

A TEST A TEST FIAT 1400 ELABORATA ABARTH (1950) - ALFA ROMEO 1900 TI SUPER (1955)





LE CORSE NEL PEDIGREEE

Non chiamatele berline da famiglia, per carità: queste Fiat 1400 elaborata Abarth e Alfa Romeo 1900 TI Super sono due "belve" che hanno partecipato a diverse gare, inclusa la Mille Miglia negli anni Cinquanta. Ancora oggi mordono l'asfalto e vantano una corsia preferenziale per accedere alla rievocazione della "classica" bresciana

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**



T

ranquille berline da famiglia? Neanche per sogno. La Fiat 1400 elaborata Abarth e l'Alfa Romeo 1900 TI Super protagoniste di questo confronto han-

no solo una minima parte del look che richiama gli austeri stilemi originari. Per il resto, trasudano grinta da tutti i pori della carrozzeria e, soprattutto, del motore. Due storie intense, fatte di corse all'ultimo respiro, ma entrambe sono ancora qui a raccontarla, come si dice tra sopravvissute. Pronte, anzi prontissime a darsi aspra battaglia anche sui rettilinei e sui tornanti ripidi e impegnativi della Castell'Arquato-Vernasca, dove sono state provate. Vale la pena, per inquadrare meglio questa sfida, ripercorrere la genesi di entrambi i modelli, che hanno scritto una pagina importante nella storia produttiva e sportiva delle due Case automobilistiche italiane.

GIACOSA FA "L'AMERICANO"

Nei tumultuosi anni del dopoguerra, gli Stati Uniti si affrettarono a rassicurare gli industriali italiani con un piano di prestiti agevolati, sia per accelerare la ripresa sia per legare il nostro Paese al modello americano. In casa Fiat, per la vettura che avrebbe rimpiazzato le oramai datate 1100 E e 1500 E, Dante Giacosa poté trarre spunto dai progetti più evoluti d'Oltreoceano, come per esempio quello della Kaiser Franz Special con carrozzeria di tipo "ponton" lanciata nel 1947. In questo modo la Casa torinese si ingraziò i favori dei finanziatori americani e sviluppò una vettura che, all'occorrenza, avrebbe potuto essere prodotta e venduta anche negli Stati Uniti. La 1400 lanciò così in Italia la linea americana coi parafranghi integrati nella fiancata, senza soluzione di continuità. Presentata al Salone di Ginevra nel 1950, la 1400 venne accolta con favore



non solo per la sua linea, ma pure per le sue innovazioni. È stata la prima Fiat con carrozzeria portante e parabrezza curvo, oltre a essere dotata di un potente riscaldamento di serie. Inedito anche il motore superquadro (quindi con corsa minore rispetto all'alesaggio). Omologata per ospitare a bordo 4-5 persone, aveva un peso a secco di 1130 kg e toccava i 120 km/h.

LO ZAMPINO DELLO SCORPIONE

Nella nostra sfida, la prima contendente è proprio una Fiat 1400 prima serie (telajo 015781), consegnata dal Lingotto alla Concessionaria SVA (Società Vendita Automobili) di Roma il 13 dicembre del 1950 e venduta il 5 gennaio 1951 a Ottorino Monaco (dietro pagamento di ben 1.275.000 lire), immatricolata con targa Roma 143245. Nato a Montazzoli (Chieti) nel 1901, Monaco era il primogenito dei tre figli di Gaetano, agiato proprietario terriero; laureatosi in Medicina e Chirurgia, esercitò la professione di dentista nella propria rinomata clinica odontoiatrica ai Parioli, con una vasta clientela di attori e personaggi dello spettacolo, grazie anche al fatto che il fratello Eitel, avvocato e produttore cinematografico, fu per circa 40 anni presidente dell'Anica, (Associazione nazionale industrie del cinema). Appassionato di automobilismo sportivo, nel 1950 Monaco disputò la sua prima

Accessori meravigliosi

Fanno parte della dotazione di questa splendida 1400 elaborata Abarth l'autoradio Condor S5 (in alto a sinistra), la targa metallica della Mille Miglia 1951 (appena sopra la radio, avvitata alla plancia), la doppia ruota di scorta fissata nel baule con perni e cinghie di cuoio. Qui sopra, sul piantone dello sterzo si intravede il piombino della punzonatura del Giro di Sicilia 1953.

corsa, la Mille Miglia, con una Fiat 1100, classificandosi 148° assoluto; giunse nello stesso anno 49° alla Coppa della Toscana.

L'esperienza lo entusiasmò e lo spinse a continuare la carriera di gentleman driver con un'auto più competitiva. La scelta cadde sulla Fiat 1400. Berlina tranquilla, forse un po' troppo. E quindi Monaco decise di rivolgersi all'amico e compagno di scuderia (nonché già affermato preparatore) Gino De Sanctis, abruzzese come lui, con il quale corse anche alcune gare come il Rally del Sestriere del 1956 con una Fiat 600 (12° assoluto e 2° di classe). De Sanctis, presso la propria officina romana in via Arno, elaborò il 4 cilindri Fiat con lo specifico kit messo a punto da Carlo Abarth (collettore speciale per due carburatori Weber 32, marmitta e coperchio punterie), aggiungendo inoltre una pompa dell'acqua rinforzata, una coppa dell'olio maggiorata e un albero a camme di diverso disegno.

Monaco corse con la sua Fiat 1400 per tre stagioni di gare, dal 1951 al 1953, anno in cui una modifica del regolamento Csa inserì la berlina Fiat nella categoria delle più potenti Lancia Aurelia e Alfa Romeo 1900, rendendola di fatto non più competitiva. Monaco iniziò a correre col suo nuovo acquisto già nel febbraio 1951 e disputò nel corso dell'anno dieci gare, inclusa la Mille Miglia nella quale la sua fu la prima 1400



Porta documenti

L'originale borsa porta documenti, appoggiata con un telaio metallico alla spalliera dei sedili anteriori, col nome del primo proprietario, Ottorino Monaco, e che contiene il libretto di uso e manutenzione e il manuale dei ricambi.



Dopo tre intensi anni di competizioni, la 1400 venne venduta a Eraldo Sculati, giornalista, che di lì a breve sarebbe diventato direttore sportivo della Scuderia Ferrari nel 1956-57

Si tratta di uno dei pochissimi esemplari di TI Super a montare dall'origine il 4 cilindri tipo 1308 della SS oggi un'assoluta rarità



in assoluto a tagliare il traguardo, vincendo per questo una coppa d'argento. Tra l'altro, il coéquipier di Monaco per il 1951 fu prevalentemente Saverio Fortuna, nativo di Fermo, apprezzato pilota prima di moto e poi di auto, che disputò cinque Mille Miglia e vinse numerosi premi in molte gare italiane ed estere.

L'annata agonistica 1952 fu particolarmente ricca di soddisfazioni sportive per Monaco e la sua 1400. Partecipò a undici gare, vinse la categoria alla Mille Miglia, mantenendo il comando dall'inizio alla fine della corsa, e conquistò a fine anno il titolo di campione italiano della propria classe. Una curiosità: nel 1952 il suo copilota abituale, con il quale talvolta si alternava alla guida della Fiat 1400, fu Sergio Ferraguti, figlio di Mario, l'inventore del gassogeno, sistema per l'alimentazione delle au-

to con gas derivati dalla combustione di carbone di legna. Nel corso del 1953, la nostra Fiat 1400 gareggiò ancora con ottimi risultati in otto competizioni, tra cui nuovamente la Mille Miglia nella quale terminò la sua gara anzitempo per la rottura del differenziale a un passaggio a livello nel tratto tra Chieti e Sulmona.

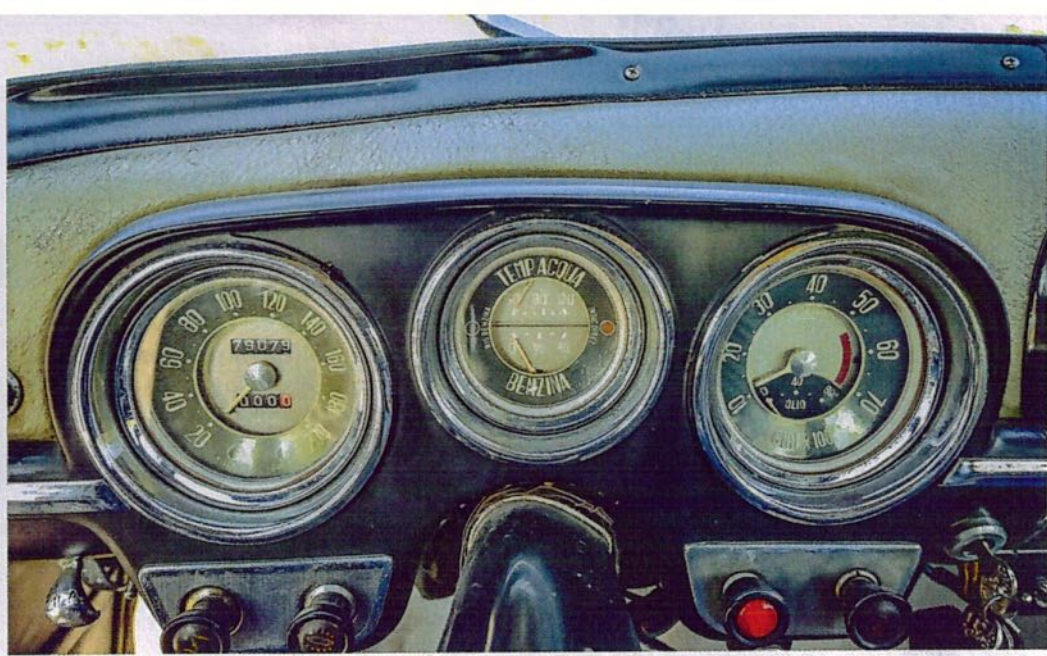
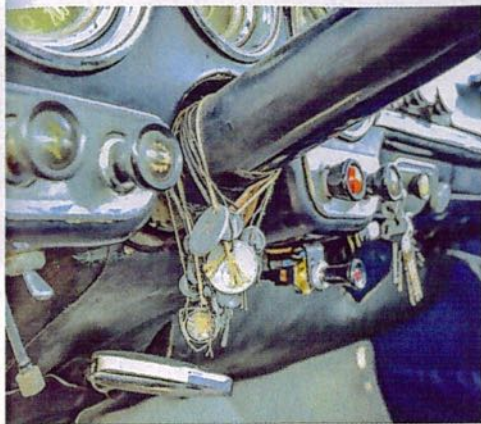
Nel 1955 la vettura fu venduta a Eraldo Sculati. Giornalista, responsabile della rubrica Motori di "Paese Sera", gentleman driver (corse tra l'altro la Mille Miglia nel 1951 con una Lancia Aprilia nella stessa categoria della Fiat 1400), viene soprattutto ricordato per essere stato il direttore sportivo della Scuderia Ferrari negli anni 1956 e 1957.

Il 21 gennaio 1957 l'auto fu ceduta a Francesco Aldini di Modena, titolare della compagnia di noleggio con autista utilizzata dalla Scuderia Ferrari per far accompa-



La grinta proverbiale

Già dalla targhetta riassuntiva, si intuisce che questa 1900 TI Super non è normale, bensì appartiene a un lotto ristretto (si pensa siano in tutto 50 esemplari) che adotta il 4 cilindri tipo 1308 della Super Sprint, oggi veramente introvabile.



Gloriosi punzoni

In alto a sinistra, il piantone dello sterzo con numerosi piombini di punzonature di svariate gare, come la Mille Miglia del 1956 e 1957. La strumentazione comprende il contagiri (assente sulla 1400) ma non ha l'amperometro (presente invece sulla 1400). Caratteristiche le due cinghiette in pelle con funzione di fermacofano motore.

gnare i piloti all'aeroporto di Malpensa e al circuito di Monza, e reimmatricolata MO 41946, targa che possiede tuttora. Nel dicembre 1960, la Fiat 1400 fu ritirata dal servizio attivo e ricoverata nel deposito della ditta. Dopo la scomparsa di Aldini, nel 1982 la 1400 insieme ad altre auto fu venduta a Foggia, dove nel 2013 è stata ritrovata: ora appartiene a Daniele Cerrato, che ne ha curato lo splendido restauro conservativo.

NATA PER CORRERE

L'altra sfidante è l'Alfa Romeo 1900 TI Super, estrema evoluzione sportiva della "vettura di famiglia che vince le corse" (come recitava il famoso slogan pubblicitario negli anni Cinquanta) presentata ufficialmente il 3 ottobre 1950 al presidente della Repubblica Luigi Einaudi, che nell'occasione ne apprezzò moltissimo le doti sportive,

grazie soprattutto al lungo giro di prova che fece con Consalvo Sanesi al volante. Nata di sana e robusta costituzione, con scocca portante ed equipaggiata coll'esuberante 4 cilindri da 80 CV a 4800 giri/min (tipo 1306) caratterizzato dal monoblocco in ghisa (retaggio della produzione prebellica), dalla testa in alluminio con doppio albero a camme e dalle camere di scoppio emisferiche, la 1900 ebbe due padri: Orazio Satta Puliga, responsabile dei servizi di progettazione e sperimentazione della Casa milanese dal 1946 fino al 1974, e Giuseppe Busso, convinto da Satta a rientrare in Alfa nel 1948 come capo dell'ufficio progettazione. A partire dal 1952, anno in cui vennero rese totalmente operative le catene di montaggio al Portello, alla versione normale fu affiancata la TI (Turismo Internazionale) per soddisfare le esigenze dei clienti sportivi che partecipa-

vano alle competizioni di questa categoria. Il motore (ereditato dalla coupé Sprint) erogava 100 CV a 5500 giri/min grazie alla fasatura più spinta e al carburatore doppio corpo. Per ottenere ancora più potenza, nel 1954 il reparto tecnico Alfa decise di aumentare l'alesaggio di 2 mm (84,5 al posto di 82,5 mm) lasciando invariata la corsa. La cilindrata passò così da 1884 a 1975 cm³: per l'occasione tutte le versioni adottarono la definizione di Super (la berlina normale con 90 CV a 5200 giri/min, la TI Super come versione potenziata, la Super Sprint con carrozzeria coupé, queste ultime in grado di erogare 115 CV a 5500 giri/min).

PICCOLO LOTTO CORSAIOLO

Il motore della Super Sprint si distingue dalla sigla (tipo 1308). Non è un particolare di secondaria importanza, perché un pic-

→ colotto (si presume siano meno di 50 esemplari) delle 483 TI Super allestite fino al 1957 vennero equipaggiate, appunto, col 4 cilindri tipo 1308 accoppiato al cambio a cloche a 5 marce della Super Sprint. E a questa piccola serie fa capo la TI Super di queste pagine (telaio 15547), costruita al Portello nel 1955, inizialmente di color Grigio Alba con interno rosso e moquette grigia. Venne allestita per essere venduta allo svizzero Jean Charles Bertiez, residente al "Grand Hotel Duca D'Aosta" a Milano. Il gentleman driver, di origine belga, cercava una vettura per tutti i giorni che però, all'occasione, lo facesse ben figurare nelle corse.

La TI Super non viene subito immatricolata, perché la prima registrazione al Pra risulta essere stata fatta alla fine del 1956 (con targa MI 312553). Bertiez decise di

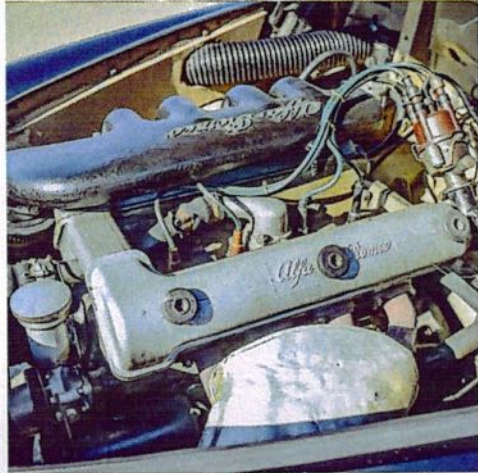
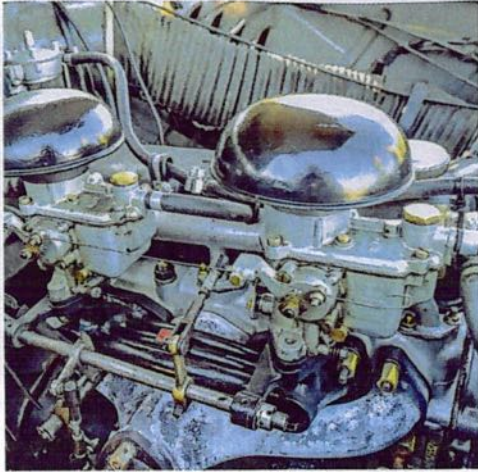
prendere parte alla Mille Miglia nel biennio 1956 e 1957, ma in entrambe le occasioni fu costretto al ritiro. Successivamente la vettura venne incidentata e, in fase di riparazione, Bertiez ordinò al carrozziere di ridipingerla di nero, il suo colore attuale. Venduta a Gherardo Gherardi di Bergamo nel 1967 (con cambio di targa in BG 156716), subì l'onta della trasformazione a metano, una prassi molto comune per le Alfa negli anni Sessanta. Nel 2000, una segnalazione fatta a Emanuele Morteo, che col papà Francesco e il fratello Alessandro colleziona Alfa da sempre, lo fa volare a Bergamo per una trattativa veloce e positiva: "Soltanto dopo averla portata a casa - spiega Morteo - mi sono reso conto che questa TI Super non era come le altre, ma montava un motore rarissimo. Un colpo di fortuna..."



Quattro cilindri belli pompati

Sopra, da sinistra in senso orario: il collettore marchiato Abarth e il 4 cilindri della 1400 alimentato da due carburatori Weber; il motore tipo 1308 della 1900 TI Super e il collettore marchiato Alfa Romeo che sormonta i due Solex.





↓ CARATTERISTICHE

FIAT 1400 ELABORAZIONE ABARTH

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 82 mm - Corsa 66 mm
 Cilindrata 1395 cm³
 Rapporto di compressione 6,7:1
 Potenza 55 CV a 5000 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa
 Un albero a camme in testa
 Due carburatori Weber 32BI
 Lubrificazione forzata, 7 litri
 Raffreddamento ad acqua, 9,3 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore ad albero sdoppiato
 Cambio a 4 marce + RM
 Leva di comando al volante
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 5.90-14 o 175/80R14.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti
 Scocca portante
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni ant. ruote indipendenti, bracci trasversali triangolari, molloni elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale
 Sospensioni post. a ponte rigido, molloni, balestre, barra di ancoraggio trasversale
 Ammortizzatori telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e rullo
 Diametro di sterzata 10,7 m
 Capacità serbatoio carburante 48 litri.

Dimensioni e Peso Passo 2650 mm
 Carreggiate ant. 1326 mm - post. 1320 mm
 Lungh. 4305 mm - Largh. 1655 mm
 Peso a vuoto 1130 kg.

Prestazioni Velocità oltre 135 km/h
 Consumo medio 11,5 litri/100 km.

↓ CARATTERISTICHE

ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 84,5 mm - Corsa 88 mm
 Cilindrata 1975 cm³
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 115 CV a 5500 giri/minuto
 Distribuzione a valvole in testa a V
 Due alberi a camme in testa
 Due carburatori doppio corpo Solex 40 P11
 Lubrificazione forzata, 6,75 litri
 Raffreddamento ad acqua, 11 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce
 leva di comando a cloche
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 165 x 400.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti
 Scocca portante
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni ant. ruote indipendenti, bracci trasversali triangolari, molloni elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sospensioni post. a ponte rigido, biella longitudinale e braccio centrale triangolare, molla elicoidale
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e rullo
 Diametro di sterzata 11,5 m
 Capacità serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e peso Passo 2630 mm
 Carreggiate ant. 1320 mm - post. 1325 mm
 Lungh. 4440 mm - Largh. 1600 mm
 Peso 1140 kg.

Prestazioni Velocità oltre 180 km/h
 Consumo medio 13 litri/100 km.



UNA CARRIERA A TUTTA BIRRA

Comprata e preparata espressamente per le competizioni, la Fiat 1400 elaborata Abarth di Ottorino Monaco ha gareggiato per un triennio con buoni risultati. Oggi, grazie a una minuziosa ricerca iconografica condotta dall'attuale proprietario, è possibile documentare alcuni momenti salienti

Testo di Gaetano Derosa



Mille Miglia 1951
Ottorino Monaco
e Saverio Fortuna in azione con
la 1400 alla 18ª edizione
della Freccia Rossa: partono
col numero 100 e concludono
al 56º posto assoluto
col tempo di 16 h 00' 51".

MECCANICA SOPRAFFINA PER VINCERE DAPPERTUTTO

Sin da subito l'Alfa 1900 dimostrò il suo grandissimo potenziale nelle corse. Già nel 1951 arrivò la prima vittoria di classe al Giro di Sicilia (1° aprile) con Felice Bonetto (solo per quell'anno pilota ufficiale del Portello) che trionfò nella classe 2000 Turismo, lasciando intravedere una netta superiorità rispetto alla Lancia Aurelia 1750. Le varie versioni in quasi dieci anni di competizioni hanno sempre dimostrato di poter primeggiare nella propria categoria, a testimonianza di un progetto molto valido. Ma la "millenove" non vantava soltanto il proverbiale, grintoso e affidabile 4 cilindri: tutta la meccanica era stata oggetto di uno sviluppo eccezionale. Una delle caratteristiche che la clientela maggiormente apprezzò fu la sicurezza nella frenata: su questo punto, infatti, si era concentrata particolarmente l'attenzione dell'ufficio di progettazione di Busso, senza lesinare sulle spese. Si adottarono tamburi in alluminio perché, a parità di peso, potevano smaltire istantaneamente una quantità di calore doppia rispetto alla ghisa o all'acciaio. Altra caratteristica dell'impostazione del progetto e della costruzione della 1900 fu quella di adoperare, per la prima volta in Alfa Romeo, elementi e gruppi realizzati in grande serie dalle aziende specializzate. A partire da questo modello, infatti, il Biscione non costruì più in casa le frizioni, gli ammortizzatori, i cuscinetti di banco e biella, le scatole dello sterzo, ecc., senza comunque rinunciare ad avere, alla fine della catena di montaggio, un prodotto di alta qualità.



Giro del Sestriere 1951

tratta della prima gara cui prende parte la 1400, si ripresenta in sottosterzo sulla neve. Alla fine l'equipaggio Monaco-Fortuna si classificò 26° assoluto.



Coppa della Toscana 1951

6 giugno: Monaco e Fortuna scattano al via alle 10.19 e concludono secondi di categoria Turismo di serie, gruppo A 1400, col tempo di 7 h 10' 40", media 94,736 km/h.



Mille Miglia 1952

4 maggio, al controllo di Firenze con Monaco-Ferraguti. Alla fine 76° posto assoluto e 1° nella cat. Turismo Nazionale classe 1500 col tempo di 15 h 49' 06", media 98,872 km/h.



Coppa della Toscana 1952

1° giugno, Monaco-Ferraguti alle verifiche: partono col numero 930. Risultato: 59° assoluto e 2° di categoria Turismo Nazionale classe 1500; tempo: 7 h 28' 25".



Primi di classe

In alto: Sanesi-Cagna sulla 1900 alla Carrera Panamericana del 1954 (15esimi assoluti e primi nella classe 2 litri). Qui sopra: a sinistra Dubonnet-Dubonnet al Tour de France 1953 (terzi assoluti e primi di classe); a destra Marengi-Concari su 1900 TI alla Mille Miglia 1954 (30° assoluti, quinti di classe) transitano sulla Futa.