



ALLA RICERCA DELL'ALFA PERDUTA

TESTO DI CHRISTIAN DESCOMBES - FOTO DI IAN DAWSON

È il sogno di tutti i collezionisti. Simon Moore, fervido ammiratore dell'Alfa Romeo 8C 2900 ha ritrovato uno degli spider del 1937. Un'automobile mitica che l'autore del libro *The Immortal 2,9* è riuscito a scoprire dopo anni di ricerca.

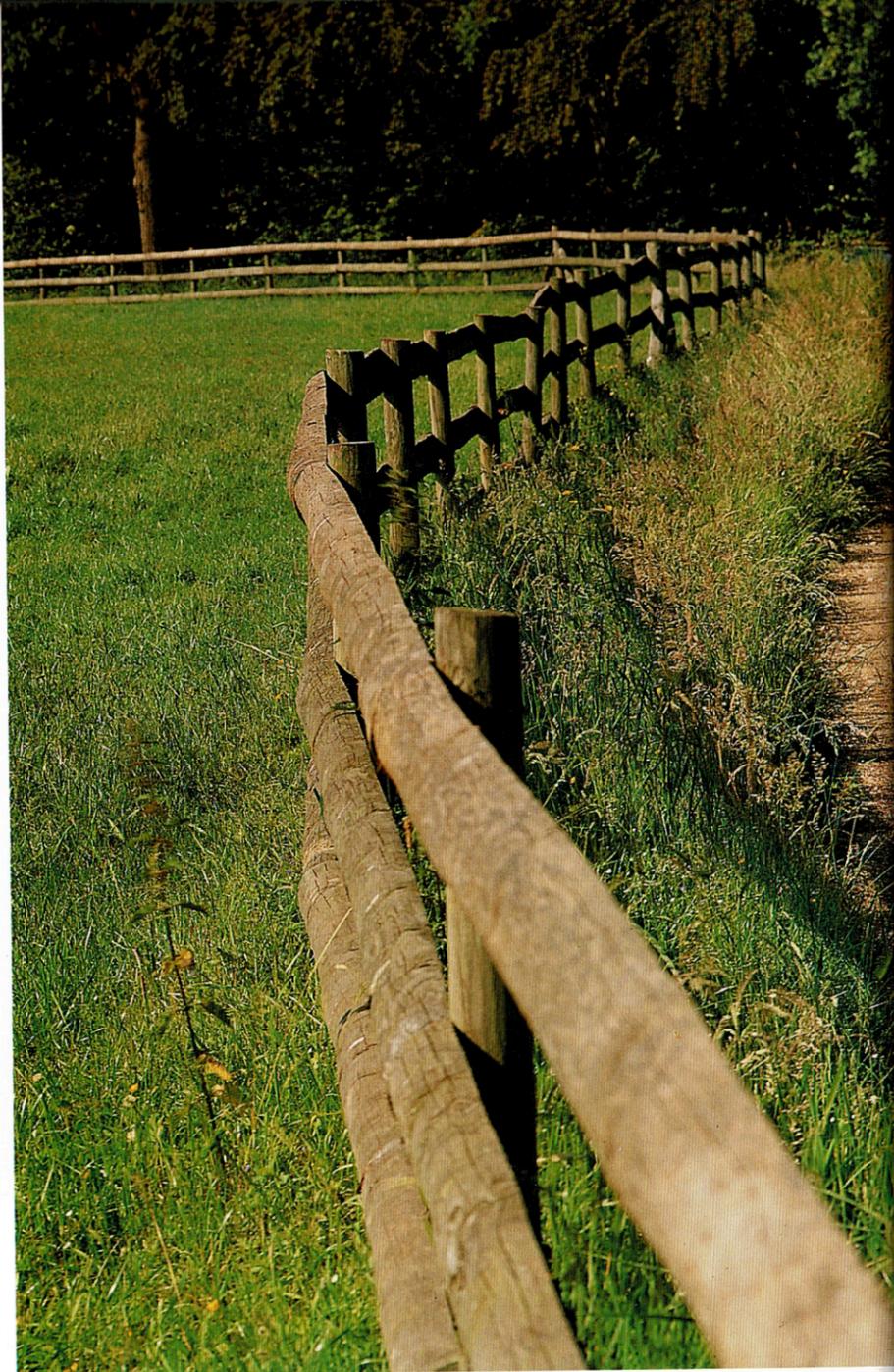
Simon Moore ha finito nel 1986 di scrivere il libro *The Immortal 2,9* in cui raccontava tutto quello che a quell'epoca sapeva delle 37 Alfa Romeo 8C 2900 costruite tra il 1936 e il 1940. Tra le altre ne caratteristiche per i parafanghi di lega leggera e per i parafrangenti di alluminio. La prima macchina veramente competitiva motociclistica, con una coda tutta dritta ed era stata immatricolata a Torino con la targa TO 45255 in data 18 giugno 1937 a nome di «Piero Dusio, figlio di Sereno e di Maria Teresa Dusio, nato a Seregno, se in salita e il parabrezza su tutta la

«Piero Dusio, che a quel tempo non aveva ancora fondato la Cisitalia che era già un gentleman driver stimato anche dai piloti professionisti per i successi ottenuti al volante della Fiat e della Alfa Romeo. Quell'Alfa Romeo 2900 era la prima macchina veramente competitiva motociclistica, con una coda tutta dritta ed era stata immatricolata a Torino con la targa TO 45255 in data 18 giugno 1937 a nome di «Piero Dusio, figlio di Sereno e di Maria Teresa Dusio, nato a Seregno, se in salita e il parabrezza su tutta la

«Piero Dusio, che a quel tempo non aveva ancora fondato la Cisitalia che era già un gentleman driver stimato anche dai piloti professionisti per i successi ottenuti al volante della Fiat e della Alfa Romeo. Quell'Alfa Romeo 2900 era la prima macchina veramente competitiva motociclistica, con una coda tutta dritta ed era stata immatricolata a Torino con la targa TO 45255 in data 18 giugno 1937 a nome di «Piero Dusio, figlio di Sereno e di Maria Teresa Dusio, nato a Seregno, se in salita e il parabrezza su tutta la

venne in possesso di Carlo Mezzabri, tutti e due toscani. I cambi di proprietà si susseguono veloci: il 23 ottobre 1945 la bella Alfa venne acquistata da Maurizio Nattoni per 60.000 lire e immatricolata a Teramo con la targa TE 3969 e rivenduta il 17 febbraio 1947 al romano Maurizio Del Peppo che la immatricolò con la targa Roma 98672. Prezzo della vendita 100.000 lire, più di quanto era costata da nuova, ma c'era di mezzo anche la svalutazione! In seguito se ne persero le tracce e Simon Moore, nel 1986, non poté fare altro che supporre che fosse stata distrutta. Ma una cosa era certa: il motore era sopravvissuto e si trovava in pezzi staccati nientemeno che in Nuova Zelanda, nelle mani di Bill Clark, che li conservava come pezzi di ricambio per la sua Tipo B. Come poteva questo motore essere giunto agli antipodi? Probabilmente dall'Italia o dalla Svizzera insieme con i resti dell'Alfa Romeo Bimotore proveniente dall'Inghilterra. Ma c'era anche un altro rebus. Finita l'avventura Cisitalia, Dusio emigrò in Argentina, dove su richiesta del presidente Peron avrebbe dovuto mettere in piedi un'industria automobilistica nazionale, portando dietro alcuni «ricordi» imballati in tutta fretta. Tra questi il carter dell'albero motore di una delle Alfa Romeo 2900, la 412003, che però porta vari numeri, tra i quali il 412012. E allora? Dusio aveva forse portato in Argentina anche questa vettura senza motore? Mistero.

All'inizio del 1988, Hans Matti, grande appassionato di Alfa Romeo residente a L'Isle, piccolo centro svizzero posto a nord-est di Ginevra, riuscì a prendere visione dei registri della dogana svizzera e



L'otto cilindri in linea, caratterizzato dal comando della distribuzione posto al centro dei due blocchi di quattro cilindri. Un bottone a pressione permette di estrarre le maniglie dai loro alloggiamenti.



a ricavarne tutte le informazioni relative alle Alfa Romeo 8 cilindri entrate in Svizzera. Naturalmente si premurò di comunicare tali informazioni a Simon Moore, il quale non poté che rammaricarsi di non averle potute includere nel suo libro e di non aver potuto evitare alcuni errori. Ma la cosa più clamorosa consisteva nel fatto che da quei registri riemergeva la storia della 412012. Lì infatti era annotato che essa era stata importata in Svizzera il 3 aprile 1947 da parte di Paul Heid, proprietario di un garage al numero 15 della Bauerstrasse, a Zurigo. Sul registro figurava anche il peso della vettura, 1335 kg, il colore, rosso e giallo, il colore della capote, grigio, e degli accessori, blu, non-

ché il numero dei sedili, due, e il nome del carrozziere, Farina — in realtà Pinin Farina. A parte lo strano cocktail di colori registrato dai solerti doganieri, si è potuto anche sapere che la vettura venne dotata di paraurti, che nel 1952 venne motorizzata con un sei cilindri Chrysler — c'è anche il numero: C48-3998 — e che infine uscì dalla Svizzera il 17 novembre 1957 per destinazione ignota. Da queste informazioni Simon Moore ricavò la convinzione che la misteriosa 412012, anziché essere stata distrutta come erroneamente aveva creduto, fosse stata ricarrozata quando era stata ceduta al figlio di Dusio, alla fine della sua carriera sportiva, come del resto era accaduto per l'altra

2900 della Squadra Automobilistica, la 412004, appartenente a Selvi Del Pero. A questo punto la voglia di andare alla ricerca dell'Alfa perduta diventava troppo grande sia per Moore che per Matti. Moore sapeva una cosa sola: che il motore si trovava nell'autorimessa di Bill Clark, a Tai Tapu, vicino a Christchurch, nella Nuova Zelanda. Hans Matti sapeva che in Svizzera ce l'aveva portata Paul Heid e che quindi bisognava andare a Zurigo per interrogare Heid. Purtroppo costui era morto e il figlio non solo aveva buttato via l'archivio, ma non ricordava nemmeno l'esistenza di una 2900 di cui non sapeva quindi assolutamente nulla. La pista si interrompeva così bruscamente e



Hans Matti e Simon Moore nonostante gli sforzi congiunti non riuscivano a fare nemmeno un passo avanti. Finché un bel giorno arriva inaspettata dalla California una lettera in data 23 marzo 1989 da parte di un certo Jim Kuzara: «Vi trasmetto in allegato alcune foto dell'Alfa Romeo 2900 che ho comperato da poco. Sono state scattate dal precedente proprietario nel 1957, quando la vettura era ancora in buono stato, prima di intraprenderne il restauro mettendo a nudo i pannelli della carrozzeria. Tutti gli accessori, i pezzi cromati, la capote, la selleria, i paraurti, i fari e i copriuota sono intatti e meticolosamente etichettati. La carrozzeria è interamente in alluminio e porta i due marchi Pinin Farina. Tutta la parte posteriore della mia vettura, dietro

il frangivento, è identica a quella della 412004, ma il davanti, tipicamente Alfa Romeo, è completamente diverso. Possiede le stesse porte suicide (che si aprono in controsenso), e le maniglie a filo di superficie. Un solo particolare: il motore è stato sostituito alla fine degli anni Trenta o all'inizio degli anni Quaranta con un Chrysler sei cilindri, poi con un Jaguar di cui è ancora equipaggiata, con una trasmissione della stessa marca. Il ponte è stato conservato, ma funziona solo come differenziale, essendo stati probabilmente asportati i pignoni». Ed ecco Simon Moore ancora una volta sulle tracce della bella scomparsa per ricostruire gli ultimi episodi della movimentata vita della 412012. L'avevamo lasciata a Zurigo, ma da lì era stata trasferita

a Berna e immatricolata BE 86605 da un ignoto proprietario. Poi era stata venduta in Germania non si sa a chi; ma è certo che nel 1959 apparteneva a un americano e che portava la targa delle truppe americane in Germania, V6165. Le due targhe, la svizzera e la tedesca, sono state infatti ritrovate con gli altri accessori e i documenti d'imbarco in data 19 ottobre 1959 nelle casse spedite negli Stati Uniti con la vettura da un certo Donald C. Browne probabilmente quando venne rimpatriato. Giunto in patria, il buon Donald avrebbe voluto ritornare al suo paese al volante della bellissima, ma un guasto deve averlo costretto a lasciarla da suo fratello a Grand Rapids, nel Michigan, dove ebbe la prima immatricolazione americana: SM 8996. Nei registri è descritta

come un'Alfa Romeo cabriolet due porte, telaio 412012, pesante 3420 libbre. Infine venne portata in California, dove venne deciso di sostituire il sei cilindri Chrysler con un sei cilindri Jaguar. Ma il trapianto non diede buoni risultati e la macchina rimase nell'autorimessa di Browne fino a quando non comparve Jim Kuzara. Costui si era da poco trasferito in California, dove aveva messo in piedi un'officina specializzata nella costruzione di repliche, ed era alla ricerca di un'automobile eccezionale per restaurarla e iscriverla a Pebble Beach. L'Alfa era adatta ai suoi scopi e così l'acquistò, mandandola poi all'officina di restauro di Pete Appelby. Dunque non solo c'era, ma si sapeva anche dove era. Non appena ricevuta la lettera, Simon Moore si attaccò al telefono, ma Jim Kuzara non aveva nessuna intenzione di separarsi dalla sua eccezionale scoperta. Intanto si faceva vivo

anche Bill Clark il quale, avendo venduto la sua Tipo B non aveva più motivo di conservare il motore dell'Alfa, ma gli sarebbe piaciuto mettergli intorno l'intera vettura. Ormai, come Simon Moore ebbe modo di constatare in occasione di un suo viaggio negli Stati Uniti, tutto il mondo dei collezionisti era al corrente del ritrovamento e stava con le orecchie tese. In particolare Bill Serri, noto «alfista», aveva intenzione di recarsi a Pebble Beach per incontrare Jim Kuzara e trattare l'acquisto della vettura. Era proprio quello che aveva in mente anche Simon Moore! Il sabato mattina in cui avrebbe avuto luogo il raduno di Pebble Beach, Simon si alzò di buon'ora e andò a fare delle fotografie davanti al Lodge, dove sapeva che avrebbe incontrato per la prima volta Jim Kuzara e Pete Appelby. Le trattative vennero avviate con molte esitazioni da parte di Jim Kuzara, il quale aveva però bisogno di denaro fresco da iniettare nella sua impresa e alla fine si dimostrò propenso a vendere. Nel pomeriggio Moore trovò in Charles Howard e Terry Cohn i finanziatori dell'operazione, che venne così conclusa. Per Simon Moore restava però ancora un'ultimo ostacolo: convincere il neozelandese Bill Clark a cedergli il motore allo scopo di poter ricostruire la vettura con la sua meccanica originale. Costui accettò e l'operazione di restauro poté finalmente essere affidata a Tony Merrick per il telaio e il motore e a Robert Betteridge per la carrozzeria e la selleria. Il restauro, seguito passo passo da Simon Moore, gli rivelò ancora parecchie cose sulle 8C 2900. Egli aveva già intuito che la maggior parte delle versioni a passo lungo (3 metri) dovevano avere un telaio modificato e quello della 412012 gliene dava ora una conferma. È quindi possibile che tutti i telai siano stati costruiti sulla misura di 2,80 metri e che alcuni siano stati poi modificati per fare i telai lunghi... A questo punto sarà comunque il caso che Simon Moore pensi a una nuova edizione di *The Immortal 2,9*. □



L'Alfa Romeo 8C 2900 era l'equivalente delle nostre supercar (il bagagliaio completamente occupato dalla ruota di scorta non lascia dubbi sulla sua vocazione). Le prestazioni sono eccezionali per una macchina degli anni Trenta. Il volante a corde di chitarra e la plancia sono molto moderne per l'epoca.

