

IMPRESSIONI DI GUIDA

Alfa Maserati Prete

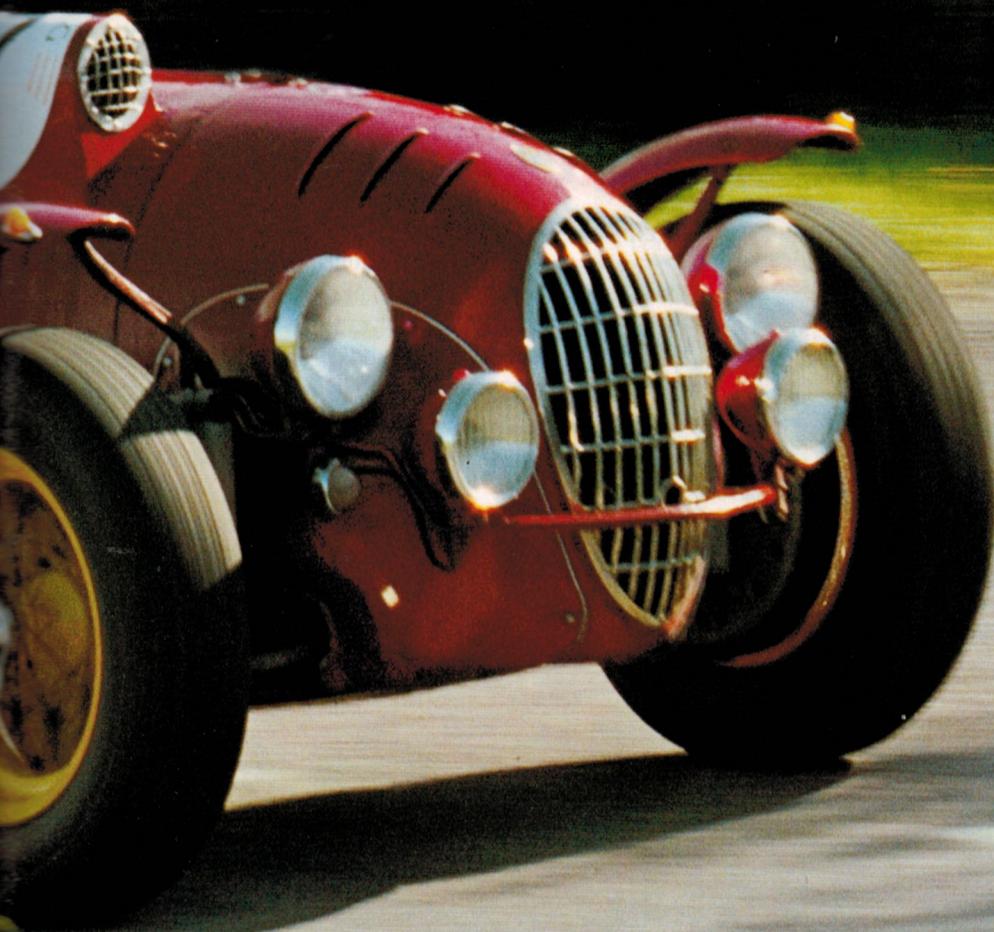
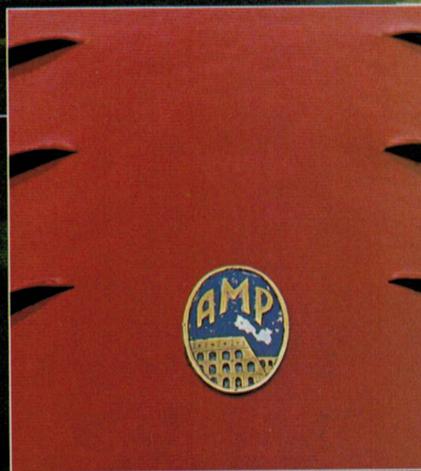
1947



Bastarda dentro

testo e foto di Gaetano Derosa

Razza Tridente il telaio, razza Biscione il motore a sei cilindri di 2,5 litri. Autore dello strano connubio Placido Prete, «romano de Roma», pilota e maestro, come tanti altri piccoli costruttori nel dopoguerra, nell'arte d'arrangiarsi. Corse una Targa Florio e una Mille Miglia e si fece onore



UN CANNONE SUL COFANO

La AMP deriva, come telaio e carrozzeria, da una Maserati «4 CL» monoposto, profondamente modificata. Caratteristica la presa d'aria «a bazooka» sul cofano, per portare un po' di refrigerio al motore 6 cilindri Alfa e ai carburatori Stromberg, di derivazione aeronautica.

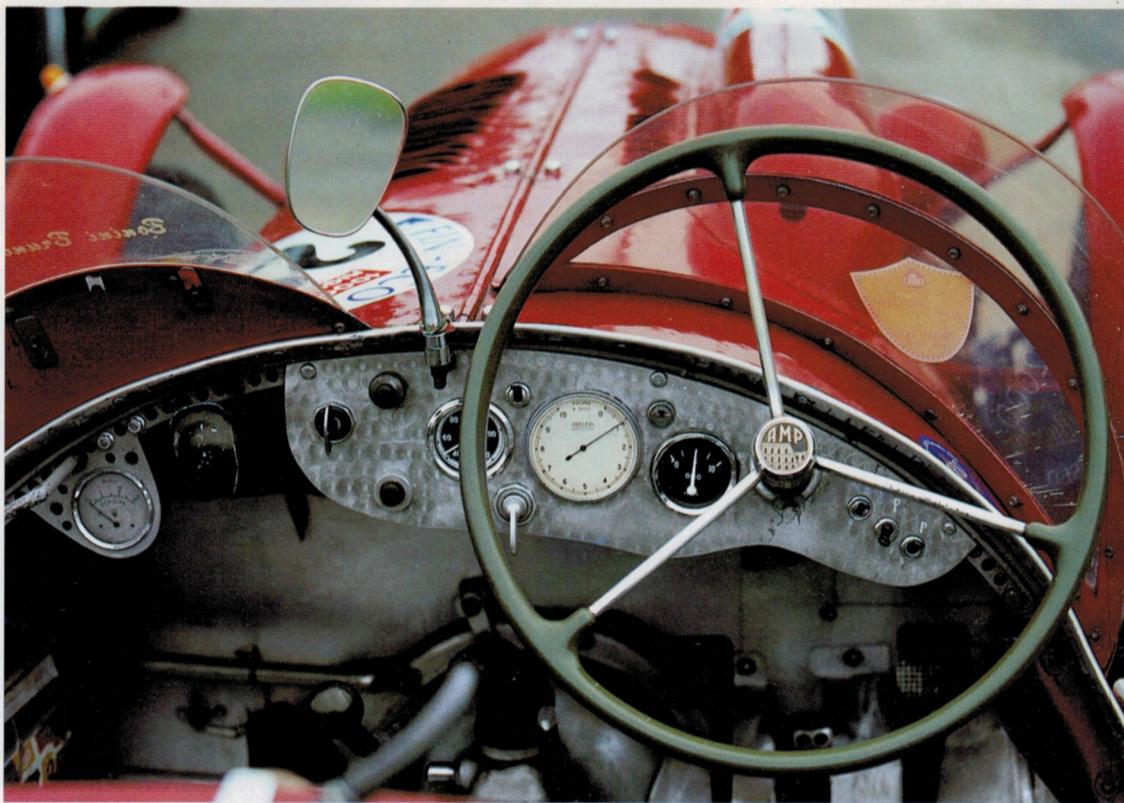
Alfa Maserati Prete

1947

▷ **JEEP E «MAGGIOLINO»**

Il volante della Jeep non altera l'aspetto austero dell'essenziale plancia.

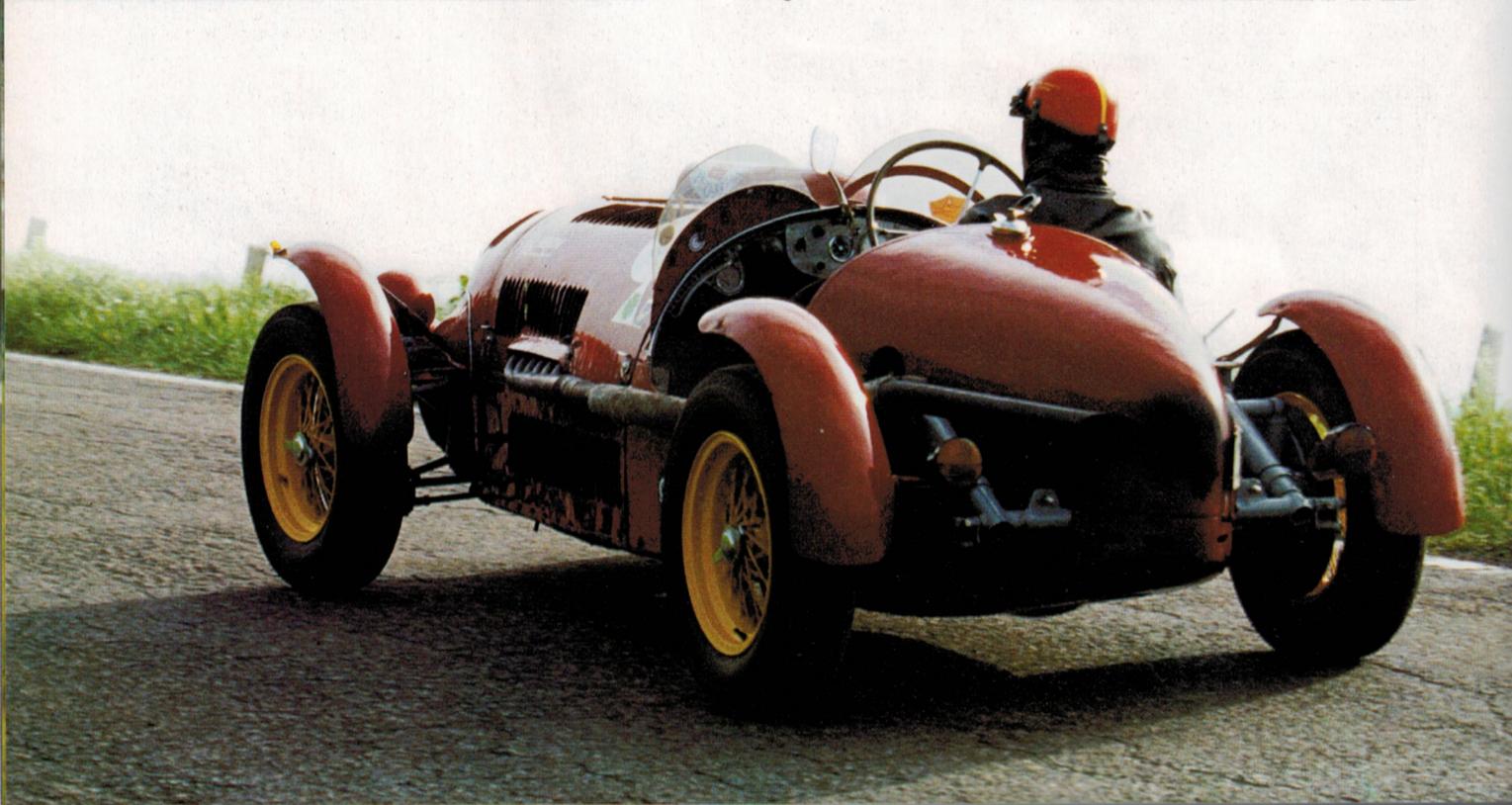
Il contagiri Jaeger si riconosce grazie allo sfondo chiaro; alla sua destra il manometro olio, a sinistra il termometro acqua e, più in là, il livello carburante. Curioso anche lo specchietto retrovisore, che in realtà è quello esterno del «Maggiolino».



◁ **SE FRENI, ACCELERI**

La pedaliera ha lo schema tipico delle vetture da corsa degli anni Trenta, con l'acceleratore fra i pedali di freno e frizione. La lunga leva del cambio è scomoda da azionare e rende molto difficoltosi gli innesti.

Che c'entra il volante di una Jeep con un'auto da corsa? E che c'entra un sei cilindri Alfa Romeo col telaio di una Maserati? Domande legittime, che fanno nascere sospetti a non finire. Ma a pensar male a volte si sbaglia: questa macchina non è un falso, è il frutto della grande passione per le corse di Placido Prete, «romano de Roma», come lui stesso si definiva. Oggi, l'AMP, ovvero Alfa-Maserati-Prete, appartiene a Claudio Tomasoni, industriale bresciano del mobile e proprietario di varie auto da corsa degli anni 50, che ne ha ricostruito la storia: «Questo incrocio» racconta «nasce da una





IMPEGNATIVA

Anche in pieno rettilineo si avverte la fastidiosa tendenza a «scomporsi». È sempre necessario correggere lievemente la traiettoria con lo sterzo.

Maserati "4 CL" monoposto del '39, numero di telaio 1566, che Prete aveva comprato per pochi soldi dal pilota Giovanni Rocco di Napoli e che trasformò, dopo lungo lavoro, in una Biposto Corsa. Il motore aveva subito danni irreparabili, così il meccanico romano lo sostituì, cambio compreso, con quello dell'Alfa "6C 2300" che aveva guidato nel 1947 in alcune gare in salita, come la Catania-Etna. Non solo: ne aumentò la cilindrata a 2,5 litri e lo elaborò per cavarne un bel po' di cavalli in più». Spiegato come il motore di un'Alfa Romeo sia finito nel cofano di una Maserati, è facile svelare anche il mistero del volante in ferro a tre razze, chiaramente di una Jeep nonostante rechi lo stemma AMP: in quegli anni ci si arrangiava, probabilmente quel volante Prete l'aveva «in casa», era un po' grande ma poteva essere facilmente ►

LA TECNICA

Motore

Alfa Romeo 6 cilindri in linea - Alesaggio 72 mm - Corsa 100 mm - Cilindrata 2443 cm³ - Potenza 200 CV a 7000 giri/min - Rapporto di compressione 8,5:1 - Alimentazione con tre carburatori Stromberg.

Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio Alfa Romeo a 4 marce non sincronizzate - Pneumatici Pirelli 6.00-18.

Corpo vettura

Telaio in traliccio di tubi - Carrozzeria in alluminio tipo barchetta a due posti - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, barre di torsione e ammortizzatori idraulici - Sospensione posteriore ad assale rigido con balestre longitudinali e ammortizzatori idraulici - Freni a tamburo - Sterzo a vite e rullo.

Dimensioni e peso

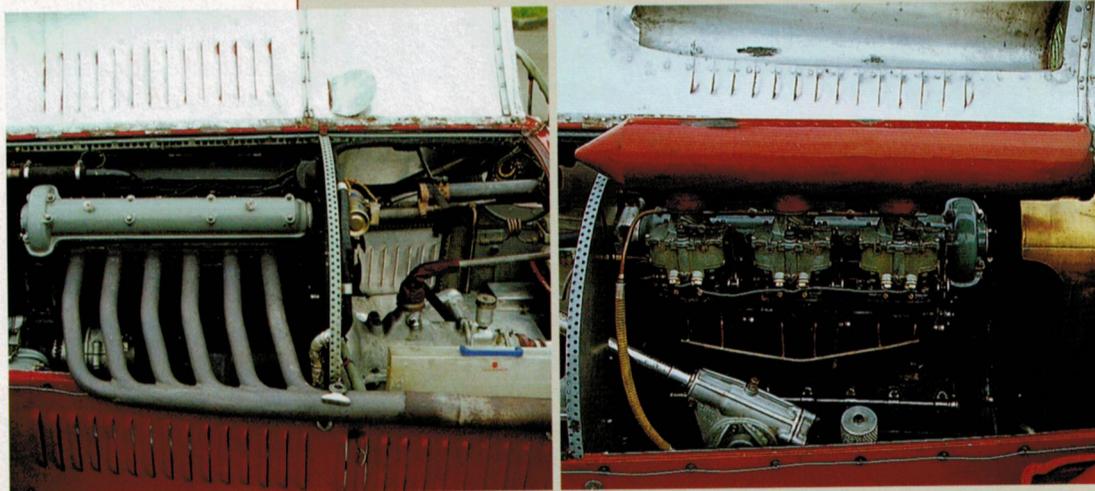
Passo 2555 mm - Carreggiata anteriore 1340 mm - Carreggiata posteriore 1300 mm - Peso a vuoto 630 kg.

Prestazioni

Velocità 240 km/h - Consumo medio 15-20 l/100 km.

CAMBIO RAVVICINATO

Il motore dal lato scarico, con il collettore Alfa e il blocco del cambio; è separato dall'abitacolo da una sottile paratia in alluminio. Più a destra, il lato alimentazione, con i tre carburatori Stromberg in primo piano.



Alfa Maserati Prete
1947



PECCATO DI TARGA

Le targhe originali di Roma andarono perdute nel '96, quando l'AMP venne venduta in Germania. Si notano le due estremità del telaio tubolare, di grossa sezione, che fuoriescono dalla carrozzeria ai lati della coda.

► adattato, e non è stato mai più sostituito. «Non so cosa ne pensassero i fratelli Maserati» continua Tomasoni «ma a mio parere il motore Alfa, forse meno brillante, è sicuramente più affidabile. Il resto della meccanica, sospensioni, differenziale, freni, è tutto Maserati. Prete volle comunque dare la sua paternità alla vettura coniando gli stemmi AMP che vediamo, oltre che sul volante, sul muso della macchina». «È un motore preparato per le corse, questa macchina ha fatto la Mille Miglia e la Targa Florio nel '49, con buoni risultati. Purtroppo, nel '96 era stata venduta in Germania e questo passaggio di proprietà è costato la perdita delle targhe originali. Io l'ho acquistata di recente e l'ho ritargata, ma un pezzo della sua storia è andato perduto. La carrozzeria è bella così, ammaccata e un po' vissuta, restaurarla sarebbe un sacrilegio. Invece dedico molte cure al motore, il cui uso

richiede qualche accorgimento, a cominciare dalla messa in moto. Attaccata la batteria, si aprono a mano le farfalle dei carburatori Stromberg e si dà contatto girando la chiavetta; quando le pompe elettriche della benzina rallentano il loro battito vuol dire che le vaschette dei carburatori sono state riempite e, a questo punto, puoi premere il pulsante di avviamento al centro del cruscotto. Se il motore non parte al primo colpo, meglio aspettare qualche minuto». Il rombo del sei cilindri del Portello, a scarico libero, è lacerante. Già dopo un paio di minuti il motore fuma vistosamente: «Meglio muoversi e non lasciarlo girare al minimo», dice Tomasoni, che ingrana la prima e parte con un'accelerazione impressionante, sotto la spinta di 200 CV. La strada è quella della Castell'Arquato-Vernasca, vicino a Piacenza. Le prime rampe sono già indicative del tipo di assetto della AMP. Tomasoni (che ha corso qualche rally negli anni Ottanta con discreti risultati) arriva in curva allegro, scala un paio di marce rapidamente, senza grattare (non ci sono sincronizzatori), sterza con decisione e affonda il piede sul gas. La vettura si corica un poco e, in perfetto derapage, pennella con precisione la curva, riallineandosi in uscita con estrema naturalezza. «All'inizio hai l'impressione di volare fuori strada, ma se ci fai la mano ti accorgi che l'avantreno tiene e ti puoi appoggiare con una certa sicurezza sulla ruota esterna, giocando con l'acceleratore. Come capita in tutte le macchine da corsa di questi anni, meglio non fare troppo affidamento sui freni. Se vai piano rispondono abbastanza bene, ma a 240 all'ora...». Fine della corsa, scendiamo un po' frastornati e facciamo per appoggiarci al cofano: «Ferma!» grida Tomasoni, «Ti vuoi friggere il sedere?» ■

DOPPIO REGISTRO

La vettura è riconosciuta da entrambi i registri, Alfa Romeo e Maserati. Sotto, la fase di avviamento: si aprono a mano le farfalle dei carburatori.



CORSE MOLTO MA...

Non arrivò mai prima

Il piazzamento più brillante ottenuto dall'AMP, che tra il 1947 e il 1950 veniva portata in gara dall'equipaggio Prete-Rocco, è un terzo posto assoluto alla Targa Florio-Giro di Sicilia del 20 marzo 1949. Nello stesso anno c'è da registrare anche una sfortunata partecipazione alla Mille Miglia, documentata dalla foto a lato, scattata sulla panoramica salita di San Marino: dopo essere transitata a Roma in buona posizione, la vettura fu costretta al ritiro nei pressi della Raticosa. Nel 1950, Prete vendette la macchina a Francesco Santovetti, che riuscì a piazzarsi terzo nella corsa in salita Vermicino-Rocca di Papa, il 19 ottobre del 1952. Guidata da Scarlatti, l'AMP si piazzò invece seconda assoluta nella seconda edizione della Coppa dei Due Laghi, nel 1953.

