



FONDATA NEL 1962

Q



Quadrifoglio

PERIODICO DEL REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

International Club

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% Aut. n. C/RM/51/2011

60 GIULIETTA 60 ANNI



LEGGENDARIA P2 ATTO SECONDO



SOBRIA TRENTENNE



LA 4C SI SCOPRE



PIT STOP: IERI E... IERI



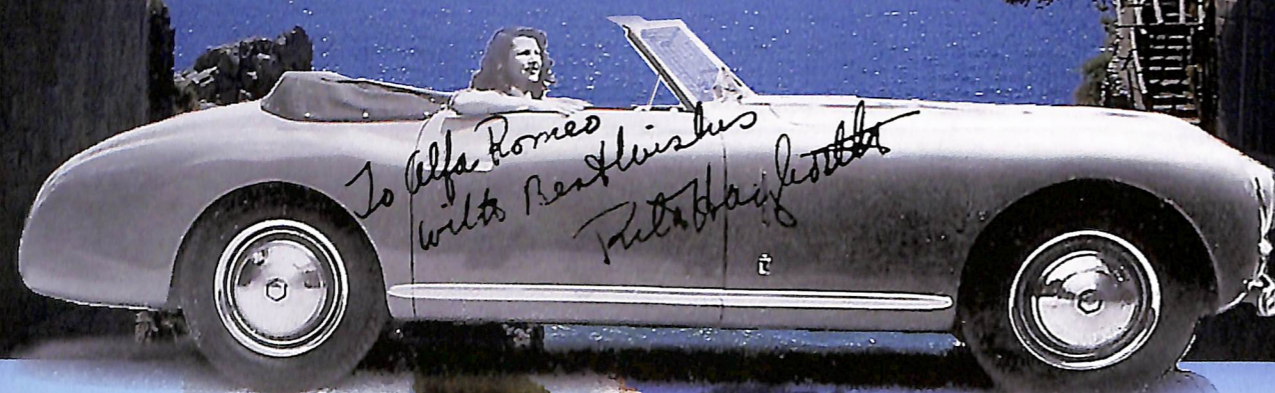
Registro Italiano Alfa Romeo *International Club*



XXX° RALLY VETTURE STORICHE ALFA ROMEO

LA COSTA DEGLI DEI E IL CILENTO

12-19 SETTEMBRE 2015



02 444 29 421 / 02 444 29 116

registroalfa@alfaromeo.com | www.blogriar.it | www.riar.it

Sommario

4	LETTERA DEL PRESIDENTE
6	NASCE L'ALFA 90
16	DE DION. OLTRE IL "PONTE"
20	LEGGENDARIA P2 - PARTE SECONDA
30	LA P2 DEL MUSEO DI TORINO
32	LE VETTURE DELL'ASSEMBLEA 2014
36	OGGI LO CHIAMANO PIT-STOP
46	QUEL SORPASSO... A FARI SPENTI
48	PROSPERO GIANFERRARI
54	COLLEZIONANDO
57	IMMAGINI DI UN'EPOCA
58	BENVENUTA 4C SPIDER
62	60 GIULIETTA. 60 ANNI
64	DAL MONDO RIAR
66	IN LIBRERIA
67	UN PIENO APOGGIO

SEMESTRALE N. 8/2014 - ANNO IV - LUGLIO-DICEMBRE 2014
 DIRETTORE RESPONSABILE: MAURIZIO TABUCCHI
 DIRETTORE EDITORIALE: LORENZO ARDIZIO (lorenzo.ardizio@riar.it - +39 338 18 01 691)
 EDITORE: REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO. INTERNATIONAL CLUB
 IMMAGINI: CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO - ARESE MI (C.D.A.R.)
 ARCHIVIO E COLLEZIONE SdA - ARCHIVIO RIAR
 MUSEO DELL'AUTOMOBILE DI TORINO
 ARCHIVIO LA

STAMPA: TIPOLITOGRAFIA TRULLO S.R.L. - ROMA

TEL: +39 02 444 29 421 | +39 338 18 01 691
 E-MAIL: quadrifoglio@riar.it

REGISTRAZIONE AL TRIBUNALE DI MILANO N. 319 DEL 10-06-2011

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. TESTI E IMMAGINI CONTENUTI IN QUESTO NUMERO NON POSSONO ESSERE RIPRODOTTI SENZA L'AUTORIZZAZIONE DELL'EDITORE.



Lettera del P residente

a Cari Soci e Amici del RIAR,

per noi appassionati di Alfa il 2014 si chiude con alcune belle notizie che, pur in tempi di scarsa o nulla euforia, almeno rallegrano una parte dei nostri pensieri. L'Alfa Romeo, come solo noi avevamo da tempo sostenuto, è finalmente tornata. E' tornata ad essere un marchio a sé stante che si posizionerà sul mercato da solo, come la Maserati e la Ferrari, e non come un brand Fiat Auto, oggi FCA. Sempre un grande marchio che ha e avrà i suoi nuovi centri di progettazione e sviluppo, i suoi stabilimenti, le sue strutture commerciali e marketing. E nel 2015 vedrà la luce sui mercati internazionali la nuova Giulia, in azione da tempo piuttosto camuffata sulle strade italiane, da dove voci indiscrete parlano di prestazioni e risultati eccellenti. Una vera Alfa, insomma, con trazione posteriore, potenza e leggerezza così come vuole una tradizione che oggi continua. Alla Giulia si aggiungeranno via via nuovi modelli, anche in alto di gamma. Ma non solo... come infatti ormai tutti saprete, anche il Museo sarà restituito "più bello e più grande che prima" agli appassionati e ai visitatori di tutto il mondo, probabilmente a fine maggio. Anche qui nel pieno rispetto e salvaguardia delle vecchie amate mura ristrutturata però in chiave moderna e prestigiosa con la collaborazione dei massimi esperti nel settore, tra cui il RIAR.

Il RIAR che con l'Alfa Romeo e il suo CEO, ing. Harald J. Wester, ha voluto ricordare i 60 anni della Giulietta con un evento straordinario che ha richiamato tra Mantova e Verona 60 storiche Giuliettas da tutto il mondo, Stati Uniti, Nuova Zelanda e Cina compresi, con un gran ritorno di immagine e stampa ovunque. Il RIAR, attivo e prestigioso Club ufficiale della Casa, ha tenuto e terrà sempre alta negli anni, con il Vostro contributo, la bandiera dell'Alfa tenendo vive con essa la passione e la cultura di un Marchio immortale.

Stefano d'Amico
Presidente Registro Italiano Alfa Romeo



Dear RIAR Members and Friends,

the end of 2014 brings good news to all Alfa lovers and, in gloomy days like these, gives us some reason to rejoice. As we predicted among general incredulity, Alfa Romeo is finally back! It's once again an independent brand ready to tackle the market on its own, like Maserati and Ferrari, not as one of Fiat Auto's (now FCA) brands. A great car-maker with new R&D facilities, plants, and Sales and Marketing network. 2015 will be marked by the international launch of the new Giulia, which is being secretly tested on Italian roads, apparently with excellent results. A true Alfa, powerful, light and with rear-wheel drive in the best of the Biscione's tradition. Additional new models will follow, including top range cars. But there's more... As you all know, the Museum will also be returned to Alfa enthusiasts from all over the world probably by the end of May, and it will be "bigger and better than ever". The structure of the existing building will be preserved, but our beloved museum will undergo a prestigious renovation and modernization planned by some of the greatest experts in the field, like RIAR.

Under the auspices of Alfa Romeo and its CEO Harald J. Wester, RIAR celebrated the Giulietta's 60th Anniversary with an exceptional event, a rally between Mantua and Verona with 60 classic Giuliettas from the four corners of the world, including United States, New Zealand and China, which got worldwide press coverage and an excellent return on image. RIAR, Alfa's very active official Club, has always flown the car maker's flag high and, with Your help, will continue to do so to keep its heritage, legend and passion alive.

Stefano d'Amico
President of Registro Italiano Alfa Romeo





Guardare agli anni Novanta

Oltre alla Giulietta, nella "lista" degli anniversari 2014 fa capolino anche l'Alfa 90. Avveniristica ma sobria. Forse troppo. E non certo fortunata. Oggi viene riscoperta dagli appassionati.

Per l'Alfa Romeo non passa anno senza festeggiare anniversari: vittorie, nuovi modelli, vicende aziendali. Ogni occasione è "buona" per commemorare un avvenimento ed, anzi, molto più spesso ci si ritrova a dover scegliere a quale di esse dedicare eventi, raduni o pagine del Quadrifoglio. Nel primo numero del 2014 non abbiamo che potuto ricordare la nascita della Giulietta, una delle vetture più note e rappresentative del Marchio. Una vettura capace di riscrivere le regole del gioco, di affascinare un'intera generazione e – soprattutto – di portare i volumi di produzione del Portello a livelli che fino ad allora non si erano nemmeno potuti immaginare. Un vero successo, nel senso più pieno del termine.

Nel 1984 sono passati trent'anni da quel 1954 che vide debuttare in società la "fidanzata d'Italia". E molte cose sono cambiate: ci sono state la Giulia, l'Alfetta, addirittura l'Alfasud. E l'Alfa Romeo è divenuta sempre più famosa, sempre più grande. Ma a grande fama e grandi dimensioni corrispondono anche grandi difficoltà, quando con la crisi petrolifera, una concorrenza sempre più agguerrita ed una situazione aziendale tormentata da lotte sindacali ed influenze politiche la grande fabbrica incomincia ad accumulare debiti.

All'alba del 1982, sorge l'urgente necessità di un aggiornamento dell'Alfetta e della Giulietta. Il disegno della prima – nonostante i molti e profondi restyling – risaliva al



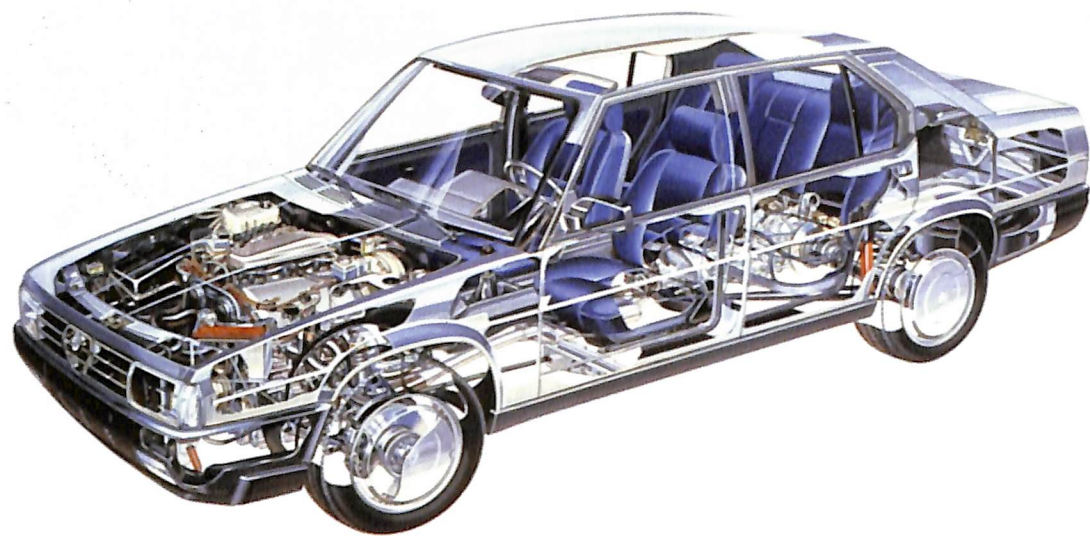
1972, la Giulietta al contrario non aveva subito sostanziali modifiche dalla sua presentazione, nel 1977. Data l'urgenza e l'attualità della meccanica transaxle, si deciderà quindi di affidare il disegno della K2, la futura Alfa 90, a Bertone, lasciando al Centro Stile Alfa la K1, quella che sarebbe diventata la 75. Ed in questo numero è proprio l'"alfanovanta" che si vuole commemorare, che un successo commerciale non sarà mai, come non sarà in grado di far sognare il pubblico, di restare impressa nella cultura di un paese, di segnare un'epoca. Ma che, trent'anni dopo, ha finalmente la possibilità di vedersi riconoscere i meriti, forse perdonare i difetti, ma sicuramente potrà ritagliarsi il suo spazio nella grande storia dell'Alfa Romeo.

IL DEBUTTO IN SOCIETÀ

L'Alfa 90 viene presentata al pubblico nell'ottobre 1984 dopo che, il 21 settembre, era stata presentata a Roma al Presidente della Repubblica Sandro Pertini, nel cortile del Quirinale. L'Alfa Romeo, oltre che dal direttore generale dell'IRI Zurzolo, è rappresentata dal presidente Massacesi, dall'amministratore delegato Innocenti, dal vice presidente Peracchi, dall'amministratore delegato Alfa Romeo Auto Lingiardi, dal direttore generale tecnico progettuale Surace, dal direttore degli stabilimenti Arese e Portello Moroni, dal direttore del centro stile Cressoni, dai direttori Russo e Catalanotto, dal capo del distret-

Il più noto degli slogan recita: "La civiltà della Macchina". Ma l'Alfa 90, nonostante le ambizioni, la raffinatezza tecnica ed una sobria eleganza, non sarà mai un simbolo della propria epoca.





to di Roma Minonzio. Nuccio Bertone, che ha disegnato la linea della vettura illustra al Presidente le caratteristiche della "90" con l'ingegner Surace. Essa viene accolta anche da altre cariche dello Stato, da Bettino Craxi, Presidente del Consiglio a Francesco Cossiga, Presidente del Senato.

Un lancio non certo in sordina. Al contrario, molte sono le speranze riposte nel nuovo modello. Se la base di partenza è ancora quella dell'Alfetta, non sono poche le piccole rivoluzioni che la riguardano.

Esternamente è una pulita berlina a tre volumi, caratterizzata da linee spigolose, e slanciata da una profonda scalfatura sulla fiancata. I gruppi ottici posteriori sono collegati fra loro da una banda catarifrangente rossa, in cui è incastonata la luce della retromarcia. Molto sobrio il frontale, che però vanta uno spoiler retrattile inserito sotto



lo scudo paraurti. Sospeso da pistoncini a gas, esso scende a seconda della velocità, a partire dagli 80 Km/h, per rientrare a bassa velocità e non ostacolare nelle manovre fra i marciapiedi. Anche l'interno si discosta fortemente dalla tradizione. Il cielo è dotato di un imponente imperiale con tre luci spot e i comandi degli alzacristalli, mentre la versione Quadrifoglio Oro monta una strumentazione interamente digitale. Il cassetto portaoggetti di fronte al passeggero è estraibile e dotato di una maniglia che ne fa all'occorrenza una piccola valigetta.

Dal punto di vista meccanico, il telaio, fatta eccezione per l'adozione del servosterzo, è quello dell'Alfetta, e così anche i propulsori 1.8 (120 CV, 175 Km/h), 2.0 (128 CV, 190 Km/h), 2.0 iniezione (128 CV, 190 Km/h) e 2.4 turbodiesel (110 CV, 175 Km/h). L'Alfa 90 era però disponibile anche nella versione Quadrifoglio Oro, che montava il V6 2.5 litri iniezione della GTV6 e dell'Alfa 6, forte di 156 CV per una velocità di 200 km/h. Le velocità massime delle versioni a benzina, dotate di "cambi lunghi" per il miglioramento dei consumi, erano ottenute in quarta.

ALLA RICERCA DELLA QUALITÀ

Alfa Romeo è uscita piuttosto malconcia dagli anni Settanta quanto a soddisfazione del cliente per la qualità costruttiva: primi fra tutti i fortissimi problemi di corrosione delle Alfesud. Problemi che verranno presto risolti, ma con l'immagine di vettura e costruttore ormai gravemente compromessa. Inevitabile che molta attenzione venga quindi rivolta al controllo della qualità, sia in fase di progettazione che di produzione. Vengono predi-



Nella pagina accanto, una trasparenza mette in evidenza il pianale derivato da quello dell'Alfetta. In basso, è Juan Manuel Fangio a guidare l'Alfa 90 che farà da appripista a Monza il 9 settembre 1984, prima del GP d'Italia di Formula 1. Qui sopra, la vettura viene presentata anche alle autorità italiane a Roma il 21 settembre successivo: primo fra tutti il Presidente della Repubblica Sandro Pertini, accompagnato da Massacesi, Innocenti, Surace e Zurzolo. In basso, non mancano le "prove" anche di Bettino Craxi e Francesco Cossiga.





Le varie fasi di produzione dell'Alfa 90: qui sopra, accanto alla linea di montaggio sono presenti dei display luminosi per segnalare ai gruppi di lavoro le anomalie più frequenti, da eliminare... al grido di "lavoriamo bene oggi per avere lavoro domani!"

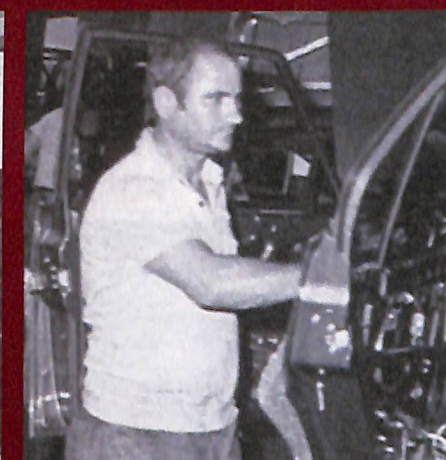
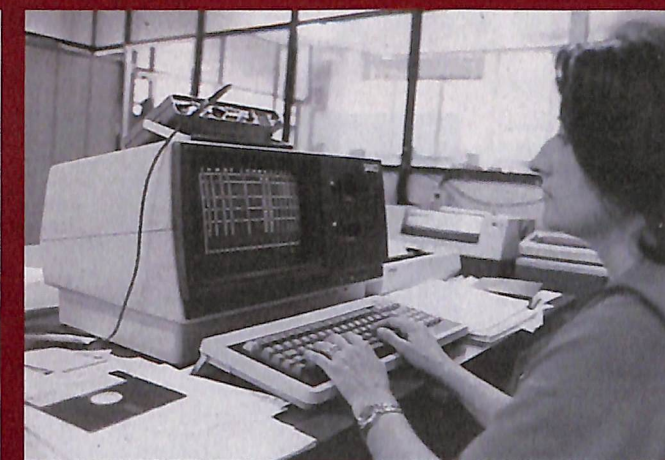
sposti, secondo la Casa, "collaudi prolungati su pista e su rulli, accorgimenti particolari sulle linee, rigide specifiche per tutte le parti prodotte da terzi, sofisticati controlli elettronici: con la nuova berlina si inaugura una nuova filosofia della qualità che non si limita alla verifica a posteriori ma nasce insieme alla vettura". E, prima ancora, si sono studiati i processi produttivi, le lavorazioni, i flussi, al fine di scongiurare dei difetti congeniti che potenzialmente potrebbero causare imperfezioni. E per verificare che l'assemblaggio possa avvenire nel migliore dei modi, senza criticità, viene inaugurato anche il "pilot plant", ovvero una produzione-pilota che simula gli stessi processi che verranno adottati in serie, in modo da poter verificare che ogni singola operazione sia fattibile e non origini un difetto. È una piccola squadra, ma fondamentale.

Tuttavia, se le intenzioni sono buone ed i metodi anche, sarà un'altra ambizione del management a vanificare gli sforzi: la fretta. La vettura deve essere pronta in brevissimo tempo ed ogni tappa è forzata, come pubblicizzato dalla stessa Alfa Romeo in una dettagliata cronistoria "All'inizio in azienda la chiamavano K2", all'epoca pubblicata su Alfa Romeo Notizie, il periodico dei dipendenti dell'azienda (qui riportato, per intero, nel box a pag. 14).

Nella pagina accanto, i contenitori specifici posti lungo la catena di montaggio per rifornire gli operai dei giusti componenti, l'elaborazione elettronica dei dati ricevuti dai test all'impianto elettrico, le varie fasi dell'assemblaggio ed il collaudo dell'impianto elettrico su un apposito banco.

PROBLEMI. E SOLUZIONI

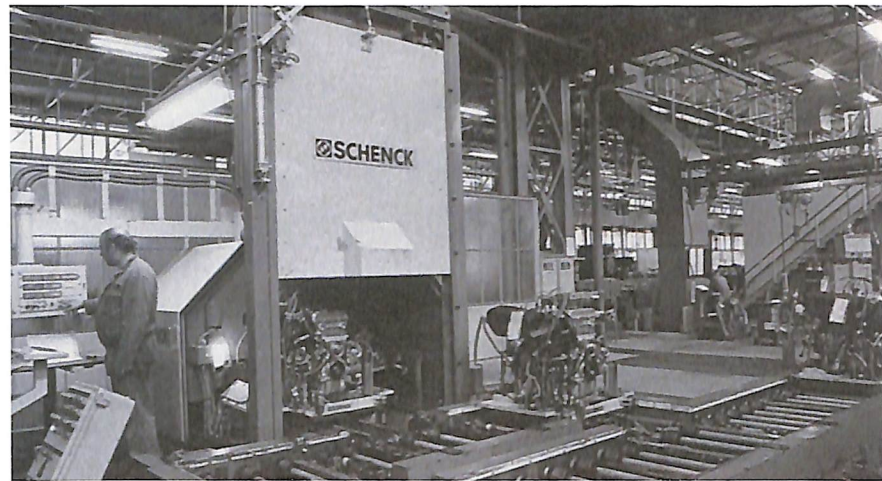
A tappe forzate e senza tregua, l'Alfa 90 vedrà presto la luce ma anche, purtroppo, il susseguirsi di problemi "di gioventù". Di progettazione complessa e sofisticata, proprio per questa ragione subirà ancora più forti gli effetti della frettolosa gestazione: ne risulterà una vettura afflitta da moltissimi difetti, talvolta gravi (che comportano cioè il fermo-vettura, con ovvi inconvenienti per il proprietario) e quindi deleteri per la reputazione del Marchio e della sua rete vendita-assistenza. Ma la carriera, nel 1984, è solo all'inizio.





L'impianto di collaudo automatico dei propulsori e, in basso, le unità pronte per il montaggio in vettura.

Nella pagina accanto, il collaudo finale delle vetture prodotte avviene inizialmente sui banchi a rulli. In basso, il "pilot plant" dove, prima della messa in produzione, vengono simulati e perfezionati i processi produttivi, al fine di ottenere una qualità superiore.



NUOVE REGOLE E NUOVI MOTORI

Per offrire una vettura di alto livello senza incorrere nella penalizzazione fiscale per le automobili con cilindrata superiore ai due litri, nel 1985 la gamma si arricchisce della versione 2.0 V6 iniezione. Il propulsore, derivato dal V6 di 2,5 litri della Quadrifoglio Oro, ha una cilindrata di 1996 cc ed adotta il CEM (Controllo Elettronico Motore), un sofisticato sistema di gestione integrata del propulsore, sviluppato da Alfa Romeo e Spica (anch'essa società del Gruppo Alfa Romeo). Il motore, dal funzionamento estremamente fluido e silenzioso, eroga una potenza massima di 132 CV a 5600 giri/min (18 kgm a 3000 giri/min) e permette una velocità massima di 192 Km/h (km da fermo in 30,4 secondi).



Alle pagine 14 e 15, un estratto di "Alfa Romeo Notizie", descrive tutte le fasi che hanno portato l'Alfa 90 alla produzione: dagli input della direzione ai collaudi finali.



LA BERLINA MEDIA È DI NUOVO "SUPER"

Due anni dopo il debutto, e con alle spalle le non poche criticità della "prima serie", al Salone di Torino del 1986 viene presentata la nuova gamma Alfa 90 Super. Inedite finiture interne, una diversa mascherina e il porta-targa in tinta distinguono esteticamente le nuove versioni. Scompare il due litri a carburatori e viene resa disponibile per il mercato estero la versione catalizzata della 2.5i V6. Il propulsore turbodiesel adotta un turbocompressore più compatto (K16) e il riscaldatore del gasolio. Le trasmissioni delle versioni a benzina vengono riviste, accorciato il rapporto al ponte. Le velocità massime si raggiungono ora in quinta e il miglioramento delle accelerazioni è nell'ordine del 20-25%. Sulle versioni V6 è da notare la possibilità (optional) del sistema ABS a controllo elettronico.

L'Alfa 90 verrà prodotta fino al 1987 in 54.500 esemplari: 6.677 con motore 1.8, 27.447 sono le due litri, 6.912 le 2.5 e 15.392 le turbodiesel.





ALL'INIZIO LA CHIAMAVANO "K2"

Fra le tante caratteristiche d'avanguardia, l'Alfa 90 ne presenta alcune che il grande pubblico non è in grado di apprezzare ma che per la Casa del Biscione e per gli uomini che vi lavorano rappresentano un motivo di legittimo orgoglio. Il progetto dal quale è scaturita la nuova berlina compatta di qualità, infatti, è stato delineato, impostato, sviluppato e portato al traguardo dell'industrializzazione non soltanto in tempi incredibilmente brevi, ma in un clima di strettissima cooperazione fra le tante componenti aziendali coinvolte: cooperazione che ha consentito di tradurre in realtà, nonostante gli strettissimi vincoli cronologici che condizionavano il progetto K2 (così lo si è sempre chiamato in azienda fino alla vigilia, si potrebbe dire, del lancio commerciale), modi di operare profondamente innovativi sia per quanto riguarda i processi di industrializzazione, sia circa l'assicurazione della qualità. I termini di tempo di quella che possiamo definire la gestazione della 90, che ha inizio con la presentazione al management aziendale di modellini di stile e si conclude con l'avvio della produzione in serie, distano fra loro di soli 26 mesi, quanti ne intercorrono fra l'aprile 1982 ed il luglio 1984: un autentico primato se si considera che il nuovo modello, pur beneficiando del prezioso bagaglio di know-how tecnico ereditato dall'Alfetta, è sotto moltissimi aspetti, anzi in misura nettamente prevalente, un'automobile integralmente nuova e contiene in sé una carica eccezionalmente ricca di innovazione tecnica. Questa valutazione risulta ulteriormente rafforzata se si considera che la 90 nasce con cinque diverse motorizzazioni e che in coincidenza con il suo lancio commerciale sono in avanzata fase di sviluppo ulteriori sue versioni, destinate a fare la loro comparsa in tempi relativamente ravvicinati. La severità delle limitazioni cronologiche imposte per lo sviluppo del progetto K2 (a titolo di curiosità, la scelta di questa sigla non ha alcun legame di natura alpinistica, ma si riallaccia a una terminologia convenzionale nella quale il numero 2 esprime un coefficiente proporzionale al grado di rinnovamento previsto rispetto al modello precedente) ha impedito fra l'altro che in esso fosse inserita, come per il passato, una fase preliminare riservata agli studi cosiddetti d'avanprogetto, durante i quali tradizionalmente veniva verificata la fattibilità industriale del modello allo studio, su un piano ancora prevalentemente teorico. Nonostante ciò l'Alfa 90, quale si presenta nella sua versione definitiva ormai in produzione, realizza nella misura media del 90 per cento gli obiettivi che erano stati formulati su base teorica nel capitolo d'onere preliminare nel progetto K2 sia per quanto riguarda la produzione dei pesi, il miglioramento delle prestazioni, la riduzione dei consumi, sia in termini di miglioramento del confort, di arricchimento delle dotazioni, di contenimento dei costi d'esercizio. La data di partenza della fase esecutiva del progetto K2 - che per la precisione assume da quel momento, nella terminologia aziendale, la nuova sigla 162 - è come si è visto l'Aprile 1982. A quell'epoca risale l'incarico formale per la stilizzazione della nuova

vettura conferito al carrozziere Bertone. Contemporaneamente ha inizio, all'interno della Direzione ricerche ed esperienze Alfa Romeo, l'emissione dei cosiddetti "disegni E" destinati ai diversi settori chiamati a partecipare allo sviluppo del progetto (i "disegni E" si possono considerare come il primo stadio della lunga e articolata fase destinata a sfociare nell'approntamento dei disegni esecutivi d'industrializzazione, detti anche "disegni A"). Vale la pena di sottolineare che nella cadenza cronologica

inizialmente stabilita l'emissione dei "disegni E" si sarebbe dovuta concludere nel febbraio 1983 e che essa ebbe termine, invece, assai più tardi, nel giugno dello stesso anno. Non si trattò, però, di un episodio di disfunzione nella strategia di sviluppo del progetto, bensì di una conseguenza del fatto che il modello 162 era stato prescelto per la prima attuazione pratica del "nuovo modo di fare l'auto" che avrebbe dovuto costituire il momento di maggiore significato nel programma di aggiornamento tecnologico e organizzativo del complesso produttivo di Arese e che a Pomigliano d'Arco era già stato parzialmente applicato in occasione dell'industrializzazione dell'Alfa "33". Per questa ragione la prima fase dello stadio di attuazione del progetto 162 fu assai più ricca di imprevisti da affrontare e risolvere e di cambiamenti decisionali introdotti in corso di sviluppo del processo stesso (modifiche alle caratteristiche dei motori, adozione di nuovi componenti nell'ambito degli accordi produttivi con altre Case etc.) rispetto a quanto di norma si era verificato nei precedenti nuovi modelli da avviare alla produzione. La tappa successiva della storia aziendale della 90 si può fissare all'ottobre 1983, quando si



Estratto dal periodico "Alfa Romeo Notizie" del 17 settembre 1984

conclude la sperimentazione condotta con il primo esemplare-pilota approntato già dal dicembre dell'anno precedente, che dapprima è stato sottoposto a verifiche della resistenza strutturale (risulta superiore a quella dell'Alfetta, nonostante la sensibile riduzione di peso conseguita) e successivamente ha affrontato con esito incoraggiante prove di lunga percorrenza su fondo stradale particolarmente impegnativo (pavé di tipo belga) prima di essere sottoposto con risultato altrettanto positivo alla prova d'urto contro barriera. Ma nel frattempo il progetto 162 è andato considerevolmente avanti sulle direttrici di altri programmi di sperimentazione, riguardanti più da vicino le problematiche della realizzazione industriale della nuova vettura. In questi programmi è intervenuta direttamente, in parallelo con la Direzione Ricerche ed Esperienze, anche la Direzione Qualità con il coinvolgimento dei massimi responsabili delle tecnologie costruttive, chiamati a verificare ed assicurare, in anticipo rispetto al momento della loro materiale entrata in scena, la congruenza del progetto con le esigenze proprie del processo di fabbricazione. Anche lungo questa direttrice dello sviluppo del progetto i tempi sono stati accelerati al massimo, tanto che già nel settembre 1983 si è completata la definizione della fase di primo montaggio. La conclusione di questo capitolo particolare della storia aziendale dell'Alfa Romeo, che ormai prelude direttamente all'avvio della produzione in linea della 90, si registra in concomitanza con la fine del 1983, quando termina l'emissione di quei "disegni A" di cui si è già descritto il ruolo. È il caso di rilevare che un paio di mesi prima aveva avuto inizio l'attrezzamento della

fabbrica in vista della produzione di serie. In tempi immediatamente successivi a questo traguardo, che segna il definitivo "congelamento" del progetto, avviene il completamento delle verifiche di fabbricazione, per le quali ci si avvale di due serie successive di "prototipi di industrializzazione" della vettura: nel corso della loro realizzazione vengono progressivamente messe a punto le procedure di assemblaggio e di montaggio nonché le tolleranze relative alla dimensionatura delle singole parti costituite (questi prototipi di industrializzazione non si devono confondere con i prototipi sperimentali del nuovo modello, cronologicamente antecedenti, che nel caso dell'Alfa 90 sono stati complessivamente 13 e il cui compito è stato quello di consentire il più approfondito collaudo, sulla pista di Balocco e su strada nelle varie regioni e con climi più impegnativi, della funzionalità, dell'affidabilità e della resistenza della vettura in generale e dei singoli organi in particolare). La fase terminale delle verifiche di fabbricazione, conclusi l'allestimento e i collaudi dei prototipi di industrializzazione, avviene con la progressiva uscita dalla linea-pilota di montaggio di due successive preserie dell'Alfa 90, composte rispettivamente da 35 e da 40 esemplari, la cui nascita è concomitante con il definitivo "rodaggio" del ciclo produttivo. Parallelamente hanno inizio le procedure di omologazione del nuovo modello, che si protrarranno complessivamente per tre mesi e mezzo. Questa sintetica cronistoria ha consentito di mettere in luce il profondo significato che, per la vita aziendale dell'Alfa Romeo, ha rivestito il capitolo relativo alla progettazione, alla sperimentazione e all'avvio produttivo della nuova compatta di qualità che andrà sotto il nome di Alfa 90: significato che va molto al di là di quello della semplice nascita di un nuovo modello, sia per la carica innovativa insita nel prodotto stesso e per il ruolo primario che gli è affidato nella strategia di rilancio della Marca del Biscione, sia per il contemporaneo avvio anche nel complesso produttivo di Arese di significativi cambiamenti dei processi di fabbricazione, all'insegna del "nuovo modo di fare l'auto". Ma ne è emersa anche la confortante dimostrazione dell'intenso impegno e del convinto auto-coinvolgimento degli uomini che, a tutti i livelli della gerarchia aziendale, sono stati chiamati ad operare in condizioni sotto molti aspetti eccezionali. È evidentemente impossibile citare in questa sede tutti questi uomini. Una doverosa citazione, che ci auguriamo non lasci troppo scontenti gli esclusi, meritano comunque quelli più direttamente investiti di responsabilità decisionali: Giorgio Guelfi, incaricato con Gian Mario Stucchi del coordinamento del progetto; Lorenzo Rotti, che con Franco Mendicino ha curato lo sviluppo della scocca; Edoardo Rogora, responsabile per l'impianto elettrico (un settore particolarmente impegnativo sull'Alfa 90, vettura profondamente innovativa anche sotto questo specifico aspetto); Giulio Arrigoni, coordinatore della verifica e della sperimentazione; Giorgio D'Auria, responsabile della qualità; Enrico Dolce, che ha curato tutti gli adempimenti relativi all'omologazione.



De Dion: ben oltre il "ponte"

Il DNA di un marchio – così si studia nelle scuole di car design – è legato ad una serie di elementi caratteristici che affondano le proprie radici nel cuore della storia aziendale e che vengono continuamente ripresi e reinterpretati, rendendo un'automobile sempre riconoscibile, sempre fedele alla propria tradizione e sempre familiare al pubblico di appassionati. Spesso questi "elementi" sono stilistici: basti pensare al "trilobo" per l'Alfa Romeo, l'unione dello scudetto anteriore con le due prese d'aria ai lati, solo per fare una citazione macroscopica. Talvolta invece sono tecnici: gli Alfisti si risvegliano all'inconfondibile suono di un "bialbero", alla visione del suo coperchio valvole.

Un altro componente molto caro agli appassionati di Alfa Romeo, seppur più recente, è il ponte De Dion: dopo molti esempi proposti su vetture da competizione (tra cui le ultime "Alfetta" 159 Campioni del mondo) e su altrettanto fascinosi prototipi (come dimenticare la 2000 Sportiva?), ha vissuto la sua epoca d'oro con il lancio dell'Alfetta, nel 1972, fra i protagonisti di un'impostazione tecnica ambiziosa e particolare. Dall'Alfetta in poi si susseguiranno modelli e versioni, sempre basati sullo stesso telaio, fino ad arrivare alla 75, che segnerà il passaggio dell'azienda nel Gruppo Fiat ed il definitivo abbandono di una soluzione nata alla metà degli anni Sessanta. Ma che – per il pubblico più che per costi di produzione e caratteristiche tecniche – si dimostra ancora valida ed apprezzata, dopo un milione e mezzo di esemplari prodotti.

Se sono in molti a conoscere anche i più minuscoli dettagli di questo "ponte", sicuramente meno sono quelli che immaginano le sue origini e che hanno scoperto quale straordinario e stravagante personaggio sia stato quel De Dion che gli ha donato il nome.

Jules-Felix Philippe Albert De Dion Wandonne de Malfiance, conosciuto da tutti come Jules-Albert De Dion, nasce a Carquefou il 9 marzo 1856 e nel 1901 eredita dal padre il titolo di conte e poi marchese. Quella dei De Dion è una famiglia antica e di grande prestigio, molto più che benestante e decisamente influente a livello politico, prospettando per Jules una carriera in discesa. L'indole del giovane è però irrequieta ed anticonvenzionale, ispiratrice di un comportamento stravagante che procura ben presto una fama da incallito "duellante" oltre che da inguaribile playboy. "Fin de siècle – riporta

Un'illustrazione sul numero del 12 ottobre 1899 di Vanity Fair propone Jules-Albert De Dion a bordo di un proprio triciclo. Ma sono soprattutto gli aspetti mondani dell'automobile ad attrarre l'attenzione della rivista.

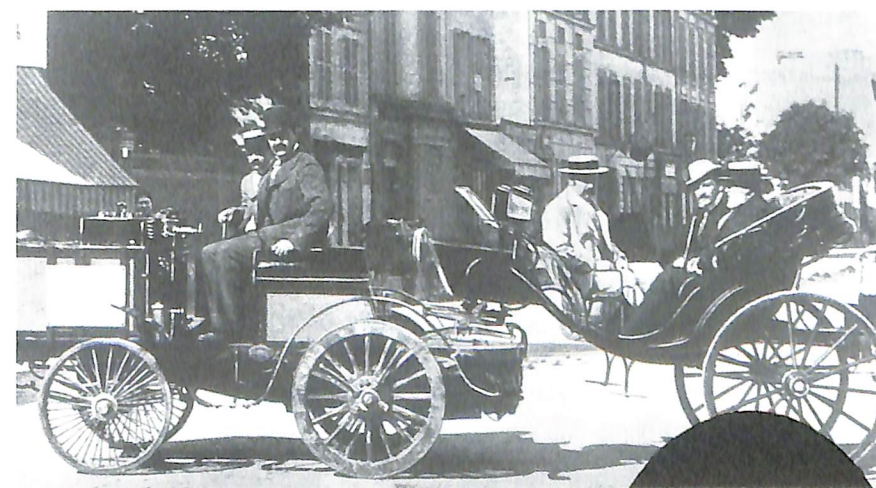


Del ponte De Dion si parla molto da anni. Soprattutto in Alfa Romeo. Ma, dietro a questo nome, c'è un personaggio fuori dal comune. Che il ponte omonimo, non lo ha disegnato mai

un libello presentato dalla Opel nel 1969 in occasione del lancio delle nuove Kapitän, Diplomat e Admiral, tutte equipaggiate con ponte De Dion – Parigi sorride alle prodezze e alle intemperanze del marchese De Dion, grande estimatore, fra un duello e l'altro, del bel sesso. I Parigini non si scandalizzano quando il marchese infierisce sugli sprechi del Café de Paris, e neppure se scende sul terreno contro il Presidente della Repubblica. Men che meno se si fa vedere a passeggio nel Bois de Boulogne in compagnia di una bella donna vestita soltanto della sua bellezza".

Appare poco più di un personaggio eccentrico, ma la portata delle sue azioni è ben più ampia: De Dion viene eletto deputato per il dipartimento della Loira Inferiore nel 1902, carica che ricoprirà fino al 1924, quando verrà nominato senatore. Resterà in parlamento fino al 1940 quando ancora – fedele ad un orientamento di estrema destra, conservatore e cattolico – si asterrà dal voto che porterà al potere il Maresciallo Petain. Il contrasto con il Presidente della Repubblica sarà poi ben più acceso di quanto il ritratto lasci intendere: nel bel mezzo dell'Affaire Dreyfus – corre l'anno 1899 – durante una corsa di cavalli, quella di Auteuil a Parigi, trasformata in un "chiassoso ed assurdo scontro politico", il colpevolista

A sinistra, De Dion prende parte alla Parigi-Rouen 1894 con un veicolo a vapore: giunge primo, ma la vittoria non è riconosciuta per il particolare tipo di propulsione. De Dion ed il socio Bouton nella propria officina, poi diventata grande azienda automobilistica.





1902. Una straordinaria immagine dell'ultimo duello a Parigi, quello fra il marchese De Dion, a sinistra, ed il socialista Gerault. Sarà quest'ultimo ad avere la peggio, lasciando il campo dopo esser stato ferito. Nella pagina accanto, le affiches della De Dion e Bouton si distinguono per un aspetto gioioso e libertino, perfettamente allineato con l'immagine del marchese nel "bel mondo". Lo stesso che nel 1908 vede l'Automobile Club de France - di cui lo stesso De Dion è fra i padri - organizzare un grande salone, di cui in basso è riprodotta la locandina.

De Dion colpirà sulla testa con un bastone da passeggio il Presidente Émile Loubet, rimediando cento franchi di multa oltre che quindici giorni di galera.

Tuttavia, continua il giornalista della Opel, "Ciò che la Haute parigina critica invece aspramente è l'impudenza di un marchese De Dion che in pieno giorno osa attraversare Ponte Maillot alla guida di uno sbuffante e maleodorante carro di sua fabbricazione, nel quale il vapore ha preso il posto dei cavalli. Il signor marchese non se ne cura. Quella che un giorno chiameranno automobile lui ce l'ha nel sangue. È lui a fondare, insieme ad altri aristocratici ugualmente incuranti di critiche, l'Automobile Club de France. Ed è ancora lui ad inondare Parigi di manifesti in cui è più che mai di scena una bella donna che non si capisce bene se non ha fatto in tempo a vestirsi o a svestirsi del tutto, e che viene rapita su una delle prime auto che portano il nome De Dion, invano inseguita da ciclisti e cavalieri. Parigi andava matta per cose come questa, e il marchese ebbe difficoltà a produrre tutti gli esemplari che di quel veicolo gli vennero ordinati".

La ragione principale per cui il nome De Dion è ancora oggi ovunque familiare risiede infatti nel suo ruolo determinante nel mondo dell'automobile. Durante una passeggiata fra le strade di Léon scorge in una vetrina il modello di un motore a vapore costruito da Georges Bouton e da suo cognato Charles-Armand Trépardoux: affascinato dal progetto, immediatamente chiede ai due di costruirne un secondo esemplare, fondando ben presto una nuova società, la De Dion & Bouton, destinata a divenire per un periodo il più grande costruttore di automobili al mondo ma che resterà ben più a lungo fra i pilastri dell'industria automobilistica europea, fornendo propulsori ad oltre centocinquanta piccoli costruttori.

Con una carrozza a vapore, De Dion vincerà poi il 22 luglio 1894 la Parigi-Rouen, la prima, celebre corsa in automobile. Un alloro che però non sarà riconosciuto in quanto verrà impiegato sulla vettura anche un fuochista, andando così oltre gli "obiettivi" della manifestazione.

L'anno successivo, insieme ad un altro esponente dell'aristocrazia parigina, il barone Etienne de Zuylen, ed il giornalista de Le Figaro Paul Meyan, fonderà quindi l'Automobile Club de France, destinato a divenire il più grande ed importante sodalizio al mondo di questo tipo. De Dion intendeva "mantenere lo spirito innovativo e l'entusiasmo condiviso dai partecipanti alla prima grande corsa di automobili della storia, la Parigi-Bordeaux-Parigi del giugno 1895" mentre, altrettanto vivacemente, il barone Zuylen vedeva nell'automobile "una buona idea che avrebbe permesso un grande sollievo per i poveri cavalli". La fondazione avverrà nella casa di De Dion a Quai d'Orsay il 12 novembre, quando la presidenza verrà lasciata a Zuylen e la sede stabilita al numero 4 di Place de l'Opéra, per trasferirsi l'anno successivo in un sontuoso palazzo a Place de la Concorde. D'altra parte, già si era realizzata la visione di De Dion: "Credetemi, Signori, oggi il mondo è con noi e il movimento che stiamo guidando sarà inarrestabile. In tre anni, avremo duemila soci e necessiteremo di un palazzo per poterli ricevere".

Nel 1898, un'altra grande impresa: alle Tuileries viene inaugurato il primo "Mondial de l'Automobile", il Salone di Parigi che già nella prima edizione farà registrare numeri



da record: 232 modelli esposti ed oltre 140mila spettatori paganti. Il marchese De Dion avrà anche un ruolo di primo piano nella stampa sportiva francese, con vicende che tornano ad allacciarsi con l'Affaire Dreyfus e la "bastonata" in testa al Presidente della Repubblica. Quest'ultima azione era stata infatti criticata piuttosto aspramente dal quotidiano Le Vélo di Pierre Giffard e di cui lo stesso De Dion era sponsor. La reazione non si fa attendere: De Dion - già preventivamente infastidito dal fatto che Giffard sembrerebbe dare eccessivo spazio alla concorrente Darracq - ritira immediatamente tutta la pubblicità ed insieme ad un gruppo di imprenditori "anti-Dreyfus", tra cui Edouard Michelin (fratello di André) e il finanziere Henri Desgrange, nel 1900, fonda un nuovo giornale L'Auto-Vélo, su carta gialla, proprio per differenziarsi da Le Vélo. D'altra parte per De Dion non è certo la prima incursione nella carta stampata: scrive caustiche colonne su Le Figaro, Le Matin ed altri giornali, oltre ad aver fondato Le Nain Jaune, un quindicinale che, ufficialmente "non risponde a particolari necessità"! Il successo del nuovo quotidiano è però modesto: sarà presto costretto a cambiare nome in L'Auto e la situazione si fa sempre più critica, almeno fino all'idea promozionale vincente. Il 19 gennaio 1903, seguendo una proposta del redattore per il ciclismo Georges Lefèvre, L'Auto annuncia il primo Tour De France, che ancora oggi è gestito dalla stessa struttura, essendosi poi L'Auto trasformato in L'Equipe.

Le corse, la politica, le automobili, il Tour de France, l'ACF, il Salone dell'Auto e ancora molto altro, oltre che i duelli e le donne, dipingono un personaggio straordinario.

Ma il ponte De Dion, tanto caro agli Alfisti?

Il famoso schema di sospensione, evoluzione di un ponte rigido con molti vantaggi su questo, viene progettato non certo dal marchese De Dion ma da quel Charles-Armand Trépardoux che - nonostante abbia formato la società con Bouton e De Dion - non vedrà mai citato il proprio nome. D'altra parte, fermo sostenitore della propulsione a vapore, lascerà - dimostrando per l'ennesima volta uno scarso "fiuto" per gli affari - l'azienda proprio nel momento in cui viene annunciato il "passaggio" al motore a scoppio, abbandonando così al suo destino anche il bel ponte, che subito troverà un padre adottivo.





Leggendaria P2

Gli avversari - letteralmente stracciati fra 1924 e 1925 - ottengono il cambio di regolamento, mettendo fuori gioco il capolavoro di Vittorio Jano. Ma, nel 1930, tornano al Portello: per la P2 è una seconda giovinezza.

*di Stefano d'Amico
e Maurizio Tabucchi*

PARTE SECONDA

Recita la didascalia originale su "Rapiditas": "Achille Varzi, su Alfa Romeo, il magnifico trionfatore della corsa, in ore 6,55'16" e che segnava il record del giro in ore 1,21'21"3/4".

Gli ottimi risultati ottenuti nelle gare su strada dalla moderna e leggera 6C 1750 Super Sport, ma soprattutto dalla Gran Sport dotata di testa fissa, che al suo debutto trionfò subito alla IV Coppa delle Mille Miglia, e la confermata competitività delle vecchie P2 aggiornate con parti di queste nuove vetture, convinsero i vertici dell'Alfa Romeo a riacquistare le P2 di Varzi e Brilli Peri, mentre la Scuderia Ferrari, da poco costituita, si adoperò per far tornare dall'Argentina un terzo esemplare che era stato guidato saltuariamente da Vittorio Rosa, che ci corse al Circuito di Esperanza per il Gran Premio di Santa Fé dove comunque si ritirò. Queste tre vetture furono dotate di varie parti, ormai ampiamente sperimentate sulle 6C, quali avantreno, freni e ponte posteriore, tanto che della configurazione originale mantennero praticamente solo il telaio e il motore. Le tre P2 assunsero quindi una fisionomia assai simile a quella della 1750 Gran Sport dato che la cassa del radiatore, il cofano e il coupe - vent erano esteticamente quasi identici ai componenti della 6C. La parte posteriore a siluro, abbandonata la versione a coda tronca, alloggiava in una feritoia la ruota di scorta posta verticalmente in senso di marcia; soluzione che si era sempre auspicata per l'ovvia utilità della quinta ruota in caso di foratura, al punto che, in quasi tutte le gare, veniva preferita dagli stessi piloti alla versione a coda tronca.

Ma anche il motore aveva subito una notevole evoluzione; l'aumento dell'alesaggio di 0,5 mm aveva portato la cilindrata a 2006 cc e la potenza, grazie ad una messa a punto generale, a nuovi carburatori ed altre migliorie nonché nuovi lubrificanti e benzine, raggiungeva i 175 CV.



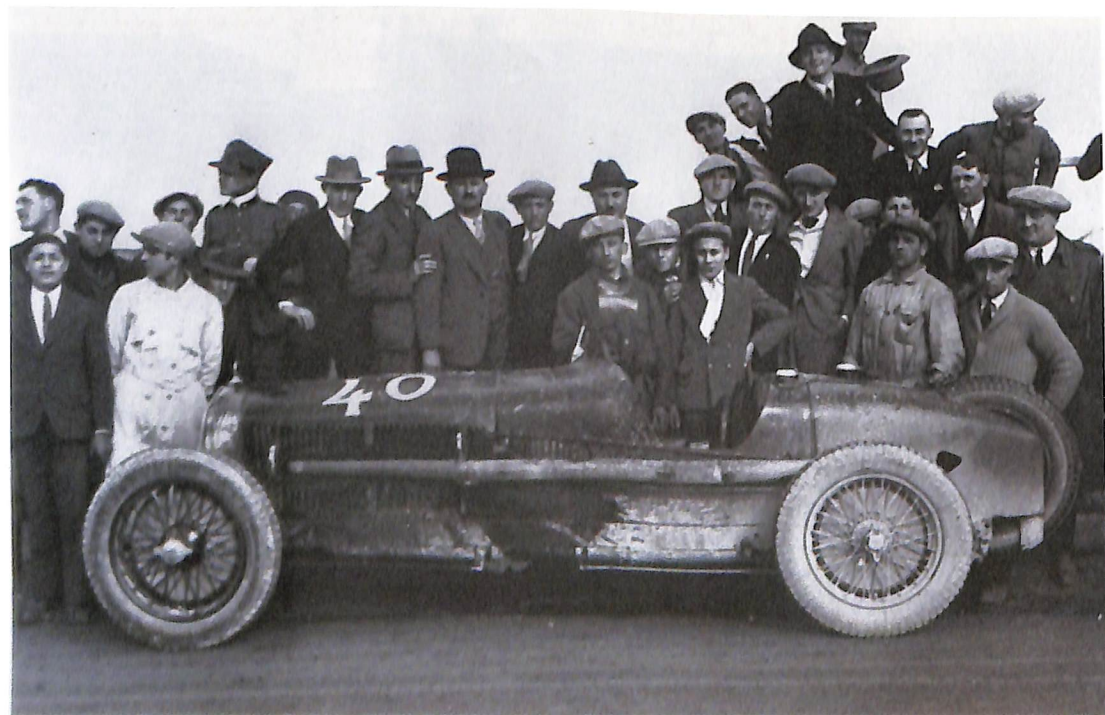


20 aprile 1930: per la rinnovata P2 è il debutto in gara al 7° Circuito Pietro Bordino di Alessandria. Achille Varzi vincerà con grande vantaggio sulla Bugatti di Juan Zanelli, senza dover eccessivamente forzare l'andatura. In basso, la squadra Alfa Romeo, ma soprattutto una folla festante di appassionati e curiosi viene immortalata ad Alessandria dopo la vittoria di Varzi, che nella fotografia non appare nemmeno, lasciando sola la P2, infangata ma vittoriosa.



Il recupero e la rivalutazione delle P2, decisi da Jano nel 1930, e la profonda elaborazione cui vennero sottoposte, avevano dato la sensazione che l'Alfa Romeo intendesse ripresentarsi ufficialmente sui campi di gara dopo l'astensione avvenuta alla fine della trionfale stagione del 1925. La rinuncia fu in realtà causata dal cambiamento della formula Grand Prix, che aveva ridotto la cilindrata da due litri a un litro e mezzo ed era stata motivata dall'impossibilità di realizzare in breve tempo una nuova vettura, ed anche e soprattutto, al fatto che l'impegno con la produzione di serie - il lancio della 6C 1500 Normale era imminente - aveva subito notevoli ritardi proprio a causa del coinvolgimento agonistico di quasi tutto il comparto motoristico del Portello.

Il 20 aprile del 1930, la domenica successiva al trionfo alla IV Mille Miglia con le quattro nuovissime 6C 1750 Gran Sport piazzate ai primi quattro posti ad oltre 100 km/h di media, Achille Varzi vinse con la sua P2, per la seconda volta consecutiva, il Circuito di

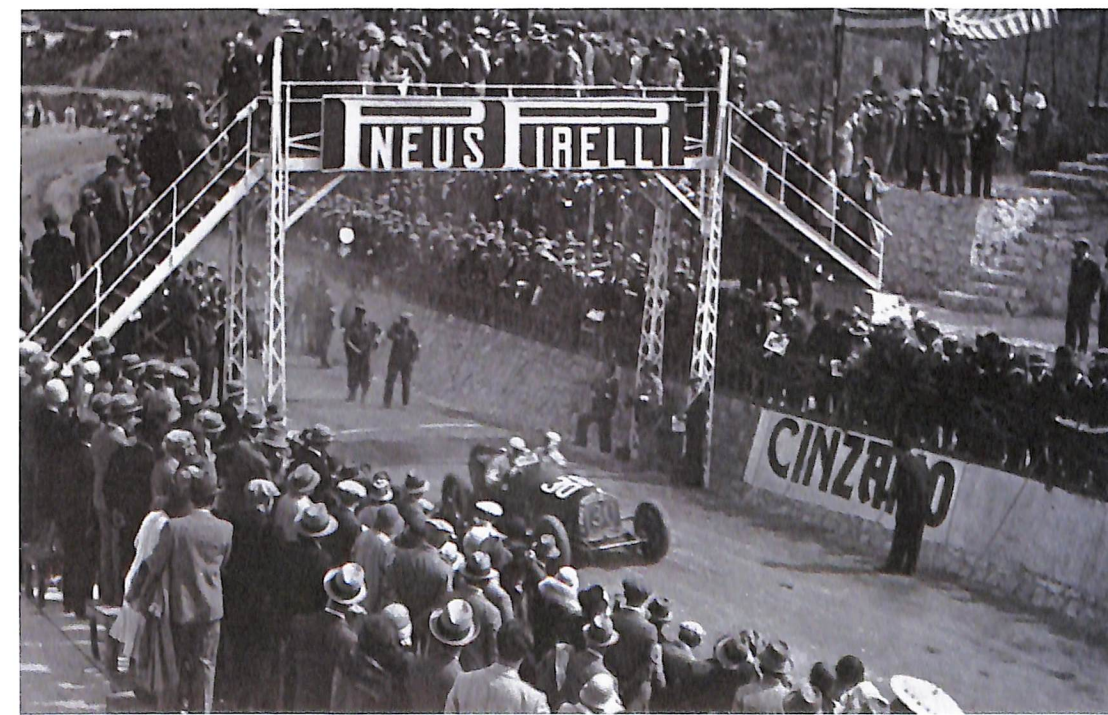


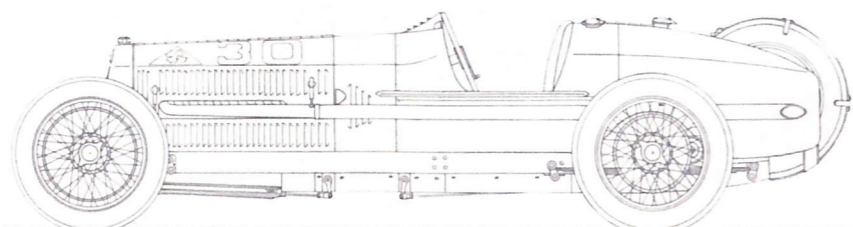
4 maggio 1930: la Targa Florio è uno degli appuntamenti più attesi della stagione sportiva e sulle tribune di Cerda, come lungo il tracciato delle Piccole Madonie il pubblico si accalca per tifare i propri idoli. Fra questi, posto d'onore è di Varzi che con la P2 vuole la rivincita sulle Bugatti: in basso, la partenza del galliatese: la P2 è ancora lucida, pulita e... intatta!

Alessandria. Ma per il pilota di Galliate questo doveva essere solo un aperitivo perché il piatto forte se lo prese poco dopo con la sopra accennata fantastica vittoria alla XXI Targa Florio che si corse il 4 maggio.

La gara siciliana rappresentava per l'Alfa, che ormai non se l'aggiudicava dal 1923 (Sivocci con la RLSS TF), oltre che una conferma del proprio prestigio dopo il magnifico risultato ottenuto alla Mille Miglia, anche un riscatto nei confronti della Bugatti, incontrastata dominatrice delle ultime cinque edizioni. Ma gli sportivi locali pretendevano dall'Alfa Romeo qualche cosa in più: una sorta di riabilitazione nazionale, richiesta addirittura dal Governo, che doveva necessariamente esprimersi con una schiacciante vittoria delle rosse vetture italiane nei confronti delle azzurre francesi.

La squadra del Portello scese quindi in forze a Termini Imerese schierando tre 6C 1750 Gran Sport per Tazio Nuvolari, Aymo Maggi e Guido D'ippolito e due P2 modificate da





affidare ad Achille Varzi e a Giuseppe Campari. Poco prima della partenza quest'ultimo pur abituato ad esibizionismi e ad imprese audaci, stranamente non se la sentì di guidare la Grand Prix, la quale a causa della sua potenza e scarsa maneggevolezza su un percorso tortuoso ed insidioso come quello della Targa non sembrava certo a proprio agio. Inoltre, a differenza delle 6C 1750 Gran Sport, l'abitacolo della P2 era letteralmente un forno per il gran calore emanato dal motore, per nulla mitigato dalle tipiche feritoie del coupe – vent e pertanto, con il caldo che la giornata primaverile già preannunciava, condurla per quella corsa già di per sé massacrante sembrava un'impresa estremamente faticosa per il "massiccio" Campari. Jano comprese il problema e offrì al pilota milanese la quarta 1750 Gran Sport di Gherzi portata di riserva. Nei confronti di Varzi, consapevole dell'impegno e del rischio che l'Achille, pilota più giovane di tutti, peraltro ambizioso ed in ascesa, si assumeva, Jano si premuni tenendosi Pietro Gherzi vicino e fermo ai box per sostituirlo nel caso in cui l'Achille si fosse arreso.

Fin dalle prime curve fu però sorprendente la straordinaria facilità con la quale Varzi riusciva a dominare la grossa e potente P2 con il numero 30, come l'anno in corso, tanto che, dopo appena trenta chilometri, dato che le partenze delle vetture avvenivano a tre minuti l'una dall'altra, aveva già guadagnato un minuto sulla pur fortissima Bugatti di Louis Chiron che lo precedeva. Alla fine del primo giro, con Varzi impetuosamente al comando, Nuvolari secondo e Campari terzo, c'erano le tre Alfa Romeo a precedere altrettante Bugatti. Al secondo giro, e nell'entusiasmo generale, Varzi era ancora in testa tallonato da Chiron a quasi quattro minuti, mentre Nuvolari e Campari occupavano rispettivamente il terzo e il quarto posto. Al terzo giro ancora Varzi al comando, con Chiron in recupero a meno di due minuti, e dietro Campari e Nuvolari che si erano scambiati le posizioni. Il quarto giro portò una certa apprensione perché la Bugatti di Chiron, in forte rimonta, si era avvicinata pericolosamente alla P2 di Varzi – solo questione di pochi secondi - con Nuvolari di nuovo terzo e Campari sceso al quinto posto. Era sempre in testa Varzi al quinto giro con un vantaggio nei confronti di Chiron tornato a salire di quasi due minuti; Campari quarto con la terza rotta e Nuvolari quinto con l'avantreno in disordine (rottura occhio della balestra anteriore) per la consueta foga che metteva nella sua guida.

Finalmente l'ultimo giro! Ma la lotta per la vittoria era ancora assai incerta e la sofferenza non era finita. La P2, a causa dei sobbalzi, ruppe la cinghia che fissava la ruota di scorta centrale posteriore che si staccò dalla coda e si perse causando, con il distacco, anche la rottura del perno di ancoraggio che, a sua volta, causò la foratura del serbatoio benzina. La ruota di scorta fu poi raccolta dal giornalista inglese Bradley, testimone diretto dell'episodio, che si trovava a bordo di una Bugatti da turismo con Betta Junek, e la P2, quasi a secco, cominciò sonoramente a "sputacchiare".

Panico completo. A Campofelice, con la P2 quasi a passo d'uomo, il coraggioso Giannella, meccanico di Varzi, senza scendere dalla vettura, afferrò miracolosamente al volo da un meccanico dell'assistenza una lattina di benzina e la rovesciò nel serbatoio con la vettura in

Nella silhouette della P2 del 1930 si nota chiaramente l'inconsueta - e precaria - posizione della ruota di scorta, che guadagnandosi implicherà molto la corsa a Varzi. Tuttavia, nella pagina accanto, per il campione sarà un trionfo: la fotografia ritrae S.E. il Generale Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, ospite "graditissimo quanto inatteso sul teatro della grande corsa" accanto ad Achille Varzi. Fra le altre personalità: il Prefetto Albini, l'On. Gianferrari, Pietro Sguanci (Commissione Sportiva), Roberto Paternostro, Segretario Federale dei Fasci, ed infine il pilota "di riserva" Pietro Gherzi.





La gara siciliana rappresentava per l'Alfa, che ormai non se l'aggiudicava dal 1923, oltre che una conferma del proprio prestigio, anche un riscatto nei confronti della Bugatti. Ma gli sportivi locali pretendevano dall'Alfa Romeo qualche cosa in più: una sorta di riabilitazione nazionale, che doveva necessariamente esprimersi con una schiacciante vittoria delle rosse vetture italiane nei confronti delle azzurre francesi.





Achille Varzi e Louis Chiron - "i due mirabili competitori" secondo la stampa dell'epoca - sono fotografati insieme a Vincenzo Florio ed alla signora Junek, testimone in prima persona del concitato finale di gara: sarà addirittura lei a raccogliere la ruota di scorta perduta dalla P2.

marcia ed in progressiva accelerazione. Chiron, per loro fortuna, era alle spalle attardato anche lui per il cambio di una gomma e con il suo meccanico alsaziano in condizioni pietose e mezzo morto dallo spavento. Ma anche sull'Alfa la situazione non era affatto allegra; buona parte della benzina, con i sobbalzi e la velocità sempre crescente della P2, finì per essere rovesciata anche sull'enorme tubo di scarico arroventato e prese subito fuoco causando forti ustioni alle mani e alle braccia dello stoico Giannella che cercava di spegnere le fiamme con il suo stesso sedile mentre Varzi, senza fermarsi, continuava a guidare come un folle tutto chinato in avanti e sulla destra per lasciare spazio a quel poveretto mezzo fuori dal già ristretto abitacolo. E comunque dimostrando anche notevole acume e sangue freddo perché fermandosi avrebbe causato un gran rogo generale mentre proseguendo con velocità il vento allontanava le fiamme dalle spalle.

L'incendio fu spento in piena corsa e solo a forza di volontà e sacrificio ma anche di urla e parolacce udite da tutti gli allibiti spettatori assiepati lungo le strade. Intanto si era perso quasi un altro prezioso minuto." Varzi, al colmo dell'agitazione, passò con un frastuono d'inferno attraverso Campofelice correndo col fuoco dietro e si precipitò nel rettilo... lungo il mare... tirando a oltre 6500 giri... non era il momento di usare prudenza... Le rosse macchine avevano vinto e l'Italia era entusiasticamente contenta". (W.F. Bradley su The Autocar, giugno 1930).

Le alte ed ovunque udibili, ripetute grida di entusiasmo dei siciliani, rapiti da queste esibizioni, tutti letteralmente discesi sulla strada e dalle alture circostanti attorno a Cerda, ad applaudire il coraggio di Achille Varzi e la supremazia di un'auto italiana, fecero tirare un forte sospiro di sollievo ai box Alfa cui gli applausi e le urla arrivavano come un'eco. Più veloci dei telefoni dei commissari; era l'urlo della vittoria e dell'orgoglio d'Italia!

Varzi trionfò e Louis Chiron ebbe il suo più che meritato secondo posto. Carlo Alberto Conelli giunse terzo con l'altra Bugatti rimasta in gara, Giuseppe Campari quarto e Tazio Nuvolari quinto. All'arrivo tutti inneggiavano all'Alfa Romeo. "L'on. Gianferrari e Jano, attoni dall'aristocrazia siciliana e dai giornalisti, ricevono complimenti ed onori anche da



S.E. Italo Balbo giunto improvvisamente a Palermo per assistere al trionfo nazionale... che ha segnato il ritorno alla vittoria di uomini e macchine nazionali" (Rapiditas, Vol. 9°-1929/1930).

"La folla è in delirio... L'Alfa Romeo rompe il ciclo delle vittorie della Bugatti, battendo clamorosamente tutti i records. Vittoria italianissima dell'uomo, della macchina, delle gomme" (Corrado Filippini su Il Littoriale).

Mai un'auto da corsa poté più lasciare le corse e le scene con maggior gloria.

Si stavano sempre più rafforzando quei forti sentimenti di orgoglio di patria che generarono grande tifo e forti entusiasmi per l'Alfa Romeo e i suoi spericolati indomiti piloti; sentimenti accesi, come i motori, che furono poi le vere basi da cui nacque il mito delle nostre "rosse".

La P2 regalò ancora una vittoria, questa volta a Tazio Nuvolari, il quale si aggiudicò la gara in salita Trieste - Opicina disputata il 15 giugno del 1930. La vettura, iscritta dalla Scuderia Ferrari, era quella recuperata in Argentina e aggiornata al Portello.

Alla Coppa Ciano, a Livorno, Achille Varzi pilota ufficiale e Tazio Nuvolari iscritto dalla Scuderia Ferrari ma non ancora sotto contratto, resero le P2 ancora protagoniste in un duello memorabile che entusiasmò il pubblico ma costrinse entrambi a ritirarsi per l'eccessiva foga. Alla Coppa Acerbo, a Pescara, Nuvolari dette la sensazione di poter vincere ma, per un guasto, dovette accontentarsi del quinto posto. Al Gran Premio di Monza furono schierate tre vetture per Nuvolari, Campari e Borzacchini (Varzi era passato alla Maserati), ma i pneumatici inadatti vanificarono ogni aspettativa. Il definitivo addio alle corse la P2 lo dette il 28 settembre del 1930 al circuito di Brno in Cecoslovacchia.

Achille Varzi, dopo la vittoria della Targa Florio, si ristora, ancora nell'abitacolo della P2 malconcia dopo l'incendio dell'ultimo giro, assaporando "la soave freschezza delle fragole, dopo l'ardore del cemento e... il calore del principio d'incendio"!





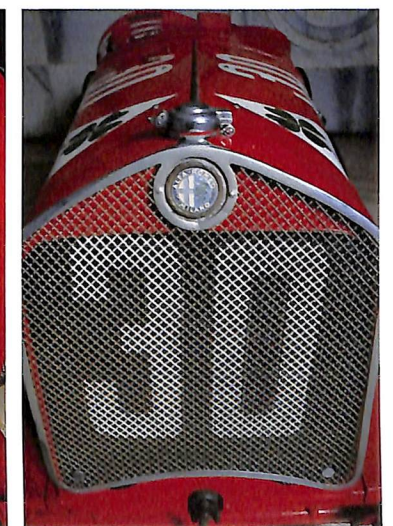
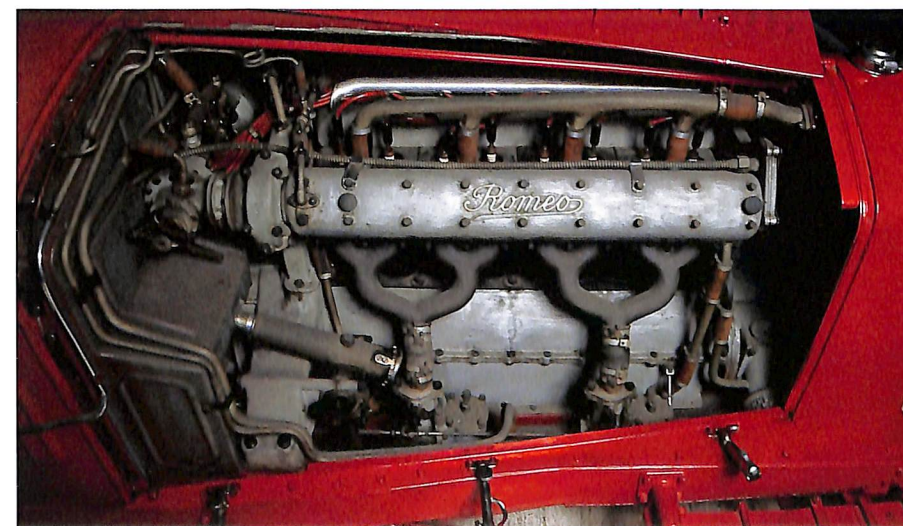
Al Museo Nazionale dell'Automobile

Sarà l'Alfa Romeo a donare
la Gran Premio Tipo P2
vincitrice della Targa Florio 1930.

La P2 (telaio n° 40015 – Motore n° 3632) con cui Varzi vinse l'epica Targa Florio del 1930 è quella modificata e conservata oggi al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, forse meno bella rispetto all'esemplare in livrea originale del Museo di Arese (pare ex Ascari) ma sicuramente più gloriosa. La P2 del Museo torinese ha una grande storia. È innanzitutto quella con cui Campari vinse a Lione nel '24 e che egli usò in seguito, ottenendo vari successi, dopo averla acquistata dall'Alfa nel 1925, lasciandola sempre in forma originale, pur con qualche aggiornamento, fino al 1928, anno in cui si ritirò (solo per poco, però!) perché voleva mettersi a fare il cantante d'opera. La vendette per 75.000 lire a Varzi, che desiderava una vettura più potente della sua Bugatti con cui aveva iniziato a correre in auto dalle moto, aiutato con un prestito proprio dall'agente motociclistico della Sunbeam. Questa vettura corse ancora a Monza guidata sia da Varzi che dallo stesso Campari, il quale non aveva naturalmente mantenuto l'impegno e la decisione di fare il cantante, magari insieme alla moglie che era soprano. Con essa l'Achille ci corse anche per tutto il 1929 vincendo assai spesso ed infine, con il patto però di usarla per quella che poi fu la sua gloriosa e leggendaria Targa Florio (1930), Varzi la rivendette alla Casa che le apportò le citate modifiche ancora oggi visibili.

La vettura restò al Portello per molto tempo, mentre l'Alfa Romeo non si risparmiava nelle donazioni al museo che Carlo Biscaretti di Ruffia stava costituendo a Torino. Fra queste, vi era anche un bell'esemplare di Gran Premio Tipo B, la famosa P3, mentre entrambe le versioni della P2 erano ancora in azienda. Proprio per completare la collezione, Luigi Fusi chiese quindi al Museo torinese di poter effettuare uno scambio: la P3 sarebbe tornata a Milano, in cambio di una "altrettanto importante" P2, di cui l'Alfa Romeo "possiede due esemplari".

La P2 vincitrice della Targa Florio 1930 è oggi esposta, dopo esser stata donata dalla stessa Alfa Romeo, al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino nella sezione "Formula". In queste immagini è ritratta nelle storiche sale del Museo, prima della sua profonda ristrutturazione, avvenuta nel 2011.





Assemblea Riar 2014

Lo scorso 6 dicembre due eccezionali Alfa Romeo hanno dato il benvenuto ai Soci del RIAR nell'antico cortile del Filarete



RL Targa Florio 1924

Un'Alfa dalla storia nota, lunga e ininterrotta. Già vettura ufficiale Alfa Romeo (n.11), fu condotta in gara anche da Masetti e da Sivocci e partecipò naturalmente anche alla Targa Florio.

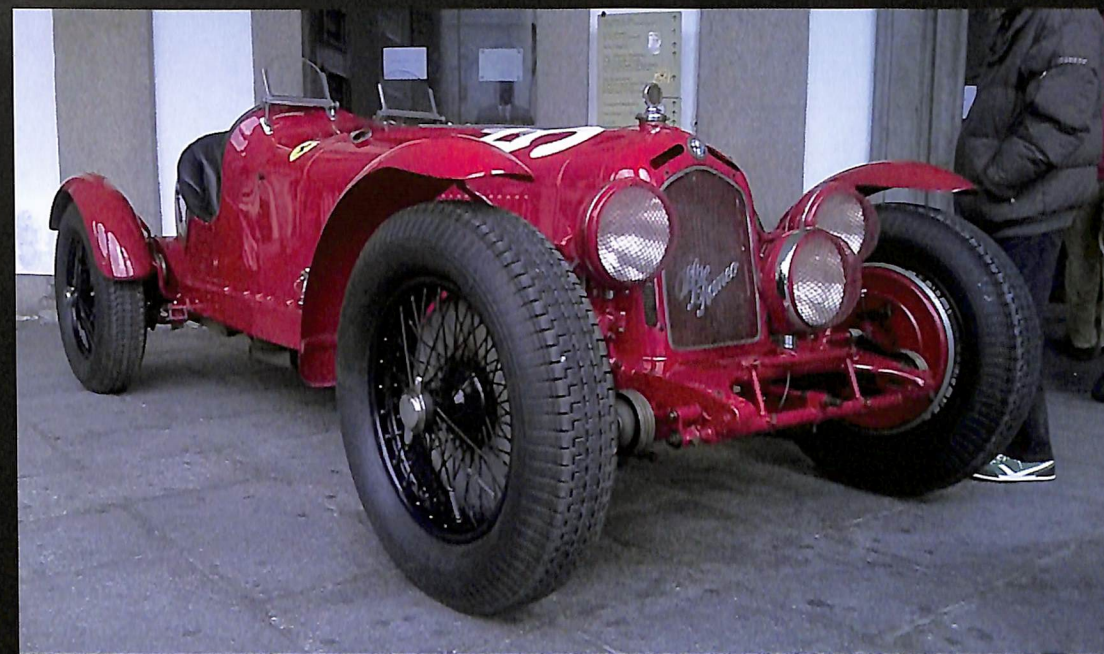
Fu quindi dall'Alfa venduta al suo forte importatore inglese Styles. Gli inglesi apprezzavano molto le RL, anche non carrozzate, che completavano a loro piacimento grazie a ottimi artigiani locali. Questa, molto sportiva, venne ricarrozata con una improbabile e piuttosto brutta carrozzeria a siluro di colore grigio (ancora esistente qui in Italia!). Corse a lungo e un po' ovunque con vari rimaneggiamenti, anche nel potentissimo motore. A fine anni Sessanta, dopo una segnalazione di amici inglesi, Soci RIAR, fu acquistata dal Conte Giovanni Lurani Cernuschi, secondo Presidente del RIAR, che la riportò subito in Italia e diede inizio a un attento e sapiente restauro. Anzi, fece dare inizio al restauro, appunto sapiente, perché fornito addirittura da Luigi Fusi, impegnato costantemente nella preparazione del "suo" Museo, messo a totale disposizione di Lurani dalla

... continua a pag. 34



Assemblea Riar 2014

Lo scorso 6 dicembre due eccezionali Alfa Romeo hanno dato il benvenuto ai Soci del RIAR nell'antico cortile del Filarete



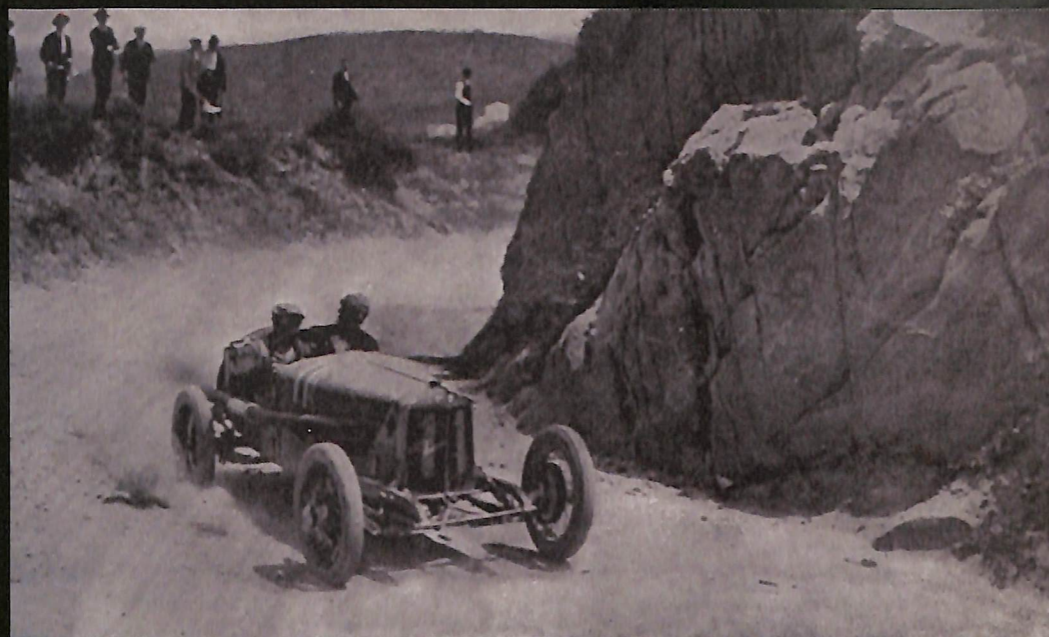
8C 2300 "Monza" 1933

Versione più "spinta", sportiva, potente e agile della già esclusiva e prestigiosa 8C 2300, la "Monza" verrà costruita in soli dieci esemplari a partire dal 1931, quasi tutti destinati all'impiego sportivo. Di questi, una storia ancor più particolare vanta il telaio numero 2211.137: la vettura conserva ancora oggi il libretto originale, che vede come primo proprietario il Commendator Tazio Nuvolari. L'unica al mondo.

Nessuno, d'altra parte, come il "Mantovano Volante" legherà il proprio nome a questa automobile: sarà lui a "donarle" anche il nome, dopo l'entusiasmante vittoria di Monza 1931 quando, in coppia con Giuseppe Campari, sarà in grado di recuperare una corsa che pareva ormai persa, dopo il guasto alla scorbatica GP Tipo A bimotore con cui aveva preso il via. Non solo: nel 1932 dominerà a Montecarlo ed addirittura sfiderà il Caproncino di Vittorio Suster in un'indimenticabile sfida sull'autodromo del Littorio che vedrà il biplano spuntarla solo sulla distanza, dopo esser

... continua a pag. 35





Giulio Masetti, in alto, che nel 1923 aveva conquistato il quarto posto alla Targa Florio vinta da Ugo Sivocci, l'anno successivo riuscirà a fare di meglio, piazzandosi al secondo posto dopo l'"inconveniente" occorso ad Ascarì. Il Riar nel 2000 ha posto sul Cippo Masetti, lungo il circuito della Targa Florio, una propria targa commemorativa in onore del grande pilota toscano.

Presidenza Alfa e dalla Direzione SECEN REPU (Relazioni Esterne). In quel ricco giacimento di vetture e ricambi recuperati dall'Alfa un po' ovunque, in Italia e all'estero, che erano gli ex locali del museo al Portel-

RL Targa Florio 1924

Giovanino Lurani è ripreso al volante insieme alla figlia Francisca. Sono i tornanti delle Madonie, in occasione della rievocazione storica della Targa Florio, organizzata dal Riar nel 1973. Lurani, personaggio di grande cultura, automobilistica e non, animato da un proverbiale ed ammirato carisma, sarebbe stato presidente del Riar fino al 1982.

lo, ricostruiti dopo i bombardamenti del 1944, e persino nei magazzini di Mario Righini in Emilia, furono reperiti dal Fusi e dal suo autista/assistente Zanardi, già meccanico/pilota di molti campioni Alfa (e ogni tanto anche con Sanesi), alcuni pezzi per rimettere perfettamente in sesto e nelle native forme la gloriosa RL TF n.11... Ma, soprattutto, non solo lei. Le due altre "sorelle" TF conservate al Museo di Arese, purtroppo non marcianti, sono delle importanti ricostruzioni effettuate più o meno nello stesso periodo dallo stesso Fusi, di cui abbiamo raccolto molte memorie.

Il Conte Lurani guidò questa vettura in numerose manifestazioni avendo come copilota, oltre la figlia Chica, anche il suo grande amico Sergio Mantovani, ex pilota Maserati, privo di una gamba a seguito di un incidente al Gran Premio del Valentino. Nel 1973 questa RL TF riaccese entusiasmi ed emozioni sui tornanti delle Madonie con la rievocazione della Targa Florio storica organizzata dal RIAR, stesse sensazioni suscitate il 6 dicembre alla Statale di Milano.



stato "bruciato" in partenza dalla straordinaria accelerazione della slanciata 8C 2300.

8C 2300 "Monza" 1933

Dopo qualche anno la vettura passerà di mano una prima volta e, finita la guerra, andrà a far parte dell'immensa collezione di Fran-



co Venturi che venne però smantellata per la morte prematura del suo proprietario. La Monza giungerà così in un'altra importante collezione, quella di Francesco Santovetti, primo presidente del Riar e fra i pionieri del collezionismo di automobili in Italia. La tappa conclusiva sarà infine verso il Castello di Panzano, nella collezione Righini.

8 dicembre 1932. All'auto-dromo del Littorio di Roma ha luogo la prima delle sfide fra un'Alfa Romeo e un aeroplano. È proprio Tazio Nuvolari con una 8C 2300 Monza a incontrare un biplano Caproni spinto da un propulsore Gipsy invertito e pilotato da Vittorio Suster. Il mantovano verrà battuto solo per un centinaio di metri nel finale, dopo aver "bruciato" l'avversario alla partenza. Dopo la guerra, questa vettura farà parte dell'immensa collezione di Franco Venturi - si intravede soltanto, ancora malconcia ed impolverata, per poi appartenere a Francesco Santovetti, primo presidente del Riar, e giungere infine nella collezione Righini.



Oggi lo chiamano Pit-Stop

Appare scontato, nelle corse di oggi, parlare dell'importanza della sosta ai box, della preparazione dei meccanici, dell'organizzazione dei compiti e degli strumenti che permettono di cambiare un treno di gomme in poco più di 2" e rifornire una monoposto spendendo solo qualche istante in più. Come è normale, anche da parte dei piloti più presuntuosi, ringraziare la squadra che ha lavorato nell'ombra del box per rendere possibile la vittoria. Dietro quel saluto con mano alzata, quel passaggio a pochi centimetri dal muretto, si nasconde però una storia lunga un secolo: una storia parallela, meno leggendaria ma non meno eroica di quella in pista. E, anche da questo punto di vista, l'Alfa Romeo ha vissuto un ruolo da protagonista.

CORRE L'ANNO 1924

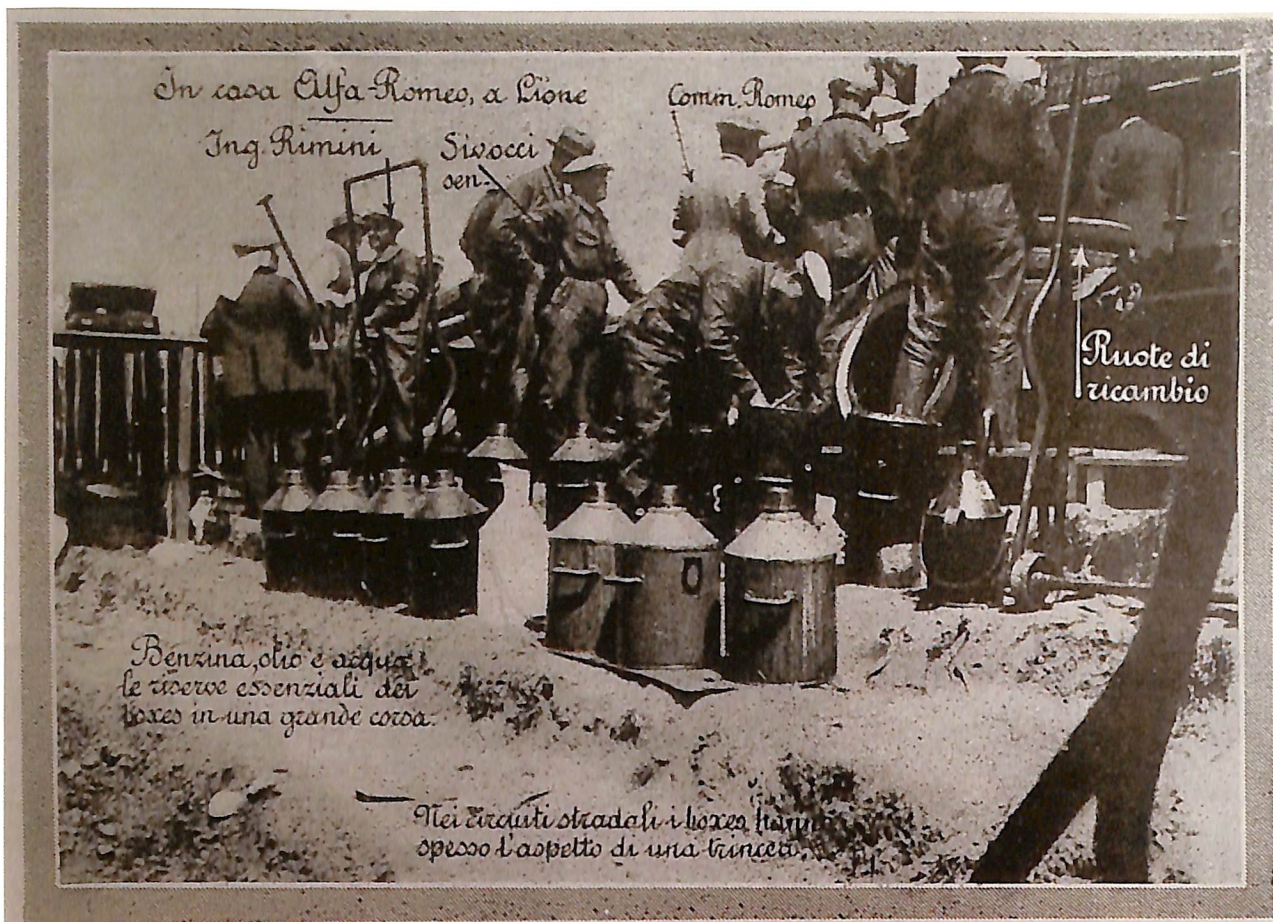
La Gran Premio Tipo P2 ha trionfato con Campari a Lione e per il Biscione è l'inizio non solo di una cavalcata trionfale ma anche di un'epoca che lo vedrà conquistarsi un posto d'onore nell'Olimpo dell'automobilismo sportivo. I piloti sono eroi e le vetture mostri da domare: almeno per il grande pubblico. Gli addetti ai lavori e la parte più consapevole degli spettatori già vantano un approccio più calcolatore, che parla di preparazione, di tecnologie e strategie. Ma, anche in questo caso, solo pochi – come, nel settembre 1924, sottolinea "Lo Sport Illustrato" – comprendono appieno l'importanza del "dietro le quinte": "Accanto alla sua preparazione strettamente tecnica ed alla sua preparazione sportiva, ogni Casa che partecipi a una corsa veramente importante e combattuta qual è in generale un Gran Premio, deve predisporre e coordinare, con la collaborazione dei dirigenti, dei tecnici e dei piloti, la complessa e delicata organizzazione destinata a regolare nel giorno della corsa la vigile, intelligente, disciplinata attività del posto di rifornimento. L'esito inatteso e sorprendente di non poche gare apparirebbe spesso perfettamente spiegabile e logico se fossero noti i dettagli di questa organizzazione che, avvolta in una misteriosa penombra, e solo in parte conosciuta dagli iniziati, sembra creata e non soltanto materialmente, ai margini della corsa, per uno scopo accessorio e di limitata importanza. Non tutti sembrano rendersi conto che il "box" è non soltanto il momentaneo rifugio per le macchine pericolanti che abbisognano di una rapida riparazione o di un fulmineo approvvigionamento, ma anche e soprattutto un posto d'osservazione e di comando, donde vengono guidati e diretti i piloti, decisa la loro tattica e la loro condotta di gara. Perché una corsa non si vince soltanto con la superiorità degli uomini e delle macchine; e, a dispetto d'ogni previsione fondata sui più sicuri elementi, bisogna anche prepararsi a fronteggiare in ogni momento circostanze

Il momento chiave della vittoria di Nuvolari-Sommer alla 24 Ore di Le Mans 1933 è proprio il rifornimento in gara, quando ci si rende conto che il serbatoio è forato. Leggenda vuole che sia stato un chewing-gum a riparare la falla, soluzione ideata da una squadra privata, anch'essa in gara con una Alfa Romeo.



Secchielli, martello, imbuti e martinetti. Fatica e pericoli. Tecniche e strumenti si sono evoluti, ma la concitazione e l'importanza delle soste ai box sono immutate. Alfa Romeo è stata protagonista anche in questo campo: due epoche a confronto, due Mondiali conquistati. Anche dietro le quinte





In casa Alfa Romeo, a Pione

Ing. Rimini

Sivocci sen.

Comin Romeo

Ruote di ricambio

Benzina, olio e acqua le riserve essenziali dei boxes in una grande cassa.

Nei circuiti stradali i boxes hanno spesso l'aspetto di una trincea.

Sulle pagine de "Lo Sport Illustrato" del 1924, in seguito alla vittoria di Lione della P2, viene illustrata nel dettaglio l'organizzazione ai box della squadra Alfa Romeo. Nell'immagine si nota il "dietro le quinte" con tutti gli uomini pronti sul muretto ed i materiali ben ordinati nella "trincea".

impreviste che possono intervenire a favore degli uni e a favore degli altri e ricordarsi che la lotta può essere in ogni caso decisa da quell'arbitro supremo che è definito caso, fatalità o provvidenza divina a seconda delle preferenze, o dell'ambito mentale d'ognuno, ma che comunque è somma saggezza, per chi gioca la propria carta in una partita di tanta importanza, cercar d'escludere o almeno d'allontanare fino all'estremo limite delle umane possibilità, mettendo a profitto tutte le risorse dell'esperienza e della tecnica di cui sia lecito e possibile disporre".

Continuando la lettura, non si può fare a meno di creare dei paragoni fra la situazione dell'epoca e quella odierna, rendendo le descrizioni ancora più fasciose e spingendo a ricercare tratti comuni e differenze fra ieri e oggi: "Nei Gran Premi automobilistici ciascuna Casa concorrente dispone di un "box", sorta di piccolo recinto, o baraccamento situato ai bordi della strada, qualche centinaio di metri dopo il traguardo e generalmente di fronte alle tribune ufficiali. A seconda che si tratti di circuiti o di autodromi i "boxes" hanno un carattere provvisorio o permanente: possono essere sopraelevati o in trincea a seconda delle esigenze di visibilità per gli spettatori, o di altre circostanze locali. Essi sono in ogni caso separati dalla strada a mezzo d'un largo davanzale dell'altezza di un banco sopra cui vengono posate le gomme, gli attrezzi, i recipienti che debbono servire ai concorrenti. È norma stabilita dai regolamenti e fatta rigidamente osservare che nessun concorrente possa essere aiutato durante la corsa da altri che non sia il suo meccanico, in ogni operazione di rifornimento o di riparazione: tutti gli oggetti di cui il concorrente abbisogna devono essere posati sul banco donde dovranno essere tolti e dove dovranno essere riposti personalmente dal pilota o dal suo meccanico, essendo proibito a chiunque si trovi nel "box" di passare direttamente nelle loro mani un oggetto qualsiasi, di varcare il davanzale per recare loro un aiuto manuale e perfino di toccare la macchina. L'inosservanza



Il meccanico Macinoni attende al prudente cambio delle ruote posteriori.

La divisione del lavoro tra pilota e meccanico nei rifornimenti.

Campari provvede al pieno di benzina, olio ed acqua.

L'unico rifornimento completo di Campari al 18.g.

Il pilota si accinge a dare la sculetta di benzina.

Il rifornimento, in capo a 3 minuti e 25" sta per esser compiuto.

Benzina

Olio

Apertura della sbercetta

Il meccanico ha cambiato la seconda ruota.

Acqua

Un attimo solo, precipitoso, è dedicato anche al rifornimento personale. (Wagner, Lion, 1924)

L'immagine da sola - anch'essa pubblicata su "Lo Sport Illustrato" - illustra nel dettaglio le fasi e gli uomini che hanno reso possibile la vittoria della squadra Alfa Romeo: non solo i piloti ed i progettisti, ma anche un gruppo affiatato, organizzato, preciso e determinato che ha eseguito con puntualità e perfezione tutte le operazioni di assistenza e di gestione della gara.



La ricostruzione della seconda sosta della P2 che dominerà con Achille Varzi la Targa Florio 1930. Varzi si ferma sul traguardo di Cerda al penultimo giro. È in testa, ma Chiron su Bugatti lo supera e passa al comando. Vittorio Jano (2) gli da istruzioni. Varzi (1) lo rassicura. Gherzi (3) e Maggi (7) sono sempre pronti di riserva mentre Giannella (6) chiede da bere al numero 5. Contemporaneamente il numero 4 riempie il serbatoio di benzina ed il numero 9 collabora con un altro meccanico a cambiare una gomma anteriore. Bassi (8) regola i freni anteriori.

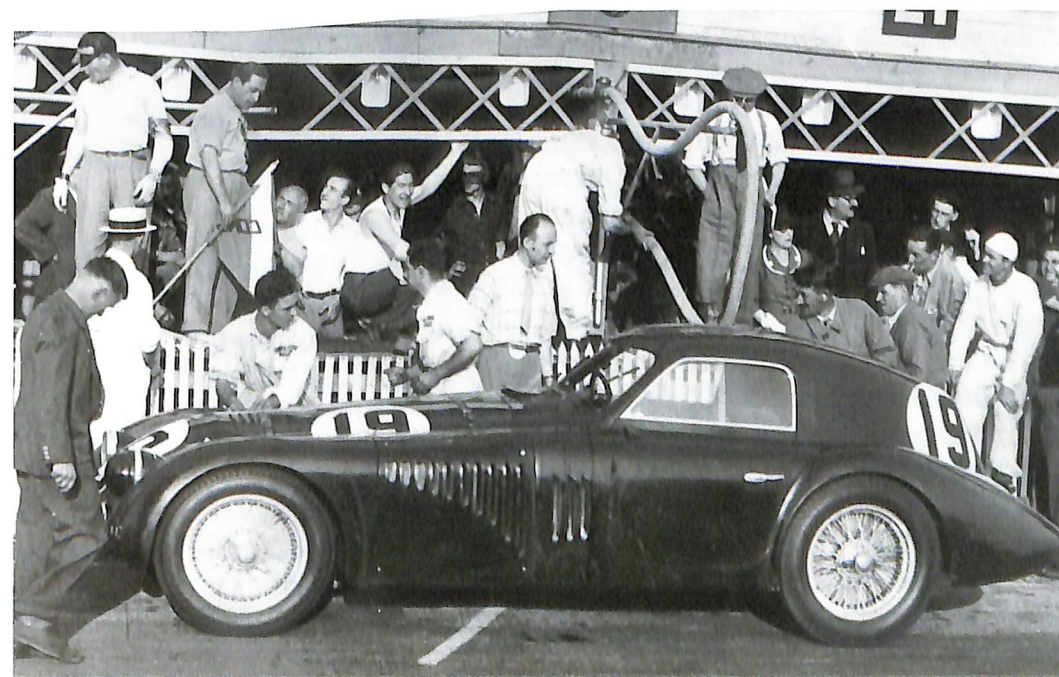


vanza di queste norme può condurre alla squalifica dei concorrenti. I commissari di corsa sono specialmente incaricati della sorveglianza dei "boxes". Se il diretto aiuto manuale è proibito, le istruzioni verbali e consigli di qualunque natura sono naturalmente permessi. Ma il grande balzo in avanti, che può considerarsi una delle tappe più importanti nella storia dell'automobile, si è avuto con l'applicazione delle ruote smontabili. Prima di questa innovazione per cambiare una gomma, e Dio sa se allora bisognava cambiarne!, occorreva smontare dal cerchione la copertura usata e la camera d'aria, e sostituirla con la nuova copertura e colla nuova camera d'aria, che si doveva naturalmente gonfiare, operazione semplice a dire ma quanto lunga e faticosa a eseguire fanno soltanto i veterani dell'epoca aurea delle corse automobilistiche... Più tardi la ruota a cerchione fisso ha sostituito la ruota a cerchione smontabile: il pneumatico essendo già montato e gonfiato con la voluta pressione, un enorme vantaggio veniva realizzato rispetto al vecchio sistema; ma il cambio del cerchione era ancora un'operazione abbastanza lenta e non sempre molto facile. Finalmente una soluzione definitiva e oggi universalmente entrata nella pratica automobilistica doveva aversi con la ruota amovibile. Un colpo bene assestato con un martello di rame sulle orecchie del dado che assicura la ruota e questo è tosto svitato; con uno strappo la ruota è allora liberata; la nuova viene infilata sul mozzo, il dado avvitato e stretto energicamente con un'altra martellata. Ma per sostituire un pneumatico non basta aver predisposto i mezzi atti a rimuovere e rimettere a posto rapidamente la ruota sul mozzo: occorre prima di tutto sollevare la macchina. Anche qui un gran progresso si è fatto con la sostituzione dei carrelli a leva ai vecchi ed incomodissimi e lenti martinetti a vite. Il carrello, leggerissimo e robusto, viene portato sotto l'assale e grazie alla sua forma a squadra funziona come la classica leva d'Archimede; il peso della persona applicato alla sua estremità permette di sollevare istantaneamente e senza sforzo il treno anteriore o posteriore della macchina. Con questi perfezionamenti e grazie all'addestramento dei guidatori e meccanici, il cambio d'una gomma davanti ai "boxes" non dura di solito più di un minuto, ma può essere effettuato, come ha dimostrato a Lione il record dei conduttori di Bugatti, in appena 30 secondi! Nel cambio di una gomma la distribuzione del lavoro ha una grande importanza: mentre il guidatore rallenta la marcia, il meccanico già s'accinge a scender di macchina ed è terra prima dell'arresto; afferra il carrello e lo trascina sotto l'assale; intanto il pilota ha a sua volta svitato il dado d'arresto; sollevata la macchina, il pilota strappa la ruota e la porta sul banco; nello stesso tempo, il meccanico ha preso la



nuova ruota dal banco e l'ha montata sul mozzo; mentre il pilota rimonta in macchina, il meccanico avita e serra il dado d'arresto: la macchina è già avviata ed egli la rincorre e si rimette al suo posto. Trenta secondi!

Altra operazione di grande interesse è il rifornimento di combustibile, lubrificante ed acqua. L'arresto per il rifornimento è predisposto in precedenza ad un determinato momento della corsa. Col percorso di 800 Km stabilito per i Gran Premi i concorrenti si arrestano, se tutto procede regolarmente, una sola volta a metà corsa. Qualche concorrente stabilisce due arresti, se lo richiede il consumo della macchina o la limitata capacità dei serbatoi. L'olio e la benzina destinati al rifornimento sono contenuti in speciali recipienti allineati con ordine nel "box". Per ogni liquido il colore del recipiente è diverso e porta una visibilissima scritta e iniziale indicante la natura del contenuto. Le dimensioni dei recipienti sono tali, che, riempiti, possano sollevarsi senza sforzo eccessivo all'altezza della vettura per esser vuotati nei serbatoi. Anche nella costruzione di questi recipienti si è oggi raggiunta una grande perfezione rispetto agli antichi: la loro forma è quella di un cilindro raccordato con un cono a mo' d'imbuto all'estremità superiore. Aperti i tappi dei serbatoi della vettura, il guidatore afferra mediante le manette il recipiente e lo capovolge introducendone l'estremità nell'apertura del serbatoio; mediante opportune zampe d'appoggio il recipiente si mantiene da sé in sicuro equilibrio. Con la manovra semplicissima di una manetta, il largo tappo del recipiente viene aperto a sua volta e contemporaneamente è aperto un foro sul fondo che permette all'aria di entrare e alla benzina di cadere rapidamente nel serbatoio, senza gorgogliare. I recipienti dell'olio sono del tutto analoghi. Mentre i serbatoi si riempiono, il conduttore riempie d'acqua il radiatore mediante una semplice caraffa di una decina di litri di capacità; poi esaurita la benzina del recipiente, lo ripone sul banco e ne colloca un altro sul serbatoio. Prolungandosi l'operazione di rifornimento egli darà un rapido sguardo ai vari organi della macchina e si assicurerà del loro stato: occorrendo vi sarà tempo per una ispezione sotto il cofano. Per ultimo si sciacquerà la bocca con un po' di liquido che gli verrà porto insieme a incoraggiamenti e brevi istruzioni e chiarimenti sulla sua posizione in gara. Ed eccolo di nuovo al volante: intanto il suo meccanico che avrà da solo cambiato le gomme posteriori per misura di prudenza e, occorrendo, una o due gomme anteriori,



19 giugno 1938. La 8C 2900 B berlinetta "Speciale" che Touring veste con una bellissima carrozzeria Superleggera per la 24 Ore di Le Mans 1938 è ferma ai box per un normale rifornimento: il sogno della vittoria per Clemente Biondetti e Raymond Sommer - ma anche per tutta la squadra Alfa - svanirà incredibilmente a pochi giri dalla fine, quando l'enorme vantaggio sugli inseguitori verrà vanificato da un banale guasto, causato dalle sollecitazioni subite quando, a tre ore dalla fine, lo scoppio di uno pneumatico aveva provocato una serie di testacoda, mandando in fuorigiri il robusto otto cilindri.





sarà pronto per rimettere in moto il motore con un colpo di manovella. Un cenno di saluto e uno scatto fulmineo. La corsa riprende! Sono passati tre o quattro minuti. . .

Questo, ben inteso, se tutto va bene. Ma talvolta occorre verificare e cambiare qualche candela. Allora è il lavoro febbrile; le candele sono svitate con una specie di trapano a mano e prontamente sostituite. La "trousses" dei ferri è aperta con tutti gli arnesi disposti in ordine perfetto sul davanti del banco. Se il guasto è più grave, le parti di ricambio sono prontamente recate, chè il box è provvisto d'ogni cosa. Un tappo, una vite, un bullone, un raccordo di gomma, un filo conduttore, una parte di magnete o carburatore possono, ove manchino, far perdere una corsa che è costata un anno di preparazione e qualche milione. Quando una riparazione, anche di breve importanza, si prolunga e i minuti d'arresto si sommano ai minuti, l'ansia prende inevitabilmente anche i più forti. Si vivono istanti drammatici. . . Ma guai a chi perde la calma e la padronanza di sé: nel "box" deve regnare l'ordine ed il silenzio. Brevi comandi precisi, suggerimenti chiari e meditati.

Ma se poi la vittoria arride, tutte le ansie, le fatiche e le trepidazioni son dimenticate. Al momento del trionfo nessuno più pensa a coloro che pur vivendo nel "box" i tormenti dell'attesa e le drammatiche vicende della corsa han saputo svolgere freddamente il loro sapiente e delicatissimo compito collaborando direttamente al successo. La corsa è seguita nel "box", fase per fase, osservando i cronometri e registrando sui diagrammi le posizioni.

I segnali invece traducono gli ordini del capo servizio: sono cartelli metallici di diversa forma e colore che in un linguaggio convenzionale e relativamente segreto, significano: conservate la vostra andatura; rallentate un poco; rallentate alquanto al prossimo giro; fermatevi subito; accelerate leggermente; accelerate notevolmente; accelerate per quanto è possibile.

Talvolta vengono anche trasmessi i numeri dei giri compiuti dai concorrenti: in tal caso il compito di osservarli spetta al meccanico, che per proprio controllo li segna mediante un apposito registratore simile ai registratori usati per i biliardi e situato sulla tavola degli strumenti. Non è questo il più importante compito che spetta al meccanico durante la corsa: egli deve badare al funzionamento degli apparecchi, allo stato delle gomme, situate dalla sua parte, e soprattutto stare attento agli inseguitori che accennano di voler passare onde avvertirne subito il guidatore. Al meccanico spetta alle volte un compito imprevisto e non sempre desiderabile. Si ricorda la famosa e vana maratona compiuta da Ferretti, il meccanico di Salamano nel G. P. di Tours, per recare un po' di benzina alla macchina fermatasi lontana dal traguardo quando già sembrava aver conquistato la vittoria. Né compito più lieve è toccato a Carra, il meccanico di Benoist, nel recente GP di Lione, che ha dovuto sorreggere con la mano per oltre 200 Km il tubo di scarico staccatosi dal motore, resistendo oltre che alla stanchezza al dolore provocato dai sassi che lo colpivano.

Un bell'esempio di condotta di gara serena e meditata, in un momento estremamente drammatico, è stato offerto dalla Casa vincitrice del GP d'Europa. Quando più grave si delineava la minaccia di Divo e Ascari andava perdendo terreno, dal "box" non è partito, all'indirizzo di Campari, nonché il segnale di pericolo, alcun ordine di accelerare la marcia. Solo negli ultimi istanti, quando, ritirati Ascari, Divo inseguiva a poco più d'un minuto guadagnando terreno, è venuto l'ordine al disciplinatissimo guidatore di forzare legger-



mente. . . E la vittoria ha ben premiato chi ha saputo trionfare non solo sul terreno tecnico e sportivo ma anche soprattutto sull'organizzazione della corsa, troppo spesso e ben a torto trascurata".

D'altra parte, l'Alfa Romeo darà buona prova non solo nei Gran Premi ma anche nelle gare Sport, dalla Mille Miglia alla Targa Florio dove — ancor più che in circuito chiuso — l'efficienza e la rapidità degli interventi di assistenza sono determinanti per conquistare la vittoria.

ANCORA MONDIALE

Passano venticinque anni esatti. Ci sono state le grandi vittorie della P2, con il suo titolo mondiale, e della Tipo B. Poi i trionfi delle Sport e la crisi delle GP, a lungo incapaci di contrastare la supremazia tedesca; ed infine c'è stata la Seconda guerra mondiale a spazzare via il "vecchio" mondo, a riscrivere le regole ed a rimescolare le carte. Così,

anche l'Alfa Romeo si ritrova a mettere insieme una nuova squadra corse, ripartendo dagli uomini, dalle regole e dalle macchine che già avevano detto la loro prima del conflitto. Le "Alfetta" 158 vengono evolute e migliorate, quanto basta per vincere le prime gare del dopoguerra e per prepararsi alla grande stagione del 1950, quando agli avversari non resteranno che le briciole, nella neonata Formula 1. Un successo, quello di Nino Farina, replicato l'anno successivo da Juan Manuel Fangio.

Merito delle automobili, dei piloti, dei tecnici e dei dirigenti. Ma anche merito dei meccanici ai box. Sono loro ad organizzarsi come un meccanismo perfetto per accelerare il cambio gomme, per rendere la sosta ai box un'occasione in cui fare la differenza e prendere un vantaggio sugli avversari, come racconta una breve "release" pubblicata in quegli anni: "La squadra dei meccanici della Alfa Romeo ha il record mondiale dei rifornimenti al box. Il regolamento dei Gran Premi in circuiti chiusi permette che tre meccanici specializzati e designati dalla Casa procedano al rifornimento di carburante, al cambio delle gomme e a tutti quei lavori immediati, che fossero necessari alle macchine in corsa. Durante i Gran Premi il rifornimento del carburante e il cambio del treno posteriore di gomme varia dai 25 ai 35

secondi. Tuttavia l'Alfa Romeo ha stabilito a Monza il record mondiale di queste operazioni, toccando complessivamente 23 secondi".

L'AVVITATORE: FINE DI UNA STORIA

I pit stop si eseguono ancora oggi, più numerosi e determinanti di prima, le operazioni si sono moltiplicate e incredibilmente velocizzate, l'organizzazione della squadra è impeccabile ed il pubblico quasi non riesce a cogliere la raffinatezza di ogni movimento, tanto è febbrile il brulicare di uomini intorno alla monoposto. Qualcosa, però, si è perso: la fatica, l'inconveniente, il battere del martello e l'agitazione degli uomini.

Quando ogni gesto è calcolato, ogni decimo di secondo determinante ed ogni inconveniente previsto, la sosta ai box appare come una rapidissima danza di infallibili uomini-robot. Ma, di questi uomini, non sappiamo più il nome.

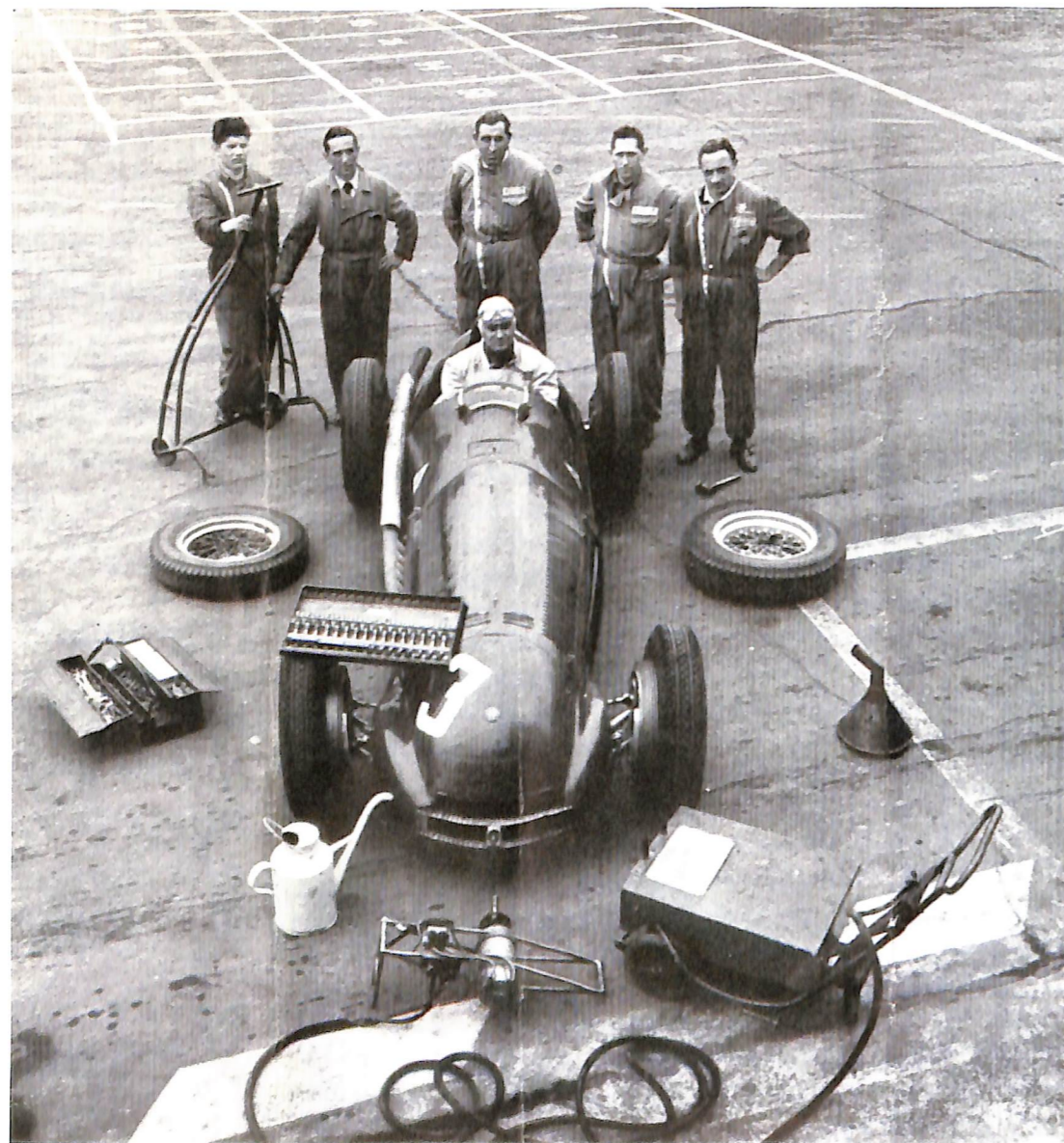
Un'altra sosta ai box, questa volta nel dopoguerra alla "corsa più bella del mondo". La 6C 2500 Competizione di Consalvo Sanesi, il grande pilota e collaudatore del Biscione, sta conducendo una grande gara, ma nei pressi di Civitavecchia verrà tradito da uno dei supporti dello sterzo. Il grave incidente lo costringerà a diverse settimane di ospedale.



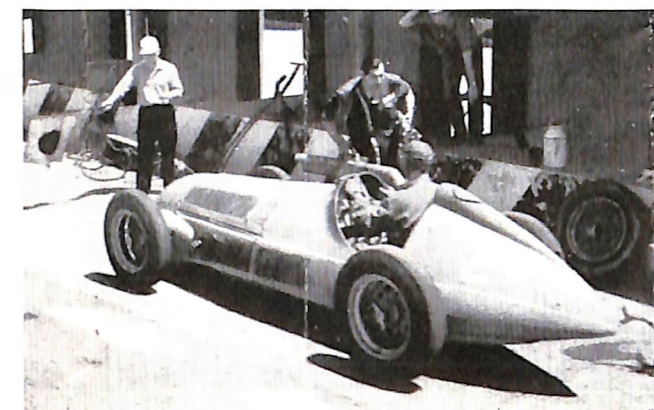


LE QUATTRO FASI DELLA SOSTA AI BOX: OPERAZIONE DI CUI I MECCANICI DELL'ALFA ROMEO SONO "PRIMATISTI".

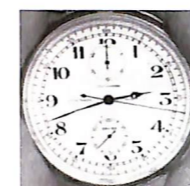
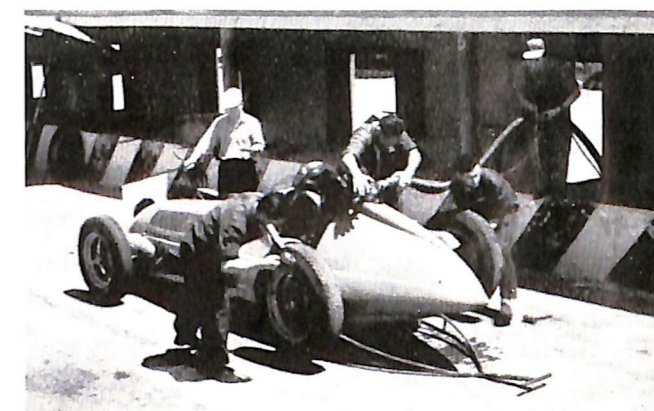
L'Alfa Romeo prepara con uno speciale addestramento i suoi preziosissimi elementi. I tre meccanici "ufficiali" sono: Zanardi, che ha il comando delle operazioni al "box", Griffini e Barbon. I due eventuali sostituti sono: Sala e Marchini. Nella foto si nota sulla "159" il corridore e capo dei collaudatori Consalvo Sanesi, cui è affidata la prova delle macchine da corsa, ritratto con tutta l'apparecchiatura necessaria ad un rifornimento volante e ad un cambio del treno posteriore delle gomme. Dietro: Sala, Barbon, Zanardi, Marchini, Griffini.



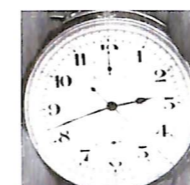
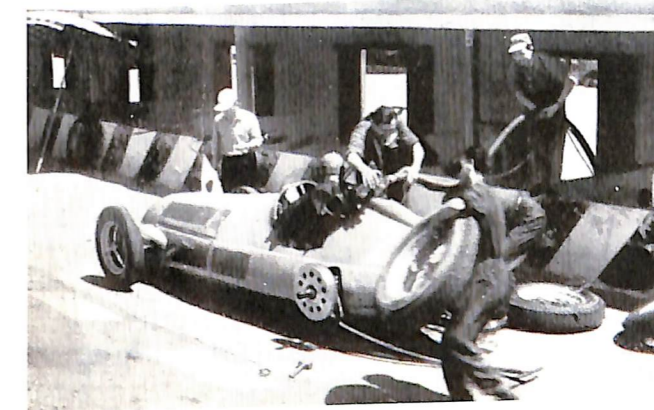
Al 3". La macchina pilotata da Sanesi sta per fermarsi al "box" dietro la segnalazione di una speciale bandierina. Si nota Zanardi che ha già in mano la pompa del carburante, la quale all'estremità porta ora un'apparecchiatura speciale per essere immediatamente avvitata al serbatoio.



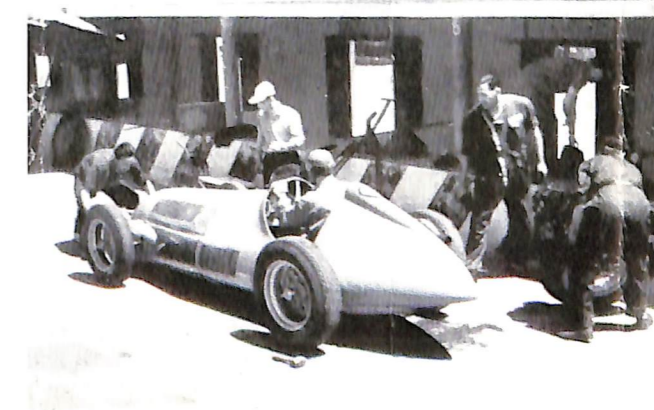
Al 12". Zanardi ha già innestato il tubo nel serbatoio mentre dal "box" sono arrivati Barbon e Griffini i quali, sollevata la parte posteriore della macchina col carrello, stanno togliendo le due ruote posteriori. Nessun altro meccanico è sceso dal muretto e solo un quarto uomo sta davanti alla macchina con una bandierina: il cronometrista Arnaldo Taichman. Un quinto regge il tubo del carburante ma non può staccarsi dallo "stallo".



Al 17". Ormai le due ruote posteriori consunte sono state tolte e i due meccanici stanno portando le due nuove per montarle. Intanto Zanardi ha terminato il "pieno" ed ha tolto dalla testa del pilota Sanesi la speciale "capote" di tela cerata e catramata che aveva precedentemente coperto il pilota per evitare un'eventuale spruzzo di benzina.



Al 23". L'operazione è terminata. Mentre Griffini sistema le gomme consunte accanto al muretto, Zanardi chiede a Sanesi se la macchina funziona bene o se occorre una rapida revisione del motore. Barbon, invece, con lo speciale apparecchio "avvia" il motore e Taichman ha abbassato la bandierina per dire che l'operazione è conclusa e il bolide può ripartire.



Quel sorpasso...

Una delle leggende più colorite e ricordate della storia sportiva Alfa Romeo. E la sua smentita, anch'essa nota e discussa. Ma poco importa: è lo specchio di un'epoca, il ritratto della rivalità fra due grandi campioni. La testimonianza di un mondo che fu.

di Stefano d'Amico

A proposito della vittoria di Nuvolari-Guidotti alla 1000 Miglia del 1930, con la leggenda dei fari spenti o dei trucchi a sfavore di Varzi che ha acceso discussioni e fantasie per circa settant'anni, ci fa piacere riportare una cronaca, mai smentita, del 1933 e cioè esattamente di tre anni successiva all'evento, con tutti i protagonisti ancora in vita ed in piena attività, perfettamente in grado quindi di smentire o meno l'accaduto. Ce la racconta il giornalista Carlo Brighenti della Gazzetta dello Sport, del Secolo d'Italia, ecc. (con le testuali parole di Jano e Nuvolari): "All'Alfa, misurando tutta l'importanza di una vittoria clamorosa a quella Mille Miglia, viene deciso che la vittoria individuale non interesserà, ma soprattutto si mirerà alla vittoria di squadra, alla vittoria schiacciante! Di conseguenza non si decise, come erroneamente venne scritto, chi dell'Alfa doveva vincere quella corsa. Fino al secondo passaggio da Bologna la lotta doveva essere lotta di squadra, non lotta di singoli. Dopo Bologna, quando gli avversari riuscissero sgominati, i piloti sarebbero stati liberi di risparmiarsi se stessi, ma chiedere tutto alla macchina. Chi andava di più avrebbe così avuto partita vinta. Poteva essere Varzi, come Nuvolari, come Campari, come anche Ghersi. Questa è la sagomatura tattica del piano di battaglia dell'Alfa che molti, scrivendo di Mille Miglia, han dimostrato di ignorare. A Bologna, dove con l'on. ing. Gianferrari e con il comm. Jano, è stabilito lo stato maggiore dell'Alfa, Nuvolari piomba al secondo passaggio come una folgore. Ha bruciato tutti. Su Varzi ha ben 7' di vantaggio. 'Non ci devono essere lotte con Varzi, neh?' - gli dicono Gianferrari e Jano - 'Se l'orsignori me lo ordinano, io mi metto su quella sedia lì e aspetto che me lo dicano l'orsignori di partire - risponde il mantovano accendendosi una sigaretta'. Lo lasciano andar via dopo un ultimo ammonimento, soprattutto di non rischiare la



a "fari spenti"

TARIFFA INSEZIONI
Pubblicità Commerciale L. 4 per mm. 2 di linea, ordinaria via ordinaria; Pubblica L. 4 per mm. 2 di linea di servizio e di sportività; Commerciale diversi L. 14 in ogni spazio a colori doppiopagina L. 10 in bianco; Avvisi economici L. 1 a pagina; Interrogazione L. 4 al cm. - Tassa governativa in più.
Le inserzioni sono accettate a giudizio insindacabile dell'Amministrazione e di diritto esclusivamente presso i Servizi Editoriali di Pubblicità e Propaganda, Via Cavour, 10, Milano - Telefoni 24.01, 24.02, 24.03, 24.04.

La Gazzetta dello Sport

ESCE TUTTI I GIORNI ESCLUSA LA DOMENICA

Prezzi d'abbonamento	GAZZETTA SPORT	SPORT ILLUSTRATO	DOMENICA SPORTIVA	GAZZETTA SPORT SPORT ILLUSTRATO	GAZZETTA SPORT DOMENICA SPORTIVA	GAZZETTA SPORT SPORT ILLUSTRATO DOMENICA SPORTIVA
ITALIA e Colonie	Ann. Lit. 120.000	Ann. Lit. 17.750	Ann. Lit. 14.000	Ann. Lit. 100.000	Ann. Lit. 100.000	Ann. Lit. 100.000
ESTERO	Ann. Lit. 150.000	Ann. Lit. 22.500	Ann. Lit. 18.000	Ann. Lit. 130.000	Ann. Lit. 130.000	Ann. Lit. 130.000

1930 - Anno XVIII - N. 83

LUNEDÌ
14
Aprile
Anno VIII

Un numero Cent. 25

Dirigenti, Editori, Amministratori e Pubblici: Milano - Via G. Galvani, 8 bis
Telefoni 24.01, 24.02, 24.03, 24.04, 24.05, 24.06, 24.07

La tradizione automobilistica di Brescia rinnovata nel segno del Littorio

In una vibrante atmosfera di entusiasmo Nuvolari su Alfa Romeo conquista la IV Coppa delle 1000 Miglia alla spettacolosa media oraria di oltre 100 Km.

Il valore di Varzi-Canavesi, di Campari-Marinoni e di Ghersi-Cortese completa il trionfo della casa milanese - Bassi-Gazzabini quinti assoluti e primi dei gentlemen affermano le brillanti doti della O. M. - Il Gran Premio Brescia assegnato all'Alfa Romeo - La Coppa del R. A. C. I. vinta dalla Citroën Italiana - Mazza-Pezzoni (Fiat 514) classificati primi delle vetture utilitarie - Periccioli-Apollonio (Fiat), Pirola-Guatta (Alfa-Romeo), Bassi-Gazzabini (O. M.), Leonardi-Barbieri (Chrysler), Caracciola-Werner (Mercedes) vincitori delle rispettive classi

La vittoria clamorosa

BRESCIA, 13 aprile. La grande prova è passata in un momento di sogno. Ha prevalso tutta la sensazione, ha affiorato ogni sorta di emozioni e si è conclusa trionfalmente. La lotta si levò alta e piena all'indizio del via. Non ben visto nel tanto un uomo e una macchina. Il trionfo è degli uomini e dell'industria nazionale.

Nessuno poteva pensare di opporsi all'evolversi della proporzioni che il successo andava assumendo, ma quanto rimaneva possibile il conseguimento di risultati così spettacolari?

Quando Campari annunciava che il percorso sarebbe stato esposto in un tempo inferiore di un'ora circa a quello del vincitore dello scorso anno, e quando Arnaghi e Minola esprimevano la convinzione che lo è Marinoni e lo è O. M. a non sembrare stata lontana dalla gesta di chi sembrava sicuro di vincere, noi sentivamo di essere alla vigilia di una battaglia aspra, dura, di rischio per i piloti e per le vetture, destinata a procurare vantaggi e gioia incommensurabili ed a provocare entusiasmo e dibattiti. Ma se vogliamo essere nel vero, dobbiamo ammettere che la vittoria della grandiosa dell'evento è stata probabilmente riservata ai piloti superiori. A gara conclusa, per averne almeno lo spirito pervaso dalla sen-

... dove lo sport non fosse superato e difeso, valorizzato e premiato come lo è da noi per la velocità del Cigno, tanto successo organizzativo, tecnico e sportivo, sarebbe stato possibile.

Abbiamo parlato del trionfo del pilota e dell'industria nazionale, ma cerchiamo a proposito, Caracciola e Werner si erano infatti preoccupati di non cedere della Germania una Mercedes capace di vincere la corsa. Non tutti avevano posto nella gioia loro il risultato sportivo. Non aveva anche a noi di esultare, segnalando la minaccia di presenza della grossa e lusingosa vettura tedesca. Si trattava invece di macchine capaci di battere da lontano il tempo, che pure era sembrato fantastico a noi ed agli stranieri, del vincitore dello scorso anno. Perché la minaccia non provocasse sorpresa superata, la IV Mille Miglia ha dovuto porci alla presenza degli eroici protagonisti valutati in un anno dai nostri padri.

La Mille Miglia è passata trionfalmente. E' questa l'ora del trionfo. Ma giacché la prova, che pare e non tempo volutamente e acclamazione rapinata, così lontana dalle caratteristiche della gara di velocità, è diventata, per merito di studiosi, di manutentori e di giudici italiani, impresa da uomini e da macchine non solo ma anche di uomini e di macchine che si sono battuti, i quali avevano la Mille Miglia, lottando per la loro vita una vita

Nuvolari ed il compagno Guidotti sono fotografati al loro arrivo vittorioso.

Il Generale Torrisi di G. e C. in un momento.

LE CLASSIFICHE

pelle. Varzi che era partito con 10' di vantaggio ne ha ancora 3' ed è innanzi, sulla strada che porta al Veneto. È notte, i fanali rompono l'ombra cupa sull'Adriatico, dei lampi di temporale... Ferrara è vicina... la folla assiepata sui cigli della strada grida il nome di Nuvolari... Varzi ha lo svantaggio dell'inseguito... A Desenzano (Nuvolari) piomba su Varzi e gli chiede strada e Varzi, sempre gentiluomo, gli dà il passo. Nuvolari ha vinto la sua Mille Miglia in modo trionfale. Più tardi Campari richiesto di un parere sulla corsa, dichiarò: 'No, no, credete, stanotte per battere Nuvolari ci voleva il diavolo. E, forse, non ci sarebbe riuscito neanche lui'. Nuvolari era in quello stato di grazia... consentita ai più grandi campioni dello sport".

Lo stesso Canestrini ritenne piuttosto inutile la "manovra dello spegnimento dei fari in quanto il superamento avvenne all'alba, alle 5.20, mentre il sole stava sorgendo" confermato peraltro in questa sua certezza dallo stesso meccanico di Varzi, Canavesi, in una bella intervista a Giorgio Terruzzi. Di analogo avviso è sempre stato anche Giovannino Lurani nei suoi scritti e nei racconti agli amici del RIAR. Gianbattista Guidotti amava invece ricordare che fu lui ad aver l'idea di girare la chiave nel quadro e accendere i fari...

12 aprile 1930: Nuvolari e Guidotti nel più celebre degli scatti che ricordano il trionfo alla Mille Miglia - nella pagina precedente - per la prima volta infrangendo il muro dei 100 Km/h di media (100,450). Una vittoria "clamorosa" che monopolizza anche la prima pagina della Gazzetta dello Sport.



Stefano d'Amico - Lorenzo Ardizio

PROSPERO GIANFERRARI

Un uomo del Portello

EDIZIONE
RIAR



Pagine di Storia

Documenti straordinari, immagini inedite e frammenti di storia riaffiorati da archivi finora impenetrabili, danno vita ad un volume unico e prezioso che il RIAR ha realizzato per i propri Soci e per ogni appassionato di grandi storie.

I Registro Italiano Alfa Romeo presenta un altro importante volume che arricchisce la storia e la conoscenza dell'Alfa: Prospero Gianferrari. Un uomo del Portello. Già sul numero di gennaio-maggio 2012 il Quadrifoglio aveva pubblicato un documento straordinario proveniente dall'archivio della Famiglia Gianferrari: oggi da quell'autentica miniera di immagini, documenti, storie – ma non solo da quella – è scaturito un volume unico e prezioso, che aggiunge un frammento di storia dell'Alfa Romeo e del mondo.

UN PERSONAGGIO, UNA STORIA

Quella dell'Alfa Romeo è una storia affascinante ed unica che ben poche altre case automobilistiche possono oggi vantare. Con scenari, politici ed economici, in continua evoluzione ma costantemente animata da personaggi geniali che, al di là di ogni accadimento esterno, le hanno infuso un'anima e tracciato il percorso portandola nel mito dell'automobile.

Sono molti infatti i grandi nomi che ricorrono e si rincorrono: tecnici, piloti, collaudatori, progettisti, semplici operai e vivaci avventurieri, dirigenti brillanti e "manager" navigati. Tra essi Ugo Stella, Nicola Romeo, Ugo Gobbato, Giuseppe Luraghi sono fino agli anni Sessanta i più ricordati in quest'ultima categoria. Un po' perché si legano a grandi epoche dell'azienda, un po' perché hanno saputo conquistare la stima ed il rispetto, quando non addirittura l'affetto, dei propri dipendenti allora e degli appassionati oggi. Di qualcuno poi persino un appassionato che non abbia mai particolarmente studiato la storia del Marchio conosce qualche cenno biografico: di Stella sappiamo che è stato fra

Sulla copertina del volume domina l'immagine di Prospero Gianferrari al Portello, accanto ad una 8C 2300 (targa MI 40779 e telaio 2211064). Questo esemplare venne schierato ufficialmente dall'Alfa Romeo alla 24 Ore di Le Mans 1932 ed affidata all'equipaggio Minoia-Canavesi (partiti con il n° 10, saranno poi costretti al ritiro per incidente).



Lo stesso Prospero Gianferrari (a lato una caricatura pubblicata dall'Alfa Romeo), all'epoca Podestà di Trento, artefice del ripristino della strada e promotore della gara, prende parte nel 1927 alla prima edizione della Trento-Bondone al volante di un'Alfa Romeo 6C 1500 ottenendo una brillante vittoria.

i padri dell'Alfa e l'ha introdotta nel mercato; di Romeo, oltre che aver poi dato il nome all'azienda, si sa che era un minuto, baffuto e furbo uomo d'affari napoletano; di Gobba-to, che ristrutturò l'azienda, creò Alfa Corse e visse il periodo della militarizzazione (ne è stato l'artefice, ad esser precisi), ma alla fine della guerra fu proditoriamente ucciso per strada. Di Luraghi, tutti sanno che ha portato l'Alfa nella grande produzione e fu il padre della Giulietta e della Giulia, dei grandi e nuovi stabilimenti di Arese, che fu uomo colto e raffinato, icona inossidabile di un'Alfa Romeo che risorge e vince, che vende e si affaccia ad un futuro luminoso. Tutto vero. È una sintesi estrema ma corretta dei ruoli di questi uomini, grandi uomini, che hanno dovuto tutti affrontare momenti molto pesanti per l'Alfa. Tuttavia questi quattro nomi non sono certo sufficienti a dipingere il quadro dell'Alfa Romeo, nemmeno se, con un approccio "purista" ancora condiviso da molti, decidiamo di non considerare come storia "alfista" tutto quello che viene dopo quel fatidico 1987, quando la Casa del Portello, dopo varie diatribe politiche, verrà acquistata dalla Fiat o, per usare le parole di Gianni Agnelli, quando la Casa del Lingotto "annetterà una provincia debole", senza fatica e senza alcun investimento. La storia dirigenziale dell'Alfa Romeo è fatta ovviamente di molti più nomi. Alcuni sono stati solo di passaggio e hanno la-



sciato appena qualche lieve traccia sui libri. Altri invece hanno inciso, come abbiamo detto, un segno profondo, indelebile; hanno portato forti cambiamenti, hanno indicato la rotta dell'azienda per gli anni a venire. E spesso lo hanno fatto pur restando ai vertici solo poco tempo, qualche anno, a volte senza neppure entrarne nel cuore o nemmeno, poi, nella memoria degli appassionati, ma contribuendo in maniera determinante a creare quell'Alfa Romeo che noi tutti, e sicuramente coloro che si apprestano a leggere queste pagine, oggi amiamo, stimiamo e ammiriamo.

Uno di questi nomi è sicuramente quello di Prospero Gianferrari che all'Alfa Romeo è arrivato nel 1929 per andarsene già nel 1933, ma che come pochi altri è stato artefice di grandi cambiamenti e di indimenticabili imprese. Ne ha colte le difficoltà e pianificato le soluzioni. Ha agito pragmaticamente e con lungimiranza, con piglio da grande manager ed un approccio rapido e moderno che ancora oggi, ad oltre settant'anni di distanza, appare attuale. Nei suoi progetti vi era il seme di una fabbrica moderna ed internazionale: il Portello sarebbe diventato non solo orgoglio di Milano, ma anche uno

Uno dei punti salienti della carriera politica sarà il duello con l'onorevole Torre. Non solo uno scontro figurato ma addirittura un duello alla spada atto a ricomporre una diatriba ed una serie di offese sorte nell'aula del Parlamento. Tuttavia, non basteranno trenta assalti per cancellare l'accusa di aver mentito - invero piuttosto velata - rivolta ingiustamente da Torre a Gianferrari. Una vicenda che non passerà inosservata sulle colonne dei giornali.



E. TORRE **GIANFERRARI**
 Nelle due ultime sedute della Camera si è svolto un duello oratorio tra due deputati: gli on. Edoardo Torre e Gianferrari. Ne sono seguite quattro sfide, svariati fatti personali e interminabili commenti. Niente di grave, del resto. La vita politica in ogni paese è piena di beghe.



N. 00728 di recapito - Rimesso al fattorino ad ore

PROF. LUISA GIANFERRARI
RODGORA 7 MILANO

(Mod. 30 Teleg. 1926)

<p>INDICAZIONI DI URGENZA</p> <p>Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia. Le tasse riscosse in meno per errore od in seguito a rifiuto o irreperibilità del destinatario devono essere completate dal mittente. Il destinatario è invitato a firmare la ricevuta presentata dal fattorino ed a seguirvi la data e l'ora della consegna del telegramma. In mancanza di tali indicazioni il mittente perde il diritto a reclamare in caso di ritardo nella consegna.</p>	<p>UFFICIO TELEGRAFICO</p> <p>di</p> <p style="text-align: center;">MILANO TELE. 1929</p>	<p>Indirizzo (con avviso telegrafico) — IPI — Risposta (con avviso telegrafico) — IPI — Telegramma collato (con avviso telegrafico) — IPI — Avviso di ricevimento telegrafico — IPI — Avviso di ricevimento telegrafico urgente — PCD — Avviso di ricevimento postale — PCP — Far proseguire — PS — Far proseguire postale — PSP — Devote raccomandate — PR —</p> <p>Espresso pagato (cioè con avviso per posta) — IPI — lettera (della spesa occorsa) — IPI — Da consegnarsi in mani precise — MP — Terza telegrafata — TB — Terza postale — TP — Terza raccomandata — TR — X (assicurata) — TM — Comunicare fatti indiritto — CT —</p>
---	--	---

Ricevuto il 19 MAR 1929 ore 10

Pel circuito N. 100

QUALIFICA	DESTINAZIONE	DOBBIANZA	MINUTI	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO
	397 ROMA	4901, 33, 19, 14	50	=	Giorno e mese	Ore e minuti

Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni e con vari paesi esteri di seguito da una mezzanotte all'altra.

Nei telegrammi impressi in caratteri romani il primo numero dopo il nome del luogo d'origine rappresenta quello del telegramma, il secondo quello delle parole, gli altri la data, l'ora e i minuti della presentazione.

SONO ORGOGLIOSO PARTECIPANTI CHE STAMANE EBBE LUOGO NIA ...
 NOMINA A DIRETTORE GENERALE ALFA ROMEO STOP PRENDERO CONSEGNA
 LUNEDI PROSSIMO STOP SARO COSTA CORRENTE SETTIMANA STOP
 CORDIALITA '= PROSPERO

Cartiere P. PIGNA - Alzano



1928. Le influenze politiche di Gianferrari e il suo ruolo determinante nella ALI (Avio Linee Italiane) permettono non solo di migliorare l'aeroporto di Gardolo ma anche di renderlo un nodo strategico nelle comunicazioni internazionali, soprattutto attraverso la linea Roma-Milano-Trento-Monaco. Una grande celebrazione viene organizzata per l'atterraggio del primo trimotore.

Il risultato di questi eventi, di questi incroci, di questi "mondi" va ben oltre la semplice biografia. Si potrebbe quasi definire un romanzo, tanto sono forti e caratterizzati i personaggi. O forse è solo lo specchio di un'epoca ed un pezzo di storia. In ogni caso, ai lettori, non viene svelato il finale: si dovrà scoprire attraverso i capitoli, ma — soprattutto — scorrendo documenti straordinari, immagini inedite e frammenti di storia riaffiorati da archivi finora impenetrabili.

Il telegramma, datato 19 marzo 1929, in cui Prospero Gianferrari comunica orgoglioso alla sorella Luisa la nomina a Direttore Generale dell'Alfa Romeo che sta attraversando un periodo non facile. Ma il giovane manager saprà gettare le basi di una nuova azienda, anche se la storia non gli darà modo di vedere compiuto il suo, ambizioso, progetto.

dei centri di gravità dell'economia italiana, europea, forse mondiale. La storia, quella della politica e delle guerre, non gli permetterà di vedere realizzato il suo sogno, ma nulla del suo operato andrà perso; quella zona, al centro di Milano, risorgerà dalle macerie e protagonista diverrà davvero. Senza dimenticare un capitolo sconosciuto ai più, un ruolo fondamentale che Gianferrari ha avuto per l'Alfa Romeo del dopoguerra: uno "zampino", o poco più, che però ha contribuito a far scrivere altre pagine importanti della grande storia aziendale; e non solo di essa. Ma quella di Prospero Gianferrari è stata una vita che va ben oltre il suo ruolo in Alfa Romeo — che pure non fu una semplice parentesi ma la storia di una passione che lo porterà a vincere una Trento-Bondone (da lui stesso organizzata) con una 6C 1500, ben prima dell'ingresso in azienda, e a farsi splendidamente carrozzare da Touring una 6C 2300 ben dopo il suo passaggio in Isotta Fraschini. Gianferrari avrà infatti modo di dimostrare la sua sostanza già da studente, poi da soldato — ufficiale, ferito, prigioniero e fuggitivo durante la Prima guerra mondiale — da politico, da diplomatico ed infine da manager. Oltre che da brillante ingegnere. Un percorso che accompagna pagine di storia d'Italia e del mondo e che spesso ne è addirittura protagonista. E che scorrerà accanto, incrociandosi più volte, anche alla più "piccola" storia dell'Alfa Romeo.

PER TUTTI I SOCI!



Il volume **Prospero Gianferrari. Un uomo del Portello** sarà donato e inviato a tutti i Soci Riar che ne faranno richiesta solo via mail dietro rimborso delle sole spese di spedizione di euro 15,00 da versare con bonifico al Riar confermato nella stessa e-mail.

21x28 CM — 320 PAGINE — CARTONATO — CENTINAIA DI FOTO A COLORI E B/N — TESTI ITALIANO E INGLESE



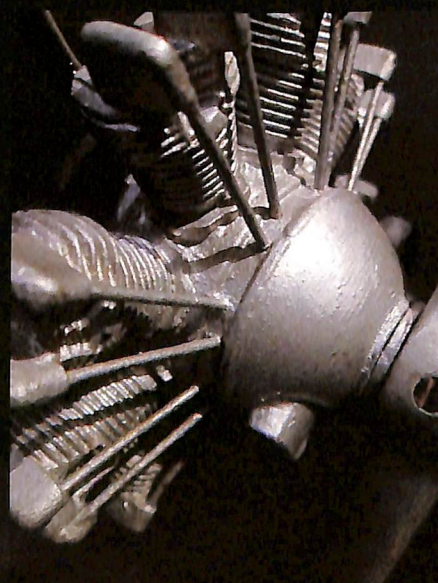


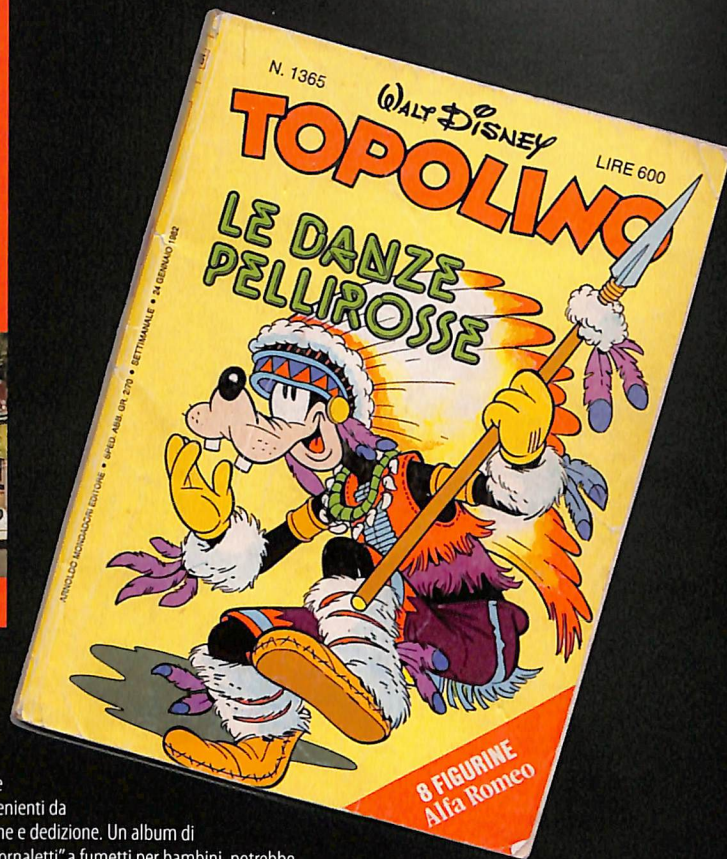
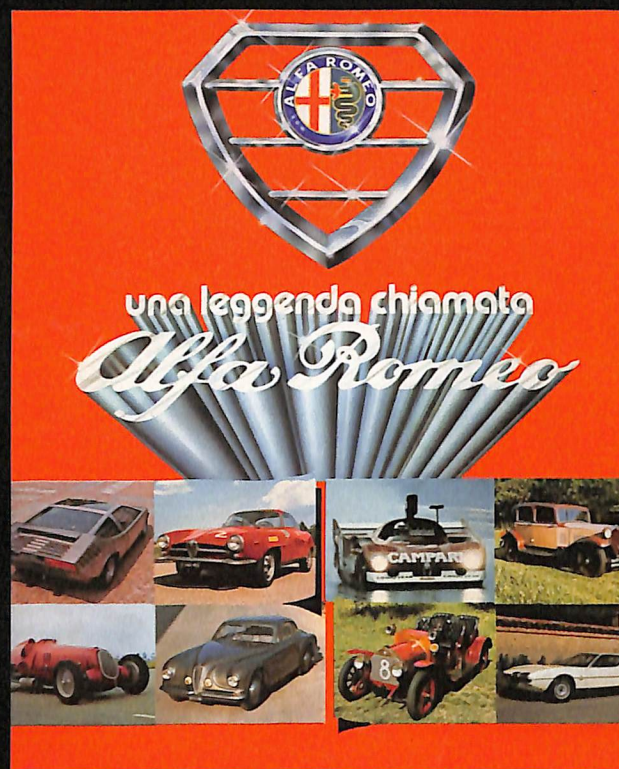
COLLEZIONANDO...

...automobilia Alfa Romeo



Oggetti promozionali in metallo realizzati dalla Direzione Soc. An. Alfa Romeo Reparto Aviazione. Realizzato completamente in metallo, con il marchio smaltato ed una grande cura dei particolari (vi sono addirittura le alette di raffreddamento su teste e cilindri) poteva essere dotato di un piccolo motore elettrico per far ruotare l'elica bipala, anch'essa in alluminio. D'altra parte, proprio la produzione di eliche metalliche (era stato brevettato proprio dall'Alfa Romeo il "Duralluminio") costituiva uno dei punti di forza della produzione avio. Il modello, invece, ripropone il propulsore stellare a nove cilindri Alfa Romeo D2. Se la produzione aeronautica vera e propria era stata varata nel 1924 con la produzione su licenza del Bristol Jupiter, quasi contemporaneamente Vittorio Jano era stato incaricato di progettare ex novo un motore completamente italiano, che avrebbe dovuto essere denominato "Duse" o "D". L'unità, con cilindrata di 13,74 litri e potenza di 240-270 CV a seconda della versione (ve ne era anche una sovralimentata) viene finalmente messa in produzione per impulso proprio di Prospero Gianferrari nel 1931 con la denominazione Alfa Romeo D2 "Dux" e andrà ad equipaggiare velivoli come il Breda Ba.25 ed il Caproni Ca.101/D2 (quello della squadriglia "La Disperata" di Galeazzo Ciano, resa nota dall'inno di Alessandro Pavolini). La produzione del D2 si arresterà nel 1934 dopo circa 600 unità.





In queste pagine, nella sezione "Collecionando automobili Alfa Romeo", si sono visti oggetti di grande valore, non solamente storico. Veri e propri reperti provenienti da bellissime collezioni, gelosamente custoditi con passione e dedizione. Un album di figurine, oltretutto abbinato a *Topolino*, fra i più noti "giornaletti" a fumetti per bambini, potrebbe quasi apparire frivolo. Ma rappresenta anch'esso - ormai - un pezzo da collezione, tale da suscitare, nei più giovani, anche un sentimento di nostalgico affetto. Oltre all'album vero e proprio (le figurine erano abbinata a *Topolino* nel 1982) "Una leggenda chiamata ALFA ROMEO" rappresenta un interessante volume a puntate, che vede alternarsi frammenti di storia, di prodotto, di corse ed anche di soluzioni tecniche, con - ovviamente - un occhio di riguardo per gli ultimi ritrovati appena introdotti sulla gamma.



IMMAGINI DI UN'EPOCA



TOKYO, 1936. UN'ALFA ROMEO "IMPERIALE"

Una straordinaria immagine, forse sfocata ma certamente significativa ed imperdibile per le pagine del Quadrifoglio, dipinge un'Alfa Romeo dalla forte vocazione internazionale e capace di affermare il suo prestigio ben oltre i confini europei. Quella che appare è l'Alfa Romeo RL (presumibilmente una Super Sport) del principe Chichibu, il fratello più giovane dell'imperatore del Giappone Hirohito, mentre porta Setsuko Matsudaira, la futura principessa Chichibu, al palazzo imperiale. La vettura era stata registrata in Giappone nel 1927 ma, purtroppo, dopo la Seconda guerra mondiale se ne sono perse le tracce, probabilmente distrutta durante un bombardamento.



Curve... ...e vento fra i capelli

Dopo l'avant-première di Ginevra, sta per arrivare sul mercato la versione scoperta della 4C: design, tecnologia, prestazioni. E – soprattutto – piacere di guida.

È in dirittura d'arrivo la versione scoperta della fortunata 4C, che fin dal momento del lancio ha calamitato l'attenzione degli appassionati e del mercato automobilistico internazionale. Grazie alle prestazioni, al piacere di guida ed al design da supercar "compatta". L'anteprima vera e propria aveva già avuto luogo al Salone dell'Automobile di Ginevra, nella primavera del 2014: in questi mesi si è lavorato per mettere in strada la vettura, che dovrà giungere sul mercato nei primi mesi del 2015. Quella vista nel salone svizzero è stata infatti una "ricerca" del Centro Stile Alfa Romeo, in cui sono state anticipate al pubblico molte delle novità estetiche in arrivo: nuovi proiettori anteriori, ora "sotto lente", nuovi cerchi in lega, ora con diametro differenziato fra anteriore e posteriore (18" e 19", rispettivamente), anello parabrezza in fibra di carbonio e specifico roll bar, anch'esso in carbonio. Altro esordio è per la livrea Bianco Lucido Tristrato che, con la sua profondità e cangianza, plasma i volumi della vettura evidenziando le superfici scolpite. Mentre all'interno le forme sono sottolineate da un'inedita selleria cuoio.

Dal punto di vista meccanico, le caratteristiche replicano quelle della "sorella" chiusa: dimensioni super compatte, con lunghezza di quattro metri e passo inferiore ai 2,4, a tutto beneficio dell'agilità. Così come il peso, che anche in questo caso non supera i



Scopri di più!

Guarda il video con tablet o smartphone

(Scarica un App per la lettura di QR-CODE)





Fascinosa e sportiva, la 4C Spider è stata presentata in anteprima a Ginevra. Fra qualche mese, sarà nei concessionari.

1000 Kg, grazie al vasto impiego di materiali di ultima generazione. L'avant-premiere dell'Alfa Romeo 4C Spider adotta inoltre un concept di sistema di scarico centrale a doppio stadio con terminali in titanio e carbonio sviluppati da Akrapovic, società produttrice di impianti di scarico da competizione per Moto GP, Superbike, Supersport, Motocross ed Enduro. L'impianto prevede anche una valvola a controllo wireless, che permette di scegliere fra un sound più aggressivo ed uno più "discreto".

Se l'aspetto cambia, resta invece invariato il "cuore" della 4C: il propulsore 1750 turbo Benzina con basamento in alluminio e 240 CV, abbinato al cambio a doppia frizione



TCT. L'aerodinamica, infine, è stata curata per garantire l'effetto deportante che già caratterizza la coupé, ma anche l'eliminazione delle fastidiose turbolenze che possono disturbare i passeggeri durante la guida "en plein air".

Anche la 4C Spider si presenterà agli appassionati come una vettura compatta, agile, capace di prestazioni elevatissime e handling sportivo. Ma anche proponendo un design affascinante, nel solco della lunga tradizione che Alfa Romeo vanta nel settore delle vetture scoperte. D'altra parte, come recita un noto slogan coniato per la Duetto: "Spider è Alfa Romeo".



60 GIULIETTA 60 ANNI



26-28 settembre 2014. un grande evento, più che un raduno. Questo è stato il 60° Giulietta del Riar: la lunga carovana di sessanta Giulietta ha infatti attraversato Mantova, Verona, Castel D'Ario, Peschiera del Garda offrendo il colorato e affascinante spettacolo di un vero e proprio "museo in movimento", apprezzato dal pubblico tanto quanto dagli stessi partecipanti. Strade suggestive e ricche di storia – anche automobilistica, come l'omaggio alla tomba di Tazio Nuvolari – panorami mozzafiato ed un'atmosfera amichevole e ricca di passione hanno

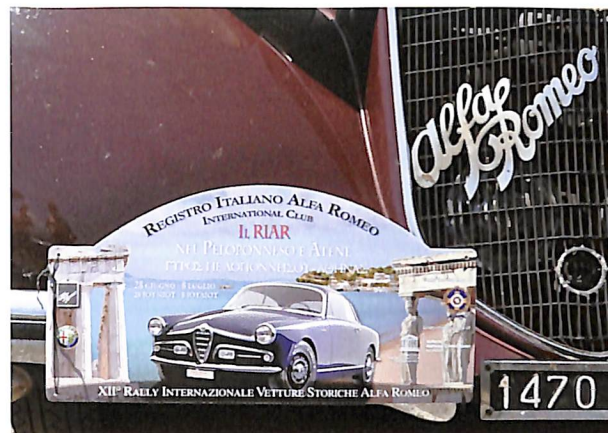
Giulietta
1954 2014 60

accompagnato i sessanta equipaggi lungo i tre giorni della manifestazione. Equipaggi provenienti da ogni parte d'Italia, d'Europa ed addirittura dagli Stati Uniti e dalla Nuova Zelanda. La "fidanzata d'Italia" è stata presente in tutte le sue versioni, compreso il prototipo di barchetta 750 Competizione del Museo Alfa Romeo, guidato per l'occasione dall'Amministratore Delegato Harald J. Wester, confermando ancora una volta la vicinanza del Riar all'Alfa Romeo.

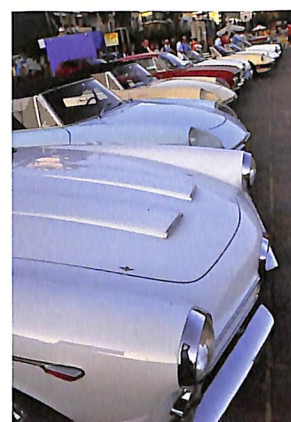


In alto, la Giulietta Sprint, protagonista dello stand Riar a Auto e Moto d'Epoca a Padova. Sotto, la visita al Museo Nicolis ed alcune immagini, in basso, dell'Assemblea all'Università Statale di Milano. Nella pagina accanto, il Riar ad Atene e nel Peloponneso per il grande raduno in Grecia.

Dal mondo Riar



Grandi eventi, indimenticabili raduni. Dalla Grecia al Museo Nicolis da Padova all'Assemblea





PROSPERO GIANFERRARI. UN UOMO DEL PORTELLO

di Stefano d'Amico e Lorenzo Ardizio

2014 | Edizioni Riar | 21x28 cm | 320 pagine | cartonato | foto a colori e b/n | testi italiano e inglese

Publicato dal Registro Italiano Alfa Romeo e distribuito gratuitamente ai Soci, il volume ripercorre una parte fondamentale della storia del Marchio attraverso la vita di un personaggio che per l'Alfa Romeo è stato determinante: Prospero Gianferrari, Direttore generale dal 1928 al 1933. Le vicende biografiche – anch'esse molto particolari ed avvincenti – si intrecciano con la storia dell'azienda e del mondo. Ad arricchire il volume, uno straordinario corredo di immagini e documenti inediti (riportati per intero) provenienti dall'archivio della Famiglia Gianferrari e da altri fondi.

€ 65,00

In Libreria



THE MAGNIFICENT MONOPOSTO'S ALFA ROMEO GRAND PRIX CARS 1923-1951

di Simon Moore

2014 | Parkside | 836 pagine | cartonato in due volumi con cofanetto | foto in b/n | testo inglese

È il "solito" volume di Simon Moore, e questa affermazione non vuole certo essere riduttiva. Tutt'altro: la ricchezza ed il dettaglio di informazioni e dati raccolti sottintendono anni di scrupolosa ricerca. Negli archivi e non solo: si è risaliti alla storia dei singoli telai, sia prima che dopo la loro carriera sportiva. Ed il tutto è corredato da un'incredibile quantità – e qualità – di immagini inedite provenienti da molti archivi. Dopo i volumi su 8C 2900 e 8C 2300, Moore completa la trilogia occupandosi delle monoposto da Gran Premio dal 1923 al dopoguerra, includendo anche alcune "parentesi" riguardanti la motonautica, le "speciali" ed i progetti mai nati.

€ 349,00

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO



SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



Alfa Romeo ha chiesto il sostegno dei Soci Riar per il lancio della nuova Giulietta Sprint: le vetture storiche nei concessionari, accanto alla nuova gamma.

La risposta è stata pronta ed appassionata: la rete vendita Alfa Romeo si è trasformata in un grande museo.

Un pieno Appoggio



IL FUTURO È DI CHI
HA UN GRANDE PASSATO.

Alfa Romeo con
EXPO
MILANO 2015



NUOVA ALFA ROMEO GIULIETTA *Sprint*.

INTERNI SPORTIVI E FINITURE CARBON LOOK, ESCLUSIVO DESIGN E NUOVI
CERCHI IN LEGA, NUOVO MOTORE CON TECNOLOGIA TURBO MULTI-AIR 150 CV.

Consumi ciclo combinato max 6,9 l/100 km CO₂ max 149 g/km

