

FU UNA SORPRESA

(ma anche una indagine vera e propria!)

di Marco Biffani

Slanciata, elegante, aggressiva, potente, quella auto sportiva, attirava l'attenzione di tutti i visitatori nel Museo Storico della Motorizzazione Militare della Cecchignola di Roma, quel 24 aprile del 2008.

Fra le vecchie glorie del museo la 6C 1750 Alfa Romeo SS risaltava come un gioiello, facendo sembrare ancora più antichi e sbiaditi gli storici esemplari di autovetture militari e civili che le facevano compagnia.

Il Museo, sorto nel 1955 per iniziativa del Capo del Corpo Automobilistico in carica, costituisce l'unica mostra esistente in Italia dei veicoli che hanno caratterizzato un secolo di motorizzazione militare. Nel complesso sono presenti più di 300 unità tra automobili ed autocarri civili e militari d'epoca, sessanta tra mezzi cingolati, blindati e corazzati e sessanta moto d'epoca.

Cannoni, missili, e cimeli di ogni genere, taluni rari e prestigiosi, testimoniano le tappe di quella evoluzione tecnologica del mezzo meccanico che ha promosso la crescita della nostra società.

Il sole che filtrava dall'ingresso del Padiglione 1314, dedicato alla Medaglia d'oro Tenente Colonnello Arturo Mercanti, esaltava il rosso lucido e fiammante della carrozzeria che contrastava nettamente col nero della capote e dei copertoni. Sembrava una macchina appena uscita dall'impianto di lavaggio!



Sulle ruote a raggi di generoso diametro, si stagliavano i mozzi lucidi, da vettura sportiva.

Addossata al cofano rigido, enormemente lungo, interrotto dalle fessure di raffreddamento, sporgeva la grossa ruota di scorta a raggi – sostenuta dal parafango aperto sul davanti – che suscitava ricordi di viaggi, più che di corse.

Il sovradimensionato predellino alla base dello sportello, esaltato dalla cromatura degli appoggi, interrompeva la sinuosa voluta del parafrangente che marcava le notevoli misure del passo.

Restaurata di recente dai tecnici del Museo quella vettura del 1929 è targata EI 003.

Il frontale, dominato dall'ampio e squadrato radiatore, con la mitica firma sghemba dell'Alfa Romeo, era parzialmente coperto da 3 grandi fari rotondi e protetti, mostrava la sua aggressività nella essenzialità delle parti meccaniche a vista, fra le quali dominavano i grossi tamburi dei freni delle ruote anteriori, i semiassi e i leveraggi dello sterzo.



In alto, sul radiatore, lo scudetto Alfa Romeo risultava ben visibile.

Tondo, suddiviso verticalmente in due parti, lo stemma Alfa Romeo presenta da sempre sulla mezzera sinistra la croce rossa in campo bianco simbolo della città di Milano e sulla mezzera destra lo storico "biscione" incoronato, il serpente simbolo della casata dei Visconti.

Dal 1918 oltre alla scritta Alfa Romeo che contornava in alto lo stemma, era riportata, in basso, la scritta "Milano" (poi scomparsa nel 1971) e dal 1925 esso presentava una modanatura a mo di corona d'alloro, in ricordo della vittoria, nel primo Campionato del Mondo, di una

P2 Alfa Romeo condotta da Gastone Brilli. Le estremità anteriori sporgenti delle due balestre, erano collegati da una lamiera che favoriva il profilo aerodinamico della vettura. Più indietro, le due parti in cui era diviso il parabrezza, apparivano, basse e curiose, al di sopra del cofano motore, come due finestrelle bordate di metallo; al limite dell'efficienza. Imperniate orizzontalmente, potevano infatti essere abbattute!

Lo spirito marcatamente sportivo della macchina si sposava con l'eleganza della più prestigiosa vettura degli anni 30 che – soprattutto nelle forme – è stata l'antesignana della maggior parte delle auto sportive che sono venute dopo.

Avevo saputo da mio cugino, appassionato di auto antiche, della presenza di quell'esemplare all'interno del Museo e dato che quel giorno c'era anche un raduno di vetture Jaguar, mi ero deciso a venire in visita con mia moglie, mio genero ed i miei nipotini.

All'ingresso del Museo erano parcheggiati alcuni splendidi esemplari di Jaguar soprattutto sportive, fra le quali spiccavano tre tipiche, quanto famose, Modello "E".

L'incontro con quella Alfa Romeo fu per me una sorta di déjà-vu. Come un flash-back mi ritornarono in mente sbiaditi brani di vita vissuta, ma in età infantile. Una età nella quale le cose che stupiscono sono altre. Ma quel rosso Alfa ne faceva parte.

Di quel modello di Alfa Romeo sportiva, mio padre e i suoi fratelli ne possedevano un esemplare, che hanno mantenuto a lungo.

Nella mia primissima infanzia ho avuto molti contatti con quella macchina, ma ero troppo piccolo per apprezzarla al suo giusto valore.

La storia di quel modello mi aveva sempre incuriosito.

La targa, di Roma, cominciava con il numero 6 perché, avendola i miei comprata usata, la vettura era stata ritardata; probabilmente la targa precedente doveva iniziare con il 4, dato l'anno di immatricolazione.

Ricordo che ad un party in casa di un amico incontrai molti anni dopo (erano gli anni 9) uno dei più importanti concessionari di Roma dell'Alfa Romeo, al quale domandai quanto poteva essere valutato allora quel modello e lui - dopo averlo inquadrato con una serie di precise domande - affermò che, secondo lui, doveva valere circa 1 miliardo (di vecchie lire). Erano



stati pochi gli esemplari prodotti dall'Alfa, e grande era stato il loro successo nelle corse e nel turismo dell'epoca.

L'Ingegnere Giano dell'Alfa Romeo, aveva portato il suo precedente motore da 1.500 di cilindrata a 1752 centimetri cubi ripartiti su 6 cilindri in linea, con monoblocco e testa in ghisa; lo aveva dotato di una distribuzione con valvole a V in testa azionate da 2 assi a camme e doppio albero a camme in testa, ruotante su 5 supporti con boccole di bronzo. Lo nutriva un carburatore orizzontale a doppio corpo Memini (nella Gran Sport del 1930) che venne successivamente affiancato da un compressore a lobi che ne incrementava la potenza e faceva guadagnare alla vettura parecchi chilometri l'ora di velocità.

Un motore talmente versatile che, in quegli anni di autarchia, fu alimentato in corsa anche con "gasogeno" (da carbonella) e addirittura ad alcool!

Il raffreddamento del motore era ad acqua con circolazione forzata, come forzata era anche la lubrificazione, dotata di un serbatoio da 10 litri d'olio.

Era munita di due serbatoi di carburante che avevano una capacità complessiva di circa 97 litri. Il principale era posteriore, quello di scorta, anteriore.

Come ho potuto in seguito appurare su Internet, la 6C 1750 Alfa Romeo, entrata in produzione nel 1929 vi è rimasta fino al 1933 e - in quei 4 anni - è stata costruita in 6 serie: la Super Sport dal 1929 al 1930, la Sport dal 29 al 33, la Turismo dal 29 al 33, la Gran Turismo dal 30 al 33, la Gran Sport dal 30 al 33, la Gran Turismo C dal 31 al 32.

Fin dagli esordi quella vettura sportiva aveva dominato i circuiti di tutto il mondo guidata da piloti italiani come Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Giuseppe Campari, Gastone Brilli-Peri, Mario Borzacchini, Guidotti, ed altri.

Lo stesso Enzo Ferrari partecipava alle competizioni con le Alfa Romeo ed aveva creato, all'interno dell'Alfa, la Scuderia Ferrari che ne curava il reparto corse - poi staccatasi e divenuta autonoma.

Le vittorie nei circuiti mondiali come alla 24 ore di SPA, con Marinoni, al Tourist Trophy con Nuvolari e nelle Mille Miglia del 28, 29 e 30, ne sancirono la superiore potenza, accelerazione, velocità ed affidabilità, facendone la vettura da corsa più famosa e ricercata del mondo.

Molti furono anche i piloti stranieri che la acquistarono per partecipare alla Mille Miglia, alle competizioni internazionali dell'epoca ed alle numerose corse in salita ed in circuito.

Giravo intorno a quello splendido esemplare di vettura sportiva scattando fotografie ed illustrandone le caratteristiche ai nipoti, ancora troppo piccoli per apprezzarla. Avvertivo una attrazione istintiva. Mi suscitava ricordi molto vaghi e piacevoli.

Quella posseduta da mio padre e dai suoi fratelli, acquistata usata da mio nonno per motivi di lavoro (avevano una grande officina a Via del Castro Laurenziano in Roma) mi raccontarono che l'avevano sotterrata all'interno dell'officina durante la Guerra, per sottrarla alla requisizione da parte dell'esercito tedesco.

Essa venne venduta negli anni 50 ad uno dei maggiori Concessionari dell'Alfa Romeo di Roma (credo Dalla Vecchia). Mio padre me la mostrò più volte sulle riviste patinate di moda, quando vi appariva come testimonial, in servizi di grandi stilisti. Splendida, attorniata da fasciose modelle!

Vestita dai più famosi carrozzieri come Zagato, Pininfarina, James Young ed altri, che ne esaltavano la sportività nei modelli Torpedo, Berlina Corta, Berlina Lunga, Spider e Turismo, la 6C 1750 Alfa Romeo era diventata non solo la macchina vincente nelle corse, ma anche la più elegante ed ambita. Era divenuta un Cult. Una Moda. Farsi vedere alla guida di quella autovettura significava essere "arrivati".(Come adesso con una Ferrari o una Lamborghini!).

Molte delle Gran Turismo contemporanee e che vennero dopo, ne seguirono le linee, lo spirito e l'impostazione ad un tempo sportiva, essenziale ed elegante.

Non era solo la sua linea ad attirare, ma soprattutto il mix di potenza, accelerazione, agilità e guidabilità che la connotavano come la vettura sportiva per eccellenza che, vincendo le corse, diventava l'auto più richiesta dai piloti professionisti.

Molti gli episodi che resero celebri i piloti alla sua guida.

Il più mitico fu, in una Mille Miglia del 1930, l'inseguimento che fece Tazio Nuvolari a Varzi, suo avversario di sempre, guidando pericolosamente per un tratto, di notte, a luci spente, per non essere avvertito dall'antagonista che lo precedeva, per poi sorprenderlo, superarlo e vincere la gara.

E fu Nuvolari che, sempre in quella corsa di 1600 chilometri, con quell'autovettura, riuscì, per primo, a mantenere una media, allora irraggiungibile, di 100 chilometri l'ora!

La sua trazione era posteriore attivata da un cardano in asse-vettura; aveva la frizione pluridisco a secco, il cambio meccanico a 4 marce con retro-marcia, l'acceleratore con il pedale in posizione centrale fra quello della frizione a sinistra e del freno a destra; gli abbaglianti erano azionati da un pulsante sul fondo, alla sinistra del pedale della frizione.

I corridori con quella vettura facevano cose eccezionali!

I suoi 840 chilogrammi di peso a secco ed il telaio a longheroni e traverse in lamiera di acciaio stampato la rendevano una vettura leggera, rigida e maneggevole che richiedeva comunque molta professionalità, soprattutto a causa dei freni!

Mio zio Raffaele mi raccontava che andava sulla Roma Ostia per lanciarla, ma non era mai riuscito a raggiungere la sua velocità limite (per allora eccezionale) perché le vibrazioni sul volante "stroncavano" braccia non allenate, ma soprattutto perché, in frenata, i suoi 4 freni a tamburo, azionati meccanicamente, pur essendo potenti e molto efficaci, non agivano sempre in contemporanea e questo portava spesso a sbandare pericolosamente!

Rallentare scalando le marce con la doppietta, detta "debraiata", era una necessità. Probabilmente Nuvolari quando vi era costretto, frenava (quando lo faceva!) a colpetti, correggendo continuamente la sbandata che spesso ne seguiva, ma per un normale guidatore lanciato in rettilineo, usare quei freni per rallentare era veramente pericoloso!

Con il suo sterzo a vite e ruota e l'ampio volante in guida destra, molto vicino al petto (come si usava allora nella guida sportiva), Nuvolari si esaltava in corsa con le sue derapate controllate su circuiti spesso in terra battuta, nei quali cercava di posizionare in curva le ruote il più possibile parallele e di tenere il motore sempre su di giri, per rispondere prontamente alle sue accelerate!

Le sospensioni, sia anteriori che posteriori della 6C 1750 Alfa Romeo, ad assale rigido ed a balestre longitudinali semiellittiche, frenate in ritorno da vistosi ammortizzatori a frizione, consentivano di

non far perdere alle ruote la loro aderenza al terreno anche nei circuiti meno preparati e sconnessi, permettendo di scaricare a terra e di utilizzare appieno i suoi ben 102 cavalli di potenza (!) e mantenere una eccezionale guidabilità a velocità prossime ai 170 chilometri l'ora (nel modello Gran Sport del 1930 con compressore).

Zio Raffaele, che ne curava personalmente la manutenzione mi aveva raccontato che un giorno, d'accordo con i suoi due fratelli, decise di cambiare la posizione della ruota di scorta che occupava per intero il cofano posteriore a forma di pinna. Quella modifica era necessaria per rendere quel vano da porta-ruota a portabagagli. Se ne occupò lui e, per sistemarla sul fianco del lungo cofano, ebbe dei problemi.

In quel punto del cofano era presente la batteria che dovette estrarre e sistemare sotto uno dei due sedili. Ma nel modesto spazio del sotto-sedile, i due poli della batteria facevano contatto con i tubi di acciaio del sedile stesso e, per evitare pericolosi cortocircuiti, vi interpose una lamina di legno compensato.

Osservando quell'esemplare del 1929 splendidamente restaurato dai tecnici del Museo della Motorizzazione Militare della Cecchignola diretto dal Tenente Colonnello Giacomo Matteace, mi sembrava che quella posizione della ruota di scorta adiacente al cofano fosse in qualche modo un unicum.

Esaminando su Internet le foto di molte 6C 1750 Alfa Romeo sia nei modelli Sportivi che Turismo, le ruote di scorta, in numero di una o due, mi apparvero quasi sempre posizionate sul cofano posteriore della vettura.

Anche la splendida 6C 1750 Alfa Romeo Gran Sport Zagato del 1931 presentava due ruote di scorta nella consueta collocazione posteriore.

In questo modello l'aver congiunto con una lamiera, le estremità delle due balestre ellissoidali alle due volute anteriori aperte dei copri ruota, ha creato una continuità estetica originale che ha reso questa vettura una fra le più eleganti fra le 6C 1750 Alfa Romeo. (www.spideralfaromeo.it/schede/1932.htm).

Nei modelli marcatamente sportivi le balestre anteriori erano lasciate a vista.

Anche nei modelli di Pininfarina, della Touring, di Castagna ed altri, le ruote di scorta sono in quella posizione di coda.

Non sono un esperto del settore, ma quella caratteristica mi sembrava quasi una firma. Quella di mio zio! Allora mi cominciai a ronzare in testa una idea. Che quella vettura in qualche modo fosse appartenuta a mio padre ed ai suoi fratelli! Ma difficile sarebbe stato trovarne le prove!

Fra le cose che mi aveva raccontato zio c'era quella che, ad un certo momento, i due lobi del compressore (probabilmente un Rootesinglese) cedettero per usura e, non essendo riuscito a trovare le parti di ricambio originali per sostituirli, li aveva esclusi; ma non aveva potuto eliminare la scatola che li conteneva perché essa costituiva l'appoggio anteriore dell'intero motore.

L'esemplare restaurato dal Museo, per la sua eccellenza, compare ora nel prestigioso Registro Italiano Alfa Romeo. Una targa fa bella mostra di se sotto il parabrezza della vettura e riporta il numero di omologazione 20.

Curioso di conoscere le caratteristiche definitive di quella vettura interpellai successivamente il R.I.A.R. ma rifiutarono di fornirmi delucidazioni in merito, essendo queste, riservate alla Motorizzazione dell'Esercito.



Sullo sportello sinistro di quella vettura compare ora una piccola targa con i nomi dei due driver che guidano e gestiscono solitamente quell'esemplare nelle gare di regolarità e in quei raduni di prestigio ai quali interviene il Museo della Cecchignola.

Fra le attività del Museo Storico della Motorizzazione Militare, oltre alla promozione di attività culturali - in una attrezzata sala multifunzione - a mostre tematiche, conferenze, seminari e convegni c'è anche una biblioteca-archivio ricca di materiale storico d'epoca.

A queste molteplici funzioni relazionali svolte alla Cecchignola di Roma si aggiunge quella di essere presente in molte occasioni motoristiche, e di impiegare in gare di regolarità, alcuni degli esemplari più prestigiosi che ha in carico. Questo al fine di sottolineare la capacità di recupero dei suoi Tecnici e anche di dimostrare che gli esemplari storici militari e civili che ha in mostra statica nel Museo, sono funzionanti, mantenuti perfettamente ed in grado di partecipare persino a delle gare di regolarità.

In quel periodo erano impegnati ad organizzare la partecipazione di quella 1750 (restaurata in tempo utile per partecipare alla Milano San Remo) alla Mille Miglia del 2008, con alla guida il Primo Maresciallo Mirko Farina ed il Caporal Maggiore Capo Massimo Capozio.

Alla stessa corsa avrebbe partecipato con una Fiat Balilla Spider del 1932, lo stesso Direttore del Museo il Colonnello Domenico Abbenante.

In quella giornata particolare riuscii a catturare l'attenzione del Maresciallo che stava intrattenendo i convegnisti della Jaguar, per chiedere se ancora conservavano e dove fossero le targhe originali delle autovetture presenti ed egli cortesemente mi indicò una vetrina.

Mi accennò inoltre che avevano posseduto due esemplari di 6C 1750 Alfa Romeo. Una con il motore ancora in buono stato, l'altro con la carrozzeria ancora valida e i Tecnici del Museo ne avevano ricavato quell'esemplare unico, fondendo sapientemente le parti originali!

Non è un caso che il motto del Museo sia: "Con fede custodisco!".

Mi precipitai verso quella vetrina e, sorpresa! La targa Roma 60265 faceva bella mostra di sé in primo piano dentro quella vetrina insieme a numerose altre.



Finalmente la prova provata che uno di quei due esemplari era appartenuto a mio padre ed ai suoi due fratelli quasi 70 anni or sono!
E, usciti dal Museo, portai i miei nipoti a festeggiare l'insolita occasione da Mc Donald's!