

**ASPETTI MENO NOTI NELLE PRODUZIONI ALFA ROMEO
I VEICOLI INDUSTRIALI**

Conferenza di Carlo F. Zampini Salazar

Milano, 24 novembre 1990

Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia

ALESSANDRO COLOMBO

Il termine "automobile" ha abbandonato il suo significato etimologico per diventare sempre di più sinonimo di autovettura.

Nella denominazione della nostra Associazione, intendiamo però dare alla parola "automobile" tutto l'ampio significato che deriva dalla sua etimologia, e cioè "il mezzo che si muove da solo". In questo quadro, per anni, l'ultima conferenza è stata dedicata alla motocicletta, quest'anno la dedichiamo ai veicoli industriali.

Come tema, è stato scelto quello che riguarda i veicoli industriali dell'Alfa Romeo che rappresenta un settore sotto alcuni aspetti ritenuto marginale della produzione della Casa di Arese, ma che invece, come vedremo, ha avuto nel tempo la sua importanza.

ZAMPINI SALAZAR

Prima di affrontare l'autentico soggetto di questo nostro incontro, mi sia concesso esprimere alcuni pensieri in libertà sull'argomento veicoli industriali in cui, è noto, si suole comprendere in unica dizione gli autoveicoli per il trasporto di merci (o con speciali applicazioni: betoniere, autogrù, autobotti, veicoli antincendio, autocarri soccorso, autonegozi, ecc), e i veicoli per il trasporto collettivo di persone nelle loro diverse classificazioni (urbani, suburbani, interurbani, di linea, da noleggio, da turismo e gran turismo).

Purtroppo, l'argomento veicoli industriali, visto con l'occhio dello storico, o più semplicemente dello studioso di "trasporti", è stato nel passato assai poco oggetto di specifiche o particolareggiate attenzioni e pertanto la letteratura in materia è assai scarsa e lacunosa. Eppure, a rigor di logica, il veicolo da trasporto può vantare una priorità assoluta e incontrovertibile nel mondo dell'automobile, intesa come veicolo che possiede in sé un proprio sistema propulsivo.

Intendo riferirmi al famosissimo "Fardier" realizzato a Parigi, nel lontanissimo 1769, dall'ingegnere lorenese Nicola Giuseppe Cugnot. Questo veicolo, realmente provato su strada (anche se alla sua prima

uscita cozzò violentemente contro un muro, demolendolo) era mosso da un sistema a vapore.

Ecco quindi che si può ben affermare che la prima automobile fu un autocarro!

Ma con l'avvento del motore a scoppio la motorizzazione a vapore, come è noto, venne quasi subito abbandonata nella sua utilizzazione su mezzi di trasporto su strada e relegata, si fa per dire, alla sola trazione di mezzi marcianti su "rotaie", nel campo ferroviario cioè.

Anche nei tempi eroici dell'automobilismo nascente, con motore a scoppio in larghissima prevalenza prima, ed in assoluto dominio dopo pochi decenni, l'argomento autocarro venne scarsamente affrontato.

Non voglio certo nascondermi che la lamentata lacuna trova una logica giustificazione nel fatto che l'automobile, quale mezzo pressoché individuale di trasporto, accendeva la fantasia dei più, e che le Case costruttrici di quei tempi primordiali avevano bisogno di richiamare l'attenzione sui loro prodotti di più generale collocazione.

Lo sviluppo dell'autocarro avvenne quindi quasi esclusivamente all'ombra delle nuove pressanti esigenze militari di tempi densi di fermenti nazionalistici, e di rivalità più o meno sopite, per il ridisegno di una carta d'Europa.

Ma non voglio ulteriormente dilungarmi su questo argomento perché non si tratta ora di tracciare una storia dell'autocarro in generale, o dell'autobus, bensì parlare dell'influenza che ebbero gli autoveicoli industriali nella gloriosa vita dell'Alfa Romeo nei suoi ormai compiuti 80 anni di vita.

Per introdurre degnamente l'argomento, mi sembra interessante leggere, almeno in parte, la prima parte di un articolo pubblicato sulla Rivista "Auto Italiana" del 20 novembre 1938, sotto il titolo "Validi contributi all'autarchia integrale", con sottotitolo "Una prova pratica e convincente dell'autobus Alfa Romeo 500 M con motore a gas metano". (L'articolo non era firmato. Vi era la sola indicazione che le fotografie di corredo erano di Franco Degli Uberti). Ed ecco il testo:

Gran nome questo dell' "Alfa Romeo", che risuona nell'animo di ogni buon italiano come squillante fanfara di battaglia e come un inno di fatidiche vittorie .

E quasi riesce impossibile al pensiero dissociare il nome di "Alfa Romeo" dall'idea sportiva, materializzata nelle rosse macchine saettanti sulle piste di tutto il mondo a tener alto il nome e la gloria d'Italia.

Ma è pur necessario far distinzione fra "Alfa Romeo" costruttrice di bolidi (oggi ben nota appunto col nome di "Alfa Corse") e "Alfa Romeo" possente organismo industriale d'Italia dai cui immensi opifici sortono autotreni e velivoli, autobus macchine d'ogni genere destinate a

risolvere il moderno e assillante problema dell'autotrasporto inteso in tutte le sue espressioni ...

Ho voluto citare questo scritto perché esso, pur nello stile ampoloso, trionfalistico e retorico dell'epoca, ben esprime quanto avevo in animo di premettere al mio dire di oggi, iniziando il quale desidero fare ancora qualche doverosa e succinta premessa.

In primo luogo, desidero precisare che mi asterrò dal fare la Storia dell'Alfa Romeo nei suoi gloriosi 80 anni di vita.

Altri l'hanno già mirabilmente tracciata, insieme a chiare ed appassionate "rivisitazioni" dei personaggi che lasciarono un'impronta indelebile nella vita dell'Azienda, ma tratterò solo la storia del settore produttivo inglobabile nella definizione "autoveicoli industriali".

In secondo luogo voglio chiarire, come quasi sempre faccio nel corso di esposizioni vertenti analisi più o meno "storiche", di avvenimenti industriali (e non solo in queste occasioni), che molte delle citazioni di date, non tutte s'intende, non sono sempre da assumere come valore tassativo ma, molto spesso, solo come valore indicativo.

Specie nel parlare della nascita di un determinato prodotto, di un determinato veicolo, si trovano, anche in documenti sufficientemente ufficiali, differenze di datazione.

A prescindere dalla terribile "piaga" degli errori, dovuti a sviste o ad interpretazioni, o a carenza di documentazione da parte di troppo disinvolti cronisti, occorre tener presente che sovente tali "errori" sono dovuti esclusivamente alla scelta di momenti diversi a cui riferirsi.

Un veicolo, un modello, è nato quando viene terminato in fabbrica? E' nato quando viene sottoposto a prove pratiche? E' nato quando viene regolarmente omologato da parte delle preposte autorità? E' nato quando viene annunciato o presentato al pubblico? E' nato quando viene regolarmente commercializzato?

A questi interrogativi, al giorno d'oggi, si trova quasi sempre una risposta logica ed univoca da parte degli esperti in materia, ma nel passato le cose erano di ben più difficile interpretazione.

D'altronde anche nella vita delle aziende esistono pur sempre difficoltà di datazioni. In caso di accordi, o di costituzione di nuove Aziende o di nuovi organismi, e più giusto datare l'avvenimento al momento del suo annuncio, della sua "firma", o della sua eventuale successiva data di avvento operativo?

Certo che si tratta, quasi sempre, di date ravvicinate nel tempo, ma quando i fatti avvengono a cavallo fra due anni è assai facile indicare date diverse, sia pure di un solo anno.

Ed ora, finalmente, parlerò dei Veicoli Industriali dell'Alfa Romeo.

Nei suoi primi anni di vita all' "ALFA" la produzione verteva esclusivamente nel campo delle autovetture, con chiara evidente caratterizzazione sportiva e d'automobilismo d'élite.

Fu alla vigilia della Prima Guerra Mondiale che venne realizzato un primissimo prototipo di autocarro militare utilizzando organi meccanici della vettura 20/30 HP.

Il motore era un 4 cilindri, alesaggio per corsa 100x130, cilindrata complessiva 4.084 cm³, in grado di fornire una potenza (nella sua "serie E" in produzione tra il 1914 ed il 1920) di 49 CV a 2.400 giri/minuto. Alimentazione a benzina, ad aspirazione libera, con carburatore verticale. Accensione con magnete ad alta tensione e candele del diametro di 18 mm. Raffreddamento ad acqua, con pompa centrifuga, ventilatore e radiatore. Frizione multidisco a secco. Trasmissione mediante albero cardanico. Cambio a 4 marce, più retromarcia, con comando a mezzo leva laterale.

Non ho sino ad ora reperito dati certi sulla sua portata e su altre caratteristiche di dettaglio, ma ciò è in parte giustificato dal fatto che questo prototipo, a quanto mi risulta, non vide mai un seguito produttivo, forse perché giunto troppo tardi per un suo sviluppo in tempo utile per un impiego bellico.

Nel 1915, il matrimonio storico fra l'A.L.F.A. e l'Ing. Romeo, e la conversione produttiva alle esigenze belliche, avviarono l'Azienda verso altre tipologie produttive: compressori d'aria, lanciafiamme, proiettili d'artiglieria da 75 e da 149 mm, e poi anche motori aeronautici.

Nel giugno del 1918 venne anche avviata la produzione di 1.000 trattori agricoli del tipo americano "Titan". Questi trattori erano stati ordinati dal nostro Ministero dell'Agricoltura e vennero battezzati "Romeo". Alcuni mesi dopo le produzioni vennero allargate a macchinari per l'edilizia ed ai freni aerodinamici Kuon.

Con la fine della guerra, venne decisa la ripresa della produzione automobilistica e la preparazione per la partecipazione alla ormai prossima ripresa delle competizioni sportive.

Non si parlò allora di produzioni nel settore specifico dei veicoli industriali, anche se, negli anni '20, a quanto ci risulta, carrozzieri esterni utilizzarono autotelai e organi meccanici di autovetture per la realizzazione, in special modo, di piccoli autobus e furgoni per usi specifici.

Nel 1923, anno in cui, sia detto per inciso, venne deliberata con D.L. del 10 marzo, la "Giornata lavorativa" di 8 ore (sino ad allora, salvo poche eccezioni, la giornata lavorativa era di 10 ore per 6 giorni settimanali), il Ministero della Guerra stipulò con l'Alfa Romeo un contratto per lo studio e la realizzazione (pare in collaborazione con certo ing. Corni che, con il Capitano Scognamiglio, aveva presentato un esemplare del veicolo in

grado di marciare, indifferentemente, nei due sensi di marcia) nel termine di tempo di un solo anno, di un veicolo non solo in grado d' marciare nelle due opposte direzioni, ma idoneo alla marcia sia su strada che su terreni vari.

Questo veicolo sarebbe poi stato carrozzato quale autoblindata o carro armato leggero.

Sotto la guida del Geom. Cav. Merosi fu realizzato, nel 1924, un primo prototipo di veicolo autocingolato con ruote anteriori sterzanti e cingolo elastico al treno posteriore.

Questo specialissimo semicingolato venne equipaggiato con il motore dell'autovettura tipo "RM-unificato" a 4 cilindri in linea della cilindrata complessiva di 1.996 cm³, in grado di erogare una potenza di circa 48 CV a 3.500 giri/minuto.

Le prove pratiche di questo strano veicolo, effettuate all'inizio del 1925, non diedero risultati soddisfacenti, specie per la eccessiva lentezza nella marcia su strada.

L'Alfa Romeo allestì allora un secondo prototipo (quello che appare ora proiettato) con minime variazioni rispetto al precedente, ma caratterizzato per il solo impiego, con funzioni di trattore per artiglierie, su terreno vario.

Ma anche questo veicolo non superò le previste prove e così l'intero progetto fu accantonato.

Nel 1926, lo ricordo perché fu un avvenimento estremamente importante e decisivo nella vita dell'Azienda, l'Alfa Romeo passò sotto il controllo dello Stato attraverso l' "Istituto di Liquidazioni" (che nel 1933 fu trasformato in "Istituto Ricostruzione Industriale", IRI).

Erano tempi economicamente difficili e per realizzare le necessarie economie volute da Mussolini per il mantenimento della "lira a quota 90" fu tra l'altro, nel 1927, varata la "tassa sui celibi" e, ciò che maggiormente incise sulla collettività, la riduzione forzata del 10% sui salari e sugli stipendi. Nel contempo si stava avvicinando a grandi passi la pratica utilizzazione dei motori a ciclo Diesel su autoveicoli industriali, inizialmente solo su quelli di notevole portata.

Nel nostro Paese, la Fiat, che vantava una quasi ventennale esperienza in questo genere di motori, sia pure per utilizzazioni in campo industriale e navale, aveva iniziato pratiche sperimentazioni con un motore, realizzato nel 1928, a quattro tempi, ad iniezione diretta.

Nell'estate del 1929, in occasione delle manovre divisionali svoltesi in Val Varaita, il Ministero della Guerra aveva fatto allestire un autocarro Isotta Fraschini - tipo 17 con un motore diesel della tedesca MAN.

L'esito delle prove fu pienamente soddisfacente, e così si ebbe un nuovo decisivo impulso alla diffusione, anche nel nostro Paese, dell'impiego di nuovi motori a ciclo diesel.

All'Alfa Romeo frattanto era stato deciso, anche per superare le endemiche difficoltà economiche, di allargare la sfera operativa anche e soprattutto al settore degli autoveicoli industriali.

Nell'autunno di tale anno venne siglato uno specifico accordo con la tedesca "Bussing" per la realizzazione in Italia, su licenza, dei suoi autocarri ed autobus equipaggiati con motori diesel della "Deutz" di Colonia.

Al Portello fu immediatamente avviato l'allestimento di uno speciale reparto da adibirsi, espressamente, alla produzione in serie di autoveicoli industriali. A quanto mi risulta al Salone Internazionale dell'Automobile del 1930 (che nel periodo fra le due guerre mondiali era ospitato nei padiglioni della Fiera di Milano), l'Alfa Romeo fu, per la prima volta, presente con proprio stand nel settore riservato ai veicoli industriali.

In tale occasione venne però unicamente presentata una autoambulanza veloce realizzata su autotelaio della vettura tipo "RL" con motore a 6 cilindri in linea, 3 litri, a ciclo Otto s'intende.

Non dispongo attualmente di illustrazione di questa autoambulanza ma posso presentare ora sullo schermo un autobus per servizi alberghieri realizzato sullo stesso autotelaio, e con identico motore, in quello stesso periodo.

Fu solo al Salone del 1931 che l'Alfa Romeo, nel suo stand nel settore degli autoveicoli industriali, presentò (cito quanto scritto su "Auto Italiana" del 30 aprile 1931):

un motore staccato, licenza Deutz, tipo F.M.S. a 6 cilindri della cilindrata complessiva di 10.600 cm³, sviluppante 80/90 HP a 1.200 giri/minuto. Questo tipo di motore era poi montato su due chassis, licenza "Bussing/Nag" della portata, uno, a 6 ruote, di 10 tonnellate, l'altro, a 4 ruote, di 7 tonnellate. Il primo è quanto di più imponente abbiamo mai visto, invidiando il primo meccanico che potrà guidarlo sulle nostre strade di cui sarà l'autentico re. Si pensi che la lunghezza del veicolo è di ben 11 metri, e lo spazio carrozzabile di 8 metri, per immaginare quale mastodonte debba essere quando sarà carrozzato! Nello stesso stand erano poi esposti due furgoni normali su chassis Alfa Romeo "RL".*

Nel 1932, il principale richiamo nello stand Alfa Romeo era costituito da un colossale autotelaio a 3 assi, per autobus, tipo "80N" equipaggiato con motore diesel "Deutz" a 6 cilindri della cilindrata complessiva di 11.530 cm³, potenza 120 HP a 1.600 giri/minuto. Da notare che il gruppo delle 4 ruote posteriori era del tipo portante e motrice, per cui si era in presenza di un cosiddetto veicolo "6x4".

Erano pure esposti i modelli, sempre costruiti su licenza, tipo "40 N" e "50 N", equipaggiati con il già menzionato motore diesel "Deutz" di 10.600 cm³ (per la precisione: 10.594 cm³).

Nelle diapositive che ora appaiono sullo schermo sono rappresentati: nella prima un autotelaio "40 N" (ove, logicamente, la lettera "N" sta ad indicare la parola "Nafta") e nella seconda un autotreno cisterna realizzato dalla Carrozzeria Macchi su autotelaio "50 N".

Nel 1933, anche a seguito dei disastrosi effetti della crisi economica mondiale (la cui prima scintilla avvenne nel tristemente famoso "giovedì nero" alla Borsa di New York il 24 ottobre del 1929), l'Azienda venne completamente ristrutturata con la sofferta decisione del ritiro temporaneo delle competizioni sportive e con la determinazione di operare una stretta separazione fra produzioni automobilistiche ed aeronautiche. (Tale netta divisione fu poi praticamente resa operativa con il trasferimento, nel 1938, delle produzioni aeronautiche nel nuovo stabilimento "Apomi" di Pomigliano d'Arco, nei pressi di Napoli).

L'anno successivo, vennero varati nuovi modelli, per autocarri ed autobus, della serie "85" e "110" dotati di motore diesel, licenza Deutz, di 11.530 cm³. Su questi veicoli vennero poi anche utilizzati motori tipo "AG 6" per alimentazione a gassogeno ed "AG 6 M" per alimentazione a metano per aderire alla campagna autarchica e fruire delle agevolazioni fiscali riservate a veicoli utilizzanti carburanti diversi dai derivati del petrolio.

Gli "85" in versione autocarro disponevano di una portata utile di circa 7.400 kg e peso rimorchiabile sino a 18.000 kg

A tutto il 1938 furono costruiti, fra autocarri ed autobus, poco più di 520 esemplari del modello "85". I "110", sempre nella versione autocarro, disponevano invece di una portata utile fino a 9.900 kg con peso rimorchiabile sino ai 18.000 kg. Fra le varie versioni autobus, presento in diapositiva un "Urbano" a 2 assi, a 2 piani.

Fino a tutto il 1939 furono costruiti, fra autocarri ed autobus, circa 180 esemplari del modello "110". E' da notare che sulla base degli autotelai per autobus "85" e "110" vennero anche allestiti ottimi filobus a trazione elettrica e Diesel-elettrica.

Nel 1935, anno in cui l'Alfa Romeo fu militarizzata in vista della campagna d'Etiopia, apparve la prima versione del modello "350" equipaggiato con motore Diesel a 6 cilindri di soli 6.126 cm³, con portata utile, nella versione autocarro, fino a 3.900 kg e peso rimorchiabile massimo di 9.100 kg. Sia nelle versioni autocarro che in quelle autobus, si ebbero, fino al 1939, anche modelli a gassogeno e a metano.

Direttamente derivato dal "350" apparve poi, nel 1937, il modello "500" equipaggiato ancora con il già citato motore di 6.126 cm³ della potenza di 75 CV a 2.000 giri/minuto.

Se ne ebbero versioni, autocarri ed autobus, anche con alimentazione a gassogeno ed a metano, nonché versioni autobus dotate di motore Diesel, sempre a 6 cilindri, con cilindrata portata a 7.410 cm³ e potenza di 95 CV, sempre a 2.000 giri/minuto (motore F6M 313/110). Con il motore di 6.126 cm³ vi fu anche una versione militare con alimentazione a benzina.

Dei tipi "500" venne presentata anche una versione autocarro con portata di circa 4.150 kg e peso rimorchiabile fino a 8.500 kg.

Pochi mesi prima dell'entrata in guerra dell'Italia, l'Alfa Romeo aveva presentato il suo nuovissimo autocarro unificato tipo "800", per la prima volta nella sua storia con struttura a "cabina avanzata".

La sigla "800" stava ad indicare la portata su autotelaio. Il motore era un diesel 6 cilindri, ad iniezione diretta, distribuzione con 4 valvole per cilindro e camera di combustione speciale, a doppia turbolenza, ricavata nel cielo del pistone. Alesaggio per corsa mm 115 X 140, cilindrata totale 8.725 cm³ e potenza di 115 CV a 2.000 giri/minuto. Cambio a 4 marce più RM, con moltiplicatore. Rinvio del ponte a doppia riduzione.

Nelle versioni autobus le differenze sostanziali riguardavano il ponte posteriore, che aveva la scatola differenziale spostata rispetto all'asse longitudinale del veicolo per permettere l'abbassamento del piano di calpestio.

Altra variante era nelle sospensioni ove le normali balestre semiellittiche erano integrate, sia anteriormente che posteriormente, da ammortizzatori idraulici e, solo posteriormente, da una barra stabilizzatrice.

Alcune versioni di questo autocarro vennero, nel tempo, equipaggiate anche con spaziose, confortevoli e moderne cabine dotate anche di lettino, nonché versioni, essenzialmente militari, con motore a benzina.

La produzione degli "800" si protrasse sino al 1950. Da notare che, nelle versioni militari, ne vennero costruiti complessivamente quasi 1.400 esemplari.

Direttamente derivato dall' "800" vi fu poi, nel 1942, il modello "430" con portate utili variabili, nel tempo, da un minimo di 2.900 ad un massimo di 3.700 kg, e peso rimorchiabile fino ad 8.500 kg. Il motore era un diesel. 4 cilindri della cilindrata complessiva di 5.816 cm³ erogante una potenza di 80 CV a 2.000 giri/minuto.

In versione militare ne furono costruiti, anche con motorizzazione a benzina, un migliaio di esemplari. La produzione dei "430" si protrasse fino al 1950. La terribile guerra, e la successiva occupazione da parte delle truppe tedesche, comportò in un primo tempo la cessazione di ogni produzione con destinazione "civile" e poi, causa i massicci bombardamenti e gli altri disastrosi e tragici avvenimenti di quei giorni, all'arresto pressoché totale di ogni attività produttiva.

Lo stabilimento del Portello fu duramente colpito nei bombardamenti su Milano del 14/15 febbraio 1943 (a Milano vi furono allora 86 morti e 422 feriti), del 13 agosto dello stesso anno e poi altri ancora sino alla catastrofica incursione del 20 ottobre 1944 quando, a Milano, si ebbero 722 vittime e un migliaio di feriti.

Anche lo stabilimento aeronautico di Pomigliano d'Arco fu gravemente danneggiato nel corso della guerra. Nel 1945, subito dopo la liberazione anche in Alta Italia, all'Alfa Romeo, per dar subito lavoro alle maestranze, vennero avviate produzioni di cucine economiche, finestre in duralluminio, motori elettrici, respingenti per carri ferroviari, mobili, infissi metallici ed altri manufatti. La produzione automobilistica, sia di autovetture che di veicoli industriali, venne però quasi subito ripresa, sia pure stentatamente e gradualmente, sulla base dei modelli di anteguerra.

La produzione, o anche solo i montaggi, di alcuni veicoli industriali, specie autobus, venne allora spostata nello stabilimento napoletano.

Fu solo dopo il varo del "Piano Marshall" e l'ingresso, sempre nel 1948, dell'Alfa Romeo nel raggruppamento statale della "Finmeccanica" che fu possibile, con ingenti investimenti, tracciare programmi specifici di rinascita.

Un nuovo tipo di autobus, contraddistinto dalla sigla "140 A" venne prodotto a partire dal 1949. Era dotato di motore diesel a 6 cilindri della cilindrata complessiva di ben 12.517 cm³ in grado di fornire una potenza di 140/150 CV a 1.700 giri/minuto. Autotelaio a 3 assi "6x4" della lunghezza di 12 metri. Nella versione "urbana" aveva capacità di trasporto sino a 100 passeggeri più 2 persone di equipaggio. Da questo splendido "6x4" venne anche derivata una versione "filobus", del tipo snodato a 4 assi, come appare nella diapositiva ora proiettata (il quarto asse era nella sezione a rimorchio).

Per ancor meglio rispondere alle pressanti richieste di autocarri medi e pesanti di maggior portata ed economicità di esercizi, vennero, nel 1950, immessi sul mercato i nuovi modelli "T 450", con portata utile fino a 4.600 kg e peso rimorchiabile fino a 11.300 kg, e "T 900" con portata utile fino a 8.100 kg e peso rimorchiabile massimo di 14.000 kg.

Del "T 900" venne anche allestita una versione a 3 assi (6x2) la cui portata utile saliva a 10.600 kg e peso rimorchiabile di 18.000 kg. I due nuovi modelli ora citati erano equipaggiati con motori diesel ad iniezione diretta rispettivamente a 4 cilindri, cilindrata 6.333 cm³ e potenza 90 CV, ed a 6 cilindri, cilindrata 9.500 cm³ e potenza 130 CV. Logicamente si ebbero anche delle versioni autobus.

A proposito dei "900" è utile ricordare che con il medesimo motore vennero realizzati anche gruppi meccanici ed autotelai per autobus con motore posteriore, contraddistinti dalle sigle "901 A" e "902 AS". Nel

1951, nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, venne realizzato uno speciale veicolo militare che conobbe grande popolarità e che ritengo sia doveroso ricordare in questa sede anche se propriamente non si trattava di un vero e proprio autoveicolo della categoria degli "industriali".

Si trattava di un mezzo nato come "vettura militare da ricognizione per strade normali e per strade campestri e montane".

Il motore era, sostanzialmente, quello dell'autovettura "1900": un 4 cilindri in linea, monoblocco, a ciclo Otto, della cilindrata complessiva di 1.884 cm³ erogante una potenza di 65 CV a 4.400 giri/minuto. Trasmissione ad alberi telescopici oscillanti con 2 giunti, per comando ponte anteriore e posteriore. Cambio a 4 marce avanti e retromarcia, con riduttore a 2 velocità. L'innesto della trazione anteriore avveniva tramite apposita leva a mano. Velocità massima indicata in 105 km/h.

Dalla versione militare venne ricavata una versione civile, portata due persone più 500 kg di merci, con lievi varianti per renderla idonea a molteplici usi, anche in agricoltura ed i servizi speciali urbanistici. Denominazioni ufficiali dei due modelli erano "AR 51" ed "AR 52" ma, per le sue eccezionali prestazioni veniva comunemente chiamata "La Matta".

Direttamente derivata dal già citato autocarro "450" venne, nel 1952, realizzata una versione di maggior portata contraddistinta dalla sigla "455". Come appare dalla diapositiva ora proiettata i "455" erano nel loro insieme pressoché identici agli autocarri da cui derivavano. Nelle versioni atte al traino di rimorchio il peso massimo rimorchiabile era di 8.500 kg per autocarro con portata utile di 4.900 kg e di 11.700 kg per l'autocarro con portata utile di 4.500 kg

Nelle versioni non atte al traino di rimorchio le portate utili salivano sino a 5.900 kg.

Di questi modelli, prodotti sino a tutto il 1959, si ebbero anche versioni autobus, sia urbani che interurbani.

Anche dai "900" vennero, nel 1953, derivati nuovi modelli denominati "950" di cui presento ora diapositiva nella versione autocarro a 2 assi della portata di 8.100 kg Di questo modello venne anche prodotta una versione a 3 assi con portata utile sino a 10.700 kg.

I "950" rimasero in produzione sino al 1958. A Pomigliano d'Arco, frattanto, venne, nel 1954, avviata la produzione in serie di un nuovo interessante veicolo industriale leggero, autentica via di mezzo tra una autovettura, un autobus od un autocarro.

Tale nuovo veicolo, battezzato "Romeo-Autotutto" era equipaggiato, a scelta, con motore a ciclo Otto della coetanea autovettura "Giulietta" (un 4 cilindri di 1.290 cm³ - potenza 35 CV a 3.500 giri/minuto - consumo di circa 11 litri per 100 Km.), oppure con un originale motore Diesel

bicilindrico a due tempi (cilindrata complessiva di 1.158 ci - potenza 30 CV a 2.800 giri/minuto - consumo 7 litri per 100 km).

Questi interessanti veicoli, a trazione anteriore, erano in grado di trasportare, nelle versioni autobus fino a 10 persone, e nelle versioni autocarro o furgone, fino a 1.000 kg.

Dopo circa due anni fu allestita una seconda edizione, leggermente modificata, che rimase in produzione, in alcune decine di diverse versioni, fino al 1967.

Nei 14 anni in cui rimasero in produzione vennero prodotti circa 22.000 esemplari del "Romeo".

A partire dal 1954, venne intensificata la produzione di filobus. A tutto il 1963 ne furono realizzati in diversi modelli e varie configurazioni, poco meno di 1.400 esemplari.

Nel 1957, apparve quello che sarebbe stato l'ultimo dei veicoli industriali pesanti dell'Alfa Romeo. Si trattava del possente "Mille", equipaggiato con motore Diesel a 6 cilindri di 11.050 cm³ - potenza 155 CV a 2.000 giri/minuto - consumo litri 22 circa per 100 km. - velocità 60 km/h, portata utile kg 8.000 e peso rimorchiabile fino a 18.000 kg, cambio meccanico ad 8 marce più retromarcia.

Dell'autocarro venne poi anche realizzata una versione "trattore per semirimorchio" con carico sulla ralla di 8.200 kg e peso rimorchiante di 26.200 kg.

Nel corso degli anni, alcuni allestitori di speciali applicazioni per autoveicoli eseguirono numerose trasformazioni a 3 assi "6x2" con terzo asse aggiunto anteriormente o posteriormente all'asse motore, ed anche con terzo asse aggiunto posteriore sterzante comandato. Con queste trasformazioni si potevano ottenere portate utili di circa 10.000 kg, con pesi trainabili sino a 22.000 kg. Vi furono anche trasformazioni a 4 assi, con un solo asse motore, con secondo e quarto asse autosterzante, in cui la portata utile saliva ad oltre 13.000 kg, senza però possibilità di traino rimorchio.

Vi furono anche versioni autobus, con identica motorizzazione, ma con motore collocato in posizione centrale tra gli assi, sia in versione urbana che suburbana (nonché autotelaio) con accoppiamento moto-ricambio, sia meccanico che idromeccanico, oppure con cambio tradizionale ad 8 marce più retromarcia con servocomando, oppure ancora con cambio automatico a 2 marce più retromarcia. Sospensioni meccaniche, oppure pneumatiche.

Ma per una serie di circostanze che portarono i dirigenti dell'Alfa Romeo ad una profonda ristrutturazione dell'Azienda, con una decisa revisione dei quadri produttivi generali, con il finire del 1964 venne cessata la produzione dei "Mille" e, in generale, anche quella degli autoveicoli industriali medi e pesanti.

Alla brasiliana "Fabrica Nacional de Motores" di Rio de Janeiro, con la quale l'Alfa Romeo aveva già stretti legami (culminati, nel 1968, con l'acquisto del pacchetto azionario di maggioranza), venne trasferito il compito di proseguire, su licenza, la produzione dei "Mille".

Ma esaminiamo ora, sia pure in estrema sintesi, gli avvenimenti che portarono a queste decisioni.

La sempre più spinta specializzazione nei mezzi di trasporto, specie se appartenenti alla categoria dei pesanti, le sempre più diversificate e sofisticate richieste di mercato di veicoli idonei a specifici servizi, la sempre più accesa ed agguerrita concorrenza fra costruttori anche internazionali (specie dopo la progressiva attuazione delle provvidenze derivanti dalla realizzazione, sia pure per fasi non troppo ravvicinate, del Mercato Comune Europeo), la ineluttabile esigenza di operare in grande su relativamente "piccoli numeri", richiedevano attenzioni e sforzi finanziari molto gravosi.

A fronte di tutto ciò, il successo di mercato degli ultimi modelli di autovetture (ove, oltre tutto, si poteva operare su relativamente "grandi numeri"), portò alla decisione di incrementare al massimo lo specifico settore, anche con accordi internazionali (vedasi l'accordo del 1958, con la francese Renault per il montaggio in Italia delle "Dauphine" prima e delle "Ondine" poi, nonché per la fornitura di motori vari).

In attuazione dei nuovi programmi venne, all'inizio del 1959, annunciato l'acquisto di un vasto appezzamento di terreno nell'area del Comune di Arese (nell'interland milanese), per la realizzazione di un nuovo stabilimento produttivo destinato a soppiantare l'ormai inadeguato vecchio, glorioso, stabilimento del Portello. Il trasferimento nel -nuovo insediamento avvenne poi, per gradi, a partire dal 1963.

Per ultimare il discorso su nuovi insediamenti in attuazione al citato programma di potenziamento del settore "autovetture", ricorderò ancora che, nell'aprile del 1968, si ebbe la posa della prima pietra dello stabilimento Alfa-Sud a Pomigliano d'Arco, nei pressi del già più volte menzionato stabilimento "Apomi". La produzione nel nuovo insediamento venne avviata sul finire del 1971.

Ma tornando ora al discorso "veicoli industriali", è da segnalare che, nel 1967, venne avviata la produzione di nuovi veicoli industriali leggeri, a trazione anteriore, inizialmente equipaggiati solo con motore a benzina (un 4 cilindri di 1.290 cm³ - potenza 54 CV a 5.000 giri/minuto), e poi anche con un nuovo interessante motore diesel della "Perkins" (un 4 cilindri in linea della cilindrata complessiva di 1.760 cm³ - potenza 50 CV a 3.800 giri/minuto).

Per questi nuovi veicoli vennero adottate le sigle "F 12" ed "A 12", ove le lettere stavano, rispettivamente, per "furgone" e per "autocarro", e la cifra indicava la portata in quintali. Ad essi si affiancavano gli "F 11" e gli

"A 11" che differivano esclusivamente per una portata leggermente inferiore.

I furgoni venivano offerti in numerosissime configurazioni (sopralzato, promiscuo, ambulanza, ecc), nonché in versioni "autobus" e "scuolabus". Anche gli autocarri erano offerti in numerose configurazioni: cassone normale, cassone largo, doppia cabina ecc. per trasporto promiscuo, autotelaio cabinato,

Ma, sempre nel 1967, a seguito di nuovi accordi con la Renault Veicoli Industriali, vennero avviate le produzioni di nuovi interessantissimi autoveicoli commerciali a motore anteriore e trazione posteriore. Essi vennero contraddistinti con il marchio "Alfa Romeo - Saviem" e vennero, nel tempo, prodotti nei seguenti modelli in versioni autocarro o autotelaio cabinato:

- **A 15**: inizialmente con motore Diesel a 4 cilindri - alesaggio per corsa mm 98 x 100 - cilindrata complessiva 3.017 cm³ -potenza 72 CV a 3.200 giri/minuto -portata utile sino a 1.470 kg. Circa quattro anni dopo la corsa venne aumentata a 110 mm, per cui la cilindrata complessiva sali a 3.319 cm³

- **A 19**: stesse motorizzazioni degli "A 15" - Portata utile fino a 1.870 kg.

- **A 38**: stesse motorizzazioni già citate, solo a gasolio, ma con potenze lievemente incrementate. Offerti anche a trazione integrale "4x4" ed in versioni "autotelaio per autobus" ed "autotelaio scudato". Nelle versioni autocarro di serie le portate utili erano indicate in 3.770 kg;

- **F 20**: in produzione a partire dal 1969. Stesse motorizzazioni, solo a gasolio, dei precedenti. Questi furgoni avevano una portata di 2.000 kg, ed erano offerti anche in versioni "autopianale cabinato" per la realizzazione di carrozzerie speciali, nonché "autotelaio scudato". Nella diapositiva ora proiettata.

Tutti i modelli ora citati vennero prodotti, a tutto il 1974, in circa 3.500 esemplari.

Nel 1973 (anno che molti automobilisti ricorderanno per il primo shock petrolifero, con conseguente "Natale a piedi") Alfa Romeo, Fiat e Saviem annunciarono un accordo per la costituzione, inizialmente paritetica, di una Società avente per scopo "lo studio, lo sviluppo, la produzione e la vendita di motori Diesel veloci di media cilindrata, destinati a veicoli industriali leggeri e ad altri eventuali impieghi".

La nuova Società venne regolarmente costituita, con la ragione sociale "SOFIM" (Società Franco Italiana Motori), il 13 settembre 1974 a Foggia ove venne subito avviata la costruzione di un modernissimo stabilimento, largamente automatizzato, in cui la produzione dei nuovi motori, in serie, ebbe inizio già sul finire del 1977.

Frattanto proseguiva la produzione dei "leggeri" delle serie "F 12", "A 12", "F 11" e "A 11" con continui aggiornamenti e migliorie.

Per le versioni diesel, a partire dal 1973, venne utilizzato il già citato motore Perkins di 1.760 cm³. Nel tardo luglio 1977, vennero immesse sul mercato versioni largamente rinnovate ed affinate, versioni che rimasero in produzione fino al 1983.

Con l'inizio del 1978, era però divenuto operativo uno speciale accordo di collaborazione tra l'Alfa Romeo, la Fiat Auto, la Fiat Iveco e la OM.

In virtù di tale accordo vennero, nell'aprile di quello stesso anno, immessi sui mercati nuovi veicoli industriali leggeri, della cosiddetta "gamma S" che, per l'Alfa Romeo erano contraddistinti dalla sigla "AR 8", i cui componenti venivano realizzati negli stabilimenti Alfa Romeo della "Apomi" ed in quelli Fiat/OM di Brescia e di Suzzara.

La gamma "Alfa Romeo" comprendeva allora tre modelli di base, e cioè: "30 AR 8", "35 AR 8" e "40 AR 8", con portate utili da 1.300 a 2.000 chilogrammi. L'intera gamma era equipaggiata con un motore diesel, di produzione "Sofim" a 4 cilindri, ad iniezione indiretta (a precamera) della cilindrata complessiva di 2.455 cm³, potenza 72 CV a 4200 giri/min. Cambio a 5 rapporti, più retromarcia. Telaio classico a longheroni a C. Freni a disco anteriori. Cabina del tipo semiavanzato (con ruote anteriori davanti alla porta di accesso).

L'intera gamma era offerta in oltre 40 diverse versioni, nei vari passi ed altezze, per il trasporto di cose, di persone, o promiscuo. Ma già nel 1979 le versioni offerte salivano a 57.

A far data dall'1 gennaio 1981, la già più volte citata Azienda Alfa Romeo "Apomi" di Pomigliano d'Arco, ove era stata in pratica trasferita tutta la produzione di autoveicoli industriali, venne scorporata e suddivisa in due distinte Società, sia pure con sede comune: la "ARAVIO", Alfa Romeo Avio, e la "ARVECO", Alfa Romeo Veicoli Commerciali.

Quest'ultima aveva per scopo la specializzazione nel settore dei produttori di medio/piccola serie di veicoli commerciali, fuoristrada e auto speciali, affiancando a tale attività quella di costruttori di macrocomponenti e di impiantistica.

Al 7° Salone del Veicolo Industriale e Commerciale di Torino, nel maggio del 1981, venne dall'Alfa Romeo ufficialmente presentata la "seconda serie" della gamma "AR 8", caratterizzata da nuovi allestimenti interni, da prestazioni più brillanti e da una ridefinizione delle versioni in regolare produzione che, con i nuovi "Minibus" e "Scuolabus", ed un nuovo "Combi", venivano a comprendere 44 differenti versioni.

Con il 1985, ebbe inizio la commercializzata degli "AR 6", praticamente una personalizzazione Alfa Romeo del "Fiat Ducato 14", con portata

utile di 1.400 kg Motore Diesel "Sofim" ad iniezione indiretta, 4 cilindri, 2.499 cm³, potenza 75 CV a 4.200 giri/minuto. Trazione anteriore.

Poco dopo, in occasione della 9^a edizione del Salone Internazionale del Veicolo Industriale e Commerciale, tenutosi a Torino per la prima volta nella "storica" sede Fiat del Lingotto, nell'aprile del 1985, l'Alfa Romeo esponeva i seguenti veicoli commerciali, in parte già noti, in parte costituenti autentiche novità:

- **AR 6**: carrozzeria portante - trazione anteriore - pianale basso - offerti nelle versioni furgone, furgone tetto alto, autocarro, autotelaio cabinato;

- **AR 8**: telaio a longheroni - trazione posteriore - pianale alto - offerti con due motorizzazioni;

- il già menzionato motore diesel Sofim di 2.445 cm³ per versioni furgone, autocarro e promiscuo; lo stesso motore ma provvisto di sovralimentazione con turbocompressore Garrett tipo T3 (oppure KKK tipo K26), con potenza 92 CV a 43.800 giri/minuto, nelle versioni furgone ed autocarro;

- **35 AR 8**: speciale in versione a trazione integrale "4x4".

Infine, nel 1986, la definitiva "fusione" nel Gruppo Fiat, con la susseguente creazione della "Alfa Lancia Industriale S.p.A.", comprendente i marchi Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi.

Alla "Aveco", sia pure con progressivo rallentamento, continuò la produzione dei veicoli commerciali nei modelli essenziali che ho appena elencati. Ma con il 1° gennaio di quest'anno, com'era da prevedersi, è stata totalmente interrotta la commercializzazione di autoveicoli commerciali recanti il marchio Alfa Romeo.

Si è così conclusa un'epoca gloriosa nel settore, difficile, ma denso di interesse per le avanzate tecnologie di sempre, degli autoveicoli industriali nell'ambito di una Casa che si è fatta, in tutto il mondo, un nome di grande risonanza, specialmente grazie alle sue vetture sportive. Eppure anche gli autoveicoli industriali autocarri e autobus (fra i quali anche i diffusissimi filobus) non soffrirono mai, nei singoli momenti produttivi, di complessi di inferiorità rispetto alla pur agguerrita concorrenza, anche internazionale, ma seppero conquistare un loro spazio con apprezzamenti e successi più che lusinghieri.

Né bisogna dimenticare che, esaminando le aride cifre delle produzioni per anno fino a tutto il 1951, sia pure su "piccoli numeri", la produzione di autoveicoli industriali superava ancora quella delle autovetture (1.694 veicoli industriali prodotti in quell'anno, contro 1.322 autovetture).

Con questa considerazione chiudo il mio lungo, e certamente a volte tedioso dire, sperando però di essere stato sufficientemente chiaro e di aver fornito un quadro non troppo lacunoso di una realtà industriale che, in ottant'anni di vita, ha validamente contribuito non solo allo sviluppo

dell'autotrasporto ma anche al progresso economico e sociale del nostro Paese.

BUSSO

Volevo accennare brevemente a due elementi. Uno è il 430, per il quale non ho colto l'accento alla sospensione anteriore indipendente.

ZAMPINI

Non l'ho citata.

BUSSO

Era un esempio un po' fuori dal solito. Poi vorrei accennare brevemente alla Matta che, cosa piuttosto singolare, aveva il motore con la coppa asciutta. Questo era nato da quando io seguivo gli esperimenti del colonnello Garbari.

Vorrei poi accennare al fatto che anche la Matta era una vettura sportiva, tanto è vero che nel '52, l'unico anno in cui nella Mille Miglia venne inserita la categoria militare, la categoria venne vinta dalla Matta seguita ancora a distanza dalla Campagnola Fiat.

Ancora un punto, ed è quello del Romeo con il motore Diesel. Il Romeo cominciò con uno strano motore Diesel a due tempi con compressore Roots, che ci diede molte seccature.

Poi fummo costretti a smetterla con questo motore, venne montato il Perkins anche sul Romeo, che andava meglio, ma che ci indusse a prendere una decisione poco felice, quella di montare il medesimo motore Perkins su una Giulia e che fu una decisione sfortunata.

ZAMPINI

Io ringrazio molto il signor Busso per le precisazioni che ha voluto portare. Sono testimonianze dirette; nella mia veste di giornalista, la vita dello sviluppo del veicolo industriale l'ho vissuta non ai banchi prova motori o in officina, ma solo come giornalista.

Non potevo scendere in troppi particolari, anche per non fare ingiustizie, perché se mi riferivo a certi particolari di un certo modello avrei dovuto riferirmi anche a certi particolari di un certo altro modello e quindi il mio discorso sarebbe durato due ore o anche tre.

LANDSBERG

Penso che una cosa che forse conveniva dire, anche se io non sono interessato direttamente, è che nei primi anni o alla fine della guerra, cioè fra il '49 e il '50, quando sono nati i 450 e il 900, erano nate anche

delle carrozzerie specifiche per autobus, derivate da una soluzione americana, che erano con tanti finestrini piccoli, sembravano degli oblò.

ZAMPINI

Aveva una struttura portante della Casaro

LANDSBERG

Precisamente, e quella era un Tubocar, era una specie di produzione di serie, l'Alfa Romeo ha cercato di vendere il veicolo così com'era, cioè era una delle prime idee di fare delle cose unificate, non a richiesta del cliente.

L'altro punto, che forse merita attenzione, è quello della guida a destra o a sinistra.

L'Italia era un paese strano, dove i militari imponevano la guida a destra mentre in tutto il resto del mondo ormai si viaggiava con la guida a sinistra.

Ricordo che per passare, specialmente per gli autocarri Alfa Romeo che erano a cabina avanzata, dalla guida a destra alla guida a sinistra richiesta per l'esportazione, si dovevano fare delle complicazioni meccaniche, perché allora l'idraulica non c'era, che erano spaventose. C'erano giri di leve e tiranti da tutte le parti, per portare la guida da destra a sinistra.

ZAMPINI

Volevo solo precisare che il Tubocar fu presentato ufficialmente al Salone dell'Automobile del '48 e montò motori Alfa Romeo e anche Fiat. E oltretutto il programma Casaro era di esportare negli Stati Uniti la sua produzione, in quanto la manodopera costava meno in Italia, ecco perché aveva avuto la licenza della Tubocar. La cosa poi non si è verificata: ecco perché anche la produzione dei Tubocar venne cessata abbastanza presto. Però indubbiamente introdusse anche in Italia la costruzione di carrozzerie portanti, diciamo a traliccio, tanto per intenderci, per gli autobus.

PEZZAGLIA

Nella lunga vita della Boneschi, abbiamo collaborato con l'Alfa Romeo anche nel campo industriale. Soprattutto con il Romeo e con l'F12. Abbiamo fatto delle ambulanze, abbiamo fatto anche il "vetturone" che girò per molto tempo nella fabbrica nuova di Arese come trasporto visitatori. Oltre a queste nostre collaborazioni, noi abbiamo fatto, sia per il Romeo che per l'F12, alcune parti stampate ed erano: il dorsale del Romeo e il tetto del Romeo. Per noi era lavoro. Oggi non so dove andarlo a prendere.

PORTALUPI

Nell'ambito di una mia ricerca sul gasogeno, vorrei scatenare una battaglia di ingegni fra l'amico Guidotti e l'illustre conferenziere, perché il conferenziere sosteneva un momento fa, prima della apertura del discorso, che il gasogeno montato sull'Alfa Romeo era di nascita Soterna. Guidotti da tempo viene dicendo: li abbiamo importati su licenza francese. Vorrei sapere come stanno le cose.

ZAMPINI

Solo una piccolissima precisazione. Non ho detto "progettazione" Soterna, io ho detto il gasogeno tipo Roma era della Soterna. Che poi fosse su licenza, la cosa mi risulta, non ricordo adesso il nome. Ce l'ho nelle mie note a casa o in ufficio, comunque perché in molti scritti è apparso, appunto da cronisti frettolosi non troppo informati, che il gasogeno tipo Roma era dell'Alfa Romeo.

Era applicato sui veicoli Alfa Romeo, ma non era dell'Alfa Romeo, tant'è che ai Saloni dell'automobile di allora era nello stand della Soterna. Ho una fotografia di uno stand Soterna a gasogeno Roma. Mi dica adesso il Signor Guidotti se è così. (Guidotti conferma).

PORTALUPI

Si deve intendere che la Soterna agiva su licenza francese?

ZAMPINI

Questo può darsi. Per lo meno, il primo dovrebbe essere su licenza, che poi abbia fatto delle modifiche non lo so. D'altronde, prendendo i dati del Ministero relativi ai gasogeni approvati per l'applicazione sui veicoli ai sensi dell'art. 1935, ecc, si parla di gasogeno tipo Roma, Soterna, Società Anonima, Società Generale per l'Energia Termica Nazionale, Milano, e c'era il modello, designazione e sigla del tipo, il Roma, a legna, (non sto a leggervi i particolari) il T a carbone e il TR a carbone di legna. Autoveicoli e limiti di cilindrata dei motori per i quali è consentita l'applicazione. Tipo di combustione rovesciata con entrate periferiche, eccetera. Forno, il tipo del forno, sistema di raffreddamento e di depurazione e avviamento.

Qui non parla di licenze. Ho trovato l'annotazione della licenza in una relazione di un Salone dell'Automobile dove c'era appunto lo stand Soterna e dice che nello stand Soterna c'erano questi apparecchi tipo Roma, licenza, eccetera.

Però, non ho approfondito questa questione. Non voglio pronunciarmi né nell'uno né nell'altro senso.

MAKAUS

Con riferimento ai commerciali dell'ultima generazione volevo sapere se ci sono differenze sostanziali o solo di marchio tra gli AR, i Citroen, i Peugeot ecc., che hanno più o meno tutti la stessa forma. Era solo una questione di mercato commerciale o c'era una differenza di allestimento piuttosto che di meccanica?

ZAMPINI

Essenzialmente non c'erano differenze, cioè c'erano delle differenze di marchio, di personalizzazione, infatti si chiamava più che altro 'personalizzazione'.

C'era la differenza nel senso che, con un determinato motore, qualche modello era solo Alfa Romeo. La gamma Iveco era molto più vasta, mentre i veicoli marcati Alfa Romeo erano pochi, ma era una scelta commerciale, essenzialmente per dare possibilità di vendita anche ai concessionari Alfa Romeo.

MOLTENI

Il modello 901 a motore posteriore era un progetto originale Alfa Romeo o riprendeva una tipologia preesistente?

ZAMPINI

Il 901 a motore posteriore, c'era già. Però in questo momento non vorrei sbagliare, perché io sono sempre molto prudente nelle dichiarazioni. Tutto a memoria non si può ricordare. Mi sembra che ci fosse già stata una applicazione a motore posteriore Fiat, però dovrei controllarlo.