCIALIZZATA

La "Giulia TI" del 1962 in versione familiare della Colli esibì una carrozzeria assai più gradevole rispetto a

quella della "Giulietta", soprattutto nella parte posteriore, che presentò un ampio portellone con lunotto panoramico

incorporato, incernierato sul tetto anziché lateralmente. Anticipò il concetto di familiare ad alte prestazioni.



INDOSSÒ LA DIVISA

Questa è la dotazione completa con cui la "Giulia TI" furgonata venne consegnata alla Polizia Stradale.

RAPIDO SOCCORSO

La stessa versione venne allestita anche come autoambulanza per interventi rapidi in caso di incidente.



famosi piloti trasvolatori Alessandro Bonzi e Maner Lualdi, i quali coprirono in varie sessioni di collaudo oltre 5000 chilometri, dei quali duemila con la macchina in volo. Le modeste qualità stradali di quella strana automobile bivalente suggerirono tuttavia l'abbandono del progetto, dopo che sull'ultimo prototipo "Aer 1" si era proceduto a ripiegare in avanti la parte terminale della fusoliera per ridurre l'ingombro in lunghezza del veicolo. La Carrozzeria Colli chiuse i battenti nel giugno 1972 a causa della ridotta quantità di ordini, in un momento in cui l'attività di molti operatori nel settore delle auto fuoriserie si stava ridimensionando in misura drastica e irreversibile. ■

