

Correre nel dopoguerra. La Scuderia Milan, 1946-1966

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Correre nel dopoguerra. La Scuderia Milan, 1946-1966

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
CMAE - Milano, 3 dicembre 2016

- 2 Prefazione
 Lorenzo Boscarelli
- 3 La Scuderia Milan
 Alessandro Silva
- 15 La spedizione a Indianapolis 1946
 Aldo Zana
- 17 La Scuderia Milan dopo le corse: progetti e innovazione
 Lorenzo Boscarelli
- 21 Prof. Dott. Ing. Mario Speluzzi
 Note biografiche a cura di Arnaldo
Speluzzi

MONOGRAFIA AISA 116



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Nell'immediato dopoguerra tre nuove presenze caratterizzarono in Italia la rinascita delle competizioni automobilistiche: Ferrari, Cisitalia e Scuderia Milan, che dominarono, insieme ad Alfa Romeo e Maserati, gli eventi e le cronache tecnico-sportive del tempo. Ferrari poi divenne il simbolo della vettura sportiva e da competizione italiana; Cisitalia, dopo un breve fulgore scomparve dalle scene, ma rimane nella memoria di tanti appassionati; la Scuderia Milan e il suo promotore – Arialdo Ruggeri – sono un vago ricordo di pochi.

Eppure, la ripresa dei Gran Premi in Europa, non solo in Italia, sarebbe stata diversa senza la Scuderia Milan, che disponeva di un parco macchine che lascia stupiti – una decina di vetture Gran Premio, nel 1946-47 – di piloti di primissimo piano e di una quantità di tecnici, meccanici, persone di supporto.

La vicenda nacque dall'impegno e dalla passione di Arialdo Ruggeri, figlio di un facoltoso imprenditore tessile, che seppe coinvolgere nell'avventura anche i propri familiari, tanto che si può ben dire che la Scuderia Milan fu una vicenda non individuale, ma familiare. Una condizione insolita, che all'inizio fu una forza, perché vi fu la disponibilità di più vaste capacità organizzative e risorse finanziarie. Passione e denaro furono gli elementi decisivi, tanto che la Scuderia Milan nel 1946 costituì di fatto il reparto corse della Maserati.

Arialdo Ruggeri nell'anteguerra aveva disputato alcune competizioni e si era anche fatto costruire una vettura speciale, su meccanica Fiat 1100 Siata, per partecipare, con buon successo, alla Coppa delle Mille Miglia, nel 1940. È difficile caratterizzare in modo netto il suo profilo: non fu un tecnico, per quanto profondamente appassionato di tecnica e di meccanica, né un organizzatore o bravo gestore, perché ben presto la Scuderia incontrò notevoli difficoltà finanziarie e spesso fu molto carente la capacità di gestire la preparazione delle vetture e l'assistenza du-

rante la gara. Non fu neppure un pilota di primo piano, per quanto in grado di condurre onorevolmente in gara una vettura da Gran Premio. Fu di certo un entusiasta, delle corse e della meccanica. Tanto che, terminata nel 1951 la presenza sui campi di gara, diede vita a nuove iniziative tecniche, tra cui la costruzione di un originalissimo motore per la F1 2500 cc, e della vettura che lo avrebbe dovuto ospitare.

Fu un trascinatore, con la propria forza di convincimento, riuscendo a coinvolgere tante persone nelle sue avventure, e ne seppe rendere partecipe uno dei più brillanti tecnici italiani dell'epoca, il professor Mario Speluzzi, che progettò motori e vetture per la Scuderia Milan.

Si potrebbe pensare che Arialdo Ruggeri sia stato soprattutto un sognatore, favorito all'inizio da ottime disponibilità finanziarie e dall'esigenza della Maserati di avere un appoggio per la propria attività sportiva, un sognatore che alla fine fece il passo più lungo della gamba. Comunque, non si possono realizzare imprese notevoli se non si ha un sogno, che poi alcuni riescono a trasformare in realtà. Lui in parte ci riuscì e da un certo punto di vista si può affermare che il periodo più interessante, per capirne la personalità, è quello successivo all'abbandono delle corse, perché è ammirevole la varietà dei progetti nei quali si lanciò – una vettura di F1, un piccolo motore fuoribordo, un motore automobilistico di classe superiore – con iniziativa indomita e, di certo, con la capacità di suscitare altre risorse e di rendere partecipi tanti interlocutori.

La vicenda della Scuderia Milan sarebbe impensabile in un periodo storico diverso da quello in cui ebbe luogo; periodo eccezionale, in cui la disponibilità di importanti risorse era rara, ma esisteva un incontenibile desiderio di ripresa, di nuova vita. Arialdo Ruggeri e i suoi familiari ne furono interpreti e lui ci ha lasciato delle realizzazioni che suscitano sincera e a volte stupita ammirazione.

La Scuderia Milan

Alessandro Silva

“E’ facile dimostrare che senza la Scuderia Milan le corse per vetture da Gran Premio in Europa nel Secondo Dopoguerra sarebbero riprese ad un ritmo assai più lento.

Il problema è che non lo ricorda più nessuno.”

Arialdo ed Emilio Ruggeri

Il 12 gennaio 1946 fu presentata alla stampa a Milano una nuova organizzazione sportiva. Si trattava della Scuderia Milan, fondata dai fratelli Arialdo (1906-1998) e Emilio Ruggeri, figli da un industriale tessile di Gallarate che aveva deciso di finanziare la nuova impresa. Gallarate è in provincia di Varese, ma l’officina della scuderia era a Milano, in via Mosé Bianchi 15, mentre gli uffici si trovavano in via Alberto da Giusano 17, sempre a Milano. Presidente della Scuderia era il cognato dei Ruggeri, Arnaldo Mazzucchelli, un appassionato di corse, anch’egli ricco industriale tessile, e con una grossa partecipazione nel finanziamento dell’iniziativa. Direttore tecnico era il Prof. Mario Speluzzi (1903-1959), docente al Politecnico di Milano, un *“teorico dotato di vasta cultura, che si diceva cercasse ispirazione nel puzzolente e denso fumo del suo sigaro toscano”*⁽¹⁾. Era un esperto della sovralimentazione, le cui idee trovarono applicazione soprattutto nei motori marini, ed era molto vicino al giornalista e dirigente sportivo Giovanni Canestrini, al tempo l’uomo più potente dell’automobilismo sportivo italiano.

La forza trainante della Scuderia era Arialdo, che, oltre che pilota, era il direttore sportivo insieme a suo fratello Emilio. Di modi affascinanti e disinvolti, Arialdo era, nei ricordi della famiglia, capace di imporsi sugli altri al punto da riuscire a fare cose non sempre corrette e persino, talvolta, contrarie alle regole, senza che nessuno riuscisse a fermarlo. Prima della guerra i Ruggeri avevano corso su Fiat Balilla, poi Arialdo aveva acquistato una Maserati 6CM, per partecipare alle corse per vetturette, molto diffuse in Italia.

La Scuderia correrà su una varietà di vetture Maserati durante il 1946, godendo, almeno per la prima parte della stagione, del supporto diretto della casa. La Maserati infatti non diede vita, nel dopoguerra, ad una propria squadra ufficiale nelle corse Grand Prix fino al 1953, per motivi sia organizzativi sia economici, ma supportò diversi team. Il proprietario Adolfo Orsi, e

altri dirigenti della casa modenese presenziarono all’inaugurazione, a dimostrazione che la Scuderia era considerata una squadra “ufficiosa”, tanto che un dirigente Maserati faceva parte del consiglio di Amministrazione con Arialdo, consigliere delegato, suo padre e suo cognato Mazzucchelli. Praticamente tutte le vetturette Maserati costruite prima della guerra erano sopravvissute; alcune erano state ricoverate in varie cascine nella campagna intorno a Modena e, almeno nei ricordi della famiglia, alcune delle vetture da corsa ufficiali trovarono rifugio proprio in una proprietà della famiglia Ruggeri vicino a Gallarate, e questo fatto può spiegare lo stretto rapporto dei fratelli Ruggeri con la casa.

Una presentazione al pubblico così precoce significa che i Ruggeri avevano scommesso sulla immediata ripresa delle corse internazionali al più alto livello anche in mancanza di un calendario ufficiale, tanto da disporre di cinque Maserati 1500 già in gennaio: la 4CL già della squadra ufficiale, telaio 1568, motore 1574; la ex Scuderia Ambrosiana, telaio e motore 1570, costruite entrambe nel 1939; il telaio 1573, con motore 1571, costruito nel 1944 per Gigi Villorosi; la 6CM già della casa, del 1939, con telaio 1563 e motore 1565 (l’unico a 24 valvole), e il telaio 6CM n. 1565 con motore 4CL n. 1573. In più avevano ordinato alla Maserati una 8CL 3 litri (la 3035, consegnata in aprile) e tre nuove 4CL (il telaio 1579 con motore 1577, il telaio 1580 con motore 1578 e il telaio 1581 con motore 1579, consegnate rispettivamente in maggio, luglio e settembre). Da aggiungere ancora la 6CM telaio 1561 in prestito al pilota Sommer che Arialdo utilizzò nel 1938, ma che successivamente fu ri-motorizzata con un motore 4CL e usata con i loghi della Scuderia.

L’ordine per una costosa vettura della Formula Internazionale 1938 come la 8CL poteva solo significare che erano già in essere dei contatti con gli organizzatori della 500 Miglia di Indianapolis, visto che con quella formula non erano previste molte altre corse, dato il materiale da corsa esistente. Questa supposizione è confermata da una intervista di Bindo Maserati comparsa su *L’Automobile* del 4-11 febbraio 1946. Altra scommessa fatta dai Ruggeri era sulla possibilità che una stagione di corse sport nazionali potesse svolgersi in Italia. I fratelli avevano già fatto costruire un berlinetta con carrozzeria aerodinamica Viberti, disegnata da Fabio Luigi Rapi, basata su componenti

Alessandro Silva. Professore di Matematica in pensione dall’Università di Roma La Sapienza. Ordinario dal 1980. E’ stato membro dell’Institute for Advanced Study di Princeton. Ha anche insegnato presso le Università di New York at Stony Brook, San Diego e Parigi. E’ socio dell’AISA e della SAH (Society of Automotive Historians).

Fiat-Siata 1100 per la Mille Miglia 1940, e nel 1946 progettavano una serie di nuovi spider – con graziose carrozzerie a barchetta della Bertone – con motore Fiat 1100, modificato su progetto del Prof. Mario Speluzzi. Si trattava della macchina più potente nella popolare classe 1100 Sport Nazionale, ma che non finiva una corsa, come molte creazioni di Speluzzi.

I Ruggeri si resero presto conto di aver dato fondo, e anche più, a tutte le loro risorse. La ricchezza delle due famiglie, anche se molto consistente come in questo caso, non poteva bastare per mantenere attive dieci macchine da corsa con quelle sport in aggiunta. L'errore di Arialdo era stato mettersi alla caccia di prestiti personali, anziché cercare nuovi partner da far entrare nell'impresa. Aveva bussato a tutte le porte dell'ambiente sportivo per procacciarsi soldi, cosa che gli riuscì facile visto la sua grande capacità seduttiva, ma la gente cominciò presto a chiedere indietro il proprio denaro. Due Maserati, a fine stagione, furono vendute ma solo per concentrarsi sugli esperimenti di Speluzzi sulla sovralimentazione a doppio stadio per i motori Maserati! Nonostante però tutti gli errori tecnici, finanziari e organizzativi che a breve travolgeranno la Scuderia, il ruolo chiave giocato dal tentativo dei Ruggeri per una veloce ripresa delle corse in Europa non può essere messo in discussione. E' chiaro che le dieci vetture gestite dalla Scuderia Milan durante la stagione 1946, con la media di otto gare per macchina, sottolinea l'importanza di questa Scuderia nelle corse dell'immediato dopoguerra.

Si ritorna a correre

Fu chiaro alla fine del 1945 che se le corse internazionali stavano per ricominciare, l'elaborazione di un calendario doveva essere lasciato agli organizzatori. Vi erano già state proposte di gare a Ginevra, Marsiglia e in Spagna, il che *“dimostra che ormai è proprio ora che l'International Competition Committee si riunisca e risolva la situazione. Sono già abbastanza in ritardo: perché tutto questo indugio?”*⁽²⁾ La risposta risiedeva nel fatto che gli automobile Club nazionali erano impegnati in più urgenti questioni concernenti la ricostruzione e le varie manovre politiche necessarie ad annullare le restrizioni alla circolazione. La sola questione su cui l'A.I.A.C.R. – Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, cioè l'ente responsabile di redigere il calendario internazionale di competizioni automobilistiche – fu disposta a discutere fu la definizione di una Formula Internazionale dal 1947 in poi. Uno dopo l'altro i singoli organizzatori proposero le date delle loro corse indipendentemente da un piano generale che non era assolutamente prevedibile a breve scadenza. Entro aprile 1946 tuttavia, emerse un quadro, abbastanza chiaro anche se incompleto, di quali sarebbero state le principali corse internazionali. Ovviamente le “Formule” di ciascuna gara dovettero essere adattate

alle vetture da corsa esistenti.

Diciotto corse in circuito per vetture da Gran Premio furono alla fine organizzate in Europa durante la stagione 1946, di cui 11 in Francia, 2 in Italia, una ciascuna in Inghilterra, Irlanda del Nord, Svizzera, Belgio e Spagna. Di esse 12 avevano lo status di corse Internazionali, quelle tenutesi a Nizza, Marsiglia, Forez, due al Bois de Boulogne di Parigi, St Cloud, Chimay, Albi, Torino, Milano, Ginevra e Barcellona. La Scuderia Milan avrebbe partecipato a tutte queste con almeno tre macchine (escluso Chimay in Belgio, che si tenne lo stesso giorno della corsa di St. Cloud con un ridottissimo campo di partenti). Inoltre avrebbe avuto luogo la 500 Miglia di Indianapolis e una stagione completa negli USA e in Australia e due corse in Brasile per vetture da corsa “grosse”.

Il numero di vetture da corsa sopravvissute alla guerra era straordinariamente alto. La formula internazionale del 1938, fino a 3000 cc con compressore e 4500 cc senza, sarebbe dovuta finire nel 1941 ed in ogni caso pochissime macchine erano state costruite per essa. Le Mercedes-Benz erano sopravvissute tutte, ma il bando alla partecipazione di vetture e piloti tedeschi le aveva di fatto congelate. Vi erano alcune Alfa Romeo 308 di cui una sola in Europa mentre le Maserati 3 litri erano tutte oltre-oceano. Solo una 8CL, come detto, sarebbe stata costruita ex-novo per la Scuderia Milan. Le discussioni sulla nuova formula, appena iniziate nei primi mesi del 1939 e mai terminate, avevano registrato la convergenza sulle vetture sovralimentate da 1500 cc fermo restando il limite da 4500 cc per le vetture senza compressore. Le 1500 cc sovralimentate avevano popolato le corse per “voiturettes” prima della guerra e ne erano state costruite tantissime, al contrario di quelle destinate alla formula internazionale. Numerosissime Maserati a 4 e 6 cilindri, 16 ERA, tutte quelle costruite tranne una, e sei Alfa Romeo 158 “Alfetta” erano pronte a tornare a pista insieme alle grosse vetture non sovralimentate francesi, Talbot e Delahaye, alcune delle quali preparate anche per sdoppiarsi come vetture sport. Sotto l'impulso dei fratelli Ruggeri e di Gigi Villorosi, la Maserati costruì inoltre durante il 1946 cinque nuovi esemplari del modello 4CL 1500 cc con compressore. Furono quindi gli organizzatori a porre gli organismi internazionali davanti al fatto compiuto. Di conseguenza il 21 giugno 1946 fu istituita una nuova Formula per il massimo livello delle corse internazionali a partire dalla stagione 1947: stabiliva una cilindrata massima di 1500 cc per le sovralimentate, e di 4500 cc per le non sovralimentate. Nel frattempo la stagione 1946 sarebbe andata avanti... praticamente con la stessa formula.

E' chiaro che i Ruggeri con 10 macchine avrebbero giocato un ruolo determinante in questo quadro e che la loro scommessa era stata vinta. Purtroppo non ne seppero gestire le conseguenze.

Le prime corse del dopoguerra

Quasi tutte le monoposto esistenti in Francia si trovarono a Nizza nella settimana prima di Pasqua 1946, favorite dalla "Formula" scelta dall'Automobile Club di Nizza per la sua corsa all'insegna del "c'è posto per tutti".

Il Gran Premio di Nizza sarebbe stata la seconda corsa svoltasi in Francia dopo il Prologo al Bois de Boulogne del settembre 1945, e la prima corsa internazionale dalla fine della guerra. Sicuramente ci si aspettava l'arrivo degli italiani e alcuni di essi alla fine si fecero vedere. Era la Scuderia con quattro vetture, e un impressionante numero di meccanici, amici, parenti e seguaci. Il passaporto collettivo della loro spedizione annovera lo spettacolare numero di 25 firme.

La Scuderia Milan era arrivata in tempo al confine con la Francia, ma la dogana aveva fermato i trasportatori in quanto l'iscrizione non era stata approvata dagli organizzatori in virtù dello status ancora incerto delle squadre e dei piloti italiani. Senza autorizzazione (degli organizzatori) non poteva essere rilasciato un permesso temporaneo di importazione. Seguirono tre giorni di telefonate interurbane, tra disturbi, interruzioni e cadute di linea, tra Nizza, Parigi e il confine a Ponte San Luigi. Le macchine furono alla fine sbloccate, grazie ad un intervento dall'alto, ma arrivarono quando le prove erano quasi al termine. Nonostante questo le Maserati della Milan centrarono i quattro migliori tempi con Villoresi, Cortese, Ruggeri e Etancelin come piloti. Il lunedì di Pasquetta Villoresi vinse la corsa abbastanza facilmente nonostante una sosta ai box per il rifornimento durata circa 3 minuti! Fu il primo segnale delle modestissime prestazioni ai box della Milan, una "caratteristica" che sarebbe diventata abitudine. Ritardi agli orari delle prove, pezzi di ricambio dimenticati, o persi, o mal sistemati, alcol o metanolo sparsi dappertutto per aver maneggiato male le taniche, diventarono infatti la regola nel box della Milan.

Il Gran Premio di Nizza fu anche la prima gara del dopoguerra che mise veramente alla prova uomini e macchine. Le macchine e i piloti italiani avevano dimostrato che le corse internazionali non potevano fare a meno di loro. Si rendeva perciò necessario chiarire il loro status in modo da evitare l'incertezza che aveva circondato la partecipazione della Scuderia Milan. E fu così che gli sport del motore furono tra i primi, fra tutte le discipline sportive, in cui furono riammessi partecipanti italiani.

La Milan, in primis, ma anche Enrico Platé, si resero così conto del bisogno di macchine da parte degli organizzatori già dalla seconda gara internazionale della stagione, a Marsiglia ai primi di maggio del 1946. La conseguenza fu che esagerarono così che l'ammontare del denaro richiesto per la partenza fu considerato eccessivo dagli organizzatori, e squadre e vetture furono

ancora una volta bloccate al confine franco-italiano, in attesa che si trovasse un accordo. Alla vigilia della corsa non era ancora certo che gli italiani avrebbero partecipato, ma alla fine arrivarono, questa volta quando le prove erano già terminate. Era successo qualcosa che aveva ridotto al silenzio ogni polemica...

Sta arrivando Nuvolari...

...era il titolo di tutti i giornali marsigliesi della domenica. Il mantovano, nonostante problemi di salute e tragedie personali, si era materializzato al confine a Ponte San Luigi la sera del venerdì. I Ruggeri erano riusciti nel colpo di ingaggiarlo per la stagione! Sommer vinse la corsa su una macchina avuta in prestito dalla Scuderia Milan, dopo che Nuvolari si era dimostrato anche dopo il passare degli anni il più veloce in pista.

E così venne il tempo delle 500 Miglia di Indianapolis

Le 500 Miglia di Indianapolis 1946

Paradossalmente la guerra aveva favorito i contatti tra le due parti dell'Atlantico. Insieme a quelli con altre nazioni europee, vi furono anche contatti diretti con gli italiani, grazie agli appassionati di sport automobilistico che avevano servito nelle truppe americane in Italia, e Indianapolis 1946 vide il più grande numero di partecipanti europei prima della rivoluzione del motore "tutto dietro" degli anni Sessanta.

Il giornalista e manager Corrado Filippini aveva organizzato la partecipazione della Scuderia Milan con non meno di tre vetture; due Maserati 1500 cc 4CL sovralimentate, e una (quella con telaio 3035) delle due Maserati 8CL da 3 litri sovralimentate costruite, che era stata ultimata appena il 3 aprile precedente. Questa macchina sarebbe stata guidata da Gigi Villoresi, mentre Achille Varzi e l'americano Duke Nalon avrebbero guidato le due 4CL. La Maserati da 3 litri sulla carta era una macchina vincente anche se si trattava di un progetto di prima della guerra, e la Scuderia milanese non risparmiò né sforzi né denari per raggiungere lo scopo. Uno staff numeroso accompagnava questo forte gruppo di piloti. Si misero in viaggio il Presidente della Scuderia Arnaldo Mazzucchelli ed Emilio Ruggeri insieme a Corrado Filippini che aveva combinato la trasferta e al conte Giovanni Lurani in funzione di interprete, e, come si definì lui stesso, di "funzionario esecutivo"!

Il capo meccanico e collaudatore della Maserati Guerino (o Guarino) Bertocchi guidava la squadra del box, composta di uomini assunti sul posto. La presenza di Bertocchi dimostra che il legame tra la casa modenese e la Scuderia Milan era ancora molto stretto.

Nutriti a bistecche dopo sei anni di privazioni, gli italiani costituivano un gruppo di persone euforiche, nonostante le grandi difficoltà che Villoresi e ancor più Varzi incontravano nell'adattare il proprio stile di guida a quello richiesto dalle peculiarità del circuito di Indiana-

polis. In particolare gli ufficiali di gara stigmatizzavano l'uso estensivo dei freni sostenendo che forti differenze nelle tecniche di guida su un circuito affollato avrebbero aumentato il fattore di rischio, visto che i piloti locali non li toccavano per tutto il giro. Villoresi e Nalon si qualificarono per la gara, mentre Varzi fuse il motore – ci si può chiedere quanto intenzionalmente. La gara vide Villoresi scalare posizioni dai primi giri, e stabilirsi solidamente nel gruppo di testa. Mantenne per breve tempo la quinta posizione, mostrando al contempo tutta la potenzialità della vettura. Sfortunatamente l'avvolgimento del magnete anteguerra cominciò a surriscaldare, e Villoresi dovette fermarsi più volte per cambiare il pezzo. Ogni volta si sistemava il nuovo magnete mentre l'altro era tenuto in ghiaccio fino al pitstop successivo. Si disse che, come succedeva spesso, la Scuderia Milan non aveva tenuto in alcun conto il consiglio della Maserati di non usare pezzi provenienti da quella particolare fornitura di magneti. Ma d'altro lato la Casa aveva mandato Bertocchi, che avrebbe dovuto essere consapevole del problema. La responsabilità dell'errore ricadde sulla Scuderia, ma non sapremo mai la verità. Complessivamente Villoresi fu costretto a fermarsi per 34 minuti, e nonostante questo riuscì ancora a finire al settimo posto.

La stampa italiana, dopo aver naturalmente descritto la prestazione di Villoresi come "eroica", si dilungò su come Gigi avrebbe potuto vincere senza i suoi problemi. Questo sembra un po' esagerato, benché lo svolgersi della gara con la maggior parte delle macchine più veloci attardate da vari problemi avrebbe potuto giustificarlo: in ogni caso, esaminando i tempi sui giri, si può concludere che senza le sue difficoltà meccaniche sarebbe potuto tranquillamente arrivare terzo.

[Sulla 500 Miglia di Indianapolis del 1946 si veda anche l'approfondimento al capitolo seguente]

Il bilancio di una stagione e le prime difficoltà

E' al di fuori degli scopi di questa narrazione continuare a seguire la stagione 1946 della Scuderia Milan gara per gara. Il bilancio della fine dell'anno mostrava che dieci delle corse europee in circuito furono vinte da vetture Maserati, sei dalla Alfa Romeo (tre con le Alfetta e tre minori con una 308) e due minori dalla ERA, mentre Arialdo Ruggeri aveva vinto al Maloja l'unica corsa internazionale in salita dell'anno, ovviamente su una Maserati della Scuderia. Delle tre corse principali, due furono vinte dalle Alfette, a Ginevra e Torino, mentre Sommer con una Maserati della Scuderia inflisse loro a Saint-Cloud l'ultima sconfitta prima del 14 luglio 1951! Sette delle vittorie Maserati furono ottenute dalla Scuderia: a Nizza, Marsiglia, Parigi Bois de Boulogne Coupes du Salon, St. Cloud, Barcellona e in due gare minori, al Forez e a Lille. La Scuderia corse inoltre a Parigi Bois de Boulogne

Coupe de la Résistance, Torino, Milano, Ginevra, Albi e Perpignan. Alla fine risultò aver partecipato a 13 delle 18 corse europee per vetture da Gran Premio – tra cui tutte quelle internazionali esclusa Chimay – con una media di 7 corse/macchina oltre a Indianapolis e al Maloja in Svizzera. Le barchette 1100 avevano inoltre preso parte ad una decina di corse per classe 1100 sport nazionale in Italia, senza fortuna.

La diffusa fame di macchine da corsa aveva procurato alla Scuderia un'adesione massiccia di importanti piloti: oltre a Arialdo Ruggeri (una vittoria in salita), corsero per la Scuderia nel 1946 Sommer (cinque vittorie, una con Louveau), Louveau (una vittoria con Sommer), Villoresi (una vittoria), Etancelin, Cortese, Pelassa (una vittoria), Varzi e Nuvolari. Tazio era stato impegnato anche con la 1100 sport!

E' chiaro che nessuno di questi piloti veniva a correre gratis e che il mantenimento di 10 vetture sovralimentate costava cifre astronomiche. Inoltre dopo il mese di maggio la Maserati non inviò più i propri capi-meccanici alle corse con la Scuderia Milan. Dopo Bertocchi a Indianapolis e Parenti a Parigi, non si vide più nessuno. Non vi sono comunicati, ma è chiaro il disimpegno della casa modenese, che comunque consegnò alla Scuderia le quattro nuove macchine ordinate. Sul foglio di consegna della 8CL è scritto "proprietà del Sig. Ruggeri", sugli altri "consegnato" anche se riesce difficile pensare ad un affidamento in conto deposito, perché una delle vetture fu quasi subito rivenduta e le altre furono fin dall'inizio profondamente modificate nella meccanica. Verso la metà della stagione la preparazione delle macchine cominciava a lasciare a desiderare (solo due vittorie nella seconda metà dell'anno, di cui una con la 8CL usata rarissimamente) e si ricordano due scenate di Nuvolari dopo le corse di Ginevra e Milano, mentre a Torino il mantovano dopo un fermata ai box per regolare la sospensione posteriore perse quasi immediatamente una delle ruote posteriori in modo assai pericoloso. I comportamenti disinvolti di Arialdo avevano anche creato dissapori e fastidi nell'ambiente delle corse. Nonostante tutte le difficoltà, la Scuderia prenotò 25 camere d'albergo per l'ultima trasferta della stagione a Barcellona, tra la sorpresa della stampa locale. La Scuderia ottenne una bella vittoria grazie ad una prestazione di rilievo del poco conosciuto gentleman torinese Giorgio Pelassa. Sembrava che Pelassa fosse sul punto di diventare un bravo pilota di Gran Prix, e invece la sua vittoria al Penya-Rhin gli causò un sacco di problemi, anziché spalancargli le porte del successo. Era capitato che avesse prestato ai Ruggeri due milioni di lire all'inizio dell'anno, una somma decisamente importante. Fu ripagato con assegni a vuoto, e minacciò i Ruggeri di far sequestrare le loro macchine che si trovavano al porto di Genova, in attesa di essere imbarcate alla volta di Indianapolis. Emilio

Ruggeri cercò di trovare con lui una via di uscita, e questo portò alle comparse di Pelassa su vetture della Scuderia Milan a Torino, Milano e Barcellona. Del suo credito entrò a far parte, a parziale rimborso, il costo di noleggio delle vetture e una percentuale dei premi. Dopo la gara a Penya-Rhin, Pelassa incassò invece la totalità del premio in lizza, 40.000 pesetas, una cifra notevole, non parendo al pilota sufficiente una qualsivoglia percentuale a fronte del prestito fatto. Arialdo Ruggeri, come Amministratore della Scuderia, lo citò per appropriazione indebita. Invece, secondo i calcoli degli avvocati di Pelassa, Ruggeri avrebbe ancora dovuto restituirgli 100.000 lire. Non sappiamo come sia finito il processo, se mai vi è stato.

Ma questo episodio è comunque un esempio delle difficoltà incontrate dalla Scuderia. L'impresa milanese, che dal punto di vista tecnico e finanziario aveva sempre sofferto di una organizzazione molto carente, ormai palesemente si trovava in pessime acque. La dispersione di risorse ed energie non erano più falle riparabili.

Le modifiche del professor Speluzzi

Niente poteva tuttavia arrestare i fratelli Ruggeri che, venduta una macchina durante l'estate ed un'altra alla fine della stagione, si trovarono a poter portare avanti il programma di modifiche stilato da Speluzzi che avrebbe avuto come fine il massimo desiderio di Arialdo, cioè quello di costruire la sua macchina da Grand Prix.

Primo obiettivo era lo sviluppo del motore 4CL con compressore a doppio stadio, con cui allestire due vetture. La vettura con telaio n. 1570 fu approntata per la corsa di Parigi nell'autunno del 1946 e il lavoro continuò per il telaio n. 1581. La prima fu spesso guidata da Sommer e Pagani ma non marciò mai bene, con l'eccezione della gara di Berna. Nel frattempo Speluzzi stava progettando un telaio tubolare. La sua ardita idea era di usare gli elementi del telaio per contenere le canalizzazioni per la lubrificazione e il raffreddamento e come serbatoio dell'olio. La macchina della Scuderia con telaio tubolare e serbatoio maggiorato si vide al Gran Premio d'Italia, guidata da Sommer, e successivamente a Losanna con al volante Parnell. In questa gara il compressore a doppio stadio era stato eliminato, ma la combinazione di telaio e circolazione dell'olio si rivelò difficoltosa e vi fu fuoriuscita di lubrificante ancora prima della partenza.

Un'altra importante modifica fu quella di spostare il comando del cambio dalla posizione tra le gambe del pilota con leva lunga, ad una sul lato dell'abitacolo con leva corta. Il cambio delle Maserati era di origine Fiat 522 ed aveva una grande escursione della leva tra prima e seconda marcia, il che, unito alla posizione, rendeva le partenze delle gare particolarmente penose.

Poco prima delle corse in Sudamerica, all'inizio del 1947, Villoresi aveva lasciato la Scuderia Milan, che

aveva preparato le sue vetture dagli anni della guerra, dopo "disaccordi", la cui natura si perde nelle nebbie del passato ma che si possono facilmente immaginare. Ai fratelli Ruggeri rimaneva poco denaro, le famiglie Ruggeri e Mazzucchelli, per quanto molto facoltose, dovettero ridurre il loro apporto. Per di più avevano perso il loro pilota di punta, Villoresi, e il supporto della Maserati. Anche il sostegno di Nuvolari, determinante all'inizio per mettere in piedi l'impresa, si era affievolito. La stampa nutriva molti dubbi che la Scuderia si sarebbe fatta vedere sui circuiti di gara nella stagione ormai prossima, e le cose peggiorarono ulteriormente con il brutto incidente di Arialdo Ruggeri a Pau, durante la prima gara internazionale dell'anno. Il numero di vetture impegnate durante il 1947 scese a sei, delle quali una, châssis 1580, in prestito a Louveau, e la vecchia 1563 noleggiata ad altri piloti durante la stagione.

La Scuderia non era neanche fortunata. Alla corsa sull'isola di Jersey, per la squadra italiana qualcosa come sempre andò storto. Questa volta era successo che il carburante speciale era andato momentaneamente perso sui treni francesi, al momento dell'imbarco per Jersey, e arrivò all'ultimo momento.

Dopo un ritardo dovuto alle esigenze della BBC, poté finalmente essere dato il via ad una corsa dai risvolti drammatici. Il dramma sarebbe stato causato dal fatto che la corsa ebbe naturalmente un vincitore, ma con ogni probabilità non fu colui che passò per primo il traguardo. Dopo lo stop ai box di Reg Parnell, prese la testa Chiron. Ai box di Parnell si era convinti che il monegasco fosse un giro indietro e che la tabella dei tempi fosse sbagliata. La fermata di Chiron per fare rifornimento chiuse momentaneamente la disputa. Ma a riaprire la contesa fu la fermata supplementare a cui fu costretto Reg per fare rifornimento d'olio. Passò Chiron e gli fu segnalato dai suoi di rallentare nella convinzione che stesse conducendo largamente la gara. Quando Parnell passò il traguardo e un ufficiale di gara secondario gli sventolò la bandiera a scacchi, il gruppo degli italiani eruppe in un boato. I commissari di gara rimasero in silenzio e adottarono un comportamento di "basso profilo". A Parnell vennero dati i fiori del vincitore, e fu festeggiato come se lo fosse. Alla premiazione, da uomo di mondo come era, Chiron fece un discorso in cui sottolineò che per la prima volta nella sua carriera aveva terminato una gara simultaneamente al primo e al secondo posto. Non vennero comunicati i risultati ufficiali né quella sera, né la settimana successiva. Non è ben chiaro quando furono comunicati, se mai lo furono. In ogni caso, la comunicazione avvenne quando tutti avevano già da tempo lasciato l'isola di Jersey e l'incidente era stato quasi dimenticato.

Le macchine e i piloti che si dimostrarono in grado di competere con le Alfetta durante la stagione furono

davvero pochi. Ma questo risultato fu raggiunto due volte da Raymond Sommer, di cui una con una vettura della Scuderia Milan. Successe a Berna, al Gran Premio della Svizzera. Raymond Cuor-di-Leone disponeva della Maserati 4CL 1581 Scuderia Milan con la sovralimentazione a doppio stadio. Nonostante la corsa fosse stata spezzettata in batterie e una finale, la vettura, grandemente sollecitata, dovette fermarsi per effettuare un rifornimento. Durante la finale Sommer riuscì a sopravanzare Trossi e Sanesi, fino a quando il pessimo lavoro del suo box, come sempre, non lo rallentò. Riuscì comunque a piazzarsi davanti a Sanesi. Questo non era sufficiente per disputare una stagione da protagonisti come l'anno precedente. L'unica vittoria del 1947 fu registrata all'inizio, con il grande motociclista Nello Pagani che vinse a Pau nella stessa gara in cui Arialdo si ferì gravemente.

La mancanza di risorse economiche rallentò lo sviluppo delle idee di Speluzzi e impedì il rinnovo del parco macchine così che i Ruggeri si trovarono una volta di più ad affrontare una difficile situazione tra una stagione e l'altra. Tuttavia tre "alzate di ingegno", o forse colpi di fortuna, permisero di tirare avanti fino al 1951 quando la "loro" macchina finalmente scese in pista.

La Temporada Argentina del 1948

Il primo colpo fu la decisione di rispolverare la 3 litri 8CL, che era ferma dal settembre 1946, per farle disputare nelle prime settimane del 1948 le corse della seconda Temporada Argentina. L'Automobile Club Argentino aveva dall'anno precedente iniziato ad organizzare una serie di quattro corse durante l'estate australe per mettere a confronto i migliori piloti sudamericani con quelli europei. I premi erano straordinariamente alti per l'epoca e altri benefit rendevano la trasferta molto appetibile. Le corse erano rette dalla Formula Libera così che la grossa Maserati avrebbe potuto fare ancora la sua figura. I Ruggeri trovarono l'accordo con Nino Farina, un pilota che avrebbe aumentato considerevolmente le probabilità di successo. Tre ritiri ma anche una grande vittoria a Mar del Plata furono le conclusioni delle corse argentine di Farina con la 8CL dei Ruggeri. La corsa di Mar del Plata, purtroppo dimenticata, fu una delle più belle corse del periodo postbellico in generale e delle varie Temporadas in particolare.

"Senza alcun dubbio, dal punto di vista tecnico, la gara del Mar del Plata è stata la migliore. E come competizione, ha dimostrato quanto possano essere straordinari i piloti del Vecchio Continente se ben preparati e con le macchine in ordine" scrisse *Critica*, un quotidiano di Buenos Aires. Dopo una dura lotta con Villoresi, la parte finale della gara risultò drammatica per Farina. Una perdita d'olio dalla frizione aveva inondato le ruote posteriori e il pilota si trovò a guidare come su una superficie spaventosamente scivolosa. Riuscì comunque a terminare la

gara, cogliendo la sua prima vittoria da Ginevra 1946. La Scuderia aveva anche portato in Argentina le due vetture con motore modificato Speluzzi, chassis 1570 e 1581, nell'intento di venderle e Arialdo aveva certamente fatto in modo che ciò trasparisse in modo lusinghiero sulla stampa locale. Fu presentato sulle pagine di "El Grafico" – il maggiore settimanale sportivo argentino – con le seguenti parole: *"Giacomo (sic) Ruggeri è l'uomo delle idee, l'uomo di immaginazione, che ha appena creato un telaio tubolare con sistema di raffreddamento all'interno degli stessi tubi, che ha utilizzato un compressore a doppio stadio capace di portare la potenza da 220 bhp a 285 bhp, e che nella sua mente febbrile sta già progettando insieme al fratello un nuovo motore, dal quale spera di ottenere 320 bhp"*. Sono parole che ci danno l'idea del locale entusiasmo. In effetti le due macchine furono vendute ai piloti argentini Carlos Fortunati Firpo e Ernesto Tornqvist. La 8CL fu venduta durante l'anno negli U.S.A.

Un'altra ottima conseguenza del viaggio in Argentina, almeno per i Ruggeri, fu l'accordo stilato col pilota Clemar Bucci per dotarlo di una macchina per una stagione completa di corse in Europa. In questo modo Bucci divenne il primo di una lunga serie di piloti argentini a correre in Europa nel dopoguerra e nella prima metà degli anni Cinquanta (prima dello stesso Fangio). Bucci era un buon pilota, ma le macchine messegli a disposizione erano ormai obsolete e mal preparate a dir poco. Il miglior risultato fu un sorprendente terzo posto al Gran Premio di Sanremo. Non è difficile capire perché Bucci non conservasse un buon ricordo di questa sua prima esperienza europea.

La Scuderia Automobilistica Spagnola

Il "gruzzolo argentino" fu destinato molto probabilmente a pagare i debiti ed a riprendere il cammino verso la macchina da Gran Premio e finì presto. Tuttavia, l'impresa dei Ruggeri, che era stata così importante per la ripresa delle competizioni automobilistiche nell'Europa del dopoguerra, aveva ormai da lungo tempo imboccato la strada del declino, sia finanziario sia tecnico. Noleggiare delle macchine in qualsivoglia condizione meccanica pur di farle arrivare sulla griglia e ottenere il premio di partenza non era più un gioco conveniente, visto che gli organizzatori ormai potevano contare su vetture capaci di prestazioni migliori, e dunque della Scuderia milanese non c'era più bisogno. In aggiunta, la supervisione tecnica del professor Speluzzi, il cui motto avrebbe ben potuto essere "potenza ad ogni costo", causava problemi di affidabilità, destinati solo a peggiorare con l'obsolescenza delle vetture e la progressiva mancanza di risorse finanziarie. Nella prima parte della stagione 1948 solo Bucci e il grandissimo Luigi Fagioli, che grazie alla Scuderia Milan tornava dopo 11 anni ai grandi premi, furono schierati alla partenza delle gare. Tre volte arrivò in griglia di

partenza Fagioli, per presto scoprire che le Maserati della Scuderia erano le macchine meno adatte per un suo ritorno alle competizioni. Il fondo fu toccato quando le due macchine della Scuderia non riuscirono a qualificarsi per il Gran Premio d'Italia a Torino.

Durante l'estate era però stata messa a segno la seconda alzata di ingegno dei Ruggeri. Fu avvicinato il pilota spagnolo Juan Jover che aveva fatto trapelare l'intenzione di costituire una squadra di piloti catalani in preparazione del Gran Premio di Barcellona dell'autunno 1948. Il gruppo era formato oltre che da Jover, da Salvador Fabregas Bas, Francisco Godia Sales, Enrique Tintoré Torrents e César Azpeteguía Setoain: tutti appassionatissimi, ricchissimi professionisti o imprenditori ma senza esperienza di gara ad eccezione di Jover e Fabregas. In ogni caso fu siglato un accordo per il prezzo di un milione di franchi francesi per macchina e per corsa, una bella somma più o meno equivalente al premio d'ingaggio delle corse argentine.

La squadra prese il nome di Scuderia Automobilistica Spagnola da Corsa con ufficio in Milano, via Burlamacchi 2 e con direttore sportivo Sergio Forni, ma di fatto con Arialdo spesso presente ai box. Il lunghissimo nome della squadra fu trascritto e abbreviato dai vari organizzatori così da assumere le forme più svariate, che ancora oggi si trovano negli almanacchi e nei siti web. Le superstiti macchine della Scuderia che potevano ancora essere messe in moto furono dipinte nei colori spagnoli e impiegate in quattro corse, a volte appiedando il povero Bucci. L'impresa fu sportivamente un disastro: gli spagnoli non finirono una corsa e in seguito alcuni tra loro definirono l'accordo come una truffa ai loro danni. Tuttavia Jover e Godia noleggiarono in seguito altre macchine della Scuderia fino alla sua fine nel 1951 e le foto mostrano che il gruppo di amici stava divertendosi moltissimo nonostante tutto.

1949. Il motore Speluzzi e il premio dell'Automobile Club

Queste vicende avevano dato agio di dedicarsi a completare la costruzione del motore e di pensare a costruirci una macchina attorno. Il motore Speluzzi, chiamato usualmente Milan, era un quattro cilindri quadro 78x78 mm a doppia accensione, testa in alluminio riportata, compressore doppio stadio ad altissima pressione (>40 psi), albero motore scomponibile. Era molto simile in concezione e in realizzazione al 4 cilindri Maserati che equipaggiava la nuova 4CLT48, da cui differiva essenzialmente per la doppia accensione che aveva reso necessario il disegno della nuova testa, con grande attenzione al disegno dei condotti dell'acqua attorno alle valvole di scarico, nell'albero motore e nelle bielle. Vi era poi il compressore maggiorato, il particolare a cui Speluzzi teneva di più.

Molte esperienze di Speluzzi sulla sovralimentazione dei motori avevano avuto luogo su motoscafi, quindi

il motore Milan fu montato inizialmente sull'entrobordo di Carlo Leto di Priolo, il "Pucico" con scafo Vidoli, che il 7 marzo ottenne all'idroscalo di Milano il primato internazionale per la classe racers da 450 kg a 134,550 km/h. Il resto dell'anno fu dedicato alla costruzione di due telai per la vettura da Gran Premio. Nell'estate del 1949, fu pubblicato un bando per un contributo da parte dell'Automobile Club per quei costruttori italiani che avessero schierato almeno due vetture nuove al Gran Premio d'Italia. Tale contributo convinse i fratelli Ruggeri a ritornare sui circuiti con la 4CLT/48 di Farina, telaio n. 1602, e una nuova acquistata dalla Scuderia, telaio n. 1611, modificate nella meccanica e con freni più potenti. Furono soprannominate Maserati Milan. I Ruggeri ricorsero nuovamente alla supervisione tecnica del prof. Speluzzi, che una volta di più avrebbe dato corpo alle sue idee più ardite. A colpire l'attenzione di tutti fu l'apparato di sovralimentazione: non erano mai stati visti prima, nemmeno nell'era dei Titani teutonici dell'anteguerra, compressori così grandi. Utilizzavano condotti di aspirazione da 10 cm di diametro, una dimensione mai conosciuta in precedenza. Le idee di Speluzzi non erano stravaganti, ma nei suoi progetti alcuni fattori furono sottostimati: ad esempio l'area spazzata dai pistoncini del blocco originale Maserati era insufficiente per le potenze cercate, e più in generale il fatto che le Maserati necessitavano, più che di potenza addizionale, di resistenza.

La terza alzata d'ingegno di Arialdo fu di considerare nuove queste vetture, così quando fu annunciato che si erano qualificate per il contributo dell'Automobile Club, scoppiò un putiferio. Sembra che i fratelli Ruggeri, alla fine, abbiano intascato il denaro.

Nella gara, Nino Farina si ritirò dopo 15 giri, senza ragione apparente, forse percependo che la Maserati Milan non era la macchina giusta per soddisfare le sue ambizioni, nonostante al momento stesse saldamente al terzo posto dietro le Ferrari.

1950/51. La Milan Grand Prix e la fine del sogno

Il premio dell'Automobile Club permise alla Scuderia di andare avanti. Due telai per il motore Milan furono approntati per la stagione 1950, in cui la Scuderia aveva a disposizione anche due Maserati 4CLT/48, la 1611 vista a Monza e la nuova 1612. Le due Maserati furono subito trasformate in Maserati Milan seguendo le linee indicate dalle vetture del GP d'Italia. I due telai tubolari approntati per la vettura da Gran Premio erano differenti, uno aveva il ponte posteriore De Dion, l'altro a ruote indipendenti, con balestra trasversale e barre di torsione. L'unico motore Speluzzi fu modificato con un compressore monostadio di dimensioni gigantesche e montato sul telaio col ponte posteriore De Dion. Felice Bonetto fu inizialmente

l'unico pilota ingaggiato. Bonetto portò la 1612 alla Temporada senza grande successo, poi guidò la 1611 nelle principali corse europee fino all'estate. Dopo un ottimo quinto posto al GP di Svizzera con la 1611, finalmente la nuova macchina fu affidata a Gianfranco Comotti per l'esordio al Grand Prix des Nations di Ginevra il 30/07/1950. Alla corsa in salita di Friburgo, il 6 agosto 1950, l'esperto pilota tedesco Paul Pietsch rientrò dalla pensione per portare la 1612 alla vittoria assoluta tra la sorpresa generale. Gianfranco Comotti affiancò Bonetto per le ultime gare della stagione alla guida della 1611 mentre Bonetto guidava la 1612. La Scuderia schierò tre macchine al GP d'Italia, con l'aggiunta di Pietsch ai piloti italiani, mentre per l'ultima corsa della stagione a Barcellona i vecchi clienti Jover e Godia noleggiarono due macchine tra cui la Milan, ma senza fortuna. La fine era vicina, la Milan non aveva risposto alle aspettative e l'anno successivo la 1612 fece un'unica apparizione con Onofre Marimon al GP di Francia a Reims, rompendo un pistone dopo due giri. I vecchi amici Godia e Jover parteciparono infine alla corsa di Barcellona senza costruito.

La Scuderia fu messa in liquidazione. Il telaio a ruote indipendenti e il motore Milan furono acquistati dall'Ing. Egidio Arzani che aveva diretto il lavoro in officina da assistente del prof. Speluzzi e concorsero alla costruzione di un'altra sfortunata macchina di Formula 1, la Arzani-Volpini.

Arialdo e Emilio Ruggeri partirono per il Brasile per cominciare una nuova vita anche se, come vedremo, i contatti coll'ambiente delle corse italiane furono sempre mantenuti.

In ogni caso e comunque la si giudichi, la storia della Scuderia Milano è certamente una storia di grande passione.

Le vetture sport su meccanica Fiat 1100

Come già accennato, per partecipare alla Mille Miglia del 1940 (Gran Premio Brescia delle Mille Miglia) Arialdo Ruggeri ordinò alla ditta SIATA una vettura carrozzata berlinetta che venne costruita su telaio della Fiat 508 C 1100 con meccanica preparata dalla stessa SIATA. Per la carrozzeria la realizzazione fu affidata alla Viberti, la quale operò su progetti dell'ingegner Rapi e utilizzò i risultati delle prove di aerodinamica effettuate nella galleria del vento del Politecnico di Torino per la famosa Aprilia di Leoncini. La forma della carrozzeria a profilo alare e la costruzione con concetti aeronautici permise una realizzazione molto leggera (kg 560 complessivi). La vettura conquistò il sesto posto nella classe 1100. Non si sentì più parlare della SIATA-Viberti di Arialdo Ruggeri fino a quando il consocio AISA Edoardo Tenconi fece pervenire in occasione della conferenza sulla Scuderia Milan (di cui queste sono le note) la documentazione comprovante

il suo acquisto e successivo restauro nel 1971.

Subito dopo la guerra la Scuderia Milan aveva deciso di impostare una serie di 20 spider carrozzate da Bertone con meccanica Fiat 1100 allestite sotto la direzione di Speluzzi e del suo assistente ing. Egidio Arzani, più tardi alla Volpini. Si trattava del primo motore di questo tipo con doppio carburatore. Si dichiarò per questo motore l'enorme potenza di 68 bhp. Ne furono costruiti solo tre esemplari, di cui uno guidato da Nuvolari in gare nazionali. Il progetto fu abbandonato all'inizio del 1947.

L'elenco delle partecipazioni di queste macchine è molto incompleto, la ragione è che i risultati delle vetture artigianali su meccanica Fiat 1100 erano riportati dalla stampa come ottenuti da Fiat 1100 senza specificare il costruttore della macchina. In ogni caso il ruolino della Fiat 1100 Milan è come minimo deludente (vedi tabella).

Al realizzo della Scuderia alla fine del 1951 una di queste macchine fu acquistata da Danilo Tesini di Verona e corse come "Martes" dal 1951 al 1955, dotata di motore bialbero costruito da Tesini. Una seconda fu acquistata direttamente dalla carrozzeria Bertone da Pasquino Ermini alla fine del 1946 e targata FI 36243. Su di essa fu montato un motore bialbero Ermini e la vettura ebbe abbastanza successo guidata da Siro Sbraci.

NOTE

1. Orsini, Luigi, Zagari, Franco, *Maserati*, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1980.

2. *The Autocar*, 25/01/1946.

Parti di questo testo sono tratti dal libro dell'autore "Back on Track" che ha come argomento le corse del secondo dopoguerra e che uscirà nel 2018.

L'autore ringrazia Donatella Biffignandi che ha sapientemente tradotto tali parti, dando all'AISA la possibilità di una più celere pubblicazione della Monografia.

Adam Ferrington has accompanied the author through the maze of post-WW II racing for the past fifteen years. His friendship and generosity will never be enough acknowledged.

Fonti iconografiche: *Archivio Collezione Lopresto, Arxiu Fotogràfic-Institut de Cultura de Barcelona, Adam Ferrington, Famiglia Mazzucchelli, Fondazione Negri, Sergio Lugo, Secrétariat d'Etat à la Présidence du Conseil et à l'Information, Simon Moore, Edoardo Tenconi, Aldo Zana e l'Archivio dell'Autore.*

Partecipazioni della Scuderia Milan				
di Adam Ferrington e Alessandro Silva				
châssis	1561	1563	1565	1568
motore	4CL 1563	24 v 6CM 1565	4CL 1573	4CL 1574
1946				
22/4 Nizza		Etancelin		Ruggeri/ <i>Cortese</i>
12/5 Marsiglia	Sommer	Cortese	Louveau	
19/5 Forez	Sommer		Louveau	
30/5 Paris - Résistance	Sommer		Louveau	
30/5 Indianapolis 500				Nalon
9/6 St. Cloud	Sommer		Louveau	
30/6 Perpignan	Sommer		Louveau	
14/7 Albi	Sommer	<i>Ruggeri</i>	Louveau	
21/7 Genève		<i>Ruggeri</i>		
25/8 Maloja Int.			Ruggeri	
25/8 Trois Villes-Lille			Louveau	
1/9 Torino			Louveau	Sommer
23/9 Milano		Pelassa		Cortese
6/10 Paris - Salon				
6/10 Mantova		Villoresi		
27/10 Barcellona				Pagani
1947				
23/2 Stockholm				
7/4 Pau			Louveau	
8/5 Jersey Road Race			Chiron	Pagani
18/5 Isle of Man			Chiron	Pagani
8/6 GP Suisse		<i>Grieco/Pagani</i>	"B Bira"	Pagani
6/7 Maloja Int.				Ruggeri
13/7 GP Bari		Grieco		
13/7 Albi				
20/7 Nice				
3/8 Strasbourg				
10/8 Comminges				
7/9 GP Italia - Milano		Pesci	"B Bira"	Pagani
5/10 Lausanne				
26/10 Montlhéry I				
16/11 Montlhéry II				
1948				
8/1 Buenos Aires I		Ruggeri**		
25/1 Mar del Plata		Ruggeri**		
1/2 Rosario		Farina**		
14/2 Buenos Aires II		V. Rosa**		
29/3 Pau				
2/5 Genève	Fagioli	Pagani		
16/5 Monaco				<i>Bucci</i>

1570	1573	1579	1580	1581	1555	3035
4CL 1570	4CL 1571	4CL 1577	4CL 1578	4CL 1579	4CL 1573	8CL 3035
Cortese	Villoresi					
Nuvolari		Ruggeri				
Nuvolari		Ruggeri				
	Varzi					Villoresi
Nuvolari		Ruggeri				
Ruggeri/ <i>Nuvolari</i>	Villoresi					
Nuvolari	sold Ec. Autosport	Sommer	Villoresi			
						Sommer/Louveau
Ruggeri		Cortese	<i>Pelassa/Cortese/Nuvolari</i>	Nuvolari		
Ruggeri		Sommer	Villoresi	Nuvolari		
Ruggeri		Sommer	Louveau			
		sold Sommer				
Ruggeri			Pelassa			Villoresi
			Louveau			
Pagani				Ruggeri		
Sommer						
Sommer						
Sommer						
Jover						
			Louveau			
Sommer**			Louveau			
			Louveau			
			<i>Serafini/Louveau</i>			
				Sommer**		
				Parnell		
			Louveau			
			<i>Sommer/Ruggeri*</i>			
				E. Platé**	Farina	
				Landi**		Farina
				Fortunati Firpo**		
				Fortunati Firpo**		Farina
				sold Fort. Firpo	Louveau	
					Bucci	
			Bucci			

châssis	1561	1563	1565	1568
motore	4CL 1563	24 v 6CM 1565	4CL 1573	4CL 1574
30/5 Montlhéry I				
27/6 Sanremo			Fagioli	
4/7 GP Suisse			<i>Fagioli</i>	<i>Bucci</i>
5/9 GP Italia-Torino			<i>Pagani</i>	
17/10 GP Monza				
31/10 Barcellona			Taruffi	
Scuderia Automobilistica Spagnola				
29/8 Albi				Fabregas
5/9 GP Italia-Torino				Godia
10/10 Montlhéry II				Godia
31/10 Barcellona				Godia

châssis	1602	1611	1612	Milan
motore	4CL 1599	4CL 1608	4CL 1609	Speluzzi
1949				
11/9 GP Italia	Farina	Taruffi		
18/12 Buenos Aires I			Bonetto	
1950				
8/1 Buenos Aires II			Bonetto	
15/1 Mar del Plata			Bonetto	
21/1 Rosario			Bonetto	
10/4 Pau		<i>Bonetto*</i>		
16/4 Sanremo		Bonetto		
13/5 Silverstone British GP		<i>Bonetto*</i>		
4/6 GP Suisse		Bonetto		
2/7 GP ACF		Bonetto		
9/7 Bari		Bonetto		
16/7 Albi		<i>Bonetto*</i>		<i>Comotti*</i>
30/7 Geneva		Bonetto		Comotti
6/8 Freiburg			Pietsch	Bonetto
15/8 Pescara		Comotti		Bonetto
26/8 Silverstone Int. Trophy		<i>Comotti*</i>		<i>Bonetto*</i>
3/9 GP Italia		Comotti	Pietsch	<i>Bonetto</i>
29/10 Barcellona		<i>Bonetto*</i>	Godia	<i>Jover</i>
1951				
1/7 GP ACF			Marimon	
5/8 Albi			Landi	
28/10 Barcellona		Godia		<i>Jover</i>
1952				
3/2 Boa Vista Rio de Janeiro			Bonetto	
9/3 Buenos Aires I			<i>Bonetto*</i>	
16/3 Buenos Aires II			<i>Bonetto*</i>	
			sold in Brazil	

1570	1573	1579	1580	1581	1555	3035
4CL 1570	4CL 1571	4CL 1577	4CL 1578	4CL 1579	4CL 1573	8CL 3035
			Louveau			
			Bucci			
			Fagioli/ <i>Bucci</i>			
					Bucci	
			Bucci			
					Bucci	
Jover			Godia/ <i>Jover</i>		"B Bira"/ <i>Jover</i>	
Jover						
Jover					Fabregas	
			Jover/ <i>Godia</i>			
sold Tornqvist						

Fiat 1100 Milan		
1946		
19/5 Sanremo-Poggio dei Fiori	X	
23/6 Circuito di Campione batteria	Nuvolari (20) 3°	Ruggeri rit.
30/6 Circuito di Modena 1100	Nuvolari (32) 3°	X
30/6 Circuito di Modena finale	Nuvolari (32) rit.	
4/8 Circuito di Luino esordienti	Mosters 2°	Mazzucchelli rit.
3/9 Coppa Brezzi	Mosters (18) rit.	<i>Louveau (48)</i>
8/9 Circuito del Lido di Venezia	Nuvolari (48) rit.	
22/9 Circuito di Asti	Nuvolari (96) rit.	
1947		
14/4 Circuito di Sanremo 1100	Nuvolari (40) rit.	Pagani rit.

Corsivo: non partito/DNS

*Corsivo**: in lista ma non presente/DNA

** : motore modificato da Speluzzi

La spedizione a Indianapolis 1946

Aldo Zana

Quando, finita la guerra, venne annunciata la trentesima edizione della 500 Miglia per il Memorial Day, 30 maggio 1946, c'erano due difficoltà da risolvere: rimettere in condizioni praticabili l'intero impianto e trovare le auto per disputare la corsa.

In America era rimasto tutto fermo al 1941: le auto quelle erano e si temeva che il fascino di Indianapolis fosse spento.

Tony Hulman, il nuovo proprietario dell'impianto, guardò all'Italia e vi spedì Pete De Paolo, che vi aveva corso (Alfa Romeo, GP d'Italia 1925) e che, figlio di italiani, parlava l'italo-americano di Brooklyn.

De Paolo venne a Milano, dove trovò la Scuderia Milan, che aveva tre Maserati nuove: la 8CL tre litri, motore 78 x 78 mm, 32 valvole, telaio 3035, e due 4CL 1,5 litri telaio (pare) 1573 e 1579. Piloti: Gigi Villoresi e Tazio Nuvolari più un americano da scegliere a Indianapolis insieme agli organizzatori.

Nuvolari, celebre negli Usa dopo la vittoria nella Vanderbilt Cup 1936 a New York fu bloccato a casa dalla morte del secondo figlio Alberto. Venne chiamato Achille Varzi, che provava a rientrare nelle corse. Capo-missione era Corrado Filippini. Accompagnatore e unico a parlare inglese, Giovanni Lurani. Le auto erano curate da Guerino Bertocchi e la Scuderia era rappresentata da Arnaldo Mazzucchelli, anche se qualche cronaca del tempo cita Arialdo Ruggeri.

Dopo un viaggio avventuroso, durato una dozzina di giorni, gli italiani sbarcarono a Boston mercoledì 22 maggio da una Liberty Ship, nave da carico attrezzata con una sovrastruttura in legno per le cabine dei passeggeri. Arrivarono in treno a Indianapolis dove furono raggiunti dalle tre Maserati due giorni dopo.

L'*Indianapolis News*, uno dei quotidiani locali, il 23 maggio pubblicò un articolo firmato da Pete De Paolo, titolo "Welcome, Paisanos!", in cui salutava i "nostri amici stranieri" e concludeva: "Con la presenza di queste star straniere i nostri ragazzi dovranno aspettarsi momenti difficili per vincere il 30 maggio".

Gli italiani trovarono l'assistenza dei meccanici della Boyle Racing, il cui capo era Cotton Henning, una delle autorità riconosciute tra i maghi dei box. Si resero conto subito che erano entrati in un altro mondo: impararono che un conto erano le qualificazioni a

medie crescenti fino a 115 mph e un altro spingere a fondo per entrare tra i 33 ammessi alla corsa. Quando Villoresi andò in pista per la prima volta senza limiti di velocità, passò il "rookie test", cioè l'esame di ammissione alla corsa obbligatorio per tutti i debuttanti, erano rimasti solo 14 posti liberi su 33.

Villoresi ottenne la qualifica a 193,998 km/h, 4'56"91 sui quattro giri, tempo buono per il trentesimo posto in griglia, perché ottenuto verso la fine delle qualifiche, il 28 maggio. Si qualificò anche Duke Nalon sulla "piccola" Maserati della Milan, di metà cilindrata e metà potenza rispetto alla sua 8CL: 5'00"31, media 191,491 km/h.

Varzi si rese presto conto di non essere ancora in grado di guidare in corsa e in prova fece un fuori giri che rovinò irrimediabilmente il motore, mettendo così fuori corsa la terza Maserati della Milan.

In corsa, Villoresi rimontò 12 posizioni nel primo giro grazie al cambio della Maserati che fornì un'accelerazione superiore a quella delle auto americane con due soli rapporti. Dopo 20 giri era quinto. Nalon gli era subito dietro.

La prima sosta di Villoresi avvenne al giro 31 e non fu di routine. Il magnete surriscaldato dovette essere raffreddato. Nalon continuava regolarmente e, quando si dovette ritirare (giro 45), era quarto con Villoresi nono.

Villoresi, bloccato in dodicesima posizione, dovette fermarsi di nuovo al giro 81: questa volta, fu necessario sostituire il magnete e se ne andarono 5'30". Dopo 300 miglia, divenne nono, ormai lontanissimo dai primi. Nuova sosta e nuovo cambio di magnete al giro 127 con perdita di altri 7'30". Ripartenza decimo per poi ritrovarsi, grazie ai ritiri, in settima posizione, che conservò fino alla bandiera a scacchi, penultimo classificato a pieni giri. Il regolamento della 500 Miglia di Indianapolis prevedeva, infatti, che dopo che il vincitore aveva tagliato il traguardo, la classifica dei concorrenti successivi sarebbe stata stilata quando ciascuno di essi avesse concluso i 200 giri, entro il tempo massimo di circa 30' minuti dal vincitore.

A fine corsa si scoprì che il magnete faceva parte di una serie prodotta nell'anteguerra, ormai invecchiata e nemmeno adatta al nuovo motore 78x78, più potente del 69x100, 16 valvole, per il quale era stato costruito.

La media di Villoresi risultò 161,528 km/h (100,783 mph), in confronto a 183,712 km/h (114,810 mph)

del vincitore George Robson. In tempo, sono un distacco di 36'24".

Villoresi era stato fermo ai box, in totale, per 34 minuti (versione Filippini) o per "meno di mezz'ora" (versione Floyd Clymer), comprese le operazioni indispensabili: rifornimento e cambio gomme. Non avrebbe potuto vincere, ma sarebbe probabilmente arrivato più avanti in classifica e avrebbe portato alla Scuderia Milan e a sé stesso più dei 2.250 dollari del premio al settimo classificato.

La Scuderia Milan dopo le corse: progetti e innovazione

Lorenzo Boscarelli

La vettura per la Formula 1 2500 cc

La cessione delle automobili da Gran Premio, al termine della stagione 1951, coincise con la fine della visibilità pubblica della Scuderia Milan e di Arialdo Ruggeri. Dopo di allora non sono note partecipazioni a gare, neppure di Ruggeri individualmente, ma l'attività proseguì, in modo molto diverso, tutto orientato a nuovi progetti originali.

Di uno di essi, il più clamoroso, si ebbe notizia solo a fine 1962: sulla rivista *Auto Italiana* del 6 dicembre di quell'anno apparve un breve articolo di Franco Lini che descriveva gli elementi di una vettura concepita per la Formula 1 di 2500 cc: era incompleta, ma i principali organi esistevano. La paternità dell'iniziativa era attribuita a Ruggeri. Le parti più originali erano il motore e la trasmissione. Il motore non aveva precedenti analoghi: era un 8 cilindri in linea, raffreddato ad aria, a corsa lunga (72x76,5 mm, per 2.490 cc), bialbero a camme in testa, doppia accensione con due magneti e candele di piccolo diametro, alimentato a carburatori (erano state provate due soluzioni: 4 doppio corpo Solex e 8 Dell'Orto di tipo motociclistico).

La presa del moto era al centro della bancata e la lubrificazione era comune a motore e cambio. Il motore era montato trasversalmente dietro il pilota, il che consentiva di avere solo ingranaggi cilindrici per trasmettere il moto. Questo e altri particolari erano stati pensati, si legge nell'articolo, per semplificare il progetto.

Per inciso il motore trasversale ad 8 cilindri in linea, collocato dietro il pilota, era anche la soluzione ideata da Gioachino Colombo per la Bugatti 251 di F1, che ingloriosamente debuttò nel Gran Premio di Francia del 1956 e poi fu accantonata.

Il telaio della vettura di Ruggeri era di tipo classico per l'epoca, con due longheroni longitudinali in tubi di grande diametro collegati da traverse; tubi di piccolo diametro, nonché bande piatte con fori di alleggerimento, reggevano gli organi ed elementi secondari. La sospensione anteriore era a quadrilateri deformabili, con elementi elastici costituiti da barre di torsione longitudinali e ammortizzatori Houdaille a leva. Il pilota poteva variare il carico delle barre di torsione con una leva posta nell'abitacolo che, tramite un giunto cardanico, agiva su pistoncini idrau-

lici. Il retrotreno era a ruote indipendenti, del tipo Porsche, cioè con due bracci longitudinali oscillanti per ruota. Gli elementi elastici erano doppi: una balestra trasversale superiore e barre di torsione, con ammortizzatori Houdaille a leva. Vi era inoltre un dispositivo per mantenere sempre le ruote su un piano parallelo a quello verticale della vettura, costituito da due slitte su cui scorrevano dei cuscinetti a sfere. Una nota: queste scelte per le sospensioni, piuttosto complesse, e l'insistenza sull'attenzione a ricercare soluzioni semplici (dichiarata nell'articolo di *Auto Italiana*), nonché la struttura del telaio, per nulla sofisticato o innovativo (la Jaguar C nel 1951 e la Mercedes-Benz 300 SL da competizione del 1952 avevano già dei telai a *space frame*), mostrano che in quel periodo la cura fondamentale dei progettisti, almeno di quelli italiani, era rivolta al gruppo motopropulsore, mentre telaio e sospensioni erano "di corredo" ad esso.

Nel 1962 tutto il materiale – i componenti per 4 motori, di cui due montati, e un autotelaio, più una quantità imprecisata di ricambi – era ancora di proprietà di Arialdo Ruggeri, che quasi certamente fu la fonte diretta delle informazioni fornite da Franco Lini. Tra queste, anche la potenza del motore rilevata al banco, pari a 300-310 CV a 9.000 giri/min. Questo dato lascia perplessi, perché è noto che il motore della Mercedes-Benz W196 da Gran Premio, pure a 8 cilindri in linea e alimentato a iniezione diretta, forniva 280-290 CV a 8.500 giri/min, avendo potuto usufruire di uno sviluppo e una messa a punto ben più intensi del motore Ruggeri. Anche il regime di 9.000 giri/min appare elevato, perché comporta una velocità media dei pistoni di 23 m/sec, assai alta per l'epoca.

L'articolo infine affermava che il progetto, iniziato nel 1952, era dovuto al tecnico Enrico Franchini, del quale non si fornivano ulteriori notizie.

Nel 1988 l'allora proprietario del materiale, lo svedese Håkan Sandin, scrisse al noto storico dell'automobile Griffith Borgeson descrivendo i disegni in suo possesso, le cui date variavano dal gennaio 1954 al luglio 1956, e affermando che erano dovuti al disegnatore Monticelli, altra persona della quale non si hanno informazioni.

La notizia pubblica dell'esistenza del motore emerse solo a fine 1962, ma Ruggeri il 18 luglio 1955 aveva

scritto una lettera⁽¹⁾ a Tony Vandervell, proprietario della Vanwall, offrendo tutto il materiale. In soli quattro giorni Vandervell replicò in modo negativo; l'offerta di Ruggeri non era in sé velleitaria, dato che nel 1955 la Vanwall era ben lungi dall'aver raggiunto un accettabile livello di messa a punto e Vandervell era un facoltoso imprenditore.

Dopo l'articolo su *Auto Italiana*, per diverso tempo non si parlò più di quel progetto sfortunato per la F1 2500 cc. Rimanevano comunque molte incertezze su come la vicenda si fosse sviluppata. A chiarirlo intervenne un articolo a firma dell'ingegner Vittorio Fano – uno dei fondatori di AISA e suo segretario fino alla scomparsa, nel 2004 – apparso sul numero di marzo-aprile 1990 della rivista *La Manovella e Ruote a raggi*. Stimolato da una richiesta di Griffith Borgeason, Fano aveva compiuto ricerche fino a giungere ad Arialdo Ruggeri, allora residente in Brasile, che gli scrisse una lettera della quale riportiamo quanto si poté leggere sulla rivista citata.

“Sia il telaio sia il motore sono stati esclusivamente ideati da me e fatti costruire in parte nelle officine della Scuderia Milan (da me fondata), e in parte presso altre officine specializzate. Il motore è stato effettivamente disegnato da Enrico Franchini, mio ottimo collaboratore e realizzatore delle mie idee. Il telaio è stato disegnato da un altro disegnatore, su mie istruzioni, ma non ne ricordo il nome. Sia per il motore che per il telaio, il compianto e indimenticabile professor Speluzzi mi è stato di grandissimo aiuto, sia per il controllo dei disegni che per le tolleranze, la scelta dei materiali, i calcoli, e tutto ciò che era inerente alla realizzazione della mia idea. Speluzzi mi seguiva nelle corse alle quali partecipava la Scuderia Milan, e realizzò due compressori (forse furono proprio i motori della mia Scuderia i primi a correre con questi compressori).

I tubi per il telaio vennero fabbricati in un acciaio speciale suggerito da Speluzzi, presso le acciaierie Falck. Il carter motore venne fuso in magnesio presso una fonderia di Samarate, vicino a Gallarate, luogo della mia nascita. I carburatori erano effettivamente dei Dell'Orto, anche questi fabbricati esclusivamente per questo motore, su mie istruzioni. Il gruppo motore, con il cambio e la trasmissione sono lubrificati con un unico olio, con un'unica pompa di mandata per la lubrificazione, poi c'è una pompa di recupero. Il motore deve essere montato trasversalmente, in modo che gli otto cilindri siano ben raffreddati; il particolare montaggio permette di cambiare facilmente i rapporti, a seconda delle esigenze dei vari circuiti. Del motore sono state realizzate due versioni; la prima era più pesante e più ingombrante: poi si è provveduto a un ridimensionamento, guadagnando in dimensione e in peso. La prima versione è stata provata al Politecnico di Milano da Speluzzi, e ha dato i risultati a lei noti.

Il secondo motore è stato provato presso l'officina della Scuderia Milan a Inveruno, dove fu installato un impianto speciale per il controllo della temperatura di ogni cilindro, e furono previsti diversi ventilatori, allo scopo di mettere il motore nelle condizioni di raffreddamento delle varie corse. Il motore

venne provato per lungo tempo, superando anche i 9000 giri al minuto ed erogando oltre 300 cavalli, senza dar luogo a inconvenienti gravi.

Per quel che riguarda il finanziamento, questo mi arrivò in parte da un grandissimo, indimenticabile amico, Joan Jover, un corridore di Barcellona, proprietario di una fabbrica per la lavorazione del legno, che poi morì in un incidente automobilistico, vicino a Barcellona”.

La lettera di Arialdo Ruggeri a Vittorio Fano chiarisce bene il ruolo suo, del professor Speluzzi, e del disegnatore che eseguì il motore, Enrico Franchini. Il professor Speluzzi per i progetti da lui originati si avvaleva di un altro disegnatore, di nome Gilardoni; questo significa che l'idea del motore fu davvero di Arialdo Ruggeri, mentre Speluzzi ne fu apprezzatissimo consulente e supporto.

A metà anni Settanta un telaio della vettura e un motore privo di organi interni⁽²⁾ si trovava nell'officina di Giovanni Litrico, a Torino (dove l'autore di questo testo lo vide). Più o meno in quel periodo Edoardo Tenconi acquistò un altro motore da un'officina milanese (che ne era entrata in possesso in quanto creditrice della Scuderia Milan); il motore era completamente smontato, ma completo. Il materiale in possesso di Litrico fu ceduto e pervenne in seguito a un collezionista inglese che infine acquistò anche il motore che apparteneva a Tenconi, dotandosi così di tutto ciò che occorreva per avere un autotelaio marciante. Nel 2014 un autotelaio completo di motore è stato venduto a un'asta in Gran Bretagna.

Un sorprendente “rovesciamento di fronte”: il piccolo motore fuoribordo “Girino”

La Scuderia Milan – oltre a un'appassionante vicenda sportiva, tecnica e umana – comportò per la famiglia Ruggeri e per il cognato di Arialdo Ruggeri, Arnaldo Mazzucchelli, che ne fu il presidente, un grande dispendio di risorse finanziarie. Forse anche per questo, Arialdo Ruggeri intorno al 1970 emigrò in Brasile e vi si stabilì, rientrando poi saltuariamente in Italia.

Nel 1959 iniziò un nuovo progetto, rivolto a realizzare un piccolo motore marino fuoribordo, denominato “Girino”. Di esso esistono tutti i disegni esecutivi – complessivo e particolari – e dei pieghevoli a stampa, nei quali appare una foto del motore, segno che con ogni probabilità alcuni esemplari furono prodotti. I primi disegni sono datati 2 gennaio 1959, gli ultimi 20 febbraio 1960. Il nome del disegnatore compare solo in una sua firma non facilmente interpretabile, forse Salotti (altra persona della quale non si hanno ulteriori notizie).

Su alcuni elenchi di disegni e su alcuni disegni del “Girino” ci sono delle annotazioni in lingua spagnola e, a volte, anche il marchio “Motores Marinos S.A.

– Barcelona”. È quindi molto probabile che l’iniziativa sia stata sviluppata da Arialdo Ruggeri in collaborazione con quella azienda. Inoltre, nella cartella che oggi contiene i disegni c’è anche il catalogo di un fornitore spagnolo di componenti elettrici; non è quindi escluso che il motore sia stato costruito in Spagna, dalla “Motores Marinos S.A.”. I pieghevoli del “Girino” hanno l’intestazione “Scuderia automobilistica Milan” e sono in lingua italiana, il che induce a ritenere che il motore sia stato proposto sul mercato italiano.

Le principali caratteristiche tecniche sono:

- ciclo a due tempi;
- alesaggio e corsa 45 x 40 mm, per una cilindrata di 63,6 cc;
- potenza di 2,7 HP, erogata a 4.000 giri/min;
- peso del motore con pieno di carburante (2,8 l): circa 15 kg.

È molto probabile che l’iniziativa abbia avuto un limitato successo, non tale comunque da fornire alla Scuderia Milan risorse importanti. La signora Carla Mazzucchelli, figlia di una sorella di Arialdo Ruggeri, non ricorda nulla di questa vicenda, segno che non ebbe grande rilevanza.

Ritorno ai motori automobilistici: il “2500”

A metà anni Sessanta la Scuderia Milan diede vita a un altro progetto, del quale esistono i disegni complessivi, identificati dal nome “Tipo 2500”.

I disegni, che hanno il marchio della “Scuderia Milan”, illustrano:

la vista frontale del motore, con apertura dei cilindri a 90° e la sezione della cartella di distribuzione;

la sezione del motore, sul piano di mezzzeria di una bancata e con vista pure in sezione dell’altra bancata; lo “Studio frizione”;

lo “Studio cambio”;

il “Differenziale”.

Tutti i principali organi del motopropulsore furono quindi progettati, anche se, apparentemente, non fino al livello dei disegni esecutivi dei singoli componenti. I primi disegni sono datati 14/12/65 e il disegnatore è Radice, gli ultimi sono datati 29/4/66. Vi sono altri due disegnatori: Salotti (?) e un altro esecutore che non si firma.

La caratteristica tecnica peculiare di questo motore è la testa cilindri, del tipo Heron, ricavata nel cielo del pistone, con valvole parallele, il che porta ad avere un solo albero a camme per bancata. Questa soluzione costruttiva era stata portata in auge nel 1964 dalla Cosworth, il cui motore SCA (Single Cam A) per la Formula 2 di 1000 cc aveva riscosso un immediato, vastissimo successo (fino a quando nel 1966 apparve il motore Honda di 1000 cc che in quell’anno dominò la F2).

Altra peculiarità del motore “2500” è l’azionamento degli alberi a camme, con due catene di distribuzione, una per bancata. Dai disegni è possibile rilevare le dimensioni di alesaggio e corsa, rispettivamente 86 x 53 mm, oppure 86 x 53,5 mm (l’incertezza sulla dimensione della corsa è dovuta alla qualità del disegno da cui la si può leggere, che non è un lucido, ma una copia eliografica). Le cilindrature unitarie sarebbero nei due casi rispettivamente 307,7 e 310,6 cc. Il nome del motore, “2500”, induce a ritenere che la sua cilindrata dovesse aggirarsi intorno a quella dimensione, così come l’apertura delle bancate a 90° è tipica degli 8 cilindri. Con le cilindrature unitarie suddette quella complessiva sarebbe di 2462 cc con corsa di 53 mm e di 2485 cc con corsa di 53,5 mm. Però la sezione trasversale del motore sul piano dei cilindri mostra solo 6 cilindri; moltiplicando le cilindrature unitarie per 6 si otterrebbero cilindrature di 1846 cc e di 1864 cc rispettivamente. Rimane quindi ignota l’effettiva cilindrata prevista, perché denominazione del motore e angolatura delle bancate indicano la 2500, mentre il disegno in sezione porta ai valori più bassi appena detti.

Altro mistero è la destinazione del motore. Con ogni probabilità non fu ideato per le competizioni, anche se allora la “Formula Tasmania” prevedeva la cilindrata massima di 2500 cc e, d’altro canto, il motore Brabham Repco che portò Jack Brabham alla vittoria nel Campionato Mondiale Conduttori di Formula 1 nel 1966, e Denis Hulme nel 1967, era un 8 cilindri monoalbero a camme in testa, come quello della Scuderia Milan. Più probabile l’intendimento di proporre il motore per una vettura di prestigio o sportiva: negli anni Sessanta una cilindrata intorno ai 2500 cc connotava automobili di gamma alta (Alfa Romeo 2600, Mercedes-Benz, Lancia Flaminia, Triumph 2500, ...).

Con il progetto del motore e degli organi di trasmissione del “2500” si chiude, per quello che risulta dai documenti rimasti, l’attività di progetto di Arialdo Ruggeri. Egli rientrò in Italia regolarmente ancora per alcuni anni, ma solo per visite abbastanza brevi, e morì in Brasile nel 1998. La sua tomba si trova nel cimitero di Gallarate, nella cappella di famiglia.

La storia della Scuderia Milan è esemplare dell’ambiente dell’immediato dopoguerra e degli anni che seguirono. Nel 1946 tutto rinasceva e chi disponeva di mezzi, competenza ed entusiasmo poteva dare vita a vicende di rilievo. Così accadde alla Scuderia Milan e ai fratelli Ruggeri. Poi la dura realtà economica, anche per persone molto abbienti, e i limiti tecnici di una vicenda che andava al di là delle competenze di appassionati come loro, che si trovavano di fronte aziende di lunga tradizione, come Alfa Romeo e Maserati, o di grandi risorse tecniche ed esperienza gestionale, come la Ferrari, portò al decli-

no della loro avventura. Arialdo Ruggeri ebbe però la determinazione di continuare e i progetti della F1 2500, del fuoribordo “Girino” e del motore “2500” testimoniano la sua vitalità e inventiva.

Queste circostanze, unite al ruolo fondamentale che la Scuderia Milan ebbe nelle corse Gran Premio dell'immediato dopoguerra, fanno di Arialdo Ruggeri una figura di rilievo dell'automobilismo da competizione e dell'automobile tout court.

NOTE

1. *Motor Sport*, December 2014, pag. 171, Doug Nye, “*The Italian job offer*”

2. Questa informazione, come le successive, proviene da Edoardo Tenconi, noto tecnico esperto e possessore di vetture d'epoca

Prof. Dott. Ing. Mario Speluzzi

note biografiche a cura di Arnaldo Speluzzi

Mio padre, il professor Speluzzi, scomparso prematuramente a Milano nel giugno 1959, fu una grande personalità nel campo dell'Ingegneria Meccanica e uomo di vastissima cultura ed esperienza. Fu un visionario, a volte poco compreso o addirittura contrastato, perché aveva la capacità di vedere oltre i limiti allora conosciuti. Ne sono chiara dimostrazione i numerosi brevetti sia italiani che esteri.

Ricordo ancora le parole di un suo compagno di università e suo caro amico, Padre Egidio Gavazzi, poi diventato Abate priore dell'Abbazia di Subiaco. Un giorno mi disse: "tuo papà è stato un poeta della meccanica".

Una delle sue passioni fu l'insegnamento, cui dedicò la sua vita professionale presso il Politecnico di Milano, di cui diresse anche il Laboratorio di Meccanica Industriale. Famosa la sua opera "*Disegno di Macchine e Progetti*", giunta alla sua 5ª edizione, che divenne un importante libro di testo in alcune Facoltà di Ingegneria, Istituti Tecnici, molto apprezzato anche all'estero. Si è occupato di una quantità di progetti innovativi: motori col compressore, motori diesel veloci, autovetture, motocicli, motoscafi, mezzi navali veloci, affascinato com'era dall'applicazione dell'ingegneria meccanica al campo sportivo.

Ne delineo qui di seguito un ritratto.

Mario Speluzzi (1903-1959)

Nato a Buenos Aires da Arnaldo Speluzzi e Marta Haase, ha dieci anni quando la famiglia si trasferisce a Milano, città nella quale poi ha sempre vissuto. Giovane dotato di un'intelligenza eclettica si è formato prima al liceo Parini terminando la carriera di studi con due lauree in ingegneria: meccanica e termodinamica, conseguite presso il Politecnico di Milano. Amante della musica, da giovane suonava il violino, ma l'amore per la scienza, la passione per la meccanica e per l'insegnamento, preziosa eredità di famiglia, lo avviano alla carriera universitaria e, all'età di ventisette anni, nel 1930, è già assistente alla cattedra di disegno di macchine al

Politecnico di Milano. Da allora la sua carriera professionale e di docente universitario è in costante ascesa, tanto da assicurargli molteplici riconoscimenti sia in campo nazionale che internazionale. Mio padre ha dedicato l'intera vita al lavoro, operando in diversi campi dell'ingegneria meccanica e impiantistica ed è stato anche un famoso e temuto professore che ha contribuito a formare due generazioni di ingegneri meccanici. Dal suo studio sono usciti innumerevoli progetti di: motori, autoveicoli, motociclette, motoscafi da competizione, impianti, ecc. Fu titolare di oltre una trentina di brevetti italiani ed esteri ed apprezzato consulente tecnico di numerose ed importanti industrie motoristiche, meccaniche e impiantistiche. Scrisse diversi libri tecnici, didattici ed innumerevoli articoli pubblicati sulle riviste di settore. Fu membro di diverse commissioni tecniche: dal Ministero dei Trasporti, all'Automobile Club d'Italia, dalla Federazione Motociclistica a quella Motonautica. Quando non era chino sul tavolo da disegno, seduto alla scrivania col toscano in bocca facendo calcoli o scrivendo articoli tecnici, o nell'aula dell'università circondato dai suoi studenti, oppure al freno del banco prova di un motore da corsa, lo si trovava sui circuiti sedi di competizioni motoristiche o motonautiche, la sua grande passione. Il Presidente della Repubblica, come riconoscimento al suo impegno professionale ed importante contributo allo sviluppo dei settori in cui operava, lo nominò prima Cavaliere e poi Commendatore, titoli di cui mio padre mai si fregiò, essendo per nulla interessato alle onorificenze. Leggendo oggi il suo curriculum vitae mi chiedo come abbia fatto a svolgere tante attività, conseguire i numerosi brevetti, scrivere tutti quei libri e raggiungere vette professionalmente così eccelse in soli trent'anni di carriera. Molti dei suoi amici e colleghi lo consideravano un genio. Ma, come succede a una meteora, la sua brillante traiettoria professionale si è interrotta prematuramente nel giugno del 1959, all'età di soli 56 anni. Non ha avuto il tempo di essermi padre.

Le Monografie AISA

- 116 **Correre nel dopoguerra. La scuderia Milan, 1946-1966**
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti rigore progettuale, onestà estetica**
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teulliè
Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia,
Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano,
13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e l'obiettivo**
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano,
28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini: l'ingegnere costruttore**
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve,
28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza,
4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia,
19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine Ercole Colombo fotografa la Formula 1**
Conferenza Aisa, Milano,
30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano,
Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza La doppia sfida dei progettisti**
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari,
Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia,
Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino Le testimonianze di chi l'ha conosciuto**
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr,
J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano**
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza),
8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi**
Conferenza Aisa,
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi,
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC),
9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL Tecnica corse storia**
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008

- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza,
16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998

- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'AISA è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it