

CAPRICCIO DI DONNA

LA MACCHINA NASCEVA "1750", UNA CATEGORIA ALL'EPOCA AFFOLLATA E DOVE LA COMPETIZIONE ERA ACCESA. PERCIÒ UNA RICCA "PILOTESSA" COMASCA, CHE NON AMAVA ESSERE MESSA IN OMBRA, VOLLE CHE SU QUEL TELAIO FOSSE MONTATO UN MOTORE CON CILINDRATA "1500" E ALLA MILLE MIGLIA DEL 1934 ARRIVÒ PRIMA NELLA SUA CLASSE. NEL 1953 LA VETTURA FU IMPORTATA NEGLI USA. OGGI È IN ITALIA PER PARTECIPARE ALLA SUA TERZA "FRECCIA ROSSA"



Un anno fa, mentre partecipo alla Mille Miglia, mi si presenta un collezionista americano, Mark Gessler, che mi parla di un'Alfa '6C Gran Sport' del '33 molto speciale, di cui è proprietario. La macchina, che ha avuto una lunga carriera agonistica, negli anni 30 ha corso due volte alla Mille Miglia e lui vorrebbe che lo facesse ancora in una delle prossime edizioni... guidata da me". Così esordisce Luciano Viaro, triestino, da oltre quarant'anni pilota di Turismo e regolarità, prima su vetture contemporanee e poi sulle "storiche", e per sette anni in forza nella squadra corse del museo Alfa Romeo. Le sportive del Portello sono le sue preferite e



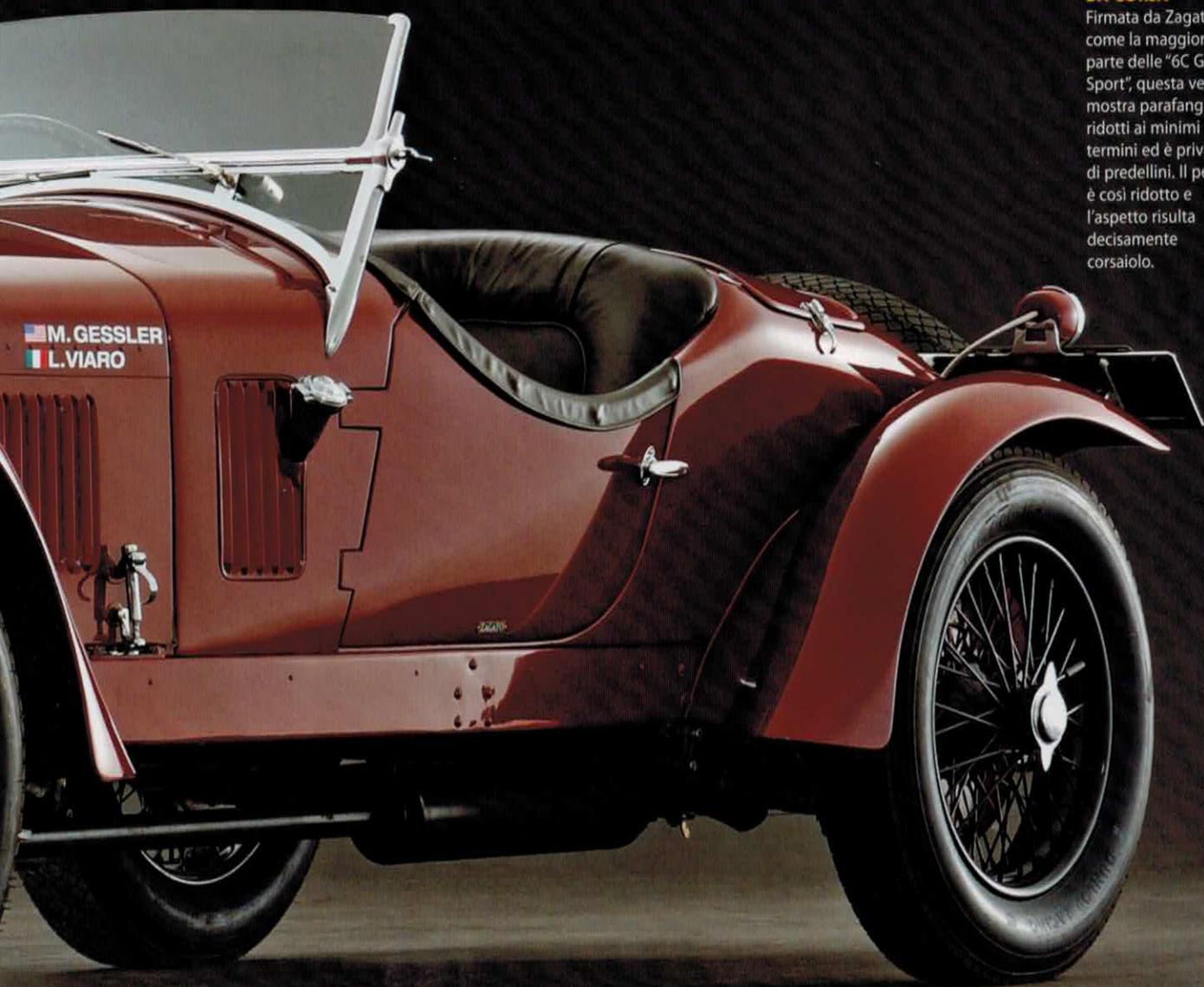
PRIMA AFFERMAZIONE

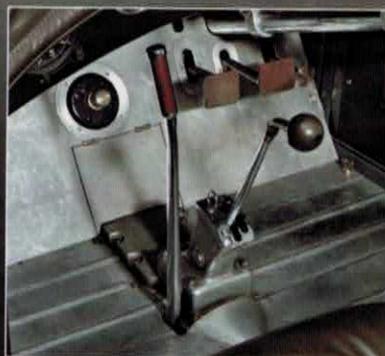
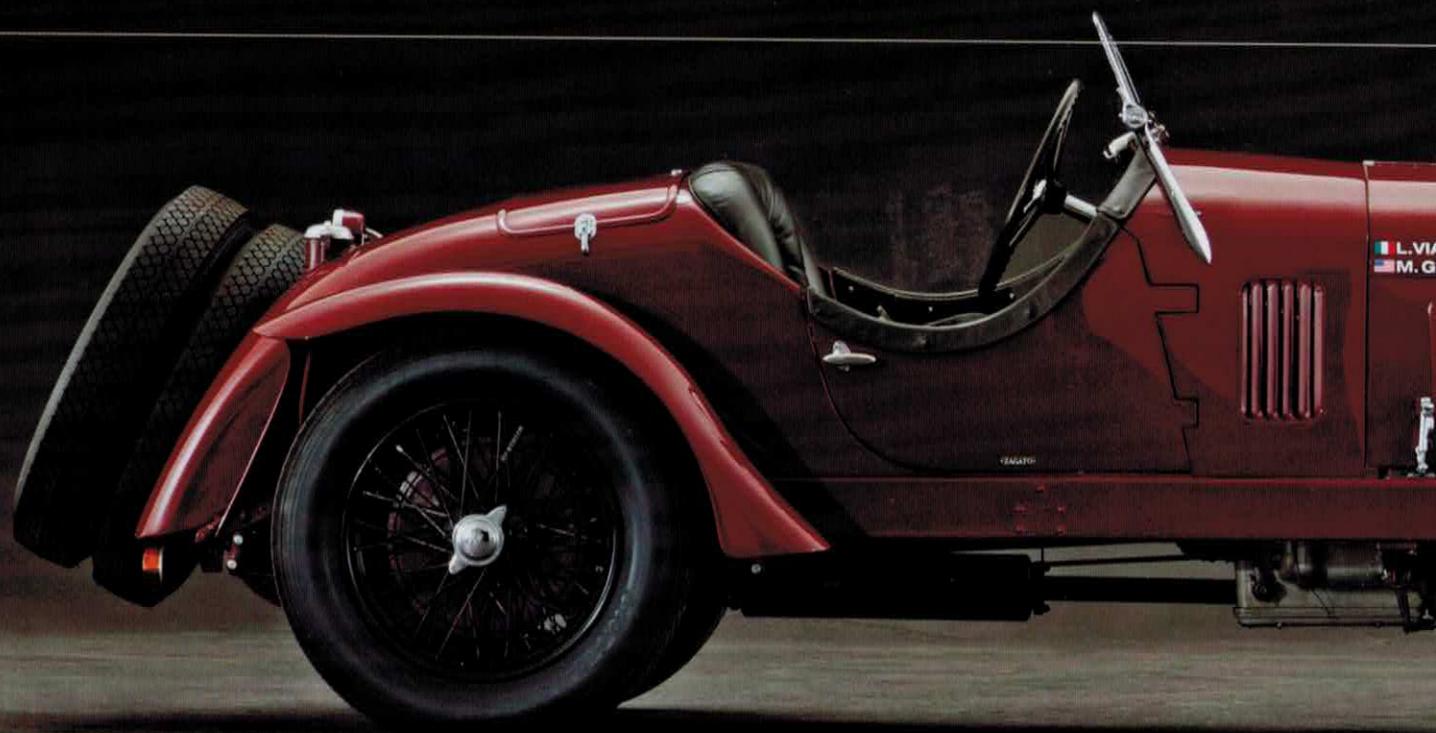
Anna Maria Peduzzi, soprannominata "Marocchina" per via della carnagione scura, acquistò la vettura il 28 giugno del 1933. Nella foto, alla Targa Abruzzo del 13 agosto del 1933: arrivò 3^a di classe e 13^a assoluta.

quelle sulle quali ha maturato più esperienza. La macchina, allestita sull'ultimo autotelaio "6C 1750 Gran Sport" costruito nel 1932, era stata completata nel giugno dell'anno dopo con una carrozzeria Zagato in stile "racing", con parafanghi attillati e senza predellini, ordinata così dalla prima proprietaria, tale Anna Maria Peduzzi, una facoltosa >>

MINIMALISMO DA CORSA

Firmata da Zagato, come la maggior parte delle "6C Gran Sport", questa vettura mostra parafanghi ridotti ai minimi termini ed è priva di predellini. Il peso è così ridotto e l'aspetto risulta decisamente corsaio.





PEDALI ANTISCIVOLO

A lato, la leva del cambio con "prolunga" per agevolare la manovra e la pedaliera "moderna", con carta vetrata antiscivolo sui pedali. A sinistra, le poltroncine, rivestite in pelle verde scuro, sono molto imbottite.

DUE ALBERI DUE CONTAGIRI

Il regime massimo consigliato per il motore è di 4800 giri/min; superandolo si rischia la rottura. Per questo già in origine venivano montati due contagiri collegati ai due alberi a camme, visibili al centro del cruscotto.

e avvenente ragazza di Olgiate Comasco (CO) con velleità di pilota, che per via della pelle scura si faceva chiamare "Marocchina". Il motore è un rinomato "testa fissa", che rispetto al 6 cilindri bialbero con compressore che equipaggiava normalmente le versioni più sportive delle "6C 1750", ha testata e blocco cilindri in un'unica fusione di ghisa anziché separati con guarnizione interposta e un angolo di apertura delle valvole di 100° anziché di 90°, per consentire di aumentare il diametro dei condotti di aspirazione e di scarico da 28 a 30 mm. Progettato da Vittorio Jano per ovviare alla tenuta precaria e alla bruciatura della guarnizione della testata, problemi frequenti durante l'uso esasperato in gara, questo tipo di motore risultava così più affidabile oltre che più potente. Realizzato in non più di una ventina di esemplari dal reparto corse del Portello, con cilindrata "1500" (1928-29) e "1750" (1929-32), il "testa fissa" era ritenuto a tutti gli effetti un motore da competizione, fornito anche ai clienti, che però, terminato l'uso agonistico, dovevano restituirlo alla Casa. Fatto raro se non eccezionale, la macchina di Gessler lo monta ancora; per giunta in una versione molto particolare, con le specifiche e il compressore del "1750", ma con la cilindrata del

precedente "1500", voluta così dalla "Marocchina" probabilmente per poter gareggiare con successo in una classe nella quale le Alfa "6C" guidate dai piloti più quotati, ormai tutte con motore "1750", non erano presenti. La potenza stimata di questo motore "1500" era allora di circa 95 CV contro i 102 CV dichiarati per il "1750". Mark Gessler, proprietario della macchina dal marzo 2004 (è il quindicesimo), ne ha ricostruito la storia e la carriera agonistica, documentate anche da fotografie d'epoca. Guidata dalla "Marocchina", tra il '33 e il '34 quella particolarissima "6C Gran Sport" aveva fatto parte della Scuderia Ferrari e aveva partecipato a 8 gare, tra le quali la Mille Miglia, nella quale si era piazzata 13ª assoluta e 1ª della classe 1500 (una ricerca al Museo della Mille Miglia ha portato al ritrovamento del modulo d'iscrizione dell'equipaggio "Marocchina"-Gianfranco Comotti). Venduta nel marzo '35, la vettura era stata trasformata nel frontale intorno al '36, assumendo una calandra nello stile delle contemporanee Alfa Romeo "8C" da corsa, e aveva continuato a correre anche all'estero fino al '37, partecipando con poca fortuna alla Mille Miglia del 1936 (ritirata), ma piazzandosi 1ª della classe 1500 nello stesso anno sul circuito del Bremgarten, in Svizzera. Nel '53 era stata importata da Luigi Chinetti negli Stati >>



ZAGATO

**IL PASSO LUNGO E LA DOTAZIONE DI BORDO
COMPLETA TRADISCONO
L'ORIGINE TURISTICA DELLA VETTURA,
CHE NON NASCEVA "DA CORSA"**



È BASTATO ADOTTARE ALCUNI ACCORGIMENTI COME LA RIDUZIONE DELLE TOLLERANZE PISTONE E CILINDRO, PER MIGLIORARE IN MODO APPREZZABILE IL RENDIMENTO DEL MOTORE

Uniti. Ritirata per guasto in una gara corsa nello stesso '53, era stata messa a riposo fino al '60 e quindi smontata in attesa di un ripristino, avvenuto solo a metà degli anni 80. Dal 1986 al 2007 aveva partecipato a raduni e gare storiche, sempre negli Stati Uniti, dopodiché Mark Gessler, avendone compreso il valore storico, aveva deciso di sottoporla a un restauro radicale. Tutti i lavori sono stati eseguiti negli Stati Uniti, ad eccezione della revisione del motore, effettuata in Italia dal noto Torelli di Reggio Emilia, che ha montato moderni pistoni forgiati, meno soggetti a dilatazioni termiche rispetto a quelli fusi adottati in origine; ciò ha consentito di ottenere tolleranze più ridotte nell'accoppiamento fra cilindri e pistoni e, quindi, un miglior rendimento del motore, che sviluppa una potenza di circa 105 CV contro gli originari 95 CV. Alcuni mesi fa, la "6C Gran Sport Testa Fissa" è tornata in Italia per cimentarsi alla Mille

Miglia pilotata da Luciano Viaro, che potrà contare un coefficiente di 1,75, quindi piuttosto favorevole. La preparazione alla gara è stata curata ancora una volta nell'officina di Torelli. Questi i principali lavori eseguiti: sostituzione dei semiassi (quelli montati offrivano una resistenza torsionale inadeguata), montaggio di un'elettroventola per il radiatore, schermatura termica della dinamo (è montata in prossimità del collettore di scarico), montaggio di un "prolunga" sulla leva del cambio per renderla più ergonomica, montaggio di una pedaliera "moderna" con acceleratore a destra al posto dell'originale con acceleratore al centro (la sicurezza vale molto di più dell'originalità), montaggio degli indicatori di direzione e delle luci di stop. Splendida e in gran forma, la "6C Gran Sport Testa Fissa", che fu guidata dalla "Marocchina" alla Mille Miglia del '34, è pronta ad affrontare una nuova carriera agonistica. ||

SERBATOIO A SBALZO

Il serbatoio della benzina montato dietro l'asse posteriore, caratteristico delle vetture costruite dal 1930, consente di ricavare un vano bagagli dietro i sedili. Questo esemplare è privo di capote.





BEN PIANTATA

Tipico di queste sportive Alfa Romeo è l'elevato rapporto tra larghezza e altezza, che dà un'impressione di grande stabilità, da automobile più moderna. L'esemplare monta pneumatici della misura massima prevista all'epoca.

COLLETTORE ALETTATO

A fianco, il motore dal lato aspirazione, che mostra il collettore proveniente dal compressore, con alette di raffreddamento. Più a destra, il lato scarico, con due collettori tre in uno.



CARATTERISTICHE

MOTORE

Anteriore, longitudinale
6 cilindri in linea
8 supporti di banco
Testa in corpo con blocco cilindri
Alesaggio 62 mm
Corsa 82 mm
Cilindrata 1487 cm³
Rapporto di compressione 5,3:1
Potenza 105 CV a 5000 giri/min (stimata)
Valvole in testa a V di 100°
Distribuzione a due alberi a camme in testa
Carburatore doppio corpo Memini "DOA"
Sovralimentazione con compressore volumetrico a 2 lobi
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, 15,5 litri
Raffreddamento ad acqua, con elettroventola aggiunta
Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.

TRASMISSIONE

Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Leva di comando centrale
Frizione a dischi multipli a secco
Rapporto al ponte 13/51
Pneumatici Dunlop Racing 5,50-18.

CORPO VETTURA

Spider 2 porte, 2 posti
Telajo in acciaio a longheroni e traverse
Carrozzeria in alluminio
Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori a frizione
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori a frizione
Freni meccanici a tamburo
Sterzo a vite e settore
Due serbatoi carburante (post. e ant.), totale 97 litri.

DIMENSIONI E PESO

Passo 2745 mm
Carreggiate anteriore e posteriore 1380 mm
Lunghezza 3652 mm
Larghezza 1615 mm
Peso a secco 840 kg.

PRESTAZIONI

Velocità 170 km/h.

